



ecocomBIEL

UW MAGAZINE OVER PASSIEVOL RIJDEN MET ELEKTRISCHE, HYBRIDE EN ALLE ANDERE ECO-VOERTUIGEN 31

Alternatieve aandrijvingen
bij Italiaanse bestelwagenbouwer

IVECO gaat elektrisch met de nieuwe eDAILY



DOSSIER
BEDRIJFSWAGENS
Pg 08



MERCEDES EQS SUV
Pg 27



TEST:
POLESTAR 2 SINGLE
MOTOR LONG RANGE
Pg 42



Polestar 2

Puur Design



Boek je testrit



WE BOUWEN AAN EEN EUROPEES NETWERK VAN DUIZEND SNELLAADSTATIONS

1000+
LADERS

210+
STATIONS

6
LANDEN

EN ER KOMT NOG
VEEL MEER AAN...



ELECTRIC FREEDOM

Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen door elektrische bestuurders vrijheid te geven. Dat is onze missie. We doen dit door een netwerk van snellaadstations door Europa aan te leggen waar alle elektrische voertuigen supersnel kunnen laden met hernieuwbare energie van zon en wind. Ons doel is duizend stations in Europa.

Op dit moment hebben we meer dan 210 snellaadstations operationeel. In België zijn dat er 15, waaronder Peutie (E19), Everberg (E40) en Oud Turnhout (E34). En we zullen de komende tijd veel meer stations openen in België, waaronder in Kontich (E19), Boutersem (E40) en Roeselare (E403).



Ervaar die vrijheid en kom snelladen bij één van onze stations in België of daarbuiten. Bekijk hier onze locaties: fastnedcharging.com/nl/locaties. of download de Fastned app





08-DOSSIER BEDRIJFSWAGENS **12-IVECO** GAAT ELEKTRISCH MET DE NIEUWE eDAILY **20-EERSTE TEST:** OPEL ASTRA SPORTS TOURER HYBRID **24-INTERVIEW** MET CEDRIC ZIMMERMAN **27-VOORSTELLING** NIEUWE MERCEDES-BENZ EQS **34-BEDRIJVEN** STAAN VOOR COMPLEXE MOBILITEITSPUZZEL **36-GERUST** OPLADEN THUIS, ONDERWEG EN OP HET WERK MET DATS **24 39-IS** DE BELG KLAAR VOOR DE SWITCH NAAR ELEKTRISCH RIJDEN? **42-TEST:** POLESTAR 2 SINGLE MOTOR LONG RANGE **46-AWARD** VOOR PARKING CONFLUENCE IN NAMEN **52-KIA XCEED 'RELOADED'** **55-INTERVIEW** MET TIM VAN DEN BUSSCHE **58-NIEUWE** RENAULT AUSTRAL **62-EERSTETEST:** MAZDAX-60PHEV **66-CITROËN** VERNIEUWT DEVLOOT VAN HET AG2R CITROËN-TEAM MET PLUG-IN HYBRIDES, WAARONDER DE GLOEDNIEUWE C5 X **68-TOTALENERGIES** ZET IN OP HERNIEUWBARE EN ERGIEBRONNEN **72-EV NEWS FLASH** **80-ONTMOET** DE BELGISCHE EV-BESTUURDER **82-TEST:** OPEL ASTRA HYBRID GS LINE **86-EERSTE TEST:** SMART #1 EN SMART #1 BRABUS **90-ARVAL** OPENT PARKEERPLAATSMET 95 LAADPALEN **96-EERSTETEST:** VOLKSWAGEN ID.BUZZ EN ID.BUZZ CARGO **98-TEST:** VW ID.5 GTX EN PRO PERFORMANCE **105-STROMER** ST3 SPECIAL EDITION **108-EERSTE TEST:** NEW DS7 E-TENSE 225 EN E-TENSE 360 4X4 **110-VETON** BIEDT DESIGN LAADPALEN VOOR FRAAIE OPRITTEN EN GEVELS **113-CANYON** FACTORY SERVICE

JAARGANG 8, OKTOBER 2022, NUMMER 31 | 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: Filip Dewulf, Jochen Scheire, Hilde Pauwels, Mirte Spaey, Filip Van Haecke | 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



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**100% ELEKTRISCH.
100% VOOR JOU.**



NEW ŠKODA ENYAQ COUPÉ iV

Elektrisch rijden in zijn opwindendste én onweerstaanbaarste vorm. In een **ruime SUV** met het silhouet van een **oogstrelende coupé**. Die niet alleen **100% fiscale aftrekbaarheid** biedt voor professionelen, maar ook **100% gemoedsrust** met zijn **rijbereik tot 559 km**.



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

skoda.be

🔋 15,2 – 17,5 KWH/100 KM (gecombineerde cyclus, WLTP) @ 0 G CO₂/KM

DOSSIER BEDRIJFSWAGENS

IN STILTE DOOR STAD EN DORP

Ook de markt van de lichte en grote bestelwagens heeft het niet makkelijk en ziet zijn inschrijvingscijfers naar beneden gaan. Met een daling van 32,4 % in het eerste kwartaal van 2022 heeft ook deze markt het moeilijk. Positief is echter dat steeds meer merken zich ook op de elektrificatie van het gamma toespitsen. Wij geven hier graag nog eens een overzicht van hetgeen beschikbaar is.

TEKST: FILIP DEWULF



De markt van de bedrijfswagens is klaar voor elektrificatie. Of beter gezegd het aanbod wordt alsnog ruimer. Er is voor elk wat wils in diverse afmetingen, hoogtes, lengtes tot zelfs eigen opbouw (chassis cabine).

Naast de klassieke merken die op bestaande modellen een elektropakket aanbieden, zien wij ook merken als Maxus, die quasi uitsluitend elektromodellen aanbieden.

RIJBEREIK

De grootste struikelblok die een bedrijf dient te maken is natuurlijk het rijbereik. Dit is in het geval van een grote bestelwagen nog niet op het niveau van een personenwagen of andere SUV. Hier speelt het gebruik van de lichte vrachtauto een heel belangrijke rol. Stadskoeriers komen zeker in aanmerking. Wie grotere afstanden doet beperkt zich ook best tot een auto als een Citroën e-Berlingo, Fiat e-Doblo of Peugeot e-Partner, vermits dit toch tegen de 250 à 300 km rijbereik hebben. Voor grotere bestelwagens genre Mercedes eSprinter, Fiat e-Ducato of andere VW e-Crafter dient gekeken te worden of tussenin kan geladen worden. Het rijbereik beperkt zich hier soms tot zo'n 150 km. Als uw activiteiten zich binnen die omgeving bevinden en u hebt tussenin de mogelijkheid om op te laden, dan is dit zeker iets voor u.

NIEUW OP KOMST

Dat de markt ook openstaat voor nieuwigheden, bewijst de nieuwe VW ID.Buzz. Het vierde model binnen de ID-familie wordt eind dit jaar gelanceerd. En de nieuwe ID.Buzz en ID.Buzz Cargo is nu al een verkoopsucces, voor het 1ste productiejaar is reeds 2/3 uitverkocht. Terwijl de klanten hem nog niet zagen, mochten wij hem wel al testen. Daarvoor meer in een apart artikel.

Onder de grote bestelwagens komt binnenkort ook Iveco meespelen, met de lancering van de nieuwe e-Daily. Later hierover meer, de lancering – waar wij ook aanwezig zijn – is voor eind oktober.

COMFORT

Het grote voordeel van een elektrische bestelwagen is ongetwijfeld het comfort en de stilte aan boord. Net als in een personenwagen hoor je binnenin geen motorlawaai en is optrekken en door de stad laveren een plezier. Zeker voor pakjesleveranciers een verademing.

OVERZICHT

In het overzicht is uiteraard de batterijgrootte, rijbereik en vermogen weergegeven, naast de beschikbare lengtes (L1 tot L3) en hoogtes (H1 tot H3) van bepaalde modellen.



Ford

MARKTOVERZICHT (ELEKTRISCH)

Merk	Model	Capaciteit Accu	Vermogen	Inhoud laadruimte (in m ³)	Rijbereik (WLTP)	Prijs (incl. BTW)
Citroen	e-Berlingo Van (M, XI)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	3,3 m ³ (M), 3,90 m ³ (XL)	275 km	vanaf 31650
	e-Berlingo Van Frigo (M, XI)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	3,3 m ³ (M), 3,90 m ³ (XL)	275 km	vanaf 44420
	e-Jumpy (M, XL)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	5,3 m ³ (M), 6,1 m ³ (XL)	230 km	vanaf 38600
	e-Jumpy (M, XL)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,3 m ³ (M), 6,1 m ³ (XL)	330 km	vanaf 43600
	e-Jumpy dubbele cabine (XL)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	4 m ³ (XL)	330 km	vanaf 48000
	e-jumper (L1H1, L2H2)	37 kWh	90 kW (122 Pk)	8 m ³ (L1H1), 11,5 m ³ (L2H2)	117 km	vanaf 70168
	e-Jumper (L3H2, L4H2, L4H3)	75 kWh	90 kW (122 Pk)	13 m ³ (L3H2), 15 m ³ (L4H2), 17 m ³ (L4H3)	248 km	vanaf 80320
	Cenntro	Metro	13 kWh/26 kWh	24 kW (33 Pk)	op maat	105/176 km
Nextem	Orca (chassis cabine, car)	30 kWh	30 kW (40 Pk)	3,7 m ³ - 5 m ³	200 km	vanaf 47432
Fiat	E-Doblo	50 kWh	100 kW (136 Pk)	3,4 m ³	280 km	vanaf 33700
	e-Scudo Van	50 kWh	50 kW (136 pk)	3,6 m ³ tot 4,02 m ³	230 km	vanaf 44528
	e-Scudo Van	75 kWh	50 kW (136 pk)	3,6 m ³ tot 4,02 m ³	360 km	vanaf 53240

Merk	Model	Capaciteit Accu	Vermogen	Inhoud laadruimte (in m ³)	Rijbereik (WLTP)	Prijs (incl. BTW)
	e-Ducato (M, L, XL)	47 kWh	90 kW (122 Pk)	10-11,5 m ³ (M), 13-15 m ³ (L), 15-17 m ³ (XL)	220 km	vanaf 62799
	e-Ducato (M, L, XL)	79 kWh	90 kW (122 Pk)	10-11,5 m ³ (M), 13-15 m ³ (L), 15-17 m ³ (XL)	360 km	vanaf 87120
Maxus	eDeliver 3 Panel Van SWB	50 kWh	90 kW (122 Pk)	4,8 m ³	238 km	vanaf 45967
	eDeliver 3 Panel Van LWB	50 kWh	90 kW (122 Pk)	6,3 m ³	228 km	vanaf 48387
	eDeliver 3 chassis cabine LWB	50 kWh	90 kW (122 Pk)	volgens opbouw	nb	vanaf 47782
	eDeliver 9 (L2H2)	52 kWh	150 kW (204 Pk)	9,7 m ³	186 km	vanaf 68352
	eDeliver 9 (L3H2)	72 kWh	150 kW (204 Pk)	11 m ³	236 km	vanaf 78033
	eDeliver 9 (L3H2, L3H3)	89 kWh	150 kW (204 Pk)	11 m ³ (L3H2), 12,5 m ³ (L3H3)	296 km	vanaf 91343
Man	eTGE	36 kWh	100 kW (136 Pk)	tot 18,4 m ³	130 km	vanaf 69500
Mercedes	eVito L2	35 kWh	85 kW (116 Pk)	4,39 m ³	149 km	vanaf 50808
	eVito L3	35 kWh	85 kW (116 Pk)	4,76 m	149 km	vanaf 51595
	eSprinter L2 H2	35 kWh	85 kW (116 Pk)	11 m ³	105 km	vanaf 71311
	eSprinter L2 H2	47 kWh	85 kW (116 Pk)	11 m ³	143 km	vanaf 81907
Opel	Vivaro-e (S,M,L)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	4,6 m ³ (S), 5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	230 km	vanaf 41926
	Vivaro-e (M,L)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	330 km	vanaf 50977
Peugeot	e-Expert (Compact, Standard, Long)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	5,1 m ³ (S), 5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	230 km	vanaf 41684
	e-Expert (Standard, Long)	75 kWh	100 kW (136 Pk)	5,8 m ³ (M), 6,6 m ³ (L)	330 km	vanaf 44927
	e-Partner (Standard, Long)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	3,9 m ³ (Standard), 4,4 m ³ (Long)	275 km	vanaf 26090
	e-Boxer (L1H1, L2H2)	37 kWh	100 kW (136 Pk)	8 m ³ (L1H1), 11,5 m ³ (L2H2)	200 km	Vanaf 70168
	e-Boxer (L3H2, L4H2, L4H3)	70 kWh	100 kW (136 Pk)	13 m ³ (L3H2), 15 m ³ (L4H2), 17 m ³ (L4H3)	340 km	Vanaf 80320
Renault	Kangoo Van E-Tech electric	45 kWh	90 kW (122 Pk)	3,3 m ³ tot 3,9 m	300 km	vanaf 29925
	Master E-Tech electric L1H1, L1H2, L2H2, L3H2	52 kWh	57 kW (76 Pk)	8 - 13 m ³	204 km	vanaf 53850
Toyota	ProAce Electric (Compact, Worker, Long Worker of dubbele cabine)	50 kWh	100 kW (136 Pk)	4,6 m ³ tot 4,4 m ³	230 km	vanaf 52320
Volkswagen	ID Buzz Cargo	77 kWh	150 kW (204 Pk)	3000 kg	424 km	vanaf 60699
	e-Crafter	35,8 kWh	100 kW (136 Pk)	10,7 m ³	173 km	vanaf 70401
Ford	E-transit (L2, L3, L4, H2, H3)	68 kWh	135 kW (183 pk) of 198 kW (269 pk)	tot 15,1 m ³	317 km	vanaf 59453





Fiat

MARKTOVERZICHT (CNG)

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

MARKTOVERZICHT (HYBRIDE)

Merk	Model	Vermogen	Inhoud laadruimte (in m ³)	Prijs (incl. BTW)
Ford	Transit Custom Plug in Hybrid	92 kW (126 Pk)	6 m ³	Vanaf 53400



**ALTERNATIEVE AANDRIJVINGEN
BIJ ITALIAANSE BESTELWAGENBOUWER**

IVECO GAAT ELEKTRISCH MET DE NIEUWE eDAILY

Ter gelegenheid van de IAA Transportation Trade Fair in Hannover onthulde IVECO hun nieuwe elektrische bestelwagen, de eDAILY.

TEKST & FOTO'S: IVECO



“Elektrisch betekent toekomst en moet voor iedereen beschikbaar worden gesteld. De eDAILY is ontworpen met het doel om het hele gamma elektrisch te maken met behoud van de functies waarvoor ons voertuig wordt geprezen: robuustheid, betrouwbaarheid, veelzijdigheid, laadvermogen en prestaties. “, dixit Luca Sra, President Truck Business Unit, Iveco Group.

IVECO onthult zijn visie op de weg naar een “netto nul” wereld en toont zijn volledige gamma aan duurzame en emissievrije transportoplossingen: voertuigen aangedreven door geavanceerde alternatieve aandrijfkraften geïntegreerd met een uitgebreid aanbod van digitale en geconnecteerde diensten.



IVECO komt zijn doelstelling tegemoet om tegen 2040 koolstofvrij te zijn met een all-range en multi-energie benadering die vertrouwt op biomethaan, batterij-elektrische en brandstofceltechnologieën om het volledige gamma van lichte, middelzware en zware bedrijfsvoertuigmisssies te dekken.

FUEL CELL

IVECO biedt een glimp van de volgende stap op weg naar nulmissies met een bètaversie van zijn brandstofcel-elektrische voertuigen (FCEV) voor stedelijke, regionale en langeafstandsmisssies - het lichte bedrijfsvoertuig eDAILY FCEV en de Europese 6x2 Trekker-versie van de Nikola Tre FCEV heavy-duty truck.

Het ondersteunt zijn intentieverklaring met tastbare acties: de commerciële introductie van twee belangrijke producten op zijn routekaart naar duurzaamheid - de baanbrekende nieuwe eDAILY en de Europese 4x2 Artic-versie van de Nikola Tre BEV (batterij-elektrisch voertuig) - en de onthulling van zijn eerste bètaversie brandstofcel LCV en zware vrachtwagen: de eDAILY FCEV (brandstofcel elektrisch voertuig) en de Europese 6x2 Artic versie van de Nikola Tre FCEV.

eDAILY: DEZELFDE DAILY DIE JE KENT - ALLEEN ELEKTRISCH

Ontworpen als de “elektrische tweeling” van de iconische Daily, dekt de eDAILY alle LCV-toepassingen - inclusief zware misssies en ombouw. Dit is een uniek voorstel in een markt waar zowel vraag als aanbod nog steeds gericht zijn op stedelijke leveringen. De eDAILY zorgt voor uitbreiding van het gebied van potentiële interesse voor elektrisch rijden en zal een fundamentele bijdrage leveren aan het koolstofvrij maken van transport.

Opladen & blijven gaan

Met Q8 electric geraak je overal

Je blijft gaan dankzij **Q8 electric**.
Want met **1 app** en **1 kaart** laad je
bij **99% van de laders in de Benelux**,
zowel voor particulieren als voor
professionals.

Ook het gebruiksgemak van
Q8 electric ervaren? Ontdek er
alles over op [Q8.be/electric](https://q8.be/electric).



Q8 
& je blijft gaan



Om de geboorte van de eDAILY te vieren, heeft IVECO ook zijn logo op de motorkap van het voertuig bijgewerkt met een lichtere, wendbaardere en dynamischere belettering.

Het logo krijgt een nieuwe kleur, door het toonaangevende blauw te “versterken” door over te schakelen naar de nieuwe “Energy Blue” kleur, een eigentijdse kleur die het merk associeert met kracht, dynamiek en digitale innovatie.

De volledige Daily line-up is nu ook beschikbaar in zero-emissie versie, afgestemd op de evolutie van mobiliteit en voldoet aan de nieuwe toegangsregels van veel grootstedelijke gebieden. De eDAILY is de beste bestelwagen in de stad: de enige elektrische LCV met een laadvolume tot 20m³, een laadvermogen tot 4,6 ton en een trekvermogen tot 3,5 ton.

Hierdoor claimt IVECO prestaties in lijn met de diesel-versie: een vermogen van 140 kW (190 pk), koppel van 400 Nm en een topsnelheid beperkt tot 120km/h. De rijeigenschappen worden verbeterd door de onmiddellijke koppelaafgifte van de eMotor. Wanneer extra vermogen nodig is, kunnen bestuurders profiteren van een extra boost door de kenmerkende Hi-Power-functie van de eDAILY te activeren. Het energieverbruik kan worden geoptimaliseerd dankzij de Driving Mode Selector – die het mogelijk maakt om maximaal vermogen te onttrekken of de vermogensabsorptie te minimaliseren. De eDAILY's One-Pedal Drive-modus maakt het rijden gemakkelijker en zet de kinetische energie van de rem om in elektriciteit, waardoor het energieverbruik en de slijtage van remblokken worden verminderd.

50% ONDERHOUDSBESPARING

De eDAILY biedt zoveel bereik als nodig is: de modulaire batterij-installatie biedt de mogelijkheid het niveau van actieradius te kiezen dat het beste past. De configuratie kan gedurende de hele levensduur van het voertuig worden geüpgraded.

De eDAILY is volledig verbonden en maakt de optimalisatie van bereik, rijeigenschappen en uptime mogelijk - evenals afstandsbediening van laadoperaties en binnentemperatuur. Preconditionering brengt het voertuig op de ideale cabinetemperatuur terwijl het nog steeds is aangesloten op het oplaadpunt. Bewezen betrouwbaarheid en elektrische specifieke oplossingen maken uiterst competitieve operationele kosten mogelijk, met een aanzienlijke vermindering van onderhouds- en reparatiekosten ten opzichte van diesel.

TOT 3 BATTERIJEN EN SNELLADEN

De eDAILY kan worden uitgerust met 1, 2 of 3 batterijen, gaande van 37 kW, 74 kWh tot 111 kWh, die laatste dus met de 3 batterijen. Het rijbereik biedt in de kleinste configuratie tot 120 km, 235 km of tot 300 km volgens de WLTP norm, dat laatste met de grootste batterijkeuze. IVECO biedt tot 250.000 km batterijgarantie inclusief vervanging wanneer de capaciteit onder de 80% daalt.

De eDAILY laadt op via publieke laders, industriële stopcontacten en huishoudelijke stopcontacten. Snelladen kan tot 80 kW, wat gelijk is aan 100 km bereik in slechts 30 minuten. Opladen kan volledig worden beheerd via de speciale app. De eDAILY-oplaadpoort aan de voorzijde is gemakkelijk toegankelijk, ongeacht uit welke richting de kabel komt. Achter de schuifklep die de stekker beschermt tegen water en stof, toont een LED-indicator in één oogopslag de status en het laadniveau.



De toekomst van elektrische mobiliteit schrijven we nu.

Samen.



ABB E-mobility legt de basis voor een toekomst van slimmere, betrouwbare en emissievrije mobiliteit; toegankelijk voor iedereen en overal. Van compacte AC-laders voor thuis, tot snelle DC destination chargers voor op kantoor of bij een winkel. En voor onderweg zijn er DC Fast-laders en high power systemen voor bussen en vrachtwagens. Altijd focust ABB op het bieden van kwaliteit, veiligheid, installatie- en configuratiegemak.

ABB



DUURZAAM VOOR EEN DIGITAAL TIJDPERK

De eDAILY is altijd verbonden. De connectiviteitsbox maakt real-time gegevensuitwisseling mogelijk en biedt toegang tot alle IVECO-diensten. eDAILY-klanten hebben toegang tot de connectiviteitservices via het IVECO ON-portaal met zijn nieuwe gegevensbeheer- en web-API-functies, zonder dat ze hun missieprofiel, werkcyclus of operationele patronen hoeven te wijzigen.

De on-board software wordt regelmatig en naadloos bijgewerkt via de ether. Real-time gegevens die door het voertuig worden gegenereerd, worden op afstand bewaakt door de IVECO Control Room. Proactieve en voorspellende diagnostiek voorkomt ongeplande stops en maakt het mogelijk om onderhoud tijdig te plannen.

De eDAILY Routing-app werkt samen met het voertuig om de actieradius van het voertuig, de vereiste kosten om de bestemming te bereiken en de exacte aankomsttijd te voorspellen. Range assurance-waarschuwingen informeren de Fleet Manager proactief wanneer de resterende lading van de batterij in de buurt van de limiet komt, of in geval van oplaadproblemen. Rij- en regeneratieve modi kunnen vooraf worden ingesteld om het energieverbruik te optimaliseren. Monitoring van het energieverbruik berekent de stroomabsorptie van moment tot moment en biedt gedetailleerde rapporten over de gebruikte energie versus de afgelegde afstand. Intelligente laadregeling stelt gebruikers in staat om e-charging te plannen wanneer het gewenst is.

Speciale e-services omvatten de IVECO ON Easy Daily-app met nieuwe functies voor de elektrische voertuigen van het merk, zoals driving style evaluation for energy, opladen en preconditioning op afstand programmeren, uitgebreid dashboard met voertuigparameters, naast alle functies die momenteel beschikbaar zijn voor de Daily.

De IVECO DRIVER PAL vocal assistant, die rechtstreeks vanuit de IVECO ON Easy Daily-app kan worden geactiveerd, biedt elektrisch-specifieke informatie, waaronder een controle van de voertuigstatus en het batterijniveau. Klimaatregeling en navigatie naar het dichtstbijzijnde e-laadstation kunnen ook worden geactiveerd via spraakopdrachten.

VOLLEDIGE LINE-UP

De eDAILY wordt aangeboden in bestelwagen-, chassis-cabine-, chassis dubbele cabine, minibus en velerlei carrosserievarianten van 3,5 tot 7,2 ton, in enkel- en dubbellucht varianten, met een breed gamma aan hoogten en wielbasisopties. Alle technologie en comfortfuncties van de standaard Daily zijn beschikbaar op het elektrische model, inclusief de AIR-PRO intelligente pneumatische ophanging. De eDAILY is de enige elektrische LCV die alternatieve achterasverhoudingen biedt. De eDAILY is al in heel Europa te bestellen, met leveringen vanaf begin volgend jaar.





Haal het maximale uit elektrisch laden

De energieprijzen en brandstofprijzen blijven maar stijgen. Daarnaast gaat de klimaatverandering door met grote nadelige effecten voor onze planeet. Dat zorgt ervoor dat we met z'n allen kijken naar duurzamere manieren van leven om onze aarde te redden en tegelijkertijd geld te besparen. Maar hoe begin je en waar kun je aan denken?

Of je nu wel of geen zonnepanelen hebt, met een zappi ben je altijd voordeliger uit. Als trotse eigenaar van zonnepanelen wil je zoveel mogelijk profiteren van je investering. Daarom hebben wij een uniek product ontwikkeld waarmee je eenvoudig de zelf geproduceerde energie kunt gebruiken om jouw elektrische auto te laden en jouw woning te verwarmen. Met onze slimme EV-lader zappi kun je optimaal gebruik maken van je eigen groene stroom.

Met onze eco-slimme energie-omleider eddi kun je vervolgens het overschot aan energie terug laten leiden naar je verwarmings-systeem. Ook wanneer je geen zonnepanelen hebt, kun je besparen op je energierekening met zappi. Dankzij onze unieke technologie kun je zappi eenvoudig zo programmeren dat deze gebruik maakt van daltarieven om je auto op te laden. Thuis je elektrische auto opladen is al goedkoper dan bij een publiek laadstation of snellader, maar met zappi kun je op deze manier nog meer besparen.

Verduurzamen en geld besparen? Neem dan een kijkje op:
myenergi.be



Een speciale website stelt klanten in staat om te navigeren door de vele functies die zijn afgestemd op eDAILY-eigenaars, waaronder een eMission Simulator - ook beschikbaar op de IVECO ON mobiele app - waarmee de configuratie naar wens kan samengesteld worden.

Op de IVECO-stand tijdens de IAA toonde het merk de mogelijkheden van de eDAILY met volgende toepassingen:

- De eDAILY 50C12E, uitgerust met de eMotor ePTO, door Palfinger aangepast om een hoogwerker te hebben die zich uitstrekt tot 24,7 m.



- Een goed voorbeeld van de IVECO eDAILY op een missie die koeling vereist, is de 42S14E die te zien was met zijn innovatieve "Urban" Lecapitaine-behuizing in combinatie met de Thermo King E500-koeleenheid, rechtstreeks gevoed door de hoogspannings ePTO.
- De derde IVECO eDAILY die te zien was, richt zich op diegenen die een mobiele werkplaats willen exploiteren, zoals blijkt uit de 42S14EV van Internal Equipment Bott.

DE WEG NAAR ELEKTRISCH: IVECO'S DUURZAAMHEIDSRECORD

IVECO heeft de afgelopen jaren aardgas- en biomethaanvoertuigen tot een succes gebracht en zich gevestigd als de Europese leider in alternatieve brandstoffen. Het is ook een pionier op het gebied van batterij-elektrische technologie en opende in de jaren negentig een van de eerste expertisecentra die zich toelegden op alternatieve aandrijving.

IVECO was het eerste bestelwagen- en vrachtwagenmerk dat elektrische modellen distribueerde via zijn dealernetwerk en de eerste die ze vanaf 2009 in gebruik had in belangrijke internationale vloten.

Het multi-power Daily Blue Power-model, een primeur die wordt aangeboden met diesel-, aardgas- en elektrische aandrijflijnen, won in 2018 de International Van of the Year.

De lancering en eerste testritten met de nieuwe eDAILY zijn voorzien begin volgend jaar en daar komen wij met Eco Mobiel zeker op terug.

EERSTE TEST: OPEL ASTRA SPORTS TOURER HYBRID

VAN CARAVAN TOT SPORTSTOURER

Wie herinnert zich de naam Caravan bij Opel. Deze naam stond vanaf 1953 garant voor de breakversies van populaire modellen. In 1953 begon dit met de Olympia Rekord Caravan en kreeg vanaf 1963 een vervolg met de Kadett en de Astra. Zo zijn wij reeds toe aan de 11de generatie. Wij mochten in de Duitse thuisbasis Russelsheim reeds even op pad met de nieuweling.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: OPEL



FLEX FLOOR

De Astra Sports Tourer zoals de break tegenwoordig heet, meet 4,64 meter lengte, en dat is zelfs nog 6 centimeter korter dan zijn voorganger. Opvallend zorgt dat wel voor meer ruimte binnenin. Vooral de koffer zal hier belangrijk zijn, in het geval van een hybride plug-in versie levert dat 516 liter stouwruijme op met alle zetels in normale posities. Leg je de achterzetels plat, dan kom je tot 1553 liter. Mooie cijfers voor een toch nog altijd compacte break. Verder pakt de nieuwe Astra uit met zijn flex-floor, een systeem waarbij de koffer makkelijk ingedeeld kan worden. Het onderste gedeelte kan makkelijk dienst doen voor de laadkabels.

60 KILOMETER ELEKTRISCH

Dat de nieuwe Astra ook de elektrificatie van het gamma in de kijker stelt, is een logische zaak. De Astra Hybrid zoals deze op de kofferklep krijgt, is volgens ons de sterkhoudert uit het gamma. Hij kopieert het aandrijfgeheel van Stellantis-stalgenoot Peugeot 308. Een 1.6-liter benzinemotor en een elektromotor drijven de voorwielen aan. Dat zorgt voor een gecombineerd vermogen van 180 pk en een koppel van 360 Nm. Goed voor een spurt naar 100 km/u in 7,7 seconden en een topsnelheid van 225 km/u. Op de Autobahn rond Frankfurt viel ons bij hogere snelheden - waarvoor je in België je rijbewijs riskeert – wat windgeruis

op. Hopelijk een exemplarisch geval op de versie die wij mochten testen, maar bij normale snelheden hadden wij daar alvast geen last van. Dankzij de elektrohulp kun je volgens Opel tot 60 elektrische kilometers afleggen. In stadsomgeving zou dat zelfs tot 72 kilometer kunnen oplopen. Wij konden dat niet nagaan tijdens de test, vermits wij niet met een volle batterij vertrokken, maar binnenkort voelen wij hiervoor de hatchback-versie van de nieuwe Astra aan de tand. Wie geduld heeft, kan tot 2023 wachten voor de volledig elektrische versie van deze break, waardoor de MG 5 mag beginnen uitkijken naar een rechtstreekse concurrent.



PURE PANEL

Binnenin de Astra zien wij zowel wat Peugeot-invloeden als eigen inbreng. Een klassiek stuur en bijhorende rijkhouding, in de overigens prima steunende AGR-zetels. Opel kiest voor het dashboard voor het "Pure Panel" dat wij eerder al zagen op hun modellen. Het zwart doorlopend oppervlak met het infotainment en de bestuurdersinfo, bevatten 2 schermen van telkens 10 inch. Een overzichtelijk geheel dat ons wel kan smaken. Je dient echter nogal wat te swipen op het scherm om de zogenaamde widgets te vinden en te gebruiken. Gelukkig zijn er nog fysieke toetsen onderaan het scherm, voor o.a. airco. Daarnaast is Apple Car Play en Android Auto draadloos en standaard vanaf de basisversies. Met het interieur is alvast niets verkeerd.

Uw elektrische wagen opladen?



In onze Belgische parkings vindt u 600 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



1500 EURO EXTRA

Een plug-in hybride Astra Sports Tourer is er vanaf 38 250,- € en dat is precies 1500,- € extra ten aanzien van een hatchback. De Astra bestaat in versies Edition, Business Edition, Elegance, GS Line en Ultimate, waarbij de ene wat meer op comfort en de andere wat meer

op sport de nadruk legt. De standaarduitrusting is zeker correct. Wie zouden opteren voor minstens de GS Line 41 650,- €. Een topversie Ultimate kost je 45 450,- €. Naast deze 180 pk komt er ook een 225 pk hybride versie. De prijs hiervan is nog niet gekend.



De nieuwe Opel Astra Sports Tourer is binnen het Stellantis-aanbod geen copy paste van de Peugeot 308. Hij heeft een eigen gezicht, eigen interieur en voegt daar ruimte aan toe. Zijn prestaties zijn ruim voldoende en met de elektrificatie geeft hij de aanzet tot meer, want in 2023 komt een volledige elektrische versie. Toch moeilijk kiezen tussen frivoliteit (308) of een klassieker die deze Astra is?



