



## Editoriaal

Met de Covid-19-crisis maakt ons beroep een ongekende periode van beroering door. Op slechts enkele jaren tijd hebben we al te maken gehad met de daling van het aantal ongevallen als gevolg van een steeds veiliger verkeer en de technologische vooruitgang in voertuigen.

Door de invoering van Smart Expertises voor de afhandeling van kleinere schadegevallen zijn de meeste opdrachten die ons worden toevertrouwd veel moeilijker dan in het verleden: meer technische dossiers, geschillen, inspecties en zelfs bijstand.

Dit veranderlijk paradigma voor ons beroep, des te meer in de huidige context, verplicht ons om onze vaardigheden te versterken en ons aan te passen door deze beperkingen om te zetten in nieuwe kansen. Deze reflectie, en de implementatie van een managementsysteem met een welomschreven strategie die door telewerk wordt opgelegd en de reële financiële problemen als gevolg van deze crisis, betekenen dat er een pre- en een post-COVID tijdperk zal zijn.

Naast de gebruikelijke goede wensen voor u en uw familie, spreken we de hoop uit dat we er in 2021 allemaal iets uit geleerd zullen hebben.

Wij wensen u alvast een gelukkig nieuwjaar en een goede gezondheid!

De redactie



## Woordje van de Voorzitter

De eindejaarsperiode is altijd de gelegenheid om wensen uit te brengen!

Onze ondernemingen werden hard getroffen door de COVID-19-crisis, net als onze hele sector!

Wij horen alom dat de tarieven voor 2021 zullen worden aangepast om het voortbestaan van de ondernemingen te waarborgen ...

Voor onze expertisesector, zullen we nooit meer dezelfde volumes hebben als in het verleden, het draagvlak van onze tarieven was gebaseerd op volumes en het feit dat hierbij veel dossiers werden afgesloten na één enkel bezoek!

De evolutie van de digitale middelen mag ons er niet toe aanzetten om de kwaliteit van onze diensten te verlagen door het aanbieden of aanvaarden van goedkope of onredelijke tarieven, vooral wanneer we vaststellen dat de dossiers die ons nog worden toevertrouwd delicaat zijn en meer werk vereisen, ook al kan een eerste benadering via digitale middelen gebeuren!

We weten allemaal dat de nuttige Expertise op afstand, zijn grenzen heeft!

De Expert moet zijn toegevoegde waarde behouden voor het respect van zijn opdrachtgever en de garantie van de kwaliteit van de dienstverlening voor de consument!

De meerderheid van onze opdrachtgevers verzekeraars is zich daar terecht van bewust en voert een gerechtvaardigd, verantwoord toezicht uit.

Concurrentie moet haar grenzen hebben, die overigens zijn vastgelegd in de wet ter organisatie van ons beroep!

Laten we erop inzetten dat eenieder : klanten en experts zich hiervan bewust zijn.

UPEX heeft altijd verdedigd wat eerlijk is en zal dit altijd blijven doen met respect voor elke marktpeler!

Fijne feestdagen voor iedereen,  
Zorg goed voor jezelf en de anderen,  
Onze beste wensen voor 2021

P. Sorel  
Voorzitter UPEX



## Nationaal Nieuws

Sinds maart 2020 wordt de organisatie van de maandelijkse bijeenkomsten van de "Directieraad" en de "Beheerraad" op verschillende manieren verstoord door de veranderende "COVID"-beperkingen met betrekking tot de maatregelen die van toepassing zijn op onze vergaderingen.

Zo werden er tweemaal, van zodra dit toegelaten was, en vanwege de beperkingen tot 10 deelnemers, beperkte Directieraden gehouden (of "Beheerraden uitgebreid tot alle regionale voorzitters"); In tussentijd werden alle dringende zaken, in overleg met de beheerders, per e-mail behandeld; In november 2020 werden de twee gebruikelijke bijeenkomsten gehouden via "videoconferentie"; hetzelfde geldt voor de bijeenkomsten van december 2020; In 2021 zal de te gebruiken formule worden beoordeeld op basis van de evolutie van de situatie en de eisen van de overheid op het gebied van gezondheid.





