

more.

VANCIA CAR LEASE MAGAZINE #5 11.2019

Ondernemen in veranderende tijden

Katia De Paepe,
oprichter en zaakvoerder van Noukie's

Ook in dit magazine

De toekomst van de automobiel • De Collega's • Testimonial Peugeot 508 SW





RENAULT
Passion for life

Nieuwe Renault CLIO

Corporate Edition

Vanaf € 11.995 zBTW⁽¹⁾



Netto VAA vanaf € 60/maand ⁽²⁾
Tot 90% fiscaal aftrekbaar
Business Pack aangeboden

Daar is hij dan: Nieuwe Renault CLIO. Met een nieuwe look die verleidelijker is dan ooit. Sensuele lijnen, een dynamisch profiel, gestroomlijnde zijkanten: hij heeft alles om u te verrassen. De versie CORPORATE EDITION biedt uitrustingen als het Renault Easy Link multimediasysteem, navigatie, airco en achteruitrijradar standaard aan. Op vlak van prestaties zorgen de nieuwe benzine- en dieselmotoren voor optimaal rijplezier terwijl ze de CO₂-uitstoot tot een minimum beperken.

4,1 - 5,2 L/100KM. 109 - 118 G/KM CO₂ (WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

Milieu-informatie. [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.**

(1) Aanbod voorbehouden voor professionele klanten Nieuwe Renault CLIO CORPORATE EDITION TCe 100 zonder opties. Prijs zBTW met alle onvoorwaardelijke premies afgetrokken geldig tot 30/11/2019. (2) Berekend op een Nieuwe Renault CLIO CORPORATE EDITION TCe 100 zonder opties. Netto maandelijks bijdrage op het Voordeel van Alle Aard (VAA) te betalen door de werknemer met firmawagen, op basis van de maximale voorheffing van 53,5 %. De vermelde bedragen zijn louter ter informatie. Renault België Luxemburg N.V. is niet verantwoordelijk voor verschillen tussen het vermelde voordeel en het werkelijk verkregen voordeel. Adverteerder: Renault België Luxemburg N.V. - Bergensesteenweg 281, 1070 Brussel, RPR Brussel - BTW BE403.463.679.

more.

VANCIA CAR LEASE MAGAZINE #5 11.2019

Lease is More.



Beste lezers,

De zomer zit er jammer genoeg op, de buien nemen toe en de dagen worden weer korter. Het signaal dat het jaar bijna op zijn einde loopt.

Een ideaal moment dus om vooruit te kijken naar de toekomst. De voorbije edities hebben we het reeds gehad over de mogelijke veranderingen binnen fiscaliteit in 2020 maar in deze editie werpen we onze blik in de nog verdere toekomst.

Samen met Bosch, die sterk investeert in de technologie rond autonome wagens, kijken we naar wat er momenteel reeds mogelijk is, welke toeters en bellen hier achter schuilen en vooral naar wanneer we nu eindelijk gewoon slapend wakker kunnen worden in het zuiden van Frankrijk?

Los van deze ontwikkelingen gebeurt er heel wat inzake mobiliteit. Wij vroegen dan ook aan verschillende automerken hoe zij de toekomst tegemoet zien. De CEO's van D'Ieteren Auto, BMW Group Belux, Mercedes-Benz Belgium Luxembourg, Renault Benelux, en de Managing Directors van Toyota Belgium en Kia Motors Belgium geven even hun ongezoeten mening.



Guy Hannosette
Commercieel Directeur

Ongezouten is ook vaak de toestand van onze Belgische wegen. Hoewel de vaak slechte staat van onze wegen ons een pak zorgen bezorgt, kunnen sommigen hier ook om lachen. Op typisch Belgische manier relateert Mitsubishi dit alles in een prachtig fotoboek "The book of #BelgianRoads" en ziet zo de schoonheid in dingen.

Wie ook reeds sterk bezig is met de toekomst is Katia De Paepe, oprichter en zaakvoerder van Noukie's. Zelfs, en vooral, binnen de wereld van kinderkleding en knuffels dient men na te denken over e-commerce. Een prachtig verhaal over een familiebedrijf, over kansen grijpen en geloven in uw product en aanpak.

De herfst en nakende wintertijd zullen er ook voor zorgen dat onze collega's bij de technische en schadedienst binnenkort alle zeilen zullen mogen bijsteken. Met veel optimisme zullen ze alle klanten van Vancia Car Lease bijstaan in de wat mindere momenten.

Gezien het feit dat dit het laatste nummer is van 2019, zou ik hierbij graag iedereen reeds een prachtig jaareinde toewensen, alsook een topstart van 2020. Kort na het autosalon zijn wij terug met een editie vol fleetnieuws, een autosalonspecial en antwoorden op de meeste prangende fiscale vragen.

f facebook.com/vanciacarlease
t [@VanciaCarLease](https://twitter.com/VanciaCarLease)
in linkedin.com/company/vancia-car-lease

MAXUS EV80 – ZERO EMISSION !



**100%
FULL
ELECTRIC**



**0%
EMISSION**



**950 KG
PAYLOAD**



**750 KG
TOWING
CAPACITY**



**2H
FAST
CHARGING**



**8,5H
SLOW
CHARGING**



**BATTERY
CAPACITY
56 KWH**



**MOTOR
92 KW – 320 NM**

De **Maxus EV80** koppelt milieuvriendelijkheid aan gebruiksgemak. Met zijn elektrische motor van 92 kW stoot de EV80 welgeteld 0 gram CO₂ uit. Dankzij zijn laadruimte van 9,7 m³ en (tot 950 kg) levert u in alle stadscentra, ook in de lage emissiezones. Beschikbaar als bestelwagen en chassis cabine.

Maxomotive N.V. | Pierstraat 229, 2550 Kontich | www.maxusmotors.be



MAXUS



more.

VANCIA CAR LEASE MAGAZINE #5 11.2019

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 6 | Actualiteit
De meest actuele topics in één oogopslag | 27 | De Collega's
De 5 knappe koppen van de technische en schadedienst |
| 8 | Coverstory
Katia De Paepe (Noukie's): "Wij zien nu al wat andere ondernemingen misschien pas binnen enkele jaren zullen ondervinden" | 30 | Mobiliteit
Waar men ook gaat langs Belgische wegen, overal komt men... Kafka tegen |
| 14 | Dossier toekomst
14 Autonome wagens: verre toekomst of binnenkort realiteit?

20 Autoconstructeurs aan het woord: de weg naar de toekomst ligt open | 32 | Testimonial
Peugeot 508 SW: praktisch makes perfect |
| | | 34 | Kerekewere |

Colofon

Vancia Car Lease
President Kennedypark 23a
B-8500 Kortrijk
+32 56 34 57 81
info@vanciacarlease.com
vanciacarlease.com
© Vancia Car Lease 2019
Verantwoordelijke uitgever
Guy hannosette

Realisatie
Effective Media
02 467 61 61
effectivemedia.be

Publiciteit
Nancy Gryson
02 467 61 57

Disclaimer

Wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer: De persoonsgegevens worden doorgegeven aan en opgenomen in een bestand van Vancia Car Lease met maatschappelijke zetel te President Kennedypark 23a te 8500 Kortrijk, de verantwoordelijke voor de verwerking. De persoonsgegevens worden door Vancia Car Lease gebruikt met het oog op het beheren van precontractuele en contractuele relaties, preventie van misbruik en onregelmatigheden, de opmaak van statistieken en testen, het verlenen van bijstand aan en het informeren van bestuurders en het verrichten van tevredenheidsonderzoeken onder bestuurders. De persoonsgegevens kunnen aan derden worden meegedeeld die in een contractuele verhouding staan met Vancia Car Lease, met inbegrip van leveranciers en onderaannemers van Vancia Car Lease. U heeft het recht toegang te vragen tot en verbetering te vragen van uw persoonsgegevens door schriftelijke contactname met Vancia Car Lease op bovenstaand adres en/of het emailadres info@vanciacarlease.com.



De vijf populairste wagens bij Vancia Car Lease

Een bedrijfswagen is en blijft populair. Maar vanzelfsprekend zijn sommige modellen populairder dan andere. Deze vijf wagens werden tijdens de voorbije 9 maanden het vaakst geleased bij Vancia Car Lease:

1. Peugeot 3008

In 2016 werd de Peugeot 3008 omgevormd van een monovolume naar een SUV. Een gedaanteverandering die hem zichtbaar deugd heeft gedaan. Een jaar later won de Fransman de verkiezing 'Auto van het Jaar' en nog altijd is hij de leasetopper bij Vancia. Zijn kleine broertje, de 2008, wordt dit najaar vernieuwd en krijgt een uiterlijk dat nauwer aansluit bij de 3008.

2. BMW X1

SUV's zijn duidelijk populair bij de Vancia-klanten. Ook de nummer 2 uit het klassement zoekt het wat hoger van de grond. De BMW X1 kreeg onlangs een facelift in het kader van een waar SUV-offensief van de constructeur uit München. In het volgende offensief van BMW staat dan weer elektrificatie centraal. Daarbij hoort de X5 xDrive45e plug-in hybride. De 2008 zal binnenkort verkrijgbaar zijn in *full electric*. Nadien volgt de hybride 3008.

3. Volkswagen Passat

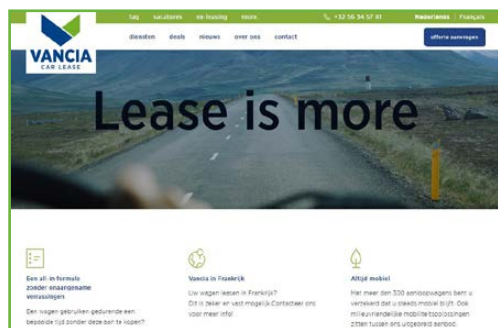
De Passat blijft een van de fleetwagens bij uitstek. De polyvalente D-segmenter krijgt binnenkort trouwens een facelift. Daarin staan nieuwe, zuinigere motoren centraal en heel wat nieuwe rijtechnologie. Daarenboven keert de nieuwe Passat terug als plug-in hybride. Zijn batterij groeit aanzienlijk, waardoor hij fiscaal voordelig blijft als "echte hybride".

4. Volvo V40

De Volvo V40 is nog zo'n ouwe getrouwe op de fleetmarkt. Hij is al lange tijd niet vernieuwd, maar blijft toch populair. Ondertussen valt er weinig concreet nieuws over nieuwe modellen bij Volvo te bespeuren. Zustermerk Polestar wordt binnenkort wel op de markt geïntroduceerd. Een plug-in hybride sportwagen en een elektrische middenklasser met de zeer originele namen "1" en "2" zullen alvast in de showroom staan.