OVERZICHT

+

- mix tussen sportief en klassiek
- prestaties
- laadruimte

-

- Astra of 308?
- windgeruis bij hoge snelheden



INTERVIEW MET CEDRIC ZIMMERMAN

LADEN MET DE ZON: MYENERGI

Myenergi is een jonge Britse firma met filiaal in Maastricht. Hun ambitie is een duurzame toekomst te creëren dankzij eco-slimme technologieën. Een klein maar krachtig team van experts, activisten en uitvindere voorziet tienduizenden huizen en bedrijven van slimme apparaten om energiestromen te regelen. Myenergi-oplossingen bieden de mogelijkheid zelfopgewekte stroom tot 80% of zelfs 100% te consumeren. We vroegen tekst en uitleg aan Cedric Zimmerman, salesmanager bij Myenergi Nederland.

TEKST: FILIP VANHAECKE - FOTO'S: [MYENERGI]

Dag Cedric! Hoe bent u de energiesector binnengerold?

"Mijn roots liggen in de automotive-sector, waar ik zo'n 20 jaar werkte. In een eerste fase was ik productmanager bij Mercedes-Benz, m. n. de vrachtwagenafdeling. Mijn taak bestond erin de behoeften van de Belgische markt te analyseren. Later kreeg ik via een logistieke partner een job dicht bij huis aangeboden. Met mijn 40-koppige ploeg stond ik in voor het afleveringsklaar maken van de voertuigen. Ja, techniek heeft me altijd geboeid. In 2011 was ik bovendien betrokken bij een zeer innovatief project, de Zonnecentrale Tongeren. Dit is een gigantisch zonnepanelenpark van 40.000 m². Het doel was, toen al, ons voor te bereiden op de komst van de elektrische voertuigen. Een van mijn administratieve medewerkers was destijds iemand met uitgesproken ondernemersambities. Ik drukte hem op het hart, mocht hij ooit de stap wagen, zich zeker voor te bereiden op de komst van de EV's, specifiek de laadpalen. Die man was Marc Zeguers. Marc heeft mijn raad gevolgd, en richtte een eigen bedrijfje op waarin hij de toestellen van Myenergi ging verhandelen. Wat klein begon groeide gestaag, zodat hij op een gegeven moment de handen ineensloeg met het Britse moederbedrijf. Zo kwam Myenergi Nederland grotendeels in handen van de fabrikant zelf. Sinds januari dit jaar werk ik zelf voor Myenergi. Waar Marc dus in het verleden mijn 'medewerker' was, zijn de rollen nu omgedraaid. Mijn opdracht bestaat erin de nodige sales-strategieën uit te werken zodat het bedrijf zich verder kan ontwikkelen".

Myenergi is een Brits en relatief jong bedrijf. Hoe is het allemaal begonnen, en wat zijn jullie toekomstplannen?

"Wel, in Engeland worden een groot aantal huizen niet met gas, zoals in België en Nederland, maar met elektriciteit verwarmd. Vandaar het idee in 2016 om te gaan laden op zonnestroom. We hebben eerst een toestel ontwikkeld om een elektrische warmwaterboiler intelligent aan te sturen op basis van zonnepanelenproductie. En drie maand later kwam het idee van een laadstation. Onze uiteindelijke bedoeling is de consument oplossingen te bieden waardoor hij helemaal energieonafhankelijk kan worden. Eind dit jaar lanceren we onze eigen thuisbatterijen die nóg intelligenter gestuurd zullen worden en nóg beter communiceren met andere toestellen. Myenergi Engeland is gestart in 2016 met vier medewerkers onder wie een uiterst onderlegde ingenieur. Echter, je mag technisch gesproken de mooiste ideeën hebben, als je ze niet aan de man kunt brengen, blijft het succes uit. Stichters Lee Sutton en Jordan Brompton hebben dat heel goed begrepen. Intussen telt het bedrijf 380 medewerkers. En toen kwam Brexit. Het was in die periode dat het bedrijf van Marc Zeguers in handen kwam van de fabrikant zelf. De bekommernis was de verdeling over de Benelux, maar ook over Europa, verder te kunnen garanderen. In dit opzicht is onze hub in Maastricht uitstekend gelegen. We willen ons nu ook echt gaan focussen op andere Europese markten, bv. Frankrijk. Inmiddels krijgen we vanuit 14 verschillende Europese landen bestellingen binnen. Ja, het gaat snel!"



We zijn in volle energietransitie. Waar staan we in België vergeleken met buurlanden of wereldwijd?

"We merken op heden dat die transitie ook bij ons in een stroomversnelling zit. In Nederland hadden ze het al iets vroeger begrepen. De cruciale trigger blijft uiteraard de energiefactuur. Heel wat mensen hadden in 2019 al zonnepanelen geïnstalleerd, en wel op basis van hun jaarverbruik. Echter, gezien het introduceren van de digitale meter, zagen ze zich al snel genoodzaakt oplossingen te vinden om hun stroom effectief te gebruiken op het ogenblik dat hij geproduceerd wordt. En dan kom je automatisch in ons verhaal terecht. Maar ook mensen die nog niet met zonne-energie werken zien hoe anderen het aanpakken en worden zo over de streep getrokken. De burger wordt in toenemende mate wijzer inzake de verschillende stockmogelijkheden, zoals thuisbatterijen, EV-batterijen, thermische batterijen etc. Men ziet in dat je door bv. een warmwaterboiler intelligent aan te sturen, binnen het jaar je investering van 500 à 600 euro terugverdient. Velen zijn ook verwonderd te vernemen dat pakweg een laadpaal 'maar zoveel' kost. Over de brandstofprijzen die momenteel de pan uit swingen hoef ik je niks wijs te maken. Ik verwacht ook niet dat ze opnieuw gaan dalen. De reden is simpel. Zowel Europees als wereldwijd worden wetten van kracht die het verbruik van fossiele brandstof ontmoedigen. Zo heeft België zich geëngageerd om tegen 2030 alleen nog nieuwe voertuigen op elektriciteit te verkopen. Wereldwijd is die streefdatum 2050".

Op welk cliënteel mikken jullie vooral?

"We mogen inmiddels prat gaan op enkele vrij grote namen die onze oplossingen hanteren. Maar onze focus blijft essentieel gericht op de particuliere klant. Bij de ontwikkeling van onze producten hebben we heel goed gelet op bv. de universele inzetbaarheid. Onze toestellen werken zowel met de digitale als de analoge meter. We proberen ze ook zo attractief mogelijk te maken qua kostprijs. Vandaar dat we ook heel gerichte keuzes doen inzake marketingbudget. We maken uiteraard publiciteit, maar focussen bij voorkeur op communicatie met installateurs, die óók onze klanten zijn. We zetten speciaal in op opleidingen, die ze hier in Maastricht kunnen volgen. Een installateur die vertrouwd is met onze producten kan de eindklant veel meer flexibiliteit aanbieden: van dynamische tarieven, dag- en nachttarieven tot zonnestroomladen. In dit opzicht wou ik graag nog even de uniciteit van onze Zappi belichten. Veel mensen met zonnepanelen en laadpaal denken automatisch: "Ik ben groen bezig". In de regel laden klassieke laadpalen op maximaal laadvermogen, nl. 11 kW. 's Morgens vroeg echter brengen je zonnepanelen amper nog 2 kW op. Die overige 9 kW moet je dus uit het net halen, maar dan weet je niet of ze 'groen' zijn. Bovendien schrijven de protocollen van de voertuigfabrikant voor dat je absoluut 1,4 kW per fase moet leveren om het laden te starten. Welnu, onze driefasige laadpaal kan ook perfect ageren als monofasige laadpaal. Anders gezegd: 1,4 kW volstaan reeds om te starten met laden. Dit is wel het grote verschil tussen Zappi en concurrerende toestellen".

Van harte bedankt voor dit interview!



Voor verdere info zie:
www.myenergi.be

15,9 - 22,6 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.
Milieu-informatie KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid.
De beschikbaarheid van deze optie is afhankelijk van het model en de configuratie.



Creëer tijdens elke rit een oase van rust met
de ENERGIZING COMFORT-programma's van uw Mercedes. Beleef vandaag
de toekomst bij uw Erkend Concessiehouder Mercedes-Benz.

INNOVATIONS BY

Mercedes-Benz



VOORSTELLING NIEUWE MERCEDES-BENZ EQS

MERCEDES EQS SUV: DE LUXE SUV OPNIEUW UITGEVONDEN

Met de EQS, de luxe limousine, en de businesslimousine EQE is Mercedes-Benz ook in de hogere marktsegmenten een nieuw, volledig elektrisch tijdperk ingegaan. Op korte termijn volgt de EQS SUV, de derde modelreeks die is gebaseerd op hetzelfde platform dat speciaal is ontwikkeld voor elektrische modellen. De SUV heeft een avant-gardistisch en luxueus interieur dat veel ruimte, comfort en connectiviteit biedt aan maximaal zeven passagiers. Dankzij de krachtige elektromotoren, de responsieve 4MATIC-vierwielaandrijving en een intelligente OFFROAD-rijmodus kan de EQS SUV ook met gemak licht terrein aan.

TEKST EN FOTO'S: MERCEDES-BENZ



Life Is On

Schneider
Electric

CONNECTED

Bij Schneider Electric willen we iedereen in staat te stellen het meeste uit onze energie en natuurlijke bronnen te halen en zowel vooruitgang als duurzaamheid hoog in het vaandel te dragen.

We noemen dit **Life Is On**.

Onze missie is om uw **digitale partner** te zijn voor **duurzaamheid en efficiëntie**.

www.se.com/be

Schneider Electric nv/sa - T +32 (0)2 37 37 502 - customer-service.be@schneider-electric.com

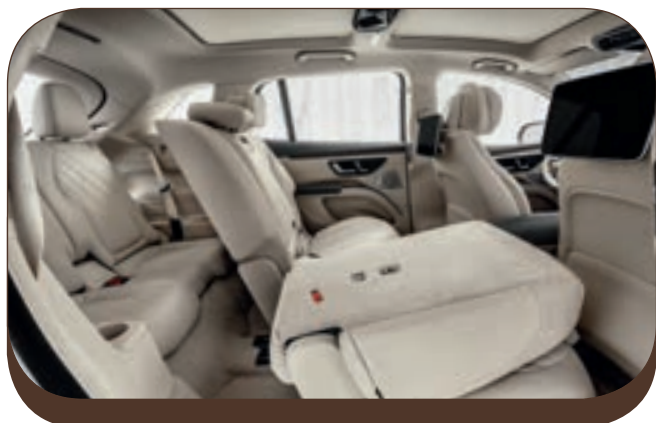


DYNAMISCHE PROPERTIES, INNOVATIEVE ESTHETIEK EN SENSUELE PUURHEID

De nieuwe EQS SUV deelt zijn lange wielbasis (3.210 millimeter) met de EQS Limousine, en is ruim 20 centimeter hoger. Het chassis van de nieuwe EQS SUV heeft een vier-link as vóór en een onafhankelijke multi-link ophanging achter. De AIRMATIC-luchtvering met instelbare demping (ADS+) behoort eveneens tot de standaarduitrusting. Het niveau van de SUV kan hiermee enkele centimeters worden verhoogd.

De EQS SUV is de eerste volledig elektrische premium SUV van Mercedes-EQ. Het innovatieve en holistische design is gebaseerd op een nieuwe voertuigarchitectuur. Het verschilt op het eerste gezicht van auto's met verbrandingsmotoren: het onmiskenbaar doelgerichte ontwerp combineert de hoogste eisen aan functie en aerodynamica met innovatieve esthetiek. Sensuele zuiverheid wordt weerspiegeld in royaal gemodelleerde oppervlakken, verder verkleinde naden en naadloze overgangen. Zelfs als zevenzitter maakt de EQS

SUV indruk met zijn dynamische proporties. Het front is vormgegeven als een 'Black Panel' unit waarin de koplampen in het diepzwarte paneel zijn verbonden door een lichtband. Waar bij de EQS Limousine drie lichtpuntjes de opvallende dagrijlichtsignalering vormen, zijn het bij de EQS SUV drie kleine driehoekjes. Een ander bijzonder kenmerk is het gestructureerde oppervlak van de van achteren verlichte lichtmodules: een driedimensionaal zeshoekig patroon in combinatie met de dagrijverlichting zorgt voor extra





sustainable mobility solutions

Als referentie in België bij KMO's & vrije beroepen qua laadoplossingen voor EV's, bieden we verschillende oplossingen aan bedrijven om hun elektrisch wagenpark op een ecologische manier op te laden. We bieden een compleet pakket van diensten en producten aan die de bedrijven toelaat om de juiste keuze te maken wat betreft de strategische en operationele aanpassingen aan hun vloot. We bieden maatwerk en bedrijfsspecifieke laadoplossingen aan. Klaar voor uw transformatie? We helpen graag.

 **electric**cea
driven by electric power

Dronckaertstraat 444, B-8930 Lauwe
T +32 56 75 32 10, info@electriccea.com

www.electriccea.com

[f](#) [in](#) [@](#)



D I L S E N

WIJ HELPEN U GRAAG OP WEG

Verwacht gerust meer van de toekomst.

Maak kennis met het breedste gamma aan elektrische SUV's.



0 - 5,6 L/100KM • 0 - 126 G/KM CO₂ (WLTP)

Readpleeg uw verdeler voor meer informatie omtrent autorisatie.

5^{JAAR}

Waarborg Zonder Kilometerbeperking

8^{JAAR}

Batterij Garantie

Geef voorrang aan veiligheid.

*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. 3 jaar batterij garantie of tot 150.000 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., Importeur, Pierstraat 229 te 2550 Kontich, BTW BE 0404.273.333 - RPR Antwerpen - BELFUS IBAN BE38 5503 3947 0081 - BIC: GKCCBEBB. Niet contractuele foto's. Milieu-informatie: (K.B. 19/03/2004). Hyundai.be



Nieuwe Nissan ARIYA

De 100% elektrische Coupé Crossover

Tot 520 km* na één laadbeurt

RESERVEER HEM



ARIYA 0 G/KM • 17,6-19,5 kW/100KM (WLTP) - tijdschiet rijden

Geef voorrang aan veiligheid.

*Gegevens over de actieradius (tot 520km met de 87 kWh-batterij) zijn verkregen uit laboratoriumtests overeenkomstig EU-wetgeving en zijn bestemd voor vergelijkingen tussen verschillende voertuigtypen. De gegevens verwijzen niet naar een specifiek voertuig en maken geen deel uit van de aanbieder. Deze cijfers kunnen afwijken van werkelijke resultaten tijdens het rijden. Optionele uitrusting, onderhoud, rijgedrag, en niet-technische factoren zoals weersomstandigheden kunnen de officiële resultaten beïnvloeden. Cijfers, in afwachting van definitieve homologatie, zijn bepaald volgens de nieuwe testcyclus Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). Adverteerder: Nissan Belux n.v. (Importeur), Bist 12, 2530 Aartselaar - BTW BE0638.306.068 - IBAN BE81 2930 0778 6024 - RPR Antwerpen - belux@nissan-services.eu. Afbeeldingen niet bindend. Milieu-informatie: (K.B. 19/03/2004). www.nissan.be

SsangYong, de Slimme keuze.

- Onkloppbare prijs-kwaliteitverhouding
- Geavanceerde veiligheids- en rijhulpsystemen
- 395 liter kofferruimte

5 JAAR

Waarborg



TIVOLI CRYSTAL 1.5 T-GDI NU VANAF € 17.490**

70-8,3 L/100 KM. 158-191 G/KM CO₂ (WLTP)

www.ssangyong.be

Geef voorrang aan veiligheid.

(1) De vanafprijs is de promotieprijs (BTW) op de Tivoli Crystal 1.5 T-GDI en wordt berekend als volgt: aanbevelen catalogusprijs: € 18.490,- € 1.000,- accu's tot € 17.490,- en is geldig van 01/09/2022 tot 30/09/2022 mits voldaan is aan de voorwaarden van de accu's. * SsangYong verbindt zich ertoe uw huidige wagen te recycleren, daarom schenken wij u een ecobonus bij de aankoop van een nieuwe SsangYong wagen. U kan enkel van deze ecobonus genieten bij inlevering van een volledige wagen van min. 10 jaar oud waarvan u eigenaar bent, die sinds meer dan 6 maanden is ingeschreven op uw naam en de bestemd is voor recycling. Alle informatie en voorwaarden betreffende 5 jaar garantie en bijstand zijn beschikbaar op aanvraag bij uw officiële SsangYong-dealer en op www.ssangyong.be. Adverteerder: SsangYong Motors Middle Europe S.A., Pierstraat 231, B-2550 Kontich, ondernemingsnummer: BE 0829.189.355, Bank BE47 5045 1423 5180. Niet contractuele foto's. Milieu-informatie: (K.B. 19/03/2004). www.ssangyong.be



→ mgmotor.be

MG 7 JAAR TOTALE GARANTIE

MG5 Electric Eerste elektrische break ter wereld!



0 L / 100 km, 0 G / KM CO₂ (WLTP)

Geef voorrang aan veiligheid.

Foto niet contractueel. Milieu-informatie [K.B. 19/03/2004]: www.mgmotor.be. MG Motor behoudt zich het recht om, zonder voorafgaande bekendmaking, veranderingen aan te brengen in specificaties, kleuren en materialen. WLTP: Contacteer uw Brandstore voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



100% ELEKTRISCH



0 G UITSTOOT

Ontdek de Maxus eDeliver3 op www.maxusmotors.be

Geef voorrang aan veiligheid.

Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) op www.maxusmotors.be. Alle specificaties kunnen zonder voorafgaande kennisgeving gewijzigd worden. Ondernemingsnummer: BE 0430 801 744. Maxomotive N.V. - Pierstraat 229, 2550 Kontich

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



herkenning. LED High Performance-koplampen zijn standaard, DIGITAL LIGHT met lichtband is verkrijgbaar tegen meerprijs. In combinatie met het AMG Line Extérieur kan de exclusieve look van de Black Panel-grille met de centrale Mercedes-ster ook worden uitgevoerd met een driedimensionaal sterpatroon. Dit verwijst naar de originele ster van het bedrijf Daimler-Motoren-Gesellschaft, dat in 1911 als handelsmerk werd geregistreerd.

RIJPLEZIER EN GROOT RIJBEREIK

Met een actieradius van ruim 600 kilometer (volgens WLTP1) en vermogens van 265 kW tot 400 kW voldoet de EQS SUV ook aan de strenge eisen van een luxe SUV. Er zijn uitvoeringen met één elektromotor en achterwielaandrijving, alsook 4MATIC versies met 4-wielaandrijving d.m.v. 2 elektromotoren. Bij de 4MATIC-modellen zorgt de Torque Shift-

functie voor een intelligente, traploze verdeling van het aandrijfkoppel tussen de achterste en de voorste elektromotoren.

De aandrijflijn van de EQS SUV maakt het mogelijk om consistent hoge prestaties en meerdere acceleraties zonder vermogensverlies te leveren. Het systeem omvat een uitgekend thermisch concept met enkele speciale kenmerken. Een zogenaamd rotorkoelsysteem in de as van de rotor koelt deze van binnenuit. Andere koelelementen in het koelcircuit zijn vinnen op de stator, een naaldvormige pin-fin-structuur op de omvormer en een warmtewisselaar voor de transmissieolie. Dit zorgt bovendien voor meer efficiëntie tijdens koud rijden, omdat het bijdraagt aan de verwarming van de transmissieolie bij het starten van de aandrijving, waardoor de wrijving in de transmissie wordt vermindert.

De EQS SUV biedt verschillende varianten van energierugwinning door middel van regeneratie. De bestuurder kan handmatig de vertraging in drie niveaus selecteren via de schakelflippers achter het stuur: D+ (zeilen), D (standaard regeneratie), D- (uitgebreide regeneratie). Het systeem biedt ook een Dauto-modus met ECO Assistant die de mate van regeneratie kan aanpassen aan de situatie – waarbij hij werkt in glijdende modus of juist extra vertraagt om de beste mix te vinden van efficiency en comfortabel rijden. In het instrumentenpaneel en, indien van toepassing, op het head-up display wordt weergegeven wanneer het raadzaam is om de voet van het gaspedaal te halen vanwege een naderend situatie. Als het verzoek door de bestuurder wordt opgevolgd, wordt de auto met de grootst mogelijke energierugwinning afgeremd, zelfs tot stilstand als er bijvoorbeeld een ander voertuig voorligt. De bestuurder hoeft





hiervoor het rempedaal niet te bedienen en kan dus letterlijk rijden met één pedaal.

EENVOUDIGERE BEDIENING DANKZIJ KUNSTMATIGE INTELLIGENTIE

Met de EQS Limousine bereikte MBUX (Mercedes-Benz User Experience) een nieuw niveau. De tweede generatie van dit systeem wordt ook in de EQS SUV gebruikt. Het display- en bedieningsconcept past zich met zijn adaptieve software volledig aan de gebruiker aan en doet het gepersonaliseerde suggesties voor tal van infotainment-, comfort- en voertuigfuncties. Dankzij het 'zero-layer'-ontwerp hoeft de gebruiker niet door submenu's te scrollen of spraakopdrachten te geven. De belangrijkste toepassingen worden altijd op het hoogste niveau in het gezichtsveld aangeboden, afhankelijk van de situatie en de context. Dit ontlast de bestuurder van tal van bedieningsstappen.

De inhoud van het scherm kan snel en eenvoudig worden gedeeld met andere passagiers. Het selecteren en wijzigen van navigatiebestemmingen is ook mogelijk vanaf de achterbank. MBUX

High-End Rear Seat Entertainment Plus bestaat uit twee 11,6-inch displays met touchbediening op de rugleuningen van de bestuurders- en passagiersstoel. Optioneel is voor het achtercompartiment ook een MBUX tablet verkrijgbaar. Het is een volwaardige tablet en kan ook buiten de auto worden gebruikt. Met deze handige afstandsbediening kunnen alle entertainmentfuncties op de achterbank comfortabel vanuit elke zitpositie worden bediend.

Met behulp van camera's die zich bevinden in het dakbedieningspaneel en zelflerende algoritmen herkent en anticipeert de MBUX interieurassistent op de wensen en intenties van de inzittenden. Het systeem interpreteert welke kant het hoofd op wijst, handbewegingen en lichaamstaal en reageert daarop met de juiste voertuigfuncties. De MBUX interieurassistent zorgt niet alleen voor meer bedieningscomfort, maar ook voor meer veiligheid. Als het systeem is ingeschakeld, wordt de uitstapwaarschuwing van de dodehoekassistent al gegeven wanneer een hand de portiergreep nadert. Het kan ook een kinderzitje op de passagiersstoel voorin

detecteren en op het centrale display signaleren als de veiligheidsgordel van de auto niet is vastgemaakt.

OP WEG NAAR EEN EMISSIEVRIJE TOEKOMST

Mercedes-Benz zet de koers uit voor een volledig elektrische toekomst: tegen het einde van het decennium wil het merk klaar zijn om – daar waar de marktstandigheden het toelaten – volledig elektrisch te gaan. Met deze strategische stap van 'Electric first' naar 'Electric only' versnelt Mercedes-Benz de transformatie naar een emissievrije toekomst. Op veel gebieden denkt Mercedes vandaag al aan morgen: ook de nieuwe EQS SUV is met deze gedachte in het achterhoofd ontworpen.

De EQS SUV is vanaf heden te bestellen, de eerste leveringen worden verwacht vanaf december 2022. Prijzen starten bij 119 427,- € (BTW inclusief) voor de basisversie EQS 450+. Diezelfde 450+ met 4MATIC start bij 126 445,- € en de 580 4MATIC is er vanaf 169 400,- €.

BEDRIJVEN STAAN VOOR COMPLEXE MOBILITEITSPUZZEL

“ADVIESVERLENING IS MEER DAN OOI BELANGRIJK”

Alphabet is gespecialiseerd in mobiliteitsoplossingen op maat van de klanten. Veel bedrijven hebben nood aan degelijk advies over elektrisch rijden en alternatieve vervoersmodi. Dat is de sterkte van Alphabet, een bedrijf dat kan bogen op een jarenlange expertise.

REDACTEUR: HILDE PAUWELS - FOTO'S: ALPHABET



CEO Erik Swerts - foto Peter Hermans Photography®

“Voor onze klanten zijn verschillende topics belangrijk. Momenteel is het verlenen van advies cruciaal, want mobiliteitsdossiers worden complexer. We zetten daar nog meer dan vroeger op in”, aldus ceo Erik Swerts. Hij legt uit dat er momenteel twee grote trends een rol spelen. Het concept van louter autoleasing volstaat niet meer, het gaat meer en meer om een mobiliteitsvraagstuk. Er is ook de greenification, de vergroening van het wagenpark dat fiscaal wordt gestimuleerd. Daarin is elektrificatie belangrijk. “België nam een heel duidelijk standpunt in over bedrijfswagens die tegen 2026 elektrisch moeten rijden. Het lijkt nog een tijdje, maar 2026 is voor ons ‘morgen’. We merken dat heel wat bedrijven dit wat grondiger willen bekijken en advies nodig hebben over hoe daar mee om te gaan. Een concreet voorbeeld: onze doorsnee contracten hebben een looptijd van iets meer dan vier jaar. Nu zijn we 2022. Als bedrijven nu een bepaalde keuze maken, dan heeft dat repercussies in 2026 als de nieuwe regels van toepassing worden. Daarin bieden wij onze ondersteuning.”

ALTERNATIEVE MOBILITEIT

Een tweede trend is alternatieve mobiliteit. “Bedrijven losten vroeger mobiliteitsproblemen op met de auto omdat het de beste oplossing was. Om verschillende redenen is dat aan het veranderen. Sustainability speelt een rol evenals de toenemende verkeersdrukte. Werknemers stellen zich steeds meer de vraag wat er naast de auto nog mogelijk is. Bedrijven proberen hun klassieke carpolicy om te vormen naar een mobiliteitspolicy, maar eenvoudig is dat niet. Het vergt nadenken over een totale mobiliteit. We hebben een aantal alternatieve producten. Enerzijds heb je binnen het gegeven auto heel wat variatie. Een succes is de combinatie van types auto. De formule bestaat al langer, maar breekt nu door. Er wordt bewust de keuze gemaakt voor bijvoorbeeld een groenere elektrische auto, maar met de optie om gedurende een bepaalde periode per jaar over een gewone auto te kunnen beschikken, bijvoorbeeld om op vakantie te kunnen gaan. Dat het concept nu succesvol wordt, heeft te maken met de algemene mindset bij de mensen en met een jongere generatie die een andere kijk heeft op mobiliteit. Bij Alphabet hebben we het geluk dat we over een heel uitgebreid wagenpark beschikken waardoor we verschillende formules op een flexibele manier kunnen aanbieden.”

VERSCHILLENDE OPTIES

Ook de fiets werd op korte tijd heel populair, ongetwijfeld versterkt door de coronacrisis. Niet alleen recreatief, de fiets werd herontdekt als realistisch alternatief voor de wagen, denk dan vooral aan elektrische fietsen en speed pedelecs. “Nog een idee is het mobiliteitsbudget, maar dat staat nog in zijn kinderschoenen. In plaats van een auto krijg je een budget waarmee je wel de auto kan nemen, maar ook andere vervoersmodi zoals het openbaar vervoer. Het gaat traag omdat het ingewikkeld is voor bedrijven om zoiets goed te regelen en dat fiscaal te bekijken.”

Car sharing is er ook nog. Het idee is dat je niet aan iedereen een auto geeft, maar wel een aantal wagens ter beschikking stelt van de medewerkers. “Digitaal is het mogelijk om een efficiënt poolstelsel te organiseren, wat kostenbesparend is en leidt tot CO₂ reductie. Maar ook dit blijft vooralsnog kleinschalig.”

BEETJE KOUDWATERVREES

“Het valt me op dat wij en ook sommige collega's alternatieven bieden, maar dat de mindset langzamer evolueert dan de snelheid waarmee de technische mogelijkheden evolueren. Ik geloof dat deze trends zullen versnellen naarmate de jongere generaties meer in beeld komen. De ratio is helder: bedrijven maken business cases die vaak volledig kloppen, maar ze worden toch niet altijd geadopteerd. Er speelt wel wat koudwatervrees. Elektrische wagens zijn daar een mooi voorbeeld van. Daar gaat het nu wat sneller, maar dat komt ook omdat de overheid heel duidelijk stelde dat het na 2026 elektrisch moet zijn, anders verlies je voordelen. De weg ernaar toe gaat via teasers, denk aan de plug-in hybride. Er zijn zeker nog praktische aarzelingen, maar die zullen op termijn verdwijnen.”



KORTE TERMIJN

Alphabet zet ook in op korte termijn leasing en flexibiliteit. “Onze korte termijn vloot is op twee jaar tijd verdubbeld. Dat is een enorme verschuiving en heeft enkele redenen. Voor lease wagens loopt de wachttijd op van een half jaar tot een jaar. Bedrijven hebben dus een tussenoplossing nodig. Een tweede reden is dat bedrijven nog niet duidelijk weten hoe ze met de elektrificatie zullen omgaan, ze zoeken intussen een oplossing op kortere termijn. Het is iets duurder, maar biedt veel meer flexibiliteit om in de toekomst te beslissen. Een derde reden is meer van algemene aard. Er is onzekerheid, de coronacrisis laat sporen na, de inflatie stelt bedrijven voor uitdagingen, de recessie is dreigend. Bedrijven aarzelen om lange termijn engagements aan te gaan tot er meer duidelijkheid is.”

KEN JE KLANTEN

Alphabet beschouwt klanten als partners. Er wordt uitgebreid geluisterd naar wat de klant wil en grondig bekeken wat er mogelijk is. “We doen vaak een voorstudie. Klanten stellen zich bijvoorbeeld een doel, zoals het aanpakken van de CO₂ uitstoot of het verkleinen van de voetafdruk. Dan vragen ze ons om een voorstel uit te werken, rekening houdend met hun specifieke businessrealiteit. Zo kom je veelal tot een gedifferentieerd beeld met wat voor bepaalde doelgroepen de juiste mobiliteitsoplossing is, steeds vertrekkend vanuit de doelstelling die de klant vooropstelde. Er zijn geen mirakeloplossingen en het is niet eenvoudig, zeker nu alles complexer is.”

“Als je de klant goed kent, kan je maatwerk leveren. Ook voor elektrische voertuigen begeleiden we hen van A tot Z. Als klanten elektrische auto’s gebruiken, kunnen we hen begeleiden op het vlak van HR. Welke voordelen geef je de werknemers? Hoe kunnen ze laadpalen bij hen thuis installeren en hoe regel je dat financieel? We kunnen bedrijven een totaalpakket aanbieden waarbij alles heel helder geregeld is zodat ze het in vertrouwen aan hun medewerkers kunnen aanbieden. Dat zien we heel duidelijk als onze rol.”

ORGANISATIETALENT

Voor bedrijven wordt het mobiliteitsvraagstuk complexer en moet er snel op veranderingen kunnen worden ingespeeld. “Dat betekent voor ons, als mobiliteitspartner, dat we proactief moeten kunnen reageren, agiel moeten zijn en goed moeten kunnen organiseren. Omdat er zoveel nood is aan korte termijn oplossingen, vermindert de vraag naar lange termijn ook een beetje. Het zijn communicerende vaten waarop je als mobiliteitspartner juist moet inspelen. Heel veel sectoren staan voor dezelfde uitdaging. Alles verandert heel snel en daarop moet je voorbereid zijn. Onze troef is dat we lange termijn relaties nastreven en ons tegelijk flexibel kunnen opstellen. Er is de grote uitdaging om in het steeds veranderende mobiliteitslandschap in te schatten wat er morgen nodig zal zijn aan mobiliteitsoplossingen. Bedrijven willen daarbij een partner die de markt kent en hen kan gidsen. Denk aan een IT-bedrijf met vijfhonderd werknemers waarvan een derde thuis werkt, een derde op kantoor en nog een derde op een andere locatie. Dan is het niet eenvoudig om voor iedereen de juiste mobiliteitsoplossing te vinden. De behoefte aan het juiste “mobiliteitsrecept” is erg groot, maar ook erg moeilijk om te concretiseren. Het is niet vanzelfsprekend om dergelijke complexe uitdaging in een coherent mobiliteitsbeleid om te zetten.”

VERTROUWEN EN BELEVING

“We werkten recent voor een groot zorgbedrijf in een stedelijke omgeving. De gesprekken startten reeds begin 2021. Pas in maart 2022 beslisten ze met ons in zee te gaan. Hun feedback was voor ons heel waardevol. Het bedrijf maakte nog geen gebruik van leasing, dat was nieuw voor hen. Uit hun evaluatie bleek dat ze apprecieerden dat in alle stappen die werden gezet, ze aanvoelden dat we een rationele kijk hadden op oplossingen. Nog belangrijker volgens hen was de manier waarop we met hen omgingen. Dat heeft te maken met onze kernwaarden: empowerment, convenience en creativity. We ervaren dat klanten bij Alphabet komen als ze zich daar goed bij voelen. Dat houdt steek; de beleving die je bij klanten creëert, is essentieel. Het blijft natuurlijk een business, maar het is belangrijk om een gevoel van comfort waar te maken, van oprechtheid, van authenticiteit en van kennis. Als je die elementen kan waarborgen, bouw je bij je klanten vertrouwen op en kan je een partnership met elkaar aangaan.”



