



Editoriaal

Onderstaand dankwoord van M. Christian Vanden Bergh, auteur van de conferentie / bijscholing van de AV op 20.10.2023 getiteld "The Green Deal", brengt aanvulling met nauwkeurige beschouwingen over de impact van de transformatie die plaatsvindt, waarin wij spelers zullen zijn, wat er ook gebeurt. Dit heeft dan ook redactionele waarde

De redactie

Geachte leden van UPEX,

Hartelijk dank voor het vertrouwen dat u mij schonk tijdens deze laatste vergadering in Genk.

Hopelijk heb ik de verwachtingen kunnen inwilligen met het onderwerp "The Green Deal".

De keuzes die de Europese instanties maken zullen niet zonder gevolg zijn in het vakgebied van de expert; de talloze elektrische voertuigen en alle aanverwante effecten hiervan zijn niemand onopgemerkt voorbij gegaan.

De doelstellingen die de thermische voertuigen uit ons straatbeeld zullen verdrijven, de stijgende kosten voor koper, Lithium, en de containerprijzen zijn op zich voor onze economie een uitdaging.

Enkel de geschiedenis zal aan onze kleinkinderen vertellen of deze richting die wij nu kiezen de juiste is en voldoende adequaat.

Nogmaals dank voor het vertrouwen.

Christian Vanden Bergh



Toespraak van de Voorzitter 20-10-2023 Genk – Opening UPEX Banket

Geachte Confraters,
Dames en heren,

Ik waardeer de grote opkomst op zowel de Algemene Vergadering als onze Gala-avond. De inspanningen van Rudy Joris, voorzitter van de regionale afdeling Antwerpen-Limburg, hebben hun vruchten afgeworpen en ik wil hem en zijn hele team bedanken voor de actieve organisatie van deze dag en deze prachtige Gala-avond, die hem na aan het hart lag.

Ik wil jullie ook bedanken voor de grote opkomst, waardoor we hebben kunnen stemmen voor de nieuwe statuten van jullie beroepsvereniging, die nu is omgezet naar een VZW, zoals vereist door de nieuwe wetgeving.

Ik wil in het bijzonder Robert Spilliaert bedanken, onze verslaggever en verantwoordelijke van de Commissie Statuten en Reglementen, die ons vanavond helaas voortijdig heeft moeten verlaten, en Laurent Cornil, onze secretaris, voor de tijd en het werk dat ze hebben gestoken in het opstellen van deze nieuwe statuten en voor hun actieve samenwerking met onze notaris. Het was een lang en moeizaam proces, dat nu zijn vruchten afwerpt.

Ik wil graag van de gelegenheid gebruik maken om Christian Vandenberg namens Arson en UPEX te bedanken voor zijn aanwezigheid op ons colloquium van 22/09/2023 in Charleroi over de veiligheid van elektrische voertuigen en op onze AV van vandaag voor de opleiding over de Green Deal. Namens deze twee verenigingen wil ik hem graag enkele flessen "energie" overhandigen die hij naar eigen goeddunken kan gebruiken. De conferentie en de opleiding van vandaag waren, denk ik, een succes. Hij heeft hier actief aan bijgedragen.

Onze vereniging doet het goed en met de collega's die zich vanmiddag bij ons hebben aangesloten, tellen we nu bijna 280 "effectieve" leden. Dit is een van de hoogste aantallen sinds vele jaren. Ik wil jullie dan ook allemaal bedanken namens de Directieraad.

UPEX werd herhaaldelijk geraadpleegd door verschillende marktspelers, onder wie Ovam, met het oog op een reorganisatie om de TTV-procedure te vergemakkelijken, in overeenstemming met de ministeriële kabinetten van de drie gewesten.

Samen met Michel Lecrenier, voorzitter van het Instituut, die ons vanavond verheugt met zijn aanwezigheid, werden we in juni ook uitgenodigd op het kantoor van minister De Bue om deel te nemen aan een vergadering over "fietsongevallen".

UPEX organiseerde in samenwerking met de Technische Commissie en Educam een cursus over elektrische voertuigen op "HEV2"-niveau, die specifiek bedoeld is voor experts.



Agenda

01-03/12/2023

Prewar Days
Kortrijk Xpo

17-21/01/2024

Brussels Autoshow
Brussels Expo

24-27/04/2024

Autotechnica
Brussels Expo

Toespraak van de Voorzitter (vervolg)

We zijn verheugd om de heer Peeter Hening, CEO van BEHVA, te verwelkomen, waarmee UPEX heeft samengewerkt om lijsten op te stellen van experts die gespecialiseerd zijn in oldtimers.

We krijgen ook het gezelschap van Philippe De Meyer van GOCA Vlaanderen, die regelmatig samenwerkt met de GOCA-commissie van UPEX over meer specifieke kwesties met betrekking tot oldtimers.

Al deze uitwisselingen en acties tonen aan dat onze beroepsgroep en onze Vereniging worden aanzien als betrouwbare spelers op de automobiemarkt en op het vlak van consumentenbescherming in de breedste zin van het woord.