5. Audi A3

De Audi A3 sluit onze top 5 af. Met diesel-, benzine- en aardgasmotoren is de A3 alvast een veelzijdige middenklasser. En in de toekomst zal die veelzijdigheid nog toenemen. Het model uit Ingolstadt wordt immers in het voorjaar van 2020 vernieuwd. Dan zou er ook werk gemaakt worden van elektrificatie, waardoor de plug-in hybride aandrijflijn zou terugkeren.



Nieuwe website voor Vancia Car Lease

Wanneer u deze editie van More in handen heeft, is de nieuwe website van Vancia Car Lease online. Gebruiksvriendelijker, persoonlijker en vooral meer in lijn met de visie van Vancia Car Lease. Achter de schermen zijn we nog druk aan het werk om nog meer functionaliteiten uit te bouwen, maar de website mag er wel al zijn!

PEUGEOT SUV-GAMMA

NOOIT EERDER GINGEN SUV'S ZO VER



FIFTY-FIFTY
-50% OP 100%
VAN DE OPTIES*

MOTION & e-MOTION



**PEUGEOT
PROFESSIONAL**

L/100 KM G/KM SUV 2008 : 5,1 - 7,2 • 133 - 163 | SUV 3008 : 5,0 - 8,0 • 132 - 181 | SUV 5008 : 5,0 - 8,0 • 132 - 181 (VOLGENS WLTP-NORM)

PEUGEOT BEVEELT TOTAL AAN



Geef voorrang aan veiligheid.

Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.peugeot.be

Contacteer je verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van je wagen.

*Fifty-Fifty aanbieding voorbehouden aan professionals, geldig het hele jaar 2019 op alle fabrieksopties van het Peugeot-gamma, uitgezonderd elektrische voertuigen en uitgezonderd accessoires.

V.U.: Erika Bouteloup, Peugeot België-Luxemburg N.V., KBO nr. 0403.461.107, IBAN : BE81 2710 0450 0024, Bourgetlaan 20 te B-1130 Brussel. Tel: 078 15 16 15



Net zoals het autolandschap lijkt ook de wereld van de retail aan heel wat veranderingen onderhevig. Vooral de overgang van fysieke winkels naar e-commerce vraagt een heuse ommekeer als bedrijf. Katia De Paepe, oprichter van Noukie's, dat kinderkleding en knuffels op de markt brengt, weet er alles over. De redactie van *More* trok naar Saintes, waar de Belgische hoofdzetel van Noukie's gevestigd is, voor een gesprek over de veranderingen waar de ondernemer van vandaag mee geconfronteerd wordt.

U bent niet alleen samen met uw man de zaakvoerder van Noukie's, maar richtte ook het merk op. Hoe kwam u op dit idee?

Zoals bij veel nieuwe moeders het geval is, veranderde bij de geboorte van mijn oudste zoon er heel wat in mijn denken. Ik was key accountmanager bij BASF, maar ik wilde het professioneel over een andere boeg gooien en mijn eigen bedrijf oprichten. Ik wilde niet zozeer weg uit de chemiesector waarin BASF actief was, maar ik was vooral op zoek naar vrijheid. De mogelijkheid om mijn eigen agenda te bepalen en te kiezen wanneer ik werkte, was vooral mijn drijfveer om de switch te maken. Initieel was mijn idee om iets op te richten en halftime te werken, maar dat is nooit gelukt (lacht).

Alles startte in 1992 met de import van producten vanuit Frankrijk

en Duitsland onder de naam Amtoys (een afleiding van Katia's oudste zoon Amaury, n.v.d.r.). Het ging om knuffels die ik daar ging aankopen en in België verkopen. Zo'n importbedrijf had destijds – voor de euro werd ingevoerd – nog zijn nut omdat er toen nog douanes waren aan de landsgrenzen en alles verkocht kon worden in Belgische frank. Toen de euro een paar jaar later werd ingevoerd, was het nut van zo'n invoerdersbedrijf veel beperkter geworden. Dat was voor ons het startsein om na te gaan denken op welke manier we ons konden differentiëren.

En toen is Noukie's als merknaam ontstaan?

Vier jaar na de oprichting van Am Toys volgde Noukie's. We gingen op zoek op welke manier we een added value konden bieden in de markt van

de babyknuffels. Op dat moment bestonden er enkel knuffels met lange haren en ogen in plastic, niet zo hygiënisch en veilig voor baby's en kleine kinderen. We wilden een knuffel creëren in het materiaal van pyjama's – gemakkelijker wasbaar en toch zacht – met geborduurde ogen in plaats van plastic exemplaren. Op die manier konden we iets nieuws creëren.

Voor de opstart van de productie van deze knuffels trokken we twee weken naar Indonesië om fabrieken te vinden waarmee we konden samenwerken. Al ons spaargeld stak in de eerste container, gevuld met knuffels. We gingen ermee naar de speelgoedbeurs in Parijs, waar we enorm veel succes hadden dankzij ons uniek product. Het was een groot risico, maar het heeft geloond, want op drie maanden tijd was de hele inhoud verkocht.



“Wij zien nu al wat andere ondernemingen misschien pas binnen enkele jaren zullen ondervinden”

Katia De Paepe,
oprichter en zaakvoerder
van Noukie's



Het succes hadden we te danken aan enkele grote spelers – denk aan Leclerc en Carrefour – die interesse hadden in onze knuffels. Aangezien je als beginnende ondernemer geen ‘neen’ kan zeggen tegen zo’n grote kleppers, verkochten we gedurende één jaar ons merk Noukie’s aan deze grote spelers.

Het jaar erop veranderde hun strategie en wilden ze onze knuffels onder hun eigen merknaam verkopen. Dat was ook voor ons interessanter omdat we dan opnieuw de merknaam Noukie’s zelf konden recupereren. Dankzij samenwerkingen met grote

bedrijven slaagden we er wél in om heel snel te groeien. In de beginjaren probeerden we alles van thuis uit te organiseren. Zo nam alle stock mijn garage al snel in, de wasruimte werd een kantoor en een van de slaapkamers de showroom. Het was nogal hectisch! Maar naarmate het succes groter werd, hadden we ook meer mankracht en ruimte nodig. We verhuisden eerst naar een groter huis, daarna naar een magazijn en nog wat later naar een hangar van een witloofboerderij in Merchtem. Toen dat daar ook te klein werd, zijn we op zoek gegaan naar een

grotere plaats en stootten we op een bouwgrond in Saintes waar we nu al 16 jaar geleden ons huidige gebouw hebben op poten gezet.

Vancia Car Lease en Noukie’s: trouwe partners van het eerste uur

Noukie’s nam Vancia Car Lease als leasemaatschappij onder de arm rond 1996. Wat begon met 2 wagens, mondde uit tot een wagenpark van zo’n 35 wagens. “Twintig jaar samenwerken, dat is in drie woorden een samenvatting van de relatie met Vancia Car Lease”, lacht Katia De Paepe. “Anders blijf je niet zo lang met elkaar samenwerken.”

Aangezien de hoofdmoot van de bedrijfswagens gebruikt wordt door vertegenwoordigers die ware kilometervreters zijn, telt het huidige wagenpark van Noukie’s veel dieselwagens. “Toch merk je dat er meer interesse komt voor alternatieven zoals benzine, maar ook elektrisch. Er zijn twee dames die hier op de hoofdzetel werken die gekozen hebben voor een hybride.”



“Dankzij samenwerkingen met grote bedrijven slaagden we er in om heel snel te groeien”



Ondertussen zijn uw kinderen (n.v.d.r. Katia De Paepe heeft 3 kinderen) 'groot' en stapten er twee van in het bedrijf. Aangezien ook uw echtgenoot in het bedrijf werkt, is het een waar familiebedrijf. Hoe loopt dat om als familie samen te werken?

Mijn echtgenoot, Simon-Pierre, heeft nog een gehele tijd een eigen job gehad, maar in 2000 stapte hij inderdaad ook in ons bedrijf. Hij heeft altijd voeling gehad met wat ik deed met Noukie's, maar hielp me lang als 'hobby'. Mijn dochter heeft een tijdlang bij ons gewerkt, maar aangezien ze de liefde gevolgd is naar Zweden, kon ze niet langer voor ons bedrijf werken. Mijn oudste zoon Amaury, de reden waarom ik ooit met dit product ben begonnen, werkt inderdaad nog steeds voor ons. Momenteel concentreert hij zich op e-commerce.

E-commerce, een bedrijfsaspect dat jullie door de jaren heen vermoedelijk belangrijker hebben zien worden?

De drie à vier laatste jaren is de online verkoop van onze producten veel belangrijker geworden. De veranderingen die er op de markt gebeuren gaan razendsnel. Uiteraard hebben we een idee waar we naartoe willen, maar veranderingen zijn niet altijd even evident. We moeten van de oude fysieke manier van consumeren naar de digitale manier. De productiesystemen, de logistiek, de manier waarop de producten ontwikkeld worden, hoe gecommuniceerd wordt,...: alles moet aangepast worden. Met zijn 28 jaar is mijn zoon vrij jong, maar hij is net wat we nodig hebben voor die bedrijfstak. Het zijn de jonge mensen die ons

digitaal de weg wijzen. We kunnen niet anders dan volgen aangezien de e-commerce hard groeit terwijl de traditionele manier van verkoop het minder doet. Spijtig genoeg valt het op dat de verdelers minder en minder betrokken worden bij het koopproces. Jonge ouders zoeken online hun weg dus moeten wij dat ook doen. Anders weet ik niet of we er binnen tien jaar nog zullen zijn. Dat is jammer, want het is leuk om fysieke winkels te hebben (n.v.d.r.: momenteel telt het netwerk van Noukie's zo'n 2000 verdelers in België en Frankrijk en zo'n 20 eigen winkels, waarvan 11 in België en 16 in Frankrijk). Maar door het verkeer, de aandacht voor ecologie, het gebrek aan tijd zit e-commerce in de lift. Zeker als je voor kinderen bestelt! Je hoeft ze niet mee te sleuren naar de winkel en zo'n kleintjes passen toch geen kledij ter plekke.

Heeft die digitale transitie ook een effect voor u als zaakvoerder?

