

VRAAG & ANTWOORD

Autospecialist Niek Schenk beantwoordt lezersvragen. Mail naar auto@ad.nl



Waarom moet ik het vulpistool ingeknepen houden?

Het valt mij op dat bij Duitse tankstations een borg op het vulpistool zit, zodat je niet de hele tijd de handgreep hoeft in te knijpen, maar die kunt vastzetten. Zodra de tank vol is, slaat de borg automatisch af. Erg gemakkelijk. In het verleden kon dat in Nederland ook, maar ooit werd het afgeschaft. Kunt u mij uitleggen waarom eigenlijk? –Fred van der Windt



De Nederlandse regelgeving staat dit niet meer toe. Dat heeft alles te maken met de veiligheid. Met een dergelijk systeem bestaat het risico dat grote hoeveelheden brandstof weglekken. Blijkbaar zijn de Nederlandse eisen op dit gebied strenger dan de Duitse.



Is een witte oliepeilstok niet handiger?

Laatst checkte ik voor een lange rit het oliepeil van mijn auto. Zelfs na enkele keren de peilstok te hebben droogge maakt, kostte het mij moeite de olie te zien op de zwarte stok. Waarom is zo'n

peilstok eigenlijk niet wit? –Erik Akkermans
De oliepeilstok is meestal metaalkleurig, maar een witte zou inderdaad handiger zijn. Helaas maken autofabrikanten zich hier niet zo druk over, ook omdat steeds minder automobilisten zelf het oliepeil controleren.

Er bestaan ook examens voor scootmobielen

In deze rubriek kwamen de verkeersregels voor scootmobielen aan de orde. Op het trottoir moet de bestuurder zich als voetganger gedragen, op het fietspad en de openbare weg gelden de regels voor fietsers. Bij aflevering van een scootmobiel wordt meestal een rijles gegeven. Ook ergotherapeuten worden daarvoor regelmatig ingeschakeld. Verder kennen sommige gemeenten een examen. Er zijn gemeenten waar de scootmobielen



begrensd worden op 8 km per uur en waar deze begrenzing pas wordt opgeheven na een toets. –Marika Slingerland, ergotherapeut

Dank voor uw reactie. Ik vind het overigens merkwaardig dat hier geen eenduidig, landelijk beleid voor bestaat en gemeenten zelf kunnen bepalen hoe zij hiermee omgaan.

AutoWeek

Voor meer informatie en tips ga naar autoweek.nl

KORT DOOR DE BOCHT



BMW toont Z4 Roadster
BMW heeft op het Concours d'Élegance in Californië het concept van de nieuwe Z4 Roadster onthuld. BMW werkte samen met Toyota, die naar verluidt de eigen coupévariant Supra uitbrengt.



Porsche komt met wielen van koolstofvezel
De Porsche 911 Turbo S Exclusive Series wordt leverbaar met zeventien spaaks wielen van gevlochten koolstofvezel. Die zouden 20 procent lichter zijn dan het lichtmetalen alternatief.

&AutoWeek

Nieuw leven voor oude accu

Hergebruik Het succes van de elektrische auto is volgens velen een zegen voor het milieu. Maar wat gebeurt er met de accu's als ze zijn opgebruikt? Hergebruik is het beste.

Freek van Leeuwen

Er zijn in Nederland 130.000 auto's met een stecker op de weg: plug-in hybrides en volledig elektrische auto's. Maar er bestaan ook al zo'n vijftien jaar hybrides zonder stecker. Vroeg of laat zijn de accu's aan het eind van hun Latijn. Niet voor niets geven autofabrikanten er maximaal ongeveer acht jaar garantie op. En dan?

Accu's zijn niet fijn voor het milieu. In startaccu's zit zwavelzuur en lood. In aandrijfaccu's van (deels) elektrische auto's kan grafiet of mangaan zitten, maar ook kobalt en nikkel. En lithium natuurlijk, bekend van de lithium-ionbatterijen. Allemaal stoffen die niet bepaald

„Als een accu te veel is verzwakt voor een auto kan hij nog goed dienst doen voor stroomopslag

milieuvriendelijk zijn en soms zelfs ronduit gevaarlijk.

Het beste is dan ook om oude accu's uit elkaar te halen en de materialen te hergebruiken. Dat is ongeveer wat het Belgische bedrijf Umicore doet. In Hoboken, bij Antwerpen, heeft het een Ultra High Temperature-smeltinstallatie. „Wij verwerken vooral accu's uit telefoons, laptops en dergelijke. De aanvoer van accu's uit elektrische en hybride auto's is nog niet groot”, zegt woordvoerder Maarten Quix van Umicore.

Van de belangrijkste grondstoffen van de accu's wordt in veel gevallen meer dan 95 procent teruggewonnen. „Dat zijn metalen als nikkel, koper en kobalt. En andere grondstoffen uit de slakken die na het smeltproces overblijven.”

Het loont de moeite om grondstoffen voor accu's te recyclen, omdat de productie van sommige van die materialen knap lastig is. Nikkel wordt gewonnen in Indone-

sië en dat land heeft een rem gezet op de export ervan, waardoor de prijzen flink zijn gestegen. Kobalt komt vooral uit Congo, een land met een instabiele politieke situatie, wat de aanvoer ervan onzeker maakt.

Maar het lastigst is lithium: dat wordt vooral gedolven in stabielere landen in Zuid-Amerika, zoals Chili, Argentinië en Bolivia, maar de voorraad is beperkt.

Tweede leven

Voor oude accu's de oven in gaan, krijgen ze evenwel eerst nog een tweede leven. „Als een accu te veel is verzwakt voor gebruik in een auto, kan hij nog heel goed dienst doen voor stroomopslag”, zegt Jasper Baltus van EcarAccu.