Vanavond is Jacques Trassoudaine, voorzitter van de International Federation of Automotive Experts (FIEA), hier bij ons. Ik wil graag van deze gelegenheid gebruik maken om u te herinneren aan hun Algemene Vergadering van aanstaande vrijdag in het Domaine du Chant d'Eole in de regio van Mons.

Hartelijk dank voor uw aandacht en nogmaals hartelijk dank voor uw komst. Ik wens u een smakelijke maaltijd en een fijne avond.

Nationaal Nieuws

Het UPEX/ARSON/RENAULT Colloquium van 28 september 2023 werd gehouden in het Charleroi Espace Meeting Européen (CEME) op initiatief van Hervé Naegels (Renault België Luxemburg).

Zowel hij als het organisatiecomité, bestaande uit voorzitter JL. Prieur en Algemeen Secretaris A. Adriaens (UPEX) namen actief deel aan talrijke voorbereidende vergaderingen en maakten er een opmerkelijk succes van.

Het Colloquium trok een volle zaal: 300 deelnemers, waaronder vertegenwoordigers van politie en brandweer en een delegatie van onze Franse bureaus, die allemaal geïnteresseerd waren in het onderwerp:

« De gevaren van de elektrische auto: mythe of werkelijkheid? »

- « Recyclage en "second life" van tractiebatterijen »;
- « hun reactie op brand en verkeersongevallen » ;
- « Te nemen veiligheidsmaatregelen voor de opslag en behandeling van beschadigde geëlektrificeerde voertuigen » ;
- « Ontwikkeling van de laadpalen en voorzorgen » ;
- « Brandveiligheid in parkings met elektrische voertuigen » ;
- « Het ontwerp en de veiligheidsmaatregelen van tractiebatterijen » ;

Uit de conclusies van de deelnemers bleek unaniem dat zij tevreden waren over de leerervaring, lovend waren over de kwaliteit van het evenement en ook de organisatoren en sprekers hartelijk feliciteerden.



Nationaal Nieuws (vervolg)

UPEX AV & Banket van 20 oktober 2023.

De Directieraad van UPEX vertrouwde de organisatie van het evenement dit jaar toe aan de Regionale afdeling Antwerpen-Limburg, onder het voorzitterschap van Rudy Joris.

Deze stelde met veel inzicht het hotel Stiemerheide te Genk voor; zijn dynamisme in combinatie met de waakzame actieve betrokkenheid van A. Adriaens zorgde voor een voorbeeldig evenement, zowel op het vlak van organisatie als van catering.

De AV was de gelegenheid om te stemmen over de goedkeuring van onze nieuwe statuten, die zijn aangepast aan het "VZW"-statuut in overeenstemming met de nieuwe wetgeving inzake vennootschaps- en verenigingsrecht die vanaf 1.1.2024 bindend wordt.

Dankzij een uitzonderlijke vertegenwoordiging van de leden werd het quorum bereikt, zowel wat de deelname als de meerderheid van de stemmen voor betreft.

Op initiatief van Hubert Niessen en A. Adriaens, die een beroep deden op de welbekende Christian Vanden Bergh, werd het publiek ook getraakteerd op een presentatie met als titel "The Green Deal" (zie Editoriaal op p.1), die hij van de grond af had opgebouwd en als een geniale volksmenner presenteerde, zonder enige moeite om het publiek te boeien met de nodige humor over dit omvangrijke onderwerp, dat anders misschien onverteerbaar zou zijn geweest.

Het jaarlijkse banket bekroonde het evenement met een zorgvuldig bereid menu, opgeluisterd door een orkestrale sfeer die aangenaam discreet was tijdens de bediening, maar daarna zijn volle dimensie kreeg toen de enthousiaste dansers zich tot 2 uur 's nachts vermaakten.

Echos de l'International

In oktober 2023 heeft **FIEA-voorzitter Jacques Trassoudaine** België gekozen als locatie voor hun jaarlijkse AV.

Meesterlijk georganiseerd door hun Penningmeester, Eddy Speer, bijgestaan door hun Permanent Secretaresse en Persverantwoordelijke Martine Moreau in de wijnbouwsetting van het "Domaine du Chant d'Éole" te Quévy, was het een doorslaand succes m.b.t. belangstelling en opkomst.

Journaliste Sylvie Honoré leidde de "Technische Dag" op 27 oktober, die de toekomst van mobiliteit en de diversiteit van het beroep van expert documenteerde onder het thema "**Visie 2030 / 2035**", geleid door een panel van voortreffelijke sprekers over uiteenlopende onderwerpen:

- « De toekomst van de motorisatie 2030/2035 » Prof. P. Duysinx-ULiège
- « Transformatie van mobiliteit, infrastructuur en voertuigen » Diane Govaerts-CEO Ziegler
- « HySun Waterstof : productie van groene waterstof » Manuel Monterrey COO-HySun
- « CO2-uitstoot & Euro7-normen » Susana Solis Pérez-Europees volksvertegenw. (videoconf.)
- « De toekomst van autoracen » Marc Duez - racepiloot
- « Voorstelling van een voertuig voor de Ecomarathon » Students group-ULiège
- « Visie van de Automobielsector » Didier Perwez-Président - Traxio (video)
- « Nieuwe uitdagingen voor de auto-expert: specialisaties, kennis, opleiding... »
De heren: Georges-Louis Bouchez-Président MR & pilote / Jean-Michel Pirlot-Directeur Général Adjoint de Technifutur / Vincent Pécasse-Head of Product Management & Marketing Ethias
- « Besluit » F. Bellot Waals parlementslied, 1^e Vice-Voorzitter Parlement Wallonië-Brussel

Deze productieve dag werd afgesloten met een gala-avond met een heerlijk diner.
De AV werd de volgende dag op dezelfde locatie gehouden.



