Periodiek magazine van J&T Autolease - NR 37

APRIL 2017

Automotions

MADE IN BELGIUM

Racing Steel

Als het echt authentiek moet zijn…

IN DIT NUMMER

DOSSIER ALTERNATIEVE AANDRIJVINGEN
Dagen zonder diesel

TESTIMONIAL
Mercedes-Benz E-Klasse Break: salon op wielen

KLANT IN DE KIJKER
EWS Group glanst in verscheidenheid

J&T AUTOLEASE

www.jentautolease.be

PRESTATIEGERICHT
IN ELK DETAIL
ALFA ROMEO GIULIA
WWW.ALFAROMEO.BE
V.U. : Yann Chabert. Adverteerder : FCA Belgium N.V., Jules Cockxstraat 12a, 1160 Brussel. RPR Brussel. KBO BTW : 0400.354.731. IBAN FCAB : BE 86 4829 0250 6150. Milieuinformatie : [KB 19/03/2004] : www.alfaromeo.be. Neem contact op met uw lokale Alfa Romeo dealer voor meer informatie. Foto ter illustratie en niet contractueel..
4,2-8,5 L/100 KM
99-198 G CO2/KM
GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.
FCA | FLEET & BUSINESS
La meccanica delle emozioni
ALFA ROMEO

IN DIT NUMMER

4 News
J&T Autolease actueel

8 Dossier alternatieve aandrijvingen
Dagen zonder diesel

12 Klant in de kijker
EWS Group glanst in verscheidenheid

14 Made in Belgium
Racing Steel
Als het echt authentiek moet zijn

16 Testimonial
Mercedes-Benz E-Klasse Break
Salon op wielen

20 Retromotions
De 'Bobby Ewing-SL' van Frank Mathues

22 Auto
De (r)evolutie van in-car audiosystemen

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
J&T Autolease nv
Noordersingel 19 • B - 2140 Antwerpen
tel. +32 (0)3 544 29 00 • fax +32 (0)3 544 29 01
info@jentautolease.be • jentautolease.be

VERANTWOORDELIJKE RECLAMEWERVING
Effective Media
tel. +32 (0)2 467 61 57 • gsm +32 (0)498 12 01 01
nancy.gryson@effectivemedia.be

CREATIE
Effective Media
Anne Claes • Gregory Livis • Philip De Paepe •
Kristof Winckelmans • Julien Libioul
info@effectivemedia.be • effectivemedia.be

Edito

Beste lezer,

Ik ben blij dat ik dit edito mag openen met heuglijk nieuws: de J&T Autolease-familie is zonet flink uitgebreid. We hebben immers net voor het in druk gaan Leasense overgenomen, wat betekent dat we in één klap een vloot van bijna 12.000 voertuigen beheren. Meer daarover in een volgend nummer van Automotions, maar ondertussen heten we de klanten van Leasense van harte welkom!

Misschien maakt het deel uit van de tijdsgeest maar het is tegenwoordig heel trendy om uitdagingen "zonder" aan te nemen: een maand zonder alcohol, een maand zonder vlees. Een trend die wij een eigen twist geven: wat had u gedacht van een "looptijd zonder zorgen"? Bij J&T Autolease gaan we er immers prat op dat we de extra mile gaan door onze klanten geen standaardoplossingen aan te bieden. Daar is ook een logische reden voor: geen enkele klant is dezelfde, dus dokteren we liever iets uit dat meer aanvoelt als een maatpak dan een pret-à-porter. Zo hebt u altijd gemoedsrust.

Een service op maat betekent ook dat we proactief meedenken over wat de beste keuzes zijn voor uw wagenpark. Daarom in deze Automotions een artikel met de welluidende naam "Dagen zonder diesel". De zelfontbrander was de afgelopen jaren alleenheerser in de leasingwereld. Maar daar komt nu stilaan verandering in omdat het aanbod van alternatieven steeds gediversifieerder is. En misschien is één van die alternatieven wel geschikt voor uw vloot. Daarom zetten we alles voor u op een rijtje: van volledig elektrisch tot CNG. Leerrijk en bovendien goed voor het milieu.
Naar goede gewoonte, zetten we ook een trouwe klant in de kijker. Deze keer is dat EWS Group, gespecialiseerd in ongediertebestrijding, begassingen, gasmetingen, ventilaties en biobehandelingen van goederen in opslag. Een business waar veelzijdigheid dus van pas kan komen.
Afgelopen weken mochten enkele van onze bestuurders plaatsnemen achter het stuur van een nieuwe Mercedes-Benz E-Klasse. Een topper in zijn segment die al zo autonoom is dat je eigenlijk het stuur kan loslaten. Niet dat we dat aangemoedigd hebben! Lees vooral wat ons testpubliek vond van deze indrukwekkende brok Duitse technologie.

En ook de nostalgische noot in dit nummer komt van het merk met de ster. We vonden een eigenaar van een Mercedes-Benz W107, een roadster met flair. En omdat we niet vies zijn van een beetje kunst, nemen we u mee in de wondere wereld van Racing Steel: vintage met een vleugje motorolie!

Ik wens u veel leesplezier!

Jan Deknuydt
Algemeen directeur

J&T AUTOLEASE

Van Day: Nissan en J&T Autolease in de schijnwerpers

Nissan is niet enkel hoofdsponsor van de Champions League voetbal, veel belangrijker voor ons is dat de Japanse autobouwer samen met Transportmedia en J&T Autolease de vierde editie van de Van Day organiseerde eind 2016. En dat bleek het ideale moment te zijn om aan fleetowners de nieuwe NV300 voor te stellen.

De Van Day is intussen uitgegroeid tot wellicht het meest gerenommeerde event binnen de sector van lichte bedrijfsvoertuigen. Tijdens deze dag worden er traditiegetrouw allerlei ervaringen uitgewisseld onder een select publiek van professionele fleetowners. Niet alleen stonden er heel wat testritten op het programma, ook aan animatie werd wederom gedacht. Afsluiten gebeurde zoals altijd met een uitgebreid diner waar werd nagekaart over de dag.
Elke editie vormt de Van Day weer het ideale recept om fleetowners kennis te laten maken met een breed gamma van lichte bedrijfsvoertuigen. Nissan zag zijn aandeel in de markt van lichte bedrijfsvoertuigen fors stijgen in de afgelopen jaren. Op een jaar tijd gingen de verkoopcijfers bijvoorbeeld met 40% omhoog. En met de lancering van de nieuwe NV300 zal dat aantal alleen maar blijven groeien. De verwachtingen bij Nissan liggen dan ook erg hoog: "We willen met de Van Day zowel bestaande als potentiële klanten kennis laten maken met onze NV300, het model dat ons gamma LCV's fors zal versterken", vertelde Leasing Manager bij Nissan Belux Peter Colman.
"Ook voor J&T Autolease is deze Van Day een enorm belangrijke afspraak", voegde J&T Autolease LCV Manager Patrick Jaspers hieraan toe. "Wij streven ernaar om constant op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen en de innovaties op de LCV-markt. Niet enkel voor onszelf, maar vooral om onze klanten te kunnen helpen en adviseren in hun keuze voor het beste voertuig in functie van hun bedrijfsactiviteiten."
De aanwezige vlootverantwoordelijken waren unaniem enthousiast en kijken nu al uit naar de volgende editie. Die staat naar goede traditie binnenkort op de agenda.

J&T Autolease ontvangt diploma Trends Gazelle 2017

Uw leasemaatschappij J&T Autolease mag zich trots 'Grote Gazelle' noemen. Deze titel, die J&T Autolease begin maart van het magazine Trends ontving, krijg je niet zomaar.

In de lijst van de Trends Gazellen prijken de bedrijven die het snelst groeien, per provincie. Enkel de 100 snelste groeiers bij de grote bedrijven, de categorie waar J&T Autolease omwille van haar omzet in meespeelt (+10 miljoen € in 2011), mogen zich per provincie 'Grote Gazelle' noemen. De 75 snelste groeiers bij de middelgrote bedrijven worden de Middelgrote Gazellen en de 50 snelste groeiers bij de kleine bedrijven zijn de Kleine Gazellen.
Deze groei wordt bekeken over vijf jaar. Voor deze editie van de Trends Gazellen werd het jaar 2015 vergeleken met 2011. In de analyse van die groei spelen 3 variabelen mee: de omzet, het personeelsbestand en de cashflow, zowel in absolute als procentuele termen. Dat geeft zes deelrangschikkingen. De plaatsen op elk van die deelrangschikkingen tellen we op, wat de eindscore oplevert. Deze eindscore bepaalt de plaats in de eindrangschikking, waar J&T Autolease trots prijkt op de 92ste plaats.
"Het is geen kleine verdienste om die titel te krijgen. Antwerpen is door zijn intense economische activiteit een zeer concurrentiele provincie. Bovendien staan er heel wat bedrijven in de lijst die wel een hoofdzetel hebben in de provincie, maar franchises daarbuiten. Hun activiteiten zijn doorgaans ook breder. Sommigen zijn zowel actief in de B2B- als de B2C-markt en andere exporteren massaal. J&T Autolease verdient zijn plaats in deze lijst met één activiteit en dat is toch iets waar we bijzonder trots op mogen zijn", zegt Algemeen Directeur Jan Deknuydt.