Ik ben zelf al een hele tijd bezig met me onder te dompelen in al wat digitaal is omdat ik ervan overtuigd ben dat je als zaakvoerder het goede voorbeeld moet geven als je wil dat je medewerkers ook de digitale overstap

“We moeten van de oude fysieke manier van consumeren naar de digitale manier”



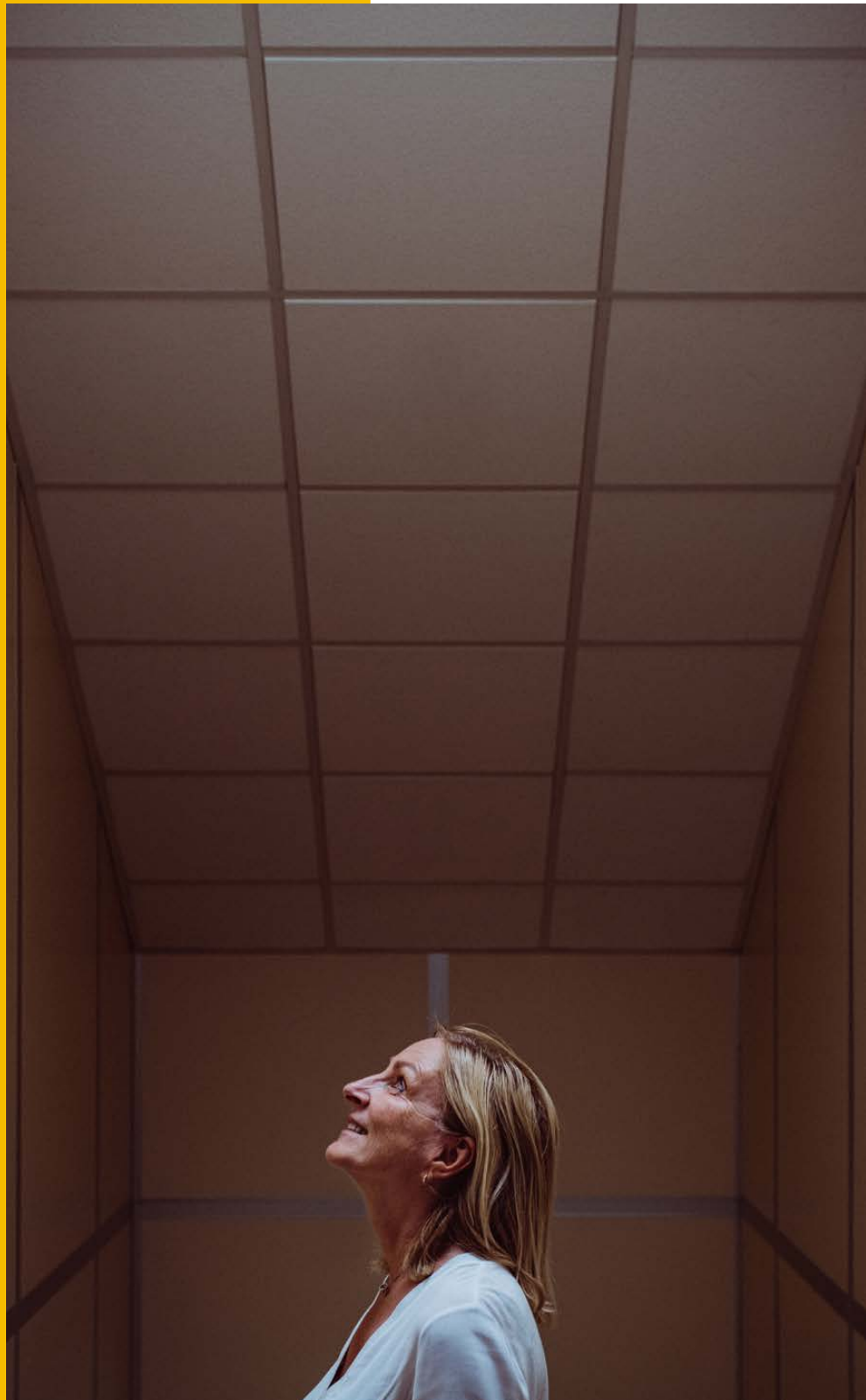
maken. Als je van een traditioneel bedrijf naar een digitaal bedrijf wil gaan, moet de ondernemer zelf ook mee willen. Dat is immers zo'n grote verandering als bedrijf, dat je er 120 procent mee moet bezig zijn. Op een bepaald moment moet je gewoon durven zeggen dat je het helemaal anders gaat aanpakken. De zaken evolueren immers heel snel en anders dreig je de boot te missen. Zo voeren we onze interne communicatie niet langer via mail, maar via Slack, een app waarmee je veel sneller kunt communiceren. Je

hebt verschillende groepen over verschillende topics waardoor het veel sneller kan gaan. Als je een melding krijgt uit één bepaalde groep, weet je meteen waarover het gaat. Je hoeft trouwens ook je tijd niet meer te steken in aansprekingen etc., maar komt meteen to the point. Het lijkt meer op chatten dan op mailen, eigenlijk. Als Project Management Tool gebruiken we Asana, nog zo'n nieuw digitaal platform dat ons in staat stelt op een veel efficiëntere manier onze projecten uit te werken.

Een bedrijf dat klaar is voor de toekomst, horen we!

Dat is nodig ook. Ons publiek zijn immers ook jonge ouders die de digitale manier van leven helemaal omarmd hebben. Wij zien nu al wat andere ondernemingen misschien pas binnen enkele jaren zullen ondervinden. Net om die reden vind ik het interessant om te blijven kijken naar innovaties en nieuwe producten. Zo brengen we binnenkort een body op de markt die gemaakt is uit SeaCell, een stof op basis van zeewier, en werken we aan thermo regulerende pyjama's.

Het is ook heerlijk om mijn expertise van ondernemerschap te delen met de nieuwe generatie. Zo kwam ik onlangs in contact met een ontwikkelaar van natuurlijke verzorgingsproducten voor baby's en kinderen op basis van honing. Zo'n mensen verdienen het om een steun in de rug te krijgen en ik doe niets liever dan ze te helpen hun stap in de ondernemingswereld te durven laten zetten. De toekomst van ons land zal immers van de jonge ondernemers afhangen en niet van de grote bedrijven. Als ik een beetje kan helpen hen op gang te trekken, doe ik dat graag!



De nieuwe Opel

GRANDLAND X HYBRID4

U krijgt alles. Zonder compromissen.



100% FISCAAL AFTREKBAAR

milieu-informatie (KB 19/03/2004): opel.be



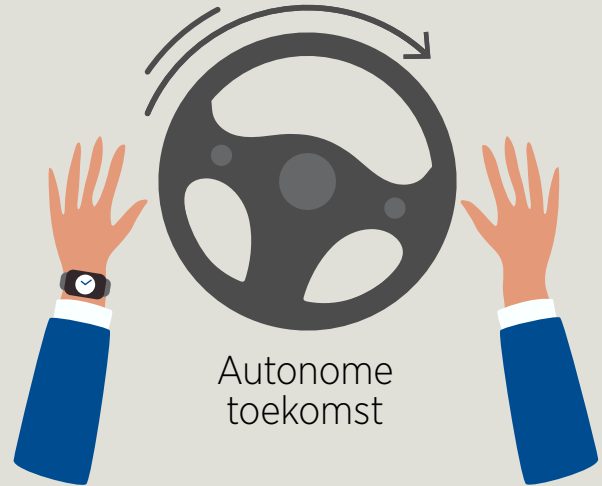
1,7 L/100KM 39 G/KM CO₂ 17,4 KWH/100KM

Het verbruik en de CO₂-uitstoot is bepaald volgens de World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) volgens de normen R (EC) Nr. 715/2007, R (EU) Nr. 2017/1153 en R (EU) Nr. 2017/1151.





Vandaag



Autonome
toekomst

Autonome wagens Verre toekomst of binnenkort realiteit?

Autonome wagens blijven tot de verbeelding spreken. En hoewel hedendaagse vierwielers al heel veel “aanlooptechnologie” aan boord hebben, is de volledig autonome wagen nog niet voor binnenkort. Het technologische parcours is als een bergrit met enkele cols buiten categorie, maar bij Bosch zijn ze er alvast van overtuigd dat die volledig zelfrijdende auto er wel degelijk komt... al zal het niet voor morgen zijn.



Bosch nodigde ons uit op het testcircuit van Juvincourt (Frankrijk) om een stand van zaken te geven over autonome technologie. Bosch is leverancier van automotive technologie aan heel wat merken en ook op het vlak van autonome technologie loopt de Duitse technologiegigant in de spits. Zoals we tijdens de workshops in Juvincourt ontdekten, heeft geautomatiseerd rijden gevolgen voor alle onderdelen en aspecten van de auto: de aandrijving, de remmen, de stuurinrichting, de boordinstrumenten, de navigatie en de sensoren, en natuurlijk ook de connectie tussen binnen en buiten. De sleutel tot succes ligt in een goed begrip van alle systemen die in het voertuig geïntegreerd zijn. Dit zijn volgens Bosch de onmisbare ingrediënten...



Op het testcircuit van Juvincourt (Frankrijk) kregen we een stand van zaken over autonome technologie.

Elektrische stuurinrichting

Veilige elektrische stuurbekrachtiging is voor geautomatiseerd rijden een van de belangrijkste technologieën. De ingebouwde veiligheid maakt het voor de bestuurder of de zelfrijdende auto mogelijk de cruciale besturingsfuncties te blijven gebruiken en tegelijk minstens 50 % elektrische stuurbekrachtiging te behouden mocht er uitzonderlijk toch een storing optreden.

ESP

Ook de elektronische stabiliteitscontrole speelt tijdens het rijden een belangrijke rol. Als de auto zelf verantwoordelijk wordt voor het rijden, gelden zeer specifieke vereisten voor de veiligheidssystemen, zoals de remmen. Om ook in geval van storingen een maximale beschikbaarheid

te kunnen garanderen, moet uit veiligheidsoverwegingen een zekere mate van redundantie in het systeem worden voorzien. Zowel ESP als de elektromechanische rembekrachtiging iBooster kunnen het voertuig onafhankelijk van elkaar afremmen, zonder dat de bestuurder tussenbeide hoeft te komen.

