



Agenda

28/09/2023

UPEX-ARSON-RENAULT
De gevaren van elektrische
voertuigen
C.E.M.E. Charleroi

18/10/2023 BVVIE-UPEX

Automobiëldag
Faculty Club Leuven.

20/10/2023 UPEX

Algemene Vergadering
Stiernerheide Genk

27/10/2023 F.I.E.A.

Algemene Vergadering
Domaine viticole du Chant
d'Éole



Woordje van de Voorzitter

Geachte Confraters,

Bij het verschijnen van deze editie, waarmee we de traditionele vakantieperiode invullen, wil ik jullie allemaal veel ontspanning toewensen;

Maak van de gelegenheid gebruik om een stapje terug te zetten van de bekommernissen van ons beroep en laad je batterijen op, (hoe toepasselijk 😊) om er in september weer in topvorm te staan.

Met vriendelijke groeten,

Jean-Louis Prieur
Président

• Elektrische voertuigen : nieuwe uitdaging voor de pechverhelpers

De elektrificatie van het wagenpark leidt tot een groter aantal pechgevallen en langere wachttijden, stelt hulpverlener VAB vast in een recent persbericht. Verschillende pechverhelpers hebben aan Belga bevestigd dat de pechverhelping bij een elektrisch voertuig een specifieke procedure moet volgen die verschilt van die voor voertuigen met een verbrandingsmotor.

De VAB, die aangeeft dat ze de geleidelijke elektrificatie van het Belgische wagenpark niet wil afremmen, waarschuwt niettemin voor een aantal gevolgen van dit fenomeen. "In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, gaan elektrische auto's even vaak, en soms zelfs vaker, stuk dan voertuigen met verbrandingsmotoren"; "Het duurt ook langer om een elektrisch voertuig te herstellen wanneer twee of vier wielen geblokkeerd zijn", aldus het bedrijf.

Deze vaststelling wordt gedeeld door Touring Assistance, die erop wijst dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan de sleeptechnieken. Een elektrische auto kan alleen gesleept worden op een takelwagen met een laadvlak. Geen van de wielen mag de grond raken, dit omdat de transmissie rechtstreeks op het wiel plaatsvindt. Als deze instructies niet worden opgevolgd, kan het voertuig oververhit raken.

"Bij een interventie door onze diensten mag niemand in het voertuig blijven en is het ten strengste verboden om het voertuig aan te raken. Onze teams krijgen een specifieke opleiding voor dit soort interventies", zegt Lorenzo Stefani, woordvoerder van Touring.

Wat autopech betreft, is hij van mening dat het "een beetje vroeg" is om in te schatten of dit type voertuigen meer pannes heeft dan voertuigen met verbrandingsmotoren.

Hetzelfde geldt voor Europ Assistance: "Er zijn nog te weinig elektrische voertuigen op onze wegen en er worden er maar weinig gebruikt voor reizen naar het buitenland, omwille van hun actieradius", legt woordvoerder Xavier Van Caneghem uit. In 2022 telde België 71.651 elektrische voertuigen.

(Bron : Belga/RTL 08/2023)





- **De luchtloze band van Michelin komt eraan!**

40 bestelwagens van de Franse post worden tegen eind 2024 uitgerust met luchtloze Michelin Uptis-banden, die in hetzelfde jaar ook voor het brede publiek worden gelanceerd.



Voor de eerste keer in Europa worden er luchtloze banden die niet plat kunnen vallen gemonteerd op wagens die op de openbare weg worden ingezet. Na ze al op DHL-busjes in Singapore te hebben getest, kondigt Michelin nu aan dat de Franse post 3 van zijn bestelwagens gaat uitrusten met de luchtloze banden van het merk. Vervolgens worden er nog 37 andere wagens mee uitgerust, voor een totaal van 40 voertuigen tegen het einde van volgend jaar.

Michelin is natuurlijk niet het enige bandenmerk dat luchtloze banden uittest. Ook andere fabrikanten zijn bezig met deze technologie, maar het Franse bedrijf heeft een beetje voorsprong op de concurrentie.

Het is namelijk de enige fabrikant die auto's heeft uitgerust met zijn Uptis-banden op de openbare weg, al zitten ze nog steeds niet op particuliere wagens. Iets dat echter binnenkort zou moeten veranderen.



De Uptis-technologie werd voor het eerst voorgesteld in 2021 en vervangt de perslucht die normaal in een band zit door een rubberen structuur die op z'n eentje in staat is om het gewicht van de wagen te ondersteunen. Dankzij deze nieuwe technologie moeten de banden nooit meer op de juiste druk worden gezet en moet je ook niet bang zijn voor een platte band. Terwijl de Franse post deze Michelin Uptis-banden nog in de praktijk test, zouden ze op de markt moeten komen voor het brede publiek in 2024.