Gerust opladen thuis, onderweg en op het werk met DATS 24

De evolutie is duidelijk: de komende jaren zal je meer en meer elektrische auto's tegenkomen onderweg. DATS 24, de brandstof- en energiespecialist van Colruyt Group, biedt je stap voor stap oplossingen en begeleiding. Overweeg jij ook een elektrische wagen? Zet vlot je eerste stappen met deze drie wegwijzers.

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 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.

2. Waar laad je hem 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.

3. Is laden op het werk mogelijk?

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. Ook daar kan DATS 24 bij helpen. We bieden eveneens de installatie aan van laadpalen op bedrijfs- en parkeerterreinen, in partnership met Pluginvest dat gespecialiseerd is in laadinfrastructuur voor bedrijven.



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 jouw geoptimaliseerde laadmogelijkheden thuis, onderweg en op het werk.

Voordelen van de DATS 24-laadpas

- 100 % groene stroom aan de DATS 24-laadpunten
- Toegang tot ruim 19.500 laadpunten in België en 206.000 internationale laadpunten
- Beschikbaar voor particulieren en professionals
- Makkelijke en automatische facturatie
- Alle (inter)nationale laadpunten in één oogopslag consulteerbaar op ons Laadpas Platform



Ontdek meer op electric.dats24.be





VETON

Charging masterpieces.

Overbrug de kloof tussen EV-laden, gebruiksvriendelijkheid, en exclusief exterieur design.

Ontdek meer op www.veton.be.

IS DE BELG KLAAR VOOR DE SWITCH NAAR ELEKTRISCH RIJDEN?

Naar aanleiding van de Week van de Mobiliteit (16 tot 22 september) peilde het onafhankelijk onderzoeksbureau Profacts bij 2008 Belgen (+18-jarigen in het bezit van een auto) naar hun visie op elektrisch rijden. Het onderzoek gebeurde in opdracht van elektrisch automerk Polestar en leverde enkele opmerkelijke resultaten op.

TEKST: FILIP DEWULF - BRON: PROFACTS EN POLESTAR



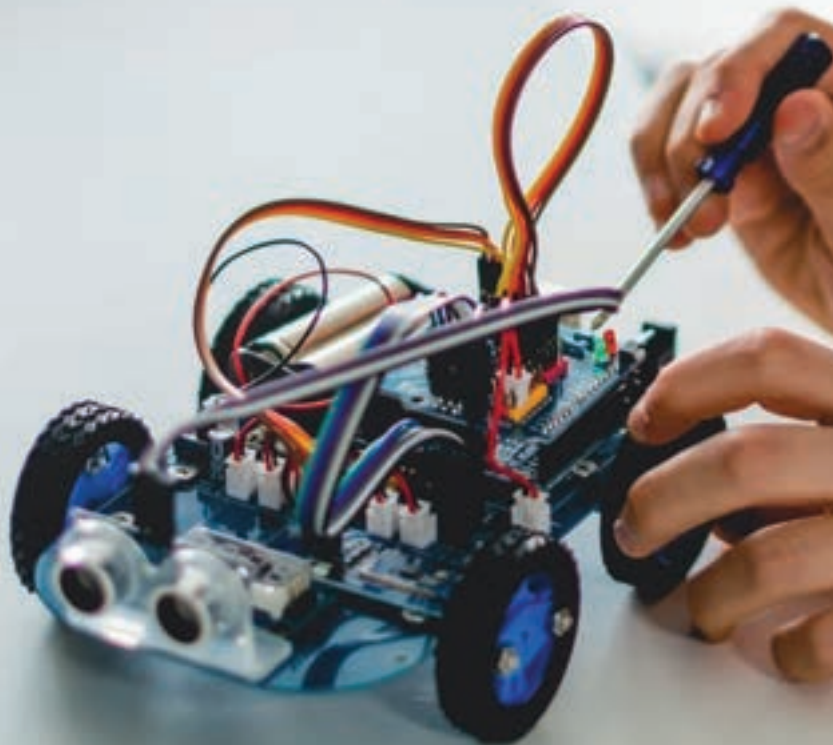
1 OP 4 KLAAR VOOR ELEKTRISCH RIJDEN

Uit het onderzoek blijkt dat één op de vier Belgen klaar is om te switchen naar elektrisch rijden. Slechts één op de vijf Belgen heeft al ervaring met elektrisch rijden, waarvan 2% bestuurders eigenaar is van een elektrische wagen. 19% van de ondervraagden heeft al eens met een elektrische wagen gereden. Bij jongeren ligt dat percentage hoger, 22% in de leeftijdscategorie tussen 35 en 54 jaar reed al eens met een elektrische auto. Bij 55-plussers probeerde nog maar 9% al eens een elektrische auto uit. Werk aan de winkel bij de iets oudere generatie.

6 OP 10 POSITIEF

60% is dan weer positief over elektrisch rijden, nog slechts vier op de tien twifelen om over te schakelen. Van die zes op de tien positievelingen, zijn er drie op de tien sterk positief. Van diegenen die al eens met een elektrische wagen reden, is 47% sterk positief, een stijging met 17%. Uiteraard zijn er ook negatieve beoordelingen, maar slechts 11% heeft negatieve ervaringen. Dit wijst erop dat Belgen met ervaring in elektrisch rijden een positieve houding hebben. Het onderzoek wijst ook uit dat 80% van de bezitters van een EV achter hun beslissing staat en in de toekomst elektrisch blijft rijden.

MAAK DE OVERSTAP NAAR ELEKTRISCH RIJDEN MET ARVAL



In een hedendaags, verantwoord vlootbeheer staat duurzaamheid centraal. Arval helpt u uw ambities voor maatschappelijk verantwoord ondernemen te bepalen én waar te maken. Samen verlagen we de ecologische voetafdruk van uw bedrijf en ondersteunen we u bij de transitie naar elektrische voertuigen.

Ontdek meer op arval.be



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many
journeys in life

DUURZAAMHEID BELANGRIJKSTE REDEN

Zo'n 23% van de ondervraagden is dan weer overtuigd dat hun volgende wagen elektrisch zal zijn.

Het positieve wordt gedreven door duurzaamheid (56%), economische overwegingen en puur omdat het elektrisch rijden aanzien wordt als de toekomst. De belangrijkste punten om niet over te schakelen zijn de actieradius, de laadinfrastructuur en de hoge aankooprijds. Herkenbaar volgens ons.

EERSTE ERVARING BEPALEND

Als we kijken naar de reden om de switch naar elektrisch te maken, is vooral de eerste ervaring met elektrisch rijden bepalend. Momenteel heeft 1 op 5 Belgen ervaring met elektrisch rijden. Deze personen staan veel positiever tegenover elektrische wagens dan het gemiddelde. Gemiddeld is 30% sterk positief, dat percentage stijgt naar 47% bij wie al ervaring heeft met elektrisch rijden. Eigenaars van een EV zijn bovendien overtuigd van de voordelen die elektrisch rijden met zich meebrengt. 80% van de EV-bezitters staat achter hun beslissing en wil elektrisch blijven rijden.

Naast ervaring is ook de duurzaamheid een belangrijk item om voor een elektrische wagen te kiezen. En door de huidige prijzen van fossiele brandstoffen, speelt ook het prijsvoordeel bij het gebruik een rol. Tot slot telt de overtuiging dat elektrisch rijden de toekomst is.

POSITIVISME OVERHEERST

Naast de positieve aspecten, kunnen wij niet naast de misvattingen kijken. Zoals gesteld zijn het rijbereik, de laadinfrastructuur en de aankooprijds de struikelblokken. Om dit te weerleggen blijkt uit het onderzoek dat 56% van de ondervraagden minder dan 15.000 km per jaar aflegt. Daarnaast rijden de Belgen dagelijks gemiddeld 40 km per dag, vooral woon-werkverkeer.

Naast het prijsaspect als struikelblok, worden de goedkopere rijkosten door 18% van de ondervraagden aanzien als reden om voor een elektrische auto te kiezen.

Als het over de aanschafrijds gaat, wordt vooral gekeken naar de levenscyclus van een wagen. "Gezien de stijgende brandstofkosten is een elektrische wagen hier in het voordeel, zeker als je bij het opladen groene energie gebruikt en ondanks het feit dat er heel wat beweegt rond de energieprijzen", zegt Jochen De Smet, president bij EV Belgium.

Ook de publieke laadinfrastructuur baart de Belg zorgen. Tegelijkertijd blijkt uit de resultaten dat 80% van de bezitters van een EV een laadpaal thuis gebruikt, terwijl 1 op 5 op het werk laadt en 1 op 6 dichtbij huis of werk kan opladen. Bedrijven en de overheid leverden de laatste jaren al tal van inspanningen om de laadinfrastructuur te verbeteren. Opvallend is dat 79% van de bestuurders die tussen 10.000 en 20.000 km per jaar afleggen, meer tevreden zijn over de laadinfrastructuur dan gemiddeld (61%).

Toch blijft het nodig om de infrastructuur verder uit te breiden. Slechts 1 op 6 Belgen heeft vandaag toegang tot een publiek laadpunt. Dit moet dus uitgewerkt worden, vermits meer mensen voor een elektrische wagen zullen kiezen. Tegen 2030 verwacht men dat er 1,25 miljoen elektrische wagens in België zullen rijden. Lies Eeckman, Managing Director van Polestar België: "Daarin ligt een sleutelrol voor ons beleid om in kaart te brengen welke laadbehoeften er waar zijn, waarop een duidelijk mobiliteitsplan gebouwd moet worden. Dat vraagt een duidelijke visie om gecontroleerde groei mogelijk te maken. Het is belangrijk om te zorgen dat de huidige infrastructuur van het netwerk goed onderhouden wordt, dat bestuurders hoffelijk zijn en zich niet parkeren aan een laadpaal wanneer dat niet nodig is én dat het beleid vandaag nog werk maakt van een duidelijke visie waarin uniformiteit en simpliciteit centraal staat."

CONCLUSIE

De Belg staat zeker open voor elektrisch rijden, maar constructeurs, overheid en bedrijven moeten de aankoop stimuleren door de infrastructuur op peil te houden en verder uit te breiden.



TEST: POLESTAR 2 SINGLE MOTOR LONG RANGE

OP STAP MET DE POLESTAR 2

Naar aanleiding van de resultaten van het Profacts-onderzoek over elektrisch rijden, mochten wij een week op pad met de Polestar 2. Het gamma van Polestar biedt ondertussen de keuze uit verschillende motortypes en batterijgroottes.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: POLESTAR

FASTBACK

Met de Polestar 3 (SUV) en Polestar 4 (SUV Coupé) wordt de SUV-markt de volgende maanden zeer belangrijk voor het merk. Wij zijn ook altijd te vinden voor een traditionele vier- of vijfdeurs, zoals de Polestar 2, een elektrische fastback. Wij herinneren ons de lancering van de Polestar 2 in 2020, die toen als innoverend en sportief overkwam. Volgens ons straalt hij nog altijd enig sexappeal uit, met zijn pure lijnen, zeker in vooraanzicht. De achterkant is wat traditioneler en komt misschien wat plomp over, maar dat blijkt nog mee te vallen. De elektrische kofferklep open je met een voetbeweging, wat altijd handig is. Onder de kap vooraan is er zelfs

een kleine ruimte om bijvoorbeeld je kabels in op te bergen, de zogenaamde frunk. Interessant.

231 PK EN 78 KWH

Na de topversie die wij tijdens de introductie aan de tand voelden, kozen wij deze keer voor de versie met één elektromotor, die de voorwielen aandrijft. De zogenaamde Single Motor is 231 pk sterk en spurt hiermee in een mooie 7,4 seconden naar 100 km/u. De voorwielen hebben het soms wat moeilijker bij het optrekken met wielspin tot gevolg. Zeker op natte wegen is het wat opletten. De topsnelheid gaat niet hoger dan 165 km/u, zeker voldoende.

Voor de batterijen heb je keuze uit een Standard Range van 69 kWh en een Long Range met 78 kWh. Onze keuze viel op deze laatste. Het WLTP-rijbereik varieert zo van 478 tot 551 kilometer. In de praktijk haalden wij met onze 78 kWh-batterij een mooie 430 kilometer. Zeker voldoende, want het net gelanceerde onderzoek wijst uit dat de gemiddelde chauffeur zo'n 40 km per dag aflegt. Het verbruik op de boordcomputer kwam tijdens onze testweek niet veel hoger dan 19,9 kWh, met uitschieters tot 25 kWh per 100 km, maar dat was eerder uitzonderlijk. Regenereren of one-pedal driving kan zeker, al kwam de auto niet volledig tot





stilstand. Het instellen van de recuperatie kan niet via spatels aan het stuur, hiervoor moet je op het centrale scherm gaan zoeken en is er slechts keuze tussen het regenereren uitzetten, normaal of eerder stevig.

Opladen kan dan weer met een maximum tot 155 kW aan een snellader, wat resulteert in 35 minuten van 10 naar 80 procent. Aan een thuis- of openbare installatie (driefase) kan hij laden aan 11 kW, wat voor een laadbeurt van zo'n 7 uurtjes zorgt. Er zijn auto's die hogere waarden halen, maar dit is als gemiddelde zeker aanvaardbaar.

RIJDEN

De Polestar 2 laat zich goed voelen. Het stuur geeft voldoende feedback en de ophanging is eerder stug te noemen. Wie een zacht comfort op zijn Frans verwacht, is eraan voor de moeite. De ophanging geeft de oneffenheden soms nogal droog door, maar dit benadrukt eerder de sportieve roeping van deze auto. Bij de introductie noemden wij de BMW 3 Reeks als voorbeeld, er zijn slechtere referenties.

INTERIEUR EN PRIJS

Het dashboard met de bestuurdersinfo oogt nogal donker, en de middenconsole en deurpanelen trekken die lijn door. De afwerking is zeker correct, alles zit goed in elkaar. Het display voor het infotainment brengt een unieke sfeer, want het werkt via Google Maps en Google Assistant, wat zeker een meerwaarde is. De basisprijs van de Polestar 2 bedraagt 48.900 euro. Dit is de prijs voor de versie met 69 kWh-batterij. Voor de Long Range batterij betaal je 4.600 euro extra.

OVERZICHT

+

- verbruik
- aangename wegligging
- navigatie via Google Maps

-

- somber dashboard
- trekkracht op nat wegdek

De Polestar 2 oogt sportief en zo rijdt hij ook. De elektrische fastback is ondertussen volgroeid en heeft zijn gamma uitgebreid met keuze uit twee batterijpakketten, waardoor zijn rijbereik en verbruik gemiddeld en aanvaardbaar is. Binnenin oogt hij wat te sober, al zijn wij wel fan van zijn infotainment via Google. Zijn prijs is concurrentieel als je hem zonder opties neemt.



T H E N E W

17

100% ELECTRIC.



#bornelectric

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie (KB19/03/04): [bmw.be](https://www.bmw.be)

18,4-19,6 KWH/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)



BMW Meeusen

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

MINI Brugge Store by Cocquyt

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

BMW Cocquyt

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

BMW Van den Broeck

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

BMW Van den Broeck

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

BMW De Mey Knokke

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

BMW De Mey Maldegem

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

AWARD VOOR PARKING CONFLUENCE IN NAMEN "INTERPARKING IS VOLLEDIG CO₂-NEUTRAAL"

Interparking heeft de ambitie om in 2025 over 4000 laadpalen te beschikken. Het bedrijf zet ook in op luchtzuivering en groene mobiliteit. De Pcard+ is omwille van de service en gunstiger tarieven een succes.



Interparking kaapte in september een award weg in de categorie 'New Parking Structures'. De award werd uitgereikt door de European Parking Association (EPA). "We kregen de award voor onze parking Confluence in Namur. Die ligt aan de samenvloeiing van de Samber en de Maas. Er zijn 670 plaatsen en vier verdiepingen. We hebben er alles aan gedaan om het comfort voor de gebruikers te garanderen. Er is bijvoorbeeld wifi, handig als je na het parkeren nog even iets wil opzoeken. Ook zijn er achttien laadpunten voorzien en een zone voor motors en fietsen", zegt Patrick Minnaert, General Manager van Interparking België.

EVENTS

De parking gaat gepaard met een stukje stadsontwikkeling. Er is ook een horecaplein en een multifunctionele site waar concerten en festiviteiten zullen plaatsvinden. Dan kan het handig zijn om spullen op te bergen in een locker die gratis ter beschikking staat. Je kan er op trappen zitten die uitgeven op de Maas. Ook kwam er een brug voor voetgangers en fietsers die Namen en de deelgemeente Jambes verbindt. Een tunnel maakt de verbinding met het Waals parlement. De ligging van Confluence Parking is ideaal om gemakkelijk de belangrijkste attracties van de stad te bereiken: de citadel op minder dan 500m, de kabelbaan op minder dan 300m, het stadscentrum en de winkelstraten op 200m. Vlakbij zijn ook de Koninklijke Schouwburg en DELTA, het cultureel centrum van Namen.

WATEROVERLAST

“Er is ook een dubbele bescherming tegen overstromingen. Het studie bureau ging er van uit dat we die quasi nooit zouden nodig hebben, maar vijftien dagen na de opening in 2021 was er de zware overstroming in Wallonië. Het moet gezegd, het systeem hield goed stand. Als het nodig is, kunnen we de onderste verdieping onder water laten lopen zodat de doos van de parking meer stabiliteit krijgt en niet zal beginnen te drijven. Het is een uniek systeem waar veel technologie aan te pas komt”, aldus Patrick Minnaert.

EUROPESE STEDEN

Interparking is een belangrijke speler als het gaat om parkeervoorzieningen in Europese steden en zet in op innovatieve mobiliteitsoplossingen. Het bedrijf werd zestig jaar geleden in België opgericht. De missie was meteen duidelijk: automobilisten een parkeerplaats bieden op een gunstige locatie met betrouwbare veiligheid en een uitstekende dienstverlening. Interparking heeft in België zeventig parkings, samen goed voor zowat 40.000 plaatsen. “Recent openden we een uitbreiding aan de parking onder 't Zand in Brugge. Door deze uitbreiding werd het de grootste ondergrondse parking van het land met 635 extra plaatsen. De carwashservice is mooi meegenomen. Nog in Brugge hebben we onlangs de parking Ezelstraat geopend. Deze parking telt 139 plaatsen waarvan er twaalf uitgerust zijn met een laadpaal. Het project past in het beleid van de stad om congestie in de binnenstad te vermijden en in de periferie infrastructuur te voorzien.

LAADPALEN

Recent kwamen er ook de parkings Brucity met 450 plaatsen en Brabant-Gare du Nord bij, met 156 plaatsen. Er is ook Bordet bij het Erasmus ziekenhuis. Deze parkeerplaats voldoet aan strikte criteria van de ESPA Gold certification. Deze certificatie kwam er om EPA toe te laten kwaliteitsparkings te onderscheiden. In Bordet is er plaats voor 866 wagens, 25 motors en 79 fietsen. Vrij recent is ook De Vesting in Antwerpen. Daar kan je je wagen laten wassen en elektrisch opladen aan 22 laadpalen. “We voorzien stelselmatig in meer laadpalen. In 2025 hopen we er 4000 te hebben. Als er meer vraag is, bekijken we of we eventueel kunnen versnellen. Parkeerplaatsen in zones met veel kantoren in de buurt, hebben er meer nodig dan pakweg een shopping center. Het maakt ook een verschil als je je wagen een hele dag of nacht kan opladen. De prijzen van elektrische wagens zal wellicht nog dalen waardoor ze voor een grotere groep een haalbare kaart zullen zijn.”



POPULAIRE PCARD+

P-card+ is heel populair, er is een app en een plastic kaart. In 2021 werd het uitgeroepen tot product van het jaar. Er zijn op Europees niveau meer dan 800.000 gebruikers. Ook voor elektrisch laden kan de Pcard+ gebruikt worden bij Interparking. Nu reeds gebeurt 50% van de laadsessies bij Interparking via de Pcard+. De kaart laat toe om gunstiger tarieven te voorzien. Je kan ook je nummerplaat linken aan de kaart zodat je de klok rond probleemloos binnen- en buiten kunt rijden. In de carwash zijn er speciale tarieven. De kaart is gratis, maandelijks krijg je een afrekening. Je hoeft dus geen bonnetjes bij te houden.

MILIEU

Interparking trekt resoluut de kaart van ecologie. Sinds 2015 is de hele groep CO₂-neutraal met 100% groene stroom. “We zetten waar we kunnen zonnepanelen. Ook besteden we veel aandacht aan het zuiveren van de lucht. Afhankelijk van het type fijn stof kunnen we tot 70% van de lucht proper maken. Vandaag hebben we reeds 85 units geïnstalleerd in onze parkings, zoals in Confluence. Het systeem werkt met positieve ionisatie. De lucht wordt elektrisch geladen, ook het fijn stof krijgt een elektrische lading en wordt aangetrokken door een plaat met een tegenovergestelde lading. Het fijn stof blijft op de laag liggen en wordt door een speciaal team verwijderd.”

DIFFERENTIATIE

Interparking steunt ook alternatieve vervoersmodi. Autodeelsystemen zoals Poppy kunnen een beroep doen op specifiek voor hen bestemde parkeerplaatsen. Ze kunnen dan ook hun wagens opladen of ze laten wassen. Een bedrijf als Ziegler Logistiscs heeft opslagplaatsen buiten Brussel. Ze komen naar de stad met kleine bestelwagens om de Last Mile Delivery hub te vullen. “Bij ons kan dat in de Albertine parking in het hartje van Brussel. Dan zorgt een cargo-fiets voor het verdere vervoer. Dat is efficiënter dan een bestelwagen omdat de fietsen zich soms tegen de rijrichting van wagens mogen verplaatsen. Ze hoeven ook niet op zoek naar een parkeerplaats. Uit ervaring blijkt dat een Cargo Bike tot 50 stopplaatsen per dag heeft, dat is het dubbele van bestelwagens. Dat willen we graag ook in andere steden realiseren, bijvoorbeeld aan de kust en misschien ook in Brugge.”

Voor mensen die meer verwachten van de toekomst.

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



Ontdek nu uitzonderlijke condities
op het hele gamma.

Zonder twijfel
HYUNDAI

**GARAGE WULFFAERT
DE LAET
DI NITTO DILSEN**

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

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

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



move 2 green



Bij Move2Green vind je een compleet aanbod nieuwe en tweedehandse **elektrische wagens** en **e-bikes** aan de scherpste prijzen.

Daarnaast geven wij ook advies over welke wagen best bij jouw noden past alsook welke **laadoplossingen** er voorhanden zijn om energie op te wekken en je elektrische wagen van stroom te voorzien.

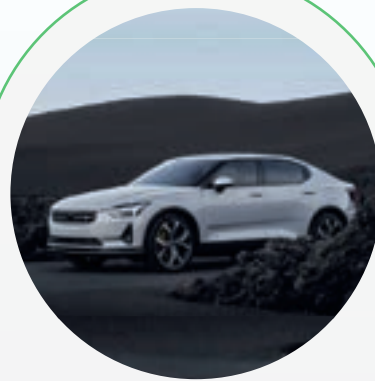
Onze **berekenmodule** toont je precies hoeveel je kan besparen.

Uniek is onze **short lease formule**

Zo kan je een elektrische wagen uitproberen op korte termijn. Ontdek ons aanbod **personenwagens** en **bedrijfswagens** vandaag nog.



www.move2green.be



Verkoop en verhuur van **ELEKTRISCHE WAGENS**

- Zowel 2e hands als nieuwe modellen
- Scherp(st)e prijzen
- Ook e-bikes beschikbaar



Verkoop en verhuur van **SLIMME LAADPALEN**

- Laadoplossing voor elke situatie
- Professionele installateurs
- Particulier of bedrijven



Move2Green - T-electro B.V.

Zaakvoerder: **Tim van den Bussche** • Adres: **Wettersesteenweg 22b - 9520 Sint-Lievens-Houtem**
Contactgegevens: **Email: info@move2green.be** • **Tel: 0498/54.65.06**

De nieuwe Kia Niro EV.

Maak plaats voor verwondering.



Movement that inspires

Helemaal opgeladen voor nieuwe en opwindende avonturen.

Een gedurfd en zelfzeker design. Expressieve, avontuurlijke lijnen. Een minimalistisch interieur dat maximaal gebruikmaakt van milieuvriendelijke materialen. Met onder die spannende verpakking: 204 pk en een lithiumionbatterij van 64,8 kWh. Voor een rijbereik tot 460 kilometer (WLTP) of als mobiele 'powerbank' dankzij de Vehicle-to-Device functie. Aangevuld met geavanceerde connectiviteit en veiligheidstechnologie. Maak plaats voor verwondering met de **100% elektrische en 100% fiscaal aftrekbare** Kia Niro EV.⁽¹⁾

Ontdek hem bij jouw Kia dealer of op kia.be.

16,2 kWh/100 km (WLTP) • 0 g CO₂/km (WLTP) Indicatieve gegevens en onder voorbehoud van goedkeuring.

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 Motors Belgium is niet verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen in de regelgeving.

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

V.U.:



Kia Vermant Mechelen

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

Kia Vermant Antwerpen-Zuid

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

Kia Roeselare

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

Kia Kortrijk

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

Geraard Motor

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

New 4AS

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

Tiers by Novoto

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



KIA XCEED 'RELOADED':

ONTDEK DE VERNIEUWDE VERSIE VAN DE SUCCESVOLLE CROSSOVER!

De Kia XCeed maakte zijn debuut in 2019 en is uitgegroeid tot de populairste versie binnen het Ceed-gamma. Niet onlogisch, want onder zijn bijzonder verleidelijke design schuilt een veelzijdigheid die hem perfect maakt voor het dagelijkse leven. Intussen vielen al 120.000 kopers in Europa voor deze bijzondere combinatie. Een succesformule die nauwelijks te overtreffen valt? Niet volgens Kia: amper drie jaar na zijn lancering namen de ontwerpers en ingenieurs het model alweer onder handen. Het resultaat is de vernieuwde Kia XCeed die op heel wat zichtbare én minder zichtbare vlakken opnieuw de leiding neemt binnen zijn segment.

TEKST EN FOTO'S: KIA

DE OPVALLENDSTE NIEUWIGHEDEN IN DETAIL

Aan het basisdesign werd gelukkig niet geraakt. Dat is nog steeds een gedurfde combinatie van sportieve kracht en elegantie, wat maakt dat de XCeed onmiddellijk weet te verleiden, maar zich tegelijk duidelijk van andere crossovers onderscheidt. Wel werd zijn sportieve karakter nog sterker in de verf gezet met een opgewaardeerde koetswerkstijl en (vooral) een sportieve GT-line-uitvoering die, naast specifieke designelementen, verkrijgbaar is in benzine- en dieselmotoren gaande van 120pk tot 204pk.

Maar de schoonheid van het vernieuwde model schuilt vaak ook in details zoals de nieuwe ledkoplampen en -achterlichten, het hertekende radiatorrooster en gloednieuwe 18" wielen. Interessant om te weten: de nieuwe voorbumper is niet enkel esthetisch verantwoord, maar helpt ook om de luchtweerstand en het brandstofverbruik te verminderen. Achteraan rondt een nieuwe diffuser het geheel af. Wie wil dat zijn XCeed helemaal uit de massa springt, kan kiezen voor een van de drie nieuwe, opvallende koetswerkkleuren: Lemon Splash, Celadon Spirit Green of Yuca Steel Grey.





GEMAAKT OM TE GENIETEN VAN HET ALLEDAAGSE

Natuurlijk behoudt de XCeed zijn functionaliteit en veelzijdig karakter. Zo combineert hij nog steeds de hoge rijpositie van een SUV met de dynamische talenten van een hatchback.

Het interieur kreeg in de 'versie 2.0' een duidelijke upgrade met zachte materialen, sierlijsten in gesatineerd chroom en keuze uit verschillende luxueuze zetelbekledingen. Ook de connectiviteits- en veiligheidssystemen werden helemaal up-to-date gebracht. Zo is er een navigatiesysteem met 10,25" aanraak-scherm en beschik je aan boord standaard over Android Auto en Apple CarPlay. Optioneel is ook een volledig digitaal 12,3" 'Supervision'-instrumentenbord beschikbaar. Leuk voor de 'sportieve' bestuurder: via de Sport-functie worden scores en wedstrijdhoogtepunten van minuut tot minuut op het centrale scherm getoond. En natuurlijk blijft je via Kia Connect ook 'live' verbonden met de wereld rondom je heen. Zo past de vernieuwde XCeed zich perfect aan je levensstijl aan.

Maar het grootste genot, dat is zonder twijfel het inspirerende rijplezier achter het stuur: dynamisch tot zelfs sportief, maar tegelijk soepel en comfortabel. Een middenconsole die is gericht op de bestuurder, de verbeterde ergonomie met nieuwe, aanraakgevoelige knoppen onderaan het dashboard: de XCeed verwent je achter het stuur. En met het Drive Mode Select-systeem kan je de rijervaring helemaal afstemmen op je wensen. Uiteraard zijn ook alle actuele rijhulpsystemen aan boord, waaronder Kia's dodehoekwaarschuwingssysteem BCW dat in 2020 al werd onderscheiden met de Autoblog Technology of the Year Award.

Een kofferruimte tot 426 liter (uitbreidbaar tot 1.378 liter), een in hoogte verstelbare Smart Power-achterklep en een koffervloer met twee niveaus maken het dagelijkse gebruiksgemak compleet.

ONOVERTROFFEN PRESTATIES IN ELKE UITVOERING

Mild hybrid, plug-in hybride, benzine of diesel: de XCeed is verkrijgbaar met een breed gamma motoren. Op benzinevlak reikt het spectrum van de bijzonder zuinige 1.0 T-GDi driecilinder met 120 pk en 172 Nm tot twee krachtige viercilinders: de 1.5 T-GDi met 160 pk en 253 Nm en de regelrecht sportieve 1.6 T-GDi met 204 pk en 265 Nm. In tegenstelling tot sommige van zijn concurrenten is de XCeed ook nog steeds verkrijgbaar met een dieselmotor, de 1.6 CRDi met 136 pk en 280 Nm (of 320 Nm met de 7-versnellingsbak met dubbele koppeling).

Nieuw is dat al deze motoren voortaan voorzien zijn van een 'mild hybrid'-systeem (MHEV) met een lithium-ionpolymeerbatterij van 48 volt die de CO₂-uitstoot tot 10% vermindert. De unieke iMT-versnellingsbak uit eigen huis zorgt in combinatie met de Mild-Hybrid Starter-Generator voor een bijkomende besparing van 3%.

Maar de misschien wel interessantste versie is de 1.6 T-GDi Plug-in Hybride. Die combineert the best of both: krachtige prestaties en een verbruik van 1,2-1,6 l bij een verminderde CO₂-uitstoot van 32-38 g/km.

Het zuiver elektrisch rijbereik van 48 km zal bij dagelijks gebruik beslist overtuigen. En professionals die hun Kia XCeed Plug-in Hybrid vóór 1 januari 2023 bestellen, mogen ook nog steeds rekenen op de maximale fiscale aftrekbaarheid van 100%.



De nieuwe Kia XCeed zal vanaf oktober 2022 in de showrooms staan en wordt net als de rest van het gamma geleverd met Kia's unieke garantie van 7 jaar of 150.000 km. Benieuwd? Ontdek de nieuwe Kia XCeed bij jouw Kia dealer of op kia.be



HI, NICE TO MEET YOU! WIJ ZIJN BLUE CORNER!

We zijn op zoek naar **talrijke profielen** die de stem van ons bedrijf willen worden en **energie halen uit tevreden klanten!**

WE STAAN OPEN VOOR EXTRA ENERGIE!

Blue Corner is een game changer; wij zijn de pionier op het vlak van elektrische laadinfrastructuur in België. Als vurig voorvechter van een duurzame en milieuvriendelijke toekomst bieden we totaaloplossing voor iedereen die elektrisch wil (gaan) rijden.

Dankzij ons moederhuis Blink Charging, maken we deel uit van een wereldwijde organisatie. Onze sector verandert bliksemsnel. Geen dag is hetzelfde en ons team groeit minstens even snel. We zijn dan ook op zoek naar talrijke profielen die de stem van ons bedrijf willen worden en energie halen uit tevreden klanten!

WHAT'S IN IT FOR YOU?