• **Bijna 86.000 ton gebruikte banden ingezameld in 2022**

Vorig jaar werd in België 85.844 ton gebruikte banden ingezameld, zo blijkt uit het jaarverslag van VZW Recytyre, de Belgische organisatie die instaat voor de inzameling en recyclage van banden.

Meer dan 99,8% van dit afval werd teruggewonnen, voornamelijk in de vorm van korrels. Dit percentage ligt hoger dan de minimumdoelstelling van 85% voor materiaal-terugwinning.

Meer dan negen op de tien ingezamelde en gerecycleerde banden werden omgezet in rubbergranulaat, dat de basis vormt van vloeren, atletiekpistes of geluids- en trillingsisolerende muren.

De rest van de banden werd voorzien van een nieuw loopvlak (4,63%) of hergebruikt op de tweedehandsmarkt (3,1%).

Een klein deel werd gerecycled tot staal (0,7%) of gebruikt als energie voor cementovens (0,19%).

Recytyre erkent dat bepaalde subdoelstellingen, zoals het bereiken van 10% hergebruik van banden of 10% loopvlakvernieuwing, nog niet werden behaald.

"Op korte termijn willen we door middel van bewustmakingscampagnes en economische stimulansen vooral de transportsector aanmoedigen om nog meer voor loopvlakvernieuwing te kiezen", concludeert Chris Lorquet, algemeen directeur van Recytyre.

(Bron : RTLinfo/ Belga 07/2023)

• **Volkswagen onthult een nieuw logo voor zijn GTI-modellen**



Zeg vaarwel aan de heilige injectie en verwelkom de elektriciteitsfee! Zo kunnen we de beslissing samenvatten die het management van de Duitse fabrikant Volkswagen onlangs heeft genomen. Hoewel we allemaal weten dat de drie letters GTI geassocieerd worden met de meest performante modellen in de catalogus, zoals de Golf, Polo, Scirocco en Up!, weten we ook dat VW afstevent op een toekomst die wordt aangedreven door elektriciteit. Er moest dus een compromis worden gevonden om de carrière van deze emblematische auto's voort te zetten en tegelijkertijd de traditionele verbrandingsmotoren geleidelijk uit te faseren.

Naar verluidt heeft Volkswagen op 25 juli 2023 de nodige juridische stappen ondernomen om de rechten op een nieuw logo en een nieuwe naam te verkrijgen. Er werd een aanvraag ingediend bij de DPMA, het Duitse federale octrooi- en merkenbureau, om een nieuwe naam te registreren. In de praktijk zal de naam GTI blijven bestaan, behalve dat de I (die staat voor injectie) moet worden vervangen door een bliksemschicht om elektrische energie te symboliseren.

Het is echter onwaarschijnlijk dat het nieuwe logo in de nabije toekomst te zien zal zijn. Volkswagen legt de laatste hand aan de update van de achtste generatie Golf GTI, die in 2025 moet worden onthuld. En deze zal nog steeds niet elektrisch zijn. De nieuwe naam zou echter kunnen worden toegepast op een naamloos, sportief, 100% elektrisch model, afgeleid van bijvoorbeeld de ID.2. Maar er werd nog niets bevestigd.

(Bron : Vroom 07/2023)



• Ford Mustang GTD: de snelste aller tijden

Een V8 van 800 pk, actieve aerodynamica, een koetswerk uit carbon, semi-actieve ophanging, ... Het enige doel van deze Mustang GTD is om sneller op het circuit te gaan. Toch is hij nog steeds straatlegaal, maar hij kost wel 300.000 dollar!



Dit is wat er gebeurt als een klein team binnen Ford besluit om na de uren door te werken met als doel de snelste Mustang ooit te bouwen... En het doel is zo te zien behaald, want dit is de Ford Mustang GTD! In tegenstelling tot een zekere Golf met dezelfde badge, zit er geen viercilinder dieselmotor onder de kap, maar een drukgevoede V8 van 800 pk! Een 5,2 liter grote motor die wordt gekoppeld aan een robotbak met dubbele koppeling en 8 versnellingen, die je via 3D-geprinte titanium schakellepels bedient. Maar zijn motor is misschien wel het minst interessante.

Deze Ford Mustang GTD haalt zijn inspiratie rechtstreeks uit de racerij, moest het je nog niet opgevallen zijn. Hij werd ontworpen met als doel "sneller te gaan dan de racewagen waarop hij is gebaseerd en daarmee de snelste Mustang ooit te worden". Ford hoopt dat dit monster de 20,8 km en 73 bochten van de Nürburgring kan afleggen in minder dan 7 minuten. Daarmee zou het zelfs een van de snelste straatauto's aller tijden zijn op het beroemde circuit.