(Bron : Vroom 06/2023)





- **De laatste Ford Fiesta zal de fabriek verlaten in juni 2023**

Na 47 jaar rollen aanstaande vrijdag de laatste Ford Fiesta's van de band, waarmee de productie in de stad Keulen stopt.

Sinds 1976 zijn er wereldwijd 20 miljoen Fiesta's geproduceerd, waarvan de helft in Duitsland, in Saarlouis, vóór Keulen.

Met de Fiesta ging Ford een stap verder in de massamotorisering en richtte het zich op jongeren en gezinnen met een bescheiden budget.

De oude Ford verlaat Europa en de nieuwe elektrische Ford komt eraan.

De Fiesta was vooral populair in Zuid-Europa, zoals Griekenland en Italië. De verkoop van het model piekte in de vroege jaren 1990.

Tegen een kostprijs van bijna \$ 2 miljard is de autofabrikant bezig met het ombouwen van de fabriek in Keulen om er zijn nieuwe elektrische modellen te produceren.

De eerste daarvan zouden tegen het einde van het jaar op de assemblagelijnen moeten verschijnen.

(Bron : RTLInfo/Belga 06/2023)

- **Volkswagen veroordeeld tot betaling van 5% schadevergoeding**

De Nederlandstalige Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel heeft donderdag de Duitse autofabrikant Volkswagen veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding aan kopers die het slachtoffer waren van Dieseltgate.

De consumentenorganisatie Test-Aankoop had in deze zaak een collectieve rechtszaak aangespannen.

Geduceerde kopers krijgen een schadevergoeding van 5% van de aankoopprijs of 5% van het verschil tussen de aankoopprijs en de doorverkoopprijs indien de koper geen eigenaar meer is.

De rechtbank is van mening dat alleen Volkswagen aansprakelijk is, en niet de andere merken van de groep, noch de VW-invoerder D'Ieteren.

(Bron: Agence Belga 07/2023)

- **Tesla roept 1,1 miljoen voertuigen terug in China**

Dit volgens een Chinees staatsagentschap en vanwege een mogelijk probleem met de remmen op 5 verschillende modellen die zijn geassembleerd tussen januari 2019 en april 2023.

Tesla zal het probleem oplossen door middel van een software-update.

Na de Verenigde Staten is China de belangrijkste markt voor Tesla, dat in 2019 zijn eerste fabriek buiten de Verenigde Staten bouwde, 'Gigafactory 3'.

(Bron: RTL 05/2023)





- **Dit is geen lachertje... De Franse politie is genadeloos met een oude BMW**

Een oude BMW 3-serie E36 coupé, die door de politie in beslag werd genomen omdat de eigenaar vrolijk aan het driften was op de openbare weg, is zojuist vernietigd en ter illustratie gefilmd.



Op basis van een screenshot waarop te zien was hoe zijn gele BMW 3 Serie E36 coupé door een industrieterrein reed, werd een bestuurder op zijn werk aangehouden door de politie. Hij werd geboeid naar het bureau gebracht en vervolgens aangeklaagd wegens het in gevaar brengen van andermans leven.

Manu militari meegenomen

Zijn BMW, die voor zijn huis geparkeerd stond en blijkbaar ingeschreven en verzekerd was, werd in beslag genomen door de Franse justitie.

In minder dan een week werd de zaak voor de rechter gebracht en werd de straf opgelegd die de autofanaat het meest vreesde: zijn auto werd naar een sloopbedrijf gebracht en moest worden vernietigd.

Een onophoudelijke strijd

Op een video van de Franse nationale politie is te zien hoe de E36 zonder pardon wordt platgewalst. Een E46 3-serie ondergaat hetzelfde lot. Deze beslissing, die op zijn zachtst gezegd radicaal is, kadert in de strijd tegen 'urban rodeo's', die elk weekend de industrieterreinen in de buitenwijken opschudden. Coureurs in spe en andere fans van de Fast & Furious-films zijn gewaarschuwd: de straf voor onvoorzichtig rijgedrag kan zeer streng zijn...

(Bron: Autoclassic 07/2023)





- **Deze nieuwe "ééntakt"-motor zou de traditionele wetten van de motorisering kunnen tarten**

INNengine, een Spaanse start-up, stelt een "ééntakt" tegenzuigermotor voor.

Het Spaanse bedrijf INNengine heeft zojuist een compleet nieuwe motor gelanceerd: een eentaktmotor... met alle voordelen van een tweetaktmotor.

Per definitie is deze nieuwe motor die e-Rex wordt genoemd in feite een tweetaktmotor, wat betekent dat hij twee bewegingen (twee slagen) in zijn verbrandingsproces heeft.