GOESTING & FUN

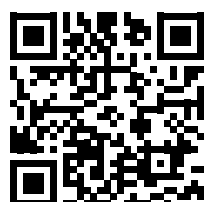
Iedere dag streven we ernaar om de zaken **positief en ambitieus aan te pakken**. We houden van het motto "work hard, play hard" en hebben liefde en **passie voor duurzame mobiliteit, onze job en voor onze mensen**. Daarnaast mag het plezant zijn. Lachen is nu éénmaal gezond.




PERSOONLIJKE GROEI

Innovatie is voor ons key, daarom zetten we **jouw persoonlijke groei** helemaal voorop. Bij Blue Corner ben je geen nummer maar een talentvol individu dat alle kansen krijgt om samen met ons te groeien. Bovendien krijg je het vertrouwen om nieuwe dingen te doen, te proberen en te leren. Je zit in de drivers seat van je carrière en geeft actief aan in welke richting je jezelf wilt ontwikkelen.

CONTACTEER ONS!



 /BlueCornerBE

 /blue-corner-ev

 /BlueCorner

*Kom eens langs
voor een babbel!*



www.bluecorner.be

INTERVIEW MET TIM VAN DEN BUSSCHE NAAR EEN GROENE TOEKOMST: MOVE2GREEN



Bent u op zoek naar een elektrische wagen die u kunt huren op korte of lange termijn? Of toch liever kopen? Vraagt u zich vertwijfeld af welke de ideale laadoplossing is voor u? Of misschien droomt u al lang van die performante e-bike om zalig te ontstressen na het werk? Voor dit alles, en nog veel meer, kunt u terecht bij groene energie-expert Tim Van den bussche van Move2Green. Vanuit Sint-Lievens-Houtem bij Aalst adviseert en bedient hij zijn klanten, zowel particulieren als bedrijven.

TEKST: FILIP VANHAECKE - FOTO'S: MOVE2GREEN



VAN JE PASSIE JE BEROEP MAKEN

Tim genoot een opleiding tot elektrotechnicus, en werkte 10 jaar voor Telenet. Daarna kreeg hij de opportuniteit ervaring op te doen op het vlak van duurzame energie bij de Vlaamse overheid, meer bepaald op het kabinet ruimtelijke ordening & milieu. Via zijn job beseft hij als geen ander dat er nog veel werk aan de winkel is bij de uitrol van alternatieve energie. Privé groeide bij Tim ook de interesse – niet verwonderlijk – voor elektrisch rijden. Hij schafte zichzelf meerdere modellen aan en raakte geïntrigeerd door de vraag wat uiteindelijk het verbruik van een EV bepaalt. Hij testte een resem merken uit, analyseerde de prestaties van diverse laadsystemen, en ontpopte zich stilaan tot expert in elektrisch rijden. Wat begon als hobby groeide stilaan uit tot hoofdactiviteit. Op 1 oktober neemt Tim afscheid van zijn job bij de overheid om fulltime ter beschikking te staan van zijn klanten. Binnenkort werft hij ook nieuwe medewerkers aan, o. m. om de zichtbaarheid van Move2Green op Google en de sociale media te verbeteren. Hij vond inmiddels ook een investeerder die 3 miljoen euro inbracht. Het bedrijf zit definitief in de lift!



EEN HYBRIDE VOOR DE PRIJS VAN EEN BENZINE*

DA'S NORMAAL



**TOYOTA YARIS CROSS
HYBRIDE**



TOYOTA YARIS HYBRIDE

TOYOTA. THINK ABOUT IT.

AUTOMOTIVE MECHELEN

Jubellaan 66 - 2800 Mechelen

Tel : 015 20 20 20

www.automotivemechelen.be

GARAGE PIETERS

Voorhout 53B - 9190 Stekene

Tel : 03 790 11 11

www.garagepieters.be

3,8-5,1 L / 100 KM | 87-115 G / KM (WLTP)

Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004): toyota.be

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. Raadpleeg toyota.be of contacteer je concessiehouder voor alle informatie over de aanbieding, de voorwaarden, de gemeten waarden/het verbruik of de fiscaliteit van je voertuig. *Aanbieding geldig op bepaalde modellen van 01.10.2022 tot en met 31.10.2022 zolang de voorraad strekt. Actie enkel geldig voor particulieren. Yaris - de hybride versie aan de prijs van de benzine versie: stemt overeen met een korting van € 2.220 op de hybride versies van de Yaris; dit bedrag van € 2.220 stemt overeen met het prijsverschil tussen de Hybride versie (referentiemodel: Yaris 1.5 Hybrid Dynamic, € 25.890 BTWin) en de vergelijkbare benzine versie (Yaris 1.5 Petrol Dynamic CVT, € 23.670 BTWin). Yaris Cross - de hybride versie aan de prijs van de benzine versie: stemt overeen met een korting van € 1.250 op de hybride versies van de Yaris Cross; dit bedrag van € 1.250 stemt overeen met het prijsverschil tussen de Hybride versie (referentiemodel: Yaris Cross 1.5 Hybrid Dynamic Plus, € 33.520 BTWin) en de vergelijkbare benzine versie (Yaris Cross 1.5 Petrol Dynamic Plus CVT, € 32.270 BTWin).



Tot 10 jaar Toyota Relax-garantie: voor elk jaarlijks onderhoud dat in het officiële Toyota-netwerk wordt uitgevoerd, wordt uw wagen automatisch gedurende één jaar gedekt door de Toyota Relax-garantie, tot uw wagen 10 jaar oud is of 200.000 kilometer heeft gereden.



LEASEN OF KOPEN?

Qua huren zijn de formules legio: een dag, een week, enkele maanden of zelf meerdere jaren. Persoonlijk gelooft Tim dat EV's eigenlijk beter gehuurd dan aangekocht worden. De uniciteit van zijn dienstaanbod ligt trouwens in de Flexibel Schort time Renting, en daar is op heden weldegelijk vraag naar. Vaak immers moeten grote EV-merken hun klanten ontgoochelen door wachttijden wanneer de stock uitgeput is. Dan wordt dankbaar doorverwezen naar Move2Green met het oog op een tijdelijk voertuig. Tim noemt het een win-winsituatie. Wilt u dan toch zelf eigenaar worden van een EV, dan staat hij evenzeer paraat voor u met expertise en persoonlijk advies. Hij kent de EV-markt als zijn broekzak, staat in connectie met buitenlandse automarkten en voert regelmatig onderhandelingen met grote spelers als Polestar, Hyundai etc. Groot voordeel van Move2Green is dat zij onafhankelijke partij zijn. Zij hangen niet vast aan één merk of garage, en kunnen dus vlot prijzen vergelijken en zo de ideale keuze doen voor de klant. Interessant is ook de verbruikscalculator die Tim zelf ontwikkelde. Op de website van Move2Green kan je exact berekenen hoeveel je uiteindelijk gaat besparen in vergelijking met rijden op fossiele brandstof.

LAADPALEN

Wie zegt elektrisch voertuig, denkt automatisch ook aan laadfaciliteiten. Tim noemt het een 'huwelijk'. Move2Green verdeelt en installeert diverse laadsystemen: Zappi, Alfen en sinds kort hun eigen M2G Energy Cloud. De keuze van een geschikt laadsysteem is cruciaal voor de mate waarin je je auto op groene elektriciteit wil laten rijden. Zappi werd ontworpen door de Engelse firma Myenergi, en bedient de Europese markt via hun filiaal in Maastricht. Het is een uitstekende oplossing voor wie maximaal profijt wil halen uit zelf opgewekte zonne-energie. Niettemin blijft Zappi volledig programmeerbaar in functie van de noden van het ogenblik. Echter, sinds vier maand kan Move2Green een eigen EV Charging platform aanbieden aan particulieren en bedrijven. Bedoeling is de klant adequate ondersteuning te bieden bij zijn energietransitie. Niet zonder trots spreekt Tim van "ons paradepaardje, dat beslist een grote hit zal worden. We zijn momenteel in onderhandeling met geïnteresseerde bedrijven en bestaande laadpaalproducenten". De Move2Green Energy Cloud biedt een complete gamma aan stappen om je energie slim te managen: van het installeren van laadpunten, monitoren van energiestromen, gebruik maken van zonne-energie, beheren van stationaire batterijen tot het balanceren van je netaansluiting. De Move2Green Energy App geeft je absolute controle over je energieprocessen.

WAARHEID EN MYTHES ROND ELEKTRISCH RIJDEN

Dat Tim een gedreven voorvechter is van hernieuwbare energie, specifiek in de autobranche, lijdt geen twijfel. In haast lyrische bewoordingen beschrijft hij het genot dat je ervaart bij een EV-testrit: "Je weet niet wat je mist. Het instant koppel, het geruisloze wegrijden, het one-pedal driving...". Op heden

zijn de meningen over elektrisch rijden nog steeds verdeeld. Tim koestert de wens dat het niet bij meningen zal blijven, maar dat iedereen vroeg of laat de feiten onder ogen zal durven zien, eenvoudigweg door het zelf uit te testen. Op zijn website ontkracht Tim één voor één de gangbare mythes inzake EV's. Wij confronteerden hem daarenboven met nog twee tegenargumenten die onlangs de media haalden: het brandgevaar van de batterijen en het verhoudingsgewijs grote aantal ongevallen met EV's. Hij antwoordde gevat: "Klopt, een batterij vat vuur als er zuurstof binnendringt. Bij het minste gaatje heb je prijs, en de enige manier tot snel blussen bestaat er dan in de auto in een bad onder te dompelen. Maar daar wordt door de autofabrikanten hard aan gewerkt tegenwoordig. Men doet er alles aan om de kracht en vering van de bodems te verbeteren. Ik heb ook weet van externe bedrijven die volop bezig zijn met de ontwikkeling van solid state batterijen. Voordeel hiervan is dat ze veel minder snel vuur vatten. Voorts is men van plan om EV's uit te rusten met ampulletjes die op de sprinklers geplaatst worden. Bij grote warmte, bv. door brand, gaan die breken en het blussysteem activeren. Besef ook dat de EV-motor niet per se aan de voorkant zit, waardoor de wagen veel steviger, en dus veiliger is. Voorts klopt het eveneens dat chauffeurs op heden nog niet gewoon zijn om te springen met het instant acceleratievermogen van een EV. Ik maak me speciaal zorgen omtrent jonge onervaren bestuurders. Ikzelf pleit voor een soort 'paspoort'. Ik bedoel, de mogelijkheid bestaat om softwarematig dat vermogen te dimmen. Misschien zou het een goed idee zijn jonge chauffeurs op die manier tegen zichzelf te beschermen. Of men zou in rijtscholen ook speciale cursussen EV-rijden kunnen creëren".



Voor verdere info zie: <https://move2green.be/>

NIEUWE RENAULT AUSTRAL: EEN DUURZAME, STOERE SUV

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 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. Maar wat maakt deze Nieuwe Austral nu net zo duurzaam?

TEKST: RENAULT EN JOCHEN SCHEIRE - FOTO'S: RENAULT





ULTRAMODERN GEPRODUCEERD

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 lakwaliteit. 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.

ONGEZIENE PROPORTIES EN VERZORGDE STROOMLIJN

Voor Nieuwe Austral zijn de architecten en ontwerpers van Renault vertrokken van de basisprincipes die een SUV aantrekkelijk maken op het vlak van proporties, 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 afmetingen 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 structurend 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.

MINDER CO₂, MEER RIJPLEZIER

Nieuwe Renault Austral profiteert als eerste model in het Renault-gamma van de troeven die het CMF-EV-platform van de Alliantie te bieden heeft. Dat werd ontwikkeld om diverse types van hybride aandrijvingen te dragen en biedt Nieuwe Austral de mogelijkheid om innovatieve geëlektrificeerde aandrijflijnen te gebruiken: een nieuwe E-TECH Full Hybrid-motor, een nieuwe Mild Hybrid Advanced-motor met 48V-batterij en een Mild Hybrid-motor met 12V-batterij. Met zijn MULTI-SENSE- en 4CONTROL-technologieën van de nieuwste generatie maakt Nieuwe Austral het bovendien mogelijk om een wereld van nieuwe sensaties te ontdekken.

NIEUW PLATFORM, NIEUWE PRESTATIES

Het nagelnieuwe CMF-CD-platform zal een ware revolutie teweegbrengen in de gamma's van de Alliantie Renault-Nissan-Mitsubishi voor de compacte en hogere segmenten. Nieuwe Austral mag als eerste Renault-model de vruchten plukken van de gloednieuwe architectuur, de herwerkte onderstel- en stuursystemen en de nieuwste technologieën om het beste concurrentieniveau op de markt te verzekeren.

MOTOREN MET DE LAAGSTE VERBRUIKS- EN EMISSIECIJFERS

Nieuwe Renault Austral plukt de vruchten van een gamma innovatieve aandrijfgehele, met een nieuwe generatie van het E-TECH Full Hybrid-systeem met 400V-netwerk, dat tot 200 pk ontwikkelt, evenals twee andere benzinemotoren: de 130 pk sterke Mild Hybrid Advanced-motor met 48V-batterij en 160 pk sterke Mild Hybrid-motor met 12V-batterij. Al deze motoren kaderen in de massale elektrificering van het Renault-gamma.

NIEUWE E-TECH FULL HYBRID-MOTOR MET 200 PK: KRACHT EN EFFICIËNTIE

Nieuwe Austral wijdt een gloednieuwe, zelfopladende E-TECH Full Hybrid-motor in, die werd geperfectioneerd om wagens uit een hoger segment aan te drijven. Hij levert een gecombineerd vermogen tot 146 kW of 200 pk, met de beste verhouding verbruik/prestaties op de markt om meer rijplezier te bieden en tegelijk de CO₂-uitstoot te beperken.

De nieuwste generatie van de E-TECH Full Hybrid-aandrijving voor Nieuwe Austral omvat een nieuwe 1,2-liter driecilinder-turbobenzinemotor met 96 kW en 205 Nm koppel. Hij werkt samen met een krachtigere en koppelrijkere elektromotor (50 kW en 205 Nm), een grotere lithium-ionbatterij (2 kWh / 400 V) en een versnellingsbak met twee versnellingen voor de primaire elektromotor en vier verhoudingen voor de verbrandingsmotor.

De E-TECH Full Hybrid-motor van Nieuwe Austral is leverbaar in 200 pk. Hij verzekert een maximale efficiëntie en een reactievermogen dat tot de beste op de markt behoort: dat blijkt uit de sprint van 80 naar 120 km/u in nauwelijks 5,6 seconden.



De energierecuperatie, die automatisch wordt ingeschakeld bij het vertragen en remmen, optimaliseert het verbruik in combinatie met het zelfopladende vermogen van de lithium-ionbatterijen en het rendement van het E-TECH-systeem. Daardoor kan de bestuurder tot 80 procent van de tijd volledig elektrisch rijden en verbruikt hij in die omstandigheden tot 40 procent minder brandstof dan een auto met verbrandingsmotor, zonder dat hij zijn gewoonten hoeft bij te sturen.

Net als bij de vorige generatie van de E-TECH Full Hybrid-motor vertrekt de auto steeds zuiver elektrisch, met het onmiddellijk beschikbare koppel, terwijl de elektrische aandrijftijd verdubbeld kan worden ten opzichte van een klassieke hybridemotor.

En dankzij de intelligente sturing van de versnellingsbak worden de elektromotoren en verbrandingsmotor automatisch ingeschakeld om de hoogste reactiesnelheid te verzekeren en een dynamisch rijgedrag aan een geoptimaliseerd verbruik te koppelen.

Dankzij deze nieuwe E-TECH Full Hybrid-motor kan Nieuwe Austral uitpakken met een verbruik en CO₂-uitstoot die hun gelijke niet kennen in deze klasse (vanaf 4,6 l/100 km en 104 g CO₂/km), en dat zonder enige toegeving op het gebied van rijplezier. De combinatie met de nieuwe benzinemotor met hoog rendement (41%) verzekert een gebruikskost die tot de beste behoort van alle hybride SUV's op de markt. Een waardig alternatief voor diesel!

NIEUWE MILD HYBRID ADVANCED-MOTOR MET 130 PK: HET ANDERE ALTERNATIEF VOOR DIESEL

Met de Mild Hybrid Advanced-motor, die voor het eerst in het Renault-gamma wordt aangeboden, biedt Nieuwe Austral een volwaardig alternatief voor dieselmotoren. Hij combineert de nieuwe 1.2-driecilinder-turbobenzinemotor van de E-TECH Full Hybrid-aandrijving met een lithium-ionbatterij van 48 volt en een alternator/startmotor. Die ondersteunt de verbrandingsmotor in de meest energievretende fasen, zoals vertrekken of accelereren, om extra vermogen te leveren bij acceleraties vanuit stilstand en bij hernemingen en om tegelijk het verbruik te beperken.

Met deze 130 pk sterke motor en de handgeschakelde transmissie biedt Nieuwe Austral een feilloos rijplezier, met een hoog koppel bij lage toerentallen dankzij de hybridisering en bij zijn resterende werkbereik dankzij de turbo met variabele geometrie. De akoestische prestaties van dit aandrijfgeheel zijn vergelijkbaar met die van een viercilindermotor dankzij de aanwezigheid van een balansas.

Met de Mild Hybrid Advanced-motor kan Nieuwe Austral ook de laagste verbruiks- en CO₂-cijfers in zijn klasse voorleggen (vanaf 5,2 l/100 km en 118 g/km). Dat is te danken aan vier belangrijke systemen. Het eerste en belangrijkste daarvan is een aanpassing van de cilinderinhoud en de verhouding boring/slag. Vervolgens werd de verbrandingsefficiëntie verbeterd dankzij een evolutie van de verbrandingscyclus (van het Miller-type) die ook in de Formule 1 wordt gebruikt en de toevoeging van een EGR-klep

(Exhaust Gas Recirculation) die gekoeld wordt onder lage druk. Tot slot werden de wrijvingen geoptimaliseerd met een elektronisch gestuurde elektrische waterpomp en olie met erg lage viscositeit. Het geheel maximaliseert het energierendement voor een verbruik dat vergelijkbaar is met dat van de modernste dieselmotoren en tot 20% lager ligt dan bij een vergelijkbare verbrandingsmotor zonder hybridisering.

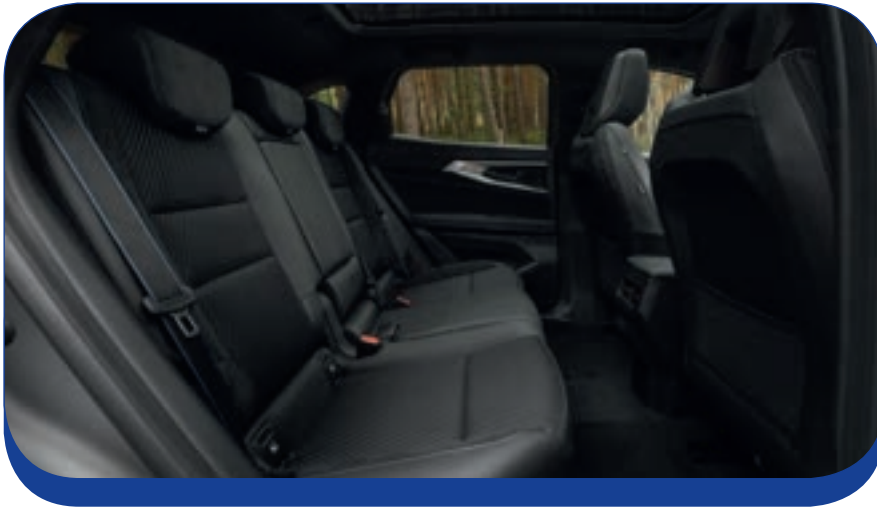
Door de injectiedruk te verhogen tot 350 bar en vervuilende stoffen doeltreffender te behandelen, is deze Mild Hybrid Advanced-motor al klaar om te worden aangepast aan de toekomstige Euro 7-normen.

MILD HYBRID 160 PK: DE BEPROEFDE MOTOR

De Mild Hybrid-motor, het eerste hybridisering-niveau van Nieuwe Austral, is opgebouwd rond een rechtstreeks ingespoten 1,3-liter viercilinder-turbobenzinemotor, die al in verschillende Renault-modellen het mooie weer maakt. Deze motor, die werd ontwikkeld in samenwerking met Daimler, wordt bijgestaan door een alternator/startmotor en een lithium-ionbatterij van 12 volt.

Hij is verkrijgbaar met een herwerkte CVT-automaat, die werd herwerkt om het rijplezier te optimaliseren, met één vermogensniveau (160 pk).

De lichte Mild Hybrid-technologie met 12V-batterij die Nieuwe Austral gebruikt, verbetert de werking van het stop-startsysteem en maakt de automatische freewheelfunctie 'Sailing Stop' mogelijk op de automatische ver-



sies. Deze functie recupereert energie tijdens het remmen en schakelt de verbrandingsmotor uit tijdens het vertragen. Al deze systemen verlagen het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot en verzekeren tegelijk een soepelere herstart en een hoger rijcomfort in het dagelijkse verkeer.

Met de 160 pk sterke Mild Hybrid 12V-motor levert Nieuwe Austral een maximumkoppel van 270 Nm, beschikbaar tussen 1.800 en 3.750 t/min en een verbruik vanaf 6,2 l/100 km over de gemengde cyclus, voor een CO₂-uitstoot vanaf 141 g/km.

ELEKTRIFICERINGSTECHNOLOGIEËN

Nieuwe Austral beschikt over elektrificeringstechnologieën die hem een ongeëvenaarde efficiëntie verzekeren. Dat gaat dan niet alleen over de technologieën van de nieuwe E-TECH Full Hybrid-generatie, maar ook over de talloze functies die het energierendement maximaliseren.

E-TECH-TECHNOLOGIE VAN DE NIEUWSTE GENERATIE

Net als bij de vorige generatie steunt de E-TECH Full Hybrid-aandrijving van Nieuwe Austral op een zogenaamde 'serieel-parallele' hybridearchitectuur om zoveel mogelijk aandrijfcombinaties tussen de verschillende motoren mogelijk te maken en een zo hoog

mogelijke CO₂-winst te realiseren. Dankzij een verbetering van het multimode-systeem stijgt het aantal mogelijke combinaties van de verschillende energiebronnen van veertien naar vijftien voor een betere benutting van het hybridesysteem. De intelligente multimode-automaat kiest automatisch de werkingsmodus van de E-TECH Full Hybrid-motor uit de volgende mogelijkheden:

- Zuiver elektrisch (alleen de elektromotor drijft de wielen aan)
- Dynamische hybride (verbrandingsmotor en elektromotor werken samen)
- E-drive (de elektromotor drijft alleen de wielen aan, de verbrandingsmotor werkt om de batterij op te laden);
- Thermisch (alleen de benzinemotor werkt om de wielen aan te drijven en/of de accu op te laden)
- Energierecuperatie (de wielen drijven de elektromotor aan, die op zijn beurt de batterij oplaadt).

REGENERATIEF REMMEN À LA CARTE

De drie geëlektrificeerde motortypes van Nieuwe Austral omvatten allemaal een regeneratief remsysteem. Op de E-TECH Full Hybrid-motor kan dat systeem à la carte worden ingeschakeld met vier regeneratieniveaus die men kan selecteren via twee schakelpeddel achter het stuur.

Het regeneratieve remsysteem recupereert kinetische energie tijdens het remmen of vertragen om deze vervolgens om te zetten in elektrische energie en op te slaan in de batterij. Dat verhoogt de efficiëntie en de elektrische rijcapaciteiten van de wagen, terwijl de remmen worden gespaard en de hoeveelheid roetdeeltjes die tijdens het remmen vrijkomen, worden beperkt.

Bij de E-TECH Full Hybrid-motor wordt de energierecuperatie in real time op het dashboard weergegeven wanneer de bestuurder zijn voet van het gaspedaal haalt of remt.

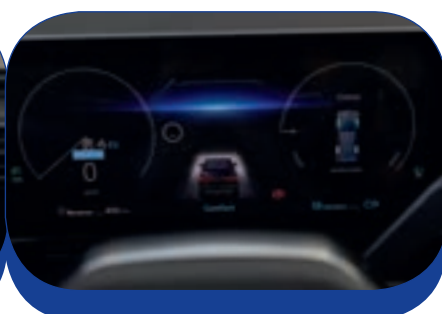
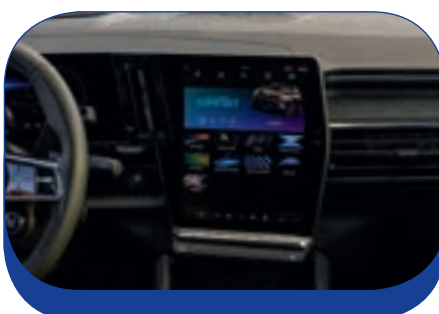
ECODRIVER EN VOORSPELLENDE HYBRIDERIJSTIJL

De voorspellende ecodriver, die verkrijgbaar is op de Mild Hybrid-versies met automaat van Nieuwe Austral, is een gloednieuwe functie. Via een pictogram op het dashboard of op het 9,3" grote head-up display informeert ze de bestuurder wanneer hij het gaspedaal best loslaat om brandstof te besparen (en dus minder CO₂ uit te stoten) bij het naderen van bepaalde hindernissen op de weg (scherpe bocht, rotonde, snelheidsbeperking, toluhuis, kruispunt met stopbord of zonder voorrang). Deze aanduiding, die onder meer steunt op informatie afkomstig van geconnecteerde hogeresolutiekaarten, beperkt het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot en de slijtage van de remblokken en banden, op voorwaarde uiteraard dat de bestuurder er gevolg aan geeft.

Op de E-TECH Full Hybrid-motor is de functie voorspellend hybriderijden verantwoordelijk voor het optimaliseren van de elektrische ritten op basis van de geconnecteerde kaarten. Ze houdt rekening met de topografie (hellingen, afdalingen enz.), de reistijd en het verkeer om het gebruik van de elektrische energie te maximaliseren.

KWALITEIT, VEILIGHEID EN DUURZAAMHEID: DRIE PIJLERS VOOR HET ONTWERP VAN NIEUWE AUSTRAL

Kwaliteit en duurzaamheid stonden centraal in het lastenboek voor Nieuwe Austral en kregen bijzondere aandacht. Er werden strengere tests ingevoerd om de perfecte werking van de rijhulpsystemen te garanderen en een maximaal veiligheidsniveau te verzekeren. Bovendien legde Renault Austral maar liefst 700.000 testkilometers af om alle gebruiksomstandigheden van klanten te dekken. Het doel: zijn duurzaamheid, veiligheid en betrouwbaarheid waarborgen.



EERSTE TEST: MAZDA CX-60 PHEV

PREMIUM RIJDEN ZOALS HET HOORT

Mazda kleurt nog graag eens buiten de lijnen en komt af en toe verrassen met innoverende of verbazende oplossingen, denken wij maar aan wankelmotoren (RX-7), een benzinemotor met compressie-ontsteking als een diesel (e-SKYACTIV X) en nu dus pas laat springen ze op de kar van de plug-in hybride aandrijving.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: MAZDA







De Mazda CX-60 gaat hen blijkbaar geen windeieren leggen, want voor het eerst is een Mazda zo succesvol nog voor het model op de markt is. Sinds de voorverkoop startte in maart van dit jaar, zijn voor de Belux reeds meer dan 1000 bestellingen genoteerd.

WIJ TROKKEN VOOR EEN EERSTE TEST NAAR LEVERKUSEN, DE EUROPESE THUIHAVEN VAN MAZDA.

De 4,74 meter lange CX-60 is onmiddellijk herkenbaar als een Mazda, met de recente designelementen, zoals een groot radiatorrooster en zuivere en gladde lijnen op de zijkanten. Het geheel lijkt soms wat hoekig over te komen, maar toch heeft hij enige flair en sierlijkheid over zich. Om niet te zeggen dat hij premiumambities koestert.

2,5 LITER VIERCILINDER EN VIERWIELAANDRIJVING

Om zich voort te bewegen kiest Mazda voor een grote cilinderinhoud van 2,5 liter, een elektromotor en een nieuwe, in eigen huis ontworpen achttrapsautomaat, die samen de vier wielen aandrijven, vandaar de benaming AWD achterop. De benzinemotor levert 191 pk, de elektromotor dan weer 136 pk, wat gecombineerd goed is voor 327 pk en 500 Nm aan koppel. Met deze waarden tikt de nieuwe SUV na 5,8 seconden de 100 km/u aan. Ons viel op dat bij het optrekken of hernemen de motor zich goed laat horen, wat een beetje jammer is omdat de nieuwe automaat zijn werk voorbeeldig doet. Goed nieuws is dan weer dat het elektrisch rijden via de 17,8 kWh batterij goed is tot 63 km volgens de officiële cijfers. Wij zaten daar niet ver af en bij herhaaldelijk gas lossen en remmen leek daar af en toe wat kilometers bij te komen. Het regenereren kan wel niet ingesteld





worden via de spatels aan het stuur, ook een B-stand in de automaat is er niet. Ons verbruik tijdens de 120 km lange testrit ging niet boven de 5,7 liter/100 km. Wat voor een SUV van dit formaat een mooi cijfer is.

PLEZIER AAN HET STUUR

Ook aan het stuur blijft dit een echte Mazda, die erom gekend zijn prettig te rijden. De CX-60 houdt zijn lijf straks door de bochten, wat betekent dat hij goed stabiel blijft en niet gaat deinen en wiegen. Hierdoor zijn bochten plezierig te nemen en in combinatie met het prima in de hand liggend stuurwiel en de juiste feedback, is dit een aangename reisgezel. En dankzij zijn vierwielaandrijving is ook de grip altijd optimaal. Heel fraai. De juiste rijkhouding vinden kan dan weer via het Driver Personalisation System, waarbij je je eigen profiel kunt instellen en bij het instappen herkent de auto zijn bestuurder en stelt hij je stoel en stuur perfect op je eigen maat in.

TAKUMI

Ook binnenin typisch Mazda. Het horizontale dashboard bevat een 12,3 duim scherm voor het infotainment, dat bediend wordt via de controller op de middenconsole, vergelijkbaar met b.v. de bekende i-drive knop bij BMW. Wie op zoek ging naar een touchscreen, dat kan, maar dan enkel wanneer de wagen stilstaat. Ook de airco is met fysieke knoppen te bedienen en je weet

dat wij daar ondertussen de voorkeur aan geven. Alleen de graphics van het navigatiesysteem lijken ons wat teveel op een aftermarket toestel, waardoor je al snel geneigd bent om je smartphone te koppelen en naar Waze of Google maps over te schakelen. Wat overigens geen straf is, want de Android Auto of Apple Carplay koppelingen verlopen draadloos. Het dashboard kan in de topversie Takumi bekleed worden met uniek Japans textiel, wat voor een unieke en verrassende sfeer zorgt. De overige versies heten Prime-line, Exclusive-Line en Homura. De afwerking binnenin is zeker in orde, dat zijn wij ondertussen ook gewoon bij Mazda. Alleen hadden wij met de rode metallic lak (Soul Red Crystal) en zwarte velgen op de Homura-versie graag een zwarte hemelbekleding kunnen kiezen, om het sportieve wat meer naar voren te brengen.

CONCURRENTIËLE PRIJS

Verrassing tot slot bij het zien van de prijslijst. En dit keer in de positieve zin. De nieuwe Mazda CX-60 is er in zijn basisversie vanaf 50 890,- € BTW inbegrepen. De topversie Takumi zit aan 57 990,- €. Dit zou wel eens een fleettopper kunnen worden, allen naar de Mazda-dealer om nog van het fiscale voordeel te genieten met zijn Co₂-uitstoot van slechts 33 gram.

OVERZICHT



- rijgedrag
- elektrisch rijbereik
- verbruik



- motor dringt teveel door in interieur
- graag wat sportievere accenten
- nog snel beslissen ivm fiscaliteit



Mazda komt misschien wat laat met zijn eerste plug-in hybride CX-60, maar de Japanners slagen erin een prima geheel voor te schotelen. Hij rijdt attent, stuurt prima, is goed uitgerust en is geen aanslag op je portemonnee.

CITROËN

VERNIEUWT DE VLOOT VAN HET AG2R CITROËN-TEAM MET PLUG-IN HYBRIDES, WAARONDER DE GLOEDNIEUWE C5 X



Als co-sponsor van het AG2R CITROËN-team zal Citroën de volledige vloot voorzien van nieuwe voertuigen, waaronder het nieuwe vlaggenschip van het merk, de C5 X, en de nieuwe C5 Aircross. De nieuwe vloot zal de C5 Aircross plug-in hybride, C5 X plug-in hybride en Spacetourer omvatten. Dit is de eerste keer dat Citroën de C5 X aan het team zal leveren. De integratie van plug-in hybrides in het wagenpark is echt significant en onderstreept de vooruitstrevende aanpak van Citroën in de energietransitie naar duurzame mobiliteit.

