

Editoriaal

De toenemende schaarste aan natuurlijke grondstoffen en de klimaatverandering zijn vandaag de twee grote mondiale uitdagingen voor het milieu en de automobiel-sector. Als reactie legt de Europese wetgever de autofabrikanten steeds strengere doelstellingen op voor de CO₂-uitstoot van voertuigen. Alles wat helpt om een paar kostbare grammen CO₂ per km weg te werken is daarom welgekomen, wat de bandenfabrikanten ertoe aanzet om oplossingen te vinden om de rolweerstand te verlagen en tegelijk dezelfde levensduur en wegligging te garanderen, zoals u op pagina 2 kan lezen. Met het oog op het jaar 2026 wanneer, uitgezonderd onverwachte gebeurtenissen, bedrijfsvoertuigen 100% elektrisch zullen moeten rijden, lijkt het ons ook interessant om de aandacht van de lezer te vestigen op een studie van ADAC over het werkelijke verbruik van deze voertuigen.

De redactie

Agenda

16/10/2020 – 13/12/2020

Mazda 100 Years
Autoworld

BIJSCHOLING

Het is sterk aanbevolen om regelmatig de website van het Instituut te raadplegen om zo op de hoogte te blijven van de annulering van opleidingen in het kader van COVID-19.



Woordje van de Voorzitter

Geachte Confraters,

De laatste Nieuwsbrief van het Instituut herinnerde ons terecht aan onze verplichting om voertuigen te melden die schade hebben opgelopen aan de in het Koninklijk Besluit van 1968 gedefinieerde veiligheidskenmerken, KB dat door iedereen gekend is!

Maar al te vaak ontvangen we nog foto's van voertuigen waarbij geen "Technische Keuring na Ongeval" werd gevraagd, ook al is er geen twijfel bij het zien van de foto's (bron IVO)!

Gelieve hier dus zeker de nodige aandacht aan te schenken.

Met betrekking tot de "Technische Totaal Verliezen" wordt ons opnieuw zeer vaak verzocht een advies te geven over zwaar beschadigde voertuigen waarvoor geen technisch totaal verlies werd uitgesproken ...

...terwijl op de foto's vaak genoeg vast te stellen is dat het voertuig nooit meer de weg op zal gaan!

Hoewel het hier niet om een criterium gaat dat opgenomen werd in de procedure, vraag ik u om hier zeker aandacht aan te besteden, vooral in het kader van de "W"- en "Y"-criteria!

Een aantal niet limitatieve voorbeelden:

- Is het redelijk om een voertuig waarvan het motorcompartiment en het begin van het passagierscompartiment volledig zijn uitgebrand, niet als "technisch totaal verlies" te beschouwen?
- Is het redelijk om een voertuig dat betrokken is geweest bij een kop-staartbotsing en dat "oopen geplooid" is, niet te beschouwen als een "technisch totaal verlies"?

Zodra de COVID-periode voorbij is, zullen we zeker de gelegenheid krijgen om het hier verder over te hebben.

Zorg goed voor jezelf en je naasten,

P. Sorel
Voorzitter.

What's on the web ?



Professor Gordon Murray, een emblematisch figuur in de wereld van de autosport en bedenker van de McLaren F1-superwagen uit 1993, heeft een nieuw exploit: de GMA T50 heeft drie zitplaatsen voorin, met de bestuurder in het midden. Hij doet het zonder aerodynamische aanhangsels, aangezien een turbine tussen de achterlichten de luchtstroom naar behoefte stuurt. Net als zijn illustere voorouder krijgt hij een natuurlijk aangezogen V12, maar deze keer met een speciale motor, een 3,9-liter Cosworth die tot meer dan 12.000 toeren per minuut stijgt en 663 pk levert!

Nieuws

« Enliten » technologie



Bridgestone kondigt de lancering aan van Enliten, een nieuwe en innovatieve technologie voor lichtgewicht banden. Deze technologie vermindert de rolweerstand van een band tot 20% en resulteert zo in lager brandstofverbruik en minder CO₂-uitstoot van de auto. Ze maakt het mogelijk banden 10% lichter te maken zonder dat dit een impact heeft voor de levensduur. Enliten verbetert bovendien de handling en stabiliteit van het voertuig en vergroot daarmee het rijplezier. Na de recente aankondiging dat de Enliten-Technologie voor het eerst werd geïntroduceerd op de Volkswagen ID.3 is dit weer een belangrijke stap in het lange termijn partnerschap tussen Bridgestone en Volkswagen.