In tegenstelling tot de meeste conventionele tweetaktmotoren verbrandt hij echter geen olie en hoeft hij zijn eigen bewegingen niet te gebruiken om zichzelf te smeren of te koelen. Deze handelingen worden apart uitgevoerd, zoals bij een conventionele viertakt automotor.

De e-Rex van INNengine kent, net als een tweetaktmotor, alleen compressie en verbranding, waarbij inlaat en uitlaat gelijktijdig plaatsvinden. Deze 500cc-motor is ondanks zijn compacte formaat ook krachtiger (126 pk) en thermodynamisch efficiënter dan viertaktmotoren.

Bovendien raakt hij veel minder snel verstopt en maakt hij veel minder lawaai dan conventionele tweetaktmodellen.

Dit nieuwe model heeft dus alle voordelen van een tweetaktmotor, zonder de nadelen.

De e-Rex heeft een tegengestelde zuigerconfiguratie waarbij er vier zuigers aan elke kant zijn, voor een totaal van acht.

Het biedt een soepele werking, met zeer weinig lawaai en trillingen, terwijl de behuizing de motor klein houdt.

De motor van INNengine zou zeer nuttig kunnen zijn voor auto's, omdat hij volgens de maker de actieradius van elektrische of hybride voertuigen zou vergroten, vooral dankzij het lage verbruik en het compacte ontwerp.

De motor zou ook de omvang en het gewicht van de batterij verkleinen, waardoor het een betere optie zou zijn voor langeafstandsritten, vooral als hij zou kunnen functioneren als een multi-fuel optie.

Aangezien accu's nog steeds het zwaarste en duurste onderdeel van een elektrisch voertuig zijn, zou dit een godsgeschenk kunnen zijn.

(Bron: GEO 07/2023)





• SUV's met uitsterven bedreigd in Brussel ?

De SUV vertegenwoordigt tegenwoordig meer dan de helft van de nieuwe inschrijvingen in ons land, en is daarmee populairder dan ooit. Ze hebben zowel de steden als het platteland overspoeld, wat niet naar ieders wens is. In Brussel, waar Groen in de gewestelijke regering zit, wil de overheid een rem zetten op deze rage, terwijl de ruimte voor auto's op straat ook steeds meer wordt ingeperkt. Minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt (Groen) heeft aangekondigd dat het Brussels Gewest een onderzoek laat uitvoeren om na te gaan wat de meest efficiënte maatregelen zijn om de overlast van SUV's in te perken.

De studie in kwestie zal niet alleen nagaan hoeveel SUV's er in de hoofdstad rondrijden, maar ook welke maatregelen overwogen kunnen worden om ze minder populair te maken of ze zelfs te verbieden. En daarvoor worden er verschillende scenario's overwogen, zoals het verhogen van de parkeertarieven of zelfs gewoon een verbod.

Een stap die aansluit bij wat er momenteel in Parijs gaande is, waar burgemeester Anne Hidalgo heeft aangekondigd dat SUV-eigenaars meer zullen moeten betalen om hun wagen te parkeren in de Franse hoofdstad vanaf volgend jaar. Er wordt een nieuwe parkeerbelasting ingevoerd op basis van het gewicht en de grootte van de wagen.

(Bron: Vroom 07/2023)

• Is chroom op auto's binnenkort verleden tijd ?

Verchromde sierelementen worden binnenkort waarschijnlijk verboden door de Europese autoriteiten vanwege de kankerverwekkende stoffen die nodig zijn om ze te maken.

In haar kruistocht richting duurzaamheid pakt de Europese Unie niet alleen de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof aan. Ze richt zich nu ook op zeswaardig chroom of chroomtrioxide, dat op grote schaal wordt gebruikt in de auto-industrie en meer specifiek bij de premiumconstructeurs. Het is echter een extreem giftige chemische verbinding die ernstige gezondheidsproblemen veroorzaakt, waaronder chronische longkanker. Europa wil de stof dus vanaf 2024 verbieden in de industrie, inclusief de autosector.

Chroom en auto's zijn al meer dan 100 jaar lang een liefdesverhaal. Maar met de nieuwe milieu- en gezondheidsnormen zal het binnenkort vermoedelijk gedaan zijn. Sommige constructeurs hebben besloten het voortouw te nemen, zoals Dacia, dat het heeft vervangen door witte inzetstukken, of Polestar, dat er simpelweg volledig mee is gestopt. Volkswagen doet hetzelfde voor zijn elektrische modellen. Het valt nog te bezien wat de luxemerken, waarbij chroom nog steeds heel veel wordt gebruikt, zullen vinden als alternatief voor deze onkuise chemische stof. Misschien vinden ze wel een nieuwe generatie chroom die er hetzelfde uitziet, maar minder schadelijk is voor het milieu en de gezondheid, zoals al met leer is gebeurd.

We zullen volgend jaar zien wat het geeft!