Connected horizon

Zelfrijdende auto's maken gebruik van omgevingsdata die veel verder gaan dan wat door de sensoren wordt gedetecteerd. Ze hebben bijvoorbeeld realtimegegevens nodig over het verkeer, over files en ongevallen, en moeten dus verbonden zijn met een server. Bosch heeft hiervoor de 'connected horizon' ontwikkeld: een systeem dat een dynamische analyse mogelijk maakt van het af te leggen

traject en dus ook een eventuele aanpassing van de rijstrategie kan berekenen. Dankzij de connected horizon kunnen geautomatiseerde auto's anticiperen, en dat komt het comfort en de veiligheid tijdens de rit ten goede. De geconnecteerde auto's worden gewaarschuwd als ze een gevaarzone naderen, bijvoorbeeld bij het uitrijden van een bocht of achter een heuvel, en kunnen vroeger vertragen.

MMI

Geautomatiseerd rijden impliceert een nieuwe manier van controle uitoefenen over de auto en vergt daarom eigentijdse concepten voor de MMI of 'mens-machine-interactie' – de communicatie tussen de bestuurder en de auto. De bestuurder moet het systeem intuïtief kunnen begrijpen en gebruiken.



Zelfrijdende auto's maken gebruik van omgevingsdata die veel verder gaan dan wat door de sensoren wordt gedetecteerd.



We rijden met een Maserati Ghibli die Highway Assist Base Level 2 aan boord had, een combinatie van ACC (Adaptive Cruise Control), Stop & Go en Lane centering.

Een voorbeeld daarvan is de TFT-instrumentencluster, die maximale flexibiliteit qua contentverwerking combineert met een duidelijke weergave op de boordschermen. Via de weergave op ooghoogte toont Bosch informatie zoals snelheid, navigatie en waarschuwingen direct in het gezichtsveld van de bestuurder. Die informatie wordt als het ware op de omgeving van het voertuig geprojecteerd, zodat men de indruk krijgt dat ze met die omgeving versmelt, ongeveer twee meter voor het voertuig.

iBooster

De door Bosch ontwikkelde iBooster is een elektromechanische rembekrachtiging die volledig zonder vacuüm werkt en die aan alle vereisten van een modern remsysteem voldoet. Het systeem kan bij elke vorm van aandrijving gebruikt worden en is bijzonder geschikt voor hybride en elektrische voertuigen.

Lidarsensoren

Naast radar-, video- en ultrasone sensoren doet Bosch in zijn geautomatiseerde testauto's ook een beroep

op lidarsensoren. Light Detection And Ranging (of Laser Imaging Detection And Ranging) is een technologie die de afstand tot een object of oppervlak bepaalt door middel van het gebruik van laserpulsen. De verschillende werkingsprincipes van de sensoren vullen elkaar perfect aan. Door de gegevens samen te brengen kan de omgeving op een betrouwbare manier gedetecteerd worden. Op basis van die gegevens bepalen de geautomatiseerde voertuigen hun rijstrategie.

Kaarten

Zonder real time kaarten in hoge resolutie is geautomatiseerd rijden niet mogelijk. Deze kaarten leveren de auto's informatie over de veranderende verkeersomstandigheden, die veel verder gaat dan de detectiezone van de boordsensoren. De radar- en videosensoren verzamelen en leveren realtime verkeersgegevens die belangrijk zijn voor het aanmaken van de nodige hogeresolutiekaarten.

Radarsensoren

De radarsensoren – een van de verschillende soorten sensoren

waarmee de auto's uitgerust zijn – zorgen voor relevante informatie over de volledige omgeving (360°) tot een afstand van 250 meter. De belangrijkste taak van de radarsensoren bestaat erin voorwerpen te detecteren en hun snelheid en positie ten opzichte van het bewegende voertuig te meten.

Videosensor

De stereovideocamera van Bosch heeft een bereik van 50 meter en levert belangrijke optische informatie over de omgeving rond het voertuig. De twee uiterst gevoelige beeldsensoren leveren beelden met een hoge resolutie en kunnen grote contrasten aan. De stereovideocamera registreert voorwerpen in de ruimte en bepaalt hoe ver ze verwijderd zijn, maar identificeert ook en vooral de vrije ruimte. De informatie die door de sensor wordt geleverd wordt samengebracht met gegevens van sensoren die volgens andere principes werken. Dat levert samen een omgevingsmodel op waarop de geautomatiseerde auto's hun rijstrategie kunnen baseren.



Zonder real time kaarten in hoge resolutie is geautomatiseerd rijden niet mogelijk. Deze kaarten leveren de auto's informatie over de veranderende verkeersomstandigheden

Ultrasonische sensoren

Bij geautomatiseerd rijden wordt een beroep gedaan op ultrasonische sensoren om de directe omgeving (tot 6 meter) rond het voertuig te verkennen, in het bijzonder bij lage snelheid, bijvoorbeeld tijdens parkeer manoeuvres. De sensoren werken volgens het sonarprincipe, waarmee bijvoorbeeld ook vloermuizen zich oriënteren. Ze zenden korte ultrasonische signalen uit, die door de obstakels worden weerkaatst. De echosignalen worden opgevangen door de sensoren en geanalyseerd door een centrale computer.

(Niet) achter het stuur

Tijdens de dag op het circuit van Juvincourt kon een demonstratie van de autonome technologie natuurlijk niet ontbreken. Nogal wat van die technologie hebben we al eerder gezien in voertuigen die nu al op de markt zijn (lane-assist, file-assistent, automatische noodstop bij lage snelheden, parkeerassistenten,...). Een wow-gevoel leverde dat dus niet op. Maar het dient gezegd dat men de systemen wel voortdurend verfijnt en ook nieuwe features toevoegt die de veiligheid en/of het comfort verhogen.

Zo lieten we ons bijvoorbeeld rondrijden in een Range Rover Velar die was uitgerust met een Lane Keeping Support (LKS) met stereo video.

Het systeem detecteert voertuigen op 120 m en voetgangers op 50 m en houdt het voertuig ook op zijn rijstrook. We reden ook met een Maserati Ghibli die Highway Assist Base Level 2 aan boord had, een combinatie van ACC (Adaptive Cruise Control), Stop & Go en Lane centering. In principe kan je met deze technologie quasi-autonoom rijden op de autosnelweg maar er zitten



Mercedes-Benz en Bosch hebben samen een vorm van "valet-parking" ontwikkeld, waarbij de auto zichzelf parkeert.

Autonoom rijden: de zes levels

In het debat rond autonoom rijden, worden we om de oren geslagen met allerlei termen en gradaties. Constructeurs laten maar wat graag weten welk niveau hun wagens halen inzake autonoom rijden. Maar wat houden die niveaus nu eigenlijk in? Wij lijsten ze nog eens kort op.

- **Niveau 0:** Systemen kunnen ingrijpen, maar de bestuurder mag er niet op vertrouwen. Voorbeeld hiervan is een automatische noodstop.
- **Niveau 1:** Bestuurder en autonome technologieën besturen samen de wagen. Een voorbeeld hiervan is adaptieve cruise control, waarbij de bestuurder stuurt en de wagen de snelheid bepaalt.
- **Niveau 2:** De wagen neemt de volledige controle over, maar de bestuurder moet op elk moment in kunnen grijpen. Bij deze technologie 'verplicht' de wagen je om de handen aan het stuur te houden.
- **Niveau 3:** De wagen kan zelfstandig sturen in specifieke situaties, bijvoorbeeld op de autosnelweg, waardoor de bestuurder andere taken kan uitvoeren. Wanneer de wagen een signaal geeft, moet de bestuurder wel het stuur overnemen.
- **Niveau 4:** In bepaalde omstandigheden, bijvoorbeeld in de file of in aangepaste steden, kan de wagen volledig zelfstandig rijden. Wanneer de bestuurder buiten die situaties het stuur niet overneemt, kan de wagen zich autonoom op een veilige plaats parkeren.
- **Niveau 5:** De wagen rijdt volledig autonoom. Op dit niveau is er zelfs geen stuurwiel nodig.



wel druksensoren in het stuurwiel die je aanmanen om zelf weer het stuur in handen te nemen na enkele seconden.

Als het gaat om autonoom rijden, maakt Tesla vandaag nog altijd het meeste indruk met zijn Highly Automated Driving Level 3. De elektrische Model S kan autonoom rijden op autosnelwegen en heeft daarvoor een arsenaal aan technologie aan boord: LIDAR, een GPS met grote precisie, 2 LRR's (Long Range Radar

De Tesla Model S kan autonoom rijden op autosnelwegen en heeft daarvoor een arsenaal aan technologie aan boord: LIDAR, een GPS met grote precisie, 2 LRR's (Long Range Radar Sensor, 4 MRR (Medium Range Radar Sensor).

precisie, 2 LRR's (Long Range Radar Sensor, 4 MRR (Medium Range Radar Sensor). Dit model is ook in staat om autonoom inhaalmanoeuvres uit te voeren.

Mercedes-Benz en Bosch hebben samen ook een vorm van "valet-parking" ontwikkeld, waarbij de auto zichzelf parkeert.

Via een commando met de smartphone kunnen chauffeurs hun auto nu automatisch in toegewezen plaatsen parkeren, zonder de bewegingen van het voertuig zelf te moeten monitoren. Dit vergt niet alleen technologie in de auto zelf maar ook in de parkeergarage om de auto te geleiden. Autonoom parkeren zonder de chauffeur aan boord lijkt op het eerste zicht een luxefunctie maar kan bij toepassing op grote schaal voor heel wat tijds- en plaatsbesparing zorgen. Als er geen personen meer moeten uitstappen, kunnen de auto's dichter bij elkaar parkeren en dus is er ook minder oppervlakte nodig.

Nog 10 jaar wachten?

Over de introductie van de volledig marktklare autonome wagen wordt vandaag nog veel gespeculeerd. Volgens Joao Carreiro, marketingdirecteur van de afdeling Chassis Systems Control bij Bosch, zou dat nog minstens tien jaar kunnen duren. Een van de belangrijkste technologische hordes die moet genomen worden, is die van de data. Een autonome wagen zal zoveel data moeten kunnen verwerken dat daarvoor CPU's (Central Processing Unit) nodig zullen zijn die meerdere Teraflops aan verwerkingssnelheid aankunnen. Om u een idee te geven: een CPU met 1 Teraflop kan 100.000.000.000 bewerkingen per seconde aan. Volgens Carreiro zal die niveau 5 autonome wagen weliswaar geconnecteerd zijn maar zal hij voldoende zelfstandig moeten zijn om zelf alle verkeersomstandigheden te interpreteren en er adequaat op te reageren. Een cloud-oplossing waarbij de auto louter via connectiviteit functioneert is volgens Bosch geen realistische oplossing omdat netwerken altijd kunnen uitvallen en dan heb je een autonome wagen die "blind" rijdt omdat hij niet over de nodige data beschikt. Daarnaast is er nog een flinke lijst aan uitdagingen: de nood aan meer sensoren, de betrouwbaarheid en de veiligheid, de 360-gradenwaarneming in alle omstandigheden (regen, tunnels, plots opduikende personen of dieren,...), de artificiële intelligentie (planning, beslissing en uitvoering), de lokalisatie (nood aan nauwkeurigere en bijgewerkte kaarten) en last but not least de wetgeving, die globale standaarden zal moeten vastleggen. Wil je de autonome wagen volgens bestaande validatieprocessen certificeren, dan zou dat volgens Carreiro 5.000 jaar duren. Dus ook op dat vlak zal men stevig "out of the box" moeten denken.