Dit bedrijf in het Noord-Hollandse Zwaag maakt aandrijfaccu's uit auto's geschikt voor hergebruik. „Een accu in een elektrische auto gaat wel tien jaar mee. Als je hem daarna als stationaire accu gebruikt, komt daar nog tien jaar bij.”

De accu's doen het dan prima als stroomopslag voor zonnecellen of windturbines. Zo is windmolenpark Prinses Alexia in Zeewolde voorzien van twee containers vol accu's uit de BMW i3, samen goed voor een vermogen van 3 megawatt: het stroomverbruik van 2.200 huishoudens.

Het park telt 36 windturbines, die samen 122 megawatt kunnen produceren. Dat mega-accupakket maakt het mogelijk om energie op te slaan, zodat de windturbines zo veel mogelijk kunnen draaien als er wind is.

Op dezelfde manier kunnen accu's van dienst zijn bij woonhuizen en bedrijven met zonnepanelen. Baltus: „Nu mag je stroom nog terugleveren aan het elektriciteitsnet, die wordt dan afgetrokken van de stroom die je afneemt. Maar het ziet er na uit dat dit vanaf 2020 niet meer kan. Dan wordt het interessant om zelf stroom op te slaan in een grote accu. En als je toch zo'n accu hebt, kun je ook stroom afnemen



GERUCHT

‘Accu's in een put’

Over de verwerking van oude aandrijfaccu's doen veel geruchten de ronde.

Zo zouden op de Maasvlakte accu's worden bewaard in een put, omdat niemand weet hoe ze te verwerken. Het verhaal klopt in zoverre dat een betonnen bak op de Maasvlakte is gevuld met chemisch afval, waaronder ouderwetse batterijen.

bij laagtarief. Je laadt dan 's nachts je huisaccu op en laat de wasmachine draaien.”

Kameroen

Bij EcarAccu staat een zeecontainer waarin medewerkers een kast met accucellen uit de Mitsubishi Outlander installeren. „De container is bestemd voor Kameroen”, vertelt Marco Ghirardello van het bedrijf Solar Techno. „We maken deze installatie voor een dorp zonder elektriciteitsnet. Hij komt daar te staan met zonnecellen erbovenop, die de accu's overdag opladen.”

Solar Techno levert veel van dit soort installaties aan ontwikkelingslanden en kan de accu's van EcarAccu daarbij goed gebruiken. „Onze hergebruikte accucellen kosten ongeveer 100 euro per stuk; dat scheelt een factor vier met nieuwe”, zegt Jasper Baltus. „En omdat ze uit auto's komen, zijn ze van topkwaliteit.”

◀ Bij het Belgische bedrijf Umicore gaan accu's de oven in om de grondstoffen eruit te halen voor hergebruik.

Test

Seat Ibiza 1.0 TSI FR Business Intense | € 21.100



▲ Ook op de achterbank is de Ibiza verrassend ruim. De spraakherkenning werkt opvallend goed. FOTO'S AUTOWEEK/FONS KLAPPE

Nieuwe Ibiza schiet lichtjaren vooruit

De vorige Seat Ibiza kreeg niet overal de handen op elkaar. Veel van de techniek was al wat ouder en hij had de zweem van een budgetmerk. Dat is nu voorbij.

Sterker nog, de nieuwe Seat Ibiza is de eerste auto binnen het Volkswagen-concern die gebruik mag maken van het MQB AO-platform. Daarmee schiet hij meteen lichtjaren vooruit en wordt één van de best uitontwikkelde auto's in zijn klasse. Deed de vorige Ibiza een krampachtige poging sportief te zijn, deze rijdt gewoon steengoed. Voor wie meer waarde

„Vooral de verfijning van de krachtbron valt op

hecht aan comfort biedt Seat versies zonder sportonderstel. Een korte ervaring leert dat er dan iets meer rol in de koets komt, terwijl het gehele weggedrag nog altijd keurig is.

De 1.0 TSI-driecilinder is nieuw voor de Seat en maakt een positieve eerste indruk. Met 115 pk en 200 Nm zijn de prestaties dik in orde, hoewel vooral de verfijning van de krachtbron opvalt. Trillingen en vibraties worden door de ophangrubbers goed gefilterd en nare bijklanken zijn hem ook vreemd.

De Seat-motor is gekoppeld aan een erg prettige, handgeschakelde zesversnellingsbak. Die laat zich makkelijk bedienen. Het past allemaal goed in het totaalplaatje van de Ibiza-rijbeleving: serieuzer en erg goed.

Die lijn wordt binnenin doorgezet met een interieur dat weliswaar niet sprankelt, maar in alle meetbare opzichten goed scoort. Zitpositie, bedieningsgemak en vooral ruimteaanbod ontstijgen de middenmoot met gemak. Op de achterbank kan een volwassene van gemiddeld formaat goed zitten en de achterbak slikt de meeste bagage.

De Ibiza FR Business Intense kost met 1.0 TSI-motor vanaf € 21.100 en beschikt dan onder meer over parkeersensoren rondom, navigatie, 17-inch lichtmetaal, regen- en lichtsensoren en automatische airco.

–Marco Gortel

In **AutoWeek 34** lees je onder meer onze SUV-multi-test. Nu in de winkel.

Prima onderstel, de auto rijdt erg goed. Prettig stille motor. Fijn schakelende zesbak. Zitruimte achterin is wel een tikje saai.

Rijdt prima, maar de speelruimte achterin is wel een tikje saai.

Rijdt prima, maar de speelruimte achterin is wel een tikje saai.

Eindcijfer **8,5**

De Seat Ibiza is een zeer volwassen auto, die op veel gebieden de grenzen van zijn marktsegment verlegt. Het onderstel is steengoed net als de drie-cilinder motor.