TEKST & FOTO'S: STELLANTIS

Daar het team voortdurend op de baan is, is het wagenpark waarover het beschikt van essentieel belang. Ruimte aan boord is een van de belangrijkste criteria voor deze nieuwe voertuigen. Het is van essentieel belang alles mee te kunnen

nemen, van radioapparatuur, helmen, drankmateriaal en fietsbenodigdheden tot fietsen en reserveonderdelen zoals wielen en onderhoudsgereedschap. Gemiddeld vervoert een auto tot zeven fietsen op het dak voor elke race.

De C5 X en de nieuwe C5 Aircross belichamen deze waarden van efficiëntie en betrouwbaarheid. Ze garanderen de mobiliteit van het hele team, zowel tijdens wedstrijden als tijdens trainingen, op alle soorten terrein, en bieden alle essentiële elementen voor het team, waaronder ongeëvenaard comfort, ruimte aan boord, toegankelijkheid en laadvermogen, de meest geavanceerde veiligheidstechnologieën, alsmede krachtige en milieuvriendelijke motoren.

Citroën is voorstander van duurzame mobiliteit en vindt dat die voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk moet zijn. Citroën zal tegen 2025 een volledig geëlektrificeerd gamma aanbieden met volledig elektrische of oplaadbare hybride voertuigen. Door verschillende benaderingen van mobiliteit te



ontwikkelen, wil Citroën zijn klanten echte bewegingsvrijheid bieden en tegelijk zorg dragen voor het welzijn van zijn passagiers tijdens hun verplaatsingen.

C5 X: HET NIEUWE VLAGGENSCHIP VAN CITROËN

Vanaf mei 2022 zullen 10 C5 X plug-in hybride modellen worden geleverd aan het AG2R CITROËN team.

De C5 X, die in 2021 werd onthuld, is het vlaggenschip van Citroën. Hij weerspiegelt het summum van gedurfdheid en innovatie, voor een serene reiservaring. De stijl van de C5 X belichaamt perfect de filosofie van Citroën. Deze auto voldoet aan alle eisen van het team op het gebied van comfort, binnenruimte, prestaties en rijflexibiliteit. Bovendien benadrukt het de inzet van Citroën voor de energietransitie voor duurzame mobiliteit. Het interieur van de C5 X is sereen dankzij het onvergelykbare comfort met een passagierscompartiment dat een huiskamer waardig is, met onder meer de gloednieuwe Citroën Advanced Comfort® actieve ophanging en Advanced Comfort® zetels. De bagageruimte heeft een maximale inhoud van 545 liter, die kan worden vergroot tot 1.640 liter als de stoelen op de tweede rij worden neergeklapt. Dit is een echte aanwinst voor het team dat da-



gelijks veel material met zich mee moet nemen. Plug-in hybride technologie maakt het leven gemakkelijker voor bestuurders, maar ook voor sportmanagers die gemiddeld vier tot zes uur per dag in een auto doorbrengen.

NIEUWE C5 AIRCROSS ET SPACETOUREUR: DE ANDERE CITROËN MODELLEN IN DE VLOOT

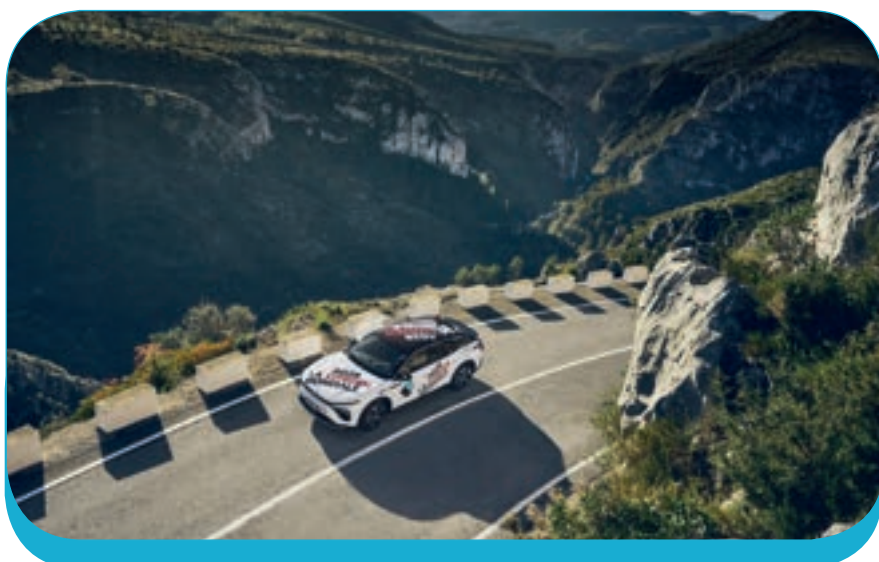
De vloot zal ook 9 C5 Aircross plug-in hybrides en 7 Spacetourer omvatten.

De nieuwe C5 Aircross beantwoordt perfect aan de behoeften van het team op het gebied van ruimte aan boord, prestaties, comfort en betrouwbaarheid. De gerestylde auto straalt meer kracht en dynamiek uit dankzij zijn nieuwe, gemoderniseerde en kenmerkende design. De nieuwe C5 Aircross biedt een

uitstekend zicht dankzij de hoge rijpositie, zowel op lange ritten als op de meest bochtige bergwegen waar bestuurders bijzonder oplettend moeten zijn. De nieuwe C5 Aircross is een maatstaf op het gebied van comfort aan boord. Hij is uitgerust met het Citroën Advanced Comfort®-onderstel en de nieuwe Citroën Advanced Comfort®-zetels, die het beste zit- en postuurcomfort bieden, zelfs na meerdere uren rijden. De nieuwe C5 Aircross biedt een ongeëvenaarde ruimte en modulariteit: hij heeft een grote kofferruimte en drie afzonderlijke verschuifbare, verstelbare en opklapbare achterzetels die kunnen worden opgeklapt om het volume van de kofferruimte naar wens aan te passen. Zijn plug-in hybride motor verhoogt het welzijn aan boord, voor een vlotte reiservaring voor het hele team.

Citroën Spacetourer is een grote, moderne en veelzijdige bestelwagen die een hoog comfortniveau biedt. De XL-versie (5,30 meter lang) heeft een ruime bagageruimte die al het materiaal kan transporteren dat het team nodig heeft, evenals tot 9 personen. Het Citroën Advanced Comfort-programma zorgt voor een hoog comfortniveau aan boord, dankzij de zetels, de vering, de binnenverlichting en de aangename interieurbekleding. Hij biedt de meest geavanceerde rijassistentietechnologieën, zoals het dodehoekcontrolesysteem, de actieve veiligheidsrem en het head-up display. Dit uiterst functionele voertuig is voorzien van handsfree schuifdeuren achter, een echt te openen achterklepraam en talrijke opbergvakken. Hij kan aan elk gebruik worden aangepast, met een ruime binnenruimte, een grote bagageruimte en een grote wendbaarheid.

Klik hier op de link voor de C5 X video:
<https://youtu.be/nl23TLQyy9g>





Stefaan De Ganck
Managing Director
TotalEnergies Charging Solutions Belgium

TOTALENERGIES ZET IN OP HERNIEUWBARE ENERGIEBRONNEN

“WE ZIJN EEN INTEGRATED PLAYER VOOR ELEKTRISCHE MOBILITEIT”

TotalEnergies zal in Vlaanderen 4400 nieuwe laadpalen plaatsen en ze voorzien van windenergie. Steeds meer klanten vragen grootschalige laadinfrastructuur. Met slimme technologie is het mogelijk om het energiegebruik optimaal te managen. Klanten kunnen rekenen op een totaalconcept.

TEKST: HILDE PAUWELS - FOTO'S: TOTAL ENERGIES

Eind augustus raakte bekend dat TotalEnergies de installatie en commerciële uitbating van laadpaalinfrastructuur voor elektrische wagens in West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant zal realiseren. In totaal gaat het om 4400 publieke laadpalen die TotalEnergies de komende twee jaar zal plaatsen. Ze worden in overleg met de Vlaamse overheid gerealiseerd op strategische plaatsen. De nieuwe 22 kVA laadpalen worden onder het label TotalEnergies uitgebaat voor twaalf jaar en voorzien van 100 procent groene energie die van offshore windmolens in de Noordzee komt. “We zijn heel blij met het vertrouwen dat de Vlaamse overheid ons geeft. We zullen onze expertise aanwenden en zo bijdragen aan de transitie van mobiliteit”, aldus Stefaan De Ganck, Managing Director TotalEnergies Charging Solutions Belgium. De groep heeft een ruime portfolio van laadpalen in werking of onder constructie: 3000 in Antwerpen, 800 in Gent en 500 in Brussel. Daar komen er nu dus 4400 bij.

KLEINE KNIK

“De toekomst van elektrisch rijden, is niet meer uit te sluiten, vraag is hoe snel de evolutie zal verlopen. We verwachten dat er in 2030 van de 7 miljoen voertuigen in België er 3 miljoen elektrisch zullen zijn. Ik denk dat dit zeker realistisch is. Wel kan er een klein knikje zijn, vermoedelijk voor maximaal twee jaar. Een van de oorzaken

is een tekort aan chips voor laadinfrastructuur en wagens. De leveringstermijn kan daardoor oplopen tot 24 maanden. Er is nu ook de energiecrisis met torenhoge prijzen als gevolg die op korte termijn potentiële klanten kan afschrikken. Vanaf 2024 verwacht ik een herleving”, zegt Stefaan De Ganck.

BEGELEIDEN BIJ TRANSITIE

TotalEnergies Charging Solutions is een apart filiaal binnen TotalEnergies dat zich toelegt op alles wat verband houdt met EV charge infrastructuur. “Concreet houdt dit in dat we onze professionele B2B klanten begeleiden in energietransitie en naar elektriciteit. De vloot met traditionele brandstof evolueert geleidelijk naar het gebruik van nieuwe energiebronnen, zoals waterstof, natuurlijk gas en vooral elektriciteit. We zorgen niet alleen voor de infrastructuur maar ook voor de dienstverlening daaromtrent zodat alles operationeel blijft. Een ander luik is dat er laadpunten geplaatst moeten worden voor het publieke laden.”

GEÏNTEGREERDE AANPAK

TotalEnergies biedt een volledige aanpak. “Het begint bij de start: het voorzien van elektriciteit. We versterken onze positie als leverancier van zonne-energie dankzij TotalEnergies Solar. Onze ambitie is om bij de top vijf te behoren. We

streven naar 100 gigawatt, wat twee keer de nucleaire capaciteit van Frankrijk is. Als Charge Point Operator (CPO) staan we in voor het beheer van de laadpalen: het operationele, het onderhoud en alles wat er bij komt kijken. De eindgebruiker willen we een optimale service bieden. We zijn een grote speler op het vlak van fleetcards, tankkaarten. Die zetten we om naar multi-energie cards, het worden EV kaarten die toegang geven tot onze eigen laadinfrastructuur maar ook tot die van andere CPO's in Europa waardoor we toegang kunnen bieden tot ruim 250.000 laadpunten. In België waren we marktleider, dat geeft ons de mogelijkheid om dat ook te doen voor elektriciteit.”

DIFFERENTIATIE

“Waar we vroeger 100% aangewezen waren op brandstof die we bij het tankstation haalden, is dat nu gedifferentieerder. Elektrisch laden gebeurt nu voor 40% thuis, voor 30% op het werk, voor 20% op publieke plaatsen en bijvoorbeeld op locaties voor taxi's of bestelwagens en voor 10% bij de klassieke tankstations. TotalEnergies heeft in België 570 service punten die multi-energy stations zullen worden. Daar heeft men maar 15 tot 20 minuten nodig om de wagen op te laden. Stefaan De Ganck ziet een shift van thuis laden naar op het werk laden omdat daar doorgaans lagere tarieven gehanteerd worden.



ENERGIE MANAGEMENT

“Het is niet zo moeilijk om op een bedrijfsparking vijf of tien laadpalen te installeren. Maar de vraag van onze klanten is om er nu bijvoorbeeld 3000 te plaatsen. Dat is een hele uitdaging. Vraag is of de capaciteit van het netwerk voldoende is. Een fleetmanager kan beslissen dat alle voertuigen voor de helft opgeladen worden. Of hij kan prioriteiten invoeren. Nog een mogelijkheid is dat opladen op bepaalde tijdstippen kan, dus als er voldoende elektriciteit is. Ook een combinatie is mogelijk. Bedrijven kunnen daarvoor een beroep doen op de experts van TotalEnergies. Als men alles optimaliseert, krijgt men een dynamische en gebalanceerde aanpak. Energie management gaat nog een stap verder. Dan houdt men ook rekening met andere factoren, zoals de kostprijs.”

ENERGIE VOOR DE WONING

Een volgende stap is ook mogelijk. De elektrische wagen kan gezien worden als een grote batterij die men niet voortdurend nodig heeft. Stel dat men na het werk thuis komt en in zijn woning meer elektriciteit nodig heeft. Dat is vaak het moment

waarop ook andere huishoudens meer elektriciteit nodig hebben. Er is een model nodig waarbij de elektriciteit van de wagen gebruikt kan worden voor de woning. Zo kan een woning bevoorraden worden met elektriciteit en de wagen 's nachts opladen. “Dergelijke concepten zullen in de komende jaren doorbreken”, aldus Stefaan De Ganck.

SOLIDE PARTNER

“TotalEnergies heeft als grote sterkte dat we een solide partner zijn. We bestaan al honderd jaar. De EV-markt is relatief recent. Tien tot twaalf jaar geleden kwamen er innovatieve ondernemingen met fantastische ideeën en projecten. Wat we nu zien is dat grote klanten nood hebben aan solide partners om de volgende stap te kunnen zetten. Het gaat nu immers over duizenden laadpunten, dan moet je grote partners hebben met wie je op lange termijn kan werken.

Overall in Europa heeft TotalEnergies de reputatie dicht bij de klant te staan. Dat doen we met onze klassieke producten, maar ook als het gaat om

elektrische voertuigen en alles daaromtrent. We kunnen ons onderscheiden met gepersonaliseerde support. Heel belangrijk is ook dat we een geïntegreerde aanpak bieden. Een klant zal niet zijn hele vloot tegelijk elektrisch laten rijden. Zoiets gaat geleidelijk. TotalEnergies begeleidt het hele proces, maar kan tegelijkertijd ook nog alle service verlenen voor de traditionele business. We volgen het tempo van de klant. TotalEnergies heeft de ambitie om een heel grote speler te worden op het vlak van hernieuwbare energie, zoals groene elektriciteit. Op die manier kunnen we onze klanten een volledige service aanbieden. Je ziet het ook aan ons nieuwe logo. Daarin zijn ook de alternatieve energiebronnen duidelijk zichtbaar: zon, wind, elektriciteit, waterstof en biomassa. TotalEnergies is actief in heel België, maar het is heel duidelijk dat Vlaanderen koploper is op het vlak van elektrisch rijden en laadinfrastructuur. Als je het internationaal bekijkt, zie je dat vooral de landen in het noorden van België verder staan. België hoort bij de middel-moot. In zuidse landen gaat het trager.”



De nieuwe Kia Niro EV.

Maak plaats voor verwondering.



Movement that inspires

Vanaf
€ 379
/maand (excl. btw)
Financiële Renting⁽²⁾

Helemaal opgeladen voor nieuwe en opwindende avonturen.

Een gedurfd en zelfzeker design. Expressieve, avontuurlijke lijnen. Een minimalistisch interieur dat maximaal gebruikmaakt van milieuvriendelijke materialen. Met onder die spannende verpakking: 204 pk en een lithiumionbatterij van 64,8 kWh. Voor een rijbereik tot 460 kilometer (WLTP) of als mobiele 'powerbank' dankzij de Vehicle-to-Device functie. Aangevuld met geavanceerde connectiviteit en veiligheidstechnologie. Maak plaats voor verwondering met de **100% elektrische en 100% fiscaal aftrekbare⁽¹⁾** Kia Niro EV.

Ontdek hem bij jouw Kia dealer of op kia.be.

16,2 kWh/100 km (WLTP) • 0 g CO₂/km (WLTP) Indicatieve gegevens en onder voorbehoud van goedkeuring.

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 Motors Belgium is niet verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen in de regelgeving.

(2) Model Kia Niro EV Pure 64,8 kWh 204 pk vanaf €379,00 per maand excl. BTW in Financiële Renting. Catalogusprijs excl. BTW (fleet korting inbegrepen): €33.810,49.

Offerte berekend op basis van 60 maanden, met een voorschot van €4.790,62 excl. BTW en met een aankoopoptie van 30%. Indicatief gemiddeld verbruik (kWh/100km): 16,2

Indicatieve CO₂-uitstoot (g/km): 0. Aanbieding voorbehouden aan professionele gebruikers. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door Alpha Credit N.V.

Sint-Lazaruslaan 4-10/3, 1210 Brussel, RPR Brussel 0445.781.316. Aanbod geldig tot 31/10/2022.

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

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



ALPHABET

Uw CO₂-uitstoot verlagen
en de tevredenheid van
uw werknemers verhogen?

Met onze duurzame mobiliteitsoplossingen verkleinen we de ecologische voetafdruk van uw bedrijf en vergroten we de tevredenheid van uw medewerkers.

Ontdek er meer over op alphabet.be



Your mobility. Made easy.

EV NEWS FLASH

In deze nieuwe EV News Flash rubriek brengt Eco Mobiel jullie het laatste nieuws van vooraanstaande leveranciers binnen de sterk groeiende en steeds evoluerende EV-markt. We dompelen jullie onder in een bad van interessante weetjes en niet te missen nieuwsberichten!

TEKST: MIRTE SPAEY - FOTO'S: ABB E-MOBILITY, FASTNED, KIA, POLESTAR & SHELL RECHARGE SOLUTIONS

SAMENWERKING KIA EUROPE EN ENCORE

Kia Europe en encore, een start-up van Deutsche Bahn (DB), bundelen hun krachten om batterijen uit Kia-wagens een tweede leven te geven. Encore geeft EV-batterijen in heel Europa een tweede leven door ze in batterijopslagsystemen te veranderen. De oude batterijen worden eerst gedemonteerd tot modulaire elementen en dan grotendeels gebruikt om de opslagsystemen te maken. De resterende modules van de batterijen worden gerecycleerd. De twee bedrijven lanceerden in augustus reeds een prototype van zo'n batterijopslagsysteem op de EUREF-campus in Berlijn dat gemaakt was uit oude batterijonderdelen van de Kia Soul EV. Ter demonstratie werd de Kia e-Niro als eerste auto opgeladen aan het opslagsysteem. "Het baanbrekende partnerschap tussen Kia en encore DB toont aan dat we batterijen beschouwen als een waardevolle hulpbron voor een duurzame circulaire economie", zegt Jason Jeong, president van Kia Europe.



VAN BEKER TOT PICKNICKMEUBEL

Kia Europe en encore zijn niet de enigen die recycleren. Q8 transformeerde zopas plastic drinkbekers in een picknickmeubel. Tijdens de Antwerp Marathon vorig jaar gooiden lopers en toeschouwers in totaal zo'n 150.000 drinkbekers in de Q8 recyclagecontainers. Met die bekers ging een 3D printer aan de slag om een elegant zitmeubel te creëren voor het Q8 tankstation in Turnhout.

LAADPALEN GEZOCHT

De Vlaamse overheid kiest TotalEnergies voor de installatie van 4.400 laadpunten voor elektrische voertuigen in Vlaanderen, namelijk in de regio's West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. De laadpalen van 22kVA bevatten volledig hernieuwbare elektriciteit afkomstig van windenergie en zullen gedurende een periode van twaalf jaar actief zijn. Deze beslissing brengt ons weer een stap dichterbij de doelstelling om tegen 2025 over 35.000 publieke laadpunten te beschikken in België.



Fastned

Ook Bluecorner laat weten in de running te zijn om extra laadpunten te voorzien in Vlaanderen, en dat is een goede zaak want er is duidelijk nood aan. In Antwerpen alleen laadden mensen vorig jaar dubbel zoveel kWh bij Bluecorner-laadpalen dan het jaar voordien: meer dan één miljoen kWh. Steeds vaker zijn de laadpalen bezet, dus het is hoog tijd om er extra te voorzien.

Ook in de uithoeken van het land schieten laadpunten als paddenstoelen uit de grond. Electrica zet een nieuw project in de kijker: in Kuurne, West-Vlaanderen, werd het bedrijf gekozen om een reeks nieuwe laadpalen te installeren. Zo bouwt ook dit bedrijf mee aan een emissievrije toekomst.

LAADOMZET STIJGT AANZIENLIJK

Veel laadbedrijven zien de interesse voor elektrisch rijden, en dus laadpunten, razendsnel toenemen. Het Europese laadbedrijf Fastned meldt een enorme stijging van de laadomzet in de eerste helft van 2022. Dit jaar steeg deze bijna drie keer zoveel als in dezelfde periode vorig jaar, namelijk met 188%. Het bedrijf opende in de eerste helft van dit jaar nieuwe laadstations in België, Nederland, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. "In de eerste zes maanden van 2022 waren de laadinkomsten al hoger dan in heel 2021", zegt Michiel Langezaal, CEO van Fastned. "Het expansietempo van ons netwerk trekt aan en we liggen op schema om het aantal stations te verdubbelen tot meer dan 400 voor eind 2024." Hij benadrukt het belang van hernieuwbare energie voor de planeet en voor de onafhankelijkheid van Russische fossiele brandstoffen.



SAMENWERKING ABB E-MOBILITY EN SONEPAR

De partners ABB E-mobility en de Franse elektrische distributeur Sonepar slaan de handen in elkaar om een oplossing te bieden aan het gebrek aan laadpunten. Dankzij ABB's nieuwe fabriek in het Italiaanse Valdarno zal het bedrijf per jaar 10.000 extra DC-laders kunnen ontwikkelen. Het uitgebreide netwerk van Sonepar laat ABB toe om extra laadpunten te voorzien in landen over de hele wereld.

PRIVÉLAADPALEN IN OPMARS

Thuis een eigen oplaadpunt voorzien voor een elektrische wagen lijkt haast onvermijdelijk met het tekort aan publieke laadpalen. Er zijn zo weinig openbare oplaadpunten dat de wachttijden bij een laadstation al snel oplopen. Bij Project Zero willen ze het tekort aan publieke laadpalen verhelpen met de snelle levering van hun laadpalen voor privégebruik thuis of op het werk.

EV NEWS FLASH

Niet moeten aanschuiven is een eerste voordeel van een eigen oplaadpunt. Myenergi wijst nog op twee andere voordelen van thuis laden. Zo kunnen mensen met zonnepanelen eigenlijk 'gratis' rijden als ze hun wagen opladen met de eigen zonne-energie, bijvoorbeeld met de intelligente Zappi oplaadpaal. Zonnepanelen zelf zijn natuurlijk niet gratis, maar de stroom die eruit voortkomt wel. Een derde voordeel, is dat het ook voor mensen zonder zonnepanelen goedkoper is om thuis te laden. De tarieven van publieke laadpalen liggen doorgaans namelijk hoger dan de kosten om zelf te laden. De Zappi opladers van Myenergi kan men zelfs instellen om op de voordeligste momenten de wagen op te laden, want de laders houden de energieprijzen continu in de gaten.

LAADPALEN ALS DESIGN STATEMENT

Privélaadpunten nemen dankzij hun enorme populariteit steeds nieuwe vormen aan. Veton is continu op zoek naar nieuwe manieren om laadpalen te transformeren in elegante features van ieders oprit. Dankzij hun moderne design gaan de laadpalen naadloos op in de rest van het exterieur. Veton biedt bovendien 'Wall charging points' aan: compacte oplaadpunten die je aan de muur kan bevestigen. Zulke oplaadpunten zijn een goede oplossing voor mensen die geen ruimte hebben voor een laadpaal.

Kia e-Niro

NIEUWE ELEKTRISCHE WAGENS

Move2Green deelt op de website elektrische wagens die in de nabije toekomst op de markt zullen verschijnen. Zo kijkt het bedrijf bijvoorbeeld uit naar de verschijning van de SUV Polestar 3 EV van Volvo. Deze wagen verschijnt wellicht nog in 2022 en zal de Polestar 2 EV opvolgen. Men verwacht een combinatie van ultrasnelle acceleratie en een luxueus interieur. "De wagen zal de looks van SUV's in een elektrische tijdperk mee bepalen", aldus Polestar CEO Thomas Ingenlath. Deze auto is een echte primeur: het is de eerste Polestar-wagen die in Amerika gemaakt is én de eerste SUV van het bedrijf.

Ook de nieuwe Kia e-Niro combineert milieubewustzijn met klasse. Sinds augustus is hij verkrijgbaar bij de dealers. Wat deze wagen onderscheidt van vele andere op de markt, is de beschikbaarheid ervan als hybride, plug-in hybride en full electric wagen. De auto zit boordevol milieugerichte snufjes. De hybride en plug-in hybride bevatten de baanbrekende 'Green Zone'-rijmodus, waarmee de auto overgaat tot zuiver elektrisch rijden om de verspreiding van uitlaatgassen te vermijden, bijvoorbeeld in de buurt van scholen of ziekenhuizen. De plug-in hybride versie bevat zelfs een geofencingfunctie die de auto in Europese ultralage-emissiezones automatisch puur elektrisch doet rijden. Je beschikt in deze wagen tenslotte ook over een High Voltage Positive Temperature Coefficient-verwarming van 5,5 kW, wat ervoor zorgt dat de plug-in hybride wagens in koude weersomstandigheden langer elektrisch kunnen blijven rijden. Ook het interieur werd ontworpen met het oog op milieubewustzijn, maar aan luxe en comfort eveneens geen gebrek!





Shell Recharge Solutions

TWEDEHANDS EV'S

Niet iedereen kan zich echter een gloednieuwe elektrische wagen permitteren. De tweedehandsmarkt van elektrische wagens groeit dan ook sneller dan het licht. Shell Recharge Solutions wilt het verloop van tweedehands aankopen een duwtje in de rug geven en werkt daarom samen met CarNext, een online platform voor tweedehands wagens. Hun samenwerking maakt het bijvoorbeeld mogelijk om een laadpas en een laadpunt via één leverancier af te nemen voor de tweedehands EV. Voor nieuwkomers in de wereld van elektrisch rijden kan het namelijk verwarrend zijn om zelf alles te regelen voor het voertuig. "Voor een vlotte transitie naar e-mobiliteit is ook een naadloze laadervaring belangrijk", zegt Jurriaan Fischer, de Regional Manager Benelux van Shell Recharge Solutions. De overstap naar elektrisch rijden wordt zo een pak gemakkelijker.

FILES VERMIJDEN

Alphabet hielp een duurzame en tijdbesparende oplossing te vinden voor het werkverkeer van de junior consultants van Intys, een consultancybedrijf gespecialiseerd in technologie en management. De bedrijven werken al samen sinds 2015. In 2020 voegde Intys een aantal MINI's toe aan het gamma van bedrijfswagens op aanvraag van jonge consultants. Dat bleek een groot succes en het bedrijf breidde het aanbod uit naar zo'n 300 MINI's, waarvan Alphabet als mobiliteitspartner driekwart van de wagens voorzag. Om de verplaatsing van en naar klanten nog meer te vergemakkelijken, is de koffer van de wagen steeds voorzien van een plooi-fiets. "Zo kunnen onze werknemers bijvoorbeeld de wagen aan de stadsrand parkeren en de laatste kilometers naar de klant zonder files per fiets afleggen", zegt CFO Katrien De Both.

NIEUWE BEREKENINGSMETHODE VOOR BRANDSTOFVERBRUIK

Er is een nieuwe berekeningsmethode op komst voor het brandstofverbruik in Europese landen, meldt Arval. Een recent onderzoek van de International Council on Clean Transportation wijst namelijk uit dat het brandstofverbruik van plug-in hybride auto's in Europa ongeveer vijf keer hoger is dan de WLTP-typegoedkeuringswaarden (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Het aandeel van elektrisch rijden ligt in de praktijk namelijk een pak lager dan gedacht: privéwagens rijden ongeveer 47% van de tijd elektrisch en bedrijfswagens slechts zo'n 13% van de tijd. Vanaf 2025 zal de EU rekenen met een lager aandeel van elektrisch rijden en vanaf 2027 zouden deze waarden volledig moeten overeenstemmen met

het werkelijke rijgedrag. Mogelijke gevolgen hiervan zijn dat het VIN voor de bestuurder en de sociale werkgeversbijdrage zullen stijgen. Ook de door de werkgever niet-aanvaarde autokosten zullen toenemen en de ecoscore van de auto kan veranderen.

WATERSTOF ALS BRANDSTOF

Al is elektriciteit vandaag de meest beschikbare energiedrager om wagens CO₂-neutraal te maken, ziet de Technical Services Group (TSG) waterstof als een mogelijke oplossing op lange termijn. Waterstof heeft veel voordelen als brandstof. Ten eerste is de enige uitstoot ervan zuiver water. Ten tweede heeft waterstof een hogere energiedichtheid dan batterijen, waardoor het minder ruimte in beslag neemt om een wagen even ver te laten rijden. Een derde voordeel is dat waterstof tanken veel sneller gaat dan batterijen opladen. Tenslotte kan de overschot van waterstofenergie opgeslagen worden. De hoofdreden waarom we waterstof vandaag nog niet inzetten als brandstof, is de grote hoeveelheid energie die nodig is om waterstof te maken. Organisaties zijn momenteel volop op zoek naar een oplossing voor dit probleem.

ZONNEPANELEN IN DE RUIMTE

Zonne-energie opwekken in de ruimte; het is misschien nog niet voor meteen maar Futech denkt ver vooruit. De Xidan universiteit van Xi'an in China stelde namelijk een project op om te onderzoeken hoeveel zonne-energie opgewekt zou kunnen worden in de ruimte. Volgens hun resultaten genereren zonnepanelen daar zes tot acht keer meer energie dan op aarde omdat er geen wolken zijn. Het project is veelbelovend, maar volgens Futech momenteel helaas moeilijk te realiseren. Zo zou de installatie bijvoorbeeld op 36 000 kilometer van de aarde moeten liggen voor een optimale werking. Misschien, net zoals waterstof als brandstof, toekomstmuziek?

IN DE KIJKER

Schneider Electric blikt terug op een succesvolle eerste Innovation Summit. In september stelde het bedrijf gedurende twee dagen diens duurzame innovaties voor bij Tours & Taxi's in Brussel. Zo stalden ze bijvoorbeeld hun nieuwste robots en softwareoplossingen uit. Gastsprekers en Schneider experts gaven presentaties op de beurs en nodigden mensen uit tot interactie. De enthousiaste reacties van het publiek wezen op een groot succes!



EV NEWS FLASH

Ook Interparking kreeg goed nieuws. Op het twintigste European Parking Association Congres kreeg het bedrijf namelijk de Award voor de beste nieuwe parking voor de kwaliteit van haar faciliteiten. Het betreft de Confluence parking in Namen die Interparking in juni 2021 opende. De parking telt 670 plaatsen, achttien oplaadpunten en vier verdiepingen van 5.000 vierkante meter. Aangezien het terrein negen meter onder het niveau van de Samber en de Maas ligt, tussen rotsen en water, is de parking ontworpen als een drijvende boot die gestabiliseerd wordt door 400 ankers. Om de twee jaar reikt de European Parking Association prijzen uit om de bouw van kwaliteitsvolle openbare parkeerplaatsen te stimuleren.

Powerdale deelt trots mee dat het bedrijf in het nieuws van de RTBF verscheen eind augustus. Het betreft een segment over de opmars van elektrisch rijden en de stijgende vraag naar laadpalen. Dankzij deze evolutie verdubbelt de jaarlijkse omzet van het technologiebedrijf elk jaar. Een medewerker van Powerdale kwam aan het woord en benadrukte het voordeel van klant te zijn bij een Belgisch bedrijf. "Alles wordt hier in België geproduceerd", zei hij. "Dus als onze klanten problemen ervaren, zijn wij altijd dichtbij om hen te helpen."

EEN ZILVEREN MEDAILLE

Het Agoria Solar Team nam deel aan de Solar Challenge in Zuid-Afrika van negen tot zestien september. Als trotse sponsor supporterde Dats24 voor het Belgische team van de KU Leuven. Na een spannende nek-aan-nek race, eindigde het team op de tweede plaats na Nederland. Dat succes smaakt naar meer! "Binnen twee jaar hopen we hier opnieuw te staan en voor de eerste plaats te gaan", zegt teamlid Casper Martens (23). Agoria Solar was het eerste team ooit van de KU Leuven om deel te nemen aan deze wedstrijd.