(Bron: Vroom 07/2023)





- **Hoe software auto's verandert ... en ook autofabrikanten!**

Binnen de auto-industrie verandert de toenemende belangrijkheid van software de traditionele rollen. Recentelijk hebben zowel Volkswagen als General Motors belangrijke strategische beslissingen genomen, maar de keuze van leiders voor hun softwareafdelingen weerspiegelt hun verschillende benaderingen.

Hoewel autoconstructeurs al meer dan een eeuw uitblinken in het plooiën van metaal en het ontwerpen van steeds meer efficiënte motoren uit steeds complexere materialen, was software meestal een bijzaak. Software is een heel andere wereld. Het ruikt niet naar benzine, je kan het niet aanraken, het wordt veel sneller vernieuwd en – misschien wel de belangrijkste reden – het is veel minder emotioneel dan de creaties van gebogen metaal die je kan bewonderen op het Concours d'Élégance.

Software werd altijd al stiefmoederlijk behandeld door de autowereld, of je het nu bekeek als aanbieder of als klant. Maar de tijden zijn veranderd. Alle moderne wagens worden overheerst door software. Die beheert de aandrijflijn, de productielijn, alsook de actieve en passieve veiligheidssystemen. Daarnaast moet er ook steeds meer entertainment zijn voor de passagiers, via talloze digitale diensten op grote aanraak-schermen die je vanop elke zitplaats kan bedienen. Op een dag zal software zelfs het rijden overnemen en de auto transformeren in een rijdende cinema, kantoor, dansvloer of wat je ook maar wilt. Dan wordt het plooiën van metaal misschien wel bijzaak, en is de software de ster van de show. De constructeurs hebben die logica al begrepen. Ze banen zich een weg in de softwarewereld, met wisselend succes.

Onlangs hebben Volkswagen en General Motors hun software bedrijfstak gereorganiseerd. Beide takken kregen een nieuwe kopman. Volkswagen koos voor Peter Bosch, een manager van de groep met een achtergrond in autoproductie. GM koos voor Mike Abbott, een topman uit de IT-industrie, voormalig manager bij Apple en dus van buiten het bedrijf. Beide benaderingen voor deze posities verschillen erg van elkaar.

Welke van deze twee aanpakken is de meest veelbelovende? Is een softwaremanager niet beter in het beheren van softwareontwikkeling dan een manager met een achtergrond in autoproductie? Anderzijds moet je rekening houden met de ondernemingszin en de passie voor automobiel – waardoor de productiemanager misschien wel het meest op zijn plaats zit. Op het eind van de rit zal het een kwestie zijn van persoonlijkheid: wie van de twee is de meest gevoelige en overtuigende manager?

Peter Bosch werd verwelkomd door VW-CEO Oliver Blume als " ... een strateeg, een facilitator en een teamspeler". Je zou dit kunnen vertalen als "zorg gewoon dat die verdomde software draait en onze auto's storingsvrij werken". Geen conventionele keuze voor een softwarebedrijf. Peter Bosch, die ervaring heeft met productie, zal echter wel weten wat er nog moet worden verfijnd op het gebied van softwareondersteuning. Business as usual. De essentie van VW's bedrijf is nog steeds het laten werken van motoren en voertuigen. Punt uit.

Dit is wat Mary Barra, CEO van GM, te zeggen had over Mike Abbott: "Mike's ervaring als oprichter en ondernemer in combinatie met zijn bewezen ervaring in het creëren en verspreiden van enkele van de meest interessante softwaregedefinieerde oplossingen voor consumenten en bedrijven, maken van hem een uitstekende kandidaat...". Dit klinkt spannend.





Waar Peter Bosch de taak heeft gekregen om de wagens van VW foutloos te doen draaien, lijkt Mike Abbott een bredere opdracht te hebben gekregen: GM's business-model uitbreiden naar het aanbieden van nieuwe, aantrekkelijke oplossingen (in de auto) voor consumenten en bedrijven. Een soort nieuwe OnStar, maar dan beter?

GM zet hiermee opnieuw een gewaagde stap. Eerder had het al vroeg ingezet op elektrische wagens, geïnvesteerd in Cruise, een leider in autonoom rijden, en nu lijkt het softwaregerelateerde diensten aan zijn portfolio te willen toevoegen. Dat heet visie !

(Bron: Vroom 07/2023)

- **1 op 4 auto's naar de sloop in Wallonië tegen 2026: is het echt mogelijk?**

Het decreet dat Wallonië moet omvormen tot één grote lage-emissiezone zou ervoor zorgen dat 24% van het Waalse wagenpark afgedankt moet worden. De sector maakt zich alvast ongerust... Volgens een recente berekening van Traxio zouden er ongeveer 439.752 Waalse auto's binnen 2,5 jaar worden geweerd uit het grondgebied! Dat is zomaar even een kwart van het totale huidige wagenpark in Wallonië...