FORD MOTOR COMPANY PRESENTEERT

VIGNALE

ONS PREMIUM GAMMA: FORD S-MAX VIGNALE EN FORD MONDEO VIGNALE
NU BESCHIKBAAR. ONTDEK MEER OP VIGNALE.NL.FORD.BE

FORD **S-MAX VIGNALE**

netto VAA[1] vanaf	L/100 KM vanaf	CO_2 vanaf
€ 152,66	5,0	129

FORD **MONDEO VIGNALE**

netto VAA[2] vanaf	L/100 KM vanaf	CO_2 vanaf
€ 109,81	4,3	112

SEARCH **FORD VIGNALE**

Ford
Go Further

S-MAX VIGNALE: 5,0-7,9 L/100 KM. 129-180 G/KM CO_2.
MONDEO VIGNALE: 4,3-7,6 L/100 KM. 112-176 G/KM CO_2.

Verbruik en uitstoot geldig voor de uitvoering met banden zoals beschreven in de standaarduitrusting. Optionele banden kunnen een andere CO_2-uitstoot en verbruik tot gevolg hebben. Meer informatie bij uw Ford-verdeler. Voor meer inlichtingen, raadpleeg www.nl.ford.be/FleetEnLeasing. (1) Berekend op Ford S-Max Vignale 1.5 EcoBoost - 160 pk. (2) Berekend op Ford Mondeo Vignale 2.0 TDCi - 150 pk. De berekening van het maandelijkse nettovoordeel van Alle Aard gebeurt op basis van het hoogste tarief in de bedrijfsvoorheffing: 53,5%. Deze info is louter informatief en Ford Motor Company Belgium NV kan in geen enkel geval aansprakelijk gesteld worden in geval van enig verschil tussen het vermelde Voordeel en het uiteindelijk bekomen Voordeel. De afgebeelde wagens wijken af van de werkelijke specificaties. Ford Vignale exclusief verkrijgbaar in de FordStores. Geef voorrang aan veiligheid. Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.nl.ford.be/milieu.
ford.be

J&T Autolease trapt op gepaste wijze Autosalon af

Wat net zoals de Van Day een goede jaarlijkse gewoonte is geworden, is ook het ontbijt dat J&T Autolease organiseert om het Autosalon in Brussel af te trappen.

Opnieuw was Club News aan het Koning Boudewijnstadion het decor voor deze uitmuntende gelegenheid om te networken onder klanten van J&T Autolease. Na een royaal ontbijt nam Jan Deknuydt, managing director van J&T Autolease, het woord. Hij had het over de waarden van J&T Autolease, de uitmuntende cijfers van 2016 en de doelstellingen voor 2017. Na afloop van zijn kort en bondig woordje, nam hij de tijd om met iedereen het glas te heffen op het nieuwe jaar. Een jaar dat trouwens excellent van start is gegaan met in de eerste twee maanden een stijging van 3.41%.

Schadeafdeling J&T Autolease krijgt versterking

Een groeiende vloot heeft zo ook zijn gevolgen voor de schadeafdeling. Daarom besliste J&T Autolease om deze afdeling eind vorig jaar te versterken met Serina Forster.

"Eind december heb ik het insurance & damage department vervoegd. Daar wordt het schadebeheer van alle leasingwagens van A tot Z opgevolgd", vertelt de nieuwe kracht bij J&T Autolease. "Dat gaat van schadedossiers openen, de hersteller uitkiezen, de bestuurders op de hoogte houden van het herstelproces, dossiers afsluiten, factureren en dergelijke. Een erg veelzijdige job als je het mij vraagt." Voor Serina Forster is de leasingsector, en meer bepaald de overstap naar J&T Autolease, geen stap in het duister. "Ik werkte voordien bij het expertisekantoor waar J&T Autolease mee samenwerkt. Toen ik hoorde dat er een functie bij kwam bij deze leasemaatschappij heb ik me dan ook kandidaat gesteld. Het was eens iets anders, maar toch wist ik waar ik me aan kon verwachten, aangezien ik al vaak met J&T Autolease in contact was geweest."

En of de overstap haar bevalt. "Ik ben in een topteam beland met heel leuke directe collega's. Maar bovenal is de sfeer die heerst bij J&T Autolease heel opzwepend. De drive zit erin, bij elke medewerker, en dat werkt aanstekelijk. We zijn een bedrijf in groei en daar zie ik de komende jaren absoluut geen verandering in komen, integendeel! Uiteraard werk ik daar graag aan mee", besluit Serina Forster.

Mercedes Vans verkozen tot Most Loved Van 2017

Het Salon voor Lichte Bedrijfsvoertuigen in Brussel, dat begin januari plaatsvond, werd afgesloten met de allereerste verkiezing van 'Most Loved Van', een initiatief van Febiac en Transportmedia. Mercedes-Benz slaagde erin deze unieke erkenning op te strijken. Het bestelwagengamma van het merk met de ster omvat de Citan, de Vito en de Sprinter in alle ombouwmogelijkheden.

Voor deze verkiezing werden professionals een maand lang uitgenodigd om online te stemmen op hun favoriete bestelwagenmerk. De deelnemers hadden trouwens ook wat te winnen... Diegene die het winnende merk raadde en er qua aantal stemmen het dichtst bij zat, won een tegoedbon van maar liefst 15.000 euro voor de aankoop van een gloednieuwe bestelwagen van de allereerste winnaar van deze verkiezing.

RUIMTE VOOR AMBITIE

DE NIEUWE TIPO STATION WAGON

TIPO STATION WAGON EASY BUSINESS VANAF **€18.041** EXCL. BTW[1]

Met zijn elegante en tegelijk sportieve lijnen is de Fiat Tipo Station Wagon ongelooflijk ruim en veelzijdig. Naast ruimte voor ambitie beschikt hij over een standaarduitrusting die de zakelijke bestuurder een maximale functionaliteit en stijl biedt. Dankzij het ECO-pack[2], waarmee de CO_2-uistoot wordt verlaagd naar slechts 89g/km, is hij bovendien zeer milieuvriendelijk.

EASY BUSINESS' BELANGRIJKSTE OPTIES:

- Uconnect™ LIVE 5" met Bluetooth en Navigatiesysteem
- Parkeersensoren achter
- Cruise Control
- Metaalkleur
- Start & Stop Systeem
- 16" Lichtmetalen velgen
- Middenarmsteun vooraan
- 550 liter kofferruimte

HIJ VRAAGT WEINIG MAAR GEEFT VEEL.

fiat.be

(L/100 KM): **3,4**-6,0 CO_2 (G/KM): **89**-139

Geef voorrang aan veiligheid.

(1) Gereserveerd voor professionele gebruikers voor een Fiat Tipo Station Wagon 1.3 MultiJet Easy Business 95 pk, aanbod geldig van 01/01/2017 tot 30/04/2017. Voor een offerte op maat, contacteer uw Fiat verdeler. U vindt het deelnemende netwerk terug op www.fiat.be. V.U.: Yann Chabert. Adverteerder: FCA Belgium n.v., Jules Cockxstraat 12a - 1160 Brussel. RPR Brussel. KBO: 0400.354.731. IBAN FCAB: BE 86 4829 0250 6150. Milieuinformatie [K.B. 19.03.04]. Bovenstaande foto komt niet overeen met de afgebeelde maandelijkse aflossing.
(2) Enkel beschikbaar op de Tipo Station Wagon 1.6 Multijet 115 pk.

FCA | FLEET & BUSINESS

Dagen zonder Diesel

Een maand lang je sappige stuk vlees vervangen door een paar brokjes tofu of – erger nog – een bord vol sla, om de planeet te redden: daar is soms wat culinaire moed en zelfopoffering nodig. Op het vlak van mobiliteit dringt zich daarentegen een mentaliteitswijziging op van blijvende aard, zeker nu fijn stof en andere stikstofoxiden de leefbaarheid van onze steden zienderogen aantasten. Maar: vormen alternatieve aandrijvingsvormen ook een écht alternatief? J&T Autolease zocht het uit.

België is een van de landen waar er een uitgesproken dieselcultuur heerst. Na een jarenlange dominantie van dieselmotoren tekent zich de laatste jaren echter een duidelijke trendbreuk af, die grotendeels toe te schrijven valt aan de Dieselgate-affaire, een groeiend ecologisch bewustzijn en een herziene autofiscaliteit. Ook binnen de fleetmarkt groeit stilaan het besef dat Koning diesel niet àltijd zaligmakend is, hoewel het merendeel van de leasingwagens wel nog steeds een traditionele dieselmotor in de neus heeft. In dit artikel schuiven we die Belgische voorliefde voor de diesel eventjes aan de kant, en gaan we na of alternatieve aandrijfvormen een valabel alternatief kunnen bieden.