VAN NUL BEGINNEN

Met het Polestar 0-project wilt Polestar de eliminatie van broeikasgassen stimuleren. Zo hoopt het bedrijf tegen 2030 een volledig klimaatneutrale wagen te creëren. Daarvoor zoekt Polestar partners die de meest fundamentele elementen van auto's op een duurzame manier kunnen maken, zoals mijnbouwbedrijven of producenten van biomaterialen en kunstmatige materialen. Veel van de processen die vandaag gebruikt worden om de primaire onderdelen van auto's te ontwikkelen, maken namelijk gebruik van aardgas, aardolie en steenkool. Om een echte neutrale wagen te maken, moeten de fundamentele processen van materiaalontwikkeling dus



compleet herbekeken worden. Tot 14 oktober kunnen geïnteresseerden zich melden op de website van Polestar. Het bedrijf ontving reeds enkele enthousiaste reacties. "Ik ben overweldigd door de vele positieve reacties en de gesprekken die we sinds de laatste open oproep hebben gevoerd met bedrijven, universiteiten en andere partners, ondanks de zware gemeenschappelijke uitdagingen", zegt Hans Pehrson, hoofd van het Polestar 0-project.

DE WEBSITES VAN ONZE KLANTEN:

Arval.be, Alphabet.com, bluecorner.be, customer.dats24.be, electrica.com, fastnedcharging.com, futech.be, Interparking.be, kia.com, myenergi.nl, move2green.be, new.abb.com, polestar.com, powerdale.com, project-zero.be, Shellrecharge.com, se.com, tsg-solutions.com, totalenergies.com, veton.be

ALL-NEW MAZDA CX-60 PLUG-IN HYBRID

VANAF €499/MAAND excl. BTW* IN FINANCIËLE RENTING



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



1,5 L/100KM



33 G/KM CO2 (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.

*Prijs excl. BTW en inclusief domiciliëring. Aanbod berekend voor een Mazda CX-60 2.5 PHEV PRIME-LINE AUTO voor een financiële renting op basis van 60 maanden, met een voorschot van € 3.750 ex. BTW en met een aankoopoptie van 16%. Dit is een aanbod van Axus nv, Bourgetlaan 42 te 1130 Brussel (ingeschreven in de KBO onder nr. 0403.429.730), handelend onder de handelsnaam Mazda Lease, en enkel geldig voor professionele klanten. Geldig tot 31/10/2022 en onder voorbehoud van acceptatie van het dossier door Mazda Lease en de kredietverzekeraar, en na ondertekening ter goedkeuring van de huurofferte en van het raamcontract met de algemene huurvoorwaarden. Uiterste inschrijvingsdatum 30/06/2023. Onder voorbehoud van wijziging in geval van veranderingen m.b.t. de catalogusprijs, de prijs van opties en toebehoren, de korting en/of van belastingen. Noch de opgave van de standaarduitrusting, noch de technische kenmerken zijn bindend. Het afgebeelde voertuig kan afwijken van het vermelde voertuig. Voor meer informatie over



het product, de prijs, de fiscaliteit van uw voertuig, contacteer uw Mazda-verdeler of raadpleeg mazda.be. Info en voorwaarden in de showroom. De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode en gelden voor de Mazda CX-60 Homura (afgebeeld in optionele koetswerkkleur Soul Red Crystal). 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.



Meet the Belgian e-driver

Male, 47 years



Living in a **detached house**



Family of **3+**



Highly **educated**



Technology **Lover**



Has an **EV** as a **main car**

AGE

Reasons to choose an EV



-35 YEAR

- Environmentally friendly
- Fiscal/tax advantages
- Dynamic and driving pleasure



35-55 YEAR

- Environmentally friendly
- Fiscal/tax advantages
- Dynamic and driving pleasure



55+ YEAR

- Environmentally friendly
- Fiscal/tax advantages
- Innovative and future oriented



60% of the respondents have a company-owned EV



45% would buy the same brand/model for themselves

15% : required choice by employer

9% : for access to LEZ-zones

6% : other legal framework

BEHAVIOR



76% use a car **DAILY** for commuting, leisure and private errands



50% of the cars have been in the possession of the current driver for **less than a year**



19% have only **ONE CAR** for the family



48% of e-drivers use an **ELECTRIC BIKE**



±130 Km/Day

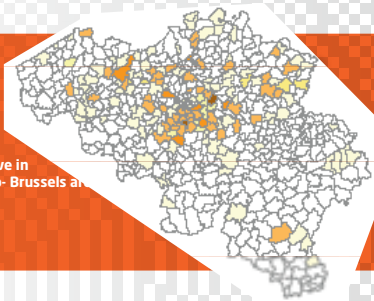
1.



Top 3 BEV brands in the survey
Tesla · Audi · Polestar

WHERE

76% of the e-drivers in the survey live in Ghent· Antwerp· Brussels and



Respondents per municipality in survey

Willingness-to-pay

For a fast charging session (20 min charging for 300km range)

Less than 50 cent per kWh (41,31%)

50-60 cent per kWh (31,08%)

Up to 1 Euro per kWh (5,73%)

I don't know what a fair price is per kWh (21,88%)



CHARGING



22% never charge at home



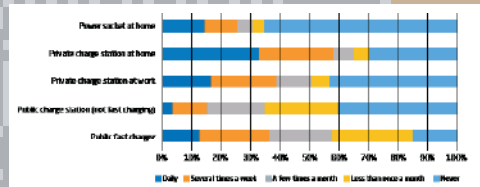
50% charge when battery goes **under** a certain level



33% don't take **battery level** into account when charging

Top 3 concerns:

- Charge card that works immediately
- Short waiting time for charge point availability
- Availability to do something during the charging session



- 63%** are described by family and friends as a true car lover/driver
- 63%** of users indicated they really need their own car but **27%** of them will be willing to share this with their neighbors or members of their neighborhood
- 45%** of company cars spend up to 24 hours in a week charging at home
- 72%** of EV drivers use their car for holiday trips

8
FACTS

- 59%** of e-drivers own photovoltaic solar panels
- 51%** never heard of V2G however **73%** of those knowing something about V2G are interested in buying
- 49%** never heard of 'Plug & Charge' however **78%** of those knowing is interested in buying
- 22%** of the Belgians never charge at home vs. **33%** of the Dutch people*

*Source: Nationaal Laadonderzoek 2022. Laden van elektrische auto's in Nederland. Ervaringen en meningen van EV-rijders. BAAWI, de Vereniging Elektrische Rijders (VER) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de Rijksuniversiteit Groningen (RUG).

ONTMOET DE BELGISCHE EV-BESTUURDER

Dankzij de opkomst van elektrisch rijden, is het aantal bestuurders van elektrische wagens enorm aan het stijgen in België. Hoe ziet de Belgische EV-bestuurder er echter concreet uit? Dat is de vraag die ook technologiebedrijf Powerdale en de Vrije Universiteit Brussel zich stelden. Samen zetten ze een survey op om het profiel van de automobilist en diens gebruik van de wagen te achterhalen. Op Powerdales jaarlijkse Factor 8 conferentie werd onthuld hoe deze groeiende bevolkingsgroep er uitziet.

TEKST: MIRTE SPAEY - FOTO'S: POWERDALE

489 respondenten vulden deze survey in, o.a. aan publieke laadpunten in België. Powerdale wilt met hun antwoorden aan de slag gaan om de technologie en laadinfrastructuur voor elektrische wagens te verbeteren. Dat is namelijk een pak makkelijker eens we weten wie er achter het stuur zit en hoe deze mensen hun EV gebruiken.

PROFIEL

De gemiddelde EV-bestuurder in België is een man van 47 jaar oud. Hij woont in een losstaand huis met een familie groter dan drie. Hij is hoogopgeleid en een liefhebber van technologie en auto's. Zes op tien respondenten worden door hun omgeving dan ook omschreven als een echte autofanaat. Een even groot aantal respondenten heeft thuis PV-zonnepanelen. De gemiddelde bestuurder gebruikt de elektrische wagen als zijn voornaamste voertuig. Meer dan zeven op tien EV-gebruikers wonen in de stedelijke driehoek Gent-Antwerpen-Brussel. In meer rurale gebieden is elektrisch rijden voorlopig minder populair.

Bij elke respondent werd ook gepolst naar de motivaties om een elektrische wagen aan te schaffen. De EV-bestuurders deelden om welke redenen ze uiteindelijk de knoop doorhakten. Binnen elke leeftijdscategorie blijkt milieuvriendelijkheid de primaire motivatie te zijn voor de aankoop van een EV. Veel mensen kopen een elektrische wagen zodat ze de planeet niet vervuilen met uitlaatgassen. Op de tweede plaats komt het financiële voordeel, want elektrische wagens en de elektriciteit om ze op te laden zijn fiscaal veel voordeliger dan brandstofwagens, des te meer met de huidige energieprijzen. Het feit dat een EV beter is voor de planeet én de portemonnee, trekt velen over de streep. Ten derde kiezen Belgen tot 55 jaar oud ook voor EV's omwille van het rijplezier. De voertuigen zijn vaak uitgerust met allerlei technologische snufjes om het rijcomfort te optimaliseren. Bovendien trekken ze snel op omdat ze automatisch zijn en rijden ze veel stiller dan brandstofwagens. Deze aangevane rijervaring wordt erg gewaardeerd. Voor

de leeftijdscategorie van 55+ staat innovatie en toekomstgerichtheid op de derde plaats in plaats van rijplezier. Bij zes op tien EV-bestuurders is de auto een bedrijfswagen, en bijna de helft van hen zou zelf hetzelfde merk of model kopen indien zij/hij opnieuw mocht kiezen. Bijna de helft van de respondenten geeft ook aan een elektrische fiets te gebruiken.

GEbruIK WAGEN

Een tweede interessant aspect van Belgen en hun EV's, is voor welke zaken ze deze wagens gebruiken. De helft van de respondenten geeft aan de EV minder dan een jaar in het bezit te hebben. Het afgelopen jaar zijn elektrische wagens dan ook enorm toegenomen in populariteit. De meest voorkomende automerken van de respondenten uit deze survey zijn Tesla, Audi en Polestar. Meer dan zeven op tien Belgen gebruiken hun EV voor dagelijkse verplaatsingen zoals woon-werkverkeer, vrije tijd en boodschappen. Met die dagelijkse activiteiten legt de EV-bestuurder gemiddeld 130 km af. Zeven op tien Belgen gebruiken de EV echter ook om op vakantie te gaan en schrikken niet terug voor langere afstanden, hoewel ze dan op zoek moeten gaan naar laadpunten. De laadinfrastructuur breidt gelukkig razendsnel uit, waardoor lange trajecten steeds makkelijker af te leggen zijn met EV's.

Delen behoort duidelijk tot de woordenschat van de Belgische EV-bestuurder. 'Car sharing' spreekt bijna een op drie bestuurders aan. Deze respondenten zijn bereid hun wagen te delen met burens of mensen uit hun omgeving. Bij een op vijf Belgen is de EV de enige wagen van het gezin.

LAADGEWOONTES

Ook op vlak van laden hebben EV-bestuurders hun voorkeuren. Meer dan een op vijf bestuurders laadt de wagen nooit thuis op en maakt uitsluitend gebruik van publieke laadpunten of bedrijfslaadpunten. In Nederland beschikken nog minder EV-bestuurders over een eigen laadpunt, want daar gebruikt een op drie enkel publieke

laadpunten of bedrijfslaadpunten. Maar het ene publieke laadpunt is het andere niet, dus Belgen hanteren enkele criteria bij het uitkiezen van hun laadstation. Uit de survey kwam een duidelijke top drie naar voren. Het belangrijkste criterium is een meteen functionerende betaalkaart. Als deze niet onmiddellijk werkt, haken velen al af. Op de tweede plaats komt de wachttijd. EV-bestuurders kiezen een laadstation uit met een korte wachttijd zodat ze niet lang moeten aanschuiven. Bijna de helft van de respondenten zegt dan ook nooit te moeten wachten op een laadpunt. Het derde meest voorkomende criterium, is de mogelijkheid om zich tijdens de laadsessie bezig te houden. Wachten zonder activiteit staat de meeste EV-bestuurders niet aan. Ze checken daarom of er bijvoorbeeld een café, park of winkel in de buurt is. Als aan deze drie criteria voldaan is, heeft de bestuurder het ideale laadpunt gevonden.

Snellaadstations zijn vrij populair, omdat je na twintig minuten laden voor ongeveer 300 km gesteld bent (afhankelijk van je EV en het vermogen van de lader). Veel Belgen houden daarbij wel rekening met de prijs. Bij snellaadstations willen vier op tien mensen minder dan vijftig cent per kWh betalen, maar drie op tien betalen wel vijftig tot zestig cent per kWh. Slechts 5% van de respondenten is bereid een euro per kWh te betalen. Het is verrassend dat meer dan een op vijf respondenten aangeeft niet te weten wat een aanvaardbare prijs is voor een snellaadsessie.

De EV-bestuurders gaven ook andere laadgewoontes prijs. Opvallend is dat een op drie Belgen het voertuig altijd oplaadt zonder het batterijniveau vooraf te raadplegen. De helft van de respondenten laadt de EV op wanneer het batterijpercentage onder een bepaald niveau zakt. Bijna de helft van de respondenten met bedrijfswagens zegt de wagen doorheen de week gemiddeld 24 uur thuis op te laden.

www.powerdale.com/nl

TEST: OPEL ASTRA HYBRID GS LINE LEVE STELLANTIS

Sinds Opel deel uitmaakt van de Stellantis-groep, verrassen ze ons met nieuwe auto's die mogen gezien worden. Dat kunnen wij zeker ook zeggen van de nieuwe Astra, die wij in zijn Hybrid-versie mogen testen.

Reeds de 12de generatie is dit van de Astra, die als de welbekende Kadett het levenslicht zag.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: OPEL





De Astra staat net als Grandland en Crossland op het moduleerbare EMP2-platform. Een platform dat klaar moet zijn voor volledige elektrificatie, want Opel belooft van deze Astra een volledige elektrische versie in 2023. Tot zolang kunnen zelfstandigen zich optrekken aan de plug-in versie, die Hybrid op de achterklep krijgt.

VIZOR ALS GEZICHT

De nieuwe Astra is vooral herkenbaar aan de nieuwe deigntaal die wij ondertussen reeds op andere modellen uit Rüsselsheim terugvinden. Een volledig zwart radiatorrooster dat uitloopt naar de LED-koplampen vooraan, Vizor geheten. Ten opzichte van het vorig model wordt de Astra slechts 4 millimeter groter, de wielbasis wordt wel 13 millimeter langer. Dat zorgt voor extra binnenruimte en ook extra koffer, al beperkt de Hybrid dit tot 352 liter (422 liter voor de reguliere benzine- en dieselvesies). Maar vooral technologisch springt de Astra een bank vooruit.

HYBRID MET 180 PK

Dat de plug-in aandrijving ook geleend is van bij Franstalige vrienden van bij Peugeot, is geen verrassing. De 1,6 liter viercilinder haalt in combinatie met een elektromotor van 81 kW die perfect in de achttrapsautomaat geïntegreerd is, een vermogen van 180 pk. Later komt daar zelfs nog een krachtigere (225 pk) versie bij. Ook de batterij komt over vanuit de Peugeot 308 en met 12,4 kWh levert deze officieel een rijbereik van 60 kilometer. Wij haalden een mooie 45 kilometer, wat ons in staat stelde woon-werkverkeer heen en terug volledig elektrisch af te leggen. Starten doet de Astra altijd elektrisch. Verder heb je de keuze uit Hybrid of Sport als rijmodus. Die laatste gebruikt enkel de benzinemotor, dat hoor je vooral aan wat meer motorgebrom en een verbruik dat naar 7,5 liter/100 km klimt. Je kan ook kiezen voor de e-save modus, waardoor batterijcapaciteit opgespaard wordt. Ook dan is het verbruik aanzienlijk hoger, maar dit kan interessant zijn om terug elektrisch te rijden in b.v. stadsomgeving of wanneer je het zelf nodig acht. In het geval van de hybride, waarbij de beide motoren hun werk

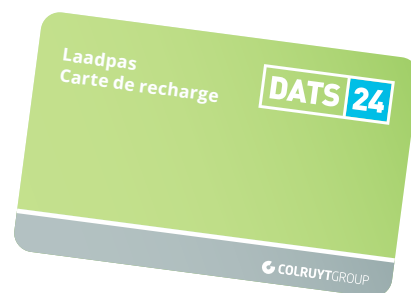




Altijd & overal gerust opladen? Ja!

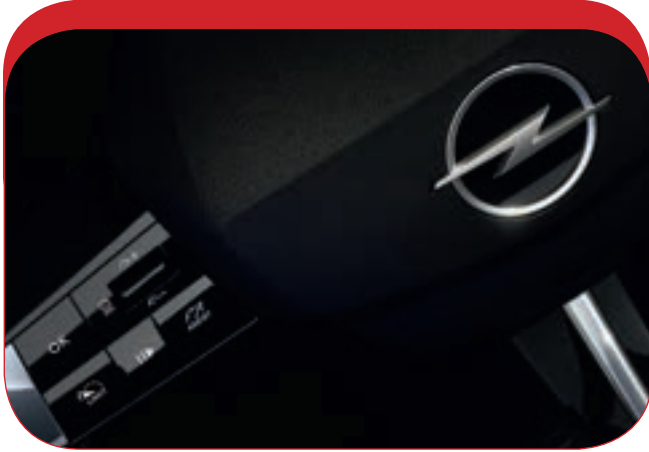
Steek een flexibele laadpas op zak:

- ✓ 100 % groene stroom aan de DATS 24-laadpunten
- ✓ Makkelijke en automatische facturatie
- ✓ Toegang tot ruim 19.500 laadpunten in België en 206.000 internationale laadpunten
- ✓ Laden tijdens je boodschappen
- ✓ Alle (inter)nationale laadpunten in één oogopslag consulteerbaar op ons Laadpas Platform



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





zacht en stil doen, beperkt het verbruik zich tot 4,5 liter/100 km. Mooie cijfers. De batterijen terug opladen kan aan een openbare laadpaal of wallbox in een kleine 3 uur. Mooie cijfers zijn dit.

PRETTIG

Dat wij echt plezier beleefden aan het stuur van deze Astra, mogen wij stellen. Zowel bij hoge snelheid op snelwegen als bij het fijner werk op een bochtiger traject, leverde de ophanging en demping een mooi compromis tussen comfort en sportiviteit. Het stuurgevoel is misschien niet zo direct als in de vergelijkbare Peugeot 308, maar dynamisch en prettig is het wel. Ook de AGR-zetels geven voldoende steun, alleen is het jammer dat in onze geteste GS-Line uitvoering enkel de bestuurdersstoel over een verstelbaar voorgedeelte beschikt om extra steun onderaan de knie te geven.

PURE PANEL

Binnenin valt de boordplank het meest op met de twee schermen van telkens 10 duim die met elkaar verbonden zijn via een matglazen overkapping, wat Opel met fierheid Pure Panel noemt. En wij zijn maar wat blij dat er op de middenconsole nog fysieke toetsen zijn voor een aantal essentiële functies. Ook de afwerking en gebruikte materialen mogen gezien worden.

VERGELIJKEN

Ook wanneer de portemonnee opengaat, zal een vergelijk met de Peugeot neef 308 niet ver uit de buurt zijn. De basisversie bij Opel heet Edition en is er vanaf 38 250,- €, de vergelijkbare Allure Pack bij Peugeot is zowat 1500,- € duurder. In pure basisversie Active is de Fransoos zelfs goedkoper af. Onze testversie GS Line klokte af op 42 970,- €. Het wordt een rationele keuze en ongetwijfeld gaat het dan om kiezen voor het sexy en flashy uiterlijk van de Peugeot of de moderne elegantie van de Opel.

OVERZICHT



- geslaagd design
- aangename hybride
- concurrentieel geprijsd



- kofferinhoud t.o.v. niet hybride
- geen knie-steun passagierszetel
- moeilijk kiezen tussen Astra of 308?!

De nieuwe Opel Astra profiteert van de technologie en rijdynamiek van het moederhuis Stellantis. Dat zal hem ongetwijfeld geen windeieren leggen. Hij komt modern elegant voor de dag, is zuinig als hybride en rijdt voortreffelijk. Kiezen tussen Frans of Duits wordt nu echt moeilijk.

EERSTE TEST: SMART #1 EN SMART #1 BRABUS

VOLWASSEN GEWORDEN

Enkele maanden terug mochten wij in Berlijn een eerste blik werpen op de nieuwe smart #1. Ondertussen is de auto klaar voor zijn marktintroductie en mochten wij hem in Lissabon aan de tand voelen.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: SMART



GEEN STADSAUTO

Toen Smart (toen nog met hoofdletter) in 1993 op de markt kwam, was dat met kleine stadsautootjes en kleine motoren. Enkel de 4-deurs For Four leek wat groter. Daar is nu niets meer van aan. De nieuwe smart #1 meet minstens 4,27 meter, voor een breedte van 1,82 meter en in de hoogte is dat zelfs 1,63 meter. Dan moeten wij hem gaan vergelijken met een VW ID.3, die iets korter is en zelfs minder hoog. De gunitigheid van het design blijft nog steeds aanwezig, met zowel vooraan als achteraan de obligate LED-stroken. Achteraan kan hij zijn verwantschap met Mercedes-modellen niet verloochenen. Als je dan nog kiest voor een contrasterende kleur van het zwevende dak, lijkt hij nog gunitiger en speelser. Enkel in de koffer is hij misschien nog iets te weinig stadsauto, vermits je daar slechts 313 liter in kwijt raakt. Gelukkig is de achterbank verschuifbaar en uiteraard neerklapbaar.

272 TOT 428 PK

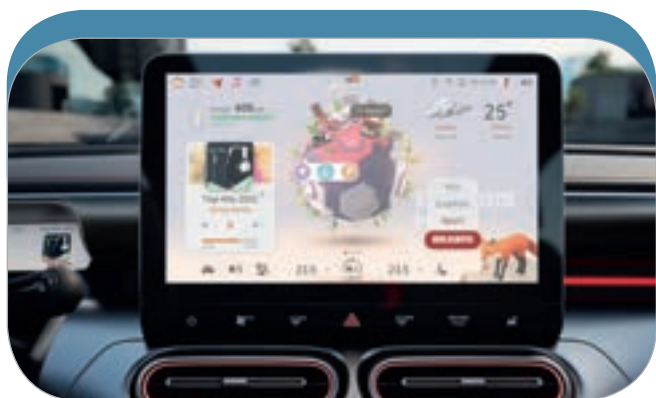
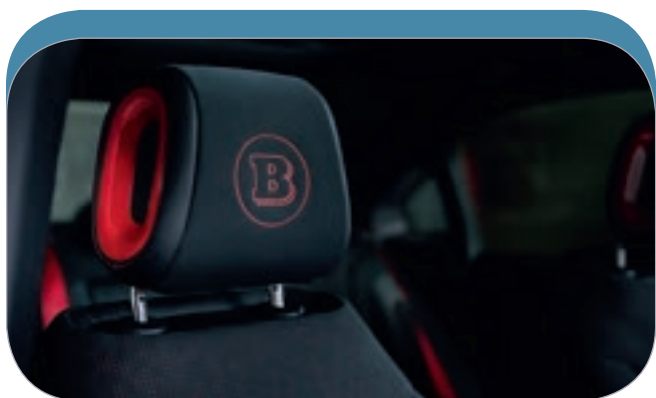
Dat de nieuwe smart geen kleintje meer wil zijn, bewijst hij ook met zijn aandrijving en batterijpakket. De smart #1 krijgt standaard een elektromotor van maar liefst 200 kW oftewel 272 pk, die de achterwielen aandrijft. Daarmee sprint hij naar 100 km/u in 6,7 seconden en bij 180 km/u houdt hij het voor bekeken. Wil je aan de bar of bij je

collega's uitpakken met 'ik heb een echt snelle elektrische auto', dan ga je voor de smart #1 Brabus, die maar liefst 315 kW of 428 pk ter beschikking heeft en die kracht via vierwielaandrijving overbrengt. Die zijn ook nodig, want in 3,9 seconden tikt de snelheidsmeter de 100 km/u aan in de Brabus, weliswaar in de Brabus-modus, die je instelt via het 12,8 inch-infotainmentscherm op de middenconsole.

Onder de vloer zijn de batterijen goed voor 66 kWh aan laadvermogen. Dat brengt de nieuwe smart #1 volgens de WLTP-cijfers 440 of 400 km ver, dat laatste in het geval van de Brabus. Het werkelijke rijbereik hebben wij langs de kust en de bergwegen in Lissabon, tot het meest westelijke punt van Europa (Ponta Da Roca), niet kunnen nagaan. Dat doen wij wel wanneer de auto bij ons beschikbaar is. Het verbruik gaf na een pittige rit 22,2 kWh tot 24,6 kWh aan.

Maar waar de smart vooral mee uitpakt zijn de laadcapaciteiten. Vanaf het 2de uitrustingsniveau Premium is het laadvermogen 22 kW, als je installatie dat aankan en tevens is een warmtepomp standaard. In de basisversie beperkt zich dat tot 7,4 kW. Snelladen kan dan weer tot 150 kW, wat een mooi cijfer is.





RIJDEN

De smart #1 weegt minstens 1800 kg en dat voel je af en toe in scherpe bochten. Maar over het algemeen is dit een aangename en comfortabele middenklasser met een gezond weggedrag. De stoelen zitten goed, het stuur en ophanging zijn niet te zacht en er zijn verschillende rijmodi beschikbaar. Uiteraard beleef je het meeste plezier bij de Brabus met het volle vermogen en de vierwielaandrijving, waar de grip perfect is. Regeneratief rijden is niet in te stellen via peddles achter het stuur, hiervoor moet je al op zoek naar de e-pedal modus

in het infotainmentscherm. Ook bepaalde andere bedieningen zijn via dit scherm in te stellen, zoals b.v. de buitenspiegels. Voor de rest is het scherm duidelijk leesbaar, doet de navigatie zijn werk prima en is de spraakbediening voortreffelijk. De standaarduitrusting is vanaf de basisversie die Pro+ heet al prima, met o.a. 360-gradencamera en een airco met 3 zones en 19-duimsvelgen. Voor de stroomlijn kiest smart voor elektronische verzonken deurgrepen, die een beetje onhandig zijn.





PRO+, PREMIUM, LAUNCH EDITION OF BRABUS

De basisversie Pro+ is er vanaf 40 495,- € BTW inbegrepen. Wil je minstens de 22 kW-oplaadcapaciteit, dan kies je beter voor de Premium voor 43 995,- €. Bij de lancering is er ook een tot 1000 exemplaren beperkte en genummerde serie Launch Edition met nog wat extra's voor 45 595,- €. Met de sportieve accenten, Brabus-logo's, het hogere vermogen en 4-wielaandrijving, ben je voor de Brabus 47 995,- € kwijt. De meerprijs t.o.v. de standaardversie valt nog mee vinden wij. Hij is vanaf december te bestellen, mits een voorafbetaling van 500,- € kun jij hem tot maart 2023 zelfs nog aanpassen of je bestelling annuleren. De eerste leveringen zijn voorzien vanaf de zomer 2023.

De nieuwe smart #1 komt opnieuw met een fris design en guitige kleurtjes in combinatie met zijn zwevend dak. Daarnaast is hij niet meer de stadsauto van weleer. Hij speelt mee in de middenklasse en doet dat met een aantrekkelijk vermogen en batterijgrootte. Daarnaast rijdt hij fijn tot speels en indien gewenst met bakken vermogen in de Brabus-versie. De nieuwe start voor smart lijkt ons zeker geslaagd.



OVERZICHT

+

- prestaties
- laadcapaciteiten
- afwerking

-

- niet altijd even intuïtief infotainment
- regeneratief rijden niet via spatels in te stellen
- onhandige deurgrepen



ARVAL OPENT PARKEERPLAATS MET 95 LAADPALEN

“WE WILLEN EEN STERK SIGNAAL GEVEN”

Elektrificatie, multimodaal vervoer en het uitbouwen van ecosystemen waarin samenwerken centraal staat: het zijn uitdagingen voor Arval. “Duurzame mobiliteit is een must”, aldus General Manager van Arval België Laurent Loncke.

TEKST: HILDE PAUWELS - FOTO'S: ARVAL

Arval legde een gloednieuwe parking aan met 95 laadpalen, dit vooraan de bedrijfsite in Zaventem. Op 9 september jl. werd symbolisch het lintje doorgeknipt. “We zijn er heel fier op. Het geheel oogt mooi en beantwoordt aan de branding van Arval. We noemen het project omwille van de voor ons typische groene kleur ook wel eens ‘charging forest’. Samen met de laadpalen die er al waren, staat de teller nu op 103”, zegt General Manager Laurent Loncke.

Het bedrijf is gespecialiseerd in full-service leasing en oplossingen op maat. Voor bedrijven is het beheer van het wagenpark vaak geen kernactiviteit, dit kunnen ze volledig uitbesteden aan Arval. Het is ook een missie om klanten te helpen overstappen naar een meer verantwoorde vloot. Daarvoor werd een compleet elektrische oplossing ontwikkeld. Naast geleasede elektrische wagens is er ook een laadoplossing voor thuis of op het werk, een laadkaart voor openbare netwerken, automatische terugbetaling voor thuisgebruik, een mobiele app om oplaadpunten te vinden en een opleiding elektrisch rijden. De leuze is: een slimmer wagenpark, een groenere vloot!

FOCUS OP ELEKTRIFICATIE

“We focussen heel sterk op elektrificatie. De ecologische dimensie, met minder CO₂ uitstoot en duurzaamheid is een belangrijke drijfveer. Er is ook de beslissing van de overheid om vanaf 2026 de fiscale voordelen voor

wagens die niet elektrisch zijn, te schrappen. Nog een andere reden is dat onze klanten meer elektrische en hybride wagens bestellen. De levertijd voor wagens, ook elektrische, is soms lang, maar we zien dat sommige fabrikanten voorrang geven aan de productie van elektrische wagens, net omdat ze de vraag van klanten merken.”

VOORBEELDFUNCTIE

Laurent Loncke benadrukt dat Arval als bedrijf een sterk signaal wil geven. “We zijn ervan overtuigd dat het onze rol is om het goede voorbeeld te geven. Je kan een klant niet adviseren om de vloot te elektrificeren en zelf niets doen. Met het directiecomité beslisten we om in onze vloot meer en meer naar elektrische wagens over te schakelen. Twee jaar geleden zette het





directiecomité zelf de stap om met elektrische wagens te rijden, daarna volgden onze commerciële medewerkers die klanten bezoeken, nu volgen stapsgewijs de andere personeelsleden. Ons statement is dat elke bedrijfswagen van onze medewerkers elektrisch moet zijn. Dat betekent natuurlijk ook dat we meer laadpalen nodig hebben. De afgelopen tijd merkten we dat het soms moeilijk is een laadpaal te vinden. We beslisten om zelf de investering te doen, samen met twee partners.”

DEMYSTIFICEREN

“We merken toch nog vooroordelen bij onze klanten om elektrisch te rijden. Het vermindert, maar het blijft nodig om het concept goed uit te leggen, een demo te laten zien en bijvoorbeeld voor een week een testwagen te geven. We moeten het nog demystificeren. Directiecomités en fleetmanagers van grotere bedrijven zijn meestal overtuigd. Bij de bestuurders, die met de wagens moeten rijden, zien we gemengde reacties. Sommigen reageren positief, anderen hebben schrik van het onbekende. Ze denken geen laadpalen te zullen vinden, niet meer op reis naar Frankrijk te kunnen enzovoort. We gaan dan met hen in gesprek, maar eens ze het konden uitproberen, reageren ze positief. Recent deden we een test met een YouTube video. Een specialist in EV liet duidelijk zien dat voor de testrit er slechts 30% positief tegenover stond, na de test was dat 70%. Dus we moeten werken aan de perceptie.”

DUURZAME MOBILITEIT

“In onze visie hameren we sterk op duurzame mobiliteit. Het is een must om op dat vlak verder te gaan. Het zal vooral de richting uitgaan van elektrische wagens, in de toekomst is misschien ook waterstof voor bussen, vliegtuigen, boten en wagens mogelijk. Er is de tendens om met elektrische wagens van ‘black’ naar ‘green’ over te schakelen. De beslissing van de overheid over fiscaliteit was heel duidelijk en heeft een positief effect. Het zorgt voor een versnelling. Dat zien we elke dag in de bestellingen. Twee jaar geleden was 9% van de bestellingen hybride of EV. Nu gaat het om zowat 50%. Dat is goed, maar het kan beter. Andere landen gaven ook meer incentives voor particulieren. Wel zijn er in België fiscale stimuli om thuis laadpalen te plaatsen, maar er blijft een tekort aan publieke laadpalen. De regionale overheden werken aan plannen om dat beter te organiseren.”