Om de rondetijden te verbeteren heeft de Amerikaan, naast zijn 800 pk, een koetswerk uit koolstofvezel en enkele gigantische actieve aerodynamische opzetstukken met onder meer een DRS-functie. Inderdaad, net als in de F1. Hij is ook voorzien van 20 inch gesmede lichtmetalen velgen, of zelfs magnesium velgen als optie, met 325 mm brede semislicks vooraan en 345 mm achteraan.

De kofferruimte wordt volledig ingenomen door het semi-actieve systeem voor de ophanging. Om maar te zeggen dat deze Mustang aan het asfalt moet kleven. De enige laadruimte is te vinden achter de Recaro-kuipzetels, op de plek van de achterbank, die Ford heeft verwijderd om nog enkele kilo's te besparen. En om weer tot stilstand te komen, kan de Mustang GTS rekenen op koolstofkeramische remschijven van Brembo.

Hoewel hij ontworpen is om zo snel mogelijk te zijn op het circuit, is deze Mustang GTD nog steeds straatlegaal! Ford is nog niet zeker hoeveel exemplaren het wilt bouwen, maar de productie zou beperkt moeten blijven en eind 2024 van start gaan, of misschien zelfs pas begin 2025. Ook de prijzen liggen nog niet helemaal vast, maar Ford kondigt alvast een vanafprijs aan van ongeveer 300.000 dollar!

(Bron : Vroom 08/2023)

• **Snelwegen: de verhoging van de snelheidslimiet krijgt navolging**

Voor eigenaars van elektrische auto's is het geen geheim: hoe sneller je rijdt, en zeker op langere trajecten, hoe sneller de batterij van je auto leeg zal zijn. In die context, en net nu er steeds meer EV's op onze wegen verschijnen, willen Italië en Tsjechië de wettelijke maximumsnelheid op bepaalde stukken van het snelwegennet verhogen. Een eerder paradoxale situatie.

In de Tsjechische republiek wil het parlement een nieuwe wet stemmen die het mogelijk maakt voor auto's om aan 150 km/u te rijden op de snelwegen, in plaats van de huidige 130 km/u. Die nieuwe maximumsnelheid zal in januari 2024 in voege treden op een aantal stukken van het plaatselijke snelwegennet. Net als in Duitsland hebben de Tsjechen beslist om in te zetten op het responsabiliseren van bestuurders en te rekenen op hun gezond verstand. Bij onze Oosterburen worden de verkeersveiligheidsstatistieken niet beïnvloed door de afwezigheid van een wettelijke maximumsnelheid.

Zuidelijker in Europa, in Italië, wil de minister van Transport in de regering van Giorgia Meloni dat voorbeeld volgen, met een maximumsnelheid van 150 km/u op zowat 1.500 km van het snelwegennetwerk in het land. Er is trouwens niets nieuw aan dat voorstel, want er wordt in het land al over gepraat sinds... 20 jaar! De maatregel moet nu enkel nog in de praktijk ingevoerd worden.

En in ons land? Hier zijn er geen plannen in die richting. In België blijft de maximumsnelheid op de snelweg dus 120 km/u, en gezien de erbarmelijke staat van onze wegen is dat misschien maar goed ook!

(Bron : Vroom 08/2023)

• **De helft van alle dodelijke snelwegongevallen vindt plaats in de buurt van een afrit**

Meer dan één op de twee dodelijke ongevallen op een snelweg in de periode 2021-2022 vond plaats in de buurt van een op- of afrit, aldus een persbericht van Vias.

"Van de slachtoffers die op de snelweg vallen, is één op de tien een voetganger. In België wordt meer dan een derde (38%) van de kilometers van alle voertuigen afgelegd op de autosnelweg.

Het risico op ongevallen is lager dan op de rest van het wegennet, maar de ernst van deze ongevallen is veel groter.

Er zijn 31 dodelijke slachtoffers per 1.000 ongevallen met lichamelijk letsel op de snelweg, drie tot vier keer meer dan in de bebouwde kom (9 dodelijke slachtoffers per 1.000 ongevallen)", aldus Vias. Voor deze analyse onderzocht het instituut 151 dodelijke snelwegongevallen waarbij 483 mensen betrokken waren in de periode 2021-2022.

Eén op de tien dodelijke ongevallen (10%) vond plaats op een op- of afrit en meer dan vier op de tien dodelijke ongevallen (44%) vonden plaats in de onmiddellijke nabijheid van deze op- of afrit.

Een vijfde van de dodelijke ongevallen (21%) gebeurde in het donker wanneer de verlichting aan was, en 13% wanneer het donker was en er geen straatverlichting was.

In de onderzochte periode vielen er gemiddeld 56 doden per 100 km snelweg. De snelwegen in Oost-Vlaanderen (73 doden per 100 km), Vlaams-Brabant (67 doden per 100 km), Henegouwen en Antwerpen (64 doden per 100 km in beide provincies) waren het dodelijkst.

Daarentegen blijken de wegen in de provincie Luxemburg het veiligst (28 doden per 100 km).

"Er gelden strenge snelheidsbeperkingen bij afritten van snelwegen en het is belangrijk dat weggebruikers zich hieraan houden", besluit Vias.

