

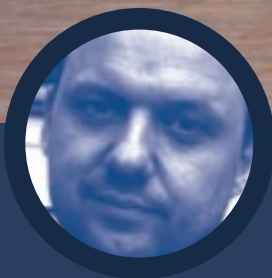
# INMOTION

Opel Fleet Magazine

januari 2003, 3de jaargang, nummer 4

## Opel Meriva

Een andere dimensie!



Bedrijfsvoertuigensalon 2003  
Interview Jan van Esbroeck (Night of the proms)



# INMOTION

januari 2003, 3de jaargang, nummer 4

**B**este Wagenparkbeheerder,

Opel Belgium wenst u eerst en vooral een gelukkig en gezond 2003. Wij hopen er samen met u een fantastisch jaar van te maken !

In januari staat alweer een autosalon voor de deur. Dit jaar is het de beurt aan het salon met accent op vrijetijds- en lichte bedrijfsvoertuigen tot 3.5 ton. En bij Opel zijn we er zeker klaar voor ! Ons complete gamma bedrijfsvoertuigen tot 3.5T, met de gekende Combo, Vivaro en Movano modellen, wordt zelfs nog uitgebreid met de letterlijk verhoogde versie van de Vivaro, de H2. Ons gespecialiseerd bedrijfsvoertuigen dealernet is ondertussen volledig ingewerkt en hun expertise wordt vertaald in een excellente service naar onze klanten toe.

En inderdaad, de Opel bedrijfsvoertuigen zijn reeds niet meer weg te denken uit het straatbeeld.

In het segment van de kleinere monovolumes lanceren we in het voorjaar de nieuwe Opel MERIVA. De pers reageerde reeds zeer positief over deze nieuwe wagen en wij zijn ervan overtuigd dat dit model een echt succesnummer zal worden. Dit niet enkel als vrijetijdsvoertuig, maar ook voor onze fleetklanten wordt dit gegarandeerd een aanrader. Tijdens het salon laten we u reeds kennismaken met dit nieuwe product.

In 2002 kende de Belgische automobiemarkt een terugval van meer dan 4%. Deze terugval heeft alles te maken met onze slabakkende economie. Een bedrijf kan zich daardoor echter niet laten leiden of misleiden. Opel stelt alles in het werk om op de best mogelijke manier in te gaan op de specifieke behoeften van zijn klanten.

Onze gespecialiseerde Fleet Excellente Dealers worden speciaal opgeleid om hun fleetklanten met raad en daad bij te staan en hen alle mogelijke advies te verschaffen voor het optimaal beheer van hun wagenpark.

Ook de Opel Fleetafdeling wil ook daar een vernieuwende rol spelen en start met een vernieuwd concept naar de fleetmarkt toe. Daarover kan u alles lezen in dit magazine en de bijhorende leaflet.

We zien elkaar zeker op het autosalon !

Veel leesgenot,

Freddy De Mulder  
Director Sales & Marketing Division

Pierre Deneus  
Manager Sales

Paul Gestels  
Manager Business to Business

PS. Vergeet niet uw antwoordformulier voor het salon in te vullen en naar ons toe te sturen !

## Inhoud

Opel Vectra	•03• 'Volant d'or'
Fleetafdeling	•04•
BedrijfsvoertuigenSalon 2003	•06•
Afleveringen	•08•
Business modellen aan Fleet netto-prijzen	•09•
Meriva	•10• Een andere dimensie
Night of the proms	•12•
Speedster Eco	•14•
Drivers tips	•15•
Fleet Excellence Dealers	•16•



CONTACTADRES:  
**COLOFON**  
E-MAIL:  
INTERNET:  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
CONCEPT EN CREATIE:

Opel Belgium NV • Paul Gestels  
Prins Boudewijnlaan 30 • B-2550 Kontich  
Tel 03/450 64 21 • Fax 03/450 64 06  
paul.gestels@be.opel.com  
www.opel.be  
Paul Gestels  
Active Visual Communication: 02/467.61.51

# Opel Vectra

## Stuurwiel met slagkracht!

Ingenieurs, specialisten uit de motorsport en een selectie van beroemdheden die de "gewone autobestuurders" vertegenwoordigen, namen de beslissing: de Opel Vectra is de beste berline uit de middenklasse. De jury bestond uit 28 leden en bekroonde de Opel Vectra dus met dit "Gouden Stuurwiel"; de Opel Vectra liet de Mazda6, Nissan Primera, Saab 9-3 en Skoda Superb achter zich. De jury kon gedurende twee dagen alle ingeschreven voertuigen testen op de testomloop van Pirelli in Vizzola, niet ver van Milaan.

### Ongeëvenaarde stabiliteit!

Een van de bepalende factoren die de kansen in het voordeel van de Vectra deden keren, was ongetwijfeld het Interactive Driving System (IDS) met het verbeterde systeem voor stabiliteitscontrole ESP<sup>plus</sup> (in optie) dat, en dit in tegenstelling tot concurrerende systemen, de remmen (maximaal op drie wielen) op selectieve manier beïnvloedt. De bijzonder efficiënte werking van het systeem ESP<sup>plus</sup> en het hoogstaande rijgedrag van de Vectra, met als kers op de taart de hoge veiligheidsmarges, konden in het bijzonder de specialisten uit de autosport erg bekoren. Die mensen dienden namelijk te oordelen over de kwaliteiten van de voertuigen inzake dynamisch rijgedrag en remkracht. De andere leden van de jury hielden bij hun beslissing eerder rekening met het zitcomfort, het geluidscomfort en de kwalitatieve binnenafwerking en binnenbekleding.

Een gebeurtenis dus die heel wat goeds laat vermoeden voor de nieuwe Vectra. De wagen bevindt zich opnieuw bij de Europese koplopers in zijn categorie!

Elk jaar reikt de Duitse zondagskrant Bild Am Sonntag de "Gouden Stuurwielen" uit aan voertuigen uit verschillende categorieën. Dankzij zijn kwaliteiten inzake veiligheid sleepte de Opel Vectra deze prijs in de wacht in de categorie van de berlines uit de middenklasse.

# Het Opel fleet-team: klaar voor een nieuw succesjaar!



De fleetmarkt is misschien wel één van de meest arbeidsintensieve van allemaal. Door permanente veranderingen is onophoudelijke flexibiliteit cruciaal, is het nodig om kort op de bal te spelen. Het fleet-team van Opel Belgium heeft alvast het nodige gedaan om een nieuw succesjaar te

boeken: niet alleen werd sinds het najaar een nieuwe structuur in het leven geroepen, voor 2003 wordt de strategie en de aanpak bovendien in een heel nieuw kleedje gestoken. Speciaal voor u, beste fleetklanten, legt B-to-B Manager Paul Gestels uit hoe de vork aan de steel zit.

## Verbeterde aanpak

Tot vorig jaar genoten fleetklanten een voordeel in de vorm van de zogenaamde 'Fleet Netto Prijzen'. Paul Gestels blikt terug: "Dat betekende dat een fleetkorting werd gecombineerd met specifieke acties, zoals de Business- en Navigator-uitvoeringen van bepaalde modellen." Een aanpak die

Van links naar rechts:  
Wim Halsberghe, Rik Gommeren, Aldo  
Christianelli, x, xx, xxx,  
Paul Gestels en Patrick Broes

## Het hele team werd verenigd in één overkoepelende 'Business Sales'-afdeling

zeker zijn diensten bewees, maar die niet steeds even duidelijk was voor leasingmaatschappijen, eindklanten en dealers.

"We willen dan ook inspelen op de wensen van onze klanten," vertelt Paul Gestels gemotiveerd. "Voor 2003 sturen we onze aanpak bij, rekening houdend met de opmerkingen die we kregen. Voortaan worden de standaardprijzen van alle Opel-modellen voor iedereen identiek. Geen moeilijk te doorgronden fleetkortingen meer dus, maar één algemeen geldende basisprijs. De fleetklanten zullen hun voordeel echter heel duidelijk kunnen halen uit speciaal voor hen uitgewerkte uitrustingspacks, die aan bijzonder voordelige tarieven worden aangeboden." Bovendien heeft deze strategie een positieve invloed op de restwaarde omdat de extra uitrusting de intrinsieke waarde van de auto nog verhoogt. De eindklant weet daarnaast ook meteen wat hij precies in huis haalt, en kan heel duidelijk afleiden hoe groot zijn voordeel nu eigenlijk is. De Corsa, Astra, Zafira, Vectra en Vectra GTS zullen de eerste modellen zijn die volgens deze nieuwe aanpak worden gepresenteerd. Later komen ongetwijfeld ook de Meriva en de Signum aan de beurt.

### Continuïteit

Bij de nieuwe aanpak had het Opel fleet-team één doel voor ogen: continuïteit! "De voorwaarden zullen dan ook gedurende heel het jaar 2003 onveranderd blijven," verduidelijkt Paul Gestels. "En daarnaast wil ik ook benadrukken dat er enkel op het niveau van de producten en de prijsstelling zaken veranderen. De achterliggende manier van werken, met specifieke Fleet Excellence Dealers én een ondersteunend fleet-team bij de invoerder, blijft ongewijzigd. Maar let op: dat betekent geenszins dat we ook hier niet zouden proberen om continu te verbeteren. Vandaar ook dat het fleet-team er sinds de zomer enkele nieuwe gezichten bij heeft gekregen." Daarmee doelt de Fleet Manager op de aanpassing van de interne organisatie, waar hij maar wat graag even dieper op in wil gaan.

### Nieuwe organisatie

De 'new look' van het fleet-team kadert in essentie in een algemene herziening van de structuren binnen het merk, waarbij steeds meer op Benelux-niveau wordt gewerkt. "Dat blijkt alvast uit de benoeming van Freddy De Mulder tot Directeur Sales &

Marketing Benelux," legt Paul Gestels uit. "En wat ons eigen team betreft: ook dat hebben we uniformer gemaakt. In feite kan je nu gerust spreken van één overkoepelende 'Business Sales Afdeling', waaronder alles ressorteert." Meer in detail: Fleet & Lease, korte termijn, bedrijfsvoertuigen, speciale markten en OK Quality tweedehandswagens zitten voortaan vervat in één samenwerkend team. "Zo werken we echt veel nauwer samen," vertelt Paul Gestels enthousiast. "Door permanent samen te overleggen kunnen we altijd heel direct inspelen op vragen van de klanten, op problemen, enzovoort. De communicatie binnen ons team vaart er gewoon wel bij, en dat is iets waar de klant alleen maar voordeel bij kan genieten. Bovendien hebben de nieuwe mensen zich bijzonder snel geïntegreerd, en de uitstekende sfeer en de prima samenwerking maken van ons echt 'one happy family'. Dat we zo iets ook uitstralen naar de buitenwereld toe, is iets dat we er maar wat graag bijnemen!"



# Drie sleutelmodellen



Op nauwelijks twee jaar tijd heeft Opel een volledig nieuw gamma lichte bedrijfsvoertuigen samengesteld. De reeks begint met de compacte Combo van de tweede generatie en wordt vervolledigd met de Vivaro en de Movano.



Het segment van de compacte bestelwagens heeft op korte tijd enorm aan belang gewonnen. Opel is dan ook goed doordacht te werk gegaan bij de ontwikkeling van de Combo van de tweede generatie. De bestelwagenversie heet Cargo en de personenwagenuitvoering Tour. Het eerste wat opvalt bij de Combo nieuwe stijl is de homogene vormgeving van het koetswerk. De stuurhut en het achterste deel dat de laadruimte verbergt, vloeien zowel zijdelings als ter hoogte van de daklijn naadloos in elkaar over. Wie vertrouwd is met het Opel-gamma, zal merken dat er vooraan meer dan een toevallige gelijkheid is met de Corsa.

Ondanks deze verwantschap zijn er heel wat zaken die de Combo Cargo uniek maken. De ophanging bijvoorbeeld is aangepast waardoor het maximale laadvermogen oploopt tot maar liefst 810 kilogram. De Combo is ondanks zijn visuele verwantschap met de Corsa een pak groter. De totale koetswerk lengte loopt op tot 4,32 meter. Ook de wielbasis is aanzienlijk en is bijna 10 centimeter langer dan bij de vorige Combo. In combinatie met een vrij hoog koetswerk resulteert dit in een laadvolume van 3.200 liter. De laadvloer is 1,78 meter lang en 1,38 meter breed. In de uitvoeringen met een gedeeltelijk schutbord tussen de stuurhut en de laadruimte kan de rechtse helft van de

laadvloer tot 2,70 meter worden verlengd. Dit is mogelijk door de leuning van de passagierstoel neer te klappen. Verder heeft Opel veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de laadruimte. Zo zijn achteraan twee symmetrische portieren gemonteerd die tot in het dak reiken. Door deze vormgeving is het mogelijk om een europallet te laden. De Combo Cargo is ook beschikbaar met een zijdelingse schuifdeur. In totaal zijn er drie motoren. Twee daarvan zijn direct ingespoten turbodiesels met telkens een cilinderinhoud van 1,7 liter. De ene heeft een intercooler en vertegenwoordigt 75 pk. De andere is goed voor 65 pk. Tot slot is er nog een 1,6 liter benzine met 87 pk.

De Vivaro is het tweede sleutelmodel in het gamma bedrijfsvoertuigen. Deze middelgrote bestelwagen heeft een uiterst origineel design. Hij werd samen met Renault ontwikkeld en de productie gebeurt bij Opel. De Vivaro heeft alleszins zijn entree niet gemist. In 2002 werd hij uitgeroepen tot 'van of the year'. De Vivaro is verkrijgbaar met twee verschillende wielbasissen terwijl het laadvermogen 1.000 of 1.200 kg bedraagt. Naast de traditionele bestelwagenversie is er ook een combi en sedert kort zelfs een uitvoering met een dubbele cabine in combinatie met een gescheiden laadruimte. Vanaf de lente is de Vivaro ook verkrijgbaar met een verhoogd dak. Voor de Vivaro zijn twee 1,9 liter DTI turbodiesels met directe injectie en 'common rail'-techniek voorzien. Het vermogen bedraagt 80 pk of 100 pk. Vanaf de lente is er ook een 2.5 DTI met 135 pk. Als alternatief is er ook een 2.0 16v-benzinemotor (120 pk) beschikbaar.

De reeks wordt naar boven toe afgerond met de Movano verkrijgbaar in drie koetswerkhoogtes en evenveel wielbasissen. Naast bestelwagens en combi's bestaan nog chassis/cabine combinaties, platformcabines, laadbakken, pickups en kipwagens met enkele of dubbele cabine. Opel voorziet drie 'common rail' turbodiesels met 82, 90 of 115 pk.

Onze stand bevindt zich in paleis 9. Vergeet niet de bijhorende brief en leaflet te lezen, het loont de moeite!

BRUSSELS INTERNATIONAL MOTOR SHOW



www.febiac.be

# SALON 81

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS, VÉHICULES DE LOISIRS ET MOTOS  
LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN, VRIJETIJDVOERTUIGEN EN MOTORFIETSEN

18-26 JAN 2003



# Afleveringen

## Gemeente Beveren kiest voor de Opel Zafira CNG



Beveren heeft er als eerste Belgische gemeente voor gekozen om de milieuvriendelijke Opel Zafira CNG in zijn wagenpark op te nemen. Deze Zafira rijdt op gecompriëerd aardgas (Compressed Natural Gas of CNG) waardoor de uitstoot tot een absoluut minimum beperkt blijft. Men koos voor de Zafira omdat dit het enige voertuig is dat standaard met een CNG installatie kan worden uitgerust.

Burgemeester Smet heeft trouwens ook nog beslist om in samenwerking met Citensy, een dochteronderneming van Electrabel, 10 gemeentelijke benzinevoertuigen om te bouwen tot aardgasaangedreven wagens. Deze zullen in eerste instantie worden gebruikt door de technische en de sportdienst. Schepen de Block, verantwoordelijk voor milieu en energie, voegt er aan toe: "We hebben nu voor de Zafira CNG gekozen omdat alleen Opel aan het lastenboek voldeed. De garage Houttequiet in Beveren biedt ons trouwens ook een garantie op het vlak van de naverkoopservice."

## Eerste Opel voor ADP Dealer Services

Het wagenpark van ADP Dealer Services, het in Drogengevestigde bedrijf dat voor administratieve automatisering van autoverdelers zorgt, kreeg onlangs de eerste Opel in de rangen. Op 13 december werd de eerste Corsa 1.7 DTI geleverd bij Garage Willy aan de Noordlaan in Wetteren. Luc Cos, General Manager van ADP voor de Benelux, is blij met de nieuwe aanwinst, en met al een volgende Opel in bestelling, ziet hij geen reden waarom Opel niet een belangrijke rol in zijn meer dan 80 personenwagens tellende vloot zou gaan spelen.



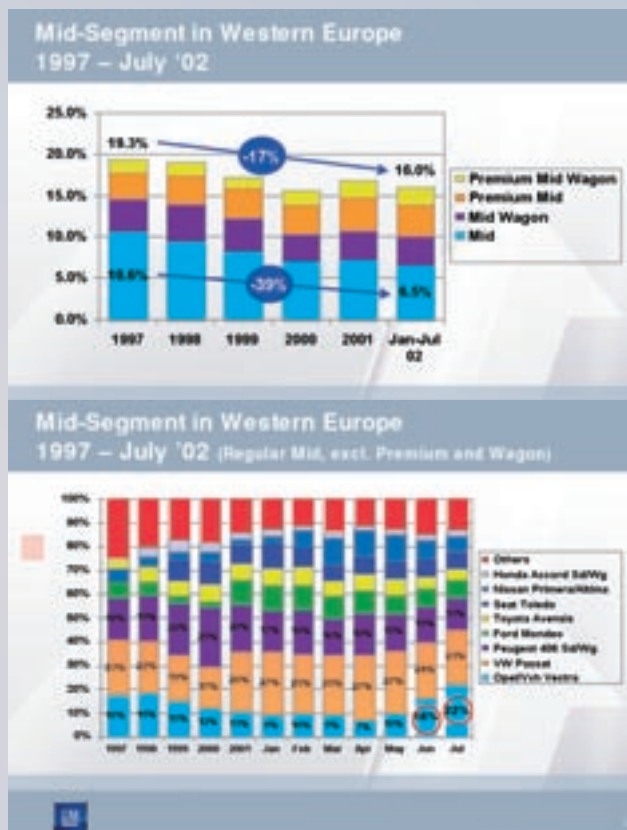
De eerste opel is net afgeleverd,  
een tweede werd al besteld.

# Vectra doet het goed in Europa

In België weten we allemaal dat de automarkt het niet schitterend deed vorig jaar. En in dat moeilijke jaar werd nu net de nieuwe Vectra gelanceerd. Opel wou dan ook bekijken hoe deze wagen het zes maanden na zijn lancering deed op Europees vlak.

Ten eerste moet men vaststellen dat het segment van de midsize cars de laatste vijf jaar in het algemeen een dalende trend vertoont. Dit heeft alles te maken met de introductie van monovolumes en SUV's op de markt, modellen die momenteel zeer gesmaakt worden door het publiek. Wanneer u even naar de grafieken hieronder kijkt, merkt u het onmiddellijk: de verkoopcijfers van de midsize sedans daalden op Europees vlak zowat met 39%. Dezelfde modellen in wagonuitvoering daalden in dezelfde periode met zo'n 17%.

Met deze cijfers in het achterhoofd, is Opel zeer tevreden met de verkoopcijfers van de nieuwe Vectra. In dit segment heeft de nieuwe Vectra heel wat marktaandeel veroverd. In april 2002 vertegenwoordigde de oude Vectra 7% van de totale verkopen in dit segment, in juli 2002 was het aandeel reeds gestegen tot 22%. De goede Europese cijfers worden weerspiegeld in België. Met een marktaandeel van 0.85% staat Vectra op de derde plaats in het segment van de 4-deur middenklassers, alleen voorafgegaan door BMW 3 en Audi A4, maar vóór bijvoorbeeld VW Passat en Ford Mondeo. Wat meteen bewijst dat ook de Belgische consument, net zoals wij, gelooft in een mooie toekomst voor onze Vectra. Nu ook de Vectra GTS beschikbaar is, kan de toekomst alleen nog zonniger worden.



## J- segment 4deurs REGISTRATIES 2002 BELGIE

Makefull	Modfull	April	May	June	July	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Sept-Nov pos sep-nov	Modfull	Sept-Nov
BMW	SERIE-3	702	449	452	415	348	385	378	284	3413	BMW SERIE-3	1047
MERCEDES	SERIE C	603	510	464	412	350	267	333	196	3135	AUDI A4	923
AUDI	A4	550	523	418	363	284	330	326	267	3061	OPEL VECTRA	820
VOLKSWAGEN	PASSAT	404	259	277	252	207	240	283	234	2156	MERCEDES SERIE C	796
PEUGEOT	406	366	252	235	215	100	95	199	147	1609	VW PASSAT	757
VOLVO	S60	306	275	267	187	101	170	154	116	1576	PEUGEOT 406	441
OPEL	VECTRA	17	30	90	226	316	378	241	201	1499	VOLVO S60	440
TOYOTA	AVENSIS	163	187	187	125	81	106	127	60	1036	TOTYOTA AVENSIS	293
ALFA ROMEO	156	140	153	147	138	92	96	113	80	959	ALFA ROMEO 156	289
FORD	MONDEO	285	128	92	79	51	56	68	32	791	FORD MONDEO	156

# Opel Meriva: Een andere dimensie!



**B**ijna vier jaar geleden zorgde de Opel Zafira voor een revolutie in het kleine wereldje van de compacte monospace: voor het eerst in deze categorie kon men zeven zitplaatsen voorleggen en dat met afmetingen die in de hand waren gehouden. Met de Meriva doet Opel de revolutie van de Zafira nog eens over, waarbij het merk maar één ordewoord gebruikt: innovatie!

**"FlexSpace": intelligentie ten top**  
Deze keer uit de creativiteit van Opel zich in

een innoverend systeem dat "FlexSpace" werd gedoopt. Het systeem zorgt ervoor dat de Meriva over modulaire mogelijkheden beschikt die in deze categorie nog nooit werden gerealiseerd. Het is mogelijk om de achterzetels van plaats te doen veranderen en het koffervolume te wijzigen. Zo kan de binnenruimte van de Meriva aangepast worden aan de wensen van alle inzittenden, zonder dat ook maar één stoel moet gedemonteerd worden! Hier zit de grootste kracht van Opel. Wagens met beperkte afmetingen hebben vaak het nadeel dat er een slecht compromis is gesloten tussen de ruimte die beschikbaar is

voor de achterste zitplaatsen en het koffervolume. Erger kan ook, wanneer men het ene eenvoudig opoffert voor het andere. Met hun intelligente "FlexSpace"-systeem hebben de technici van Opel dit probleem bij de Meriva opgelost. De ingenieurs van Opel hebben de achterste zitplaatsen opgedeeld in drie onafhankelijke delen: twee ruime zetels, en een middenste zitplaats in het midden. De rugleuning van deze centrale zetel is kleiner dan de zitting. Wanneer men de centrale zetel niet gebruikt, kan de rugleuning neergeklapt worden waardoor deze op dezelfde hoogte komt als de zittingen van de twee buitenste

## Vernieuwende dimensies

zetels; dit gebeurt dankzij een beweging die met vier draaipunten werkt. Daarna glijden de twee buitenste zetels op dwarse en overlange rails enkele centimeters naar het midden van het voertuig. Ten slotte kunnen de zetels achterwaarts bewogen worden waardoor ze zich een weg kunnen banen tussen de wielkasten. Het resultaat? De passagiers kunnen hun benen uitstrekken net zoals ze dat zouden kunnen in een berline uit de hogere klasse. Geniaal, zegt u? Wil u echter meer laadruimte, dan kan u hetzij één, hetzij alletwee de buitenste zetels naar voor schuiven. Geniaal dus.

Carl-Peter Forster, voorzitter en directeur-generaal van Opel onderstreept het: "De Meriva kan je niet zomaar plaatsen in een bekend marktsegment." Het is dus een volstrekt uniek product dat geen rechtstreekse concurrenten heeft. Het samengaan van een dynamische en discrete stijl en een ongeëvenaarde modulariteit kon niet anders dan resulteren in een geslaagd huwelijk. Een heel evenwichtig huwelijk trouwens dankzij het feit dat men voor het koetswerk een aantal oplossingen heeft gebruikt die al beproefd waren op andere Opel-modellen."

### Optimale veiligheid

De bestuurder zit hoog boven de weg wat zorgt voor een uitstekende zichtbaarheid. Daarnaast behoudt de Meriva in alle omstandigheden zijn evenwicht. De wagen bezit dan ook een remsysteem met noodremhulp dat hiertegen is opgewassen en dat de reactietijd tot een minimum beperkt. Veiligheid woog dus zwaar door in het lastenboek voor de nieuwe Meriva. De voorzieningen vooraan die actief zijn bij vervorming

van het voertuig absorberen via drie trajecten de energie die optreedt bij een schok. Een reeks airbags en driepuntsveiligheidsgordels bezorgen de inzittenden een veilige rit.

### Soepelheid en discretie

Om dat leuke geheel voort te bewegen, trakteert de Meriva zich op de beste motoren die er te vinden zijn : twee diesel-en twee benzinemotoren. Bij de benzine motoren gaat het om de 1.6 Ecotec met 100 pk die 150 Nm bij 3600 tr/min levert en de 1.8 Ecotec met 125 pk die een koppel van 165 Nm bij 4600 tr/min genereert. De dieselmotoren zullen vanaf september 2003 beschikbaar zijn. Hier vinden we de erg zuinige 1.7 DTI met 75 pk terug die we reeds kennen uit de Corsa en de Astra. Daarenboven komt de 1.7 CDTI met 100 pk die pronkt met een indrukwekkend maximumkoppel van 240 Nm bij 2300 tr/min. De motoren respecteren het milieu en leveren 'schone' energie : alle benzinemotoren alsook de 1.7 CDTI beantwoorden aan de Euro 4-normen die pas in 2005 in voege treden. Dit hele technische verhaal kan echter nooit de indrukwekkende prestaties van de ingenieurs weergeven. Zij stelden alles in het werk om de koppelwaarden zo optimaal mogelijk te krijgen. De Meriva met benzinemotor kan je met een manuele versnellingsbak met vijf verhoudingen krijgen of met een manuele gerobotiseerde Easytronic-versnellingsbak.

### Het verbruik is zacht voor de portemonnee

Naast de maatregelen die men heeft genomen om aan alle eisen inzake functionaliteit, veiligheid en milieuvriendelijkheid te beantwoorden, hield men bij de studie voor de Meriva ook rekening met de kosten voor gewoon onderhoud. De periodes tussen elk onderhoud zijn uiterst lang, nl. een maximum van twee jaar of 30 000 kilometer voor de benzinemotoren en zelfs tot 50 000 kilometer voor de 1.7 CDTI Ecotec. Heel wat onderdelen hebben zelfs helemaal geen onderhoud nodig of toch heel zelden. Ten slotte is de Meriva niet bevreemd voor de tand des tijds, noch voor slecht weer: het koetswerk is volledig gegalvaniseerd wat zorgt voor een efficiënte bescherming tegen corrosie. Kiezen voor de Meriva betekent voor lange tijd onbezorgd reizen.





Interview

## Jan Van Esbroeck:

# “Night of the Proms draait om gelukkige mensen!”

Night of the Proms is een regelrecht begrip geworden in ons land, én ver daarbuiten. Het oorspronkelijke idee om klassieke muziek en tijdloze pop naadloos te combineren, is uitgegroeid tot een indrukwekkende jaarlijkse voorstellingenreeks die in België een heuse volksverhuis veroorzaakt. Opel steunt het evenement al jarenlang, en InMotion mocht op de koffie bij Jan Van Esbroeck, co-organisator samen met zijn voornaamgenoot Jan Vereecke, voor een blik achter de schermen van ‘de Proms’...

InMotion: Vertel eens Jan: hoe is het allemaal verlopen dit jaar?

Jan Van Esbroeck: Ik kan niet anders dan zeggen dat we, nog maar eens, een fantastische reeks achter de rug hebben! Night of the Proms vierde dit jaar zijn zeventiende verjaardag, en in totaal mochten we voor de hele reeks voorstellingen ongeveer 350.000 bezoekers verwelkomen. Nog maar eens een record, en nog maar eens een memorabel jaar!

### We zien gewoon wat er op ons afkomt...

IM: Hoe verklaar je zelf dat enorme succes eigenlijk?

JVE: Volgens mij hoeven we die redenen niet eens al te ver te zoeken. Hoe eenvoudig het ook klinkt, het idee om klassieke en moderne muziek hand in hand te laten gaan, blijkt gewoon aan te slaan. Bovendien

bieden de individuele acts en de manier van presenteren voldoende mogelijkheden om er elk jaar opnieuw de nodige afwisseling in te houden. En zolang de mensen appreciëren wat we doen, zijn we zeker niet van plan om aan de formule te gaan sleutelen.

IM: Iedereen kent ‘de twee Jannen’ als brein achter de Proms. Waar vinden we jullie tijdens de periode van de voorstellingen?

JVE: Jan en ik zijn op elke voorstelling aanwezig. Op zich behandelen we natuurlijk de management-aspecten van het hele verhaal, maar we voelen ons allebei ook nauw betrokken bij de praktische gang van zaken. Jan (Vereecke, nvdr) besteedt daarbij vooral aandacht aan het geluid en de muzikaliteit, terwijl ik me meer concentreer op de belichting en de presentatie. Niet dat we daarin experts zijn hoor, verre van zelfs (lacht), maar we hebben wel een ‘gut feeling’ over hoe wij zouden willen dat het geheel overkomt, en dat proberen we wel over te brengen naar de mensen van het team die er wel kaas van gegeten hebben.

IM: Wellicht de meest gestelde vraag:

Hoe zijn jullie ooit op het idee gekomen?

JVE: Heel toevallig eigenlijk. We studeerden destijds samen Toegepaste Economische Wetenschappen, en zaten in dezelfde studentenclub. Bij allebei zaten er ook best wat muzikale genen in het lijf, en zo hebben we samen ooit bekeken met wat voor formule we iets nieuws zouden brengen. Zo zijn we gaandeweg op het idee gekomen dat Night of the Proms vandaag geworden is.



Jan is heel tevreden over de ‘Official Proms Car’



IM: Hebben jullie, na zo'n sterke groei, nog ambities met de Proms?  
 JVE: Ach, ambities... Weet je, we hebben echt nooit een 'meerjarenplan' of iets dergelijks gehad. Let op, we zijn allebei saai economisten (lacht) en we proberen het hele zaakje dus wel binnen redelijke en budgettaire grenzen te houden, maar dat wil niet zeggen dat we alles tot in het laatste detail zitten te plannen. Al die jaren hebben we de attitude gehad om 'gewoon te zien wat er op ons afkomt'. Zo hebben we de Proms uitgebouwd tot wat het vandaag is, en zo gaan we het blijven aanpakken. Dus ambities? Niet meteen nee, behalve dan evenveel lol blijven

beleven aan wat we doen, met iedereen die er jaarlijks bij betrokken is.

IM: Je beleeft er dus wel degelijk nog steeds plezier aan?  
 JVE: Zonder enige twijfel! Kijk, dat is ook gewoon waar het allemaal om te doen is. Ook al is Night of the Proms een massaevenement geworden, dat wil niet zeggen dat we dat persoonlijke, dat familiale dat er in speelt, zijn kwijtgeraakt. Voor de artiesten, orkest én popmensen, zijn de Proms een soort 'gezellige halte' in het concertseizoen geworden, waar de business van elke dag even aan de kant gaat en iedereen

samen plezier maakt en aan een originele show werkt. Zolang je dat plezier kan blijven beleven, straal je het ook af op je publiek, en het doet me nog elke avond onnoemelijk veel plezier om de mensen met een lach op hun gezicht naar huis te zien vertrekken. Night of the Proms draait om gelukkige mensen, zeg maar, en ik ben er daar zéker ééntje van!



# Opel Eco-Speedster

## Resultaat van een opmerkelijke en symbolische alliantie

De hoop om op een dag krachtige prestaties te kunnen combineren met een uiterst laag verbruik heeft de meest waanzinnige ingenieurs steeds uit hun slaap gehouden. 'Onmogelijk' staat blijkbaar niet in het woordenboek van Opel... want hier komt de Eco-Speedster.



Deze roadster, die uniek is in zijn genre, werd voorgesteld op het laatste Autosalon van Parijs. De wagen is de som van het beste wat momenteel in dieselmechanica mogelijk is en het summum in aërodynamische techniek, waarbij men vooral de jacht heeft geopend op de "overtollige kilo's". De Eco-Speedster maakt echter geen deel uit van die stilistische studies die men puur voor het plezier maakt. Want, zo zegt Carl-Peter Forster, Voorzitter en Directeur-generaal van Opel, de Eco-Speedster staat symbool voor het uitgebreide dieseloffensief dat Opel wil voeren in de komende maanden." Zo zal Opel in de periode tot eind 2003 vier gloednieuwe dieselmotoren lanceren op zijn hele gamma, die een vermogen zullen leveren tot 177 pk.

Reeds in 1972 lanceerde Opel één van zijn omgebouwde GT's op de testomloop van Dudenhofen. De wagen had een 2.1 l turbodiesel onder de motor zitten die voor die tijd

een indrukwekkend vermogen van 95 pk opleverde. Na de proefrit bleek dat de maximumsnelheid van de wagen 197,5 km/u bedroeg, waarmee de met een dieselmotor aangedreven auto verschillende records deed sneuvelen. Dertig jaar later laat Opel met zijn Eco-Speedster de vooruitgang zien die op dit vlak bereikt is: de wagen beschikt over de meest compacte dieselmotor ter wereld.

De motor waarmee dit prototype is uitgerust, is een 1.3 liter turbodiesel met directe multijetinjectie en common rail van de laatste generatie, voorzien van vier kleppen per cilinder en een turbo met variabele geometrie. De motor ontwikkelt 125 pk. De motor is niet alleen opmerkelijk door zijn compactheid maar verlegt de grenzen inzake respect voor het milieu door een uiterst laag gehalte aan uitlaatgassen uit te stoten: zomaar eventjes 30 tot 40 % lager in vergelijking met motoren met een vergelijkbaar vermogen. Dat verklaart waarom de Eco-Speedster slechts 2,5 liter per honderd kilometer verbruikt.

Een extreem laag verbruik als dat van de Speedster zou natuurlijk nooit kunnen bereikt



worden zonder een uiterst geperfectioneerde studie van de aërodynamica van de wagen. Walter Treser, hoofd van het departement voor geavanceerde engineering bij Opel, zegt dan ook dat "de eerste Speedster een aantal fundamentele wijzigingen heeft moeten ondergaan". Zo werd de oppervlakte vooraan verminderd door het dak te verlagen en kreeg de voorruit een grotere hellingsgraad. Die wijzigingen zorgden ervoor dat men vlindeuren diende aan te brengen om plaats te kunnen nemen in de sportzetels met verstevigd geraamte. Tevens werd de ruimte binnenin smaller boven de gordellijn. Daarna gingen de ingenieurs van Opel op zoek naar een manier om de luchtweerstandscoefficiënt te verkleinen. Achteraan de auto hebben ze om dat te bereiken een lange staart ingebouwd waardoor de luchtstroom met zo weinig mogelijk turbulentie het koetswerk kan passeren. Met een CX van 0,20 klieft de Eco-Speedster 47% makkelijker door de lucht dan de wagen die in serie gemaakt wordt! De intelligente oplossingen, het werk en de passie van de Opel-ingenieurs zorgen ervoor dat de Eco-Speedster 250 km/u kan halen terwijl de wagen toch maar 2,5 liter per honderd kilometer nodig heeft. "Onmogelijk" staat dus echt niet in het woordenboek van Opel.

# Veiligheidsgordels

## En als we hem nu eens omdeden?



Een volwassen persoon zonder veiligheidsgordel kan zich bij een ongeval aan 50 km/u ontpoppen tot een dodelijk projectiel van 2 ton !

**D**e veiligheidsgordel, die verplicht is sinds 1975, zou moeten deel uitmaken van onze dagelijkse handelingen. Welnu, meer dan de helft van de passagiers dragen de gordel niet... Het gaat nochtans om een echte levensverzekering !

De veiligheidsgordel bestaat sinds meer dan 40 jaar. Bij zijn eerste verschijning kreeg de gordel kritiek van enkele sceptici die er een gevaar in zagen bij brand of een duik in een kanaal... Tegenwoordig zijn deze dwaasheden vergeten. Nochtans, hoewel (bijna) iedereen akkoord is om te stellen dat de veiligheidsgordel de veiligheid verhoogt, draagt meer dan de helft van de passagiers hun gordel nooit. In de stad draagt men de gordel het minst (gemiddeld één op twee volgens het IBSR). Anderzijds vertonen de statistieken een steeds betere tendens op de autowegen, vermits daar meer dan 60 % "gordel dragers" wordt gehaald. Dat is niet

slecht, maar het betekent wel dat nog altijd bijna de helft van de mensen hun gordel niet of heel weinig dragen. De aangehaalde redenen ? Banaal : de hinder staat bovenaan de lijst, kort gevolgd door luiheid en gewone vergetelheid. In de stad voelt men zich veiliger door de korte afgelegde afstanden en de lage snelheid. De statistieken tonen aan dat deze argumenten verkeerd zijn. In de eerste plaats omdat meer dan 2/3 van de ongevallen gebeuren binnen een straal van minder dan 15 kilometer van de woonplaats. Vervolgens omdat vanaf 40 km/u een ongeval dodelijk kan blijken voor de inzittenden die geen gordel dragen.

### En de airbag ?

In de loop der jaren werd de veiligheidsgordel verbeterd. Na de automatische oprolrichtingen van de jaren '70 verschenen de voorspanners op het toneel in de loop van de jaren '90. Maar dat is nog niet alles. Tegenwoordig heeft de vooruitgang nog

andere voorzieningen opgeleverd: zo zijn er de actieve hoofdsteunen die de rug en de nek perfect ondersteunen bij een aanrijding en die aldus de "beruchte" whiplash voorkomen. En dan is er nog de onmisbare aanvulling op onze veiligheidsgordels: de airbags. We zien er steeds meer op de modernste wagens. Dagelijks verschijnen er weer andere nieuwigheden in dit specifieke domein, de elektronica maakt tegenwoordig activeringen mogelijk die geprogrammeerd verlopen volgens de kracht van de impact en de zwaarlijvigheid van de inzittenden. De toekomst houdt nog enkele mooie verrassingen voor ons in petto. Nochtans is deze overvloed van airbags met erkende doeltreffendheid pas efficiënt in combinatie met de veiligheidsgordels. Zonder deze laatste loopt u gevaar onder of naast de airbag terecht te komen en dus de doeltreffendheid van deze laatste ongedaan te maken. Nog een goede reden om de gordel te dragen!



De hieronder vermelde Dealers beschikken over het 'Fleet Excellence Dealer'-label.

Fleet Advisor

Fleet Advisor  
Assistant

Deleersnyder N.V.	Brusselsesteenweg 125	9050	Gent/Ledeberg	09/230.58.18	A. De Vylder	R. Thienpont
N.V. Houttequiet	Oude Zandstraat 25	9120	Beveren	03/450.95.00	A. Ingelaere	P. Houttequiet
N.V. Houttequiet	Parklaan, 87	9100	Sint Niklaas	03/780.34.30		
GMAN-Verbeeck	Noorderlaan 32	2060	Antwerpen	03/220.99.11	H. Van Loon / C. Van de Vijver	
GMAN-Gaspar	Antwerpsestraat, 223	2640	Mortsel	03/443.92.80		
Garage André N.V.	Boomsesteenweg 757-759	2610	Wilrijk	03/828.10.00		
Etn. Jef Hendrickx N.V.	Augustijnslei 25	2930	Brasschaat	03/653.20.53	E. Verslype	K. Grosfeld
Hens Erik bvba	Marnixdreef 2	2500	Lier	03/480.81.01	P. De Coninck	W. Hens
Garage St. Christophe N.V.	Parklaan 2	2300	Turnhout	014/41.11.04	K. Eijckmans	N. Tersago
S.A. Garage Piret	Chée de Namur 260	1300	Wavre	010/48.38.00	M. Voglimacci	S. Desmet
S.P.R.L. Tannier	Avenue du Roi Albert, 271	5300	Andenne	085/84.93.00		
S.A. Garage Piret	Route de la Bruyère, 16	5310	Eghezée	081/81.33.33		
Garage Piret SA	Chaussée de Wavre 1	1360	Perwez	081/65.72.75		
Garage Piret SA	Quai d'Arona 21	4500	Huy	085/23.11.22		
Nivelles Motors SA	Faubourg de Mons 68	1400	Nivelles	067/21.30.23		
Ets. Bounameaux S.A.	Quai Vercour 108	4000	Liege	04/252.71.30	J. Claesen	A. Lambert
Ets. Willems S.A.	Bvd. Saintelette 39	7000	Mons	065/38.39.11	S. Gosset	A. Willems
Garage Werner Esch	Rue du Brill 28	L-3898	Foetz	352/55.20.301	A. Hendrickx	S. Esch / L. Antunes
Gar. Nicolas	Leuvensesteenweg 400	1932	Zaventem	02/720.90.30	H. Stroobants	W. Eeckeleers
Gar. René	Mechelsesteenweg, 293/295	1800	Vilvoorde	02/251.59.37		
N.V. Joossens	O. Van Kesbeekstraat, 17	2800	Mechelen	015/20.53.20		
Etn. Van der Haegen N.V.	Kareelstraat 2-4	9300	Aalst	053/76.77.65	M. Wittebroodt	W. Van Ongeval
Etn. Van der Haegen - Asse N.V.	Brusselsesteenweg, 163	1730	Asse	02/452.57.99		
Garage Willy N.V.	Begoniastraat 12	9810	Nazareth	09/385.71.15	V. Vanderplaetsen	F. Willems
Garage Willy N.V.	Noordlaan 170	9230	Wetteren	09/369.14.44		
United Motors Mottrie	Meenseweg 214	8900	Ieper	057/22.96.38	Y. Bruneel	B. Callens
United Motors Decaigny	Reperstraat 157	8870	Izegem	051/33.31.54		
United Motors Flandria	Brugsesteenweg 572	8800	Roeselare	051/23.23.80		
United Motors Decaigny Tielt	Pittensesteenweg 22	8700	Tielt	051/40.17.80		
Anc. Ets. Piret & Boon N.V.	Haachtsesteenweg 1765	1130	Brussel	02/215.48.60	D. Willekens	N. Verheyden
Ets. Declerc S.A.	Route de Gembloux 44-58	5000	Namur	081/73.01.01	C. Beguin	J. Ph. Declerc
Vanneste Motors N.V.	Deerlijksestraat 6	8500	Kortrijk	056/24.54.54	J. Windels	J. Lambrecht
Ets. Vanneste Frères S.A.	Boulevard des Alliés 286	7700	Mouscron	056/85.99.99	G. Vanneste	J. Windels
Ets. Vanneste Frères S.A.	Chée de Bruxelles 392	7500	Tournai	069/89.15.15	J. Lambrecht	J. Windels
Ets. Mabilie S.A.	Gentse steenweg 526/556	1080	Bruxelles	02/412.09.12	Rudy Scheyns	Marc Verryken
Ets. Mabilie S.A.	Bergense steenweg 1429	1070	Bruxelles	02/523.33.64	Willy Deneef	
Ets. Lequet & Herkenne S.A.	Boulevard Zenobe Gramme 21	4040	Herstal	04/248.09.49	Grégory Havard	Eric Lange
New Gosset - Groupe L&H	Rue du Casino, 17	4300	Waremmé	019/32.45.67		
Ets. Lequet & Herkenne S.A.	Rue Alfred Deponthière, 60	4431	Ans-Loncin	04/247.80.90		
G. Peeters S.A.	Chée de Bruxelles 56	1410	Waterloo	02/352.03.50	Yves Van Goethem	Alain Janssens
Peeters	Chaussée d'Alsemberg 214	1420	Braine l'Alleud	02/384.52.70		
Garage Alexander/Debot	Brusselsesteenweg 3	3020	Herent	016/22.66.08	Thierry Dejaegher	Nico Van Meerbeek
Garage Regniers	Brugsepoortstraat 17	9000	Gent	09/266.19.44	Stephen Moerdyk	Jan Ongenae

Volgende Dealers beschikken nog niet over het 'Fleet Excellence Dealer'-label, maar zijn volop bezig met de nodige vereisten om binnenkort in aanmerking te komen.

Charleroi Motors Route de Bruxelles, 177 6020 Charleroi-Dampremy 071/27.99.00