MULTIMODAAL

Nog een evolutie is de verschuiving van mono verplaatsing naar multimodaliteit. “Bij de jongere generatie in steden zie je dat al vaker. Hun mobiliteitsgebruik kan elke dag anders zijn, in functie van het weer of een afspraak ‘s avonds. Ze nemen de auto, een taxi, de metro, de fiets, een step, een scooter. Ik denk dat we flexibeler moeten zijn. De mobiliteit zal van persoon tot persoon verschillen. Wie in een stad als Antwerpen, Gent of Brussel woont, heeft andere vervoersmogelijkheden nodig dan

wie in een rurale omgeving woont. We zien dat ook bij leasing. Vaak hadden we standaardcontracten van vier tot vijf jaar, dat was behoorlijk gebetonneerd. Er is nu meer vraag naar andere contracten, bijvoorbeeld voor twee maanden.”

ECOSYSTEEM

Laurent Loncke wijst erop dat er door de vele invalshoeken en nieuwe ontwikkelingen partners nodig zijn. Er is de core-business van Arval, maar er is ook samenwerking nodig met bedrijven die alles kennen over software, zoals Optimile of laadpalen zoals e-RS. Zij realiseerden mee de nieuwe parkeerplaats van Arval en zijn snelle groeiers. Ook Engie en Luminus, twee grote spelers, zijn partners om thuis laadpalen te installeren. “Het is een nieuwe strategie die focust op elektrificatie, vergroening, multimodaliteit. Er is het inzicht dat we dat niet allemaal zelf kunnen aanpakken. Het opbouwen van een ecosysteem is een van onze sterktes. Dat combineren we met dertig jaar lange ervaring in het geven van advies over fleetmanagement en car policy. Een derde factor die mee onze sterkte bepaalt, is diversiteit. Vroeger lag de focus op grote bedrijven, maar nu kan elk bedrijf, elke bestuurder, elke klant bij ons terecht. Het kan een kmo zijn of een zelfstandige. Op dat vlak zijn we de afgelopen jaren sterk geëvolueerd.”

CHANGE MANAGEMENT

Laurent Loncke is twee jaar aan de slag als General Manager bij Arval België en heeft heel

wat op de plank liggen. Daarvoor werkte hij voor BNP Paribas Fortis Retail Banking. Hij werd commercieel directeur voor particuliere klanten en verantwoordelijk voor alle verkoopactiviteiten voor de retail banking-markt in België. "Ik maakte bij de kantoren veel veranderingen mee. Bij Arval staan we voor nieuwe uitdagingen die ook grote veranderingen impliceren, change management zeg maar. Er is nu een transformatie nodig, wat betekent dat we nieuwe producten moeten ontwikkelen, dat er nood is aan nieuwe expertise, dat de interne organisatie wordt herbekeken, dat er nieuwe functies komen, dat we commerciële medewerkers voorbereiden op nieuwe discussies met klanten. In plaats van één product, de auto,

moeten we nadenken over laadpalen thuis, het ontwikkelen van een app om de multimodaliteit aan te pakken. En er is car sharing: we stellen daarvoor nu twee wagens ter beschikking van het personeel. Het is dus een heel ruim project dat voor iedereen nieuw is. Het is allemaal heel boeiend, maar ook een hele uitdaging die we stap voor stap aangaan."

INTERNATIONALE UITWISSELING

Arval maakt deel uit van de Element-Arval Global Alliance, een dochter van BNP Paribas Fortis. De groep is actief in zowat 50 landen, waarvan 30 landen in Europa. Qua omvang staat Arval België op de zesde plaats. "BNP Paribas Fortis is een aandeelhouder die ons veel ondersteuning biedt, er is een mooi even-

wicht. Een troef is dat we auto's kunnen leasen met een mooie afspraak met de bank. Tegelijk zijn we heel autonoom. De bank beslist als aandeelhouder over onze strategie, het topmanagement van Arval moet de topstrategie voor alle landen ontwikkelen: Arval Beyond is een vijfjarenplan. Elk land kan binnen die context eigen prioriteiten ontwikkelen. Dat is nodig om op de lokale situatie te kunnen inspelen. De fiscaliteit is in België anders dan pakweg in Italië. Scandinavische landen zetten veel meer dan ons in op private leasing. We leren heel veel van Scandinavische landen over EV, zij startten daar vroeger mee. Ook over private lease steek ik veel op, want bij ons is de markt beperkt tot ongeveer 20.000 wagens. Het is boeiend om ervaringen te kunnen uitwisselen."



E-RS: TOTAALCONCEPT VOOR LAADOPLOSSINGEN

Eén van de partners van Arval om de nieuwe parking te ontwikkelen, is e-RS, een jonge joint venture van de bedrijven Raepsaet Product Design en Sagro. Ze bundelden hun expertise in e-RS dat focust op laadoplossingen en actief is in België en Nederland. CEO Evi Van der Plas: "Samen met onze partners stonden we in voor de concrete realisatie van het parkeerterrein van Arval. Raepsaet Product Design zorgde voor de laadpalen. Het leuke is dat we het design van de laadpalen klantspecifiek kunnen maken. In dit project zijn de kleuren en het logo van Arval gebruikt. Sagro/De Bokx deed de grondwerken en bekabeling. Dan is er nog AAtchnics dat de configuratie, installatie en aansluiting van de laadpunten en de voetpadkasten op zich nam."



TOTAALCONCEPT

De start-up e-RS ging begin 2022 van start en is nu volop aan het rekruteren, de vraag op de markt is immers groot. "We bieden een totaalconcept voor laadoplossingen, vooral

dan voor parkeerterreinen. Dat gaat heel ruim, het kan gaan om bedrijven, vakantieparken, winkelcentra of appartementsgebouwen. Onze klanten kunnen rekenen op een aanpak van a tot z. We willen de klant ontzorgen en



hun enige aanspreekpunt zijn. We zorgen voor de laadpalen, graafwerken, leggen de kabels, regelen de installatie en configuratie van de laadpalen en voetpadkasten, en we houden nadien het laadplein operationeel met regelmatig onderhoud en interventies bij problemen. Arval is ons eerste grote project, maar we werken aan verschillende andere grote projecten die de komende maanden worden opgeleverd.”

UNIEKE TECHNOLOGIE

Evi Van der Plas geeft aan dat e-RS een unieke technologie biedt. “Arval had als grote uitdaging dat het een omvangrijk project was, één van de grootste in België. Voor dergelijke projecten werken we met een gecentraliseerde en modulaire technologie. De elektronica zit doorgaans in de laadpaal zelf, maar wij bieden een oplossing waarbij de laadcomponenten gecentraliseerd worden in voetpadkasten. Op de site van Arval staan vier voetpadkasten. De

componenten zijn industriële laadcomponenten – afkomstig van onze partner Phoenix Contact – die een langere levensduur hebben. Het centraliseren van de laadcomponenten heeft een aantal voordelen. Je kan bijvoorbeeld loadbalancing voor de hele parking organiseren. Het systeem is ook veiliger omdat de laadpunten enkel onder stroom staan als er een wagen opgeladen wordt. Het laadpunt moet daardoor niet beveiligd worden.”



DEEL VAN INFRASTRUCTUUR

Elektrisch rijden zit in de lift, dus de nood aan laadpalen is groot. “We zien dat bedrijven in actie schieten om volledige parkings van laadpalen te voorzien. Ons concept is daarop gericht, want het heeft vooral een meerwaarde als je op grotere schaal werkt. Waar een laadpaal vroeger vooral een consumer good was, zien we nu een evolutie naar laadoplossingen die deel worden van de infrastructuur van een bedrijfssite. Via onze partner Phoenix Contact werken we ook met het MINT-platform voor energiebeheer. Op die manier kan je bijvoorbeeld de parking verbinden met zonnepanelen. Het laat toe om de activa voor e-mobiliteit, hernieuwbare energie en energieopslag op een optimale manier aan te wenden.” Evi Van der Plas is blij met het resultaat van het Arval-project. “Het is een mooi project en een positieve eerste realisatie van e-RS. Bovendien werkte ik hiervoor bij Arval, dus het was extra fijn om dit te helpen realiseren.”

SOFTWARE VAN OPTIMILE

Optimile groeide uit van een kleine onderneming naar een scale-up met vijftig medewerkers.

CEO An De Pauw: “We zijn actief in de ontwikkeling van diensten voor het laden van elektrische wagens en multimodale mobiliteit. Voor beide pijlers bieden we softwareoplossingen. Je kan ze afzonderlijk zien, maar ook combineren in één geïntegreerde oplossing. Onze aandeelhouders zijn BNP Paribas Fortis, AG Insurance en Touring, we zijn dus in zekere zin verwant met Arval.”

De 95 laadpalen op de parking van Arval werden voorzien van Optimile-software. Daardoor werden het intelligente laadpalen die toelaten laadtransacties te starten, te stoppen en te beheren. Dat laatste is belangrijk voor de B2B-markt. “Dankzij het cloudbased platform van Optimile kunnen bedrijven het opladen van elektrische voertuigen heel eenvoudig integreren in hun globale aanbod aan hun klanten en medewerkers. Het softwareplatform van Optimile laat toe om laadpalen publiek open te stellen voor bijvoorbeeld klanten en bezoekers, publieke laadsessies eenvoudig te verrekenen, medewerkers automatisch te ver-

goeden voor hun thuislaadsessies enz. Onze bijhorende smartphone app toont vooraf alle prijzen van de publiek toegankelijke laadpalen en de bijhorende laadpas geeft toegang tot één van de grootste netwerken van laadstations in Europa, met meer dan 230.000 laadpunten in totaal.”

ENERGIEPRIJZEN

Niet alleen de EV-sector is booming, ook de energieprijzen. Optimile biedt Charging-as-a-Service (CaaS)-oplossingen aan. “Dat omvat alles op het vlak van laadpalen en elektrische mobiliteit. We voorzien een connectie tussen de laadpaal en ons softwareplatform. Zo kan je de laadpaal op afstand resetten en het laat werknemers toe om thuis of onderweg hun wagen op te laden. Werknemers die hun bedrijfswagen thuis opladen, zullen de stijging van de energieprijzen onmiddellijk voelen en willen graag vergoed worden voor hun thuislaadsessies. Software zorgt ervoor dat de werkgever de factuur krijgt, dit is geautomatiseerd. De software laat ook toe om de koppeling met zonnepanelen te maken. De software is interessant als je voor je werkgever thuis, publiek of onderweg gaat laden. Veel bedrijven kijken ook hoe ze hun energiebeheer slimmer kunnen aanpakken. Zij kopen energie soms goedkoper aan, dus laden op het bedrijf is interessanter. Met software kan je op een dynamische manier met de prijszetting omgaan.”

MEER LAADPALEN NODIG

“Er is een doorbraak bereikt in de markt van elektrische wagens en flexibele mobiliteitsoplossingen. Ik schat dat, om de beoogde doelstelling van een 100% elektrisch bedrijfswagenpark tegen 2026 te behalen, meer dan 100.000 nieuwe publiek toegankelijke laadpalen in België nodig zullen zijn. Optimile is ervan overtuigd dat de B2B-markt hierbij een doorslaggevende rol zal spelen: bedrijven, vastgoedontwikkelaars, retailers, energieleveranciers, verdelers van auto's en uitbaters van laadfaciliteiten. Bovendien zetten autofabrikanten, overheden, ontwikkelaars van laadinfrastructuur, softwareproducenten en innovatieve leasingmaatschappijen zoals Arval, volop in op duurzame samenwerkingen op het vlak van eMobility.”

MODAL SHIFT

Optimile is er ook van overtuigd dat mobiliteitsgebruikers en bedrijven de modal shift zullen maken. “Ze zullen de ultieme vrijheid van publieke en gedeelde mobiliteit willen ervaren als alternatief voor privé- of bedrijfswagens. We bieden softwareoplossingen aan bedrijven die Mobility-as-a-Service (MaaS)-oplossingen willen aanbieden aan hun werknemers. Ons Mobility-as-a-Service softwareplatform bundelt verschillende mobiliteitsoplossingen in één applicatie waarmee gebruikers in één keer hun reis kunnen plannen, boeken en betalen. Dankzij onze zelf ontwikkelde, slimme geïntegreerde multimodale mobiliteitsrouteplanner stelt de app van Optimile verschillende routeopties voor waaronder combinaties van verschillende vervoersmodi, bijvoorbeeld openbaar vervoer en een deelfiets. De kaartjes voor de verplaatsing koop je dan meteen vanuit de app dankzij geïntegreerde betaalmethodes. Dit is een oplossing voor bedrijven en particulieren die gebruik willen maken van gedeelde mobiliteit, fiets, auto, step, openbaar vervoer, parkeerfacilitators en elektrische voertuigen. Ten slotte kan de app en het achterliggende, cloudgebaseerde softwareplatform van Optimile meteen ook worden gebruikt bij de invoering van een door de overheid gepromoot mobiliteitsbudget voor de werknemer.”

MEER INFO:

www.arval.be

www.e-rs.be

www.optimile.eu

**EERSTE TEST:
VOLKSWAGEN ID.BUZZ EN ID.BUZZ CARGO**

HIP BUSJE KOMT ZO!

In de jaren '50 lanceerde Volkswagen een busje dat de naam T1 meekreeg. Zowel beschikbaar in personen- als bestelwagenversie. Het T-busje werd alsmaar populairder en doorheen de jaren kreeg hij steeds meer versies en kwam hij met hippe versies, kleurtjes en uitrustingen. Op menige concerten en campings duikt hij op, vandaar de toepasselijke benaming 'Hippiebus'.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: VOLKSWAGEN





DUIMEN OMHOOG

Voor de nieuwe generatie van het busje pakt VW opnieuw opvallend uit. De Duitse constructeur geeft de nieuwe bus zelfs een plaatsje in zijn ID-familie om zo tot de naam VW ID.Buzz te komen. En weerom slagen ze erin harten te breken. Dat bleek duidelijk tijdens de internationale persvoorstelling en bijhorende testritten in Kopenhagen. Nog nooit kregen wij tijdens testritten zoveel positieve reacties, lachende gezichten, fietsers en voetgangers die spontaan hun smartphones bovenhalen, in één van de grootste fietssteden in Europa dat Kopenhagen is. Volkswagen slaagde erin om de nieuwe ID.Buzz blits en opvallend te laten uitzien, zeker als je hem in de 2-kleurige combinatie geel, groen of oranje met wit dak kiest. Met aansluitend het wit dat vooraan doorloopt tot tegen de bumper. De naam hip is meer dan terecht. Verder is de ID.Buzz duidelijk een kind van de ID-familie, met de smalle LED koplampen, de grote wielen en grote bumpers vooraan.

GEKENDE AANDRIJVING

Voor de elektrische aandrijving doet de Buzz een beroep op de reeds bestaande technieken uit o.a. de ID.3, ID.4 en ID.5. Het gaat om een achterwielaangedreven elektromotor die 150 kW of 204 pk levert. Dat levert hem geen knalprestaties op, vermits het gewicht en de stroomlijn nog wat hoger zijn dan b.v. een ID.4. Optrekken tot 100 km/u doet hij in 10,2 seconden en de topsnelheid blijft beperkt tot 145 km/u. Het batterijpakket is dat van 77 kWh. Dat levert een

theoretisch rijbereik op tot 423 km. Tijdens de eerste testritten hebben wij dat niet kunnen nagaan, maar het verbruik dat wij noteerden laat het beste vermoeden. VW geeft 18,6 kWh/100 km/u als verbruik op. Wij gingen daar iets boven, zo rond de 21 kWh, maar mits een mindere zware voet moet vlot onder de 20 kWh mogelijk zijn. Opladen gaat een stapje verder dan hetgeen wij al wisten, met laadcapaciteiten aan snelladers tot 170 kW, waarmee je ID.Buzz in 30 minuten tot 80 % volgeladen is. Standaardladen aan een openbare laadpaal of je wallbox kan aan 11 kW.

COMFORTABEL

Verder rijdt de VW ID.Buzz net zoals een VW ID.4, met dat verschil dat je het gewicht nog meer voelt. Door de stilte aan boord, was het rolgeluid van de banden ook goed hoorbaar. De ophanging is vrij stug, maar onoverkomelijk is dat niet. De VW ID.Buzz is daarnaast heel comfortabel met goede zetels. Nieuw is de bediening van de versnellingen, de grote satelliet naast het scherm met de rij-informatie verhuist naar de rechterkant van het stuur en lijkt nu meer op een hendel zoals deze voor de richtingaanwijzers, maar dan iets dikker. De navigatie pakt ook nog steeds uit met een oplichtende band onderaan de ruit binnenin om aan te duiden of je naar links of rechts moet.

En helaas hebben wij ons weer geërgerd aan de sliders voor bediening van radiovolume of temperatuurinstelling van de airco onderaan het multimediasherm.

De nieuwe VW ID.Buzz pakt uit met een hip uiterlijk, waarbij hij de traditie van het originele hippiebusje verderzet. Uiteraard is hij elektrisch, wat hem comfortabel en stil maakt. Hij levert geen knalprestaties, maar is voldoende vlot. Wie echter met 7 of 8 personen onderweg gaat, moet nog even wachten op een mogelijke verlengde versie.

In een auto voor personenvervoer is het wel jammer dat hij niet beschikbaar is met een 3de zetelrij achteraan. Maar mogelijks mogen wij dat nog verwachten in een verlengde versie. De zetels op de 2de zitrij zijn ook vast, wat de modulariteit een beetje fruikt, voor wie al eens wilt wisselen tussen op stap gaan met zijn familie of wat meer spullen wenst mee te nemen.

ID.BUZZ CARGO

Om je bestellingen, werkmateriaal of andere spullen te vervoeren, lanceert Volkswagen een transportversie van de ID.Buzz met het achtervoegsel Cargo. Het ruim achteraan biedt plaats voor 3900 liter aan spullen. En ja, ook de Buzz Cargo ziet er even charmant uit. Ook deze voelden wij aan de tand en hij bij het rijden voelt hij zelfs iets lichter aan als de personenversie. Ook het verbruik zit op gelijk niveau. En ondertussen werd de ID.BUZZ Cargo uitgeroepen tot 'International Van of the Year 2023'.

GEEN WEGGEVER

Wie mooi wilt zijn, moet er iets voor over hebben. Met een vanafprijs van 60 699,- € voor de ID.Buzz en 53 155,- € voor de Cargo, is dit zeker geen koopje. En traditioneel kunt u dit aanvullen met flink wat opties. De VW ID.Buzz is nu reeds bestelbaar, de productie in Hannover draait ondertussen op volle toeren, want de bestellingen lopen als zoete broodjes binnen.

OVERZICHT



- looks
- rijbereik en verbruik
- comfort aan boord



- geen 3de zitrij mogelijk
- rolgeluiden banden
- prijs



TEST: VW ID.5 GTX EN PRO PERFORMANCE

ALLEMANSVRIEND

Dat er ook bij Volkswagen afgeleiden zouden komen van de ID.3 en ID.4 staat als een paal boven water. Het is de beurt aan de VW ID.5, die wij in twee versies mochten testen.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: VOLKSWAGEN

De ID.5 is de meer moderne versie van de ID.4 kunnen wij stellen. Met zijn vloeiende coupélijn komt hij gestileerder over dan de ietwat robuustere ID.4. Meest opvallende is de schuine daklijn van de ID.5, voor de rest blijft alles gelijk: platform (het bekende MEB), wielbasis en techniek. Zelfs binnenin is er evenveel ruimte voorzien en die is royaal. Er is zowel vooraan als achteraan ruim plaats en ook de koffer voldoet met 549 liter tot 1561 liter met neergeklapte achterbank. Wat zeker ook de gezinsambities van deze auto ondersteunt.

204 OF 299 PK

In de Pro Performance krijg je één elektromotor onder de wielen geschoven, die de kracht vanaf de achterwielen aandrijft. Net zoals in de andere ID-modellen staat deze combinatie garant voor vlotte prestaties en zit je na 10,4 seconden aan 100 km/u. Wie dit niet genoeg vindt, kan opteren voor de GTX. Na de GTI, GTE en GTD benaming moet dit het sportieve model in het elektrische gamma naar buiten dragen. De GTX doet dit met 2 motoren die voor wiel aandrijving zorgen en een vermogen van 299 pk. Hiermee tikt de snelheidsmeter na 6,3 seconden de 100 km/u aan. De wagen voelt heel vlot en gretig aan, ongetwijfeld ook de door de directer besturing, waardoor hij zelfs lichter aanvoelt. Ook het onderstel is wat anders ingesteld en wie in de optielijst het Sport Plus Pack aankruist, kan via diverse rijprofielen wat instellingen wijzigen. Deze optie is op beide versies verkrijgbaar, maar zeker een aanrader bij de GTX.

77 KWH

Beide modellen krijgen een 77 kWh aan batterijen onder de vloer. Met een volgeladen batterij toonde onze Pro Performance een rijbereik van 471 km als maximum op de boordcomputer. De GTX deed daar zo'n 30 km af. In de praktijk halen ze dus makkelijk 400 km. Zeker als je in het geval van de GTX niet altijd het volle pond wil geven, is dit een mooi resultaat. Het verbruik varieerde voor de Pro van 15,6 kWh/100 km tot 24,2 kWh/100 km en 17,5 kWh. Voor de GTX is dit logischerwijze iets hoger, maar met cijfers van 17,5 kWh/100 km tot 25,6 kWh mag je aan de toeg of met je collega's al eens discussiëren.





De batterijen terug volladen kan aan een maximumsnelheid van 135 kW als de laadpaal daarvoor voorzien is en dat is iets sneller dan de ID.4, die het bij 125 kW houdt. Met dergelijke snelheid kan je volgens de officiële cijfers in 28 minuten naar 80 % opladen. Na een rit vanuit heimat Oostende naar Namur, de streek verkennen in de regio en terug, gaf de navigatie aan om te stoppen in Wetteren bij Lonity. Tijd voor een verfrissende frappuccino en even de werken van Wout van Aert in de Tour volgen, om in een halfuur terug 200 km extra ter beschikking te hebben. Laadstress hebben wij met deze auto niet gehad, vermits de nieuwe software via de navigatie de laadstops zorgvuldig inplant en daarbij ook nog eens de capaciteit van de laadpaal weergeeft.

INTERIEUR

Over het interieur en vooral de afwerking ervan is over het ID-gamma al veel gezegd en geschreven. Ons valt op dat het naargelang de gekozen afwerking nogal verschilt. Onze beiden versies hadden nu wel een contrasterende kleurencombinatie binnenin en over de hele lijn zijn de gebruikte materialen wel in orde. Enkel onderaan het dashboard en de deurpanelen (vooral in de Pro viel dit op) zijn nog wat harde plastics te merken.



Minder zijn wij te spreken over de schuifregelaars voor de temperatuurregeling onderaan het scherm van het infotainment, net als de onvermijdelijke “kloenk” waarvan je steeds opschrikt wanneer je de ramen of spiegels bedient. Voor de elektrische ruitbediening zijn slechts 2 knoppen beschikbaar, zodat je voor de bediening van de achterste ruiten telkens de knop “rear” dient in te drukken.

GEEN KOOPJE

SUV's zijn al niet echt goedkoop en zeker niet het elektrische gamma. Onze ID.5 Pro Performance start met een basisprijs van 50 990,01 € en in het geval van de krachtigere GTX is dat al 57 205,- €. Tel daar zeker nog wat (leuke) opties bij en je komt in de buurt van 68 000,- € (Pro) en 72 000,- € (GTX). Zelfstandigen zijn uiteraard in het voordeel met de gunstige fiscaliteit en aftrekbaarheid, particulieren denken al 2 keer na.

Volkswagen heeft met de ID.5 een extra versie toegevoegd aan het gamma. Behalve de aflopende daklijn is dit dezelfde auto als een ID.4. Daar is niets mis mee, want hij rijdt aangenaam, stil en comfortabel. Het rijbereik is op niveau waardoor laadstress uit den boze is. De GTX voegt enig rijplezier toe met een strakkere wegligging, meer grip en betere prestaties, zonder een echte sportieveling te zijn.

OVERZICHT

- | | |
|---|--|
| + | - |
| <ul style="list-style-type: none"> • rijbereik en verbruik • ruimte • wegligging | <ul style="list-style-type: none"> • geen spotprijzen • schuifregelaars bediening aircó • irriterend geluid bij bedieningen |



FAVORIETE SELECTIE

VAN TOPSOMMELIER GIANLUCA DI TARANTO

Topsommelier **Gianluca Di Taranto** onderwierp onze wijnen aan een strenge keuring en selecteerde zijn favorieten. Gianluca werd verkozen tot **Beste Sommelier van België** 2019-2020 en op zijn imponerende curriculum vitae prijken onder meer **sterrenrestaurants** The Jane** en Zilte*** in Antwerpen en Osteria Franciscana*** in Modena.



Reguliere prijs pakket 6 flessen € 91,40 **NU SLECHTS € 75,- PER PAKKET**

GRATIS VERZENDING + MAGNUM CADEAU
MAGNUM LITTLE MAFALDA T.W.V. € 19,95

Sauvignon Blanc 2021 Dog Point, Marlborough | Saint-Véran Les Colanges 2020 Domaine de la Creuze Noire, Bourgogne |
Odysée 2020 Château Rives-Blanques, Limoux | Côtes-du-Rhône 2020 Les Champavins | Cabernet Sauvignon 2018
Domaine Naturaliste, Margaret River | Ronan by Clinet 2016 Château Clinet, Bordeaux

Voor meer informatie en bestellen:

COLARIS.COM/GIAN

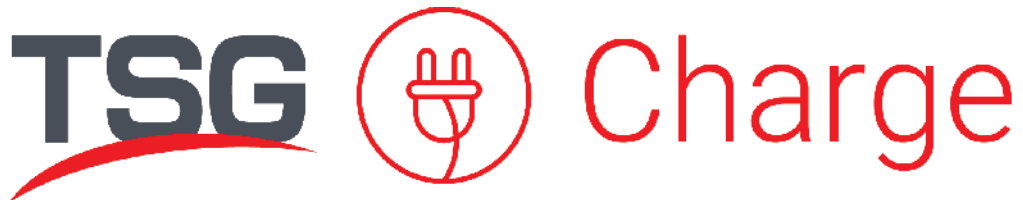
Deze actie is geldig t/m 31 december 2022 of zolang de voorraad strekt.

Ons vakmanschap
drinkt u met verstand

Colaris | Al 100 jaar hét adres voor kwaliteitswijnen
078 - 489 983 (tijdens kantoor tijden) | klantendienst@colaris.com | www.colaris.com

SCAN DE
QR CODE





Uw partner voor E-mobiliteitsoplossingen

Leverancier van wereldwijde oplossingen voor energiedistributienetwerken

 www.tsg-solutions.be/tsg-charge

 +32 14 44 85 00

 ev.turnhout@tsgnortheurope.com

 Treskesdijk 7, Turnhout



IVECO

Drive the road of change



eDAILY. Maak een **nieuwe energie** vrij.

eDAILY. GEWOON ELEKTRISCH



Veelzijdig & flexibel

- Volledig gamma bestelwagens en chassis-cabine van 3,5 ton tot 7,2 ton
- Tot 15 kW ePTO en zelfde trekkracht als diesel



100% connected & ondersteund

- Geavanceerde en intelligente hulpsystemen
- Onderhouds- en reparatiecontracten op maat



Sterk & krachtig

- Uniek chassis met carrosserie-op-frame
- 140 kW motor met Hi Power boost en Eco modus



Duurzaam & energiek

- Geen uitstoot en schaalbare accu's tot 111 kWh
- Lage operationele kosten





Veelzijdig energie-efficiënt aanbod

Elektrisch rijden is de toekomst. Daar hoort ook **een kwalitatieve laadpaal** voor thuis of voor je bedrijventerrein bij.

Samen bouwen aan zero-emission met



5 pijlers van Project Zero

- **Commerciële laadoplossingen van Wallbox** zijn ontworpen om op schaal efficiënte EV-laadsessies te leveren. Voor gedeelde parkeerplaatsen bij kantoren, winkels, horeca, commerciële gebouwen en andere mogelijke plekken.
- Bedrijven kunnen onze opladers **combineren met** een van de abonnementen op het **myWallbox-platform** en al hun laadpunten vanuit de cloud **beheren**.
- Wallbox biedt ook **OCPP-oplossingen** (Open Charge Point Protocol) die kunnen worden geïntegreerd met andere platforms. Dit biedt interoperabiliteit terwijl je laadinfrastructuur groeit.

- **Produceer** op basis van zonne-energie, met onze SolarTech zonnepanelen.
- **Stockeer** energie wanneer je overschotten hebt door gebruik van thuisbatterijen.
- **Beheer** energie op een slimme manier met de Smappee-domotica-oplossingen.
- **Verbruik** energie volgens je noden met laadpalen voor elektrische wagens.
- **Bespaar** stroomverbruik aan de hand van energiebesparende ledverlichting.



Het ervaren team van Project Zero deelt hun kennis over zero emissie, Wallbox en slimmer energiebeheer via **verschillende opleidingen**.

www.project-zero.be
www.wallbox.com

Project Zero België

Telefoon: +32 (0)56 71 15 01

Fax: +32 (0)56 70 11 54

E-mail: sales@project-zero.be

www.project-zero.be

PROJECT
ZERO[®]
one stop energy shop

ETAP^{PRO}

een visionaire nieuwe laadoplossing

De nieuwe ETAPpro combineert het beste in technologie en mobiliteit in één apparaat. Hij kan worden gebruikt als vast laadstation, maar kan ook meegenomen worden op reis om overal op te laden met een geschikte adapterkabel. Beheer en monitoring van de ETAPpro doe je overal en altijd met een bijgeleverde app op je telefoon.

De ETAPpro biedt niet alleen mobiele flexibiliteit, maar heeft ook een veelvoud aan functionaliteiten die in de loop van de tijd alleen maar zullen groeien. We hebben ervoor gezorgd dat alle benodigde hardware in de ETAPpro is voorzien om alle nieuwe toekomstige functionaliteit te kunnen implementeren via automatische en veilige software-updates.

De ETAPpro past zich automatisch aan uw huishoudelijk verbruik of zonnepaneelproductie aan, heeft uitgebreide planningsfuncties, peak-shaving optie (capaciteitstarief!), kan dynamische elektriciteitsprijzen controleren om te beslissen wanneer te laden en communiceert al zijn gegevens naar onze cloudopslag, waar deze toegankelijk is voor gedetailleerde rapportage, split billing en nog veel, veel meer.

Installatie is eenvoudig, onboarding gebeurt via de ETAP-app voor android of iPhone, en communicatie tussen meerdere ETAPpro-laders en de digitale meter of een stroommeter gebeurt via de elektrische bedrading, dus geen wifi-verbinding of extra bekabeling nodig. De oplader heeft standaard Bluetooth, WIFI, RFID, GPS, 4G en PLC communicatie, geen dure extra opties nodig.

Het feit dat ETAPpro zo slim is, stelt u in staat om jaarlijks een enorm bedrag op uw elektriciteitsrekening te besparen, waardoor deze lader de meest geavanceerde en kosteneffectieve lader is die er is.

- Enkel- of driefase tot 22kW*
- RFID voor gebruik van laadpas.
- GPS voor locatiespecifieke instellingen/verrekening en diefstalbeveiliging.
- Volledig compatibel met OCPP 1.6 and 2.01** voor gebruik met CPO platformen.
- Zeer uitgebreide load balancing mogelijkheden tussen verschillende ETAPpro's.
- Ideaal voor installatie thuis of met meerdere laadpunten op 1 elektrische aanvoerlijn.

* Sommige functionaliteiten zullen in de toekomst worden geïmplementeerd bij gratis & automatische software-updates.

** OCPP 2.01 zal geïmplementeerd worden in H1/2023.



EVCHARGEKING

Contact: info@evchargeking.com
www.evchargeking.com



STROMER ST3 SPECIAL EDITION

Op het Stromer Universe in Antwerpen, een evenement voor Stromer-dealers, werd een nieuwe telg van de Stromer ST3 voorgesteld. Het ging over een Special Edition van de ST3 Pinion die eerder dit jaar op de markt kwam. De Special Edition werd voorzien van een laklaag in Ipanema Brown, en komt er in een beperkte oplage van 700 stuks, wat hem meteen bijzonder exclusief maakt.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE - FOTO'S: STROMER

TOP OF THE LINE OVERBRENGING

De Stromer ST3 Special Edition is een afgeleide van de STR3 Pinion. Deze speed-pedelec maakt gebruik van een 9-voudige Pinion versnelling. Het speciale aan deze Pinion versnelling is dat ze is gemonteerd aan de trapas, en niet in het achterwiel. Met de Pinion versnelling kan je via een draaischakelaar aan je stuur makkelijk schakelen tussen de versnellingen, en dat kan zowel stilstaand als rijdend. Daarnaast beschikt de e-bike over een Gates Carbon riemaandrijving, die afkomstig is uit het motorracen. Zowel de 'versnellingsbak' als de aandrijfriem werken bijzonder soepel en geruisloos en zijn daarenboven zeer duurzaam en onderhoudsvriendelijk.