(Bron : VIAS/RTLinfo/ Belga 03/08/2023)

• De huidige evolutie van auto's, een risicofactor voor de verkeersveiligheid

De huidige trend om auto's zwaarder, hoger en krachtiger te maken "kan leiden tot een verkeersveiligheidssysteem met twee niveaus", aldus een onderzoek dat door het Vias instituut werd uitgevoerd. Terwijl passagiers in robuustere voertuigen steeds veiliger rijden, lopen kwetsbare weggebruikers en inzittenden van kleinere auto's steeds meer risico op ernstig of dodelijk letsel.

In de afgelopen twintig jaar zijn de eigenschappen van auto's aanzienlijk veranderd," legt Vias uit. Het gemiddelde gewicht van auto's is met bijna 30% toegenomen, het gemiddelde vermogen is met 60% omhoog gegaan en de gemiddelde hoogte van de motorkap is met 15% gestegen.

Bij een botsing tussen twee auto's waarvan de ene minstens twee keer zoveel weegt als de andere, lopen de inzittenden van het lichtere voertuig drie keer meer kans op ernstig letsel dan wanneer de twee voertuigen een vergelijkbare massa hebben, zo blijkt uit dit onderzoek dat tussen 2017 en 2021 werd uitgevoerd bij 300.000 auto-passagiers en kwetsbare weggebruikers.

Ook het risico op dodelijk letsel voor een voetganger of fietser die wordt aangereden door een auto waarvan de motorkap 10 cm hoger is dan gemiddeld, stijgt met 30%. De leeftijd van het voertuig speelt ook een rol: in vergelijking met een jonge auto (0-3 jaar) stijgt het risico op ernstig letsel voor inzittenden van een oude auto (12 jaar of ouder) met 60%.

Door al deze factoren vreest Vias voor het ontstaan van een "verkeersveiligheidssysteem met twee maten en twee gewichten". "Het is essentieel om deze stijging in te dijken, te evolueren naar een meer uniform wagenpark en kwetsbare weggebruikers beter te beschermen in geval van een botsing met auto's", besluit de organisatie.

(Bron : Vroom 07/2023)

• Opgesloten in bloedhete Tesla

Na meerdere meldingen van mensen die opgesloten zaten in hun Tesla door een batterijpanne, overweegt de Amerikaanse National Highway Transportation Safety Administration een terugroepactie voor verschillende modellen van het automerk.

Het zijn niet alleen de **lithium-ionbatterijen** die de aandrijving verzekeren, die voor problemen kunnen zorgen. Een elektrische auto heeft daarnaast ook een aparte 12-volt batterij die de stroom voorziet voor de boordfuncties, waaronder de verlichting, het dashboard en de bediening van de ramen en de deuren. Als die batterij leeg is, werken die functies niet meer. En dat kan al eens voor lastige situaties zorgen.

Scripps News meldt het voorval van de 73-jarige Rick Meggison die in de Amerikaanse staat Arizona 20 minuten vastzat in zijn Tesla Model Y in de extreme hitte nadat de batterij van de elektrische wagen was uitgevallen en daarmee ook alle systemen dienst weigerden, inclusief de ramen en deuren.

"Plots zat ik opgesloten in mijn eigen auto. De computer was uitgevallen, waardoor niets meer werkte. Nochtans was de aandrijfacu voldoende opgeladen, maar blijkbaar zat het probleem bij de 12-volt boordbatterij. Ten einde raad belde ik mijn zus en zij kreeg uiteindelijk de achterdeur ontgrendeld via de Tesla-app".

De National Highway Transportation Safety Administration (NHTSA), het Amerikaanse federale agentschap dat verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid, kreeg al tientallen gelijkaardige meldingen en overweegt daarom een terugroepactie af te dwingen voor de Tesla Model Y.

« Een Tesla is eigenlijk een computer op wielen die op een batterij werkt. En als die niet betrouwbaar is of als de gebruiker om de een of andere reden niet weet hoe hij een probleem met de batterij kan oplossen, dan ontstaan er inderdaad veiligheidsproblemen », verklaarde een veiligheidsexpert van NHTSA aan Scripps News.

Noteer dat er nochtans steeds een mogelijkheid is om een elektrische wagen manueel te ontgrendelen met een of andere hendel. Vooraan vind je die meestal naast de stoel. Deze procedure wordt ook beschreven in de handleiding van Tesla. Wel zou de handmatige ontgrendeling voor de passagiers moeilijker te vinden zijn, omdat ze onder een mat in het opbergvak van de achterdeur zit. In de handleiding van Tesla staat verder ook dat 'niet alle Model Y-voertuigen uitgerust zijn met een handmatige ontgrendeling voor de achterdeuren'.

NHTSA vermoedt dat veel bestuurders niet op de hoogte zijn van de procedures om de deuren handmatig te ontgrendelen, zodat "dit probleem moet worden aanzien als een potentiële bedreiging voor mensenlevens en een terugroepactie voor de Tesla Model Y omwille van deze redenen aangewezen is."

(Bron : Gocar 08/2023)

• De Mercedes EQS in 7 cijfers

De Mercedes EQS is een van de meest luxueuze, comfortabele en verst rijdende elektrische wagens op de markt. Het bewijs in 7 cijfers.