Ter herinnering: Het gaat hier om het decreet van 17 januari 2019 over de strijd tegen luchtvervuiling, dat voorziet om auto's met Euronorm 0, 1, 2 en 3 te verbieden op Waalse wegen vanaf 1 januari 2025 (zonder uitzondering voor oldtimers). Een jaar later, op 1 januari 2026, zouden wagens met Euro 4 ook geen toegang meer hebben tot Wallonië, tenzij ze voor 2019 werden aangeschaft.

Er zou echter wel een uitzondering zijn voor wagens die minder dan 3.000 km per jaar afleggen. Met name oldtimers kunnen daarmee nog af en toe een ritje maken binnen Wallonië. Maar hoe zal dit worden gecontroleerd? En wat met de kilometers die bijvoorbeeld in het buitenland worden afgelegd?

Traxio maakt zich zorgen over de passieve houding van de Waalse politici, en roept op om het decreet van 17 januari 2019 verder te verduidelijken. "We zijn inmiddels 4 jaar verder. Het lijkt erop dat het project in de ijskast is gezet: er is nog steeds geen uitvoerend besluit. De vraag die zich dus stelt, is of duizenden auto's niet meer binnen Wallonië zullen mogen rijden vanaf 1 januari 2025."

Volgens Touring zou het beter zijn om tijdens deze overgangperiode rekening te houden met de reële levensduur van bestaande wagens. Volgens de organisatie "zal de invoering van maatregelen die deze levenscyclus verkorten, leiden tot de vroegtijdige vervanging van bestaande wagens, wat nefaste gevolgen kan hebben voor het milieu en voor de portemonnee van de consument".

Bij Traxio wordt er eerder gepleit voor meer controle op het goede onderhoud van bestaande wagens: "In plaats van ze simpelweg te verbieden en de toegang te ontzeggen van een beperkt aantal auto's, zou het beter zijn om op grote schaal te investeren in het onderhoud en de 'reiniging' van alle auto's met een verbrandingsmotor, onafhankelijk van de Euronorm die ze hebben. Een goed afgestelde en goed onderhouden auto is niet enkel minder schadelijk voor het milieu, ze verbruikt ook minder."

(Bron: Vroom 07/2023)





- **Hyundai : de Genesis G90 komt toe in Europa**



Hyundai heeft op het Goodwood Festival of Speed de G90 voorgesteld die het kan opnemen tegen de Mercedes S-Klasse, BMW 7 Reeks, Audi A8 of Lexus LS.

Het Europese model wordt in twee lengtes aangeboden: een versie met korte wielbasis en een lange. Die eerste wordt geleverd met 4 of 5 zitplaatsen, terwijl de tweede enkel met vier luxezetels wordt aangeboden voor een maximum aan comfort. Elke zitplaats heeft dan namelijk verwarming, ventilatie, massagefuncties en achteraan zelfs nog verstelbare been- en voetsteunen.



Er moest tamelijk geïnvesteerd worden in de Europese versie om te voldoen aan de specifieke eisen van onze markt. We weten echter nog niet welke impact dat heeft gehad op de mechaniek onder de motorkap. Aan de andere kant van de Atlantische Oceaan heeft de G90 een turbogeladen 3,5 liter-V6, met 380 of 415 pk, steeds gekoppeld aan een achtrupsautomaat. Klanten kunnen dan kiezen voor achter- of vierwiel-aandrijving.

Ook de Europese prijzen kennen we nog niet, maar we krijgen wel al te horen dat de G90 sinds 13 juli besteld kan worden in Zwitserland en Duitsland. Voor de rest van Europa is er nog wat geduld nodig, aangezien het distributienetwerk nog op poten moet worden gezet.

(Bron: Vroom 07/2023)





- **Wat is het populairste rijhulpsysteem wereldwijd**

Het Amerikaanse bedrijf S&P Global Mobility heeft gekeken naar de populariteit van rijhulpsystemen over de hele wereld, met interessante resultaten...

Mercedes laat al enkele van zijn modellen volledig zelfstandig rijden in Duitsland en sinds kort ook in sommige Amerikaanse staten, maar dat wil nog niet zeggen dat het autonoom rijden populair is over de hele wereld.

Om erachter te komen hoe deze rijhulpsystemen wereldwijd worden ervaren, heeft het Amerikaanse bedrijf S&P Global Mobility een ranglijst gemaakt van alle rijhulpsystemen.

