



Xavier Van der Stappen (rechtsboven) samen met de ondernemers die zijn Ecar mogelijk maakten. De drie wagentjes van het Autosalon zijn al verkocht. © Dieter Telemans

Nieuw, elektrisch en helemaal Belgisch

- > Belgische elektrische wagen op het Autosalon
- > Kost 20.000 euro en rijdt 300 kilometer ver
- > Initiatiefnemers mikken op 500 stuks in 2020

KARSTEN LEMMENS
BRUSSEL | Hij haalt een topsnelheid van 130 kilometer per uur, rijdt volledig elektrisch en raakt 300 kilometer ver. Maar vooral: hij is volledig Belgisch. Het Autosalon op de Heizel, vlak voor de grote opening. Op een kleine stand in een hoekje van Paleis 9 blinkt Thierry Deflandre zo hard van trots dat het al de opgeboende auto's in de hal dof doet lijken. "Twee jaar geleden stond hier nog een plastic prototype", zegt hij, terwijl hij naar drie kleine, merkwaardige autootjes wijst. "En kijk nu."

"Ecar 333" heten ze. De drie cijfers staan voor de kerneigenschappen van de wagentjes: drie zitplaatsen, 300 kilometer bereik,

na 3 uur laden. Op het 95ste Autosalon, dat vandaag van start gaat, beleven ze hun wereldpremière.

Belgisch paspoort

De Ecar is het geesteskind van Xavier Van der Stappen, een avonturier en overtuigd pleitbezorger van elektrische mobiliteit. Hij kwam enkele jaren geleden met het idee om een volledig Belgische duurzame wagen te bouwen.

Om dat te realiseren waren medestanders nodig die ook geld op tafel legden. Hij vond ze in Thierry Deflandre, vroeger ceo van het Circuit van Zolder, EVS-oprichter Laurent Minguet en Patrick Naeyaerts, een ondernemer die zich toelegt op hernieuwbare energie en batterijtechnologie. Ook het

Waal Gewest ondersteunde het project via subsidies.

Met dat geld, zo'n miljoen euro, werd het hersenspinsel in achttien maanden tijd omgetoverd in drie echte, rijdende wagens. "We werkten veel samen met externe expertisebureaus voor de ontwikkeling", zegt Deflandre. "En de assemblage gebeurde in een beschermde werkplaats in Luik." Veel van de onderdelen van de wagentjes zijn van Peugeot, maar het design is helemaal zelf bedacht. Zo werd gebruikgemaakt van gerecycleerde en biologische materialen zoals gelaagd linnen, en werd het elektronicasysteem – een dashboard met drie schermen – helemaal zelf ontworpen.

De batterijen, die de eigenaar niet koopt maar leest, worden hergebruikt. Wanneer ze niet meer voldoen voor de Ecar, kunnen ze nog twintig jaar worden gebruikt als thuisbatterij voor elektriciteitsopslag.

Driewieler

De autootjes vallen vooral op doordat het driewielers zijn. Omdat het energiezuiniger zou zijn, maar ook omdat een de homologatieprocedure voor driewielers veel minder complex is dan voor een vierwieler.

Toch haalt het autootje makkelijk 130 kilometer per uur. "Zelfs als je van de ene kant van Antwerpen naar de andere wil rijden, is de kans groot dat er een stuk autosnelweg tussen zit", zegt Deflandre.

De atypische Ecar valt ook in een wagenklasse die niet verplicht is de Europese NCAP-crashtests te ondergaan. Toch geloven de ondernemers dat de bolide erg veilig is. "We hebben er eens centje in een ravijn van vijftig meter geworpen", zegt Deflandre. Het chassis

'Als we 500 auto's kunnen produceren, is het winstgevend. Maar dat kunnen we niet alleen'

THIERRY DEFLANDRE
co-oprichter Ecar Belgian Green Vehicle

was nog helemaal intact.

De drie wagentjes op het Autosalon zijn al allemaal verkocht. Ze kosten 20.000 euro per stuk, al kunnen Vlaamse kopers rekenen op een overheidspremie van 4.000 euro.

Daar maakt de start-up nog geen winst mee. "We hebben budget om dit jaar 50 exemplaren met verlies te bouwen", zegt Deflandre. "Die zijn vooral een *proof of concept*. We willen ze vooral verkopen aan partners, zodat we hun gebruiksdata kunnen aanwenden om de Ecar te verbeteren."

500 stuks in 2020

Die vijftig wagentjes moeten ook dienen om grote, industriële spelers te overhalen om hun schouders onder het project te zetten. Deflandre denkt hardop aan toeleveranciers van voormalige Belgische autofabrieken zoals Ford Genk, of van Caterpillar in Gosselies, dat de deuren sluit.

De bedoeling is dan ook tegen 2020 zo'n 500 autootjes per jaar te produceren. Vanaf die productie-grootte wordt het Ecar-verhaal winstgevend. "Maar die schaal", klinkt het, "dat kunnen we niet alleen."

• Blz. 46 opinie.



Nog een Belgische, elektrische primeur

Ecar was niet de enige Belgische, elektrische wagen op het Autosalon. Op dezelfde stand stonden ook bolides van Addax: elektrische **bestelwagentjes** van Belgische makelij. Ze hebben een grote laadbak en een autonomie van maximaal 120 kilometer. Gecom-bineerd met de compacte afmetingen maakt dat ze uitermate geschikt voor toepassingen als koerierdiensten of gebruik door steden en gemeenten. Op één wagentje op het salon prijkt al het logo van Citydepot, het stadsdistributiebedrijf van Bpost.

Addax is een bedrijfje uit Kuurne. De assemblage van de wagentjes gebeurt in Genk, bij SML, een firma die vroeger toeleverancier was van Ford Genk. In 2017 hoopt Addax 150 wagentjes te bouwen. (kls)