Het elektrische vlaggenschip van Mercedes is een imposante verschijning. Met zijn lengte van 5,22 m, breedte van 1,93 m, hoogte van 1,51 m en een wielbasis van 3,21 m is de prestigieuze EQS een echte luxelimousine, waarin je meer dan voldoende ruimte hebt!

De zitruimte voor de passagiers achterin is simpelweg royaal, maar daarbij wordt er geen laadruimte opgeofferd. Hoewel de 'motorkap' vooraan niet open kan, biedt de koffer achteraan wel 620 tot 1.700 liter aan ruimte. Een genereuze koffer die bovendien praktisch toegankelijk is dankzij de grote achterklep.

De EQS houdt echter ook voldoende ruimte over in zijn bodem om een flinke batterij te kunnen meevoeren.

Hij beschikt over een immense batterij van 108,4 kWh en een zeer gestroomlijnde carrosserie, met een luchtweerstandscoefficiënt van amper 0,20.

Het resultaat: de meest efficiënte EQS 450+ en zijn enkele motor van 265 kW (360 pk) op de achteras brengt een maximaal rijbereik van 740 km met zich mee!

Daarmee is het simpelweg een van de elektrische auto's met de grootste actieradius op de markt. En is de batterij plat, dan kan de Duitse luxeberline rekenen op een maximaal laadvermogen van 200 kW om van 10 tot 80% bij te laden op amper een halfuur tijd. Je moet dus niet vaak stoppen, en ook niet erg lang.

(Bron: Vroom 08/2023)

• **Staan Audi's binnenkort op Chinese platformen?**

Volgens Reuters zouden Audi en SAIC onderhandelen omdat Audi het platform wil kopen van de topsedan L7, die verkocht wordt onder het elektrische merk IM Motors (deel van de SAIC-groep).

Audi noch SAIC wil echter commentaar geven. Audi wil dit platform in handen krijgen om het te gebruiken voor zijn eigen grote elektrische auto's. De L7 sedan van SAIC is meer dan 5 meter lang en wordt aangedreven door twee elektromotoren (175 kW + 250 kW).

Je kunt je afvragen waarom Audi, dat altijd een voorvechter is geweest van nieuwe technologie (vandaar de slogan 'Voorsprong door techniek'), onderhandelt met Chinezen voor een cruciaal onderdeel zoals een platform, waar veel van afhangt. Het antwoord spreekt voor zich: de verkoop en de ontwikkeling van elektrische Audi's staat stil door talrijke problemen, vooral op het vlak van software.

Je moet namelijk weten dat de Volkswagen-groep momenteel in het slop zit. Het loopt vooral verkeerd bij de dochteronderneming Cariad, die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van de volgende generatie elektronische infrastructuur, waaronder programma's voor autonoom rijden. De problemen zijn zo groot dat alle modellen waarop de hoop gevestigd is, vertraging hebben opgelopen. Dat is het geval voor de Audi Q6 e-tron, maar ook voor de Porsche Macan. Ook Audi's Artemis-project voor een zelfrijdende auto op niveau 4 wordt mogelijk pas over enkele jaren werkelijkheid.

Door deze softwareproblemen is de lancering van het SSP-platform van de groep uitgesteld tot 2029. Voor Audi – en voor de andere merken – wordt het stilaan dringend. Verdere vertragingen in de ontwikkeling van elektrische auto's kunnen zware gevolgen hebben voor westerse fabrikanten, die nu al een achterstand hebben op hun concurrenten.

Audi probeert nu manieren te vinden om niet verder achterop te geraken. Zelfs als dat betekent dat het in zee moet gaan met Chinese fabrikanten. Dat zou een primeur zijn, want het merk met de vier ringen heeft nog nooit zijn toevlucht moeten zoeken tot een externe fabrikant. Tot nu toe gebruikte Audi het MEB-platform van de groep, terwijl het samen met Porsche ook een architectuur ontwikkelt (PPE, voor Premium Platform Electric) die vanaf 2024 gebruikt wordt. Als alles volgens plan verloopt...

Dit zegt veel over de druk op het merk Audi (en op de Volkswagen-groep in het algemeen). Bovenop de vertragingen is de Chinese verkoop van elektrische Audi's ingestort. Audi verkocht in het eerste kwartaal van 2023 maar 3.000 elektrische auto's in China, tegenover meer dan 21.000 exemplaren bij BMW en... meer dan 137.000 bij Tesla, dat een prijzenoorlog begon die nu gestreden is.

(Bron : Gocar 07/2023)

• De deuren zijn open: steeds meer constructeurs gebruiken Tesla's Superchargers

Tesla's beslissing om zijn eigen Supercharger-netwerk open te zetten voor andere automerken en de beslissing van die bedrijven om daarop in te gaan, zou een revolutie teweeg kunnen brengen in het EV-landschap, met meer gebruiksgemak en flexibiliteit voor EV-rijders. Die kunnen zich verheugen op gemakkelijkere lange trips zonder zich zorgen te maken over compatibiliteitsproblemen.