De Pinion versnelling vereist een aangepast frame, en bij deze ST3 is deze, samen met de riemaandrijving, heel elegant in het design van de fiets geïntegreerd. Dit zorgt ervoor dat de ST3 Special Edition zeer strak oogt.

LANGE, COMFORTABELE RITTEN

De motor die je in het achterwiel terugvindt, levert een hoog vermogen van 820 Watt met een koppel van 44 Nm. Dit zorgt voor een vlotte en stille acceleratie tot 45 km/u. Deze Special Edition is daarenboven uitgerust met een accu die over een capaciteit van maar liefst 983 Wh beschikt. Deze bijna 1kWh

zware batterij zorgt ervoor dat je met de ST3 in staat moet zijn om tot 180 kilometer ver te geraken, zonder dat je terug moet gaan opladen; wat bijzonder ver is voor een speed-pedelec.

Die 180 kilometer kan je overigens in het grootste comfort afleggen. De ST3 Special Edition beschikt over een geveerde zadelpen van Kinect, en kan optioneel worden verkregen met een verende voorvork. Dit alles zorgt ervoor dat elk putje of bultje tijdens je fietstocht wordt opgevangen, waardoor je over een maximaal rijcomfort beschikt.



VOLLEDIG GECONNECTEERD

Net zoals andere Stromer fietsen is ook deze volledig geconnecteerd via het mobiele netwerk en de Stromer OMNI Connect app. Met deze app kunnen de motorinstellingen van je fiets helemaal worden aangepast aan je persoonlijke voorkeuren, en kan je ook te allen tijde heel wat statistieken raadplegen. Zo kan je makkelijk zien hoeveel je al met je fiets hebt gereden, in totaal of gedurende een bepaalde periode.

Wellicht nog belangrijker is dat de OMNI Connect app zorgt voor een drievoudige anti-diefstalbescherming. Wanneer de fiets op slot is, en toch wordt bewogen of wordt weggesleept, treedt dit systeem in actie. De motor wordt dan onmiddellijk geblokkeerd, de lichten beginnen te

flitsen en de claxon gaat, de GPS-plaatsbepaling wordt geactiveerd, en de eigenaar wordt per sms en/of per e-mail verwittigd dat iemand snode plannen heeft met je fiets.

Daarnaast zorgt het geconnecteerde systeem er ook voor dat software-updates aan de fiets automatisch worden uitgevoerd, dat je de fiets van op afstand kan vergrendelen of ontgrendelen, en dat je de batterij kan losmaken zonder een sleuteltje te gebruiken.

Leuk is ook dat er in de app regelmatig nieuwe mogelijkheden worden toegevoegd, waardoor je steeds mee bent met de laatste technologie die Stromer gebruikt.





VEILIGHEID BOVEN ALLES

Als je met een Speed-Pedelec op de baan gaat, doe je dat best zo veilig mogelijk. De Stromer ST3 beschikt standaard over enkele eigenschappen die de veiligheid ten goed komen, zoals banden met een groot volume en uitstekende verlichting die je voor medegebruikers extra zichtbaar maakt.

Optioneel is de ST3 Special Edition ook verkrijgbaar met ABS. Het ABS-systeem zorgt ervoor dat je voorwiel niet gaat blokkeren. Hierdoor blijft je fiets ook bestuurbaar tijdens een fors remmanoeuvre. Door het ABS Systeem is het bijna uitgesloten dat je tijdens dit harde remmen overkop gaat, wat de veiligheid ten goede komt. Ook tijdens een

herfstritje, waar het wegdek is bezaaid met natte, dorre bladeren, kan de ABS helpen om niet uit te glijden tijdens het remmen.

BESCHIKBAARHEID

De Stromer ST3 Special Edition is vanaf dit najaar beschikbaar in twee versies. Je kan kiezen voor een fiets met ABS en verende voorvork, of zonder ABS en verende voorvork. Beide modellen zijn afgelakt in Ipanema Brown. De versie zonder ABS is beschikbaar vanaf september 2022, in oktober komt daar de versie met ABS en verende voorvork bij.

Let wel op dat het over een Limited Edition gaat, waar slechts 700 stuks van zullen

worden gemaakt. Als deze speed-pedelec helemaal je ding lijkt, wacht je best niet te lang om een dealer op te zoeken, zo kan je deze winter nog aan de lijve uittesten hoe comfortabel en veilig de ST3 Special Edition is.

PRIJZEN

Special Edition Ipanema Brown: vanaf € 8.258

Special Edition Ipanema Brown met ABS en verende voorvork: vanaf €9.108



EERSTE TEST: NEW DS7 E-TENSE 225 EN E-TENSE 360 4X4

ELEGANTIE EN COMFORT ALS MAATSTAF

DS, het luxe- en premium merk binnen de Stellantis-groep zoals je wilt. En uiteraard mag ook een SUV in het gamma niet ontbreken. DS7 begon zijn carrière als DS7 Crossback in 2017, toen zelfs Emmanuel Macron hem als dienstwagen koos. De DS7 Crossback is bij DS goed voor 42 % van de totale verkoop, in een segment waar 1 op 5 oftewel zo'n 57 % van de kopers voor een SUV kiest. Tijd voor een nieuwe stijl en enkele nieuwe motorisaties, waarbij DS volop inzet op de plug-in hybride techniek. Wij mochten in de buurt van Nice aan de Côte d'Azur de nieuwe DS7 aan de tand voelen. Voortaan spreken wij dus van DS7 zonder het achtervoegsel Crossback.

TEKST: FILIP DEWULF - FOTO'S: DS AUTOMOBILES

DS AUTOMOBILES

Het karakter van de nieuwe DS 7 is te danken aan ingrijpende wijzigingen voor- en achteraan. Die zijn te herkennen aan het nieuwe front met scherpere lijnen. Vooral de nieuwe lichtsignatuur valt op, de DS LIGHT VEIL, zoals de nieuwe dagrijlichten heten. Achteraan zijn er de schaalachtige LED-achterlichten met vortex-effect en donkere metallic afwerking. En meest opvallend vinden wij de naam "DS AUTOMOBILES" die de volle breedte van de achterzijde vult. Naar het voorbeeld van merken als Porsche of Lexus, er zijn slechtere referenties. Er zijn ook enkele nieuwe kleuren, zoals Sapphire Blue en Lacquered Grey, naast Platinum Grey, Perla Nera Black, Crystal Pearl en Pearl White.

3X PLUG IN HYBRIDE

Het DS7 gamma concentreert zich vooral op plug-in hybrides, waarmee DS zeker naar de fleetmarkt lonkt met de daarbij horende aantrekkelijke fiscaliteit. Het gamma begint bij de voorwielaangedreven E-TENSE 225, die een benzinemotor van 180 pk combineert met een electromotor van 110 pk. De benaming verraaft het gecombineerde vermogen van 225 pk. Tussenin is er de E-TENSE 300 4x4, die een 200 pk benzinemotor combineert met 2 elektromotoren van enerzijds 110 pk en 113 pk. Aan de top van het gamma is er de nieuwe DS7 E-TENSE 360 4x4, die eveneens een benzinemotor en 2 elektromotoren de vier wielen



aandrijven en goed zijn voor gecombineerd vermogen van 360 pk. Hiermee spurt je in 5,2 seconden naar 100 km/u.

Alle versies gebruiken voor hun elektrocapaciteit een batterij van 14,2 kWh. Dat resulteert in elektrisch rijbereik tot 62 km. In onze geteste 225 pk-versie toonde de boardcomputer met volgeladen batterij zelfs 66 km elektrisch rijbereik aan. In de 360 pk-versie was dat slechts 38 km. Wij deden met de 225 pk E-TENSE een tocht van zo'n 150 km en daar konden wij een benzineverbruik noteren van 5,6 liter per 100 km. Het parcours bestond deels uit snelwegen en doorheen het hinterland van Cannes en bergwegen. Met de 360 pk E-TENSE was de rit zo'n 120 km doorheen kleine dorpjes en vooral bergwegen en hierbij viel vooral het recuperatievermogen van de batterij op. Gestart met 100 % geladen batterij en een boardcomputer die

slechts 38 km elektrisch rijbereik aantoonde, slaagden wij erin nog zo'n 8 km elektrisch rijbereik over te houden, ondanks het feit dat wij het laatste gedeelte van ons parcours puur elektrisch aflegden. Knappe prestatie alvast, waarbij nog eens het perfecte samenspel tussen benzine- en elektromotoren aangetoond is.

COMFORT

DS staat voor verfijnd comfort en dat maakt vooral de E-TENSE 225 helemaal waar. In alle stilte en geholpen door de perfect schakelende 8-trapsautomaat deden wij onze testrit. In de E-TENSE waren wij dan weer aangenaam verrast op het compromis tussen datzelfde comfort en enigszins goed aanvoelende ophanging en veercomfort. Ongetwijfeld te danken aan het DS ACTIVE SCAN SUSPENSION, dat bij de E-TENSE versies standaard aangeboden wordt.

De nieuwe DS7 verliest zijn naam Crossback en prijkt achteraan fier met DS Automobiles op de kofferklep. Met 3 plug-in hybrids heeft hij keuze te over en kies je voor comfort op zijn Frans in de 225 E-TENSE tot enige sportiviteit en trekkracht in de topversie 360 E-TENSE 4x4.



BASTILLE, RIVOLI OF OPERA

De nieuwe DS7 kies je vooreerst in de Performance Line of Performance Line+, alvorens aan te vullen met één van de uitrustingen Bastille, Rivoli of Opera. Kenmerkend is het horloge van BRM op de middenconsole, naast het leder met inzetstukken en stiksel aansluitend bij de kleur, elegantie in Franse stijl noemen ze het graag. Het infotainment DS IRIS system vergt wat gewenning, waarbij wij soms op zoek moesten naar bepaalde functies. Tevens vinden wij het jammer dat er geen fysieke knoppen zijn voor bediening van de airco, alles wordt op het touchscreen bedient.

De nieuwe DS7 in 225 E-TENSE Bastille is er vanaf 52 800,- €. Voor een topversie 360 E-TENSE ben je al 73 850,- € armer.

OVERZICHT

+

- verbruik
- compromis comfort-sport (360 E-TENSE)
- stijl

-

- bediening infotainment
- geen fysieke aircoknoppen
- prijs topversie



**VETON BIEDT DESIGN LAADPALEN VOOR FRAAIE
OPRITTEN EN GEVELS**

**“VOOR EEN SUBLIEME
AFWERKING TELT ELK DETAIL”**

Elektrische wagens zijn niet meer weg te denken want beter voor het milieu. Klassieke laadpalen ogen heel neutraal, maar Veton bedacht stijlvolle alternatieven. Bouwbedrijven, architecten en installateurs gaan er graag mee aan de slag.

REDACTEUR: HILDE PAUWELS - FOTO'S: VETON



Een eigen laadpaal is echt wel essentieel voor wie naar een elektrische wagen overstapt. Om ecologische redenen is elektrisch rijden een uitstekende keuze. Een laadpaal heeft een hogere capaciteit dan een gewoon stopcontact, het gaat dus sneller en is veiliger. Doorgaans worden ze aan de oprit of tegen de gevel geplaatst. “We stelden ons de vraag hoe we een laadpaal er ook esthetisch mooi kunnen laten uitzien, uiteraard rekening houdend met alle functionele aspecten die nodig zijn. Het mag echt wel een designelement zijn dat een mooie oprit of gevel extra cachet geeft”, zeggen Jens Téblick en Brend Brentjens van het bedrijf Veton. Het zijn ondernemers in hart en nieren. Ze werkten eerder al samen als oprichters en collega's van een IT-bedrijf met een focus op creatieve en innovatieve ideeën. Nu gooien ze het over een andere boeg, maar de creatieve en originele dimensie komt ook nu sterk naar voren in hun nieuwe bedrijf.

HIGH END AFWERKING

Veton ontwerpt de laadpalen zelf. Belangrijk: ze zijn gebruiksvriendelijk. De vormgeving is bijzonder esthetisch. De uitstraling is strak en minimalistisch, daardoor ook tijdloos. Een warm LED-licht en een gouden reflecterende binnenvorm geven een fijn gevoel. “Als je 's avonds langs een oprit rijdt en de laadpaal met verlichting ziet, dan is dat heel aantrekkelijk”, zeggen Jens en Brend. Er zijn voor de afwerking vier

kleuren mogelijk: Imperial Black, Cotton White, Midnight Blue en Medusa Green. Ook voor het materiaal zijn er, naast het standaard gepoederlakt model in staal, verschillende opties zoals teak hout, blauwe natuursteen en marmer. “We brengen exclusieve, elegante laadpalen die aansluiten bij exterieurdesign. Ze zijn mooie blikvangers die harmonisch bij de omgeving passen. We zien graag het totaalplaatje. Onze visie is dat kiezen voor elektrische voertuigen niet alleen ecologisch verantwoord is, maar dat het ook mooi mag zijn.”

EXTRA MEERWAARDE

Het visuele aspect springt er uit, maar de laadpalen zijn ook heel praktisch. Veton's 'One' en 'Two' zijn vrijstaande modellen, genaamd naar de keuze om één of twee wagens tegelijkertijd op te laden. De 'Wall' modellen werden ontworpen om aan de gevel te bevestigen. “De elektronica is op en top. Alles wat vandaag technisch mogelijk is, voorzien we. De controllers kunnen bijvoorbeeld geïntegreerd worden in domoticsystemen of kunnen via applicaties extern gestuurd worden. Bijvoorbeeld door platformen die laadsessies kunnen bijhouden en verrekenen met de vennootschap.”

DUURZAAM

Jens Téblick en Brend Brentjens kiezen voor een duurzame aanpak. Als je zonnepanelen hebt, kan je hernieuwbare energie gebruiken voor het opladen. Door elektrisch te rijden verminder je de uitstoot van onder meer fijn stof en CO₂.

Veton is een jong bedrijf dat officieel van start ging in februari 2021 en heel toekomstgericht werkt. “Belangrijk is dat we voor onze modellen roestwerend staal gebruiken, in tegenstelling tot andere fabrikanten die hoofdzakelijk met plastic of aluminium werken. Onze producten zijn om die reden enorm stevig. Ze hebben een langere levensduur en zijn tegen alle weertypes bestand, denk aan sneeuw, koude of hitte. Dit komt vooral door het onderbrengen van de elektronica in een aparte behuizing, die binnenshuis wordt geplaatst. Als er iets stuk is, kan deze component gemakkelijk vervangen worden. Ook dat is ecologisch en economisch veel sterker dan wanneer je de hele laadpaal moet vervangen.”

PARTNERS ZIJN WELKOM

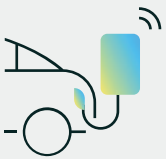
De doelgroep van Veton bestaat vooral uit particulieren. Voor de distributie en installatie werkt het bedrijf samen met partners zoals architecten, installateurs en bouwbedrijven. Soms kopen die enkel het frame en gaan ze voor de afwerking op zoek naar bijvoorbeeld hetzelfde type marmer dat ook bij de woning wordt gebruikt. Zo wordt de laadpaal perfect geïntegreerd in de omgeving. Partners die graag met Veton in zee willen gaan, zijn heel welkom. We werken samen met een aantal gertificeerde installateurs en bouwfirmas. Onder meer bouwfirma Vlassak-Verhulst werkt met de laadpalen van Veton. Vlassak-Verhulst heeft een jarenlange expertise in exclusieve villabouw. Vlassak-Verhulst en Veton delen dezelfde waarden: oog voor detail, een perfecte afwerking, authenticiteit.

PROEF DE SFEER EN LAAT JE INSPIREREN:

www.ve-ton.be
info@ve-ton.be
 +32 (0)3 375 51 20
 Prins Boudewijnlaan 7 Eenheid A07
 2550 Kontich

Neem het opladen van uw elektrisch voertuig zelf in handen!

De iLucharge is de beste oplossing om hybride en elektrische voertuigen op een betrouwbare, betaalbare en slimme manier op te laden. Combineer ecologie en economie dankzij onze slimme modus, en laad uw voertuig op met het overschot aan zonne-energie.



Slim laden.

Aangestuurd door iLusmart, laadt iLucharge uw wagen op met overtollige zonne-energie.



Bediening vanop afstand.

Controleer het opladen van uw EV en krijg inzicht in uw laadgeschiedenis.



Opladen vanaf de muur.

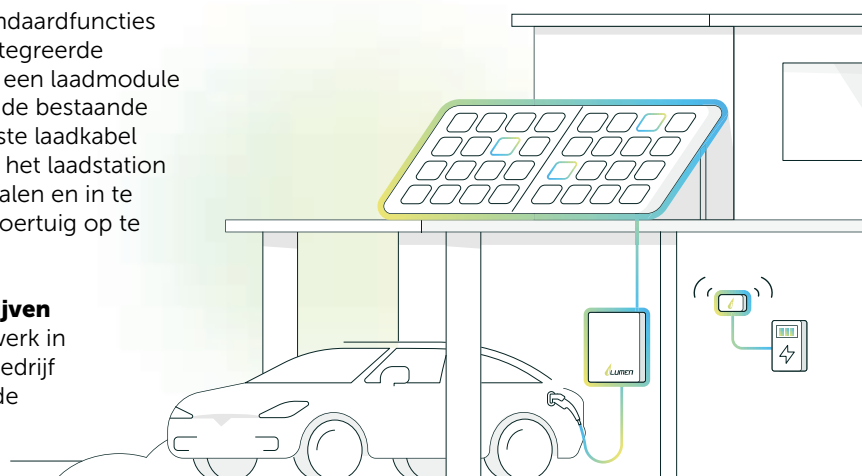
Eenvoudige implementatie in uw energiesysteem. Een vaste kabel die uw EV veilig oplaadt met zonne-energie of toch gewoon een laadpaal? De keuze is aan u.

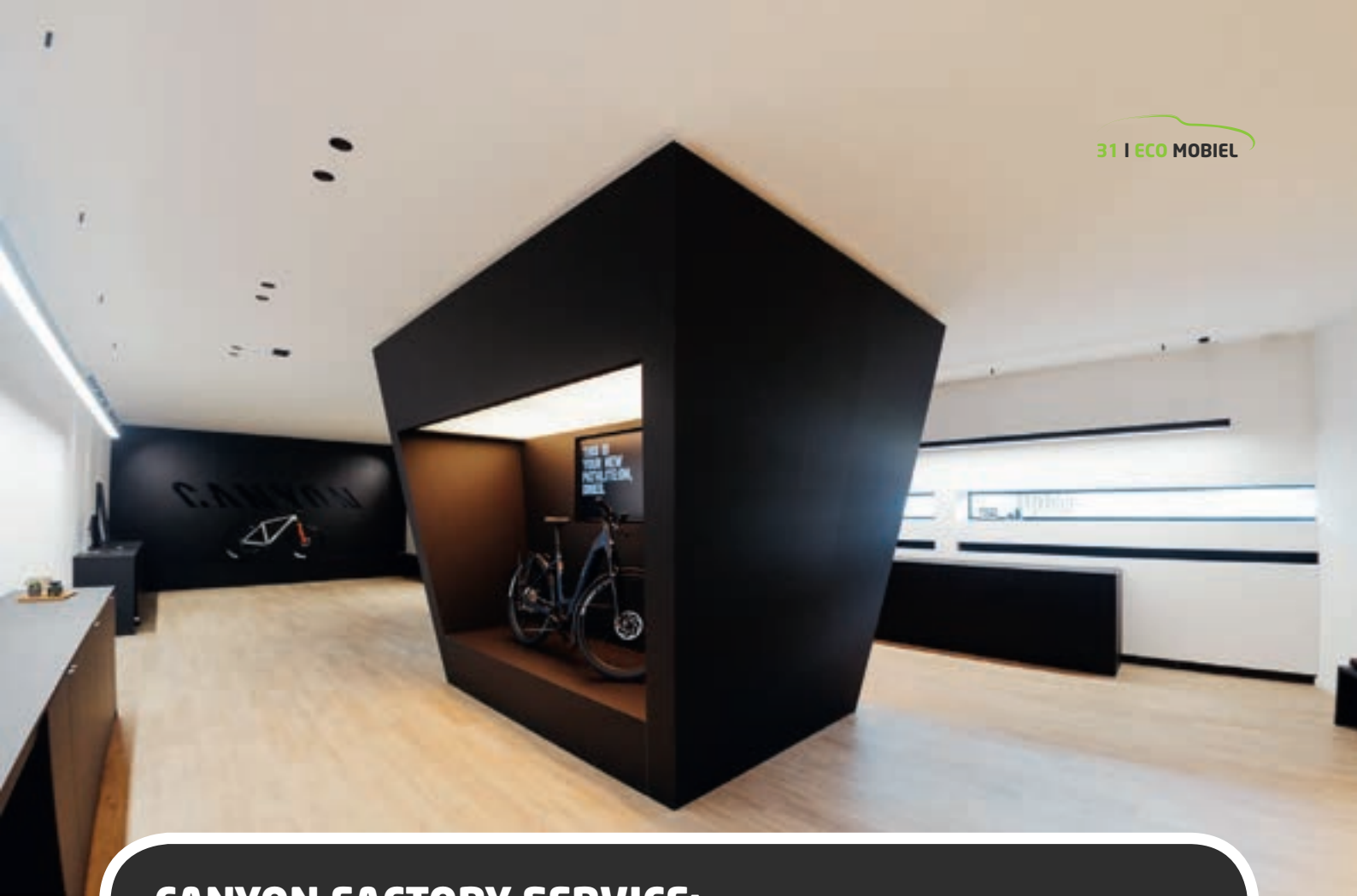


iLucharge bevat alle standaardfuncties van een laadstation: geïntegreerde veiligheidsvoorzieningen, een laadmodule die wordt aangesloten op de bestaande elektriciteitskast en een vaste laadkabel die het mogelijk maakt om het laadstation eenvoudig uit de muur te halen en in te pluggen om uw elektrisch voertuig op te laden.

Ideale oplossing voor bedrijven

Hier leveren we steeds maatwerk in functie van de vraag van het bedrijf inclusief oplossingen voor bij de medewerkers thuis





CANYON FACTORY SERVICE:

BELGIË ALS PIONIER

Canyon staat bekend als een fietsenmerk met een uitstekende prijs/kwaliteit, maar ook als het merk dat de fietsen enkel online verkoopt. Voor het onderhoud van je Canyon fiets kon je tot voor kort terecht in enkele servicecentra verspreid over gans België, maar onlangs opende Canyon in Rotselaar de Canyon Factory Service. Een moderne, uit de kluiten gewassen werkplaats, waar je steeds met je Canyon fiets terecht kan.

TEKST: JOCHEN SCHEIRE - FOTO'S CANYON



NIET ALLEEN IN DE KOERS.

Vooral in de wereld van de koersfietsen is Canyon uitgegroeid tot een zeer grote speler. In het wielerpeloton vind je reeds jaren één of meerdere profploegen die vertrouwen op het Duitse merk om topprestaties te leveren. Met Mathieu Van Der Poel als uithangbord nam de populariteit een nog hogere vlucht. Maar ook in de wereld van de e-bikes spreekt Canyon ondertussen een aardig woordje mee.

En ook bij die e-bikes laat Canyon zich opmerken door een goede kwaliteit, en beschikken ze ondertussen over een zeer uitgebreid assortiment. Elk type e-fietser zal bij Canyon een fiets naar zijn gading

vinden. Naast fietsen voor stadsverkeer biedt Canyon ook trekkingfietsen aan, en een ruim assortiment aan elektrische mountainbikes, gravelfietsen en koersfietsen. Ideaal voor de sportievelingen onder ons die toch een beetje ondersteuning wensen.

Op de website van Canyon (www.canyon.com) maken ze je bovendien zeer goed wegwijs in hun aanbod. De ruime keuze aan e-bikes is netjes onderverdeeld per categorie, en per model krijg je er een zeer gedetailleerde uitleg over alle mogelijkheden van de fiets. Logisch, want ook deze fietsen zijn enkel via de webshop van Canyon te bestellen.



DREMPELVREES

Online shoppen zijn we ons met z'n allen sinds de pandemie steeds meer eigen gaan maken. Voor vele mensen was iets via de computer bestellen tot voor een paar jaar een spannende ervaring, ondertussen heeft iedereen moeiteloos de weg naar de e-commerce gevonden. Maar voor sommige (lees: duurdere) producten, ligt de drempel om te bestellen met een muisklik ietsje hoger.

Voor fietsen komt daarbij dat je na een tijdje op onderhoud moet met je tweewieler. De ketting smeren en een band vervangen lukt voor de meesten nog wel, maar als er onderdelen moeten worden vervangen, of er schort iets met de motor, ben je als niet-technicus toch aangewezen op een professional.

Tot voor kort ving Canyon dit op door samen te werken met een tiental erkende service partners. Deze zijn verspreid over het land, en je vindt er altijd wel eentje op een redelijke afstand. Zo'n service partner heeft kennis van het volledige Canyon Gamma en heeft ook specifieke onderdelen op stock, of kan deze snel bestellen. Het aantal service partners zal in de toekomst ook nog groter worden. Voor kleinere herstellingen kan je uiteraard worden geholpen door de fietsenmaker om de hoek, maar als het over grotere of duurdere herstellingen gaat, is het goed voor het vertrouwen dat je een service partner steeds over de juiste onderdelen beschikt en het Canyon gamma goed kent.

Wil je de fietsen toch eens in het echt zien, dan kan dat in de showroom in het Duitse Koblenz. Daar zijn ze allemaal te bewonderen, en kan je ze desgewenst aan de tand voelen. Koblenz is een leuke stad, en een uitstap naar de showroom kan worden gecombineerd met een korte citytrip, maar voor velen is het toch wat ver.

CANYON FACTORY SERVICE

Om voor ons Belgen ook deze drempel te overwinnen opende Canyon op 10 september de Canyon Factory Service in Rotselaar. Dit is een nieuw concept van Canyon, dat voor het eerst wordt uitgerold in België. Niet verwonderlijk als je weet dat België voor Canyon een heel belangrijke afzetmarkt is.

De Canyon Factory service is opgezet als de ultieme werkplaats voor Canyon fietsen. Je kan er voor een kleine herstelling steeds terecht, als je een groter onderhoud wil maak je best een afspraak. De tarieven voor je onderhoudsbeurt zijn ook heel transparant, je kan ze vinden op de website van Canyon, en komt in principe nooit voor een onaangename verrassing te staan.

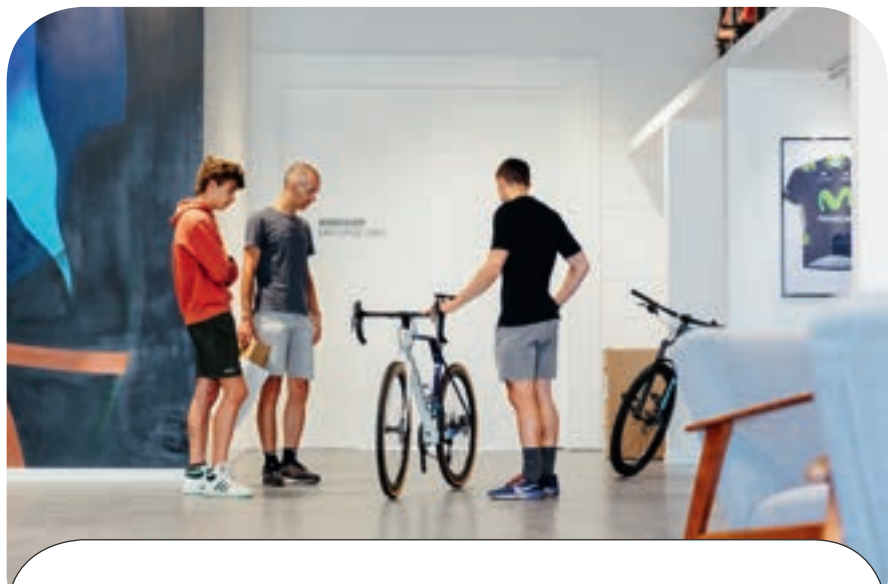
Ook mocht je toch graag wat persoonlijk advies hebben vooraleer je online je Canyon fiets bestelt, kan je in Rotselaar eens binnenspringen. De aanwezige Canyon experts zullen je zeker en vast een antwoord kunnen geven op je laatste vragen vooraleer je gaat bestellen.

NEW BIKE DAY

Heb je je fiets online besteld, dan wordt hij een tijdje later bij je thuis geleverd. Je krijgt dan instructies om enkele makkelijke handelingen te doen om je fiets of e-bike helemaal rijklaar te maken.

Met de New Bike Day wil Canyon ook hierin de klant ontzorgen. Vanaf nu kan je er voor kiezen om tegen een kleine extra vergoeding, je fiets te laten leveren in Rotselaar, waar je hem op je 'New Bike Day' kan ophalen. Een expert zal je dan gedurende dertig minuten wegwijs maken over je nieuwe tweewieler, en er is ook een basic bikefitting inbegrepen. Hierdoor ben je er zeker van dat je fiets helemaal op de juiste maat staat vooraleer je er het verkeer mee in gaat. In de Canyon Factory Service kan je die dag, mocht je dat wensen, ook accessoires laten monteren die er op voorraad zijn.

De Canyon Factory Service wordt zo de ideale tussenstap tussen de online en de offline wereld. Je vindt hem in het Wingepark 16 te Rotselaar.



LEASING OF FINANCIERING

Een kleine uitzondering op het standaard online bestellen bij Canyon is een fietsleasing via O2O leasing in Gent. Mocht je als bedrijf aan je werknemers een Canyon fiets willen aanbieden, kan je daar terecht. Canyon werkt in België met hen samen als partner voor leasing. (www.o2o.be)

Ook financiering is mogelijk als je een Canyon fiets bestelt. Op de website van Canyon vind je daarover alle informatie.

EV Charge

Laad uw wagen overal
en op elk moment op!



 Op
het werk

 Thuis

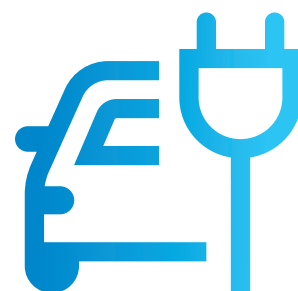
 Onderweg



Vraag vrijblijvend uw offerte aan!



TotalEnergies



Neem voor meer informatie contact op met:
✉ ev-charge.belgium@totalenergies.com totalenergies.be

RENAULT CLIO E-TECH FULL HYBRID



€ 219 vanaf
/maand*

met laatste verhoogde maandaflossing van € 9 428
dankzij de 3-ways ballonfinanciering

4,2 - 4,4 l/100 km · 95 - 102 g CO₂/km (wltp)

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

representatief voorbeeld: lening op afbetaling met laatste verhoogde maandaflossing. contante prijs: € 28 273 btw in. voorschot (facultatief): € 3 605,29. Kredietbedrag: € 24 667,71. jkp (jaarlijks kostenpercentage) van 4,49 % en vaste jaarlijkse debetrentevoet 4,49 %. looptijd van het krediet: 48 maanden. terug te betalen in 47 maandelijkse aflossingen van € 361,68. laatste verhoogde maandelijkse aflossing van € 10 822,69. geldig van 01/10/2022 tot en met 31/10/2022. totaal terug te betalen bedrag (zonder voorschot): € 27 821,77.

*illustratief voorbeeld: Renault clio e-tech full hybrid evolution 145: € 20 465 btw in. voorschot € 3 116,87. te financieren bedrag (voorschot afgetrokken): € 17 348,13, voor een duur van 48 maanden, 47 maandaflossingen van € 219. laatste verhoogde maandaflossing van € 9 428. totaal terug te betalen bedrag (voorschot en voorwaardelijke kortingen afgetrokken): € 19 721. aanbod 3-ways ballonfinanciering enkel geldig voor particulieren en bij de deelnemende Renault-concessiehouders. info en voorwaarden op renault.be. onder voorbehoud van aanvaarding van uw kredietaanvraag door alpha credit n.v., kredietgever, warandeberg 8c, 1000 brussel, btw be 0445 781 316, rpr brussel. uw Renault verdeler treedt op als agent in nevenfunctie. afgebeeld model: Renault clio e-tech engineered full hybrid 145. aanbevolen catalogusprijs (opties inbegrepen): € 29 050,00. adverteerder: Renault België-Luxemburg n.v. (invoerder), bergensesteenweg 281, 1070, brussel, btw be 0403 463 679, iban be76 0017 8828 2195. milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Renault verkiest Castrol

renault.be

LET OP, GELD LENEN KOST OOK GELD.