## Nieuws van de F.I.E.A.

De newsletter van de F.I.E.A. is verschenen op [www.fiea.org](http://www.fiea.org)

De federatie telt nu 7475 leden in 18 landen. CIEAMI (de Ivoriaanse vereniging) bereidt in samenwerking met 13 andere Afrikaanse landen ten zuiden van de Sahara een erkend expertisediploma voor. CAAEA (De Cypriotische vereniging) vernieuwt haar bestuur in januari 2021. In Turkije zal de pandemie de ontwikkeling van de wetgeving met betrekking tot expertise op afstand hebben bespoedigd.

Anderzijds, werd naar aanleiding van een vergadering van de Europese Commissie voor mobiliteit, waarvoor wij waren uitgenodigd, een "duurzame en intelligente mobiliteitsstrategie" aangenomen. Deze is gericht op een fundamentele transformatie van het vervoer in Europa. Deze strategie legt de basis voor de manier waarop het vervoerssysteem van de EU zijn groene en digitale transformatie kan verwezenlijken en beter bestand kan zijn tegen een toekomstige crises. Het resultaat is een vermindering van 90% van de uitstoot tegen 2050 door middel van een intelligent, concurrerend, veilig, toegankelijk en betaalbaar transportsysteem. De communicatie, een actieplan en een werkdocument van de medewerkers vindt u [hier](#). Wat de verkeersveiligheid betreft, bevestigt de strategie de doelstellingen en plannen van het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 en bevat zij een tijdschema voor belangrijke komende initiatieven, waaronder de herziening van de rijbewijsrichtlijnen en het kader voor technische keuringen. Het actieplan verwijst - onder meer - ook naar richtsnoeren inzake micromobiliteit, toegang tot onboard autogegevens en een mogelijke uitbreiding van eCall.

## What's on the web



*Deze zeer complete website catalogiseert de nummerplaten die wereldwijd in omloop zijn en waren. Het is leuk om te zien hoe de Belgische platen in de loop van de decennia zijn geëvolueerd.*

## Nieuws

### Immotive Ingear

De Canadese automobielleverancier Immotive heeft zijn gepatenteerde Ingear tweeversnellingsbak gelanceerd. De Ingear is uitgevonden en ontworpen voor de volgende generatie elektrische voertuigen en heeft een eenvoudig en duurzaam ontwerp dat een efficiëntere aandrijflijn mogelijk maakt, met een groter bereik, tegen lagere kosten.

Gebruikelijk zijn er twee reductietandwielen tussen de elektromotor en de wielen, waarbij de motor ongeveer negen keer draait voor elke omwenteling van de wielen. De Ingear vervangt de tweede tandwielreductie door een continue kettingaandrijving die bij het schakelen in grootte verandert.

Om te schakelen stuurt een actuator de tandwielsegmenten op hun plaats tijdens een enkele omwenteling van de wielen, waardoor de overbrengingsverhouding effectief wordt verhoogd of verlaagd. De gepatenteerde geometrie van de Ingear houdt de motor en de wielen synchroon, waardoor een continue koppelstroom tijdens het schakelproces mogelijk is. Het schakelen kan in slechts 19 milliseconden worden voltooid.



Voor meer informatie over de werking van de Ingear, [klik hier](#). [Hier](#) vindt u nog meer informatie.

Voordelen van het systeem :

- Er is geen koppeling
- Er is geen hogedrukpomp nodig
- Het maakt gebruik van kogellagers in plaats van rollagers, aangezien er geen axiale belasting wordt gegenereerd door het ketting/tandwiel systeem.
- Er zijn geen rolcontactverliezen
- Er wordt geen warmte gegenereerd
- Het biedt een ononderbroken koppeloverdracht
- Het biedt snelle en coherente schakeling
- Het verplaatst de axiale segmenten enkel wanneer deze niet in contact zijn met de ketting en er is dus weinig kracht nodig