Effectief verbruik van elektrische voertuigen

De verbruiksinformatie die wordt weergegeven op de boordcomputer van een elektrisch voertuig, komt overeen met de stroom die uit de accu komt om de motor(en) van stroom te voorzien. Wat de gebruiker echter niet weet, is dat een deel van de stroom die door de ingebouwde lader stroomt en vervolgens wordt opgeslagen in de accu "lekt" door het Joule-effect. Om het totale verbruik van een elektrisch voertuig te kennen, moet de gebruiker dus ook worden ingelicht over de hoeveelheid elektriciteit waarvoor hij betaalt, maar die niet door de boordcomputer wordt weergegeven. ADAC, de Duitse automobielvereniging, heeft dus het totale verbruik bij een lading vergeleken met het verbruik dat door de boordcomputer van 15 voertuigen wordt weergegeven en heeft vastgesteld dat de cijfers 10 tot 25% verschillen. Hierbij is de Tesla Model 3 LR (24,9% verlies) koploper, terwijl de KIA e-Niro 64 kWh, die onder de grens van de 10% (9,9%) blijft, het best presteert. ADAC vraagt de fabrikanten daarom hun klanten te informeren over het verliespercentage in de technische gegevens.



Kort nieuws...

- De Bugatti Type 59 sportwagen uit 1934, die met René Dreyfus aan het stuur Spa Grand Prix won en die later door Bugatti werd omgebouwd tot een wegversie voor Leopold III, werd verkocht voor 10,7 miljoen.
- Peugeot laat de steigerende leeuw links liggen en komt vanaf 2021 terug tot wat we in vervlogen tijden gewoon waren.
- De ESP van Bosch is 25 jaar oud. Het systeem werd uitgevonden door de Nederlander Anton Van Zanten en werd gepopulariseerd nadat de Mercedes A-Klasse in 1997 tijdens de testritten in Zweden kantelde.



Dagen H



Op 3 september 1967 om 5 uur 's morgens veranderden de Zweden massaal van kant op de baan. Tot dan reden ze aan de linkerzijde zoals in Engeland, om vervolgens de rechterkant te kiezen. Hoewel er tot 3 september 1967 aan de linkerkant van de baan werd gereden in Zweden, hadden de meeste auto's hun stuur aan de rechterzijde, wat uiteraard voor gevaarlijke (inhaal)situaties zorgde. Bovendien reden ze in de buurlanden Noorwegen en Finland rechts, wat de situatie nog ingewikkelder maakte. In 1955 had 85% van de bevolking weliswaar voor het behoud van "links rijden" gestemd tijdens een referendum, maar dat was zonder het parlement gerekend. In mei 1963 werd beslist dat iedereen voortaan rechts moest aanhouden, als reactie op de groei van het Zweedse wagenpark.



"Högertrafik" is Zweeds voor "rechts verkeer". Op 3 september 1967, precies om 5 uur 's morgens, werd Dagen H (H-Day) geïntroduceerd. Dat was het moment waarop het verkeer van kant veranderde. Uiteraard waren daar tal van aanpassingen voor nodig. Duizenden nieuwe verkeersborden werden geïnstalleerd, de wegmarkering veranderde van kleur en richting, bussen werden vervangen omdat hun deuren aan de verkeerde kant stonden enzovoort. Om de overgang vlot te doen verlopen, was rondrijden gedurende enkele uren verboden.

Op die bewuste dag zouden er geen dodelijke slachtoffers gevallen zijn in het Zweedse verkeer, ook al werden 125 schadegevallen geregistreerd. Veel oudere chauffeurs hadden zelfs besloten om hun wagen voorgoed aan de kant te zetten. Na 'Dagen H' zou het aantal ongevallen op Zweedse wegen ook tijdelijk afnemen (toch voor enkele jaren) dankzij de "overdreven" voorzichtigheid van automobilisten die zich fors moesten aanpassen. Ook leuk om te weten: op 26 mei 1968 om 6 uur 's ochtends ging ook IJsland overstap (H-Dagurinn). Er werd toen één enkel verkeersslachtoffer gemeld: een jongen die zijn been brak tijdens een fietsrit ...

Wie is in fout? Wie is in zijn recht?



Deze fotomontage illustreert het gevaar voor motorrijders om te scherp te draaien op bergwegen met beperkt zicht.

Hoewel de bus en de motor op hun respectievelijke rijstroken rijden, zonder over de middenlijn te komen, is een ongeval onvermijdelijk.

Winter is coming

Als u deze winter brandhout nodig hebt, kunt u het thuis laten bezorgen door de "patron" achter het stuur van zijn Citroën U23. Maar liefst voor het vallen van de avond want de linker koplamp werkt niet meer zo goed.