Tesla's Supercharger-netwerk werd aanvankelijk weggelachen als een wanhoopsdaad. Omdat de publieke infrastructuur achterliep, was de enige manier om zijn wagens aantrekkelijker te maken massaal investeren in eigen laadstations. Met duizenden Superchargers op strategische locaties over heel de wereld, heeft Tesla een uitgebreide laadinfrastructuur op poten gezet die de laadstress van zijn klanten aanzienlijk heeft verminderd. Gedurende een lange tijd was het Supercharger-netwerk exclusief voor Tesla's, waardoor andere EV-eigenaars dus geen toegang hadden tot deze gemakkelijke en efficiënte laadoplossing. In maart 2023 kondigde Tesla echter aan dat zijn Amerikaanse Supercharger-netwerk voor iedereen toegankelijk wordt. Sindsdien hebben heel wat grote merken aangekondigd dat ze willen meewerken en hun wagens compatibel maken met Tesla's eigen type laadkabel, die in Europa niet wordt gebruikt. Hier kunnen de laadstations van Tesla zonder aanpassingen gebruikt worden door andere elektrische wagens, sinds de Superchargers in Italië als eerste land werden opgesteld in november 2022.

Door zijn Supercharger-netwerk open te stellen, neemt Tesla een grote stap in de richting van het oplossen van een van de grootste struikelblokken voor de grootschalige adoptie van elektrische wagens – de compatibiliteit met de laadinfrastructuur. Hoe meer constructeurs hun wagens klaarmaken voor het gebruik van Tesla's Superchargers, hoe gemakkelijker en flexibeler het leven wordt voor EV-rijders. Lange roadtrips, die eerder nog een grote uitdaging waren door het gebrek aan laadmogelijkheden en de compatibiliteitsproblemen, zullen hierdoor toegankelijker en probleemlozer worden. Dit is vooral belangrijk omdat Tesla's Supercharger-netwerk een groot aantal snel-laadstations toevoegt aan de openbare laadinfrastructuur.

Een van de grootste uitdagingen in de transitie naar elektrische mobiliteit was tot nu toe de fragmentatie van de laadnetwerken. Dat zorgt voor laadstress en een beperkt aanbod voor EV-bestuurders. Tesla's beslissing om zijn Supercharger-netwerk open te stellen heeft als doel om dit probleem frontaal aan te pakken. Door andere automerken toegang te geven tot zijn laadinfrastructuur, zorgt Tesla voor meer samenwerking en zet het de industrie aan tot een gestandaardiseerde laadervaring. Deze stap heeft het potentieel om de overstap naar elektrische mobiliteit te versnellen door een meer uniforme en naadloze laadoplossing te bieden.

Naarmate meer automerken de toegang tot Tesla's Superchargers vergemakkelijken, zal de laadinfrastructuur aanzienlijk uitgebreid moeten worden. Er zijn al stemmen die spreken over een tekort aan laadmogelijkheden door het hoge aantal extra EV's die aan het netwerk worden toegevoegd. Tesla zal dus moeten investeren in nieuwe laadstations. En daar heeft het ook een reden voor. Deze investering in extra laadstations zal niet enkel in het voordeel van de pas toegelaten automerken spelen, maar ook in dat van de Tesla-eigenaars zelf.

Een uitgebreider laadnetwerk zorgt voor kortere wachttijden, minder opstoppen en neemt de druk weg van bestaande Superchargers, wat voor een consistent betrouwbare en efficiënte oplaadervaring zorgt voor alle EV-rijders.

Superchargers wereldwijd

+45.000

Superchargers
wereldwijd

5.000

Laadstations wereldwijd

1.000

Laadstations in Europa

+33%

Groei van het aantal
superchargers
wereldwijd per trimester

Hoewel het openstellen van het Supercharger-netwerk een cruciale stap is naar de standaardisering van de EV-laadinfrastructuur, zijn er nog steeds uitdagingen qua compatibiliteit en interoperabiliteit die moeten worden aangepakt. De samenwerking tussen Tesla en andere automerken zal voor een naadloze integratie zorgen, zodat alle EV's, ongeacht het merk of model, toegang kunnen krijgen tot en gebruik kunnen maken van de Supercharger-laadstations zonder beperkingen of moeilijkheden.

Voor de meeste spelers in de automarkt, zijn elektrische wagens gewoon auto's met een andere, elektrische aandrijflijn. Maar niet voor Tesla. Voor Tesla zijn elektrische wagens een volledig nieuwe manier om naar mobiliteit te kijken als deel van het globale energiesysteem. Als we rekening houden met Tesla's uitstap naar zonne-energie en thuisbatterijen, wordt de strategie duidelijk: Tesla verkoopt niet enkel auto's, het verkoopt ook een duurzame manier om onze energie te beheren. Nu meer automerken op dezelfde trein springen voor opladen, gaat de deur open voor Tesla om ook zijn energieoplossingen voor thuis uit te breiden naar een breder klantenbestand.

(Bron : Vroom 08/2023)

• Druiven als biobrandstof ?

Druivendraf kan nuttig zijn voor onze planeet.

ED95, bedoeld voor zware vrachtwagens (minder dan €1/L), is een biobrandstof die gemaakt is van 95% druivendraf en 5% minder CO2 uitstoot dan standaardbrandstof! In 2022 werd Excellium Racing 100, ook gemaakt van wijnbouwresten, geïntroduceerd op een aantal autosportevenementen.