## Kort nieuws...

- Om de weerspannigen te kunnen bestraffen is Nederland begonnen met het installeren van camera's die automobilisten opsporen die hun smartphone gebruiken tijdens het rijden. Deze camera's maken een foto van het kenteken van het voertuig en van de handen van de bestuurder.
- Zweden test de eerste weg met laadvoorzieningen via inductie op het eiland Gotland. Het e-voertuig laadt, met andere woorden, zijn batterijen door kilometers op te slokken.
- Hoewel de WLTP-norm in ons land al sinds 2018 in gebruik is, is de NEDC nog steeds van kracht. Tegen 2021 zou er normaal gesproken een definitieve keuze worden gemaakt, maar door het gebrek aan een regering en de COVID-19-crisis werd er nog geen beslissing genomen!
- Daimler en Geely zullen vanaf 2024 samen honderdduizenden benzinemotoren produceren. De ontwikkeling van de mechaniek zal plaatsvinden bij Daimler, terwijl de productie ervan in China zal worden verzorgd door Geely, die al de helft van de aandelen van Smart heeft overgenomen.
- Het Verenigd Koninkrijk zal de verkoop van traditionele nieuwe auto's - benzine of diesel - vanaf 2030 verbieden. Voor de verkoop van hybride voertuigen geldt een overgangperiode tot 2035.
- De Europese autofabrikanten hadden voor de inwerkingtreding van de nieuwe Euro 6d ISC-FCM-norm om een uitstel van zes maanden gevraagd in het kader van de COVID-19-crisis om de voertuigen te kunnen verkopen die niet aan deze nieuwe norm voldoen en dus na 1 januari aanstaande niet meer in Europa mogen verkocht worden. Het verzoek werd echter door de Europese Commissie afgewezen. Het gaat hier om 600.000 auto's.
- Volgens het adviesbureau Jato Dynamics werden in september laatstleden in Europa 327.800 hybride en elektrische voertuigen ingeschreven, wat neerkomt op een marktaandeel van 25,3%. Dit is historisch, voor diesel is dit immers 24,8%.
- Hieronder vindt u de top 6 van bedrijfswagenverkoop voor de eerste 6 maanden van het jaar :
  1. Mercedes A Klasse
  2. BMW serie 3
  3. VW Golf
  4. Fiat 500
  5. Volvo XC40
  6. Skoda Octavia
- Bij Tesla Model 3 auto's gebouwd tussen 2017 en mei 2019 kan de achterbumper loskomen als er door een grote plas wordt gereden. Het merk heeft een terugroepcampagne gelanceerd.
- Vanaf 2021 zullen 15 Afrikaanse landen onze oude afgedankte auto's en bestelwagens niet langer zomaar accepteren. Het doel van dit manoeuvre is uiteraard om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierbij wordt de Euro 4-norm als minimum gehanteerd en mogen de voertuigen niet ouder zijn dan 10 jaar.
- Het Brussels Gewest stapt over op de 30 km/u. De politie zal vanaf 1 januari 2021 controles uitvoeren. Het aantal vaste flitspalen (momenteel 90 op gewestwegen) zal binnen 3 jaar toenemen tot ongeveer 150 en dit zowel op gewestwegen als op gemeentelijke wegen.





## Oryzite



Wereldwijd wordt elk jaar meer dan 700 miljoen ton rijst geoogst. Twintig procent van deze hoeveelheid – 140 miljoen ton – is rijstkaf. Afval, dat grotendeels wordt vernietigd. Bij Algan Composites in Barcelona is gezocht naar alternatieve toepassingen van dit rijstkaf. Dit heeft geresulteerd in Oryzite, een grondstof die verwerkt kan worden in thermohardende kunststoffen. Met Oryzite kan de hoeveelheid kunststoffen worden teruggedrongen. Momenteel worden strenge materiaal- en kwaliteitstests uitgevoerd met interieurdelen van de SEAT Leon waarin Oryzite is verwerkt. Voorbeelden zijn de dubbele laadvloer van de kofferruimte, de afwerking van de achterklep en het plafondpaneel. Optisch vertonen deze onderdelen geen enkel verschil met de componenten die volgens de standaard methode zijn geproduceerd. Een belangrijk voordeel is dat de nieuwe componenten veel lichter zijn, waardoor het gewicht van de auto omlaag gaat en de CO2-voetafdruk wordt gereduceerd.



- Wat doe je voor de kost?
- Monteur bij Citroën
- Ik had het moeten weten...