De vuistregel die voorschrijft dat bestuurders die jaarlijks meer dan 20.000 kilometer afleggen beter af zijn met een diesel, is volgens recente studies niet langer van toepassing.

Benzine

Benzine is in ons land helemaal terug van weggeweest. Dankzij de technologische evoluties en de gedownsizede benzinemotoren van de nieuwste generatie hebben benzines het gat met de alomtegenwoordige diesels helemaal dichtgereden op de particuliere markt, bij de bedrijfswagens loopt de zogeheten 'ontdieseling' echter een stuk trager. Hoewel: vorig jaar slonk het aandeel diesels in één klap van 78 naar 72,5 procent, een evolutie die aantoont dat ook de fleetwereld haar car policy aan het bijstellen is. En terecht, zo blijkt.
De vuistregel die voorschrijft dat bestuurders die jaarlijks meer dan 20.000 kilometer afleggen beter af zijn met een diesel, is volgens recente studies niet langer van toepassing. Mobiliteitsorganisatie VAB berekende bijvoorbeeld dat, wanneer je rekening houdt met alle parameters (aankoop, taksen, onderhoud, verbruik,…), de lat vandaag op 30.000 kilometer zou moeten liggen. En daar blijft het merendeel van de particuliere bestuurders ver onder. Kortom: het omslagpunt schuift alsmaar verder op in het voordeel van de benzinewagens. Nog een bijkomend voordeel is dat de restwaardes van benzines net omwille van die groeiende interesse opnieuw hoger worden ingeschat, waardoor ook de TCO in de goeie richting evolueert. Bij J&T Autolease zijn restwaardes voor gelijke modellen op diesel en benzine al enige tijd gelijk ingeschaald.

Plug-in hybride

Jaar	Benzine	%	Diesel	%
1991	319.594	69,2%	142.500	30,8%
1992	317.996	68,2%	148.185	31,8%
1993	236.689	63,0%	138.712	36,9%
1994	222.978	57,6%	164.365	42,4%
1995	190.847	53,2%	168.000	46,8%
1996	215.856	54,3%	181.425	45,7%
1997	198.666	50,1%	197.324	49,8%
1998	215.677	47,7%	235.942	52,2%
1999	223.353	45,6%	265.748	54,3%
2000	223.981	43,5%	290.284	56,3%
2001	182.716	37,4%	305.831	62,6%
2002	167.003	35,7%	300.444	64,3%
2003	145.431	31,7%	313.157	68,3%
2004	145.227	30,0%	339.266	70,0%
2005	130.347	27,2%	348.618	72,7%
2006	132.220	25,1%	392.328	74,6%
2007	118.809	22,6%	404.302	77,0%
2008	110.953	20,7%	422.683	78,9%
2009	115.619	24,3%	358.412	75,3%
2010	127.396	23,3%	415.744	76,0%
2011	134.662	23,5%	431.060	75,3%
2012	145.640	29,9%	335.519	68,9%
2013	164.220	33,8%	315.217	64,9%
2014	173.228	35,9%	299.182	62,0%
2015	189.254	37,8%	300.322	59,9%

Bron: FOD Mobiliteit en Transport - FEBIAC

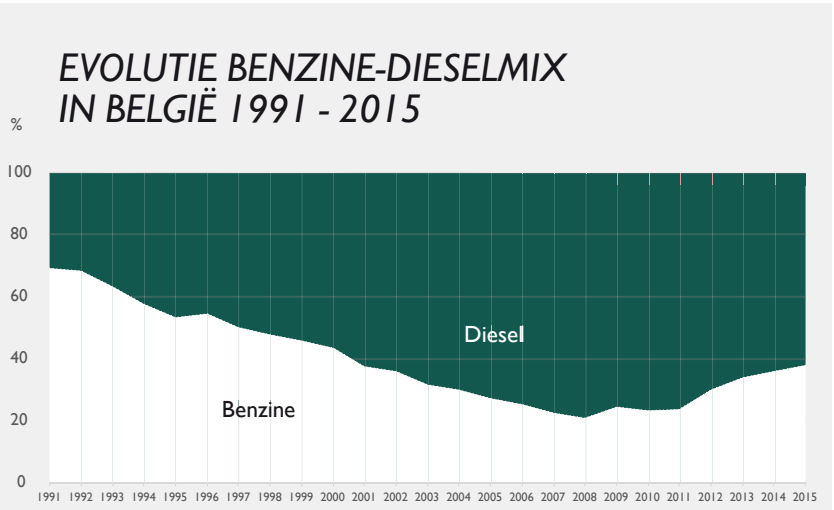
Hybride

Strikt genomen mag elke wagen die gebruik maakt van meerdere aandrijvingsvormen zich een 'hybride' voertuig noemen. In de praktijk is de combinatie benzine-elektriciteit veruit de meest gangbare, waarbij de elektromotor een dienende rol vervult ter ondersteuning van de klassieke verbrandingsmotor. Op papier werpt deze zogeheten parallel-hybride aandrijftechniek vooral bij stop & go-verkeer zijn vruchten af. Een elektromotor presteert namelijk op z'n best op de eerste meters, het moment waarop de koppelcurve van een traditionele verbrandingsmotor nog in volle opbouw is. Door de kwaliteiten van beide aandrijfsystemen op het juiste moment uit te spelen, heffen ze mekaars nadelen bovendien grotendeels op: zuiver elektrische voertuigen botsen vandaag nog steeds op een (te) beperkt rijbereik, terwijl het voor de laatste generatie verbrandingsmotoren alsmaar moeilijker wordt om het energierendement nog verder op te drijven.

Plug-in hybride

Om het probleem van de beperkte elektrische autonomie van een hybride te ondervangen, raken sinds enkele jaren ook de zogeheten plug-in hybrides in zwang. Dat zijn hybride wagens die over een extra krachtige batterij beschikken, waarmee je circa 50 volledig emissievrije kilometers aan het standaard rijbereik toevoegt. Het nadeel is dat de batterij nadien weer opgeladen moet worden via een klassiek stopcontact of via een (snel-)laadpaal. Wat de plug-in hybrides echter bijzonder interessant maakt voor de fleetmarkt, is het opvallend gunstige regime dat ze genieten in de verbruiksmetingen van de NEDC (New European Driving Cycle). Een veelzeggend voorbeeld is de Audi Q7 e-Tron, een grote SUV met 373 pk aan boord. Gemiddeld (theoretisch) normverbruik: 1,7 liter per 100 kilometer oftewel 46 g/km CO_2, drie keer minder dan een Q7 met traditionele dieselmotor.

We laten de fel gecontesteerde objectiviteit van de NEDC-verbruikstesten even in het midden, maar de cijfers brengen ons wel naadloos bij een veel belangrijker thema: de enorme impact van de bestuurder op het reële verbruik. Het spreekt



voor zich dat een grote SUV in de praktijk meer zal verbruiken dan de opgegeven 1,7 liter per 100 kilometer. Hoe veel? Dat hangt dan weer van de bestuurder en de af te leggen trajecten af. En om eerst nog een ander vooroordeel de wereld uit te helpen: neen, een hybride wagen vereist geen slakkengangetje. Wel moet men als bestuurder de technologie 'begrijpen' om er optimaal van te kunnen profiteren. Niet te fors accelereren vanuit stilstand bijvoorbeeld, zodat de benzinemotor niet meteen tussenbeide hoeft te komen om extra vermogen te leveren. Of voldoende anticiperen, zodat de kinetische energie bij het uitbollen maximaal kan gerecupereerd worden. Wie deze eenvoudige vuistregels in acht neemt, zal de onmiskenbare kwaliteiten van een hybride aandrijving al snel naar waarde weten te schatten.

CNG (Aardgas)

Het aantal nieuwe wagens op aardgas kende in 2016 een forse toename, van 656 in 2015 tot 2.138 vorig jaar. Ook bij J&T Autolease merken we een stijgende interesse in deze aandrijfvorm. Een aantal klanten hebben hier zelfs al voor gekozen en hebben daar tot op heden allerminst spijt van.

Compressed Natural Gas of CNG mag eerst en vooral niet verward worden met LPG. CNG is gecomprimeerd aardgas onder een druk van 200 bar, en is minder gevaarlijk dan LPG. CNG is aanzienlijk lichter dan lucht, waardoor het bij een eventueel lek snel in de atmosfeer opgaat. Daardoor is het explosiegevaar nagenoeg afwezig en worden CNG-voertuigen ook in ondergrondse parkings toegelaten.

CNG wordt ingespoten in een verbrandingsmotor die sterk op een gewone benzinemotor lijkt. CNG-motoren onderscheiden zich echter door hun schonere karakter. Zo stoten ze tot 95 procent minder partikels uit, en verminderen ze de CO_2-uitstoot in vergelijking met een conventionele benzine- of dieselmotor met respectievelijk 27 en 12 procent. Bovendien is CNG per kilogram vandaag aanzienlijk goedkoper dan een liter benzine (0,89 euro/kilogram versus 1,34 euro/liter). CNG-motoren leggen nagenoeg identieke prestaties voor, presteren beduidend stiller en zouden ten slotte ook minder snel verslijten.