Een cloud-oplossing waarbij de auto louter via connectiviteit functioneert is geen realistische oplossing.

Netwerken kunnen altijd uitvallen en dan heb je een autonome wagen die "blind" rijdt



De weg naar de toekomst ligt open

Autoconstructeurs aan het woord

De redactie van *More* legde haar oor te luisteren bij verschillende CEO's van autoconstructeurs over hun toekomstvisie van de wagen in de brede zin van het woord.



Denis Gorteman

CEO D'leteren Auto

“Wanneer de auto's autonoom zijn geworden, verkopen we vrije tijd”

Wat is de toekomst van de wagen als product?

De auto als product speelt in op een groeiende behoefte aan individuele mobiliteit, die op haar beurt gekoppeld is aan de economische en sociale ontwikkelingen in ons land en in veel regio's in volle ontwikkeling in de rest van de wereld. Deze ontwikkeling heeft gevolgen voor onze levenswijze en het milieu, maar ook voor onze samenleving in het algemeen. Het verminderen van de impact op het milieu wordt een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp, de productie, de distributie en het gebruik van auto's. Het voorbeeld van de Audi-fabriek in Brussel is veelzeggend, ze is koolstof-neutraal en produceert een elektrisch model, net als dat in Zwickau in Duitsland voor Volkswagen. De auto is duidelijk een weerspiegeling van de evolutie van de samenleving in het algemeen.

Hoe zal de dienstverlening in de automobiel in de toekomst gebeuren?

De toekomst ligt in de dienstensector. De evolutie van de auto zal leiden naar elektrische motoren en waarschijnlijk ook naar autonoom rijden en een zekere standaardisatie van de autohardware (motoren en chassis). In de toekomst zal het verschil tussen merken en modellen meer op serviceniveau liggen en het dealerniveau. De diensten die “over the air” beschikbaar zullen zijn, zullen dankzij de wijdverbreide connectiviteit in auto's te downloaden zijn. Naast hun tradities, kennis en passie, evolueren fabrikanten en distributeurs steeds meer naar servicebedrijven.

Hoe ziet het toekomstige netwerk van een constructeur eruit?

Ons dealernetwerk vormt de kern van onze ontwikkelingsstrategie, omdat zij zelf de eerste contacten met klanten zijn. Zij zullen de drijvende kracht zijn achter de evolutie van de mobiliteit en zullen onze klanten begeleiden naar de oplossingen van de toekomst. Daarom hebben we ons netwerk al uitgebreid gereorganiseerd en onze opleidingscentra voorbereid op nieuwe technologieën. Deze toekomstige uitdagingen doen echter de vraag rijzen van de opleiding in brede zin: de opleiding die in onze scholen en universiteiten wordt aangeboden. We hebben nieuwe profielen nodig om met deze ontwikkelingen om te kunnen gaan en om ons voortdurend te kunnen bijscholen. De sector is volop in ontwikkeling, een evolutie die uiteraard betrekking heeft op de technologische, service- en IT-aspecten, maar of het nu gaat om de klant of onze medewerkers, de mens staat en blijft centraal in onze strategie.

Welke plaats heeft de auto in de toekomstige mobiliteit als geheel?

Tot enkele jaren geleden verkochten wij producten. Met de ontwikkeling van huur- en leaseformules of gedeelde auto's zoals ons Poppy-initiatief (autodelen in Antwerpen en Brussel), zijn we de dienstverlening gestart en deze trend zal met de komst van de aangesloten auto nog verder toenemen. Connectiviteit plaatst de auto ook in een netwerk van meerdere vervoersmiddelen of integreert openbaar vervoer, scooters en fietsen zoals gepland in de Skipr-toepassing die we net hebben gelanceerd. Morgen, wanneer de auto's autonoom zijn geworden, verkopen we vrije tijd! De auto zal onze werkplek zijn of onze vrijheid om ons te wijden aan andere taken dan het rijden. Een nieuwe functie met nieuwe perspectieven en nieuwe banen zal onze mobiliteit veiliger, minder impactvol en aangener maken.



Eddy Haesendonck

CEO en voorzitter BMW Group Belux

Wat is de toekomst van de wagen als product?

De toekomst is vandaag al begonnen: kijk maar naar ons enorme aanbod aan geëlektrificeerde wagens. We hebben maar liefst negen verschillende plug-in hybrides die we vandaag op de markt hebben. Zij zijn de eerste stap richting een zero-emission toekomst en bieden vandaag al 100 % emissievrij rijden over een afstand van 60 à 80 kilometer (resp. BMW 3 Reeks en BMW X5) voor het pendelen, en een verbrandingsmotor voor een occasionele grotere afstand zonder zorgen. Daar bovenop komen de 100 % elektrische BMW i3 die we sinds 2013 aanbieden en de MINI Electric die we heel binnenkort lanceren. Met het oog op de toekomst werken we ook aan waterstof als energiedrager.

Elektrisch rijden is echter slechts één pijler van de wagen van de toekomst: autonoom rijden en geconnecteerde wagens zijn daarbij even belangrijk. Dankzij zelfrijdende wagens kunnen onze klanten een deel van hun verloren tijd in de files kunnen terugwinnen. Om dat veilig te kunnen regelen, moet een auto hypergeconnecteerd zijn met zijn bestuurder en de omgeving. In 2021 brengen we daarom de BMW iNEXT uit. Dit nieuwe vlaggenschip zal onze knowhow op het vlak van elektrisch, geconnecteerd en autonoom rijden bundelen.

Hoe zal de dienstverlening in de automobiel in de toekomst gebeuren?

Onze wagens geven zelf aan wanneer ze hun volgende onderhoud nodig hebben, op basis van parameters die onze sensoren in de wagen continu opvolgen. Dankzij de ingebouwde SIM-kaart, zal een wagen in de nabije toekomst zelf een concessiehouder kunnen verwittigen dat onderhoud nodig is. Op langere termijn zal de wagen zelf onderhoud kunnen inplannen, op basis van de geconnecteerde agenda van zijn bestuurder. Een zelfrijdende auto kan dan ook helemaal zelf tot aan de concessie van de klant rijden voor onderhoud.

Zover zijn we echter nog lang niet. Om onze klanten te ontlasten en de piekenmomenten aan onze balies te laten vermijden, willen we hen op korte termijn echter ook al een aantal handige tools aanbieden. Achter de schermen werken wij daarom aan een 24/7 app, waarmee klanten hun BMW of

MINI op gelijk welk moment van de dag op een veilige manier zullen kunnen achterlaten aan onze concessies.

Hoe ziet het toekomstige netwerk van een constructeur eruit?

Het kopen van onze wagens draait om een premium ervaring. Locatie is daarvan een eerste pijler: BMW heeft vandaag een optimaal netwerk van 70 concessies. Klanten kunnen onze producten in hun eigen regio gaan bekijken en testrijden. Onze dealers zijn in dat verhaal een essentiële partner, zowel vandaag als in de toekomst.

De premium ervaring trekken we ook door in de beleving: in de toekomst zullen onze concessiehouders nog meer een experience center worden. Klanten kunnen er de verschillende configuratiemogelijkheden kunnen ervaren, want dat gegeven van personalisatie is een van de grote sterktes van zowel BMW als MINI. Daar bovenop willen we dat onze klanten ook in de toekomst met onze wagens kunnen rijden voor ze overgaan tot een aankoop. Dus het wordt de kunst om de digitale experience naadloos om te zetten naar een fysieke!

Welke plaats heeft de auto in de toekomstige mobiliteit als geheel?

BMW staat voor premium individuele mobiliteit. Wij geloven dan ook in een mooie toekomst voor de wagen, ook al zal er de komende jaren meer veranderen dan de voorbije 20 jaar.

Er is echter nog steeds een groeiende nood aan individuele mobiliteit. Een recente studie van SD Worx toonde dat 72 % van de Belgen met de wagen naar het werk pendelt, voornamelijk omdat ze geen alternatief hebben. Vele kmo-zones in ons land zijn immers onvoldoende bereikbaar met het openbaar vervoer. Daar vormt de al dan niet geëlektrificeerde wagen een perfect antwoord op, in combinatie met bijvoorbeeld een vouwfiets of elektrische step in de koffer.

Er zullen echter grondige verschillen zijn per regio. In steden als Brussel, Londen en Berlijn zijn wij als groep reeds jaren aanwezig met de autodeeldienst DriveNow, die binnenkort trouwens omgedoopt wordt tot ReachNow. Daar vormt de auto een perfecte aanvulling op publieke mobiliteit.



Niels Kowollik

CEO Mercedes-Benz Belgium
Luxembourg

Wat is de toekomst van de wagen als product?

De auto als product speelt in op een groeiende behoefte aan individuele mobiliteit, die op haar beurt gekoppeld is aan de economische en sociale ontwikkelingen in ons land en in veel regio's in volle ontwikkeling in de rest van de wereld. Deze ontwikkeling heeft gevolgen voor onze levenswijze en het milieu, maar ook voor onze samenleving in het algemeen. Het verminderen van de impact op het milieu wordt een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp, de productie, de distributie en het gebruik van auto's. Het voorbeeld van de Audi-fabriek in Brussel is veelzeggend, ze is koolstofneutraal en produceert een elektrisch model, net als dat in Zwickau in Duitsland voor Volkswagen. De auto is duidelijk een weerspiegeling van de evolutie van de samenleving in het algemeen.

Hoe zal de dienstverlening in de automobiel in de toekomst gebeuren?