Top 5 populairste rijhulpsystemen:

5. Nachtzichtassistent
4. Noodremhulp met voetgangers- en fietsersherkenning
3. Pre-Collision Warning
2. Digitale middenspiegel met camera
1. Dodehoekdetectie

Nog geen enkel autonoom rijhulpmiddel zoals de rijstrookassistent of de automatische parkeerhulp. Het moet ook gezegd worden dat autonoom rijden, of iets dat er dichtbij komt, nog verre van unaniem populair is: minder dan de helft van de ondervraagden zegt klaar te zijn om in te stappen in een volledig autonome wagen, en minder dan een op twee mensen denkt dat deze voertuigen veiliger zijn dan gewone auto's.

Het moet ook gezegd worden dat de populariteit van dit soort systemen sterk verschilt afhankelijk van het land waarin je je bevindt. Waar de Chinezen graag een volledig zelfrijdende auto willen, blijven de Duitsers, Amerikanen en Britten duidelijk liever zelf de baas achter het stuur. En wat vindt u ervan?

(Bron: Vroom 06/2023)

- **Inschrijving motorfietsen/scooters: stijging van 3% eerste helft van 2023**

Volgens Febiac werden er in België 15.276 nieuwe inschrijvingen van gemotoriseerde tweewielers genoteerd in de eerste zes maanden van 2023. Dit is een stijging van 3% ten opzichte van de cijfers voor de eerste helft van 2022, een herstel na twee jaar van lichte daling.

Motorfietsen en scooters tot 125cc, die gebruikt worden voor stedelijke mobiliteit, blijven de koplopers, ook al is hun gecombineerde marktaandeel gedaald van 26,6% in 2022 tot 22,6% in de eerste helft van 2023. Ze hebben een voorsprong op de categorie Basic/Roadster, met 22,1% van de Belgische markt, en op de categorie Trails, met 20,3%.

Wat de aandrijflijnen betreft, blijven benzinevoertuigen met achterwielaandrijving op kop met een marktaandeel van 97,6%. De tweedehandsmarkt daarentegen stortte in en kromp in de eerste helft van 2023 met 26,9%. De nieuwe reglementering op de technische keuring van motorfietsen maakt het leven van de dealers veel moeilijker en ondermijnt ook hun rentabiliteit (Febiac).

(Bron: Belga/RTL 07/2023)





• Frankrijk: tests voor het opladen van elektrische auto's op snelwegen

Frankrijk gaat het opladen van elektrische auto's en vrachtwagens op de A10 bij Parijs testen met twee technologieën die ervoor zorgen dat voertuigen langer kunnen rijden met kleinere batterijen die minder zeldzame metalen nodig hebben.

Aan de ene kant zullen magnetische spoelen die onder het asfalt zijn geplaatst de accu's opladen door inductie, net als mobiele telefoons. Aan de andere kant zorgt een rail die verzonken ligt in het asfalt ervoor dat uitgeruste voertuigen verbinding kunnen maken met de grond.

Deze systemen voor 'elektrische wegen' zouden de revolutie die momenteel gaande is in de auto-industrie kunnen versnellen: ze maken het mogelijk dat elektrische voertuigen langer kunnen rijden, zonder te stoppen om op te laden en zonder batterijen mee te slepen die te zwaar zijn en zeldzame materialen verbruiken.

Deze "elektrische wegen" zouden het mogelijk maken om de actieradius die nodig is voor normaal gebruik van auto's met 62 tot 71% te verminderen, en dus ook de omvang van hun batterijen (Universiteit van Göteborg, Zweden). Bovendien zouden de besparingen op batterijen zichzelf meer dan terugbetalen.

Op de A10 is het de bedoeling om deze oplossingen bij hoge snelheid te testen. Ze willen "de laatste vragen oplossen voordat deze technologieën op grote schaal worden ingezet, over honderden of duizenden kilometers", zegt Louis du Pasquier, die de leiding heeft over het project bij Vinci. De eerste tests zullen in september 2023 plaatsvinden in Rouen op een gesloten circuit dat toebehoort aan Cerema, een overheidsinstantie onder de bevoegdheid van het Franse Ministerie van Ecologische Transitie.

Deze dynamische laadsystemen zullen dan geïnstalleerd worden langs vier kilometer van de rechthoekige strook van de A10 in de richting Parijs-Orléans, aan de tolbarrière van Saint-Arnoult-en-Yvelines. De laders werken alleen met compatibele voertuigen.

De snelweg Mont-Blanc (Haute-Savoie) zal binnenkort ook een 'frotteur'-oplossing testen, oorspronkelijk ontwikkeld door Alstom voor trams. Voertuigen die zijn uitgerust met een uitschuifbaar apparaat vangen elektriciteit op van een stroomrail die in het wegdek wordt aangebracht.