Zoals elke alternatieve brandstof heeft ook CNG bepaalde nadelen. Zo levert een liter brandstof ongeveer 10 kWh aan energie, een kilogram CNG 5 keer minder. Verder stelt zich ook een probleem op het vlak van opslag. In het voertuig wordt CNG opgeslagen in gastanks in de bodemplaat , naast de gewone brandstoftank. Die oplossing is omslachtig en kostelijk (ongeveer 2.000 euro duurder dan een voertuig met een gelijkaardige motorisatie), tot slot blijft het voorlopig ook nog koffiedik kijken wat de restwaardes betreft.

Elektriciteit

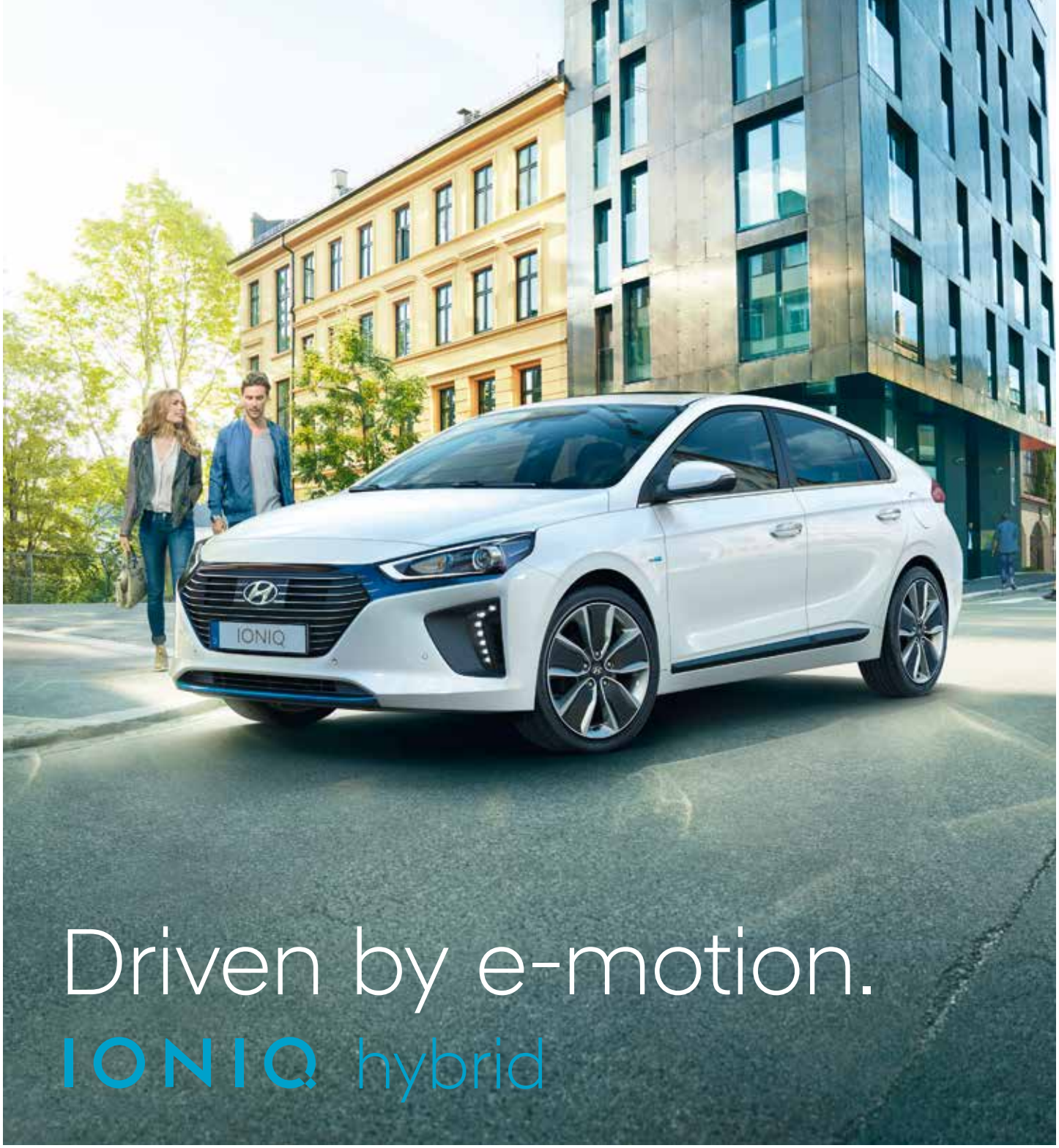
Rest ons nog de meest veelbelovende, maar tegelijkertijd ook de minst voorspelbare alternatieve aandrijfvorm: elektriciteit. Hoewel het aantal elektrische wagens op de Belgische wegen spectaculair toeneemt (+ 54 procent in 2016), blijven de absolute aantallen nog bijzonder beperkt (2.235 stuks). De definitieve doorbraak van de elektrische wagen lijkt echter een kwestie van tijd. De visionaire Tesla-bedrijfsleider Elon Musk gelooft rotsvast in een 100 procent elektrische mobiliteit… en lijkt beetje bij beetje zijn gelijk thuis te halen.

Voor de opmars van Tesla had de auto-industrie geen pasklaar antwoord op de twee grote handicaps van elektrische voertuigen: de beperkte autonomie en de (te) lange laadtijden, beide vooral te wijten aan de batterijtechnologie. Gezien de laatste technologische ontwikkelingen én de beloftes van onze overheden om snel een degelijke laadinfrastructuur op het getouw te zetten, lijkt het momentum stilaan te keren. Dat ook de Duitse premiumconstructeurs nu massaal op de elektrische kar springen, is daar misschien nog het allerbeste bewijs van.

Publieke instanties geven inmiddels het goede voorbeeld – kijk maar naar J&T Autolease-klanten als de stad Sint-Truiden, die 30 oude bedrijfswagens verving door 22 elektrische exemplaren en op die manier 68 ton minder CO_2 inruilt voor een jaarlijkse besparing van circa 80.000 euro. En van zodra het economische plaatje klopt, is het meestal slechts een kwestie van tijd voor de bedrijfswereld en de particuliere markt volgen. Rest nog de vraag of de energiesector klaar is om aan die vraag naar – bij voorkeur groene – elektriciteit te voldoen…

DIRK DURY (J&T AUTOLEASE): "EERST GLOBALE TCO BEKIJKEN, DAN BESLISSEN"

Dirk Dury, Sales & Account Manager bij J&T Autolease, merkt dat een aantal vooraanstaande klanten hun keuze voor dieselwagens veel minder vanzelfsprekend vinden dan enkele jaren geleden. "Veel bedrijven vragen ons inderdaad om de oefening te maken tussen dieselwagens en eventuele alternatieven bij het afsluiten van een nieuwe overeenkomst", aldus Dury. "Indien een bedrijf de optie bekijkt om over te schakelen naar alternatieve aandrijvingen, adviseren we hen altijd om de TCO én de RCU (Real Cost of Use, n.v.d.r.) grondig af te wegen. Wagens uitgerust met alternatieve brandstoffen kosten door de bank genomen iets meer dan hun equivalenten op benzine of diesel, maar hebben gemiddeld een lagere onderhoudskost en zijn vaak fiscaalvriendelijker waardoor de aanvankelijke meerkost gecompenseerd wordt."



Meer emotie. Minder uitstoot.

Ontdek the all-new Hyundai IONIQ hybrid – misschien wel de meest stijlvolle reden om met een eco-vriendelijke wagen te rijden. Hij zal u fascineren door zijn combinatie van meer rijplezier met minder brandstofverbruik en minder uitstoot. Hij zal u verrassen met een ongezien rijbereik en met 8 jaar of 200.000 km garantie op de Lithium-Ion Polymeer batterij*. Hij zal u verleiden met z'n vloeiend design: de IONIQ is een van de meest aerodynamische wagens en winnaar van de Red Dot Design Award 2016. Een wagen die u niet onberoerd laat. Ontdek meer op Hyundai.be

HYUNDAI

8 JAAR / 200.000 KM BATTERIJ GARANTIE**

5 JAAR WAARBORG ZONDER KILOMETER BEPERKING*

(L/100KM): 3,4 - 3,9 • CO_2 (G/KM): 79 - 92

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

* De 5 Jaar Garantie 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 krachtige Lithium-Ion Polymeerbatterij is gedekt door een garantie van 8 jaar of 200.000 km, afhankelijk van wat het eerst van toepassing is. De 5 jaar garantie zonder kilometerbeperking en de garantie op de batterij, zijn aan voorwaarden onderhevig. Voor meer informatie en details over deze voorwaarden, kunt u terecht op Hyundai.be of bij een Hyundai verdeler in uw buurt. Adverteerder: Korean Motor Company N.V. (invoerder), Pierstraat 229 te B-2550 Kontich. BTW BE 0404.273.333 - RPR Antwerpen - DEXIA IBAN BE36 5503 3947 0081 - BIC: GKCCBEBB. Milieu-informatie: (K.B. 19/3/2004): hyundai.be Niet contractuele foto. Milieu-informatie: (K.B. 19/3/2004): hyundai.be

EWS Group **glanst** *in verscheidenheid*

Verscheidenheid zit het van oorsprong Nederlandse bedrijf EWS Group (waarbij EWS staat voor Eco Worldwide Solutions) in het bloed. De groep staat vandaag de dag in voor alle vormen van ongediertebestrijding, begassingen, gasmetingen, ventilaties en biobehandelingen van goederen in opslag.