De toekomst ligt in de dienstensector. De evolutie van de auto zal leiden naar elektrische motoren en waarschijnlijk ook naar autonoom rijden en een zekere standaardisatie van de autohardware (motoren en chassis). In de toekomst zal het verschil tussen merken en modellen meer op serviceniveau liggen en het dealerniveau. De diensten die "over the air" beschikbaar zullen zijn, zullen dankzij de wijdverbreide connectiviteit in auto's te downloaden zijn. Naast hun tradities, kennis en passie, evolueren fabrikanten en distributeurs steeds meer naar servicebedrijven.

Hoe ziet het toekomstige netwerk van een constructeur eruit?

Ons dealernetwerk vormt de kern van onze ontwikkelingsstrategie, omdat zij zelf de eerste contacten met klanten zijn. Zij zullen de drijvende kracht zijn achter de evolutie van de mobiliteit en zullen onze klanten

begeleiden naar de oplossingen van de toekomst. Daarom hebben we ons netwerk al uitgebreid gereorganiseerd en onze opleidingscentra voorbereid op nieuwe technologieën. Deze toekomstige uitdagingen doen echter de vraag rijzen van de opleiding in brede zin: de opleiding die in onze scholen en universiteiten wordt aangeboden. We hebben nieuwe profielen nodig om met deze ontwikkelingen om te kunnen gaan en om ons voortdurend te kunnen bijscholen. De sector is volop in ontwikkeling, een evolutie die uiteraard betrekking heeft op de technologische, service- en IT-aspecten, maar of het nu gaat om de klant of onze medewerkers, de mens staat en blijft centraal in onze strategie.

Welke plaats heeft de auto in de toekomstige mobiliteit als geheel?

Tot enkele jaren geleden verkochten wij producten. Met de ontwikkeling van huur- en leaseformules of gedeelde auto's zoals ons Poppy-initiatief (autodelen in Antwerpen en Brussel), zijn we de dienstverlening gestart en deze trend zal met de komst van de aangesloten auto nog verder toenemen. Connectiviteit plaatst de auto ook in een netwerk van meerdere vervoersmiddelen of integreert openbaar vervoer, scooters en fietsen zoals gepland in de Skipr-toepassing die we net hebben gelanceerd. Morgen, wanneer de auto's autonoom zijn geworden, verkopen we vrije tijd! De auto zal onze werkplek zijn of onze vrijheid om ons te wijden aan andere taken dan het rijden. Een nieuwe functie met nieuwe perspectieven en nieuwe banen zal onze mobiliteit veiliger, minder impactvol en aangener maken.

“Duurzame mobiliteit is meer dan alternatieve aandrijvingen, het vraagt ook de integratie van diverse transportmodi”



Jérôme Pannaud
CEO Renault Benelux

Wat is de toekomst van de wagen als product?

Voor de Renault Groep is de auto van de toekomst elektrisch, autonoom, geconnecteerd, en kan hij gedeeld worden. Zo zal Renault tegen 2022 over een aanbod beschikken van 8 elektrische auto's en 12 hybride en plug-in hybride auto's. Op het gebied van autonoom rijden, introduceert Renault vanaf volgend jaar het niveau AD2 op twee wagens in het B-segment en zal het niveau AD4 klaar zijn voor commercialisatie in 2022. Datzelfde jaar zal Renault over 15 modellen beschikken die autonoom kunnen rijden. De groep maakt zich momenteel ook klaar voor een rijk aanbod aan mobility services zoals car sharing die mogelijk gemaakt worden door een gamma van geconnecteerde auto's. Deze zullen dankzij hun connectiviteit kunnen communiceren met hun omgeving en de verkeersinfrastructuur om zo perfect te passen in het concept van een Smart City.

Hoe zal de dienstverlening in de automobiel in de toekomst gebeuren?

Als autoconstructeur blijft het onze bekommernis om aan onze klanten de beste service te bieden op het gebied van onderhoud en herstelling van hun auto's. De relatie met de klant zal echter meer en meer digitaal verlopen. Daarnaast zullen er echter ook nieuwe diensten aangeboden worden, de zogenaamde Mobility Services zoals verhuur, car sharing en in zelfs autonome robo taxi's. De auto's uit onze gamma zullen trouwens zodanig uitgerust zijn met om eenvoudig in een car sharing programma te kunnen worden opgenomen.

“In een Smart City zullen geconnecteerde auto's kunnen communiceren met de verkeersinfrastructuur”

Hoe ziet het toekomstige netwerk van een constructeur eruit?

Renault heeft in België de laatste jaren veel inspanningen geleverd om het netwerk sterker te maken door het te organiseren in zogenaamde hubs. Zo is het netwerk voorbereid op de toekomst waarbij klanten niet enkel meer beroep zullen doen op dealers om een auto te kopen en te onderhouden. Wij beschouwen ons netwerk als een echte troef om de tussenschakel te zijn om de nieuwe Mobility Services in de markt te zetten.

Welke plaats heeft de auto in de toekomstige mobiliteit als geheel?

Het is duidelijk dat we in de toekomst meer en meer naar een multimodale mobiliteit evolueren. De auto zal hierin nog steeds zijn plaats hebben, hetzij op verschillende manieren. Voor mensen in stedelijke omgevingen zien we meer en meer de opkomst van car sharing. In de steden zullen dit elektrische, geconnecteerde en later ook autonome voertuigen zijn. Voor gebruikers verder weg van de steden lijkt de auto nog steeds een goede oplossing als alternatief op het openbaar vervoer.



Michael Roosen

Managing Director Toyota Belgium

“De wagen zal een onderdeel worden van verschillende mogelijke mobiliteitsoplossingen, afhankelijk van de persoonlijke voorkeuren en keuzes van de gebruiker”

Wat is de toekomst van de wagen als product?

De wagen zal een onderdeel worden van verschillende mogelijke mobiliteitsoplossingen, afhankelijk van de persoonlijke voorkeuren en keuzes van de gebruiker. Puur productmatig zullen Toyota en Lexus hybrides, elektrische én wagens op waterstof

aanbieden, zodat elkeen de aandrijving kan kiezen die het beste past bij zijn/haar mobiliteitsbehoeften.

Hoe zal de dienstverlening in de automobiel in de toekomst gebeuren?

De verdeler zal een sleutelpositie blijven bekleden en de merken zullen in de toekomst nog een grotere homogeniteit van de dienstverlening aanbieden. Daarnaast zal er ook meer ingezet worden op ‘smart repairs’, waarbij het onderhoud en/of herstellingen gebeuren bij de klant. Zeker voor fleetklanten is dit een zeer voordelige oplossing.

Tenslotte kan de dienstverlening ook vlotter, persoonlijker en interactiever verlopen dankzij digitale tools zoals ‘My Toyota’, waarbij de bestuurder bij voorbeeld wordt verwittigd om een afspraak in te plannen wanneer zijn wagen op onderhoud moet.

Hoe ziet het toekomstige netwerk van een constructeur eruit?

De dealerships zullen nog verder professionaliseren, uiteraard met behoud van familiale concessies die heel goed functioneren. Verdere consolidatie zullen extra investeringen en evoluties mogelijk maken. Denk hierbij aan bijvoorbeeld specifieke behoefte voor de fleetmarkt, digital marketing en nieuwe technologie. Interessant weetje ter illustratie: Toyota City in Zaventem is de enige verdeler in België die is uitgerust om het onderhoud en het herstel te doen van de Toyota Mirai, onze wagen op waterstof.

Welke plaats heeft de auto in de toekomstige mobiliteit als geheel?

De auto zal altijd een onderdeel blijven van mobiliteit als geheel. Vandaag beschouwen 65 % van de Belgen de auto als eerste mogelijkheid om zich te verplaatsen. Dit zal ongetwijfeld evolueren, maar niet helemaal verdwijnen, en de auto zal nog lange tijd belangrijk blijven om een vlotte mobiliteit te kunnen aanbieden. Daarnaast zien we de ontwikkeling van alternatieven zoals deelwagens, carpooling en multimodaliteit, waarbij men meerdere oplossingen combineert. Parkings voor wagens bij stations voor openbaar vervoer zijn daarbij onmisbaar. Daarnaast is er natuurlijk ook een groot verschil tussen pendelverkeer en ontspanningsbehoeften.

Marc Van den Kerkhof

Managing Director

Kia Motors Belgium



Wat is de toekomst van de wagen als product?

Er is de veelbelovende technologische vooruitgang, zoals autonoom rijden en alternatieve aandrijvingen, die naar gebruiksgemak en ecologie toe grote beloftes inhouden. De elektrische wagen is niet alleen ecologisch maar met de vehicle-to-grid technologie heeft hij ook een groot potentieel om als energiebuffer te fungeren voor het elektriciteitsnetwerk. Dat kan ervoor zorgen dat fleetmanagers en facility managers qua functie-inhoud in de toekomst naar elkaar toegroeien, en uiteindelijk één functie worden. Ook op het vlak van veiligheid zijn we zeker nog niet aan het einde van de evolutie. Hedendaagse auto's hebben al veel veiligheidstechnologie aan boord maar er zit nog heel wat aan te komen, bijvoorbeeld auto's die met elkaar en met de verkeersinfrastructuur communiceren.

Hoe zal de dienstverlening in de automobiel in de toekomst gebeuren?

Vanaf december wordt in onze wagens nieuwe connectiviteitstechnologie beschikbaar die we UVO noemen. Het gaat om een range van applicaties voor

de gebruiker. Een voorbeeld is navigatie-info die van de smartphone naar de wagen gestuurd wordt. Ook het omgekeerde kan: informatie over afgelegde ritten die naar de smartphone

gestuurd wordt. Informatie over parkeer- en laadinfrastructuur, live-verkeersinformatie, etc. Het gaat om een heel breed aanbod van toepassingen. Daarnaast kijken we ook naar nieuwe diensten van gebruik en bezit. In Spanje hebben we al de carsharing-service Wible.

Hoe ziet het toekomstige netwerk van een constructeur eruit?

Je kan er niet omheen dat de meeste consumenten zich eerst online informeren en dan pas naar een dealer stappen. Digitalisering zal dus zeker een impact hebben op de dealer en hij zal zich daar ook aan aanpassen. Los daarvan, zijn wij ervan overtuigd dat die dealer ook in de toekomst een cruciale rol zal blijven spelen. De auto is een materieel product dat klanten willen zien, voelen en uitproberen. Samen met het onderhoud en herstellingen, zijn dat twee zaken waarin de dealer zijn unieke meerwaarde kan blijven bewijzen. Voorts zal hij zijn adviserende rol verder uitdiepen naarmate verschillende vormen van financiering en gebruik van de auto zich verder ontwikkelen.