• **Staan elektrische auto's er slecht voor?**

De overgang naar elektrische auto's is niet vlekkeloos verlopen. Zeker, met de strengere wetgeving en het vooruitzicht van een verkoopstop voor nieuwe auto's met verbrandingsmotoren in 2035, groeit de verkoop van elektrische auto's gestaag. 2023 is zelfs een bijzonder goed jaar voor elektrische auto's, met een marktaandeel in Europa van meer dan 15%, 5 procent hoger dan vorig jaar. Er worden nu zelfs meer nieuwe elektrische auto's verkocht dan dieselauto's.

Maar afgezien van deze schijnbare euforie is de situatie niet zo rooskleurig als je zou denken. De sector wordt geconfronteerd met signalen en trends die soms tegenstrijdig zijn, zoals het gespecialiseerde medium Automobile Propre aangeeft.

Feit is dat niet alle fabrikanten in hetzelfde schuitje zitten, vooral de westerse niet. Sommige modellen die hun carrière goed zijn begonnen, hebben het nu moeilijk, ook al is er vraag naar op de markt. Wiens schuld is dat? Of wat? Dat is een goede vraag die niemand op dit moment lijkt te kunnen beantwoorden. Kortom, we zitten midden in een schijnbare tegenstelling die, als hij doorgaat, wel eens zou kunnen betekenen dat veel fabrikanten hun elektrische voertuigen terugschroeven, wat de overgang des te meer zou vertragen.

Er kunnen een aantal voorbeelden worden aangehaald, en niet de minste. Ford bijvoorbeeld, dat al vroeg een zeer goede Mach-E lanceerde, zit nu in de problemen omdat het zijn auto's niet allemaal verkocht krijgt. Ford heeft momenteel een voorraad van 10.000 onverkochte exemplaren. Het is vooral in de VS waar de verkoop daalt, ondanks de royale subsidies van het land. Zo zijn er 21% minder Mach-E's verkocht in het tweede kwartaal van 2023. Een slechte tijd? We hopen het, ook al doet Ford niet mee aan de prijzenoorlog en kost een Tesla Model Y 47.970 euro, bijna 15.000 euro minder dan de Mach-E...

De Mach-E is niet de enige EV van Ford, dat ook met de F-150 Lightning een van de enige elektrische pick-ups op de markt aanbiedt. Maar ook dat was een ramp: hoewel pre-orders (je hoefde alleen maar 100 dollar te storten) een gigantisch succes waren, gaven veel kopers het op vanwege vertragingen in de productie.

Mercedes' eerste elektrische model, de EQC, die in 2019 met veel tamtam werd gelanceerd, is nu al uit productie wegens symbolische verkopen. Deze mislukking is ook te wijten aan enkele slechte technische keuzes: het oplaadvermogen van de boordladers: 7,4 kW in wisselstroom en slechts 110 kW in gelijkstroom.

Westerse autofabrikanten waren te laat om de elektrische auto te omarmen. Misschien waren ze te trots op hun verbrandingsmotoren en dachten ze dat hun lobbyisten de zaken wel konden vertragen. Audi overweegt, vanwege vertragingen bij zijn dochteronderneming voor softwareontwikkeling (Cariad), om zijn platforms (en waarschijnlijk ook een deel van de rest) te kopen bij de Chinese SAIC-groep.

Ook ondervinden zelfs technisch geavanceerde voertuigen moeilijkheden. Zoals de Porsche Taycan (die oplaadt met 270 kW, wat betekent dat hij in 22 minuten van 5 naar 80% laadt), die zijn verkoop in 2023 met 6% zal zien dalen waardoor het marktaandeel binnen het gamma afneemt (10,2% in plaats van 12,1% eerder). En dat is alleen nog maar voor Europa. In de Verenigde Staten is de verkoop van de Taycan gedaald met... -35% !



Hetzelfde geldt voor Volkswagen, dat een van de eerste Europese fabrikanten was die een radicale elektrische strategie invoerde in de nasleep van Dieselgate. Het elektrische gamma heeft het moeilijk, in het bijzonder de verkoop van de ID.4 die 30% onder de doelstellingen ligt. Deze situatie heeft Volkswagen zelfs gedwongen om de productie te verlagen. Waarom deze slechte prestaties? Volgens Volkswagen aarzelen klanten om over te schakelen op elektrische voertuigen.

Veel andere fabrikanten zijn ook ongerust. Een voorbeeld is Lucid, dat concurreert met Tesla en 18% van zijn personeel heeft moeten ontslaan. Met auto's die tussen de €100.000 en €200.000 kosten, is het bedrijfsmodel misschien niet het veiligste. En dat is nog niet alles: Vinfast, Lightyear, Faraday Future, Rivian, Sion en het Franse bedrijf Hopium zitten ook in de problemen of zijn al failliet gegaan, net als het Chinese Byton... Kortom, als de elektrische auto ooit (in de niet al te verre toekomst) zijn intrede zal doen, zal dat niet zonder een grote opschudding in de rangen van autofabrikanten zijn.

(Source : Gocar 22/07/2023)

What's on the web ?



Waarom elektrische auto's uitgerust zijn met speciale banden



Hoe ontstaan lithium branden en wat zijn de gevolgen?