Het begon allemaal als de Nederlandse Plagen Preventie Dienst (PPD), die opgericht werd in 1999. Toen waren enkel het voorkomen en bestrijden van dierplagen de kernactiviteiten van het bedrijf. Na een samenwerkingsverband in 2009 nam PPD het Belgische EWS over, waardoor een naamswijziging aan de orde was. De onderneming werd PPD/EWS gedoopt. In 2015 besliste de directie om al haar activiteiten onder de naam EWS Group te scharen. De voortschrijdende specialisatie in diverse nichemarkten en de verdere internationalisatie van de groep vereisten een duidelijke structuur met een goed herkenbare, meertalige naam. "Momenteel is EWS Group in 9 Europese landen actief', legt Joren Nieuwenhuizen, COO van de EWS Group, uit. "Ons hoofdkantoor is gevestigd in Werkendam, Nederland. En daarnaast hebben we vestigingen in België, Frankrijk, Spanje, Italië, Duitsland, Oostenrijk, Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk."

EWS biedt naast plaagdiermanagement ook andere diensten aan, waaronder EWS Gas measurement en EWS Fumigation.

METEN IS WETEN

De onderneming biedt naast plaagdiermanagement ook andere diensten aan, waaronder EWS Gas measurement en EWS Fumigation. De activiteiten van EWS Gas measurement bestaan uit het meten van (rest-)gassen in containers en het eventueel ontgassen van dergelijke containers. "Heel veel goederen in de Europese havensteden komen uit het Verre Oosten", aldus Joren Nieuwenhuizen. "De processen daar verschillen van die uit Europa. Bepaalde producten en chemicaliën mogen ginds wel nog gebruikt worden terwijl die bij ons verboden zijn. Denk daarbij bijvoorbeeld aan lijmen waarmee schoenen bij elkaar worden gekleefd. Die schoenen worden in groten getale in één container geplaatst en naar de haven gebracht. Gemiddeld arriveren zulke containers pas anderhalve maand nadien op bestemming. Al die tijd hebben de gassen van die lijmen uit liggen dampen in de container waardoor er zich één grote giftige gaswolk ontwikkelt. Als je je daar niet van bewust bent, worden de mensen die deze container moeten lossen hieraan blootgesteld wanneer ze de deuren openen, met alle gevolgen van dien."

GECONTROLEERDE VENTILATIE

Om dat te vermijden, wordt EWS Group ingeschakeld.

Via een luchtzakje wordt er een monster uit de container genomen dat geanalyseerd wordt in een mobiel laboratorium.

"Voor de container geopend wordt, meten we of de concentraties in de lucht van de bewuste container veilig zijn om hem te betreden. We hebben daarvoor een zeer geavanceerde techniek. Via een luchtzakje wordt er een monster genomen uit de container en dat laten we analyseren in ons mobiel laboratorium. Binnen een drietal minuten hebben we een zeer gedetailleerde analyse van de luchtconcentratie", klinkt het bij de COO bij EWS Group. Na deze analyse wordt beslist of het nodig is en op welke manier de container met te hoge concentratie aan gassen geventileerd zal worden. "Dat gebeurt snel, efficiënt en veilig", voegt Joren Nieuwenhuizen eraan toe.

EEN WAAIER AAN DIENSTEN

EWS Fumigation is dan weer gespecialiseerd in quarantainebehandelingen en het bestrijden van verschillende soorten plaagdieren met bestrijdingsgassen in onder andere import- en exportcontainers. "Maar bij deze tak hoort ook het begassen van houtaantasters in monumentale panden, kerken, orgels, museumstukken, etc.", licht de Chief Operating Officer toe. "We zijn zelfs in staat complete huizen in te pakken en te begassen!"

De diensten van EWS Group beperken zich niet tot deze twee takken. Naast het bestrijden van dierenplagen in gebouwen, kan dit ook aan boord van schepen en tijdens transport. En onder de noemer 'fauna management' valt het oplossen van problemen die veroorzaakt worden door wilde en verwilderde dieren, vogels en exoten. Tot slot zijn er nog de recent ontwikkelde biobehandelingen. "EWS kreeg steeds vaker de vraag of goederen op een biologische wijze kunnen behandeld worden, zonder toxische stoffen. Het was dan ook maar logisch dat we op deze vraag een pasklaar antwoord bedachten", concludeert Joren Nieuwenhuizen. U leest het, EWS heeft voor elke 'plaag' een oplossing. En steeds staat de klant daarbij centraal.

EWS GROUP EN J&T AUTOLEASE: PARTNERS MET EEN GEDEELDE VISIE

Een snelle en efficiënte klantenservice: dat is het stokpaardje van EWS Group. Laat het dan ook geen toeval zijn dat deze onderneming bij J&T Autolease te rade ging voor het beheer van het wagenpark.

"De bedrijfswagens uit onze hoofdzetel in Nederland werden geleased door de Van Mossel Groep", klinkt het bij Serge Van den Wouwer van EWS Group, die naast zijn functie als CFO ook het vlootbeheer van de wagens voor zijn rekening neemt. "Op twee jaar tijd vernieuwden we zo goed als ons volledige Nederlandse wagenpark, zo'n 50 voertuigen, via deze leasemaatschappij. Omdat we ook in België een wat verouderd wagenpark hadden, kwamen we via de Van Mossel Groep in contact met J&T Autolease België. De eerste Belgische wagen onder de J&T Autolease-vlag kwam er medio 2015. Sindsdien zijn we ons wagenpark beetje bij beetje aan het vernieuwen. Momenteel rijden er reeds een tiental wagens rond van J&T Autolease. De bedoeling is om op termijn het volledige Belgische wagenpark, dat in totaal 13 wagens telt, door deze leasemaatschappij in operationele leasing te laten beheren", legt de wagenparkverantwoordelijke uit.

De stap van eigen beheer naar operationele leasing was voor Serge Van den Wouwer een hele opluchting. "Aangezien het wagenpark al wat ouder was, doken er meer en meer (kleine) mankementjes op aan de voertuigen. Problemen die we dus zelf moesten oplossen. Zulke bekommernissen zijn dankzij J&T Autolease nu van de baan. We zijn heel blij met hun dienstverlening. Ze staan altijd klaar met pasklare oplossingen en bieden enorm veel flexibiliteit. Dat zijn troeven die voor ons onbetaalbaar zijn!"

Ook al is men geen autofreak, men moet toch kunnen toegeven dat de kunstwerken van Racing Steel een meerwaarde kunnen geven aan verschillende ruimtes!

Racing Steel

*Als het echt **authentiek** moet zijn…*

Doet Racing Steel een belletje rinkelen? Deze onderneming verheft de auto tot kunst in de vorm van decoratie, schilderijen, verhaallijnen… om uw leefruimte onder te dompelen in de legendarische sferen van weleer. Deze manier van werken leunt heel sterk aan bij de kernwaarden van J&T Autolease: de passie voor de auto in combinatie met maatwerk.

Racing Steel, "het staal van de autosport". Deze twee termen geven perfect weer waar het stichter Alexandre Lechat om te doen is. De man is grafisch ontwerper van opleiding en een diehard autoliefhebber: "Mijn passie voor de auto heb ik zonder twijfel van mijn papa. Een onvoorstelbare autosportliefhebber en een Porschist in hart en nieren. Hij nam me vaak mee naar de 24 Uren van Francorchamps. Ik was telkens onder de indruk van het typische sfeertje rond deze race." Het is op die mythische plek dat het idee rond Racing Steel vorm kreeg: het creëren van kunstwerken en decorative objecten die in het teken staan van de auto.

WANNEER DE DRAGER HET KUNSTWERK WORDT

Alexandre koos bewust voor staal als basis voor zijn werken omwille van de patina die het uitstraalt, een textuur die het eindresultaat meer leven schenkt dan een traditionele foto of schilderij. De hersenspinsels van Alexandre zijn eindelijk uitgegroeid tot tastbare dingen: vandaag de dag brengt hij kunstwerken en schilderijen op metaal aan de man. Door industrieel, geoxideerd of gepatineerd plaatstaal te hergebruiken krijgt de kunstenaar uniek materiaal ter beschikking waarop hij zijn schildertechnieken ongeremd kan botvieren. De grondstoffen worden zowel in België als in het buitenland gehaald. Het metaal moet vanzelfsprekend geschikt zijn om er een kunstwerk te kunnen op maken. Dit vereist engelengeduld!

"Ik ontwerp de omlijstingen volledig zelf, maar het zuiver artistieke werk laat ik over aan schilders die door mij worden geselecteerd. De schilders worden gekozen in functie van hun specifieke kwaliteiten en hun kennis van het onderwerp. Ik overleg vooraf ook altijd met de artiest zelf." Het werk van

Een dergelijk kunstwerk is het resultaat van zorgvuldig bijeengezocht materiaal en van een reproductie door een schilder. Het geheel wordt vastgelegd op een op maat gemaakte materie. Afhankelijk van de grootte, kan zo'n kunststukje makkelijk enkele tientallen kilo's wegen.

Alexandre bestaat hoofdzakelijk uit het selecteren. Als grafisch ontwerper heeft hij oog voor wat mooi is. Hij is als het ware een wandelende kunstencyclopedie… Het is kwestie om de juiste pagina open te slaan en de inspiratie voor het volgende project de vrije loop te laten. "Het visuele aspect en de speurtocht naar het juiste materiaal, geven mij enorm veel voldoening", zegt een gepassioneerde Alexandre.

OP BESTELLING

Naast de spontane opwellingen die uit zijn inwendige kunstgalerij tevoorschijn komen, werkt Racing Steel eveneens op bestelling. Dit kan van alles zijn: een herinnering aan een oude foto, een cliché die u ergens zitten heeft van de wonderjaren van de autosport, het beeld van uw opa bij zijn allereerste wagen die u wil herbeleven in uw eigen salon, die echte authentieke toets, het pure en onvervalste dat u niet kan oproepen met een netjes afgedrukte foto… Op die momenten treedt Racing Steel op het voorplan: "Ik denk bijvoorbeeld aan een klant, eigenaar van een Jaguar XK120 OTS, die een reproductie bestelde van een foto van de Coupe des Alpes 1953. Deze XK120 OTS werd bestuurd door de fantastische Ian Appleyard. Als copiloot had hij zijn vrouw aan zijn zijde, die op haar beurt de dochter was van Sir William Lyons, de oprichter van Jaguar!". Racing Steel kan de reproductie van uw wens realiseren, in de afmetingen die u het best uitkomen. Indien gewenst komt Racing Steel langs om het kunstwerk op te hangen op de plaats van uw keuze…

NIET EXCLUSIEF VOOR FANATICI

Het spreekt voor zich dat het publiek van Racing Steel hoofdzakelijk bestaat uit klanten met een uitgesproken voorliefde voor auto's en autosport. Dit is echter niet altijd het geval. "Het ligt voor de hand dat we ons vooral tot diehard autofans richten. Verzamelaars die een tastbaar aandenken aan hun speelgoed willen. Er komen ook klanten over de vloer die op zoek zijn naar originele decoratiestukken. In onze werken hoeft de auto niet altijd een centrale plek in te nemen. Het voertuig kan evengoed dienst doen als voorwendsel, als symbool voor iets wat pit uitstraalt, als landschap of als universum."

Moderne voertuigen? Een dergelijke vraag is er nog niet gekomen. "Ik weet niet wat dit zou geven. Stel dat er in de jaren '80 een gelijkaardig project zou bestaan hebben. Dit zou vandaag toch iets fabelachtigs hebben uitgestraald?"

QUANTA COSTA?

Om uw salon, bureau of garage dat extraatje te geven met een kunstwerk van Racing Steel, moet u rekenen op 1.000 à 2.000 euro voor een standaardplaat. De prijzen hangen uiteraard sterk af van de omvang van het werk, de vereiste technieken en het soort materie. Het is een faire prijs. U betaalt uiteindelijk voor een niet alledaags kunstwerk waarbij speciale technieken worden toegepast en waarbij de artiest over specifieke talenten moet beschikken. Er gaat bovendien altijd heel wat opzoekwerk aan vooraf. We laten het graag op ons afkomen…

Mercedes-Benz E-Klasse Break 200d/220d

Salon *op wielen*

Het nieuwste vlaggenschip van het merk met de ster, de Mercedes-Benz E-Klasse, krijgt gezelschap in de vorm van een breakversie. Qua look lijkt hij nog het meest op een kruising tussen een C-Klasse break en een CLS Shooting Brake. Zijn duikende daklijn bezorgt de E-Klasse een dynamisch profiel om 'u' tegen te zeggen, maar ook onderhuids valt er heel wat te beleven in deze luxebreak. En daar konden onze drie testpersonen getuige van zijn.

Checklist Testimonials

Naam: Zoran Ivanović

Exterieur	1	2	3	4	5
Interieur	1	2	3	4	5
Ruimte	1	2	3	4	5
Rijhouding	1	2	3	4	5
Ergonomie knoppen	1	2	3	4	5
Technologie	1	2	3	4	5
Rijcomfort	1	2	3	4	5
Verbruik	1	2	3	4	5
Wegligging	1	2	3	4	5
Versnellingsbak/automaat	1	2	3	4	5
Motorkracht	1	2	3	4	5

ZORAN IVANOVIĆ
(Duvimex Belgium)

Als Sales & Accountmanager bij Duvimex Belgium spendeert onze eerste testpersoon Zoran Ivanović heel wat tijd in zijn bedrijfswagen, een Volkswagen Passat Variant waar hij zo'n 50.000 kilometer per jaar mee aflegt. En of hij die maar al te graag even aan de kant liet staan om de nieuwe Mercedes-Benz E-Klasse Break aan de tand te voelen. Vermits Zoran naast Sales & Accountmanager ook verantwoordelijk is voor het wagenparkbeheer, bleek hij meer dan wie ook de juiste man op de juiste plaats.

"Wat mij vooral is bijgebleven, is de bouwkwaliteit van het interieur. Dat was tot in de puntjes verzorgd. Het leder dat gebruikt werd in de stoelen was van een zeer hoge kwaliteit en niet vergelijkbaar met andere leren zetels die ik in het verleden reeds gezien heb. Ook van buitenaf is dit voertuig prachtig afgewerkt, tot in het kleinste detail. Het lijnenspel van de E-Klasse is uitmuntend, en daar hoeft de breakversie zeker niet voor onder te doen."
Ook de technologie waarmee de E-Klasse is uitgerust, heeft Zoran van zijn sokken geblazen. "Je kan de wagen tot in de kleinste details aanpassen naar je eigen smaak. Zo is het zelfs mogelijk om het licht van het interieur naar believen te wijzigen. Zulke kleine snufjes maken dat je je echt thuis voelt aan boord. Zeker geen overbodige luxe, als je zo vaak in de auto vertoeft als ik." Ook de 'nuttigere' technologische aspecten van de E-Klasse vielen in de smaak: "Je hebt een enorm groot scherm in de middenconsole, waarvan de menu's heel intuïtief zijn opgesteld. Je moet enkel opletten om niet verloren te lopen in de mogelijkheden, want die zijn quasi oneindig!"
En het rijden zelf? Ook daarover was Zoran Ivanović laaiend enthousiast. "Eens je met de wagen begint te rijden, merk je al snel dat de wegligging van deze E-Klasse van een superieur niveau is. Hij rijdt ook als een perfect geoliede machine. En dan heb ik het nog niet gehad over het effect dat deze wagen had op mijn omgeving. Iedereen wilde hem wel eens van dichterbij bekijken. Daaraan merk je toch dat het merk een sterk imago heeft opgebouwd."
De Sales & Accountmanager bij Duvimex Belgium sluit wel af met een kritische noot: "Het enige minpuntje van mijn ervaring is eigenlijk dat drie dagen te kort zijn om deze wagen in al zijn facetten te kunnen ontdekken."

KOEN VAN RIET
(Stabiplan)

De manager van Stabiplan bvba, Koen Van Riet, kroop als tweede achter stuur van ons testvoertuig. Om organisatorische redenen trok Van Riet op pad met een ietwat zwaardere motorisatie (220d i.p.v. 200d), die bovendien ook getooid was in de AMG Line-uitvoering. Een wagen die heel vergelijkbaar was met zijn eigen bedrijfswagen, een Audi A6 S-Line.

"Eerst en vooral moet ik bekennen dat ik een echte Audi-freak ben. Toch heeft deze Mercedes-Benz E-Klasse me erg kunnen bekoren. Wat natuurlijk het meest opviel – en waar Mercedes duidelijk hard op in zet – zijn de technologische snufjes in de wagen. Aangezien ik werkzaam ben ik een bedrijf dat software ontwikkelt, is dat dan ook mijn stokpaardje en heb ik maar al te graag mijn weg gezocht in de verschillende schermen en knoppen om alle mogelijkheden te ontdekken. Ik kan me echter wel voorstellen dat anderen hun weg wel eens zouden kunnen verliezen in alle functionaliteiten", lacht Koen Van Riet.

> "Ik heb maar al te graag mijn weg gezocht in de technologische snufjes"

De sportieve look van de testwagen kon Koen Van Riet wel bekoren. "Zowel van buiten als van binnen was hij prachtig in die AMG-uitvoering. Van buitenaf kon je dit merken aan enkele details, maar binnenin kon je er niet naast kijken. Een aangenaam sportstuur, fantastische zetels ook. Die voelden echt aan als een comfortabel salon." Of dat comfortabele aspect ook terug te vinden was in de rijervaring? "Ik moet toegeven dat ik een sportieve rijstijl heb en een wat zwaardere motor met meer vermogen gewend ben. Wat mij betreft mocht het dus gerust wel wat meer zijn!"

Zit een overstap naar Mercedes-Benz erin? "Dat zal nog niet voor meteen zijn, ik ben erg gehecht aan mijn Audi A6. Mocht ik ooit om een of andere reden moeten overstappen naar een ander merk, zou deze Mercedes-Benz E-Klasse een enorme kanshebber zijn!", besluit Koen Van Riet.

Checklist Testimonials

Naam: Koen Van Riet

Exterieur	1	2	3	(4)	5
Interieur	1	2	3	4	(5)
Ruimte	1	2	3	(4)	5
Rijhouding	1	2	3	(4)	5
Ergonomie knoppen	1	2	3	4	(5)
Technologie	1	2	3	4	(5)
Rijcomfort	1	2	3	4	(5)
Verbruik	1	2	3	(4)	5
Wegligging	1	2	3	(4)	5
Versnellingsbak/automaat	1	2	3	(4)	5
Motorkracht	1	2	3	(4)	5

DIETER NAENEN
(Electro Zwijsen)

De laatste persoon die het stuur van onze testwagen in handen kreeg, was Dieter Naenen, Gedelegeerd Bestuurder van Electro Zwijsen. Deze onderneming uit Duffel met 150 vaste medewerkers is gespecialiseerd in elektrotechnische installaties in gebouwen uit verschillende sectoren. Als bedrijfswagen heeft Dieter Naenen een Volvo XC60 met D4-motor ter beschikking. Daar rijdt hij per jaar zo'n 40.000 kilometer mee. Wat hij vond van zijn tijdelijke overstap naar een wat lagere berline als de Mercedes-Benz E-Klasse?

"Mijn eerste indruk van deze E-Klasse was dat hij er vrij sportief uit zag", steekt Dieter Naenen van wal. "Zeker voor zo'n grote wagen in een breakversie is dat een serieuze uitdaging. Maar als je echt op zoek bent naar een wagen met een sportief rijgevoel, dan zou ik deze niet aanraden. Dit is echt een salon op wielen. Zo comfortabel ervaarde ik rijden nog nooit. Hij voelt trouwens heel baanvast en veilig aan. En luxueus! Vanaf het moment dat je instapt, word je overspoeld door luxe. Het grote scherm in de middenconsole straalt moderne klasse uit en is zeer intuïtief te bedienen. Tot in het extreme toe. Elk soort handeling, denk maar aan de gps-functie of de klimaatregeling, kan je op verschillende manieren bedienen: aan het stuur, via het touchpad of het grote aanraakscherm. Ook dat aspect benadrukt het niveau van comfort in deze wagen."

"Zo comfortabel ervaarde ik rijden nog nooit"

De lengte van Dieter Naenen, om en bij de 2 meter, strooide wel wat roet in het eten wat het vinden van een correcte rijhouding betreft. "Uiteraard is de wagen op zich erg ruim en zeker in vergelijking met andere modellen uit hetzelfde segment. Maar voor mij lag het probleem aan de bestuurderszetel. In de laagste stand raakte mijn kruin nog steeds het dak van de wagen. Op zich niet zo'n probleem, maar wel jammer dat ik door die lage positie het head-up display niet kon zien. Doordat ik de zetel ook zo ver mogelijk naar achteren moest zetten om mijn benen de nodige ruimte te gunnen, was het niet zo gemakkelijk om de middenconsole te bereiken. Maar kom, dat ligt meer aan mij dan aan de wagen. Zelfs ondanks deze minpuntjes was het erg leuk om op 'stap' te gaan met deze E-Klasse. Ik zou hem dus zeker aanraden, maar niet aan personen die groter zijn dan twee meter (lacht)."

Checklist Testimonials

Naam: Dieter Naenen

Exterieur	1	2	3	4	5
Interieur	1	2	3	4	5
Ruimte	1	2	3	4	5
Rijhouding	1	2	3	4	5
Ergonomie knoppen	1	2	3	4	5
Technologie	1	2	3	4	5
Rijcomfort	1	2	3	4	5
Verbruik	1	2	3	4	5
Wegligging	1	2	3	4	5
Versnellingsbak/automaat	1	2	3	4	5
Motorkracht	1	2	3	4	5

DIRECTEUR SALES MERCEDES-BENZ CARS CARSTEN DIPPELT

"Met de nieuwe E-Klasse zet Mercedes-Benz een grote stap richting toekomst. De tiende generatie van de zakenberline onderscheidt zich door een helder en tegelijk emotioneel design en een hoogwaardig interieur. Bovendien kan de E-Klasse schermen met tal van innovatieve wereldpremières die een ongeëvenaard comfort- en veiligheidsniveau verzekeren. De nieuwe rijhulp- en veiligheidssystemen van Mercedes-Benz openen nieuwe wegen op het vlak van veiligheid, comfort en ondersteuning van de bestuurder. Met de DRIVE PILOT zet Mercedes-Benz opnieuw een belangrijke stap in de richting van autonoom rijdende auto's. De som van alle innovaties, zoals de actieve rijstrookwisselassistent, maakt van de E-Klasse de meest intelligente berline in zijn segment. Eveneens belangrijk is de nieuwe dieselmotor (2.0l – 4cil – 195pk – 102gr CO_2/km) die zich mede dankzij de lichte architectuur opwerpt als een prestatiereferentie."

4,6 - 8,2 L/100 KM · 120 - 186 G CO_2/KM

Milieu-informatie KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid. - 3e rij zitplaatsen voor kinderen tot max. 115 cm.

De nieuwe E-Klasse Break met 7 zitplaatsen. Meesterwerk op vlak van ruimtelijke ordening.

Dat u met de nieuwe Mercedes E-Klasse Break vandaag al de toekomst van het autorijden kunt beleven, dat wist u al. Maar dat dit meesterwerk van intelligentie nu ook optioneel met een derde rij zitplaatsen wordt uitgerust, zal u misschien minder bekend in de oren klinken. Vanaf nu is dit sterk staaltje intelligentie dus ook beschikbaar met 7 zitplaatsen.

Mercedes-Benz

The best or nothing.

Portret: de 'Bobby Ewing-SL' van Frank Mathues

"Onthaasting *in de puurste vorm*"

In 2010, nadat ze bijna vier decennia aan een ander uiteinde van de aardbol hadden geleefd, kruisten de wegen van Frank Mathues en zijn Mercedes 450SL elkaar voor het eerst. Wat volgt, is een verhaal over de intense vriendschap tussen een man, zijn machine… en Bobby Ewing.

"De meeste liefhebbers van oude Mercedessen dromen van een SL Gullwing, maar ik heb altijd al een zwak gehad voor de Mercedes SL uit de Baureihe 107", aldus Mathues. Een guilty pleasure waar de Dilbekenaar meteen ook één heel goede reden voor aanhaalt: Bobby Ewing. "Ik ben opgegroeid met Dallas, weet je wel. Rondrijden in de Mercedes SL van Bobby Ewing, dat is me altijd blijven triggeren."

Zeven jaar geleden maakte Mathues zijn kinderdroom waar, toen hij via een Nederlandse oldtimereigenaar zijn 450SL cabrio aan de haak wist te slaan. "Het is een relatief zeldzame auto, zeker in Europa", vertelt Mathues. "Ook dit exemplaar heeft het eerste deel van zijn leven in Californië doorgebracht, al heeft de vorige eigenaar hem wel helemaal volgens de Europese specificaties laten ombouwen." Het was ook diezelfde eigenaar die de originele 4,5 liter-V8 van een LPG-installatie voorzag, kwestie van de gebruikskosten onder controle te houden. Niet iedereen heeft namelijk een bankrekening als Bobby Ewing.

IDEALE BEDRIJFSWAGEN

"Achteraf bekeken was die omschakeling naar LPG best een geslaagde zet", gaat Mathues verder. "De motor loopt nog steeds als een klok, terwijl de wagen inmiddels toch al 180.000 mijl (ongeveer 300.000 kilometer, n.v.d.r.) achter de kiezen heeft." Mathues, die in zijn beroepsleven meer dan 15 jaar voor het merk met de ster heeft gewerkt, gebruikte zijn SL zelfs jarenlang als daily driver. "Het was voor mij de ideale bedrijfswagen. Ik heb er toen meer dan 50.000 beroepskilometers mee afgelegd, voor lange afstanden is deze SL zonder enige twijfel de perfecte cruiser." Denk 225 paarden en een dikke laag Newtonmeters in combinatie met een zeemzoet schakelende drietrapsautomaat, en je kan je er ongetwijfeld iets bij voorstellen…

VOORRANG VAN LINKS

"Voor die tijd was de SL behoorlijk decadent: hij had stuurbekrachtiging, een airco, en zelfs een elektrische kofferklep (lacht). Nu, hoewel de nieuwe garde op technologisch vlak veel verder staat dan mijn SL, stond hij op comfortvlak echt wel op punt. Op het vlak van geluidscomfort presteert hij zelfs beter dan heel wat moderne cabrio's. De manier waarop de ingenieurs de windturbulentie hebben weten te onderdrukken, is sindsdien zelden geëvenaard."

Bovendien beschikt zo'n klassieke SL nog over een ander, psychologisch voordeel: hij neutraliseert elk greintje agressiviteit in het verkeer. "Zowel bij jezelf als bij andere weggebruikers", valt Mathues ons in de rede. "Plots beginnen mensen voorrang van links te verlenen, omdat ze gewoon eens naar je wagen willen

kijken. Ook tijdens het rijden creëert hij zo'n behaaglijk gevoel, dat moeilijk te omschrijven valt. Een soort van onthaasting, in zijn puurste vorm."

VZW JOSÉPHINE

Momenteel logeert de 450SL in la douce France, waar hij begin april zal deelnemen aan de Rally des Princesses, een oldtimerrally met uitsluitend vrouwelijke deelnemers. Mathues: "De SL zal daar geld inzamelen voor de vzw Joséphine, een non-profitorganisatie die de dromen van zieke kinderen probeert waar te maken. Gulle sponsors zijn overigens nog steeds meer dan welkom", knipoogt Mathues. Of hij zelf de rallymicrobe nog niet te pakken heeft gekregen? "Goh, vorig jaar hebben mijn vrouw en ik wel eens deelgenomen aan de Télévie Rally (een klassieke rondrit voor het goede doel, n.v.d.r.), en dat is ons eigenlijk bijzonder goed bevallen. Als onze agenda het toelaat, zullen we in de toekomst wel wat vaker aan de start verschijnen."

EEUWIGE ROMANCE

Het sprookje tussen Frank Mathues en zijn 450SL lijkt dus nog wel even te blijven duren, al wordt de kranige cabrio er natuurlijk ook niet jonger op. "Daarom kan ik het belang van grondig en regelmatig onderhoud niet genoeg benadrukken", geeft Mathues nog mee. "Akkoord, zo'n klassieke Mercedes onderhouden is niet goedkoop, maar daar mag een echte liefhebber zich niet door laten afschrikken. Want wie beknibbelt op zijn onderhoudsfactuur, bedriegt zichzelf... en zijn auto." En dan zijn zelfs de beste relaties gedoemd om te mislukken…

Meer informatie over de Rally des Princesses en de vzw Joséphine:

www.vzw-josephine.be
www.zaniroli.com/rallye-des-princesses

De (r)evolutie van in-car audiosystemen
Het oor wil ook wat

Wie vandaag in zijn wagen stapt en zijn smartphone aan het infotainmentsysteem koppelt om zijn favoriete muziek te streamen tijdens de dagelijkse rit van en naar het werk, beseft nauwelijks welke waanzinnige revolutie muziek en auto's de voorbije 100 jaar hebben doorgemaakt. Klaar voor een muzikale tijdreis?

Muziek en autorijden, het zijn begrippen die anno 2017 onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Muziek brengt je weer tot rust na een drukke werkdag of zweept je op tijdens zomerse trips, met zowat alle mogelijke gradaties ertussenin. Toch is het niet altijd zo geweest. De eerste 40 jaar van de automobiel was het motorgeluid – al is kabaal wellicht beter op zijn plaats – het enige wat de inzittenden konden aanhoren, tot de gebroeders Paul en Joseph Galvin in 1930 met de allereerste radio op de proppen kwamen: de Motorola 5T71. Het kleinood kostte in die tijd 130 dollar, een bedrag dat vandaag overeenkomt met zo'n 1.700 euro. Een fortuin dus, ook al was de auto in die tijd alleen voor de happy few weggelegd…

> Muziek en autorijden, het zijn begrippen die anno 2017 onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Hoewel de publieke opinie weigerachtig stond tegenover muziek in de auto – mensen vonden dat het de bestuurder te zeer afleidde – kwam Chrysler in 1956 toch met de Highway Hi-Fi op de markt, een on-board platenspeler (neen, we verzinnen dit niet). Wat de Amerikanen er gemakshalve niet bij vertelden, was dat je je favoriete plaat na elke put in de weg in de koffer mocht gaan zoeken…

De democratisering van de FM-autoradio, die in de jaren '50 ingezet werd onder impuls van de Duitse autobouwers, bracht gelukkig snel soelaas. De FM-autoradio trakteerde automobilisten voor het eerst op heldere en stabiele HiFi-klanken, al bleef de AM-frequentie – inclusief de ruis die ermee gepaard ging – nog wel even de norm. Tot… de golden sixties.

< Foto linkerpagina:
Sinds de opmars van Spotify en andere streamingdiensten zijn auto's ook in staat om passagiers nieuwe muziek te laten ontdekken op basis van hun persoonlijke voorkeuren.

DOE-HET-ZELF-DJ

Aan het einde van de jaren 60 leek er geen maat te staan op de technologische vooruitgang. De mens was er zomaar eventjes in geslaagd naar de maan te reizen, maar ook de meeste gewone consumenten konden zich een tot voor kort onbereikbaar gewaand vervoersmiddel permitteren: een auto. Die democratisering van de automobiel bracht ook de technologische vernieuwing in een stroomversnelling, waardoor begin jaren 70 al snel de eerste 8-track spelers opdoken. Daarna volgde het traditionele cassettebandje dat eind jaren 80 concurrentie kreeg van de cd en de daarbij horende cd-wisselaars, die weliswaar zowat de helft van je beschikbare opbergruimte opslorpten. Toch woog dat nadeel voor velen niet op tegen de verhoogde audiokwaliteit en – nog belangrijker: het feit dat je als bestuurder zélf voor DJ mocht spelen en dus niet langer afhankelijk was van de muzieksmaak van deze of gene radiopresentator. Door- of terugspoelen behoorde bovendien tot het verleden, bladeren in je muziekbibliotheek kon voortaan via een simpele druk op de knop. Pure tovenarij, zo dacht men toen. Wat niemand wist, was dat het kleine Apple Inc. in Silicon Valley op iets heel nieuws aan het broeden was: de iPod.

DIGITALE REVOLUTIE

De komst van die fameuze iPod (in 2001, n.v.d.r.) ontketende een ware revolutie in de muziekwereld, één die de beleving van je persoonlijke muzieksmaak helemaal centraal stelt. Autobouwers surfden al snel mee op de succesgolf van de iPod en andere MP3-spelers door een jack-aansluiting te voorzien, zodat automobilisten plots duizenden tracks binnen handbereik hadden. Sinds de opmars van Spotify en andere streamingdiensten, die een schier oneindige digitale muziekbibliotheek hebben opgebouwd in de alomvattende cloud, zijn auto's sinds kort ook in staat om passagiers nieuwe muziek te laten ontdekken op basis van hun persoonlijke voorkeuren. De met hun smartphone vergroeide millennials zijn alvast helemaal weg van Apple CarPlay en Android Auto. Tenslotte is het een ongekende luxe om altijd en overal alle muziek te kunnen beluisteren die ooit gemaakt is. En dat zonder dat er een drager bij te pas hoeft te komen!

R·D·S
RADIO DATA SYSTEM

RADIO BLIJFT PROMINENTE ROL SPELEN

Ondanks de quasi oneindige mogelijkheden qua muziekbeleving speelt de radio nog steeds een prominente rol in onze auto. Uiteraard maakte ook die een heuse evolutie mee. De functionaliteit van de radio werd grondig verbeterd in de jaren 80, toen men op de proppen kwam met de RDS-functie (Radio Data System). Dankzij dit systeem hoefde men niet steeds opnieuw naar het juiste kanaal te zoeken om naar dezelfde zender te kunnen blijven luisteren bij lange verplaatsingen. Later maakte diezelfde technologie het trouwens mogelijk om tijdelijk over te schakelen naar een andere zender om de laatste verkeersinformatie mee te pikken. TMC, Traffic Message Channel, zorgt er dan weer voor dat verkeersinformatie vanuit het RDS-systeem rechtstreeks naar het navigatiesysteem kan gestuurd worden. Daardoor is het niet langer nodig om een radio-uitzending te onderbreken voor de meest actuele verkeersinformatie over de route die u volgt.

Ruitenwissers nodig?
Spring binnen bij Carglass®

Carglass® is voorkeurpartner van J&T Autolease. Ook voor ruitenwissers. Kom even langs in een Carglass® Service Center in uw buurt. Onze **specialist kijkt uw ruitenwissers gratis na** en vervangt ze zo nodig meteen zodat u **weer veilig de baan op** kunt. De factuur regelen we direct met J&T Autolease.

©2017 Mercurius DM - Carglass®, Belron® en het logo zijn geregistreerde merken van Belron SA en haar dochtervennootschappen.

Book online **carglass.be**
of via gratis App (24/24-7/7)

CARGLASS®