Welke plaats heeft de auto in de toekomstige mobiliteit als geheel?

Het is een en/en verhaal. De auto heeft zijn troeven maar soms zegt de logica dat je beter een ander vervoermiddel neemt in functie van je verplaatsing. Wij zien als constructeur geen tegenstelling, wij geloven in multimodaliteit. De verschillende vervoersmodi vullen elkaar aan, elk met hun sterktes. Maar de auto heeft zeker nog een mooie toekomst omdat hij unieke troeven biedt zoals flexibiliteit, comfort en snelheid.

“Met de vehicle-to-grid technologie heeft de elektrische wagen veel potentieel om als energiebuffer te fungeren voor het elektriciteitsnetwerk”



FOR BUSINESS - FOR PLEASURE

ALFA ROMEO STELVIO

MAAK KENNIS MET UW NIEUWE BUSINESS PARTNER

Uw business is uw passie. Leid uw onderneming naar de top achter het stuur van de ongeëvenaarde Alfa Romeo Stelvio.

CONTACTEER UW ALFA ROMEO BUSINESS CENTER VOOR EEN FLEET AANBIEDING OP MAAT.
MEER INFO OP ALFAROMEО.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. Milieu informatie [K.B. 19.03.04]: www.alfaromeo.be.

6.1-9.6L/100KM • 159-218G/KMCO₂(WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

FCA | FLEET & BUSINESS

La meccanica delle emozioni





De 5 knappe koppen van de technische en schade-dienst

Samen tellen ze vijf vrouwen: de technische en schadedienst bij Vancia Car Lease. Dag in dag uit zijn ze in de weer om de klanten zo snel mogelijk verder te helpen bij panne of een ongeval.

Minder fortuinlijke momenten in de leasetijd van een bedrijfswagen, maar aan het optimisme van de medewerkers van deze diensten zal het niet liggen! *More* ging op de koffie bij deze dames om meer te weten te komen over hun manier van werken!

Leen Oosterlinck en Annelies Hanssens

Technische dienst

Bij de technische dienst zijn Annelies Hanssens en Leen Oosterlinck verantwoordelijk voor de afhandeling van alles wat bij een panne komt kijken. "Wij staan vooral in contact met de garages en bandencentrales. We geven ons akkoord voor onderhouden te mogen uitvoeren of banden te monteren. We hebben ook

contact met de chauffeurs wanneer ze bijvoorbeeld in panne staan. Dan helpen we hen met het correcte nummer door te geven van de pechverhelpingsdienst. Verder organiseren we ook de bandentransporten en onderhandelen we ook voor kortingen", legt Annelies Hanssens uit.

Beide dames zijn verantwoordelijk voor de hele dienst en hebben min of meer hetzelfde takenpakket waardoor ze perfect kunnen inspelen op alle vragen die binnenkomen zonder een beroep te moeten doen op elkaars expertise. Annelies heeft echter wel nog andere taken, maar die staan los van de technische dienst.



Charlotte Declercq, Sophie De Rous en Isabelle Rotthier

Schadedienst

De driekoppige dienst schade wordt bemand – of beter gezegd, bevrouwd – door Charlotte Declercq, Sophie De Rous en Isabelle Rotthier. “Bij ons draait alles om carrosserieschade”, verklaart Isabelle Rotthier, die reeds het langst in dienst is bij Vancia Car Lease (sinds 2001 om precies te zijn). “We volgen vooral de klanten op met een operationeel leasecontract waarbij de verzekering is inbegrepen”, vult Sophie De Rous, die voor ze bij de schadedienst begon, 13 jaar op de technische dienst gewerkt heeft, aan. “Degenen die met een eigen verzekering werken, komen enkel bij ons terecht bij een totaalverlies of diefstallen. Maar zo’n drie vierde van ons klantenbestand komt dus wel bij ons terecht wanneer ze een ongeval hebben, al dan niet met schade van een tegenpartij.”

Een takenpakket dat qua workload nogal fel kan verschillen, afhankelijk van de omstandigheden. “Als het sneeuwt of glad is, is het hier alle hens aan dek”, vertelt Sophie De Rous. “Ook bij hagel- of stormschade”, vult Isabelle Rotthier haar aan. “Wanneer het sneeuwt is men over het algemeen erg voorzichtig, het is vooral wanneer het onverwacht gladdig is, dat de telefoontjes beginnen binnen te stromen.”

De workflow bij de schadedienst blijkt een gestroomlijnde machine. Charlotte Declercq: “Ik start de nieuwe dossiers op en verzorg de opvolging tot de wagens effectief hersteld zijn. Wanneer er een totaalverlies is volgt Sophie die verder op. De uitbetaling van de verzekeringen gebeuren dan weer door Isabelle.”

Het rechtstreekse contact met de klant blijkt ondanks de onfortuinlijke reden waarom er contact opgenomen wordt, meestal positief. Sophie De Rous verklaart: “Wanneer er net iets gebeurd is, zijn de betrokken mensen meestal blij dat ze meteen iemand persoonlijk aan de lijn krijgen die hen helpt. Soms zijn ze zo hard de kluts kwijt, dat ze niet meer weten hoe ze een aanrijdingsformulier moeten invullen. Dan is het zaak om hen gerust te stellen en stap voor stap te begeleiden in de zaken die op dat moment moeten gebeuren.” Uiteraard hangt het ook af van

de aard van de schade. Iemand die achteruit rijdt en een paaltje raakt, is een ander geval dan iemand die op de autostrade in een zwaar ongeval betrokken geraakt. “Dan ben je eigenlijk in eerste instantie gewoon een luisterend oor en pas later komt de praktische afhandeling”, vult Charlotte Declercq aan.

De persoonlijke aanpak waar Vancia Car Lease prat op gaat, komt dus zeker ook terug in deze afdelingen.



*De comfortabele keuze
voor uw mobiliteitsbudget.*



NEW SUV CITROËN C5 AIRCROSS BUSINESS



Ophanging met Progressive Hydraulic Cushions®
3 onafhankelijke achterzetels met gelijke breedte
EAT8 automatische versnellingsbak
Advanced Comfort zetels
Koffervolume tot 720 L

BUSINESS GPS
1.5 BLUEHDI 130 PK S&S EAT8

vanaf
22.800 €⁽¹⁾ EXCL. BTW

**NETTO
VAA** 73 €/MAAND⁽²⁾

90% FISCALE
AFTREKBAARHEID*

4,8 – 8,0 L/100 KM @ 126 – 181 g CO₂/KM (WLTP)

Contacteer uw verkooppunt voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



business.citroen.be

**INSPIRED
BY PRO
SINCE 1919**

CITROËN verkiest TOTAL. Milieu-informatie (KB 19/03/2004): citroen.be. Afgebeeld voertuig: New SUV C5 Aircross Shine - Opties: Parelmoer Wit / Silver Color Pack / 19" lichtmetalen velgen ART *Geldig tot 31/12/2019. (1) prijs ZBTW op 01/09/2019, inclusief fleetkorting, geldig van 01/09/2019 tot 30/09/2019 onder voorbehoud van een wijziging van de catalogusprijs. Aanbieding niet cumuleerbaar met alle andere lopende promoties en geldig in de deelnemende Citroën verkooppunten. (2) De netto maandelijkse bijdrage op het voordeel van elke aard (VAA) is verschuldigd door een werknemer die een bedrijfswagen gebruikt, op basis van het maximale tarief van bronbelasting van 53,5%; deze waarden worden op basis van de NEDC-normen gerekend en alleen ter informatie verstrekt en nemen niet de verantwoordelijkheid van Citroën Belux. V.U.: A-L Brochard, Bourgetlaan 20, 1130 Brussel. KBO BE0448.813.060. IBAN BE55 4829 0520 2144. Tel. 02/206.68.00.



Jan VH



Kathleen O

The Book of #BelgianRoads
Waar men ook gaat langs Belgische wegen,
overall komt men... Kafka tegen



Jeroen B



Dat onze wegen er niet bepaald biljartvlak bijliggen, je moet al over een heel sterke onderrug beschikken – of bij Agentschap Wegen en Verkeer werken – om het tegendeel te beweren. Mitsubishi (niet toevallig een merk dat van robuustheid zijn handelsmerk heeft gemaakt) blijft er de humor gelukkig van inzien, en liet de ‘mooiste’ voorbeelden van onze erbarmelijke weginfrastructuur vereeuwigen in *The Book of #BelgianRoads*. En dankzij Vancia Car Lease kan jij binnenkort zelfs een van de 300 exemplaren in huis halen!

Een aan gort gereden asfaltstrook, gras dat welig tiert tussen de spleten van een stuk wegdek of inderhaast opgevulde vorstputten: iedere Belg die af en toe al eens een stuur in handen neemt, kent en verfoeit de soms pokdalige staat van ons wegnennet. Een terechte ergernis, zo blijkt ook uit onderzoek van het World Economic Forum. In het Global Competitiveness Report stond vorig jaar nog zwart op wit te lezen dat België op vlak van weginfrastructuur slechter scoort dan... Swaziland en Namibië.

Onze reputatie terzake reikt intussen veel verder dan onze eigen landgrenzen, want ook onze noorderburen kunnen er jaarlijks hartelijk om lachen op weg naar hun Zuid-Franse vakantiebestemming. Nu, Belgenmop of niet, ons onvolmaakt amalgaam van scheuren, putten en andere obstakels

heeft het intussen toch maar mooi tot Belgisch werelderfgoed geschopt. Er worden tegenwoordig zelfs boeken over gemaakt.

Zelfspot, het begin van alle wijsheid

Bij autobouwer Mitsubishi zagen ze onze grote,

geasfalteerde schandvlek namelijk niet zozeer als een bron van frustratie, maar eerder van inspiratie. Op initiatief van de Belgische invoerder stuurde de constructeur het voorbije jaar een aantal fotografen op pad om de ‘rauwe’ schoonheid van de Belgische wegen op de gevoelige plaat vast te leggen. Naast werk van topfotografen als Noortje Palmers, Jimmy Kets, Bieke Depoorter en Mathieu Litt en beelden van een aantal fotograaf-influencers, toont het boek ook 45 foto's van hobbyfotografen.

Uit de in totaal 730 inzendingen selecteerden juryleden Carl De Keyser en curator Ingrid Deuss 57 beelden die het best onze Belgische wegen wisten te capteren. De fotoreeks werd vervolgens gebundeld tot één van de mooiste Belgische autoboeken van de voorbije jaren, gelardeerd met een flinke dosis zelfspot. Want beter dan te zitten kniezen omdat zelfs de Swazilanders beter asfalt hebben liggen, kunnen we maar beter eens goed lachen met onze eigen infrastructurele miserie, toch?