De "elektrische weg" zal essentieel zijn voor de snelle elektrificatie van vrachtwagens, die nog steeds voor het overgrote deel op diesel rijden, zoals blijkt uit de rapporten die in de zomer van 2021 aan het Ministerie van Transport zullen worden voorgelegd. Patrick Pelata, voormalig bestuurder bij Renault, legt uit dat de "elektrische weg" een "sterke decarbonisatie van het langeafstandsvervoer over de weg mogelijk maakt, net zoals de elektriciteit in Europa wordt gedecarboniseerd".

Het biedt ook, beweert hij, "een uitstekende energie-efficiëntie, een continue stroomvoorziening die de bedrijfsomstandigheden van vrachtwagens niet verslechtert en een aanzienlijke vermindering van de omvang van de batterijen van langeafstandsvoertuigen", terwijl de behoefte aan oplaadstations "aanzienlijk" afneemt.

Er moeten wel nog barrières worden overwonnen: inductie is niet erg krachtig en nog duur, de rails kunnen dan weer vervuild raken en gevaarlijk zijn voor tweewielers.

Naast inductie en geleidende rails is er nog een derde oplossing die momenteel in Duitsland wordt getest en die gebruik maakt van een bovenleiding, zoals voor trams: "de technisch meest geavanceerde", maar die levert alleen stroom aan vrachtwagens en de pylons die langs de weg nodig zijn, leveren problemen op voor de verkeersveiligheid (Ministerie van Verkeer).

De start-up Electreon, die het inductiesysteem levert, heeft al projecten in Israël, Zweden, de Verenigde Staten en Italië, waar Fiat het opladen van een kleine 500 test. Het consortium Elonroad, dat het railsysteem levert, test het sinds 2019 in Zuid-Zweden. Het experiment op de A10 zal drie jaar lopen, met een budget van €26 miljoen.

(Bron: AFP/RTL 07/2023)





- **Vlaanderen stelt verscherping voertuigemissienormen uit in Antwerpen en Gent**

De regels voor de toegang van voertuigen tot de lage-emissiezones in Antwerpen en Gent worden pas begin 2026 aangescherpt, een jaar later dan gepland. Volgens een persbericht van Zuhail Demir, Vlaams minister van Leefmilieu, zijn de volgende fases van aanscherping van de normen voorlopig opgeheven.

Normaal gezien wordt het verbod van 1.1.2025 op euro 2 benzineauto's en euro 5 dieselauto's in Gent en Antwerpen uitgesteld naar 1.1.2026.

"De Lijn heeft ook een extra jaar gekregen om haar euro 6 dieselbussen te laten rijden en dit tot 31.12.2026.

De verstrengingen die gepland waren voor 2027 en 2028 worden geannuleerd.

Volgens het persbericht van de minister moet een luchtkwaliteitsbeoordeling die voor eind 2026 is gepland, het mogelijk maken om te bepalen of het voorgestelde aanscherpingstraject moet worden aangepast of dat de fasen kunnen worden geschrapt vanwege een voldoende verbetering van de luchtkwaliteit.

De uiteindelijke beslissing over de aanscherping ligt echter bij de gemeenteraad.

De Vlaamse regering stelt een eigen tijdschema voor, waarbij personenauto's en kleine bestelwagens met dieselmotoren vanaf 2031 niet meer welkom zijn in de lage-emissiezones en voertuigen met benzineauto's er vanaf 2035 niet meer mogen rijden.

Volgens Zuhail Demir zal de toegang tot de zones sociaal worden, met een mogelijke uitzondering voor zorgverleners en mensen met een handicap.

In Vlaanderen zullen de lage-emissiezones lokale initiatieven blijven. Er komen geen LEZ's voor heel het grondgebied, in tegenstelling tot Wallonië.

(Bron: RTL/Belga 07/2023)

- **Verbod op benzine- en dieselmotoren vanaf 2035: rapport vernietigt EU-plan**

In een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer staat dat de Europese Unie er niet in dreigt te slagen een wereldmacht te worden in de accu-industrie, waardoor het verbod op de verkoop van nieuwe diesel- en benzineauto's in 2035 op losse schroeven komt te staan.

Beschikbaarheid van grondstoffen, stijgende kosten en hevige wereldwijde concurrentie zijn de drie grootste obstakels, op het gebied van batterijen, voor de "zero emissie"-doelstelling voor auto's en bestelwagens in 2035, aldus het verslag van de Rekenkamer. Het verslag komt vijf jaar nadat de Commissie een actieplan voor batterijen voorlegde.

Vooralsnog heeft China een grote voorsprong, met 76% van de wereldwijde productiecapaciteit, verklaart Annemie Turtelboom, die verantwoordelijk is voor de audit. De EU is goed voor 7% van de wereldproductie.





"Bijna elke week wordt er een nieuwe gigafabriek voor batterijen aangekondigd in Europa", geeft Annemie Turtelboom toe op een persbriefing. Maar "de kans dat de EU wereldleider wordt op het gebied van batterijproductie lijkt niet groot", waarschuwde ze. "We lopen het risico dat de EU haar doelstelling niet haalt om tegen 2035 alleen nog maar nieuwe auto's zonder uitstoot te verkopen, of dat ze deze doelstelling alleen nog maar kan halen door batterijen of elektrische voertuigen te importeren, wat nadelig zou zijn voor de Europese industrie", zei ze. "De EU mag niet in dezelfde afhankelijkheidspositie terechtkomen voor batterijen als voor gas uit Rusland", waarschuwde ze. Volgens haar "moet de EU meer aandacht besteden aan de harde geopolitieke en economische realiteit - met name de toegang tot grondstoffen - wil ze een kans maken om haar belofte op het gebied van batterijen waar te maken".

De Europese Rekenkamer voorspelt dat "de Europese batterijproductie in de nabije toekomst te maken zal krijgen met een wereldwijd tekort aan essentiële grondstoffen". De Rekenkamer citeert prognoses van de onderzoeksafdeling van de Europese Commissie (GCO/JRC), die stelt dat "het wereldwijde tekort zich echt zal doen voelen tegen 2030, wanneer het grootste deel van de batterijproductiecapaciteit in de EU operationeel zal zijn".

Voor vijf belangrijke grondstoffen (kobalt, nikkel, lithium, mangaan en natuurlijk grafiet) is de EU voor 78% afhankelijk van import uit een klein aantal landen. Zo'n 87% van het ruwe lithium wordt geïmporteerd uit Australië, 68% van het kobalt uit de Democratische Republiek Congo en 40% van het natuurlijk grafiet komt uit China. Toch heeft de EU geen handelsovereenkomsten met deze drie belangrijkste leveranciers die een duurzame toegang tot deze grondstoffen zouden garanderen. Bovendien worden sommige landen in verband gebracht met geopolitieke risico's die hun bevoorrading in gevaar kunnen brengen, aldus de Rekenkamer, die wijst op de stijgende wereldwijde vraag.

Wat de winning van deze mineralen in de EU betreft, wees mevrouw Turtelboom erop dat lithium weliswaar aanwezig is in Portugal en Frankrijk, maar dat er "gemiddeld 12 tot 16 jaar verstrijkt tussen de vondst en het opstarten van de productie". Te krap voor de doelstelling van 2035, vindt ze, en ze voegt eraan toe dat, aangezien niet alle benodigde grondstoffen in Europa aanwezig zijn, "dit in ieder geval niet alle problemen zal oplossen".

Bovendien zouden batterijproducenten de EU in de steek kunnen laten ten gunste van andere regio's, met name de Verenigde Staten. In tegenstelling tot Europa subsidieert de VS rechtstreeks de productie van mineralen en batterijen en de aankoop van elektrische voertuigen, op voorwaarde dat de voertuigen en hun onderdelen in de VS worden geproduceerd.

In maart heeft de Europese Commissie echter twee voorstellen voor regelgeving gepresenteerd die gericht zijn op innovatie en versterking van de Europese productiecapaciteit, met name voor batterijen, en op het garanderen van een veilige en duurzame aanvoer van essentiële grondstoffen.

Tot slot zou de stijging van de grondstof- en energieprijzen de batterijproductie in de EU minder competitief kunnen maken, aldus de Rekenkamer. Eind 2020 bedroegen de kosten van een accu (200 euro/kWh) meer dan het dubbele van het beoogde niveau. Alleen al in de afgelopen twee jaar is de prijs van nikkel met meer dan 70% gestegen en die van lithium met 870%.





Het Hof wijst erop dat "door de stijging van de kosten van productiefactoren zoals energie en grondstoffen, accu's en bijgevolg elektrische voertuigen onbetaalbaar zouden kunnen worden voor een groot aantal eigenaars". Dit zou leiden tot "een daling van de vraag naar elektrische voertuigen en een vermindering van de economische aantrekkelijkheid van investeringen in productiefaciliteiten".

De Commissie wordt met name gevraagd haar in 2018 gepubliceerde strategische actieplan voor batterijen bij te werken en daarbij bijzondere aandacht te besteden aan het veiligstellen van de toegang tot grondstoffen.

In reactie hierop heeft de Commissie medio maart een voorstel gedaan voor een versoepeling van de regelgeving ter bevordering van groene industrieën, waaronder batterijen, een tekst waarover momenteel wordt onderhandeld.

Een ander wetgevingsproject, dat op hetzelfde ogenblik werd voorgesteld, heeft tot doel de afhankelijkheid van de EU van kritieke grondstoffen te verminderen door extractie in Europa en commerciële samenwerking met een groter aantal leveranciers aan te moedigen.

(Bron: RTL 06/2023)



Zomerse afbeelding gegenereerd door artificiële intelligentie