Katja Goovaerts

Wist je dat België op vlak van weginfrastructuur slechter scoort dan bijvoorbeeld Swaziland en Namibië?



Win een exemplaar van 'The Book of #BelgianRoads'!

Dankzij Mitsubishi Motors mag *More*. 1 exemplaar weggeven van 'The Book of #BelgianRoads', een slechts op 300 stuks gedrukt collectors' item dat inmiddels al nagenoeg volledig uitverkocht is. Het enige wat je daarvoor hoeft te doen, is het juiste antwoord geven op onderstaande wedstrijdvraag. Stuur nadien je antwoord én je adresgegevens door naar info@vanciacarlease.com en wie weet belandt dit prachtige fotoboek binnenkort bij jou in de brievenbus!

WEDSTRIJDVRAAG:

Volgens het Global Competitiveness Report 2017 - 2018 staat België qua weginfrastructuur op een 46^e plaats op 137 landen. Welk land voert de ranglijst aan?

Duitsland, de Verenigde Arabische Emiraten of Zwitserland



Peugeot 508 SW

“praktisch” makes perfect

De klassieke break heeft zijn tijd gehad, lezen we vaak... maar dat is buiten Peugeot gerekend! De nieuwe 508 SW krijgt een design dat alludeert naar een shooting brake, moderne technologie en motoren met een laag VAA. Kan de praktische, moderne break daarmee de SUV-hype doorbreken? Twee testpersonen zochten het uit!



Steven Van Sweevelt

Van Marcke

De eerste die de Peugeot 508 SW aan de tand mocht voelen, is Steven Van Sweevelt, die terugblijkt op een heel leuke test. “Qua design klopt het totaalplaatje gewoon: enerzijds een sportieve look waarbij vooral het knappe front en de mooie zijschorten – die hem het silhouet van een springend dier geven – opvallen. En anderzijds een interieur dat heel modern oogt en op zijn manier vernieuwend is, hoewel het toch vertrouwd aanvoelt.”

Al moet je voor die knappe looks wel iets opofferen. “Ik rij met een Mercedes E-Klasse, wat ongeveer de koning van de kofferruimte is. Deze wagen is iets compacter en heeft een aflopende daklijn, waardoor je er uiteraard minder plaats hebt. Maar desondanks kan je nog heel wat kwijt in deze Peugeot. Ze hebben dus hun huiswerk gemaakt, want het ruimteverlies is minimaal.”

“Designmatig klopt het totaalplaatje gewoon”

Daarenboven zijn ook de rijprestaties van de 508 SW dik in orde volgens Steven: “ik vreesde aanvankelijk voor het comfort aangezien mijn testwagen op hoge velgen stond, maar daar heb ik eerlijk gezegd niets van gemerkt. Het is ook voor de eerste keer sinds lang dat ik met een voorwielaangedreven wagen rijd, maar dat stoorde allesbehalve, al merk je natuurlijk het verschil op met een Mercedes.”

Tijdens zijn testkilometers met de 508 SW genoot Steven het meest van de automatische versnellingsbak. “Die doet zijn werk voorbeeldig. Wie niet overtuigd is van rijden met een automaat, moet maar eens met deze Peugeot gaan rijden, ze zullen snel hun mening herzien”, sluit hij af met een mooi compliment.

Beoordeling Steven

Exterieur	■■■■■
Interieur	■■■■■
Ruimte	■■■■■
Rijhouding	■■■■■
Ergonomie knoppen	■■■■■
Technologie	■■■■■
Rijcomfort	■■■■■
Wegligging	■■■■■
Versnellingsbak/Automaat	■■■■■
Motorkracht	■■■■■

Clea Van Cauwenberghe

Elindus

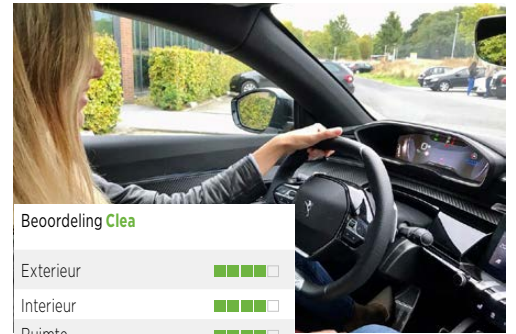
Ook Clea Van Cauwenberghe mocht met de 508 SW op pad. “Een heel leuke ervaring”, reageerde ze wanneer ze de sleutels kwam inleveren. “Hij rijdt echt zoals hij eruit ziet: sportief, maar toch soepel. Vooral de automaat maakte indruk op me. Ik heb onlangs met een oudere Peugeot gereden en het verschil met de versnellingsbak van nu is echt enorm. De Fransen hebben duidelijk een stap vooruit gezet. De 508 schakelt haast onmerkbaar.”

En ook qua design zette de Franse constructeur een stap vooruit volgens Clea: “De vorige 508 was een brave break, deze heeft echt karakter. Het is een auto waar je even naar kijkt als je hem voorbij ziet rijden. Ik vind dat trouwens niet alleen, al drie collega’s hebben hem als firmawagen besteld.”

Clea is echter geen fan van het kenmerkende kleine stuurwiel van de 508 SW. “Maar dat is waarschijnlijk ook een gewoonte. Ik kon bovendien het stuur nooit echt instellen zodat ik ook mijn dashboard goed kon zien. In het begin had ik eigenlijk wel wat moeite om een goeie rijhouding te vinden, maar eens ik goed zat, wou ik de wagen niet meer afgeven”, lacht ze.

Wat later in het interview bevestigt ze die uitspraak: “ik rij nu met een Peugeot 2008 en ik heb op het werk al gezegd dat mijn volgende wagen opnieuw een Peugeot wordt, maar dan wel deze 508 SW!”

“De 508 SW is een wagen waar je naar kijkt als hij voorbij rijdt”



Beoordeling Clea

Exterieur	■■■■■
Interieur	■■■■■
Ruimte	■■■■■
Rijhouding	■■■■■
Ergonomie knoppen	■■■■■
Technologie	■■■■■
Rijcomfort	■■■■■
Wegligging	■■■■■
Versnellingsbak/Automaat	■■■■■
Motorkracht	■■■■■



Anne Steuns

Fleet Manager Peugeot

“De Peugeot 508 SW breekt met de stijlkenmerken van het segment van de grote breaks: met zijn lage silhouet meet de 508 SW zich een sensationeel design aan. Hij paart zijn atletische elegantie aan de functionaliteit van een ruim bemeten en vlot toegankelijke koffer van 530 liter.

De 508 SW plukt de vruchten van de nieuwe generatie PureTech- en BlueHDi motoren. Aan benzinezijde zijn er twee versies van de 1.6 PureTech-motor en aan dieselszijde zijn er vier BlueHDi-motoren met

een cilinderinhoud van 1,5 of 2,0 liter. Al deze krachtbronnen zijn gehomologeerd volgens de ‘Euro 6.d temp’-norm, die vooruitblijkt op de eisen van de Euro 6.d-normen (vanaf januari 2020) wat de beperkingen voor koolstofoxiden betreft. Zijn CO₂-emissiecijfers behoren tot de beste in deze klasse en houden rekening met de nieuwe technische bepalingen van de WLTP-procedure.

Het gamma wordt heel binnenkort aangevuld met een performante oplaadbare hybrideversie met een zuiver elektrisch rijbereik van 50 kilometer (over de WLTP-cyclus), zonder dat daarbij wordt geraakt aan de kofferinhoud.”



“Er zit e lelijke bulle in de portiere”



Toen de redactie van *More* de dames van de technische en schadedienst bij Vancia Car Lease vroeg naar leuke West-Vlaamse uitdrukkingen, werd dat met enkele leuke anekdotes onthaald. De meest opvallende bedenking was die bij: “Er zit e lelijke bulle in de portiere”. Want is een bult wel een bluts en geen buil?

Isabelle Rotthier, die zelf geen West-, maar Oost-Vlaamse is, vond het toen ze pas startte bij Vancia Car Lease (ondertussen al 18 jaar geleden) vreemd toen men over ‘e bulle’ sprak. “Ik vind het grappig wanneer klanten laten weten dat er ‘e bulle’ in hun auto zit. Ze bedoelen een deuk of een bluts, wat eigenlijk niet meer of minder is dan een stuk carrosserie die door een impact naar binnen is gedrukt, maar toch noemen ze het een ‘buil’ en dat is in feite toch iets wat uitpuilt.”

DE OUTLANDER PHEV, EUROPA'S BESTVERKOCHTE PLUG-IN HYBRIDE*.



100% FISCAAL AFTREKBAAR (OOK NA 2019).**



2 ELEKTROMOTOREN EN APARTE GENERATOR



VERNIEUWDE 2.4 BENZINEMOTOR



MAX. GECOMBINEERD VERMOGEN 224PK



46G CO₂ & 2.0L/100KM (WLTP)



GUNSTIG VOORDEEL ALLE AARD (VAA)



2 OPLAADPOORTEN: NORMALE EN QUICK CHARGE

5

**JAAR
GARANTIE**

2,0 L/100 KM  **46 G/KM (WLTP)**

milieu-informatie (KB 19/03/2004): mitsubishi-motors.be



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition

*Bron: EAF0 - www.eafo.eu, 2018. **Fiscale aftrekbaarheid van toepassing op bedrijven of zelfstandigen in een bedrijf. Afbeelding ter illustratie.

V.U.: Beherman Motors nv, invoerder Mitsubishi Motors voor België en het Groothertogdom Luxemburg. Industrieweg 3, B-2880 Bornem. BE 0479.367565 - IBAN BE65 0688 9815 9096.

De nieuwe CLA Shooting Brake Business Solution.

Slim, voordelig en compleet.

Meer dan ooit koppelt de nieuwe CLA Shooting Brake sportiviteit aan praktische bruikbaarheid. Helemaal uitnodigend wordt het met de rijke standaarduitrusting van de zakelijke Business Solution uitvoering: intuïtief MBUX infotainmentsysteem met voice control, parkeer- en navigatiepakket, en nog zoveel meer.



U rijdt al met een CLA Shooting Brake Business Solution 180 d vanaf €30.600 incl. btw.



4,5 - 8,7 L/100 KM • 121 - 198 G/KM CO₂ (WLTP).

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid.