Auto.be nieuws
Maandelijks digitaal magazine met het beste van Autonieuws.be
Nr. 19 november '26



Zeekr 9X is extreem en premium



Mercedes-AMG GT SUV met 1.169 pk en 700 km rijbereik



Alle nieuwigheden op het Autosalon van Parijs



Hyundai Ioniq 3 getest

Lonkt naar segment hoger

INHOUD

CONCEPT

Het digitale Autonieuws-magazine biedt elke maand het beste van wat je op de website terugvindt. Een artikel wordt doorgaans 3 edities/maanden na elkaar opgenomen, zodat je zeker niets van onze content mist. Elk nieuw nummer worden er nieuwe artikels toegevoegd, zodat de vorige content doorschuift in het magazine. In dit rotatiesysteem kan je zo lang mogelijk genieten van onze rij-tests en andere interessante bijdragen.

Klik op de foto's om meteen naar het artikel te gaan.

Op deze pagina vind je verhalen die eerder al werden gepubliceerd.


Kia K4


Opel Corsa GSE


Suzuki Across


Mini Cabrio


Skoda Peaq


BYD Ti


Ford Bronco


Skoda Epiq


XPeng L03


Alpine A390 GTS


Dacia Spring


Jaecoo 7


Volvo 40-Reeks


Mercedes GLA


Polestar 2


Dacia Striker


Audi A2


Mazda CX-60e


Leapmotor B03X


Mini Countryman


Volvo XC 60


Suzuki e-Sky


VW ID. Polo


Audi RS 5


Polestar 4 SUV


Omoda 9

COLOFON

Autonieuw.be en Autonieuws DigiMag is een uitgave van AMC-Media. Contact: info@amc-media.be

Kernredactie: Alain Devos, Benjamin Van Maldergem, William Meerschaut.
Verantwoordelijke uitgever: AMC-Media - William Meerschaut

Geen enkele content mag zonder voorafgaandelijke en schriftelijke toestemming gekopieerd of hergebruikt worden.

INHOUD

Klik op de foto's om meteen naar het artikel te gaan.

Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.


ZEEKR 9X


Omoda X Concept


Interview Laurens van den Acker


Volkswagen ID. 3 Neo


Ford Puma Ltd edition


Hyundai Ioniq 3


XPeng L03


Hyundai Bayon


Honda inductieladen


Autosalon Brussel


Autosalon van Parijs


Mercedes-AMG GT SUV


Het belang van winterbanden


BMW 220 Gran Coupé


Peugeot E-208 GTi


Forthing Friday REEV


Hyundai Tucson

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

Autonieuws DigiMag wordt elk kwartaal gratis verspreid naar 400.000 **potentiële lezers** in verschillende doelgroepen, zowel B2C als B2B. Ook jouw merk- of productinformatie kan daarom een mooi bereik krijgen naar potentiële klanten.

De artikels in het Autonieuws DigiMag zijn journalistiek onafhankelijk (tenzij vermeld als 'Advertorial') maar je kan als merk tegen betaling je onderwerpen laten opnemen.

Ontdek onze interessante adverteerformules of vraag een vrijblijvende offerte aan william@amc-media.be.

Auto.be nieuws Newsflash

Honda wil elektrische auto's tijdens het rijden draadloos opladen tot 150 kW

Een elektrische auto opladen terwijl je gewoon over de snelweg rijdt, dat klinkt als muziek in de oren. Honda werkt aan technologie die dat effectief mogelijk moet maken en mikt daarbij op laadvermogens tot 150 kW. De Japanners ontwikkelen zowel de ontvanger onder de auto als een belangrijk deel van de techniek die onder het wegdek verdwijnt. Vanaf 2027 wordt het systeem op de openbare weg getest.



Honda onderzoekt al sinds 2021 hoe elektrische voertuigen tijdens het rijden draadloos van stroom kunnen worden voorzien. Het systeem heet Dynamic Wireless Power Transfer, kortweg DWPT, en werkt in grote lijnen zoals de draadloze oplader van een smartphone. Alleen zijn de afstanden, vermogens en snelheden natuurlijk van een heel andere orde. Onder het voertuig wordt een ontvanger gemonteerd en in het wegdek zitten zendmodules die via magnetische koppeling elektriciteit naar het rijdende voertuig sturen. Daardoor hoeft er geen fysiek contact te zijn tussen auto en infrastructuur.

Honda bouwt daarbij natuurlijk niet zelf een complete 'elektrische snelweg'. Honda R&D ontwikkelt zowel de ontvanger onder het voertuig als de zendmodules die in het wegdek worden geplaatst. Voor de overige infrastructuur werkt het bedrijf samen met de Japanse bouwbedrijven Taisei Corporation en Taisei Rotec. Taisei houdt zich onder meer bezig met de stroomvoorziening langs de weg, terwijl Taisei Rotec werkt aan de manier waarop de laadmodules in het asfalt kunnen worden geïntegreerd. Samen moeten de drie bedrijven van de technologie een systeem maken dat niet alleen voldoende vermogen levert, maar ook bestand is tegen jarenlang intensief verkeer.

Daarbij zijn de ambities behoorlijk hoog. Honda onderzoekt laadvermogens tot 150 kW, vergelijkbaar met het maximale snellaadvermogen van heel wat huidige elektrische auto's. Maar wel met het belangrijke verschil dat een voertuig hiervoor niet aan een laadpaal hoeft te staan.

Een van de grote uitdagingen is de duurzaamheid. De apparatuur in het wegdek moet bestand zijn tegen voertuigen met een totaalgewicht tot ongeveer 20 ton. Eind 2026 volgen daarom uitgebreide tests waarbij Honda onder meer het equivalent van één miljoen wielpassages simuleert. Ook de werking bij hogere rijsnelheden wordt onderzocht.

Voorlopig gaat het nog om ontwikkeling en tests, maar het systeem blijft niet alleen in het laboratorium. Vanaf 2027 neemt Honda samen met zijn partners deel aan het Tateyama Project van de Japanse snelwegbeheerder NEXCO East. Op de Tateyama Expressway in de prefectuur Chiba moet de technologie vervolgens onder echte verkeersomstandigheden worden getest. Honda wil er onder meer onderzoeken hoe efficiënt en betrouwbaar de energieoverdracht blijft wanneer voertuigen met hogere snelheid over de laadmodules rijden.

Een commerciële introductiedatum is er voorlopig niet. Maar als het systeem technisch én financieel haalbaar blijkt, kan het op termijn een heel andere kijk geven op elektrisch rijden.



Polestar 4



WLTP: 17,5-21,7 kWh/100 km en CO_2: 0 g/km.
Voorlopige cijfers. Onder voorbehoud van definitieve certificering.
Milieu-informatie: polestar.com
Geef voorrang aan veiligheid.

Ontdek Polestar 4 SUV.



Mercedes-AMG GT
Nu ook als SUV, tot 1.169 pk, 700 km rijbereik en laden aan 710 kW

Na de recente lancering van de Mercedes-AMG vierdeurs coupé, zwicht ook Das Haus voor de SUV-lokroep. De nieuwe Mercedes-AMG GT SUV is volledig elektrisch, levert tot 1.169 pk en belooft dankzij zijn 800 volt-technologie uitzonderlijke laadprestaties.

Mercedes-AMG heeft al langer krachtige SUV's in zijn gamma, maar de nieuwe GT SUV is toch een bijzonder geval. Voor het eerst ontwikkelde de sportieve Mercedes-divisie een SUV volledig zelf, vanaf een blanco blad. De nieuwkomer maakt gebruik van het AMG. EA-platform, dat ook de basis vormt voor de elektrische AMG GT 4-Door Coupé.

Drie uitvoeringen, tot 1.169 pk

De Mercedes-AMG GT SUV komt in drie uitvoeringen. De GT 53 SUV beschikt over twee elektromotoren, samen goed voor 544 pk en 800 Nm. Daarmee sprint hij in 4,2 seconden naar 100 km/u. Een trapje hoger staat de GT 55 SUV, die drie zogenaamde axiale-flux-motoren gebruikt en 816 pk en 1.860 Nm levert. De sprint naar 100 km/u duurt hier 3,1 seconden. Maar het absolute topmodel is de GT 63 SUV, met dezelfde motoren en maar liefst 1.169 pk en 2.000 Nm. Daarmee bereikt deze ruim 2,5 ton zware SUV de 100 km/u in een waanzinnige 2,7 seconden en de 200 km/u in 7,2 seconden. De topsnelheid bedraagt met het Driver's Package 270 km/u.

Tot 700 kilometer en laden aan 710 kW

Minstens zo opmerkelijk zijn de batterij- en laadprestaties. Mercedes-AMG ontwikkelde een nieuw 800-voltsysteem met cilindrische batterijcellen die rechtstreeks met olie gekoeld worden. Dat moet oververhitting bij intensief rijden en snelladen tegengaan. Er zijn twee batterijformaten, met een netto capaciteit van 106 of 128 kWh. De GT 53 krijgt uitsluitend de kleinere batterij, terwijl de krachtigere versies met beide verkrijgbaar zijn. Het maximale WLTP-rijbereik bedraagt 700 kilometer, al zou het ons verbazen dat je dat daadwerkelijk kan halen met al dat vermogen onder het stroompedaal.









Indrukwekkend is het laadvermogen aan de snellader. Waar de 4-deurs coupé al bakens verzet met 600 kW DC laden, gaat de SUV nog in overtreffende trap. Met de grote batterij kan de GT SUV volgens AMG tot 710 kW laadvermogen verwerken. Daarmee zou in amper 10 minuten ongeveer 450 kilometer WLTP-rijbereik kunnen worden bijgeladen. Van 10 naar 80 procent laden duurt onder ideale omstandigheden slechts 12 minuten.

Sportwagenambities, maar ook praktisch

Met een lengte van 5,08 meter en een breedte van twee meter is de GT SUV een forse verschijning. Toch probeert AMG de nadelen van een hoge en zware SUV zoveel mogelijk te beperken. De nieuwe AMG Active Ride Control+ -ophanging gebruikt actieve hydraulische elementen om koetswerkbewegingen tegen te gaan. Vierwielsturing is standaard, terwijl de krachtigste uitvoeringen ook over een systeem beschikken waarmee de bestuurder onder meer de gasrespons, het bochtengedrag en de tractie kan aanpassen. Het design combineert een relatief lage daklijn met brede schouders, grote wielen en de typische AMG-grille. Achteraan vallen vooral de zes ronde lichtunits op. Een actieve dakspoiler op de GT 55 en GT 63 moet de aerodynamica en stabiliteit verbeteren.

Binnenin zit de bestuurder relatief laag en herkennen we de boordplank van de 4-deurs coupé. Het dashboard combineert een digitaal instrumentenpaneel van 10,2 inch met een centraal aanraakscherm van 14 inch. Een afzonderlijk passagiersscherm is optioneel. Ondanks zijn sportieve ambities blijft de GT SUV een praktische 5-zitter. De koffer biedt 607 liter bagageruimte, uitbreidbaar tot 1.740 liter. Vooraan is bovendien een extra frunk voorzien.

Een elektrische AMG met V8-geluid

Met AMGFORCE Sport+ probeert Mercedes-AMG ook de beleving van een klassieke sportwagen te reproduceren. De GT 55 en GT 63 kunnen het geluid van een AMG-V8 nabootsen, terwijl de GT 53 een virtuele zescilinder krijgt. Het systeem simuleert bovendien versnellingswissels en gebruikt trilelementen in de zetels om de ervaring te versterken. Of dat werkelijk bijdraagt aan het rijplezier of vooral een gimmick is, zal een eerste test moeten uitwijzen.

Prijs en beschikbaarheid

De Mercedes-AMG GT SUV wordt gebouwd in Sindelfingen. De GT 53 is nu te bestellen, prijzen starten aan 116.160 euro. Daarmee is hij zelf ietsje goedkoper dan de 4-deurs coupé. **-WM**

Test

Hyundai Ioniq 3 (55 kWh)



Efficiënte B-segmenter lonkt naar hogere klasse



Hyundai was er vroeg bij met elektrische auto's, maar vreemd genoeg bleef er lang een behoorlijk groot gat onderaan het gamma zitten. Zeker in het compacte B-segment kon Hyundai weinig aanbieden. De nieuwe Hyundai Ioniq 3 moet dat probleem oplossen. Hij is nauwelijks 4,16 meter lang, krijgt een aantrekkelijke pricing en raakt met zijn grootste batterij officieel tot 497 kilometer ver. Maar hoe goed is de Ioniq 3 echt? En wat te denken van zijn bijzonder design?



Het belang van deze auto mag je niet onderschatten. De Ioniq 3 komt terecht in een B-segment dat in ijltempo volwassen wordt en waar het aanbod snel uitbreidt. Vooral het potentieel is belangrijk, met volumes waar mainstreamconstructeurs maar wat graag een stukje van opeisen. Enter de Ioniq 3 die (vreemd genoeg) wel wat risico's neemt op het vlak vlak van design. Of niet? Want de Ioniq 3 is gewoon een relatief lage vijfdeurs hatchback, of zoals Hyundai het zelf liever noemt: een 'Aero Hatch'. Dat klinkt als een term die op een marketingvergadering is ontstaan, maar er zit wel logica achter. De Ioniq 3 is 4.155 mm lang, 1.800 mm breed en 1.505 mm hoog en combineert dat met een relatief lange wielbasis van 2.680 mm. De N Line groeit door afwijkende bumpers nog anderhalve centimeter in de lengte. Met een Cw-waarde vanaf 0,263 is de Ioniq 3 bovendien behoorlijk glad voor zo'n compacte auto. En dat is belangrijker dan een spectaculair vermogen wanneer je zoveel mogelijk kilometers uit een relatief kleine batterij probeert te halen.

Over smaken...

Sommigen onder jullie zullen misschien een wenkbrauw optrekken bij het design. En dat is begrijpelijk, want het is best een beetje speciaal. Tegelijk vinden wij dat net één van de sterkste punten van de Ioniq 3. Er rijden al genoeg grijze muizen rond, nietwaar? Hyundai noemt zijn nieuwe designtaal 'Art of Steel', zoals we dat intussen ook hebben ervaren bij de nieuwe Tucson en straks ook de Bayon. Vergeet daarbij de hoekige lijnen van de Ioniq 5. De Ioniq 3 is veel ronder en vloeiender, met een lage neus, sterk gebogen daklijn en een achterkant die door de grote spoiler bijna abrupt wordt afgekapt. En toch blijft de familieband zichtbaar. De pixelverlichting is gebleven en vooraan vormen vier lichtpunten zelfs de letter H in morsecode. Dat is een leuk weetje dat je waarschijnlijk had gemist wanneer Hyundai het niet had uitgelegd, maar het zegt wel iets over de originaliteit van het model. Los daarvan vinden wij die vier pixels in de frontpartij net een beetje too much waar al veel aan het gebeuren is qua design-gimmicks.

Origineel is de Ioniq 3 in ieder geval wel. Hyundai toont alvast lef door niet de zoveelste compacte elektrische SUV te gaan bouwen. De markt puilt ondertussen uit van de hoogpotige crossovers, en dan begint een gewone hatchback bijna exotisch te lijken. De Ioniq 3 staat relatief laag op zijn wielen, heeft korte overhangen en oogt daardoor breder dan zijn 1,80 meter doet vermoeden. Vooral schuin van achteren heeft hij iets gespierds. De optionele N Line doet daar nog een schep bovenop met grotere wielen en agressievere bumpers. Mooi, maar vanuit elektrisch standpunt niet noodzakelijk verstandig en bovendien vinden wij de sportieve opsmuk net iets



te druk op het netvlies landen. Maar over smaken en kleuren gaan we natuurlijk niet discussiëren. Wel objectief is het effect op het rijbereik. De gewone Long Range haalt met 16-duimswielen maximaal 497 kilometer WLTP. Met 18-duimers wordt dat 484 kilometer. De N Line haalt met 18-duimswielen 456 kilometer en met 19-duimers nog 428 kilometer. Grote velgen zijn bij een EV nog altijd een vrij efficiënte manier om meer geld uit te geven om vervolgens een pak minder ver te rijden.

De knappe daklijn heeft ook een belangrijk nadeel. De achterspoiler en relatief kleine achterruit beperken het zicht naar achteren behoorlijk. Dat herkennen we nog uit de allereerste Ioniq. Camera's en parkeersensoren verzachten het probleem, maar ze veranderen niets aan de het feit dat je simpelweg minder te zien krijgt van het achteropkomende verkeer, dan in een klassiek getekende hatchback.

Behaaglijk interieur

Binnenin maakt de Ioniq 3 misschien nog meer indruk. Hyundai gebruikt de auto trouwens als Europese première voor een volledig nieuwe generatie interieurs en het nieuwe Pleos Connect-infotainmentsysteem. De constructeur spreekt over een 'Furnished Space', alsof je een appartement binnenstapt in plaats van een auto, maar achter die PR-taal zit een interieur dat daadwerkelijk aangenaam en luchtig is ingericht. Je voelt je echt op je gemak waarbij de zachte stoffen stoelen voor een luxuzeuze sfeer zorgen. Het lichtgrijze interieur zoals op de foto's is daarbij een aanrader, want in combinatie met het zwarte interieur wordt de leefruimte plots een stuk minder luchtig.

+ PLUS

- Geen grijze muis
- Verrassend ruim en funtioneel
- Evenwichtig onderstel
- Zuinige EV-aandrijflijn, prima rijbereik
- Veel waar voor je geld

– MIN

- Design kan polariserend zijn
- Zicht naar achter
- Hoofdruimte achterin door aflopende daklijn





Het dashboard is vrij horizontaal opgebouwd en oogt minder klinisch dan in veel elektrische concurrenten. Er worden zachte materialen gebruikt op plaatsen die je effectief aanraakt en vooral: Hyundai heeft niet alle knoppen uitgeroeid. Dat zien we graag. Er staan nog fysieke bedieningselementen op het dashboard en het stuur, terwijl ook de regeneratie via flippers achter het stuur wordt geregeld. Je hoeft niet eerst door drie menu's te swipen omdat je bij het naderen van een afdaling plots sterker wilt regenereren. Bovendien bleek het systeem tijdens onze test ook nog eens behoorlijk te werken.

Voor de bestuurder staat hoog in het gezichtsveld (een head-up display is daardoor overbodig) een compact digitaal instrumentarium van 9,9 duim dat alle essentiële informatie afficheert. Helaas is dat niet standaard op alle versies en dan moet je de snelheid van het centrale scherm aflezen, wat niet ideaal is. Centraal staat afhankelijk van de uitvoering een groot scherm van 12,9 of 14,6 duim. Daarop draait Pleos Connect, gebaseerd op Android Automotive OS. Google Maps zit dus in het systeem geïntegreerd en daarnaast zijn draadloze Apple CarPlay en Android Auto beschikbaar. Het systeem is AI-gestuurd, reageert snel en ziet er modern uit, en werkt behoorlijk eenvoudig en responsief.

Klein vanbuiten, groot vanbinnen

Het ruimteaanbod is eveneens een overtuigend verhaal. De wielbasis van 2,68 meter is fors voor een auto van 4,16 meter lang en doordat er geen verbrandingsmotor, transmissietunnel of uitlaatsysteem in de weg zit, kan Hyundai de beschikbare centimeters efficiënt gebruiken. Vooraan zit je ruim en de relatief lage carrosserie betekent niet dat je met je hoofd tegen het dak zit. De stoelen bieden bovendien voldoende steun om er langere ritten mee te maken. En misschien een beetje onverwacht, maar ook achterin is de beenruimte verrassend royaal. Een volwassene kan zonder veel problemen achter een andere volwassene plaatsnemen.

Er is wel een kanttekening. Door de aflopende daklijn neemt de hoofdruimte achteraan af. Vooral lange passagiers zullen dat merken. Drie volwassenen naast elkaar kan trouwens in theorie, maar met een breedte van 1,80 meter wordt dat uiteraard geen wellnessarrangement. Voor twee volwassenen of kinderen is de achterbank wel voldoende bruikbaar, als ze tenminste geen lange slungels zijn. Hoe dan ook; met zijn binnenruimte onderscheidt de Hyundai zich van een aantal kleinere elektrische stadswagens. Dit voelt niet als een tweede auto die toevallig ook vier deuren heeft. Met de grote batterij kun je de Ioniq 3 echt als enige gezinswagen gebruiken.



Koffer in twee delen

We hebben het nog niet over de koffer gehad. Hyundai communiceert een koffervolume van maar liefst 441 liter. Dat is dubbel, letterlijk, want als je de kofferklep opent krijg je een volume te zien van 322 liter. Correct, maar geen overdaad dus. Alleen zit daaronder echter nog een enorme zogenaamde Megabox van 119 liter. Tel beide ruimtes bij elkaar op en je krijgt inderdaad 441 liter. Hyundai speelt dus niet vals, maar het cijfer is niet rechtstreeks vergelijkbaar met elke klassieke koffer van 441 liter.

Twee batterijen

Voor de aandrijving houdt Hyundai het eenvoudig. Er zijn twee batterijformaten en beide versies hebben voorwielaandrijving. De Standard Range krijgt een batterij van 42,2 kWh en een elektromotor van 147 pk. De hier geteste Long Range heeft een batterij van 61 kWh, maar levert opvallend genoeg minder vermogen: 135 pk. Dat klinkt als de omgekeerde wereld, maar Hyundai heeft de Long Range bewust op efficiëntie afgestemd. Beide motoren leveren 250 Nm. De Standard Range sprint in 8,7 seconden naar 100 km/u, terwijl de Long Range daar 9,5 seconden voor nodig heeft. De N Line Long Range doet er door zijn extra gewicht 9,6 seconden over. De topsnelheid bedraagt telkens 170 km/u. Wie elektrische auto's nog altijd beoordeelt op hun vermogen om bij elk groen verkeerslicht de inhoud van je maag richting de achterbank te verplaatsen, zal dus teleurgesteld zijn. Maar 135 pk en vooral 250 Nm zijn in een compacte hatchback eigenlijk ruim voldoende.

Onze eerste rijtests bevestigt dat ruimschoots. De Long Range die we hier testen voelt ondanks zijn weinig spectaculaire sprintcijfer niet traag aan. De onmiddellijke respons van de elektromotor maakt hem in stadsverkeer levendig genoeg en ook invoegen op de snelweg vormt geen probleem. Alleen wanneer je het gaspedaal volledig intrapt, merk je dat Hyundai bewust geen olympische sprintmachine heeft gebouwd. Eigenlijk past dat uitstekend bij het karakter van de auto. De Ioniq 3 wil vooral een efficiënte elektrische gezinsauto te zijn, niet een GTi die toch door de eerste de beste Tesla wordt afgetroefd.

Evenwichtig onderstel

Gelukkig betekent rationeel niet saai. Hyundai heeft behoorlijk veel aandacht besteed aan het Europese onderstel en dat merk je. De Ioniq 3 gebruikt achteraan weliswaar een eenvoudige torsieas in plaats van een geavanceerde multilinkconstructie, maar veren, dempers en stabilisatoren werden specifiek afgestemd. Het Europese ontwikkelingscentrum van Hyundai kreeg daarbij een belangrijke rol. Het resultaat verdient lof; de besturing is licht maar communiceert toch nauwkeurig en je begrijpt perfect wat er ter hoogte van de voorwielen aan het gebeuren is. Belangrijker is de balans tussen comfort en controle. De Ioniq 3 is voldoende comfortabel, al kan je kleine dwarsrichels soms wel voelen in het interieur. De N-Line is door de grotere velgen wel ietsje harder en dat is wat ons betreft alweer een goede reden om 'm links te laten liggen.

En het echte rijbereik?

We zeiden het al, met 61 kWh batterijcapaciteit belooft de meest efficiënte uitvoering 497 kilometer WLTP rijbereik. Op 17-duimswielen is dat 488 kilometer en met de 18-duimers op onze testwagen 484 kilometer. Het officiële gecombineerde verbruik bedraagt afhankelijk van de uitvoering slechts 13,7 tot 14,1 kWh/100 km. Dat zijn heel sterke cijfers en onze eerste testervaring toont dat de realiteit er niet ver van afwijkt. We noteerden met onze Long Range op 18-duimswielen 16,4 kWh/100 km, maar in de stad zagen we op de boordcomputer cijfers verschijnen onder de 13 kWh. Als je met andere woorden een beetje wegblijft van de snelweg, dan moet een gemiddeld verbruik van 14 à 15 kWh zeker mogelijk zijn. De eenvoudige rekensom leert dan dat 400 tot 430 kilometer zeker mogelijk moet zijn. Niet slecht voor een B-segment auto.

Snelladen is voldoende

Wie bij het woord Ioniq automatisch denkt aan extreem snel laden,

BELEEF DE KUNST VAN HET ELEKTRISCH RIJDEN

DE ALL-NEW MAZDA CX-6e EN DE MAZDA6e

6 JAAR | MAZDA GARANTIE



De 100% elektrische All-New Mazda CX-6e en Mazda6e zijn twee interpretaties van dezelfde designfilosofie. Een filosofie gevormd door Japanse esthetiek waarin elke lijn, elk oppervlak en de serene sfeer van het interieur prachtig zijn vormgegeven. Een ruimte waar u kunt ademen en zich kunt focussen op wat echt belangrijk is. Elke rit wordt een uiting van uw persoonlijkheid, met een rijbereik tot respectievelijk 484 en 560 km* en snellaadmogelijkheden die u met vertrouwen elke weg laten volgen.

CRAFTED WITH JAPANESE SOUL

16,1 – 19,4 kWh/100KM 0 G/KM CO_2 (WLTP)

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieuwetgeving (K.B. 19.03.04). www.mazda.be

* Tot 484 km rijbereik voor de Mazda CX-6e Takumi en tot 560 km voor de Mazda6e. Het elektrisch verbruik en rijbereik worden berekend conform de WLTP-test (Woldwide Harmonized Light Vehicle Test procedure). De WLTP-test vindt plaats op een uniforme, gestandariseerde en gecontroleerde wijze in het testlabo op basis van een testcyclus. Het effectieve elektrisch verbruik en rijbereik kan afwijken naargelang de uitrusting, de versie en individuele factoren. V.U.: Mazda Motor Logistics Europe NV, handeldrijvend onder de naam Mazda Motor Belux, invoerder. Blaasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Ondernemingsnummer: 0406.024.281. Rekeningnummer: BE21 3200 0698 7003. Contact: info-be@mazdaeur.com. www.mazda.be.



moet zijn verwachtingen wel bijstellen. De Ioniq 3 staat wel op een afgeleide van de E-GMP-architectuur, maar gebruikt een 400V-systeem en niet de indrukwekkende 800V-techniek van de Ioniq 5 en Ioniq 6. Alle begrip daarvoor, want we zitten hier duidelijk in een andere (prijs)klasse. Hyundai geeft voor beide batterijen ongeveer 29 minuten op om onder ideale omstandigheden van 10 naar 80 procent te laden. De Standard Range kan daarbij een piek van ongeveer 119 kW bereiken, de Long Range ongeveer 110 kW. Dat is degelijk, maar niet baanbrekend. Het laadvermogen vertelt bovendien maar een deel van het verhaal. Een relatief kleine en efficiënte batterij betekent dat je minder energie hoeft bij te laden om opnieuw een behoorlijke afstand af te leggen. Batterijvoorverwarming is (optioneel) voorzien, net als een EV-routeplanner die laadstops kan meenemen. Een warmtepomp is helaas niet standaard.

Ook interessant om weten: standaard is er een 11 kW-boordlader, terwijl 22 kW AC-laden optioneel beschikbaar is. Met 11 kW duurt 10 tot 100 procent ongeveer 4 uur en 6 minuten bij de kleine batterij en 5 uur en 36 minuten bij de Long Range. Met de 22 kW-lader zakt dat theoretisch tot respectievelijk 2 uur en 6 minuten en 2 uur en 42 minuten. Zeker in België, waar publieke AC-palen vaak een belangrijk deel van het laadnet vormen, kan 22 kW een heel nuttige optie zijn waarvoor je wel een stevige 1.750 euro betaalt. Dan krijg je er wel meteen V2L bij.

Aantrekkelijke vanafprijs

Dan de prijs. Hyundai België vermeldt momenteel een Ioniq 3 vanaf 27.995 euro. Daarbij hoort wel enige nuance: de normale Belgische catalogusprijs die Hyundai bij de lancering communiceerde bedraagt 29.995 euro maar Hyundai voorziet momenteel een tijdelijk lanceringsvoordeel van 2.000 euro op alle versies. Voor minder dan 30.000 euro krijg je geen kaal elektrisch stadsautootje, maar een volwaardige vijfdeurs met voldoende rijbereik, vijf zitplaatsen en een bruikbare koffer. Wie vaker lange afstanden rijdt, zal vooral naar de Long Range met 61 kWh kijken, die is er vanaf 33.995 euro. Dat lijkt voor een elektrische B-klasse stevig (en dat is het ook), maar tegelijk biedt de Ioniq 3 eigenlijk meer het comfort en de functionaliteit van een C-klasse auto. En dat wordt het totaalplaatje natuurlijk een stuk interessanter.

Conclusie: all-rounder met veel troeven

De Ioniq 3 komt op het juiste moment. Klanten zoeken meer en meer naar betaalbare elektrische alternatieven die liefst ook voldoende functioneel zijn én je niet meteen doen nadenken over hoe om te gaan met laadstress. De nieuwe Hyundai Ioniq 3 lijkt hier alvast de meeste vakjes af te vinken, en juist daarom zou dit weleens de belangrijkste Ioniq uit het gamma kunnen worden. Bovendien heeft het Koreaanse merk goed begrepen dat een compacte elektrische auto niet noodzakelijk een goedkoop aanvoelende stadswagen hoeft te zijn. De Ioniq 3 combineert een lengte van amper 4,16 meter met verrassend veel binnenruimte, een behaaglijk en luchtig interieur, een bruikbaar onderstel en vooral een bijzonder efficiënte elektrische aandrijflijn. En ja, hij kan zelfs dienen als enige elektrische auto van het gezin. Zijn grootste potentiële struikelblok blijft dan toch het design, maar het zou zo maar kunnen dat de Ioniq 3 bij heel wat mensen in de smaak zal vallen. **- WM**

DE ESSENTIE

De Hyundai Ioniq 3 is een van de meest complete compacte EV's van het moment. Hij combineert een opvallend Aero Hatch-design met veel binnenruimte, een volwassen onderstel en een verrassend efficiënte aandrijflijn. De 42,2 kWh-versie haalt 344 km WLTP, terwijl de Long Range met 61 kWh tot 497 km komt. Snelladen van 10 tot 80 procent duurt ongeveer 29 minuten en optioneel kan hij AC-laden met 22 kW. De koffer biedt officieel 441 liter, al zit daarvan 119 liter onder de vloer. Minpunten zijn de beperkte hoofdruimte en zichtbaarheid achteraan en een design dat mogelijks kan polariseren. Met een tijdelijke Belgische vanafprijs van 27.995 euro (weliswaar voor de kleine batterij) zet Hyundai de concurrentie alvast stevig onder druk.

Voorstelling

Zeekr 9X maakt Europees debuut: luxueuze plug-inhybride SUV met 897 pk en 900V-technologie





Met de introductie van de nieuwe Zeekr 9X waagt het Chinese premiummerk zich voor het eerst aan het Europese luxesegment voor grote SUV's. Opvallend is dat Zeekr daarbij niet kiest voor een volledig elektrische aandrijving, maar voor een geavanceerde plug-inhybride die een krachtige benzinemotor combineert met een 900V-elektrisch systeem. Het is een coctail die Zeekr moet toelaten om grote gevestigde namen aan te vallen zoals de BMW X7, Mercedes-Benz GLS, Range Rover en Volvo EX90.

Ter herinnering, Zeekr maakt deel uit van de Geely-groep, waar ook merken als Polestar, Lotus, Lynk & Co en... Volvo deel van uitmaken. De Zeekr 9X werd dan ook ontworpen in het Zweedse Göteborg, waar het Europese designcentrum van Geely gevestigd is. Daarmee onderstreept het merk opnieuw zijn strategie om Chinese technologie te combineren met Europese vormgeving en afstemming op Europese smaken.

Plug-inhybride met bijna 900 pk

Technisch is de 9X een opvallende verschijning. Onder de motorkap zit een (fiscaal voldoende bescheiden) 2,0-liter viercilinder turbobenzinemotor die voornamelijk als generator fungeert binnen Zeekrs nieuwe 'Super Hybrid'-concept. De verbrandingsmotor werkt samen met twee elektromotoren en een 900V-elektrische architectuur, goed voor een systeemvermogen van een indrukwekkende 897 pk.

Dat vertaalt zich in prestaties die eerder bij sportwagens dan bij een grote SUV horen. De sprint van 0 naar 100 km/u neemt slechts 4,1 seconden in beslag, terwijl de topsnelheid op 240 km/u ligt. Tegelijk wil Zeekr vooral inzetten op comfort en een stille rijervaring, waarbij de elektrische aandrijving het grootste deel van het dagelijkse gebruik voor zijn rekening neemt. Dankzij de 900V-architectuur ondersteunt de 9X bovendien ultrasnel DC-laden. Volgens Zeekr volstaat 9,5 minuten om de batterij van 10 naar 80 procent







op te laden. Hoe groot die batterij is, dat verklapt Zeekr nog niet maar we weten wel dat je 179 km puur elektrisch rijbereik krijgt. De gecombineerde actieradius bedraagt maximaal 737 kilometer.

Luxecabine met focus op ontspanning

Waar veel luxemerken nog sterk inzetten op klassieke materialen en uitstraling, kiest Zeekr voor een interieur dat eerder aan een exclusieve lounge doet denken. Vooral de tweede rij krijgt veel aandacht. Afzonderlijke 'captain'-seats beschikken over massage, ventilatie, verwarming, elektrisch verstelbare beensteunen en automatische privacy zonneschermen.

Het entertainmentsysteem speelt eveneens een prominente rol. Een 17-inch OLED-scherm klapt uit het plafond zodra de bioscoop-modus wordt geactiveerd. Tegelijk dimt de sfeerverlichting, sluiten de zonneschermen automatisch en neemt een Naim-audiosysteem met 32 luidsprekers de geluidsweergave voor zijn rekening. Actieve ruisonderdrukking moet daarbij zorgen voor een uitzonderlijk stille cabine. Zelfs de koelkast tussen de achterzetels gaat verder dan gebruikelijk. Die beschikt over specifieke koelstanden voor onder meer wijn en champagne, maar kan ook verwarmen tot 50 graden Celsius. Kortom, hier reis je echt in Business Class en je kan genieten van de waanzinnige NAIM geluidsinstallatie met maar liefst 32 luidsprekers. Wist je trouwens dat Zeekr nog maar het tweede merk is dat NAIM mag gebruiken? Het enige andere merk is... Bentley.

Technologie ondersteunt zonder te domineren

Ook voor de bestuurder mikt Zeekr op een combinatie van luxe en technologie. Opvallend is het grote 47-inch head-updisplay dat navigatie, snelheid en camerabeelden rechtstreeks in het gezichtsveld projecteert. Daarnaast is er een digitaal instrumentenpaneel van 13 inch en een centraal OLED-scherm van tweemaal 16 inch. Toch houdt Zeekr ook vast aan fysieke knoppen voor belangrijke functies, een keuze die steeds meer constructeurs opnieuw maken omdat ze tijdens het rijden eenvoudiger te bedienen zijn.

Op het vlak van rijhulpsystemen beschikt de 9X onder meer over lidar, Highway Navigation Assist en Remote Parking Assist. De adaptieve luchtvering met dubbele luchtkamers en elektronisch aangestuurde schokdempers moet zowel comfort als terreinprestaties naar een hoger niveau tillen.



Europese ambities worden steeds groter



De lancering van de 9X toont vooral aan dat Zeekr zijn Europese plannen verder opvoert. Waar het merk aanvankelijk vooral volledig elektrische modellen introduceerde, kiest het nu bewust voor een plug-inhybride. Daarmee speelt het in op klanten die wel zoveel mogelijk elektrisch willen rijden, maar nog niet volledig willen overstappen naar een batterij-elektrische auto. Dat sluit aan bij een bredere evolutie in Europa, waar de vraag naar krachtige plug-inhybrides opnieuw groeit. Vooral in het luxesegment blijken veel kopers een grote elektrische actieradius te willen combineren met maximale flexibiliteit tijdens lange reizen.

De Zeekr 9X verschijnt tegen het salon bij de Europese dealers verschijnt en staat in de prijslijst vanaf 121.000 euro. Dat is een stevig bedrag, maar als je kijkt naar de waanzinnige uitrusting, het spektakel dat de 9X biedt én de opmerkelijke premium afwerking, dan is het bijna een koopje. Het enige wat je hem misschien kan verwijten zijn de beperkte personalisatiemogelijkheden, maar dat is slechts een voetnoot in de marge.



Het grote autosalondossier 2027 (deel 1) Klassiekers die ooit hun wereldpremière in de Heizelpaleizen vierden

Januari 2027 lijkt nog ver weg en dat geldt dus ook voor de volgende editie van het Brusselse autosalon, maar bij Autonieuws.be zijn we bij momenten toch al een beetje aan het aftellen. We hebben natuurlijk nog geen duidelijk beeld van het grote nieuws dat we er ongetwijfeld weer mogen verwachten, daarom starten we onze aanloop met nog eens een blik in de achteruitkijkspiegel.

Nu er elders in Europa en zelfs de wereld toch wat minder internationale autosalons zijn en de overblijvers ook nog maar zelden op een volledig 'deelnemersveld' kunnen rekenen, lijkt de nieuwswaarde van de Brussels Motor Show net weer groter te worden. Met tijdens de voorbije edities dus ook weer heuse wereldpremières. In de hoop dat we er in 2027 ook weer enkele mogen ontdekken, gingen we dus eerst nog eens op zoek naar enkele opvallende onthullingen uit een al wat verder verleden.

Volvo P1800 (1960)

Als we terugdenken aan vroegere Volvo's uit het pre-SUV-tijdperk, herinneren we ons toch vooral de heel klassieke gelijnde vierdeursmodellen en breaks. En natuurlijk ook wel de 121 of Amazon, een evengoed populaire gezins- en reiswagen met keuze uit een tweedeurs-, een vierdeurs- en zo'n breakkoetswerk. Volvo wist de liefhebbers van het genre echter ook al eens te verrassen met net



Volvo P1800

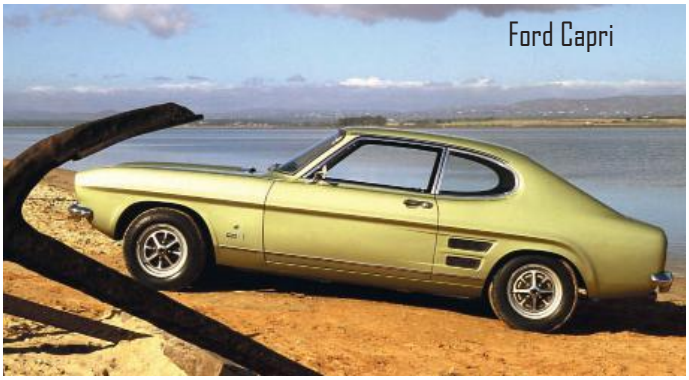
wel heel originele creaties, zo onthulde de Zweedse constructeur in januari 1960 de schitterende P1800 in Brussel. Nu ja, een verrassing was het sinds het reeds in 1957 voorgestelde X1-prototype eigenlijk al niet meer. De commerciële carrière van de auto begon trouwens ook nog niet op het autosalon in onze hoofdstad, pas in mei 1961 werd de serieproductie opgestart. Aanvankelijk bij Jensen in Groot-Brittannië, in de eigen Volvo-fabrieken was er niet meteen plaats voor.

Ford Capri (1969)

Vergeet maar weer even de sowieso commercieel niet echt goed scorende elektrische Ford Capri, de eerste generatie van de echte en dus de coupé beleefde in 1969 zijn wereldpremière op het autosalon van Brussel. De auto was bedoeld als een soort Europees alternatief voor de enkele jaren eerder gelanceerde en vooral in Noord-Amerika al enorm populaire Mustang. Ook de Capri werd een groot succes, allicht durfde niemand bij de onthulling in Brussel op 15 januari 1969 voorspellen dat de drie generaties samen tot het einde van de productie in 1986 goed zouden zijn voor bijna 1,9 miljoen exemplaren.

BMW 2000 tii Touring (1971)

In een tijdperk waarin hatchbacks met dus een grote achterklep


Ford Capri


BMW 2000 tii

absoluut nog niet zo populair waren als vandaag, was de lancering van de Touring-variant van de 02-serie van BMW best wel een verrassende en ook gedurfde zet. Terwijl de klassiekere twee- en ook vierdeursmodellen van het indertijd ook al eens Neue Klasse gedoopte gamma van de Duitse constructeur grote commerciele successen bleken en het merk misschien zelfs zowat van de ondergang redden, sloeg de Touring dan ook niet echt aan. Van alle varianten samen werden er tussen 1971 en 1974 slechts 25.827 exemplaren verkocht. Maar dat maakt de in januari 1971 in Brussel onthulde en 130 pk sterke 2000 tii-topvariant anno 2026 misschien net des te interessanter. Waar de meestal zonder hoofdletters geschreven extra letters voor stonden? Wel, voor touring international injection.

Renault 5 Turbo (1980)

Ook 'brave' automerken durven al eens gek en zelfs heel gek doen. Dat gold zeker ook voor het in die dagen met turbomotoren in de Formule 1 (en voordien Le Mans) actieve Renault, dat in 1980 en dus evengoed op het Brusselse autosalon zijn 5 Turbo lanceerde. De van een stevig uitgebouwd en dan ook heel sportief aangekleed koetswerk voorziene variant van de populaire stadswagen had... achterin of eigenlijk daar waar normaal de achterbank stond een drukgevoede benzinemotor zitten, die was in het productiemodel goed voor een in die tijd best wel vrij spectaculaire 160 pk. De

HONDA

De gloednieuwe *Prelude*

Full Hybrid sportcoupé

Een hybride net zo uniek als jij



8 JAAR* GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO_2 (WLTP)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/3/2004): fl.honda.be. Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. Contacteer uw Honda concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



Renault 5 Turbo

auto was aanvankelijk vooral en zelfs zowat uitsluitend bedoeld als homologatiemodel voor de rallysport, maar ook de straatversie werd populair en verwierf zelfs een iconische status. Van de eerste en Turbo 2 gedoopte tweede generatie werden samen 4.987 exemplaren gebouwd. Er was ook eventjes een plan om de auto in de Verenigde Staten te lanceren, maar dat ging niet door.

Volga 3105 (1992)

We sluiten ons zeker niet compleet overzichtje af met een toch wel heel vreemde auto. Begin jaren 90 waren Russische wagens en Lada's in het bijzonder best wel nog populair in België, in 1992 onthulde het bij ons vooral als Volga gekende GAZ zijn 3105 met zowaar een V8 onder de motorkap dan ook in Brussel. Het was een qua design nogal sterk Amerikaans en ook wel wat door de Audi 100 en 200 geïnspireerde berline die de toen al vrij antiek aandoende 3102 moet vervangen. Economische en andere problemen in het post-Sovjettijdperk maakten dat er slechts... 55 exemplaren van werden gebouwd en de auto dus niet eens werd gecommercialiseerd. GAZ deed in 1996 een nieuwe poging met een op het salon van Moskou gepresenteerd en al wat aangepast prototype, maar ook dat project leidde niet tot een seriemodel. De in 1992 op het


Volga


Ferrari 250 Europa

Brusselse salon tentoongestelde 3105 bleek achteraf dus niet veel meer dan een unicum.

Wat nog?

Er vierden in de heel lange en rijke geschiedenis van het Brusselse autosalon natuurlijk nog wel wat meer auto's hun wereldpremière, met onder meer de Ferrari 250 Europa in 1953 en de 330 GT 2+2 in 1964 waren daar af en toe ook echte sportwagens bij. In recentere tijden moest je voor het grote nieuws echter toch vooral in Frankfurt, Genève, Parijs of ook Detroit en Tokio zijn, zeker toen ze er op de Brusselse standen voor kozen om volop op de verkoop van auto's in te zetten Sommige van die buitenlandse autosalons bestaan ondertussen echter niet meer of hebben toch niet meer dezelfde internationale uitstraling, daar heeft de jaarlijks georganiseerde Brussels Motor Show zoals gezegd dus wel al van kunnen profiteren. Waardoor we ook weer durven hopen en zelfs al rekenen op best wel wat groot nieuw in januari 2027. **- AD**

Test

Peugeot E-208 GTi

Is deze stekker-GTi een waardige opvolger voor de legendarische 205 GTi?



Ook de kleine hot hatch gaat tegenwoordig aan de stekker. Het idee is ook verre van dom want als je prestaties zoekt, dan is de aanwezigheid van een elektromotor alvast een goede start. Maar er zijn ook obstakels die je moet overwinnen als je voor een volledig elektrische aandrijving gaat. Denk maar aan gewicht, rijbereik en prijs. Neem nu de nieuwe Peugeot E-208 GTi. Die kost een kleine 47.000 euro en belooft veel waar en vooral rijplezier te bieden voor die toch wel stevige prijs. Onvermijdelijk gaan we hem ook in alle opzichten vergelijken met die iconische voorganger, de Peugeot 205 GTi.


208
PEUGEOT
HM-227-CP
F
75



De elektrificatietrend bij de hot hatches is niet nieuw; kijk maar naar de Alfa Romeo Junior Veloce, de Lancia Y HF, de Opel Corsa GSE , de Alpine A290, de Cupra Raval of de Volkswagen Polo GTi. Daarmee hebben we meteen de belangrijkste rivalen van de Peugeot E-208 GTi opgelijst. Dat Peugeot nu alsnog met een hete GTi komt is enigszins vreemd want het model is intussen al 7 jaar op de markt. Hetzelfde geldt trouwens voor de zopas gelanceerde Opel Corsa GSE, en de verklaring achter die late intrede is finaal dezelfde; Stellantis heeft toch geïnvesteerd in deze pikante aandrijflijn voor de Alfa Junior en de Lancia Y, en dus is het een (relatief) kleine moeite om ook voor de andere modellen uit het compacte B-segment hetzelfde hete recept toe te passen.

Geen retro 205

Met uitzondering van de Volkswagen Golf GTi zijn er maar weinig modellen die zo iconisch zijn als hot hatch, als de Peugeot 205 GTi. Toen Peugeot hem in de jaren '80 lanceerde, was het recept verbluffend eenvoudig: neem een kleine, lichte hatchback, stop er een pittige motor in, geef hem een scherp onderstel en laat vooral zo weinig mogelijk technologie tussen bestuurder en asfalt staan. Eerst als 1.6 en later als krachtigere 1.9 groeide de 205 GTi uit tot een van de referenties onder de hot hatches. Er zijn tussen de 205 GTi en de nieuwe E-208 GTi natuurlijk noch snelle versies geweest, maar die behaalden nooit het iconische niveau van de oer-205 GTi. Nu probeert Peugeot het opnieuw, alleen is zowat alles veranderd. De nieuwe Peugeot E-208 GTi heeft geen benzinemotor, geen versnellingsbak en geen uitlaat. Hij is volledig elektrisch, weegt leeg 1.535 kilogram en kost in België 40.900 euro. Toch is er één belangrijk detail dat we meteen moeten vermelden want ook de afdeling Peugeot Sport heeft zich intensief met deze auto bemoeid. De vraag is dan ook niet of de E-208 GTi rijdt zoals een 205 GTi. Dat is als stekkermodel nu eenmaal schier onmogelijk. Hamvraag is wel of Peugeot erin geslaagd is de filosofie achter die legendarische voorganger naar de E-208 GTi te vertalen.

Wie trouwens verwacht dat Peugeot zijn nieuwe GTi zou volhangen met retrodetails, komt bedrogen uit. De basis blijft duidelijk die van de huidige 208, maar hij ziet er flink gespierder uit. Er is een specifieke grille met rode accenten, een sportievere voorspoiler, een aangepaste achterste diffusor en een zwarte dakspoiler met rode binnenzijde. De wielkasten zijn verbreed en subtiele GTi-logo's maken het geheel af. Vooral zijn houding maakt het verschil. Het chassis werd verlaagd en de spoorbreedte nam vooraan met 56 millimeter en achteraan met 28 millimeter toe. Daardoor staat hij met zijn bredere schouders veel steviger op zijn poten dan een gewone 208. Leuk gegeven nog: er zijn maar liefst zeven exterieurkleuren beschikbaar, al zouden we persoonlijk weg blijven van het donkerblauw omdat dat naar onze smaak botst met de rode accentkleuren. De witte kleur is één van de leukere, en die is bovendien gratis.

De heerlijke specifieke 18-duims Belchamp-velgen vormen dan weer een leuke knipoog naar de 205 GTi. Standaard liggen er Michelin Pilot Sport 4S-banden in de maat 215/40 R18 omheen. Wie liever meer rijbereik heeft, kan gratis Hankook Ventus S1 Evo3's kiezen, waarmee volgens Peugeot 23 kilometer extra WLTP-bereik mogelijk is. Wij zouden bij de Michelins blijven. Dit is tenslotte een GTi en die 23 km winst stelt nu ook niet zoveel voor.

Rood domineert

Binnenin wordt het GTi-thema nadrukkelijk doorgezet. Rode veiligheidsgordels, rood tapijt, rode vloermatten en rode sierstiksels zorgen ervoor dat je niet snel vergeet welke 208 je hebt besteld. De knappe sportkuipjes met geïntegreerde hoofdsteunen combine-



ren kunstleder, alcantara en stof. Die zitten trouwens uitstekend, al is het wel een beetje prutsen om met de draaiknop de goede houding te vinden. Die knop zit namelijk erg dicht bij het koetswerk, en je kan je hand er nauwelijks tussen krijgen. Ook het compacte stuur is deels met Alcantara bekleed en de digitale i-Cockpit krijgt specifieke graphics en telemetriepagina's. En dat brengt ons meteen bij een heikel punt want de zitpositie blijft typisch 208. Je kijkt boven het kleine stuur naar de hoog geplaatste digitale tellerpartij. Voor sommige bestuurders werkt dat uitstekend, anderen krijgen stuur en instrumentarium nooit helemaal goed uitgelijnd en helaas behoren wijzelf tot die laatste categorie. Of de i-Cockpit jou wel als gegoten zit, dat probeer je dus best even zelf voor je een bestelbon tekent. Wel nog altijd leuk is het feit dat die digitale tellerpartij een 3D-effect heeft. Dat draagt absoluut bij aan de sportieve sfeer die erg uitgesproken is in dit leuke interieur.

Praktisch verandert er verder weinig. De E-208 GTi is 4,10 meter lang en heeft een wielbasis van 2,556 meter en dat betekent dat je je niet aan een hoge functionaliteitsgraad moet verwachten. Voorin zit je prima, maar achterin blijft de ruimte beperkt en bovendien voel je je door de brede voorste stoelen al snel ingesloten. De koffer biedt 309 liter: voldoende dus voor dagelijks gebruik, maar niemand zal deze Peugeot om zijn uitzonderlijke gezinskwaliteiten kopen. Peugeot België voorziet de E-208 GTi trouwens wel van een rijkelijke uitrusting met onder meer een 10-inch digitaal instrumentenpaneel, 10-inch touchscreen, draadloze Apple CarPlay en Android Auto, i-Connect Advanced, Drive Assist Plus en Visiopark2. De enige overgebleven opties blijven de metaalkleur en het panoramisch dak.

281 pk op de voorwielen

Tijd om onder de kap te duiken. De Peugeot E-208 GTi deelt zijn techniek met de reeds genoemde Alfa, Lancia en Opel en dat betekent dat de elektromotor 281 pk en 345 Nm levert en uitsluitend de voorwielen aanstuurt. De sprint van 0 naar 100 km/u duurt 5,5 seconden, van 80 naar 120 km/u heeft hij 3,2 seconden nodig en de topsnelheid is begrensd op 180 km/u. Dat klinkt allemaal behoorlijk snel dus, maar niet absurd snel naar elektrische normen. En dat blijkt een goede zaak. Peugeot probeert je niet te imponeren met een acceleratie die je maaginhoud herschikt. De vermogensafgifte is stevig maar doseerbaar. Daardoor kun je ook daadwerkelijk iets met het stroompedaal doen wanneer de eerste bochten zich aandienen. Maar vergis je niet; in de praktijk voelt deze GTi als een hete peper die altijd vermogen in reserve heeft.

Dat is dan meteen het moment om de sportmodus te kiezen, en dan wil je er natuurlijk wel zeker van zijn dat die 281 pk netjes aan het asfalt blijven kleven. Daarvoor heeft Peugeot Sport (net als bij de andere Stellantis rivalen) ook hier het mechanische sperdifferentieel op de vooras voorzien. Geen softwarematige imitatie waarbij een doorslippend wiel wordt afgeremd, maar een echte mechanische oplossing die helpt om de 345 Nm over de voorwielen te verdelen. En dat werkt; ga vroeg op het gaspedaal bij het verlaten van een bocht en je voelt hoe de vooras zich vastbijt. De sper trekt de auto overtuigend uit de bocht en laat je veel vroeger vermogen gebruiken dan je van een voorwielaangedreven elektrische hatchback met 281 pk zou verwachten. Peugeot Sport ging bovendien nog verder. De GTi kreeg een extra antirolstang achteraan, een aangepaste elektrische stuurbekrachtiging en specifieke veer-dempercombinaties met hydraulische aanslagdempers. Tegenover zijn Stellantis concurrenten heeft de E-208 GTi ook een specifieke afstelling van de achterste wielgeometrie en een eigen stuurafstelling. Die aanpassingen moesten de snelste 208 vooral een speels karakter geven met een wat meer frivole achterkant.


J595 WLW


J595 WLW


HM-227-CP



En dat is helemaal gelukt! Ook het ESP werd specifiek afgesteld en geeft in Sport meer vrijheid aan de chauffeur (en die speelse achterkant) die met deze verantwoordelijkheid om kan.

Het GTi-logo moet je verdienen

Het rijplezier met de grote R verschijnt zodra de rechte weg ophoudt. De E-208 GTi stuurt directer dan een gewone 208 en een relatief beperkte beweging aan het kleine sportstuur volstaat om de neus richting apex te sturen. Daarbij voel je ook echt wat de vooras doet. Veel snelle elektrische auto's zijn indrukwekkend efficiënt, maar communiceren weinig met hun bestuurder. Deze E-208 GTi probeert je nadrukkelijker bij het proces te betrekken. De combinatie van de scherpe vooras, het sperdifferentieel en de Michelin Pilot Sport 4S-banden levert veel grip op. En wanneer je het rechterpedaal lost, begint bovendien de achteras subtiel mee te werken. Ja, deze 208 voelt ontzettend wendbaar en responsief.

De sportieve afstelling heeft uiteraard gevolgen voor het comfort. De auto ligt lager, staat op 18-duimsvelgen met laagprofielbanden en heeft een aanzienlijk steviger onderstel. Oneffenheden voel je dus nadrukkelijker. Toch heeft Peugeot niet de fout gemaakt om sportiviteit met een beenhard chassis te verwarren. De hydraulische aanslagdempers helpen grote bewegingen onder controle te houden en de GTi voelt stevig, maar volwassen aan. Dat is belangrijk, want een hot hatch moet nog altijd een auto zijn waarmee je iedere dag wilt rijden. En dat kan.

Hoe ver kom je met 51 kWh?

De lithium-ionbatterij van de E-208 GTi heeft een bruikbare capaciteit van 51 kWh, weegt 340 kilogram en werkt op 400 volt. Volgens de officiële gegevens bedraagt het gecombineerde WLTP-bereik 352 tot 375 kilometer, afhankelijk dus van het gekozen rubber. Wie de GTi gebruikt waarvoor hij gebouwd is, moet uiteraard niet op die cijfers rekenen. Wij reden de sportiefste 208 over de uitnodigende Schotse wegen en hebben het rechterpedaal veelvuldig tot tegen het rode tapijt gevloerd. In die aanvalsmodus is het zelfs mogelijk om geen 200 km uit een volle batterij te halen. Dat is natuurlijk geen representatief praktijkbereik, maar illustreert wel het dilemma van een elektrische hot hatch: hoe harder je geniet van zijn talenten, hoe korter het feestje duurt. Op een snel (maar niet extreem snel) stuk klokten we af op 18,3 kWh verbruik, wat eigenlijk redelijk aanvaardbaar is. Rij je min of meer normaal, dan mag je wellicht rekenen op 250 à 280 km praktijkbereik. Laden gebeurt vervolgens driefasig met maximaal 11 kW AC en 100 kW aan de snellader. Onder ideale omstandigheden duurt de sprong van 20 tot 80 procent ongeveer 27 minuten. Dat is bruikbaar, maar 100 kW is vandaag de dag geen indrukwekkend snellaadvermogen meer. Kortom: dit is geen EV voor mensen die vaak meer dan 250 km per dag moeten overbruggen.

En dan de prijs

Dan komen we bij misschien wel het moeilijkste cijfer. Volgens de

+ PLUS

- Leuke, sportieve look
- GTi-cockpit met rode accenten
- Rijplezier à volonté
- Messcherp afgesteld
- Compleet uitgerust

– MIN

- Ophanging aan de harde kant
- Niet zo ruim, noch functioneel
- Prijs

SUZUKI

fun included

Suzuki: een wagen voor iedereen, een oplossing voor elke rit.



AI GENERATED

10 Year warranty + LIFETIME ASSISTANCE

7 Year warranty + LIFETIME ASSISTANCE

*enkel op e VITARA en Across

SUZUKI connect www.suzuki.be

S-Cross : CO_2 : 121 - 141 g/km Verbruik : 4,6 - 7,3l/100km (WLTP) Across : CO_2 : 32 - 33 g/km Verbruik : 1,4 - 1,5 l/100 km (WLTP) e VITARA : CO_2 : 0g/Km Verbruik : 14,8 - 16,5 kWh/100km (WLTP)
Vitara : CO_2 : 119 - 139 g/km Verbruik : 4,4 - 7,2l/100km (WLTP) Swift : CO_2 : 98 - 106 g/km Verbruik : 4,4 - 4,9l/100km (WLTP)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

*Foto niet bindend. Afgebeeld model met opties en accessoires. Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.suzuki.be. Suzuki Belgium behoudt zich het recht voor om zonder voorafgaande kennisgeving wijzigingen aan te brengen in specificaties, kleuren en materialen. WLTP: Neem contact op met uw verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. V.U: Suzuki Belgium nv | Bedrijvenlaan 4, 2800 Mechelen - Tel. : +32 (0)3 450 05 00 - www.suzuki.be



Belgische prijslijst kost de Peugeot E-208 GTi net geen 41.000 euro, en dat is dan nog ná kortingen op de basisprijs van 47.565 euro. Dat is veel geld voor een kleine 208. De standaarduitrusting is gelukkig behoorlijk compleet: sportstoelen, 18-duimsvelgen, Michelin-banden, het sperdifferentieel, Peugeot Sport-onderstel, grote remmen en uitgebreide rijhulpsystemen zijn allemaal inbegrepen. Het geslaagde Okénite Wit met zwart dak kost niets extra. Andere kleuren kosten tussen 950 en 1.150 euro, terwijl een panoramadak 600 euro kost. Toch toont vooral die prijs hoe sterk de wereld van de hot hatch veranderd is. Een 205 GTi was ooit een relatief bereikbare manier om sportwagenplezier te krijgen in een praktische hatchback. Met bijna 41.000 euro bevindt zijn elektrische nazaat zich financieel in een heel andere wereld.

En toch zouden we die prijs aanvaardbaar durven noemen als je kijkt welk niveau van rijplezier ervoor in de plaats krijgt. Enkel wanneer je best dat je dagelijks meer ruimte en functionaliteit nodig hebt, dan begin je natuurlijk wel te beseffen dat je voor hetzelfde geldt ook een gerieflijke en snelle elektrische SUV koopt uit een segment hoger.

En dus: een waardige opvolger?

Wie verwacht dat deze Peugeot hetzelfde gevoel geeft als een 205 GTi, die komt bedrogen uit. Een moderne elektrische hatchback van 1.535 kilogram kan onmogelijk hetzelfde rijden als een analoge Peugeot uit de jaren tachtig die nauwelijks meer dan 900 kilogram woog. Maar misschien is dat de verkeerde vergelijking. De essentie van de 205 GTi zat niet alleen in zijn lage gewicht, benzinemotor of handgeschakelde versnellingsbak. Hij werd legendarisch omdat Peugeot van een gewone kleine hatchback een auto maakte waarin rijplezier en interactie met de bestuurder centraal stonden. En precies daar komt de E-208 GTi echt wel heel dicht in de buurt. Peugeot had het gemakkelijk kunnen houden bij de 281 pk, een Sport-knop, en klaar. In plaats daarvan kwamen er een mechanisch sperdifferentieel, aangepaste spoorbreedtes, een specifiek onderstel, een extra antirolstang, een eigen stuurafstelling en serieuze remmen.

Het resultaat is een elektrische auto die niet alleen snel wil zijn, maar ook wil spelen. Hij heeft natuurlijk ook tekortkomingen: achterin is het krap, de i-Cockpit blijft persoonsgebonden, 100 kW snelladen is matig en wie zijn prestaties vaak aanspreekt, ziet de batterij snel leeglopen. En de prijs blijft stevig. Maar op een bochtige weg verdwijnen veel van die bezwaren naar de achtergrond. De vooras bijt zich vast, het sperdifferentieel laat je vroeg accelereren en bij het lossen van het stroompedaal wil ook de achteras een woordje meespreken. Je krijgt opnieuw het gevoel dat de ingenieurs die deze Peugeot ontwikkelden zelf graag rijden. Kortom: de E-208 GTi is geen nieuwe 205 GTi. Dat kan hij niet zijn en dat hoeft hij ook niet te zijn. Maar hij vertaalt wel feilloos het idee achter die auto naar het elektrische tijdperk. Het meest jammere is misschien nog dat zijn tijd in de prijslijst van Peugeot eerder beperkt zal zijn, want een opvolger van de 208 zal nu ook niet zo lang op zich laten wachten. **- WM**

DE ESSENTIE

Kan een elektrische Peugeot van 1.535 kg een waardige opvolger zijn van de legendarische 205 GTi? Niet door hem te kopiëren, wel door zijn filosofie opnieuw toe te passen. De E-208 GTi combineert 281 pk en 345 Nm met een mechanisch sperdifferentieel, een specifiek Peugeot Sport-onderstel en een speels karakter. Minder sterk zijn de 100 kW snellaadcapaciteit, beperkte ruimte en zijn stevige prijs. Maar op een bochtige weg bewijst hij dat GTi nog altijd meer kan betekenen dan alleen veel vermogen. Dan komt de passie, het rijplezier en de brede glimlach op je gezicht naar boven.



De belangrijkste premières van het autosalon van Parijs

Het autosalon van Parijs 2026 stond in het teken van opvallende nieuwkomers, technologische vernieuwing en een verrassende terugkeer naar het verleden. Van elektrische gezinswagens tot bijzonder krachtige SUV's en sportwagens die oude legendes opnieuw tot leven wekken: de constructeurs hadden heel wat nieuws meegebracht. Vooral de Franse en Italiaanse merken trokken de aandacht met een reeks spectaculaire conceptcars, terwijl de Chinese fabrikanten hun Europese ambities kracht bijzetten met nieuwe productiemodellen.

Autonieuws was erbij en bracht verslag uit van de belangrijkste premières. We zetten alle nieuwigheden nog eens op een rij, merk per merk. Eerst bekijken we de modellen die klaar zijn voor de openbare weg, daarna de conceptcars die een blik werpen op de toekomst van de auto.

BYD Atto 8 combineert zeven zitplaatsen met 775 pk

BYD blijft zijn Europese gamma uitbreiden en presenteerde in Parijs de Atto 8, een grote elektrische SUV met zeven zitplaatsen. Daarmee mikt de Chinese constructeur op gezinnen die veel ruimte zoeken, maar tegelijk geen compromissen willen sluiten op het vlak van prestaties.

Met maar liefst 775 pk behoort de Atto 8 tot de krachtigste elektrische gezinswagens. Minstens even opmerkelijk is de aangekondigde Flash Charging-technologie, waarmee laden in slechts negen minuten mogelijk wordt. BYD wil daarmee aantonen dat ook grote elektrische SUV's steeds minder tijd aan de laadpaal hoeven door te brengen.

Forthing TK5 en TK7 voor Europa

Forthing is een van de Chinese merken die nadrukkelijk voet aan de grond willen krijgen in Europa. Met de TK5 en TK7 presenteert het twee nieuwe modellen, waarbij de eerste een SUV is en de tweede eerder het midden houdt tussen een SUV en een ruime monovolume.



BYD Atto 8



Forthing TK5

Beide modellen komen met elektrische en plug-inhybride aandrijflijnen. De volledig elektrische uitvoeringen maken gebruik van een 800 volt-architectuur, waarmee snel opladen mogelijk wordt. Vooral de TK7 mikt op gezinnen die veel binnenruimte en praktische bruikbaarheid verwachten.

Hyundai toont nieuwe Bayon en Tucson N Line

Hyundai pakte in Parijs uit met twee belangrijke nieuwigheden. De nieuwe Bayon kreeg een grondige metamorfose en ontpopt zich tot



Hyundai Bayon


Hyundai Tucson N-Line



Zeekr 9X


Omoda 4


XPeng G9L

een aantrekkelijkere SUV in het B-segment. Onder zijn vernieuwde koetswerk blijft hij trouw aan beproefde techniek, waarmee Hyundai vooral klanten wil aanspreken die een compacte en betaalbare SUV zoeken.

Daarnaast liet Hyundai ook de nieuwe Tucson in N Line-uitvoering zien. Die geeft de SUV een sportievere uitstraling, met specifieke designdetails die hem onderscheiden van de gewone versies. Daarmee krijgt de nieuwe generatie Tucson meteen een uitvoering voor klanten die wat meer karakter zoeken.

Compacte Omoda 4 komt naar België

Ook Omoda breidt zijn aanbod verder uit. De nieuwe Omoda 4 wordt een compacte SUV die onder de grotere modellen van het merk wordt gepositioneerd.
Voor België is vooral interessant dat het model mogelijk zowel met een hybride als een volledig elektrische aandrijving beschikbaar wordt. Daarmee zou Omoda een breder publiek kunnen aanspreken, van particuliere kopers tot klanten die elektrisch willen rijden.

XPeng G9L wordt nieuw elektrisch vlaggenschip

XPeng bevestigde dat zijn grote elektrische G9L ook naar Europa en België komt. Daarmee krijgt het Chinese merk een nieuw vlaggenschip waarmee het zich nadrukkelijker in het hogere SUV-segment wil positioneren.

De G9L moet vooral overtuigen met zijn afmetingen, comfort, technologie en elektrische aandrijving. Het model vormt een nieuwe stap in de uitbreiding van het Europese gamma van XPeng.

Zeekr 9X met 897 pk en 900 volt-technologie

Zeekr koos Parijs voor het Europese debuut van de 9X, een grote en bijzonder luxueuze SUV. Opvallend is dat het merk hier niet voor een volledig elektrische aandrijving kiest, maar voor een krachtige plug-inhybride.

Met een gecombineerd vermogen van 897 pk is de 9X een bijzonder indrukwekkende verschijning. De 900 volt-technologie onderstreept bovendien de technische ambities van Zeekr. De constructeur wil zich met dit model duidelijk meten met gevestigde luxemerken.

Alfa Romeo Cuorerosso Concept

Alfa Romeo presenteerde met de Cuorerosso een spectaculaire coupé die de toekomstige designrichting van het Italiaanse merk toont. De 4,70 meter lange 2+2-zitter combineert klassieke Alfa Romeo-elementen met een modern, minimalistisch interieur waarin de bestuurder opnieuw centraal staat.

Misschien nog belangrijker is de boodschap over de toekomstige aandrijflijnen. Alfa Romeo wil zich niet uitsluitend op elektrische auto's concentreren, maar houdt ook ruimte voor hybrides en plug-inhybrides. Zelfs een 2,9-liter V6 met hybride ondersteuning behoort nog tot de mogelijkheden. De Cuorerosso zelf gaat niet in productie, maar verschillende ideeën moeten toekomstige Alfa Romeo's inspireren.

Alpine A310 Vision brengt een legende terug

Met de A310 Vision grijpt Alpine terug naar een van zijn bekendste sportwagens uit de jaren zeventig. De nieuwe conceptcar vertaalt


Alfa Romeo Cuorerosso



Alpine A310


Citroën 2CV


Fiat Multiplay

het karakter van de oorspronkelijke A310 naar een uitgesproken moderne sportwagen.

De A310 Vision toont hoe Alpine zijn sportieve erfgoed wil combineren met een nieuwe generatie modellen. De opvallende proporties en het futuristische ontwerp maken er een van de meest tot de verbeelding sprekende Franse conceptcars van het salon van.

De Citroën 2 CV keert terug, ook als Fourgonnette

Citroën zorgde voor een stevige dosis nostalgie met de 2 CV Concept. Het Franse merk wil zijn legendarische 2PK opnieuw tot leven wekken als een compacte, betaalbare elektrische stadswagen. De conceptcar is 3,76 meter lang en moet de basis vormen voor een productiemodel dat uiterlijk in 2028 verschijnt.
Citroën mikt op een prijs van ongeveer 15.000 euro. Het ontwerp verwijst nadrukkelijk naar de oorspronkelijke 2PK, met zijn ronde koplampen, herkenbare silhouet en eenvoudige, functionele interieur. Zelfs het stoffen schuifdak maakt zijn terugkeer.
Daarnaast toonde Citroën ook een moderne interpretatie van de 2 CV Fourgonnette. Die grijpt terug naar de karakteristieke bestelwagenversie van de originele 2PK en combineert een nostalgisch uiterlijk met praktische gebruiksmogelijkheden.

DS F3VER kijkt vooruit naar de volgende N°3

DS presenteerde met de F3VER een opvallende conceptcar die als voorbode van de volgende N°3 mag worden beschouwd. Daarmee geeft het Franse premiummerk een eerste indruk van de designrichting die zijn toekomstige compacte modellen zullen volgen.


DS F3VER

Fiat MultiPlay combineert gezinsauto, SUV en pick-up

Fiat verraste met de MultiPlay, een moderne interpretatie van de legendarische Multipla. Net als zijn voorganger kiest de conceptcar niet voor een conventionele vormgeving, maar stelt hij functionaliteit en veelzijdigheid centraal.

Het bijzondere aan de MultiPlay is dat hij verschillende autotypes met elkaar combineert. Afhankelijk van de configuratie kan hij dienstdoen als gezinswagen, SUV of zelfs pick-up. Daarmee wil Fiat opnieuw een originele kijk geven op betaalbare en praktische mobiliteit.

Opel STX Concept geeft de break een toekomst

Opel bewees met de STX Concept dat de klassieke break nog niet afgeschreven hoeft te worden. De elektrische conceptcar combineert de praktische eigenschappen van een stationwagen met een modern en gestroomlijnd ontwerp.


Peugeot E-T16




Opel STX


Renault E-Space

Daarmee vormt de STX een alternatief voor de aanhoudende populariteit van SUV's. Opel laat zien hoe een ruime gezinswagen er in een elektrische toekomst kan uitzien, zonder noodzakelijk hoger en zwaarder te worden.

Peugeot RCZ Vision en E-T16 Concept

Peugeot bracht twee bijzonder uiteenlopende sportieve concept-cars mee naar Parijs. De RCZ Vision doet de herinnering herleven aan de elegante RCZ-coupé, die destijds heel wat liefhebbers wist te overtuigen met zijn originele vormgeving.

De nieuwe interpretatie kiest voor een volledig elektrische aandrijving en toont hoe een moderne Peugeot-coupé er zou kunnen uitzien. Of het ook tot een echte terugkeer van de RCZ komt, blijft voorlopig afwachten.

Veel extremer is de Peugeot E-T16 Concept. Deze elektrische hyper-hatch beschikt over maar liefst 816 pk en laat zien hoe ver Peugeot het sportieve karakter van een compacte auto kan doortrekken. De E-T16 is vooral een demonstratie van technische mogelijkheden en sportieve ambities.

Renault E-Space Concept laat de monovolume herleven

Renault verraste met de E-Space Concept, een moderne interpretatie van de klassieke monovolume. Daarmee grijpt het merk terug naar een autotype waarmee het jarenlang bijzonder succesvol was. De E-Space combineert de ruimte en praktische kwaliteiten van een traditionele monovolume met een volledig elektrische aandrijving en een eigentijdse vormgeving. Het concept laat zien dat er ook buiten het SUV-segment mogelijkheden blijven bestaan voor ruime gezinswagens.


Mercedes-Benz
VERRASSEND VERTROUWD.
De nieuwe elektrische C-Klasse.
Welcome home.
C-Klasse
W320
HYPERSCREEN
optioneel
Tot
761 KM
rijbereik
(WLTP)
330 kW SNELLADEN
325 km in 10 min.
140 YEARS OF INNOVATION
14,1 - 18,5 kWh/100 KM • 0 G/KM CO_2 (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.

Test

Volkswagen ID.3 Neo (79 kWh)

De elektrische Golf die hij altijd had moeten zijn





Toen Volkswagen eind 2020 de ID.3 lanceerde, moest die niets minder worden dan de elektrische Golf van een nieuwe generatie. De verwachtingen waren navenant hoog maar konden helaas niet op alle vlakken worden ingelost. Met een grondige vernieuwing en een nieuwe naam (Neo), wil VW de ID.3-reputatie helemaal herstellen.



Neen, een groot succes is de eerste ID.3 nooit geworden. Hij reed vanaf het begin behoorlijk en bood dankzij zijn elektrische MEB-platform verrassend veel binnenruimte, maar op andere vlakken maakte Volkswagen een aantal foute keuzes. Goedkope materialen, een omslachtige bediening en softwareproblemen zorgden ervoor dat de eerste ID.3 meer aanvoelde als een technologisch experiment dan als een nieuwe maatstaf. Volkswagen sleutelde sindsdien voortdurend aan zijn elektrische hatchback en met de nieuwe ID.3 Neo gaat het merk een flinke stap verder. De basis blijft herkenbaar maar de bediening, het interieur en de elektrische techniek werden ten gronde aangepakt. Wij reden voor deze test niet met de betaalbare instapper, maar met zowat het andere uiterste van het gamma: de ID.3 Neo Corporate Plus met 79 kWh-batterij en 231 pk.

Vertrouwd maar scherper

Een designrevolutie is de ID.3 Neo uiterlijk niet. Zijn typische silhouet en proporties zijn gebleven: korte overhangen, een relatief lange wielbasis en een cabine die ver naar voren lijkt te staan. Het nieuwe model blijft daardoor onmiddellijk herkenbaar als een ID.3. Toch oogt de Neo scherper en volwassener. De neus werd strakker getekend (je zou 'm frontaal bekeken zelfs kunnen verwarren met de nieuwe ID. Polo), de lichtsignatuur veranderde en ook achteraan werd het ontwerp opgefrist. Het geheel ziet er alvast frisser uit dan voorheen, zonder echt te willen uitdagen. Dat is trouwens geen nadeel, de Golf is tenslotte nooit groot geworden door extravagant te willen zijn. Zijn kracht zat net in zijn neutraliteit en brede inzetbaarheid. De ID.3 Neo schuift opnieuw wat meer in die richting. Onze testauto was uitgevoerd in Moonstone Grey en kreeg onder meer een panoramisch dak van 1.060 euro. Dat verandert de auto qua uiterlijk niet fundamenteel, maar zorgt binnen wel voor een aangename, luchtige sfeer.

Eindelijk weer een interieur zoals het hoort

De grootste vooruitgang ontdek je wanneer je instapt. Volkswagen heeft duidelijk geluisterd naar de kritiek op de eerste ID.3, en dat merk je in de eerste plaats door de herintrede van fysieke knoppen. De temperatuurregeling is opnieuw gemakkelijker te bedienen, het volume regel je met een draaiknop en ook het stuur beschikt weer over conventionele drukknoppen in plaats van de vervelende aanraakgevoelige bediening. Zelfs de raambediening werd aangepakt. Het klinkt bijna absurd dat we dit als vooruitgang moeten beschrijven, maar iedereen die met een vroege ID.3 heeft gereden, weet dat die ergernissen echt wel aanwezig waren. De verbeterde ergonomie is misschien wel dé belangrijkste evolutie aan de nieuwe ID.3 Neo.

Ook de materiaalkeuze ging erop vooruit. Het dashboard oogt en voelt verzorgder en je wordt omgeven door kwalitatieve en zachte materialen. We zouden zelfs durven zeggen dat we het iets hoogwaardiger vinden dan wat je standaard van een Volkswagen







verwacht. Toegegeven, als je wat lager of achterin gaat kijken, dan merk je hier en daar nog krasgevoelige materialen op, maar over het algemeen vinden we de afwerking van de auto meer dan prima, tot zelfs neigend naar het premium niveau.

Blikvanger in het interieur is trouwens het 12,9 inch groot infotainmentscherm, gecombineerd met een digitaal instrumentarium van 10,25 inch. Het systeem reageert sneller dan vroeger en de menustructuur is begrijpelijker. Leuk is trouwens (net als in de ID. Polo) dat je uit verschillende thema's kunt kiezen, waaronder de vintage tellerpartij uit de Golfjes van weleer. Op het grote scherm krijg je dan tegelijk een draaiende casette te zien (aan de jeugdige lezers: zoek het maar eens op). Onze Corporate Plus was bovendien behoorlijk aangekleed. Voor 900 euro zat er een Harman Kardon-audiosysteem met acht luidsprekers plus subwoofer en 480 watt vermogen in. Nog eens 1.100 euro bracht het Interior Pack met heerlijke elektrisch verstelbare ergoActive-sportzetels, geheugenfunctie, verstelbare bovenbeensteun en massagefunctie. Die zetels zijn een van de betere opties op onze testwagen: ze zitten uitstekend en bieden voldoende steun zonder overdreven hard te worden. Maar ze doen de prijs wel oplopen, daar zullen we verder in dit artikel helaas nog over sakkeren.

Om dit hoofdstuk af te sluiten moeten we het toch nog even hebben over... het stuurwiel. Dat voelt simpelweg te groot aan. Het logo op het stuur is weliswaar verlicht, maar de stuurvelg is te groot en



+ PLUS

- Positieve designevolutie
- Kwalitatief interieur, neigt naar premium
- Evenwichtig rijgedrag
- Uitstekend comfort
- EV-prestaties

– MIN

- Prijs, zeker met opties
- Te groot stuurwiel
- Warmtepomp niet standaard





dat beïnvloedt wel degelijk de rijbeleving. Een kleiner stuur had niet alleen sportiever aangevoeld, maar ook beter bij het karakter van de auto gepast. En als we dan toch muggenziften, een driespaaksstuur zou ook mooier zijn geweest dan de twee spaken die je nu krijgt.

Compact vanbuiten, ruim vanbinnen

De elektrische architectuur van de ID.3 positioneert de elektromotor achteraan en de batterij onder de vloer, waardoor Volkswagen een lange wielbasis kan combineren met compacte buitenafmetingen. En dat merk je vooral achterin. Vier volwassenen kunnen zonder veel compromissen mee en de beenruimte is beter dan je op basis van de buitenafmetingen zou verwachten. De vlakke vloer helpt wanneer er toch eens een vijfde passagier mee moet.

Ook voorin is er voldoende bewegingsvrijheid. De vernieuwde middenconsole maakt het geheel praktischer en er zijn voldoende opbergmogelijkheden. De koffer blijft met een volume van 385 tot 1.267 liter degelijk, zonder uitzonderlijk te zijn. Onze auto had voor 99,99 euro ook een uitneembare laadvloer. Geen spectaculaire optie, maar in het dagelijkse gebruik wel praktischer dan sommige veel duurdere extra's.

79 kWh en 231 pk

Volkswagen biedt de ID.3 Neo in België aan met drie batterijgroottes: 50, 58 en 79 kWh. Het vermogen varieert van 170 tot 231 pk en het officiële WLTP-bereik loopt van 417 tot maximaal 627 kilometer. Onze Corporate Plus stond vrijwel bovenaan de ladder en combineert een netto batterijcapaciteit van 79 kWh met een elektromotor van 231 pk die de achterwielen aandrijft.

231 pk klinkt stevig en dat is het ook, al probeert de ID.3 nergens een elektrische hot hatch te spelen (die rol krijgt binnenkort de ID.3 Neo GTi). Het vermogen komt soepel en onmiddellijk vrij, vanuit stilstand reageert de elektromotor alert en bij tussenaccelerations is er voldoende reserve om snel in te halen als dat nodig is. Toch is het vooral de manier waarop het vermogen wordt afgeleverd die overtuigt. Geen overdreven agressieve gaspedaalrespons om spectaculaire sprintjes te produceren, maar een mooi doseerbare en lineaire aandrijflijn. In stadsverkeer kun je ontspannen rondrijden, terwijl één stevige beweging met de rechtervoet volstaat om de auto wakker te maken.



Ook de efficiëntie van de nieuwe aandrijflijn lijkt een stap vooruit. We noteerden een gemiddeld verbruik van 16,4 kWh per 100 km en daarmee kom je in de praktijk net geen 500 km ver. Wie een eco-rijstijl gebruikt, zal die grens makkelijk kunnen overschrijden.

Evenwichtig rijgedrag

Rijden met de ID.3 Neo zou je inspiratieloos kunnen noemen, maar je kan het ook anders voorwoorden; de Neo doet simpelweg alles goed, zonder op gelijk welk vlak in extremen te vervallen. We zouden het ook neutraal, of evenwichtig kunnen noemen. Natuurlijk voel je dat er een groot accupakket in de bodem ligt en met de 79 kWh-batterij is dit geen pluimgewicht. Maar doordat die massa laag in de auto zit, blijft de koets behoorlijk vlak.

De besturing zelf is licht en voldoende precies, al verhindert dat eerder genoemde grote stuur dat de ID.3 echt compact en speels aanvoelt. Het comfort staat sowieso hoger op de prioriteitenlijst dan pure sportiviteit. De ophanging verwerkt slechte wegen volwassen en op de snelweg komt er aangenaam veel rust in de auto. De algemene verfijning is absoluut een van de sterke punten van de Neo.

Is het een reisauto?

Het grote voordeel van onze 79 kWh-versie is uiteraard zijn rijbereik. Volkswagen geeft voor het ID.3 Neo-gamma maximaal 627 kilometer WLTP op, en we vermeldden al dat je mits wat goede wil een praktijkbereik van 500 km kan halen. Dat zijn afstanden



die hem de stempel van reisauto absoluut doen verdienen, temeer omdat deze versie aan de snellader een meer dan behoorlijke 183 kW piekvermogen kan binnen trekken (de kleinere 50 en 58 kWh-batterijen kunnen maximaal 105 kW DC aan). Onder ideale omstandigheden duurt 10 tot 80 procent bijladen ongeveer 26 minuten. AC-laden gebeurt met maximaal 11 kW. Onze testwagen kreeg daarnaast de optionele warmtepomp. Die kost liefst 1.250 euro. Vooral in de winter kan ze helpen het energieverbruik voor de klimaatregeling te beperken, maar voor die prijs zouden we ze bij een ID.3 van dit niveau eigenlijk gewoon standaard verwachten.

Alles heeft z'n prijs

Dat brengt ons bij het moeilijk thema van onze testauto want de ID.3 Neo is niet alleen aan de basis al prijzig, er is bovendien ook een lange optielijst en die doet de eindafrekening behoorlijk oplopen. Het Pack Assistance Pro kost bijvoorbeeld 2.500 euro.



Gemaakt om verder te gaan.
Tot 810 km rijbereik met één laadbeurt.

Verleg uw grenzen. Elektrisch.

14,7 - 16 KWH/100 KM | 0 G CO_2/KM (WLTP)

De actieradiuswaarden zijn voorlopig en gebaseerd op WLTP testnormen, verkregen onder specifieke testomstandigheden voor de Volvo EX60. De werkelijke actieradius kan variëren afhankelijk van het laadniveau, de voertuigspecificatie, de buitentemperatuur, de accutemperatuur, weersomstandigheden, topografie, rijstijl en rijsnelheid.
Contacteer uw verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.
Afgebeeld model ter illustratie. Milieu-informatie KB 19/03/2004: www.volvocars.be.



Daarvoor krijg je onder meer Travel Assist, Lane Assist, Emergency Assist, Park Assist Pro, Front Cross Traffic Assist, Area View en een augmented-reality-head-updisplay. Het zijn wel stuk voor stuk nuttige systemen. Vooral Travel Assist past goed bij het comfortabele karakter van de ID.3. Op lange snelwegritten neemt het systeem een deel van het repetitieve werk over. Maar opnieuw rijst de vraag hoeveel van die technologie bij een auto met een basisprijs van 50.315 euro nog als dure optie zou moeten worden aangeboden?

Andere opties op onze testwagen waren het panoramische dak van 1.060 euro, een Harman Kardon audio van 900 euro, het Interior Pack van 1.100 euro, de warmtepomp van 1.250 euro en nog wat kleine prullaria. Zo komt de eindfactuur van onze testauto op exact 57.695 euro inclusief btw. Dat is een waanzinnig bedrag voor een elektrische Golf en dan komen ook al andere (grotere) alternatieven in beeld. Gelukkig behoudt zo'n ID.3 Neo wel goed z'n waarde, en dat zullen ook leaserijders graag horen omwille van het positieve effect op de maandprijs.

Positieve eindbalans

En toch hebben we onze test met een positief gevoel afgesloten. Volkswagen heeft eindelijk een groot deel van de ergernissen aangepakt die een fundamenteel goede elektrische auto jarenlang in de weg zaten. De bediening is beter, het interieur voelt volwassener aan en de fysieke knoppen maken een verrassend groot verschil. Hij is ruim, comfortabel en stil en dankzij de grote batterij ook uitstekend geschikt voor lange afstanden. De ironie is dat Volkswagen technisch niet eens een revolutie nodig had. Het moest vooral opnieuw doen waar het jarenlang bijzonder goed in was: een auto bouwen die logisch werkt. De ID.3 Neo komt dichter dan ooit bij dat ideaal.



DE ESSENTIE

De Volkswagen ID.3 Neo is geen compleet nieuwe auto, maar voelt wel als de meest volwassen ID.3 tot nu toe. Betere materialen, fysieke knoppen en een logischere bediening lossen veel oude ergernissen op. Onze Corporate Plus combineert een 79 kWh-batterij met 231 pk, achterwielaandrijving en een groot rijbereik. Hij rijdt comfortabel, stil en aangenaam, al vinden we het stuurwiel te groot. Het grootste probleem is echter de prijs. Onze testwagen vertrekt van 50.315 euro en loopt met opties op tot liefst 57.695 euro. Voor een compacte Volkswagen is dat bijzonder veel geld, maar de hoge restwaarde maakt gelukkig veel goed.



Nieuwe Hyundai Bayon vervelt naar aantrekkelijke B-segment SUV met beproefde techniek

De Hyundai Bayon was nooit de meest opvallende of geliefde compacte SUV op de markt. Zijn nogal eigenzinnige design hielp daar niet bepaald bij. Maar met de volledig nieuwe generatie gooit Hyundai het over een andere boeg. De nieuwe Bayon ziet er verrassend knap uit, krijgt een volwassen interieur en biedt heel wat praktische kwaliteiten. En dat zonder zich te verliezen in overdreven technologische snufjes.

Sommige auto's hebben gewoon een tweede kans nodig. De vorige Hyundai Bayon was op zich geen slechte auto, maar zijn uiterlijk was niet meteen een reden om er verliefd op te worden. In een drukke SUV-markt waar uitstraling vaak minstens zo belangrijk is als praktische bruikbaarheid, was dat een behoorlijk nadeel.

Art of Steel geeft de Bayon spieren en karakter

Met de nieuwe Hyundai Bayon lijkt dat probleem definitief van de baan. Hyundai past zijn nieuwe Art of Steel-designtaal toe, die we ook kennen van de nieuwe Tucson. Dat resulteert in een veel krachtiger en strakker koetswerk, met scherpe lijnen, uitgesproken wielkasten en een opvallend brede uitstraling. Vooral de lichtsignatuur verdient een compliment. Zowel vooraan als achteraan loopt een horizontale lichtlijn over de breedte van de auto. De manier waarop de verlichting in het koetswerk geïntegreerd is, doet zelfs wat denken aan de Polestar 4. En dat is voor een compacte SUV van dit kaliber een mooi compliment.

Ook de proporties zijn geslaagd. Met een lengte van 4,245 meter is de nieuwe Bayon 6,5 centimeter langer dan zijn voorganger. Hij wordt bovendien 3,5 centimeter breder en meet nu 1,81 meter. Met een hoogte van ongeveer 1,57 meter blijft hij voor een B-SUV relatief laag, wat hem een sportiever profiel geeft dan heel wat concurrenten die nadrukkelijk de hoogte opzoeken.

De echte blikvanger zit misschien wel achteraan. De nieuwe Bayon krijgt opvallend brede heupen, die hem een gespierde uitstraling geven. In combinatie met de scherpe achterlichten (alweer denken we aan Polestar) en de brede schouderpartij zorgt dat voor een geslaagd geheel. Het is een design dat veel volwassener oogt dan je op basis van zijn afmetingen zou verwachten.



Hyundai biedt ook een sportiever aangeklede N Line aan, met specifieke 18-duimsvelgen, extra zwarte accenten en een diffuser met geïntegreerde dubbele uitlaatopeningen. Maar wat ons betreft is dat allemaal een beetje too much voor dit type auto. Hyundai lost voorlopig enkel beelden van de N-Line versie, maar we vermoeden dat de gewone Bayon van zichzelf al voldoende karakter en niet echt nood heeft aan de drukke N-Line optie.

Verrassend praktisch, met een koffer van 440 liter

Een aantrekkelijk design is mooi meegenomen, maar een compacte SUV moet vooral ook praktisch zijn. En ook op dat vlak heeft Hyundai zijn huiswerk gemaakt. De wielbasis bedraagt 2,60 meter en ondanks zijn relatief bescheiden buitenafmetingen biedt de nieuwe Bayon behoorlijk wat binnenruimte. Hyundai spreekt van extra beenruimte achteraan, terwijl de achterste passagiers voortaan ook kunnen rekenen op verstelbare rugleuningen. Afhankelijk van de uitvoering zijn zelfs verwarmde achterzetels en afzonderlijke ventilatieopeningen beschikbaar.

Dan de koffer. De gewone benzineversies beschikken over een bagageruimte van 440 liter, wat voor een compacte B-SUV een zeer bruikbaar volume is. Bovendien is er nog extra opbergruimte onder de koffervloer. Dat is handig om kleinere spullen uit het zicht te houden of zaken op te bergen die je niet voortdurend nodig hebt. Bij de hybrideversie die later op de markt komt, daalt de bagageruimte wel naar 397 liter. Dat is nog altijd behoorlijk, maar het verschil van 43 liter is niet onbelangrijk voor wie regelmatig veel bagage vervoert.

Geen Pleos, maar toch voldoende digitaal

Binnenin kiest Hyundai voor een moderne, maar gelukkig niet overdreven futuristische aanpak. De nieuwe Bayon krijgt niet het geavanceerde Pleos-infotainmentsysteem dat Hyundai introduceert in modellen zoals de Ioniq 3 en de Tucson. Toch betekent dat niet dat de digitale beleving achterblijft, integendeel. Het dashboard krijgt twee schermen van elk 12,3 duim, die samen een fraai gebogen panoramisch geheel vormen. Het centrale aanraakscherm verzorgt de infotainmentfuncties, terwijl het tweede scherm als digitaal instrumentenpaneel dienstdoet. En ook daar zijn er voldoende leuke









elementen zoals de 360-gradencamera, waarmee je de omgeving van de auto van bovenaf kunt bekijken. Ook een camerabeeld van de dode hoek in het instrumentenpaneel behoort tot de mogelijkheden. Dat zijn zaken die het dagelijkse gebruik merkbaar aangenamer kunnen maken en die je vaak op duurdere modellen niet terugvindt.

Ook op het vlak van connectiviteit ontbreekt weinig. Draadloze Apple CarPlay en Android Auto zijn voorzien, net als een draadloze smartphonelader en USB-aansluitingen voor- en achteraan. Met Hyundai Digital Key 2 kan je bovendien je smartphone of smartwatch gebruiken om de auto te openen en te starten. Maar misschien nog belangrijker: Hyundai behoudt gelukkig heel wat fysieke knoppen. Veelgebruikte functies hoeven dus niet allemaal via een touchscreen bediend te worden. Een verademing! Het interieur krijgt daarnaast enkele verrassend luxueuze mogelijkheden, waaronder geventileerde voorzetels, een Bose-audiosysteem, sfeerverlichting en een elektrisch te openen panoramisch dak. Daarmee probeert Hyundai duidelijk een stukje boven het traditionele niveau van het B-SUV-segment uit te stijgen.

Vertrouwde benzinemotoren

Onder de motorkap houdt Hyundai het voorlopig vrij eenvoudig. Bij de lancering komt de nieuwe Bayon met een 1,0-liter turbobenzinemotor, verkrijgbaar met 90 of 115 pk. Beide vermogensversies kunnen volgens de technische fiche gecombineerd worden met een manuele 6-versnellingsbak of een 7-trapsautomaat met dubbele koppeling. Later volgt nog een volwaardige hybrideversie. Die combineert een 1,6-liter benzinemotor met een elektromotor en een 6-trapsautomaat met dubbele koppeling. Het gecombineerde systeemvermogen bedraagt hier 138 pk. Volgens de voorlopige cijfers mikt Hyundai voor de hybride op een CO2-uitstoot van 102 tot 113 g/km. Een volledig elektrische Bayon wordt voorlopig niet aangekondigd. Daarvoor heeft Hyundai met de Ioniq 3 sinds kort een afzonderlijk model in zijn gamma.

Veiligheid op het niveau van grotere modellen

Ook op het vlak van rijhulpsystemen wil Hyundai de Bayon niet langer als een instapmodel behandelen. De nieuwe generatie kan beschikken over Highway Driving Assist 2, een systeem dat de bestuurder op de snelweg ondersteunt bij het sturen, versnellen en vertragen. Daarnaast zijn onder meer adaptieve cruisecontrol, actieve rijstrookassistentie, automatische noodremhulp, dodehoekbewaking en waarschuwingen voor kruisend verkeer achter de auto beschikbaar. Welke systemen standaard worden en welke voorbehouden blijven aan duurdere uitvoeringen, zal bij de Belgische marktintroductie duidelijk worden.

Een nieuwe kans

De nieuwe Hyundai Bayon bewijst dat een auto niet noodzakelijk revolutionaire technologie nodig heeft om een grote stap vooruit te zetten. De techniek is niet baanbrekend, maar de relatief conventionele aandrijflijnen kunnen net een troef zijn voor kopers die vooral een betaalbare, gebruiksvriendelijke en betrouwbare auto zoeken.

Zijn voorganger was een wat onbemind model dat nooit echt wist te overtuigen met zijn uiterlijk. De nieuwe generatie lijkt dat helemaal recht te zetten. Het Art of Steel-design is geslaagd, de proporties kloppen en vooral de brede achterpartij en de opvallende lichtsignatuur maken van de Bayon een aantrekkelijke compacte SUV. Veel zal afhangen van de Belgische prijzen, die Hyundai voorlopig nog niet bekendmaakt. Daar komt meer duidelijkheid over wanneer de nieuwe Bayon zijn Belgische première beleeft op het komende autosalon van Brussel. **- WM**

OMODA | JAECOO

JAECOO 7

GRENZELOZE ELEGANTIE



BOEK JE TESTRIT

1.200 KM*

Gecombineerd rijbereik

S4S-P SUPER HYBRID SYSTEM

7 JAAR OMODA | JAECOO GARANTIE

Jaecoo 7 SHS-P Exclusive, voorwielaandrijving, in Moonlight Silver. Afbeelding niet bindend. *De vermelde CO2-uitstootwaarden en rijbereik zijn gebaseerd op de WLTP-testmethode. De WLTP-meetprocedure heeft als uitgangspunt dat de testcondities de rijcondities in de praktijk zo dicht mogelijk benaderen, waardoor de vastgestelde waarden realistischer zullen uitvallen. Verschillende factoren kunnen het werkelijke rijbereik beïnvloeden, zoals rijgedrag, de kwaliteit van de weg, de weersomstandigheden (o.a. buitentemperatuur, windkracht) en het gebruik van airconditioning/verwarming. **De capaciteit van de hoogspanningsaccu is gegarandeerd gedurende 8 jaar/160.000 km (wat het eerst wordt bereikt) en de rest van het voertuig is gegarandeerd gedurende 7 jaar/150.000 km (wat er eerst voorvalt). Raadpleeg het OMODA | JAECOO garantieboekje voor meer informatie. Adverteerder: OMODA & JAECOO Netherlands Sales B.V., Bijkantoor Belgium. Cullinganlaan 2/D, 1831 Machelen - BTW: BE1027343133 - IBAN: NL12 ICBK 2002 3492 74 - RPR Brussel - info@omodajaecoo.be - Milieu-informatie: K.B. 19/03/2004: www.omodajaecoo.be

2,4 l/100 km • 15,1 kWh/100 km • 54 g/km CO_2 (WLTP)

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Test

XPeng L03 Performance Ultra

Maximale EV voor een minimale prijs



Na de introductie van de G6 en G9 lanceerde XPeng de P7+, een 5 meter lange fastback die (bij ons) gezien zijn formaat niet meteen voor de grote verkoopsaantallen zal zorgen bij het Chinese merk. Daarvoor rekent het op de gloednieuwe L03, een sportieve elektrische SUV Coupé met een vanafprijs onder 35.000 euro en de belofte van veel waar voor je geld. Hoe pakt dat uit in praktijk? We zoeken het uit tijdens een eerste test.


XP 228E







Met de G6 en grotere G9 timmert XPeng momenteel met succes aan de weg in Europa. Niet slecht voor een merk dat in 2014 in China werd opgericht en pas sinds 2018 auto's bouwt. Dat is overigens niet het enige waarmee het merk zich bezig houdt. XPeng trekt volop de kaart van technologie en AI met ook humanoid robots en eVTOLs (de zogenaamde vliegende auto's) als bedrijfstakken. Ambitie genoeg dus en op gebied van auto's vertaalt zich dat in een zoektocht naar hogere verkoopcijfers. Wat doe je dan als merk? Je brengt een meer betaalbare EV op de markt, het liefst natuurlijk nog een hippe SUV. De goedkoopste XPeng tot nu toe was de G6 vanaf 42.000 euro, de nieuwe L03 SUV Coupé duikt daar maar liefst 7.000 euro onder.

Knap sportief

Op het design van de L03 valt weinig aan te merken. Het is een sportief gelijnde SUV Coupé met leuke details zoals de frameloze deuren en buitenspiegels en verzonken raamlijsten. De proporties kloppen ook echt vanuit elke hoek. Onze enige opmerking is het gebrek aan eigenheid. Zonder merklogo valt de L03 maar moeilijk te herkennen als een product van XPeng. Het ontwerp volgt het Vital Flow-concept waarbij vloeiende lijnen niet alleen zorgen voor een sportieve uitstraling, maar ook een uitstekende aerodynamica opleveren met een Cw-waarde van 0,228. Niet onbelangrijk voor de range bij een elektrisch model.

De L03 geldt als het nieuwe instapmodel van XPeng, maar is nog steeds behoorlijk groot met een lengte van 4,65 meter. Dat is 11 centimeter korter dan de G6, al blijft het verschil in wielbasis tussen beide modellen wel beperkt tot 4 centimeter. Puur gebaseerd op buitenmaten concurreert de L03 met de Volkswagen ID.5 en Skoda Enyaq Coupé, maar qua prijs en kofferruimte moet je eerder denken aan modellen uit een lager segment zoals de Kia EV3 en Skoda Elroq. Daarover later meer.

De L03 is verkrijgbaar in vijf exterieurkleuren, namelijk zwart, wit, zilver, grijs en paars voor de durvers. 18-inch velgen zijn stan-



daard, enkel de L03 Performance Ultra krijgt 20-inch exemplaren die bovendien vergezeld worden van fluogele remklauwen.

Luxe en ruimte troef (op de koffer na)

Het interieur is qua lay-out geheel in lijn met wat we kennen van andere Chinese merken en van XPeng zelf. Je krijgt een klein 8,8-inch instrumentenpaneel achter het stuur, een uit de kluiten gewassen 15,6-inch infotainmentscherm, een zwevende middenconsole en een totaal gebrek aan fysieke knoppen. Minimalisme heet dat, maar bij sommige basisfuncties gaat dat ten koste van de gebruiksvriendelijkheid. We denken dan bijvoorbeeld aan het veranderen van de luchtstroom uit de ventilatieroosters en verstellen van de buitenspiegels. Daarvoor zouden we liever fysieke bedieningselementen zien. Opvallend zijn de Torx-bevestigingspunten op het dashboard, volgens XPeng bedoeld om een camera op te monteren. Content creators zullen het graag horen, al let iedereen tijdens het rijden hopelijk vooral op de weg.

Het infotainmentsysteem werkt razendsnel en heeft een logische menustructuur. Wel kan de leesbaarheid naar ons gevoel iets beter, XPeng gebruikt een te fijne letterdikte om comfortabel te kunnen lezen vanuit de bestuurderstoel. De navigatie werkt feilloos dankzij de integratie van Google Maps. De rest van het infotainment is echter volledig van de hand van XPeng zelf. Het gaat dus niet om Android Automotive.

In China wordt de L03 verkocht onder het Mona-label, een reeks goedkopere modellen van XPeng. Toch verdient dit interieur wat ons betreft eerder een premiumlabel. Het materiaalgebruik en de afwerking zijn uitstekend met bijna overal zachte materialen en ook de vegan lederen stoelen vallen in de smaak. Die stoelen komen trouwens standaard met verwarming, ventilatie én massagefunctie. Verder is het interieur verkrijgbaar in twee smaken: lichtgrijs en donkergrijs.

Ook achterin is niet beknibbeld op materialen of afwerking. Bovendien scoort de L03 hier punten op gebied van ruimte. De hoofdruimte is riant, daar zit het standaard (vast) panoramadak voor iets tussen. Over de beenruimte valt evenmin te klagen en je voeten kan je mooi onder de voorstoelen kwijt. Verder valt onmiddellijk de comfortabele zithouding op. Bij elektrische wagens wil de achterbank weleens te laag staan ten opzichte van de vloer waardoor je met je knieën hoog opgetrokken zit. Niet zo in deze L03 want je volledige bovenbenen krijgen de nodige steun. Bovendien zorgt XPeng standaard voor een verstelbare rugleuning om je zithouding indien nodig nog verder te verbeteren.

+ PLUS

- Royale standaarduitrusting
- Materiaalgebruik en afwerking interieur
- Ruimte achterin
- Testverbruik overtreft verwachtingen
- Prijs-kwaliteitverhouding

– MIN

- Kleine koffer
- Minimalisme gaat ten koste van ergonomie
- Ontwerp mist beetje eigenheid


XPENG
ULTRA
M XP 228E



Op praktisch vlak zijn er achterin ventilatieroosters, één usb-c-aansluiting, bevestigingspunten voor accessoires in de voorstoelen en een middenarmsteun met twee bekerhouders. In het dak vind je nog handgrepen met verlichting en op de B-stijl zit een kledinghaakje. Kijk zeker ook eens links onder de achterbank. Daar vind je nog een handige opberglade van 7 liter. Kortom, echt alles is aanwezig. Enkel een tweede usb-c-aansluiting zou het helemaal perfect maken.

Over de koffer zijn we dan weer minder enthousiast. Een volume van 367 liter is eerder krap voor dit segment. Wel krijg je een laadruimte zonder tildrempel en XPeng voorziet gelukkig ook extra opbergruimte onder de laadvloer. Een mogelijke plek voor de laadkabel, al is de grote frunk van 89 liter (44L bij de AWD-uitvoeringen) daarvoor nog handiger.

Elektrisch, maar ook met range extender

Qua aandrijving kan je kiezen uit achterwielaandrijving of vierwielaandrijving. De RWD Standard Range heeft 222 pk en een accupakket van 58,3 kWh, goed voor een rijbereik van 445 kilometer. De RWD Long Range met 246 pk is de L03 met het grootste rijbereik, namelijk 520 kilometer dankzij een accupakket van 71,2 kWh.

Bij de versies met AWD heb je de keuze tussen de Performance en Performance Ultra. Beide beschikken over het grootste accupakket van 71,2 kWh en een actieradius van 440 kilometer. De Performance Ultra doet er echter qua vermogen een flinke schep bovenop, namelijk 431 pk tegenover 249 pk. Merk ook op dat de Performance Ultra als enige beschikt over de nodige software en Turing AI chips die autonoom rijden mogelijk maken.

Vind je de overstap naar een elektrische wagen nog een brug te ver? Dan kan je in België de L03 PowerX Long Range bestellen. Een benzinemotor schiet dan indien nodig in actie als generator, goed voor een gecombineerd rijbereik van 1.017 kilometer.

Zowel de XPeng G6 als G9 maken gebruik van een 800V-platform wat leidt tot bizar snelle laadtijden. De goedkopere L03 moet het stellen met een 400V-platform, maar desondanks zijn de laadprestaties nog steeds bovengemiddeld goed. Zo kan je in de Standard Range snelladen aan maximaal 193 kW en in alle andere versies zelfs aan 236 kW. Dat is erg knap voor dit segment en het volstaat om de batterijen van iedere L03 in amper 20 minuten op te laden van 10 tot 80 procent. V2L is altijd inbegrepen.

Stil, comfortabel en verrassend zuinig

Voor onze test krijgen we de sleutel mee van de L03 AWD Performance Ultra. Meteen vallen een aantal zaken op. Zo blijft het erg stil aan boord. Windruis blijft goed achterwege en zelfs met 20-inch wielen heb je geen last van rolgeluiden. Verder stuurt de L03 in normale modus al meer dan behoorlijk, maar kan je desgewenst de stuurbekrachtiging en gevoeligheid van het rempedaal nog aanpassen. De vering en demping zijn goed geregeld, oneffenheden worden mooi weggefilterd.

De L03 heeft een opvallend klein en sportief stuurwiel dat prettig in de hand ligt. Toch kijk je niet zoals bij Peugeot over maar wel doorheen het stuur naar het instrumentenpaneel. Dat scherm beweegt mee als je de stuurhoogte of -diepte instelt, dus je zicht op alle info wordt nooit belemmerd.



De Ultra Performance uitvoering heeft drie in huis ontwikkelde Turing AI chips aan boord. Die moeten deze L03 toelaten om volledig autonoom te kunnen rijden. Alleen heeft XPeng daarvoor momenteel nog geen toelating gekregen van Europa. Koop je deze uitvoering, dan moet je dus hopen dat het systeem ergens in de toekomst effectief zal kunnen gebruiken.

Het theoretisch energieverbruik varieert van 15,3 kWh/100 km voor de RWD Standard Range tot 18,4 kWh/100 km voor de AWD Performance Ultra. Met onze testwagen hebben we de verwachtingen alvast ruimschoots overtroffen. Wij behaalden, weliswaar in nazomerse omstandigheden, een gemiddelde van amper 16,0 kWh/100 km zonder daarvoor echt moeite te doen.

De prijzen: veel waar voor je geld

De XPeng L03 is beschikbaar vanaf 34.990 euro. Dat is op zich al een interessante prijs voor een wagen van dit formaat en met een range van 445 kilometer, maar het wordt nog indrukwekkender als je de inbegrepen uitrusting overloopt. De RWD Standard Range moet maar weinig zaken missen ten opzichte van de duurdere uitvoeringen en bevat tal van zaken die bij Europese concurrenten zouden verdwijnen achter dure optiepakketten. We noteren onder meer een warmtepomp, elektrisch verstelbare voorstoelen met verwarming, ventilatie en massagefunctie, stuurverwarming, een head-up display en ga zo maar door. Voor 3.000 euro extra heb je de RWD Long Range met een bereik van 520 kilometer en snelladen tot 236 kW. Liever vierwielaandrijving? Dan starten de prijzen bij 40.990 euro. Hoop je op autonoom rijden in de toekomst, dan moet je de AWD Performance Ultra bestellen voor 45.990 euro. Met zulke prijzen is het normaal dat de L03 straks bij heel wat potentiële kopers op de radar komt.

DE ESSENTIE

De L03 is het eerste echt betaalbare model van XPeng met een vanafprijs die onder de grens van 35.000 euro duikt. Een prijs die de nodige aandacht trekt, zeker als je de eindeloze lijst aan inbegrepen uitrusting bekijkt. De SUV Coupé is verkrijgbaar als EV met een range tot 520 kilometer en snellaadvermogen van 236 kW. Ook een REEV met een benzinemotor als generator en gecombineerd rijbereik van zo'n 1.000 kilometer behoort echter tot de opties. Een eerste test maakt duidelijk: met deze nieuwkomer moet rekening worden gehouden. XPeng geniet nog niet dezelfde naambekendheid als BYD of MG, maar de L03 heeft veel troeven in huis om dat snel te doen veranderen.

Conclusie

Met de L03 lanceert XPeng een sterk aanbod in het competitieve EV-landschap. De SUV Coupé laat een goede eerste indruk na met zijn sportief design, uitstekende interieurafwerking en royale standaarduitrusting. Die eerste indruk wordt onderweg alleen maar bevestigd met een fijn rijgedrag, laag energieverbruik en hoog snellaadvermogen. Wel jammer vinden we het eerder kleine koffervolume en het gebrek aan fysieke knoppen, dat soms voor wat ergernis kan zorgen.

De vanafprijs van 34.990 euro is bijzonder scherp, al is de RWD Long Range uitvoering van 37.990 euro nog interessanter. Meer betalen voor de L03 Performance Ultra is dan weer een gok waarbij je hoopt dat autonoom rijden binnenkort wordt toegelaten door Europa. In ieder geval is het totaalplaatje van deze L03 erg aantrekkelijk, waarbij niet enkel de particulier maar ook de fleetrijder niet voorbij dit aanbod kan kijken. **- SR**

XPENG L03

Next-Gen AI SUV Coupe

TOT
520 km
ACTIERADIUS (WLTP)

VAN 10% TO 80%
IN SLECHTS
20 min
ULTRASNEL LADEN

TOT
431 pk*
0-100 KM/U IN
4,5 seconden

XPENG Navigatie met
Google Maps



Realtime verkeersinformatie, slimme routeplanning en inzicht in het energieverbruik van je elektrische auto.

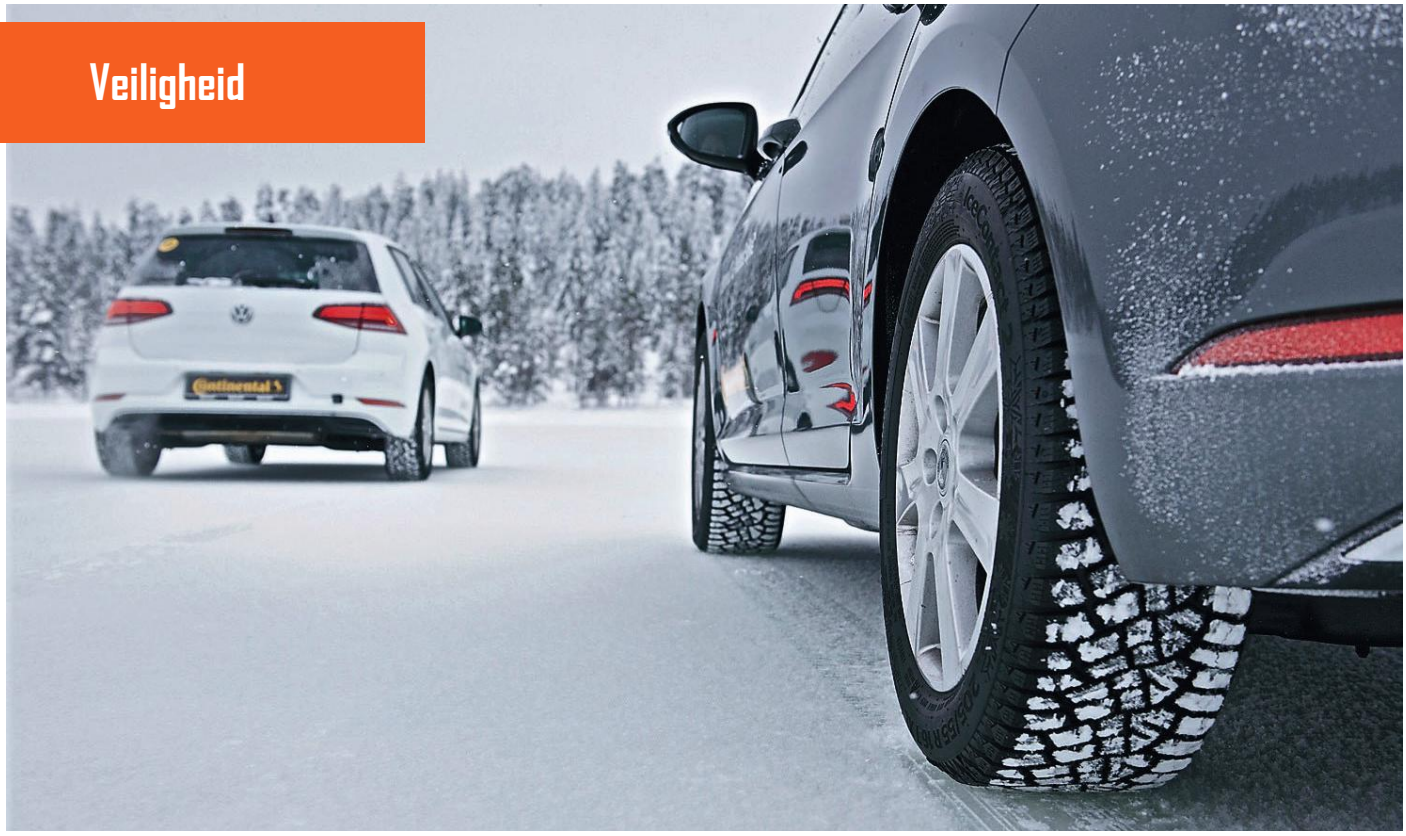
XPENG

Vanaf **€34.990**

www.xpeng.com/be

Aalst · Antwerpen (Kapellen) · Antwerpen (Wilrijk) · Boortmeerbeek · Brussel-Noord (Wemmel) · Brussel-Zuid (Overijse) · Gent · Hasselt · Liège · Lokeren · Maldegem · Sint-Martens-Latem

*Van toepassing op de XPENG L03 AWD Performance



Waarom winterbanden volgens VAB echt wel nuttig zijn, zelfs in België

Onze winters worden zachter, sneeuw is steeds vaker een uitzondering en de klimaatopwarming doet sommigen twijfelen aan het nut van winterbanden. Waarom zou je nog investeren in een extra set banden als het in België nauwelijks vriest?

Volgens VAB is dat een verkeerde redenering. Winterbanden bewijzen hun nut niet alleen op sneeuw en ijs, maar ook bij lage temperaturen en op natte wegen. Bovendien worden moderne auto's steeds zwaarder en krachtiger, waardoor een goede grip belangrijker wordt dan ooit. We legden een aantal stellingen voor aan VAB-woordvoerder Gert Verhoeven.

Zijn winterbanden door de klimaatopwarming niet stilaan overbodig?

Het is een begrijpelijke vraag. De Belgische winters zijn doorgaans niet meer zo streng als enkele decennia geleden en dagen met een dik sneeuwtapijt zijn eerder uitzondering dan regel. Toch wil dat niet zeggen dat winterbanden hun nut verloren hebben en de verklaring ligt bij de rubbersamenstelling. Winterbanden zijn immers geen gewone zomerbanden met een grover profiel. Ze worden vervaardigd uit een andere rubbermix die bij lage temperaturen soepeler blijft. Daardoor kan de band zich beter aanpassen aan het wegdek en onder geschikte omstandigheden meer grip ontwikkelen.

Volgens Gert Verhoeven ligt het omslagpunt rond 7 graden Celsius. Onder die temperatuur kunnen winterbanden hun specifieke eigenschappen beter benutten. Het hoeft dus helemaal niet te sneeuwen of te vriezen om er voordeel uit te halen. Al is die grens van 7 graden geen absolute natuurwet: de werkelijke prestaties hangen ook af van de band, het wegdek en de weersomstandigheden.

Bovendien zijn niet alle winterbanden hetzelfde. Banden voor Midden-Europa worden ontwikkeld voor de relatief milde winters die we ook in België kennen, met temperaturen rond het vriespunt. In Scandinavië, waar temperaturen van -10 tot -30 graden geen uitzondering zijn, worden andere rubbersamenstellingen en bandentypes gebruikt.

Maar onze winters zijn tegenwoordig toch vooral nat?

Precies daarom blijven winterbanden volgens VAB interessant. Winterbanden zijn niet alleen ontwikkeld om grip te bieden op sneeuw, maar moeten ook goed functioneren op koude en natte wegen. Het profiel speelt daarbij een belangrijke rol. Winterbanden beschikken over talrijke kleine insnijdingen, de zogenaamde lamellen, die extra

aangrijpingsranden creëren. Op sneeuw en gladde ondergronden helpen die om tractie te vinden. De grotere profielgroeven voeren op hun beurt water en smeltende sneeuw af.

Volgens Verhoeven is dat absoluut relevant voor België, waar hevige regenbuien in combinatie met spoorvorming op de wegen het risico op aquaplaning vergroten. Winterbanden zijn bovendien in bepaalde uitvoeringen smaller dan hun zomerse tegenhangers, wat bij veel water op het wegdek een voordeel kan opleveren.

Toch is enige nuance nodig. Een winterband is niet automatisch de beste regenband. Bij hogere temperaturen kunnen goede zomerbanden op nat asfalt zelfs beter remmen. Het voordeel van winterbanden situeert zich vooral in de koude omstandigheden waarvoor ze ontworpen zijn. En ook de profieldiepte is belangrijk. VAB raadt aan om het winterseizoen met minstens 4 millimeter profiel te beginnen. Dat is aanzienlijk meer dan de Belgische wettelijke minimumdiepte van 1,6 millimeter voor personenwagenbanden, maar het zorgt ervoor dat de band zijn winterse eigenschappen langer kan behouden.

Hebben winterbanden op iedere auto evenveel zin?

Niet noodzakelijk. Wie een oldtimer of sportwagen bezit die tijdens de wintermaanden veilig in de garage blijft, heeft weinig reden om in winterbanden te investeren. Maar voor een auto waarop je dagelijks moet kunnen rekenen, ziet VAB wel degelijk voordelen. Opvallend is dat de opmars van elektrische auto's het belang van banden nog vergroot. Een doorsnee elektrische gezinswagen beschikt vandaag vaak over 200 tot 300 pk. Vermogens die twintig jaar geleden eerder met sportwagens werden geassocieerd, zijn ondertussen heel gewoon geworden. Daar komt bij dat elektrische auto's doorgaans zwaarder zijn door hun batterijpakket en hun maximale motorkoppel vrijwel onmiddellijk kunnen leveren. Veel modellen beschikken bovendien over achterwielaandrijving.

Dat maakt goede banden heel belangrijk. Niet alleen om de beschikbare aandrijfkracht op het asfalt over te brengen, maar vooral om veilig te kunnen remmen en sturen. Winterbanden kunnen daarbij een belangrijke bijdrage leveren wanneer de omstandigheden daarom vragen. Het extra gewicht van een elektrische auto maakt overigens niet automatisch dat hij minder grip heeft, maar het stelt wel hogere eisen aan de banden op het voertuig. De juiste bandenmaat, de draagvermogenindex en de bandenspanning blijven essentieel.

Moderne auto's hebben toch ABS, ESP en allerlei rijhulpsystemen? Dat klopt, maar al die elektronica heeft één belangrijke beperking: ze kan geen grip creëren die er niet is. ABS voorkomt dat de wielen tijdens het remmen blokkeren, ESP helpt de auto stabiel te houden en tractiecontrole beperkt het doorslippen van de aangedreven wielen. Maar uiteindelijk moeten al die ingrepen via de banden op het wegdek worden overgebracht. Wanneer een band onvoldoende grip heeft, kunnen de elektronische systemen dat maar gedeeltelijk compenseren. Zelfs vierwielaandrijving biedt dan geen wonderoplossing. Vier aangedreven wielen kunnen helpen om op een gladde







ondergrond te vertrekken, maar verkorten op zichzelf de remweg niet.

Verhoeven benadrukt daarom dat banden een van de belangrijkste onderdelen van de actieve veiligheid blijven. Een moderne auto met alle mogelijke rijhulpsystemen kan op slechte banden minder veilig zijn dan een eenvoudiger model met banden die wel geschikt zijn voor de omstandigheden.

Zijn vierseizoensbanden geen interessanter alternatief?

Voor heel wat Belgische automobilisten kunnen vierseizoensbanden, ook wel all-seasonbanden genoemd, een verstandig compromis zijn. Ze combineren eigenschappen van zomer- en winterbanden en maken de halfjaarlijkse bandenwissel overbodig. Het grote voordeel is het gebruiksgemak. Wie voornamelijk in België rijdt, weinig kilometers aflegt en bij uitzonderlijk zwaar winterweer de auto kan laten staan, kan met kwalitatieve vierseizoensbanden prima uit de voeten.

Maar een compromis blijft een compromis. Een goede zomerband presteert doorgaans beter bij warm weer, terwijl een gespecialiseerde winterband meer grip kan bieden bij uitgesproken winterse omstandigheden. Vooral op sneeuw en ijs zijn de verschillen tussen bandentypes en individuele modellen belangrijk. Daarom is het verstandig om bij de aankoop niet alleen naar de benaming 'all-season' te kijken, maar ook naar onafhankelijke bandentests. Voor wie in de winter naar de bergen trekt, is bovendien het 3PMSF-symbool belangrijk: het bergpictogram met drie sneeuwvlokkenpieken en een sneeuwvlok, dat aangeeft dat de band aan een vastgelegde sneeuwgriptest voldoet.

VAB wijst daarnaast op enkele nadelen. Vierseizoensbanden zijn doorgaans duurder in aankoop dan vergelijkbare zomerbanden en kunnen, afhankelijk van het model en gebruik, sneller slijten. Vooral bij zware, krachtige auto's of bestuurders met een sportieve rijstijl kan een afzonderlijke zomer- en winterset interessanter zijn.

Is rijden met winterbanden niet veel duurder?

Op het eerste gezicht wel. Je moet immers een tweede set banden aanschaffen en doorgaans twee keer per jaar langs de bandencentrale. Maar volgens VAB moet je de investering over een langere periode bekijken. Terwijl de winterbanden gemonteerd zijn, slijten de zomerbanden niet, en omgekeerd. Je koopt dus weliswaar meer banden tegelijk, maar je spreidt de slijtage over twee sets. De werkelijke meerkosten zitten vooral in de bandenwissels, eventuele opslagkosten en de extra investering bij aankoop. Wie een afzonderlijke set velgen gebruikt, kan het wisselen op termijn eenvoudiger maken.

Verhoeven ziet bovendien een bijkomend voordeel in de aan te raden bandencontrole twee keer per jaar. Omdat auto's minder vaak naar de technische keuring moeten, worden sommige problemen pas laat ontdekt. Bij een bandenwissel kan de specialist beschadigingen aan de flank, ongelijkmatige slijtage of problemen met de wielgeometrie sneller opmerken. Een stoeprand of verkeersdrempel iets te enthousiast nemen, kan bijvoorbeeld gevolgen hebben voor de wieluitlijning. Wanneer zoiets tijdig wordt vastgesteld, kan dat onnodige bandenslijtage en extra kosten voorkomen.

Hoe overtuig je automobilisten die nooit winterbanden hebben gebruikt?

Volgens VAB ligt het belangrijkste argument niet alleen bij de meetbare remweg of de technische eigenschappen van de band. Het gaat ook om het vertrouwen van de bestuurder. De ervaring van de VAB Rijschool leert dat heel wat automobilisten weinig ervaring hebben met echt winterse rijomstandigheden. Een besneeuwde helling, een glad kruispunt of een parkeerplaats waarop de auto nauwelijks vooruitkomt, kan dan behoorlijk wat stress veroorzaken. Winterbanden kunnen net in die situaties het verschil maken. De wetenschap dat je makkelijker kunt vertrekken, meer controle behoudt tijdens het sturen en onder winterse omstandigheden beter kunt remmen, geeft bestuurders extra vertrouwen. Maar Verhoeven benadrukt dat winterbanden geen vrijgeleide zijn om sneller te rijden. Ook met de beste winterbanden moet je je snelheid aanpassen, voldoende afstand houden en rekening houden met een langere remweg op gladde wegen.

De conclusie van VAB is dan ook duidelijk: winterbanden zijn niet uitsluitend bedoeld voor automobilisten die op wintersport vertrekken. Ook in een land met relatief zachte winters zoals België kunnen ze bijdragen aan de veiligheid en de betrouwbaarheid van de dagelijkse mobiliteit. **- WM**



BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

Ervaar het comfort van een premium SUV en de rust van elektrisch rijden. Ruim, slim ingedeeld en gemaakt voor lange ritten. Een verademing voor jou, je gezin én de planeet.

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Adverteerder: BYD Inchcape Belgium Distribution n.v., agent in nevenfunctie, BTW BE0459.491.374, RPR Zaventem. Sealion 7 : 19,8 - 21,5 kWh /100 KM - 0 G/KM CO_2 Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) I bydauto.be

Voorstelling

Nieuwe Hyundai Tucson maakt sterke eerste indruk, maar mist één belangrijk iets



De Tucson is al jaren een sterkhouder van Hyundai en een populaire jongen binnen het drukbevolkte segment van de middelgrote SUV's. Voor zijn volledig nieuwe generatie gooit Hyundai het roer stevig om op het vlak van design. Wij konden de nieuwe Tucson al statisch ontdekken en zagen een auto die niet alleen groter en stoerder is geworden, maar vooral binnenin een flinke stap vooruitzet. Toch bleef na onze eerste kennismaking ook één belangrijke vraag hangen: waarom is er geen volledig elektrische Tucson?

Dat Hyundai met zijn nieuwe SUV indruk wil maken, is al bij de eerste blik duidelijk. De Tucson neemt afscheid van de vormtaal van zijn voorganger en kiest voor een veel robuustere uitstraling. Hyundai spreekt zelf over zijn nieuwe 'Art of Steel'-designfilosofie, met gespierde wielkasten, strakkere oppervlakken en een nadrukkelijk horizontaal front. De Tucson groeit bovendien tot 4,56 meter lang, 1,90 meter breed en 1,67 meter hoog. Ook de wielbasis neemt met vier centimeter toe tot 2,72 meter.

Stoerder en een tikje Amerikaans

Op onze socialemediakanalen waren de meningen verdeeld toen we de eerste foto's postten, maar in het echt werkt die nieuwe vormgeving behoorlijk goed. De Tucson ziet er stoer uit, al moeten we natuurlijk wel erkennen dat het design best druk is. Er gebeurt veel als je naar de auto kijkt, en bij elke afdwaling van je blik ontdek je wel een nieuw designdetail. Maar alles in beschouwing geven de uitgesproken neus, forse flanken en bijna hoekige proporties hem behoorlijk wat présence.

Tegelijk konden we ons tijdens onze eerste kennismaking niet van de indruk ontdoen dat de ontwerpers af en toe met één oog naar de Amerikaanse markt hebben gekeken. De nieuwe Tucson heeft iets van de grotere SUV's die aan de andere kant van de Atlantische Oceaan populair zijn. Dat is overigens niet noodzakelijk een punt van kritiek. Integendeel: de stevige proporties passen goed bij de auto en geven hem een duidelijk eigen gezicht.

Ook de verlichting speelt daarin een belangrijke rol. Vooraan gebruikt Hyundai zogenaamde H-Edge-verlichting, terwijl achteraan een driedimensionaal uitgewerkte lichtpartij voor herkenbaarheid moet zorgen. De brede lichtstrook die zowel vooraan als achteraan over de breedte van het koetswerk loopt, is een herkenbaar punt van het nieuwe model.

Binnenin de grootste stap

Nog meer dan het koetswerk wist het interieur ons tijdens deze eerste kennismaking te verrassen. Wie Hyundai nog altijd hoofdzakelijk als een volumemerk met rationele aanpak beschouwt, zal zijn mening na het instappen mogelijk moeten bijstellen. De sfeer is opvallend premium, met veel zachte materialen en een verzorgde afwerking. Hyundai noemt het interieurconcept zelf 'Furnished Space'. Dat klinkt zoals wel vaker bij autofabrikanten wat hoogdravend, maar de gedachte erachter is wel zichtbaar. Het dashboard bestaat uit verschillende horizontale niveaus en wordt gecombineerd met zachte oppervlakken op onder meer het dashboard, de deuren en de middenconsole. Het resultaat oogt minder als een traditionele cockpit en meer als een strak ingericht interieur. Heel geslaagd allemaal.

Je krijgt ook een uitgesproken digitale beleving, maar gelukkig betekent dat niet dat werkelijk iedere functie achter het touchscreen is verdwenen. Onder het centrale scherm blijven fysieke bedieningsknoppen aanwezig voor vaak gebruikte functies. Ook de versnellingsbediening verhuist naar de stuurkolom, waardoor op de middenconsole extra ruimte vrijkomt.

Gigantisch Pleos-scherm als blikvanger

Dé blikvanger is inderdaad dat grote centrale scherm. Hyundai introduceert in de Tucson zijn Pleos Connect-systeem op basis van Android Automotive OS. Afhankelijk van de uitvoering meet het centrale display 12,9 of zelfs 17 inch. Dat grootste scherm domineert het dashboard zonder dat het de rust in het interieur verstoort.







Voor de bestuurder staat daarnaast een veel discreter digitaal instrumentarium van 9,9 inch.
Pleos Connect integreert niet alleen infotainment, maar ook voertuigfuncties, apps en online diensten. Updates kunnen over-the-air worden uitgevoerd en met Gleo AI krijgt de Tucson ook een spraakassistent die informatie van het internet kan gebruiken. Verder zijn onder meer twee draadloze laadplaatsen van 15 watt, USB-C-aansluitingen tot 100 watt en optioneel een audiosysteem van Bang & Olufsen met twaalf luidsprekers voorzien. Hoe goed Pleos in de praktijk werkt, kunnen we na een statische kennismaking uiteraard nog niet beoordelen. Daarvoor zullen we moeten wachten tot we daadwerkelijk met de Tucson kunnen rijden.

Meer ruimte, maar geen ruimtewonder

De grotere buitenafmetingen vertalen zich ook in meer interieurruimte. Achterin zit je goed en is er voldoende plaats voor volwassenen, zonder dat de Tucson plots de nieuwe maatstaf van zijn segment wordt. Hyundai geeft zelf 1.003 mm beenruimte en 1.000 mm hoofdruimte achterin op. De achterbank kan bovendien over 150 mm verschoven worden en is in een 40:20:40-verhouding neerklapbaar.

Belangrijker voor gezinnen is misschien nog de bagageruimte. Hyundai kondigt een volume van 695 liter aan, al kunnen specificaties afhankelijk van uitvoering en aandrijflijn verschillen. Ook de achterportieren die tot 83 graden kunnen openen zijn zo'n detail dat in het dagelijkse gebruik handiger is dan het op papier klinkt. Ze zorgen ervoor dat je makkelijker de kinderstoel plaatst, of de baby uit zijn zitje neemt. Ook de ietwat oudere passagiers zullen de brede opening als positief ervaren om in- en uit te stappen.



Benzine, hybride of plug-inhybride

Onder de motorkap blijft Hyundai opvallend traditioneel. Er is enkel de gekende 1,6-liter T-GDI-benzinemotor die in drie varianten aangeboden wordt. De instapper is een basis benzineversie en krijgt 150 pk. Daarnaast komt diezelfde motor met hybride-ondersteuning en 245 pk en bovenaan staat de 1.6 T-GDI plug-inhybride met 292 pk en 380 Nm. Afhankelijk van de motorisatie is twee- of vierwielaandrijving mogelijk.

Voor particuliere klanten biedt Hyundai daarmee een behoorlijk brede keuze. Je kunt voor klassieke benzine gaan, voor een hybride die je niet hoeft in te pluggen of voor een PHEV waarmee een flink deel van de dagelijkse kilometers elektrisch kan worden afgelegd.

Maar waar blijft de elektrische Tucson?

En toch vinden we de motorenstrategie misschien wel het grootste gemiste punt van de nieuwe Tucson. Een volledig elektrische versie wordt namelijk (voorlopig?) niet aangekondigd. Dat is vreemd voor een nieuwe SUV die precies in een segment opereert waar elektrische modellen steeds nadrukkelijker aanwezig zijn. Voor de Belgische markt is dat trouwens extra relevant want zeker de fleetmarkt schreeuwt om elektrisch, terwijl ook een plug-inhybride vandaag niet vanzelfsprekend hetzelfde fiscale argument heeft als een EV. Hyundai wil in het C-SUV segment de Ioniq 5 naar voor schuiven als elektrisch alternatief, maar wie specifiek valt voor het formaat, de praktische bruikbaarheid en het nieuwe interieur van deze Tucson zal dus op z'n honger blijven zitten.

En dat is jammer. Want net na onze statische kennismaking lijkt het alsof deze generatie daar uitstekend voor geschikt zou zijn geweest. Het moderne interieur, het enorme Pleos-scherm en de uitgesproken vormgeving voelen helemaal als 2027, terwijl onder de motorkap altijd een benzinemotor aanwezig blijft. Hyundai laat daarmee een deel van de zakelijke markt bewust aan andere modellen en concurrenten.

Dat smaakt naar meer

Maar goed, dat neemt niet weg dat de eerste indruk met de nieuwe Tucson positief is. Hij heeft een veel zelfbewustere uitstraling gekregen en vooral binnenin wordt een flinke stap gezet richting meer premium. De materiaalkeuze en afwerking voelen verrassend hoogwaardig aan, het grote Pleos-scherm geeft het dashboard een technologisch uithangbord en de beschikbare ruimte is ruim voldoende voor een gezins-SUV. Hoe de Tucson rijdt, hoe goed het nieuwe infotainmentsysteem dagelijks functioneert en of die premium indruk overeind blijft wanneer we langer met de auto onderweg zijn, zal een eerste rijtest moeten uitwijzen. Voor het Belgische publiek volgt de eerste kennismaking alvast op het komende autosalon van Brussel. Daar zal Hyundai de nieuwe Tucson zijn Belgische première beleven. Tegen dan weten we hopelijk ook meer over de Belgische uitvoeringen en prijzen. **- WM**

Bij BMW draait het al een tijdje vooral om de modellen van de Neue Klasse, met na de succesvolle lancering van de iX3 nu ook die van de i3. Lang niet alle BMW-fans zijn echter al klaar voor een overstap naar zo'n elektrische SUV of berline, voor hen biedt de catalogus natuurlijk ook nog heel wat fijn gerief. Daar pikten we dan ook nog eens een 220 Gran Coupé uit, die werd vorig jaar grondig vernieuwd.

Laat ons wel wezen, de Gran Coupé is helemaal geen coupé en is natuurlijk ook niet echt Gran of dus groot. Als hoogstens iets hoger in de markt te situeren en van een inderdaad wat hipper koetswerk voorzien model leunt de 2 Gran Coupé sterk tegen de 1-Reeks aan, ook de ervoor aangerekende prijzen plaatsen hem zowat onderaan de hoge BMW-ladder.

Geen esthetische revolutie

De constructeur heeft de auto dus recent nog eens grondig opgefrist en naar eigen zeggen zelfs zowat helemaal vernieuwd. Een eerste en ook tweede blik op de inmiddels toch heel bekende vormen van het in 2020 gelanceerde model laten eerder een vrij bescheiden facelift vermoeden, maar blijkbaar is er haast geen enkel koetswerkpaneel ongewijzigd gebleven. Aan esthetische revoluties doet BMW voor zijn klassiekere modellen niet zo vaak meer, enkele extra centimeters in de lengte en de hoogte konden wel.

Matrixtechnologie als optie

Het eerste zou de auto ook wat eleganter moeten maken, dat doen trouwens evengoed het glanzende zwart op de radiatorgrille, de raamstijlen en een sierstrook onderaan en zowat helemaal rondom de auto. De lichtblokken voor en achter zijn natuurlijk ook hertekend, anders hadden we hoegenaamd niet van een nieuwe of zelfs nog maar vernieuwde auto kunnen spreken. Er worden overal leds gebruikt, matrixtechnologie voor de grootlichten blijft een optie. Dat is ook het geval voor de Iconic Glow gedoopte verlichte rand van de grille, daar moet je echt wel fan van zijn...



BMW 220 Gran Coupé

Als het ook nog eens gewoon mag zijn



WHEN LIFE GETS BIGGER,

STAY MINI.



DE MINI COUNTRYMAN UNTAMED EDITION.

MINI

Geef voorrang aan veiligheid.

Milieu-informatie (KB 19/03/04): mini.be

119 - 181 G/KM CO_2 - 5.8-8.0 L/100KM (WLTP)



Even studeren

In het interieur zijn er nauwelijks nog klassieke knoppen, maar de vele functies van het lichtjes gebogen en ogenschijnlijk naadloos met dat van het digitale dashboard verbonden infotainmentscherm zijn wel gebruiksvriendelijk. Nu ja, toch als je een eerste keer je weg hebt gevonden in de vele menu's en submenu's. Hoe meer mogelijkheden moderne auto's ter zake bieden, het langer het studiewerk natuurlijk duurt. Maar dat is alleen een echt probleem voor een eventuele gelegenheidschauffeur die nog geen BMW-ervaring heeft, als 'echte' klant zul je je daar tijdens het eerste weekend na de levering zeker wel eens uitvoerig mee bezighouden.

Nogal krap achterin

Voorin is het comfortabel zitten, met ook een goede rijhouding. Achterin is het een ander verhaal. Met niet te grote kinderen kun je aan een lange rit beginnen, voor volwassenen is er net iets te weinig beenruimte. Toch een beetje coupé dus, zij het dan op een andere manier dan ze het bij BMW bedoelen. De afwerking is zowat kritiekvrij, maar er worden her en der in het interieur wel wat harde plastics gebruikt. Meer dan in de vaak goedkopere modellen van de nieuwe Chinese spelers zelfs. Nog een woordje over de koffer. De inhoud is met 360 liter nog net correct te noemen, maar de 2 Gran Coupé is een berline en doet het dus met een klassieke kofferklep in plaats van een handige(re) vijfde deur. Als dat je mogelijkheden riskeert te beperken, ga je beter voor de 1-Reeks.

Bescheiden driecilinder

Is het koetswerk al niet echt Gran, dan geldt hetzelfde voor de motor. Er staan in de catalogus ook nog verschillende 2 liter grote



+ PLUS

- Geslaagde opfrissing van het design
- Knap interieur
- Rijplezier
- Correct verbruik
- Premium imago

– MIN

- Hoegenaamd geen coupé
- Weinig ruimte achterin
- Stevige prijs




220





viercilinders op benzine of diesel, waaronder in het eerste geval ook een 301 pk sterk exemplaar voor de M235 xDrive. Maar 'onze' 220 doet het dus met slechts driecilinders met een gezamelijke inhoud van net geen 1,5 liter. Hij komt met mild-hybride assistentie met 48-voltbatterij en een systeemvermogen van 170 pk, mede door het toch wel vrij grote gewicht van de auto zorgt dat niet meteen voor topprestaties. De 220 Gran Coupé is een heel vlotte reiswagen, maar door de bij lagere toerentallen niet echt snel wakker wordende turbo zeker geen sprinter.

Je wil toch meer?

Geen drama natuurlijk, je koopt zo'n auto hoegenaamd niet (meer) om zowat continu mee door het verkeer te razen. We mogen en willen voor dat laatste ook echt geen 'reclame' maken, maar voor straffere toeren is er dus nog altijd de al vermelde M235 xDrive met dan ook vierwielaandrijving. Of als het een echte coupé mag zijn, de geweldige M2 met 480 pk en sinds kort trouwens ook xDrive als optie. Die komt behalve met een veel hogere catalogusprijs natuurlijk ook met een aanzienlijk hoger brandstofverbruik, voor de 220 viel dat met zo'n 7 liter per 100 kilometers tijdens onze testweek wel nog goed mee.

Geen klagen

Over het rijgedrag van de 220 Gran Coupé zal je ons niet horen klagen. De besturing is naast precies ook nogal licht, maar dat past wel bij de filosofie van het op één variant (de 216 vanaf 37.500 euro) na basismodel uit de reeks. Verder laat de auto zich zowel comfortabel als dynamisch noemen, zelfs met de door misschien nog een harde kern nog altijd vervloekte voorwielaandrijving. Het BMW-onderstel behoort echt wel tot het beste gerief dat je in dit segment van de markt zal vinden, de koetswerkstructuur en de chassisverbindingen werden trouwens weer nog wat verstevigd. Enkel op een heel slecht wegdek kan je de oneffendheden mee optellen. Boterzacht is het comfort dus niet, maar dat verwacht je toch ook niet van dit merk.

Conclusie

Compleet nieuw was deze 2 Gran Coupé bij zijn lancering vorig jaar zeker niet. We blijven ook de naamkeuze een beetje vreemd vinden en met 41.800 euro is de prijs voor een slechts 4,55 meter 'lange' berline ook wel stevig. De opwaardering is zowel vanbuiten als vanbinnen esthetisch wel geslaagd en het rijplezier is er ook nog wel, zelfs met slechts drie cilinders onder de motorkap. Als het je vooral daarom te doen is, zal de wat goedkopere (vanaf 38.150 euro) en iets functionelere vijfdeurs-120 je echter zeker evenveel voldoening schenken. **- AD**

DE ESSENTIE

Ook al is het natuurlijk geen echte coupé, de BMW 2 Gran Coupé blijft wel een knappe verschijning. De Duitse constructeur nam hem recent nog eens onder handen, zo grondig zelfs dat ze het in München over een nieuwe en dus tweede generatie van hun eerder compacte berline hadden. De auto is er met verschillende benzine- en ook nog altijd diesel-motoren, met als topmodel de 301 pk sterke en ook extra sportief uitgedoste M235 xDrive. Voor onze test legden we de lat wat lager, met de voorwielaangedreven 220 met een slechts 1,5 liter grote en dan ook wel vrij zuinige driecilinder van een toch nog correct lijkende 170 pk.


DE NIEUWE
BMW i3
THE HEARTBEAT OF A NEW ERA.
Echt rijplezier
GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.
Milieu-informatie (KB 19/03/04): bmw.be
13,4 - 16,5 KWH/100 KM • 0 G/KM CO_2 (WLTP)


M HI 290E





Laurens van den Acker (Renault Group): “Ik hoop stiekem dat de monovolume weer tot leven komt”

Op het voorbije autosalon van Parijs spreken we met Laurens van den Acker, de designtopman van Renault Group, over de toekomst van Renault, Alpine en Dacia. Hij erkent dat de Alpine A390 niet de commerciële start heeft genomen waarop het merk had gehoopt, legt uit waarom de nieuwe elektrische A110 een bijzondere sportwagen moet worden en ziet opnieuw kansen voor de monovolume. En hij heeft een opvallende visie over de toekomst van retrodesign.

Het autosalon van Parijs staat dit jaar opvallend sterk in het teken van conceptcars. Voor Laurens van den Acker is dat geen toeval. Volgens de Nederlandse designer bevindt de autosector zich op een kantelpunt. We spreken hem over de modellen die Renault Group vandaag toont, maar ook over de uitdagingen die de verschillende merken te wachten staan. Daarbij gaat hij moeilijke vragen niet uit de weg. Waarom verkoopt de Alpine A390 minder goed dan gehoopt? Hoelang kan Renault blijven teruggrijpen naar zijn verleden? En kan Dacia zijn reputatie als betaalbaar automerk behouden?

Wat mij opvalt op dit autosalon van Parijs, is het grote aantal conceptcars. Niet alleen bij Renault, maar ook bij andere merken. Welke boodschap moeten we daaruit afleiden?

“Ik denk dat de industrie zichzelf momenteel opnieuw aan het uitvinden is. We hebben heel lang gesproken over elektrische auto’s en connectiviteit, maar nu zitten we echt op een kantelpunt. Het is tijd voor nieuwe ideeën omdat we in een transformatieperiode zitten. Wanneer je voelt dat er een verandering gaande is, dan is



dat vaak een mooi moment om conceptcars te maken. Niemand weet immers precies waar het naartoe gaat."

Een conceptcar is vaak een voorbode van een toekomstig productiemodel. Als we naar Alpine kijken, is dat niet noodzakelijk het geval. Waarom hebben jullie ervoor gekozen om iets compleet anders te tonen?
"Alpine is natuurlijk nog een heel jong merk. Ik bedoel, het merk bestaat al heel lang, maar in zijn huidige vorm is het nog jong. We moeten nog altijd aan onze naamsbekendheid werken. In Frankrijk weet iedereen wel wat een Alpine is. In het Verenigd Koninkrijk gaat het ondertussen ook wat beter, net als in Duitsland, maar we hebben nog heel veel werk om het merk bekender te maken. Alpine heeft dus aandacht nodig en een conceptcar helpt om die aandacht te krijgen, maar ook om het verleden en de geschiedenis van het merk te vertellen. Dat is echt een troefkaart van Alpine."

Wat is het verhaal dat de A310 wil vertellen?
"Met de A310 Vision brengen we de geschiedenis opnieuw tot leven. Het is een soort viering."

Maar zijn er dan geen plannen om bepaalde designelementen van die conceptcar over te nemen?
"Wat Philippe Krief, de CEO van Alpine, heeft gezegd, is dat we een nieuw platform ontwikkelen voor Alpine. Dat wordt een platform voor elektrische supersportwagens en daarop zijn heel veel dingen mogelijk. Hij sluit niets uit, maar geeft ook geen duidelijke bevestiging dat zoiets in productie komt. We moeten eerst de nieuwe A110 lanceren."

Over die nieuwe A110 gesproken: op de persconferentie werd gezegd dat hij eind volgend jaar komt. Dat is niet meer zo ver weg. Waarom tonen jullie vandaag dan alleen een silhouet?
"We willen niet te veel te vroeg laten zien. Kijk, sportwagens zijn vooral een emotionele aankoop. Het zijn auto's waarbij je, als je ze ziet, meteen het gevoel moet krijgen dat je ze wilt hebben. Dat is anders dan wanneer je drie of zeven jaar met een auto rijdt en vervolgens gewoon de volgende generatie koopt. Een sportwagen koop je vanuit emotie. Daarom moet je ervoor zorgen dat wanneer je hem echt toont, hij ook beschikbaar is. Die timing is belangrijk."

Ik blijf nog even bij Alpine, met een wat stoutmoedige vraag. De A390 is een heel mooi product, maar commercieel is het geen groot succes. Wat doet dat met jou als designer?
"Dat is precies waar we het net over hadden. Alpine heeft naamsbekendheid nodig. Het merk moet bekender worden. Het is nog niet zo dat iemand die in de markt is voor een concurrent van de A390 automatisch ook aan Alpine denkt. Je moet dus opletten dat je niet te vroeg oordeelt. Het is misschien niet de start die we hadden gewenst, maar we hebben nog een lange weg te gaan. Kijk maar naar andere merken die zich in de markt proberen te vestigen. Het duurt vaak meerdere jaren voordat ze werkelijk doorbreken. Aan de andere kant is de A290 een veel groter succes dan we ooit hadden gehoopt. We hadden het eigenlijk andersom gedacht. Maar de klant heeft altijd gelijk."





Gaan jullie bij een model dat minder goed verkoopt dan verwacht dan niet nadenken of bepaalde designkeuzes misschien verkeerd waren? Ik veronderstel dat jullie vooraf heel wat marktstudies krijgen?

"Ja, precies. Dat doen we natuurlijk allemaal. Maar met Alpine hebben we geen geschiedenis in dit soort auto's. We kiezen een doelgroep, we bekijken de concurrentie en we organiseren marktonderzoeken. En die onderzoeken moeten we winnen. Anders mogen we de auto niet produceren. Als we zo'n onderzoek doen, weten we dus dat we goed genoeg zijn en waar onze sterke punten liggen. Maar dat vertaalt zich niet altijd rechtstreeks in verkoopcijfers. Om een auto te verkopen, is meer nodig dan alleen een mooi design. Je hebt ook een netwerk nodig, marketing, investeringen enzovoort. En we doen dit niet voor het eerst. Renault bestaat al ongeveer 130 jaar. Je moet een auto ook niet na twee maanden afrekenen."

Om Alpine af te ronden: waarmee zal de nieuwe A110 ons verrassen?

"Met het feit dat het een volledig elektrische sportwagen wordt en dat hij fantastisch zal rijden. Als ik een beetje cynisch mag zijn: de enige succesvolle elektrische supersportwagen op dit moment is de Renault 5 Turbo. Dat is de enige auto waar iedereen het over eens is dat hij geslaagd is. Het is de enige waarbij mensen niet zeggen: als hij niet elektrisch was, zou ik hem wel kopen. We weten dat heel veel premiummerken worstelen met het maken van elektrische sportwagens. Ik denk dat de nieuwe A110 de eerste wordt die mensen echt zal verleiden."



Laten we het over Renault hebben. We hebben elkaar eerder gesproken bij de lancering van de Twingo. Toen vroeg ik waarom jullie de Espace niet opnieuw als monovolume zouden uitbrengen. Je moest toen lachen. En nu staat hier een Espace-conceptcar.

"Voor mij zijn dat een beetje de twee uitersten van het merk. Je hebt de Twingo onderaan en de Espace bovenaan. Na al die kleinere iconische modellen vond ik het tijd om ook het grotere model te laten zien. Dat kwam mooi samen met de komst van Alejandro Mesonero-Romanos, de nieuwe Head of Design van Renault. Ik heb altijd een voorliefde gehad voor monovolumes. We hebben er in het verleden veel aan gedaan om ze te laten slagen. Denk maar aan de vorige Scénic met zijn 20-duimswielen. Ik dacht toen dat we de monovolume opnieuw sexy konden maken. Maar ik moet toegeven dat de SUV-markt op dat moment gewoon te sterk was. Nu vraag ik me af of dat opnieuw kan veranderen. Auto's worden steeds meer elektrisch en autonoom rijden komt dichterbij. Je zult kunnen kiezen of je zelf rijdt of niet. Met een elektrische auto kun je bijzonder comfortabel en stil rijden. Dat soort eigenschappen past heel goed bij het idee van de voiture à vivre, bij het leven aan boord en bij Renault. Misschien ontstaat daardoor opnieuw een omgeving waarin een monovolume kan bloeien. Ik heb dus stiekem de hoop dat er toch weer leven zit in dat concept."



Is er over de productie van deze nieuwe Espace al iets officieel beslist?

"Nee. Op dit moment is het een concept. We steken als het ware onze teen in het water om te voelen hoe de temperatuur is. We willen kijken hoe de reacties zijn. Dus als je hem mooi vindt, schrijf dat vooral op; dan zal ik ervoor zorgen dat onze productplanners het lezen."

Wat ook opvalt, is dat retrodesign stilaan een belangrijk onderdeel van het Renault-DNA wordt. Is dat iets wat ooit zal stoppen?

"Ik denk wel dat we het moeten doseren. We hebben er de voorbije jaren heel sterk op ingezet en, om eerlijk te zijn, heeft dat bijzonder goed gewerkt. Ik denk dat de Renault 5 het beste voorbeeld is van een succesvolle elektrische auto, vooral dankzij de emotionele impact van dat model. Het ironische is dat we vijf of zes jaar geleden al gesprekken voerden over iconisch design. We vroegen ons af: als straks iedereen elektrische auto's heeft en de technologie voor iedereen ongeveer hetzelfde is, wat maakt dan nog het verschil? Daarom hebben we zo sterk ingezet op de Renault 5 en de Renault 4. Het management geloofde daar destijds ook in. Het gaf ons de mogelijkheid om elektrische auto's emotioneel te maken. Veel mensen dachten dat de elektrische auto een banaal product zou worden, een soort gebruiksvoorwerp. Ik heb vaak gezegd dat er heel veel elektrische auto's zijn die je kunt respecteren, maar dat er nog maar weinig zijn waarop je verliefd wordt. Maar op een Renault 5, een Renault 4 of een Twingo kun je wel verliefd worden. Dat is onze meerwaarde."

Is dat ook een manier om jullie te onderscheiden van de concurrentie uit Azië?

"Ja, absoluut. Het onderscheidt ons van de concurrentie, met name uit Azië. We kunnen dingen doen die niemand anders kan doen. We hebben bij de Chinese concurrentie gezien dat wanneer iemand iets goed doet, ze er heel snel een kopie van maken. En vaak voor de helft van de prijs. Onze geschiedenis en ons design maken ons uniek. Het is een kaart die wij kunnen spelen en die niet iedereen kan spelen."

De Renault 5 is er gekomen onder impuls van Luca de Meo, die duidelijk een voorliefde had voor aantrekkelijke en gedurfde designs. De nieuwe CEO, François Provost, heeft een wat zakelijker imago. Hoe is het voor jou om met hem samen te werken?

"François is mijn zesde CEO, maar uiteindelijk is wat ons allemaal bindt de passie voor auto's. Ik denk dat François de juiste persoon op het juiste moment is, omdat de tijden nu anders zijn. Luca was een bouwer en ook een dromer. Hij heeft het bedrijf opnieuw op de rails gezet. Maar in de huidige context, die heel volatiel is en waarin je goed op de centen moet letten, denk ik dat François alles heeft om te slagen. En hij bewijst dat nu ook. We doen het beter dan sommige van onze concurrenten en ook beter dan sommige analisten





verwachten. Maar de bedoeling van François is om die lijn door te zetten. Weet je, we mogen geen one-hit wonder zijn. We moeten een systeem opbouwen waarmee we voortdurend successen kunnen boeken."

Even naar Dacia. De Sandero begint op leeftijd te komen. Hoe moeilijk is het om voor zo'n populaire en betaalbare auto een opvolger te ontwerpen?

"Dacia heeft heel lang het voordeel gehad dat alles wat we deden beter was dan ooit tevoren. Maar nu is de Sandero al enkele jaren de bestverkochte auto van Europa, of staat hij toch in de top twee of drie. Dat legt natuurlijk een ander gewicht op je schouders. Maar als ik vandaag naar het Dacia-gamma kijk, ben ik vanuit designperspectief bijzonder tevreden want de Dacia's hebben er nog nooit zo goed uitgezien. Als ik de Striker zie, dan zie ik mezelf daar graag in rondrijden. En ook als ik de Spring zie, ben ik tevreden. Je ziet hoe goed we de verschillende merken vanuit design strategisch van elkaar kunnen onderscheiden. Ik weet ook dat design voor klanten steeds belangrijker wordt en steeds vaker een reden is om voor Dacia te kiezen."

Is het vanuit designstandpunt ook een opdracht om Dacia zo mooi en aantrekkelijk te maken dat jullie er meer geld voor kunnen vragen?

"De realiteit is dat het prijsvoordeel dat we vroeger hadden door oudere platformen of bewezen technologie te gebruiken, langzaam maar zeker kleiner wordt. Nieuwe regelgeving verplicht ons om te vernieuwen, terwijl onze klanten daar niet altijd behoefte aan hebben. We moeten bijvoorbeeld steeds meer veiligheidstechnologie toevoegen. Dat gebeurt uiteraard om goede redenen, maar het zijn zaken waar onze klanten niet noodzakelijk zelf om vragen. Daardoor is de kostprijs langzaam maar zeker gestegen. Je kunt dus niet meer simpelweg zeggen dat een Dacia basic is en we hebben ook grote sprongen gemaakt op designvlak."

Wordt de nieuwe Sandero dan even verrassend als de huidige generatie?

"Daar kan ik niet veel over verklappen. Dacia is ondertussen een merk met een heel sterk imago. De nieuwe Sandero zal in de lijn liggen van de rest van het gamma."

En dan is er nog de Dacia Hipster. Wordt dat de grote vernieuwer voor het merk?

"Ja, en daar zit echt een kans in. Ik denk dat het een heel interessant product wordt voor Dacia. Het biedt ons namelijk de mogelijkheid om opnieuw op een prijsniveau te komen dat mensen van ons verwachten."

Nog één laatste vraag met een terugblik op de vele conceptcars. Wat doe je zelf het liefst als designer? Een conceptcar ontwerpen waaruit later een productiemodel voortkomt, of een conceptcar maken van een productiemodel dat eigenlijk al vastligt?

"Het mooiste is natuurlijk dat je met een concept begint en dat die auto uiteindelijk ook echt gemaakt wordt. Dat is de droom die we hebben kunnen realiseren met de Renault 5, de Renault 4 en de Twingo. Maar ik vind ook iets anders belangrijk, en dat is heel persoonlijk. Weet je, ik ben ooit autodesigner geworden omdat ik als kind posters aan mijn muur had hangen. Auto's van Pininfarina en Bertone, de Lancia Stratos, Ferrari's... Ik wil af en toe ook weer een auto maken die als poster op de slaapkamer van een jongen of meisje belandt. Een auto waardoor iemand denkt: ik wil later autodesigner worden. Ik vind dat ook een soort verplichting die we hebben. We moeten af en toe droomauto's maken. Het hoeft dus niet altijd een productiemodel te worden. Maar als je dan een Renault 5 of een Twingo door de stad ziet rijden, dan word ik daar toch echt gelukkig van." **- WM**

De volledig elektrische Kia EV3.

Compact én tot 605 km rijbereik.



Movement that inspires

100% Elektrisch
Fiscaal aftrekbaar
(t.e.m.31/12/2026)(1)

De 100% elektrische Kia EV3 is compact, maar dat is géén reden voor compromissen: je krijgt tot 605 km rijbereik, een gedurfd design, geavanceerde technologie, een ruim interieur en een koffer van 460 liter. Alles wat je van een elektrische SUV mag verwachten, in een compact formaat dat perfect past bij je dagelijkse leven.

Profiteer ervan vóór de fiscaliteit verandert: je Kia EV3 en het volledige elektrische Kia-gamma blijven tot en met 31/12/2026 100% aftrekbaar(1).

14,9 - 15,6 kWh/100 km • 0 g CO_2/km (WLTP)

Geef voorrang aan veiligheid.

(1) Om aanspraak te maken op 100% fiscale aftrekbaarheid, moet de aankoop- of leasingovereenkomst voor het 100% elektrische voertuig uiterlijk op 31/12/2026 zijn ondertekend, overeenkomstig de geldende Belgische fiscale wetgeving. Contacteer je Kia-verdeler alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig. **Het getoonde model is enkel illustratief. V.U.: Kia Belgium NV (BE 0477.443.106 - IBAN: BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.

7 JAAR GARANTIE*
PURE KWALITEIT

Update



Ford Puma krijgt nieuwe Black Edition en ST Edition, de elektrische Gen-E rijdt voortaan verder

Voor Ford blijft de Puma een van de belangrijkste modellen in het Europese gamma. Dat blijkt niet alleen uit de verkoopcijfers, maar ook uit de voortdurende uitbreiding van het aanbod. Ford stelt nu twee nieuwe speciale uitvoeringen voor: de elektrische Puma Gen-E Black Edition en de sportieve Puma ST Edition, en grijpt tegelijk de gelegenheid aan om de elektrische Puma Gen-E een grotere actieradius te geven. Daarnaast wordt de handsfree rijhulp BlueCruise voortaan ook beschikbaar op de compacte crossover.

Dat Ford blijft investeren in de Puma is geen verrassing. Het model was in 2025 het best verkochte model van Ford in Europa en voert sinds begin 2026 ook de verkoopstatistieken aan in het Verenigd Koninkrijk. Intussen rolde bovendien de miljoenste Puma van de band in de fabriek van Craiova, Roemenië. Met de introductie van nieuwe speciale edities wil Ford het gamma aantrekkelijk houden zonder de basis van het model ingrijpend te wijzigen. Zowel de elektrische als de benzineversie krijgen daarbij een uitgesproken eigen karakter.

Gen-E Black Edition met de nadruk op uitstraling

De nieuwe Puma Gen-E Black Edition is gebaseerd op de volledig elektrische Puma Gen-E, maar onderscheidt zich vooral door een exclusieve afwerking. De opvallende Azura Blue-koetswerkkleur wordt gecombineerd met een zwart dak, zwarte spiegelkappen en matzwarte 18-inch lichtmetalen velgen. Ook het interieur krijgt een eigen identiteit dankzij blauwe sierstiksels op de zetels, de deurpanelen en het dashboard, aangevuld met een donkere dakhemel en

specifieke instaplijsten. De uitrusting wordt eveneens uitgebreid. Zo zijn de LED Dynamic Matrix-koplampen standaard aanwezig. Die passen de lichtbundel automatisch aan de verkeerssituatie aan, onder meer via een adaptieve grootlichtfunctie en verlichting die meedraait met de weg.

Elektrische Puma Gen-E rijdt voortaan tot 417 kilometer ver
Naast de nieuwe uitvoeringen profiteert de elektrische Ford Puma Gen-E ook van een technische update. Dankzij een geoptimaliseerd batterijontwerp stijgt de officiële WLTP-actieradius naar maximaal 417 kilometer. Die verbetering maakt de compacte elektrische crossover iets veelzijdiger voor langere ritten, terwijl hij in stedelijke omgevingen minder vaak aan de laadpaal hoeft. Ford geeft geen details vrij over de aanpassingen aan de batterij zelf, maar spreekt over een optimalisatie van het batterijpakket.

Puma ST Edition mikt op sportiever rijgedrag

Wie liever een benzineversie met een meer dynamischer karakter wil, kan terecht bij de nieuwe Puma ST Edition. Die bouwt voort op de bestaande Puma ST Powershift, maar krijgt een aangepaste ophanging die ontwikkeld werd in samenwerking met KW Automotive. De speciale editie beschikt over stijvere veren, een met 10 millimeter verlaagde rijhoogte en schokdempers met aangepaste kleptechnologie. Volgens Ford moet dat zorgen voor een directere respons en een sportiever rijgedrag, zowel op de openbare weg als tijdens circuitgebruik. Ook visueel onderscheidt de ST Edition zich met een Azure Blue-koetswerkkleur, een contrasterend zwart dak, verlichte instaplijsten en een sportstuur.

BlueCruise nu ook beschikbaar op de compacte Ford

Een andere belangrijke nieuwigheid is de komst van BlueCruise naar de Puma en Puma Gen-E. Daarmee wordt de handsfree rijassistent voor het eerst beschikbaar op het kleinste model uit het Europese Ford-gamma. BlueCruise laat bestuurders op daarvoor goedgekeurde snelwegen het stuur loslaten, terwijl ze wel voortdurend hun aandacht op de weg moeten houden. De technologie werkt inmiddels op meer dan 139.000 kilometer aan zogenaamde Blue Zones verspreid over Europa.

Klanten kunnen BlueCruise aanschaffen via een eenmalige aankoop of kiezen voor een maandelijks of jaarlijks abonnement. Daarnaast introduceert Ford ook een specifieke BlueCruise Edition, die de technologie combineert met een exclusieve Vapor Blue-lakkleur en zwarte 18-inch velgen.

Meer connectiviteit en een opvallend ruime koffer

Ford blijft ook inzetten op digitale functies. Afhankelijk van de uitvoering is de Puma verkrijgbaar met een B&O-premiumaudiosysteem van 650 watt. Via het SYNC 4-infotainmentsysteem krijgen bestuurders bovendien toegang tot streamingdiensten, games en karaoke-applicaties. Connected Navigation is standaard op de BlueCruise Editions en optioneel op andere uitvoeringen.

Praktisch blijft de Puma een van de ruimste modellen in zijn segment. De bekende MegaBox-opbergruimte evolueert bij de elektrische Puma Gen-E naar een grotere GigaBox. Door de compactere elektrische aandrijflijn groeit de extra bergruimte onder de koffervloer van 80 naar 145 liter. Daardoor bedraagt het totale bagagevolume 574 liter, wat volgens Ford voldoende ruimte biedt voor onder meer twee handbagagekoffers of een opgevouwen kinderwagen. **- WM**





PUMA®

De Ford Puma,

vanaf

18.900 €

MEGA STOCK DEALS

READY SET Ford

PUMA® : 5,4-5,9 L/100 KM; 122-135 G/KM (WLTP)

Milieu-informatie: ford.be. Adverteerder: Ford Motor Company (Belgium) NV - Hunderenveldlaan 10 - 1082 Brussel - BTW BE0404.955.204 - RPR Brussel - Bank: Fortis 220-0040000-72 Tel. 02/482 20 00 - custfobe@ford.com. Raadpleeg uw Ford-verdeler of bezoek onze website De officiële website van Ford België I Ford BE om meer informatie te krijgen. GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. **ford.be**



Forthing Friday REEV

Volwassen elektrische SUV met benzinemotor tegen laadstress

Forthing. De kans is groot dat de naam bij de gemiddelde Belgische automobilist nog geen belletje doet rinkelen. Toch is het Chinese merk vastbesloten daar snel verandering in te brengen en de Friday moet daarbij een belangrijke rol spelen. In België wordt de ruime SUV meteen met drie verschillende aandrijflijnen aangeboden: als klassieke benzineversie, als hybride en als deze Friday REEV. Die laatste rijdt elektrisch, maar neemt voor langere ritten een benzinemotor mee die onderweg elektriciteit kan produceren. Het resultaat is een ruime, rijk uitgeruste SUV die op sommige vlakken verrassend Europees aanvoelt.

Dat laatste begint al bij zijn uiterlijk. Chinese merken kijken doorgaans hoofdzakelijk naar de designwensen en trends van de lokale markt, wat resulteert in modellen die niet meteen in de smaak vallen van de Europese kopers. De Forthing Friday houdt zich op dat vlak eerder op de vlakte, en daar wordt hij eigenlijk alleen maar aantrekkelijker van.

Een Chinees die verrassend Europees oogt

Met 4,60 meter lengte, 1,86 meter breedte en 1,68 meter hoogte zweeft de Friday tussen het C- en D-SUV-segment. Hij is dus duidelijk groter dan de gemiddelde compacte SUV, zonder meteen de omvang van een mastodont aan te nemen. Het design is strak, redelijk gespierd en voor alle smaken. Vooraan zorgen de smalle lichtunits en vrij gesloten neus voor een moderne uitstraling, terwijl hier de Aziatische identiteit misschien nog het meeste afstraalt. De flank is klassieker, met voldoende koetswerkvolume om de Friday stevig op zijn wielen te zetten. Maar vooral de achterkant vinden wij geslaagd. De horizontale lichtpartij, brede schouders en relatief eenvoudige vormen zouden net zo goed uit een Europese ontwerpstudio kunnen komen. Als iemand de Forthing-logo's zou verwijderen en VW op de kofferklep zou plakken, dan zouden we het waarschijnlijk geloven.

Veel ruimte voor je geld

Binnenin wordt snel duidelijk dat het plaatsaanbod een van de sterkste argumenten is van het model want dit is gewoon een bijzonder ruime auto. Vooraan zit je hoog genoeg om het typische SUV-gevoel te krijgen, en de stoelen zijn bovendien uitstekend. Ze bieden voldoende steun, zijn royaal bemeten en passen goed bij het comfortabele karakter van de Friday. Achterin volgt dan de echte verrassing want daar is de beenruimte ronduit indrukwekkend. Zelfs wanneer er vooraan een grote bestuurder zit, blijft achter diens stoel een zee aan plaats over. Wie geregeld volwassenen of opgeschoten tieners vervoert, krijgt hier bijna D-segmentruimte voor een prijs die tegenwoordig bij heel wat Europese merken nog maar net toegang geeft tot een compacte SUV.





De koffer is ook meer dan correct. Forthing communiceert 480 liter met de achterbank rechtop en maximaal 1.480 liter wanneer die wordt neergeklapt. Dat is absoluut ruim en bruikbaar, maar gezien de buitenafmetingen van de Friday verwacht je bijna automatisch nog wat meer. De enorme beenruimte op de tweede rij maakt duidelijk waar een deel van de beschikbare centimeters naartoe is gegaan. Als we moeten kiezen tussen tien centimeter extra beenruimte voor de kinderen of nog een denkbeeldige weekendtas in de koffer, begrijpen we de keuze van Forthing overigens wel.

Interieur maakt een duurdere indruk

Ook de algemene interieurkwaliteit is een aangename verrassing. De bovenste delen van het dashboard en de plaatsen waar je handen regelmatig terechtkomen, voelen uitgesproken verzorgd aan. De bekleding, sierstukken, de knoppen met verchroomd randje en vooral de stiksels geven het interieur meer uitstraling dan de prijs doet vermoeden. Dat vonden wij best indrukwekkend voor deze prijs. Nu goed, toegegeven: wie lager begint te voelen vindt hier en daar wel hardere, krasgevoelige kunststoffen. Dat is op zich geen drama (ook Europese constructeurs kennen de kunst van het goedkope plastic) maar het verhindert dat de Friday echt premium wordt. Dat is ook z'n roeping niet. De algemene indruk blijft niettemin heel positief.



Ook het multimediasysteem zelf blijkt logisch opgebouwd, en dat was tot enkele jaren geleden bij veel Chinese auto's echt wel een dealbreaker. Niet hier dus, want je hoeft geen cursus Mandarijnse menustructuren te volgen om de belangrijkste functies terug te vinden. Bovendien zijn draadloze Apple CarPlay en Android Auto aanwezig, waardoor je in de praktijk sowieso veel tijd in je vertrouwde smartphoneomgeving doorbrengt. De 360-gradencamera levert een bijzonder scherp beeld waarmee je de vrij forse Friday makkelijk gemakkelijk in een parkeerplaats mikt.

Full option mag je letterlijk nemen

Waar de Friday zijn Chinese afkomst wél met trots etaleert, is qua standaarduitrusting. Chinese merken hebben goed begrepen dat je als nieuwkomer weinig indruk maakt door klanten eerst met een scherpe basisprijs naar de showroom te lokken en vervolgens een paar duizend euro aan opties te laten aanvinken. De Friday krijgt onder meer elektrisch verstelbare stoelen, stoelverwarming en -ventilatie, een 360-gradencamera, elektrische achterklep, een telefoon-inductielader en een groot panoramadak. Dat laatste kan bovendien daadwerkelijk open. Ook massagestoelen staan op het menu. Al moet Forthing zijn masseur misschien nog even bijscholen want die massagefunctie kan behoorlijk enthousiast te werk gaan. Op de stevigste instelling voelt het alsof er een kleine Chinees achter de stoel zit die vastberaden met zijn vinger tussen je schouderbladen port.

Er zijn nog van die kleine eigenaardigheden. De klimaatregeling toont bijvoorbeeld geen temperatuur in graden Celsius. In plaats daarvan kies je een stand van 1 tot 14. Na enige gewenning lukt dat uiteraard ook, maar het is een oplossing voor een probleem waarvan we niet wisten dat het bestond. Waarom een perfect begrijpelijke instelling van pakweg 21 graden vervangen door stand 7 of 8? En ook de passagier ontdekt een ergonomische handicap. Die beschikt namelijk niet over een eenvoudige fysieke volumeknop en moet voor de bediening van het geluid dus via het scherm werken. De bestuurder kan het volume wel via het stuur regelen. Het zijn geen fundamentele tekortkomingen, maar precies dit soort details toont waar een nieuwe constructeur nog kan leren van merken die al tientallen jaren Europese klanten observeren.

Een elektrische auto met benzinemotor

Dan de aandrijflijn, want die vraagt enige uitleg. REEV staat voor Range Extended Electric Vehicle. De Friday is dus geen klassieke hybride waarbij de motor ook rechtstreeks de wielen kan aandrijven. De filosofie van deze REEV is anders: de elektrische aandrijving staat centraal en de 1,5-liter benzinemotor dient in de eerste plaats om elektriciteit te produceren wanneer de batterij onvoldoende energie bevat. Je rijdt met andere woorden altijd volledig elektrisch, alleen kan de benzinemotor ook dienen als generator als de batterij leeg is. Die batterij heeft een capaciteit van 31,94 kWh.





Daarmee kom je zo'n 150 tot 170 km ver en dat is aanzienlijk meer dan bij de gemiddelde plug-inhybride. Dat maakt van de Friday REEV een auto waarmee heel wat bestuurders hun dagelijkse verplaatsingen volledig elektrisch kunnen afwerken. Is de batterij grotendeels leeg, dan hoeft de reis niet te eindigen aan een laadpaal. De benzinemotor neemt op dat moment zijn rol als generator op en dan ben je meteen vertrokken voor nog ongeveer 800 kilometer bijkomend rijbereik. In theorie kom je daarmee dus in de buurt van 1.000 kilometer gecombineerd bereik wanneer je met een volle batterij én volle benzinetank vertrekt. Trouwens, áls de benzinemotor bijspringt, dan doet die dat ook meer dan voldoende discreet qua trillingen en geluid.

Belangrijk om weten is ook dat de batterij niet alleen thuis of aan een klassieke AC-laadpaal kan worden opgeladen. De Friday REEV kan namelijk ook DC-snelladen tot 50 kW. Tegen de huidige EV-maatstaven is dat geen spectaculair laadvermogen, maar bij een batterij van nog geen 32 kWh is het net iets relevanter dan het cijfer op het eerste gezicht doet vermoeden.

In China wint de categorie van elektrische auto's met range extender, steeds meer aan populariteit. En we begrijpen waarom; wie thuis kan laden, kan zijn woon-werkverkeer grotendeels elektrisch afleggen. Maar voor een vakantierit naar Zuid-Frankrijk hoef je vervolgens niet noodzakelijk je reis rond snelladers te organiseren. Is de batterij leeg, dan wordt benzine omgezet in elektriciteit en blijf je rijden. Daar staat wel tegenover dat je permanent twee energie-

+ PLUS

- Mopdern design
- Voelt op veel vlakken verrassend Europees
- Interessante REEV-technologie voor de juiste doelgroep
- Uitgebreid garantiepakket
- Veel auto voor weinig geld

– MIN

- Niet de snelste EV op de markt
- Sommige ergonomische verbeterpunten
- Onbekend is onbemind



systemen meesleept. Een batterij, een elektromotor, een (gevulde) brandstoftank én een verbrandingsmotor zetten natuurlijk ook wat gewicht op de weegschaal. Wie vrijwel uitsluitend korte afstanden rijdt en altijd kan laden, is technisch daarom misschien beter af met een gewone EV. Wie nooit de stekker insteekt, haalt dan weer niet het maximale rendement uit de REEV. Het concept komt vooral tot zijn recht bij bestuurders die dagelijks elektrisch willen rijden, maar regelmatig lange afstanden afleggen.

Geen elektrische raket

Wie bij elektrisch automatisch denkt aan het trainen van de nekspieren trainen, moet zijn verwachtingen hier wel bijstellen. De elektromotor van deze Forthing levert ongeveer 163 pk en 240 Nm. Dat is voldoende om de Friday vlot door het verkeer te loodsen, maar niet om van deze forse SUV een GTI-raket te maken. De vermogensafgifte is wel mooi lineair. Vanuit stilstand reageert hij onmiddellijk genoeg en in stadsverkeer voelt hij aangenaam alert. Maar zodra de snelheid stijgt en je stevig accelereert, merk je dat er geen enorme vermogensreserve klaarstaat. Dat valt op wanneer je uit een moderne EV met 200 of 300 pk stapt. De Friday heeft voldoende power, maar nooit een overvloed. Bij een inhaalmanoeuvre komt de versnelling netjes en voorspelbaar op gang in plaats van explosief. Dat past uiteindelijk ook beter bij het karakter van deze een comfortabele gezins-SUV.

Comfort troef

Het onderstel volgt dezelfde filosofie. De afstelling is eerder



comfortabel. Lange oneffenheden worden mooi uitgefilterd en ook op minder verzorgd asfalt blijft er voldoende rust in het koetswerk. Tegelijk helt de Friday in bochten niet overdreven ver over. Het resultaat is een aangenaam evenwicht dat uitstekend bij het doelpubliek past. De besturing is licht en mist wat communicatie wanneer je echt gaat doorrijden, maar dat stoort nauwelijks. De Friday wil niet dat je op zondagochtend om vijf uur opstaat om een Ardense bergweg aan te vallen. Hij wil dat je op vrijdagavond (zijn naam verplicht ons bijna tot die flauwe woordspeling) met vier personen en bagage ontspannen richting kust vertrekt.

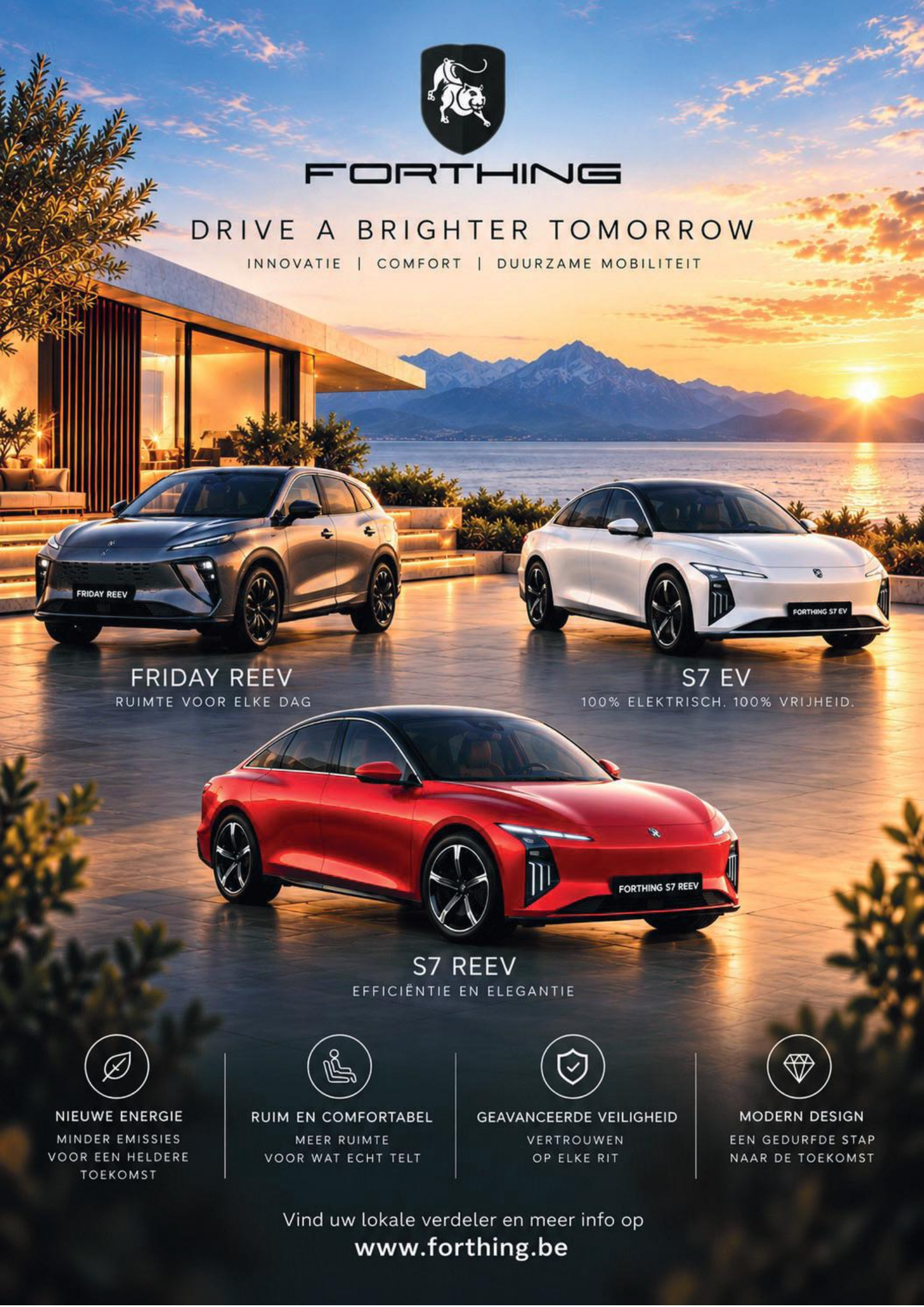
De prijs verandert het verhaal

Tot hier kun je de Friday beoordelen als zomaar een nieuwe SUV. Maar dan komt de prijs: 37.900 euro volgens de Belgische Forthing-website. Voor dat bedrag krijg je een auto van ongeveer 4,60 meter lang met bijzonder veel binnenruimte, 170 kilometer elektrisch bereik, een benzinegenerator voor lange reizen, DC-snel-

FORTHING

DRIVE A BRIGHTER TOMORROW

INNOVATIE | COMFORT | DUURZAME MOBILITEIT



FRIDAY REEV
RUIMTE VOOR ELKE DAG

S7 EV
100% ELEKTRISCH. 100% VRIJHEID.

S7 REEV
EFFICIËNTIE EN ELEGANTIE

NIEUWE ENERGIE
MINDER EMISSIES
VOOR EEN HELDERE
TOEKOMST

RUIM EN COMFORTABEL
MEER RUIMTE
VOOR WAT ECHT TELT

GEAVANCEERDE VEILIGHEID
VERTROUWEN
OP ELKE RIT

MODERN DESIGN
EEN GEDURFDE STAP
NAAR DE TOEKOMST

Vind uw lokale verdeler en meer info op
www.forthing.be



laden tot 50 kW, een uitgebreide veiligheidsuitrusting, 360-gradencamera, panoramisch schuifdak, elektrische stoelen, massage, stoelverwarming en -ventilatie, smartphone-integratie en nog een hele lijst comfortsnufjes.

Daar komt bovendien zeven jaar garantie bovenop. Nu goed, een lange fabrieksgarantie neemt niet alle vragen rond restwaarde, dealernetwerk en beschikbaarheid van onderdelen weg, maar verlaagt de drempel wel aanzienlijk. Dat maakt de Friday REEV vooral gevaarlijk voor auto's die rationeel worden gekocht. Wie verliefd is op een specifiek Europees merk, zal zich niet noodzakelijk laten verleiden. Maar wie gewoon een grote, comfortabele en goed uitgeruste gezins-SUV zoekt en daarbij zijn spreadsheet boven zijn merktrouw plaatst, krijgt hier opvallend veel auto voor zijn geld.

Conclusie

De grootste uitdaging voor de Forthing Friday REEV staat uiteindelijk niet op de technische fiche. Het is simpelweg zijn ongekend logo op zijn neus. Voor 37.900 euro een auto kopen van een merk dat veel Belgen vandaag nog niet kennen, blijft een grotere mentale stap dan hetzelfde bedrag neerleggen voor een vertrouwde naam. Maar beoordeel je uitsluitend wat er voor je staat, dan maakt de Friday REEV een verrassend sterke indruk. Hij is mooi zonder opzichtig te worden, achteraan bijna Europees van ontwerp, enorm ruim, comfortabel, stil en rijk uitgerust. De afwerking is beter dan zijn prijs doet vermoeden en de REEV-aandrijflijn combineert ongeveer 170 kilometer elektrisch bereik met nog eens zo'n 800 kilometer op benzine.

Het is geen perfecte auto. De ergonomie kent een paar vreemde Chinese trekjes en 163 pk klinkt in het huidige EV-tijdperk minder indrukwekkend dan enkele jaren geleden. Wie uit een krachtige



elektrische auto komt, zal zelfs het gevoel krijgen dat hij vermogen heeft moeten inleveren. Maar misschien is dat niet waar deze auto om draait. Hij probeert vooral heel veel comfortabele gezinsauto te bieden voor relatief weinig geld. En daarin is hij verdraaid goed geslaagd. **- WM**

DE ESSENTIE

De Forthing Friday REEV is een verrassend volwassen Chinese SUV die vooral uitblinkt in ruimte, comfort en prijs. Achterin is de plaats enorm, de koffer biedt 480 liter en de afwerking is verzorgd. Zijn 163 pk maken hem eerder vlot dan snel, maar de elektrische aandrijving werkt opvallend stil. De 31,94-kWh batterij is goed voor zo'n 170 km elektrisch bereik en kan tot 50 kW DC laden. Daarna zorgt de benzinegenerator voor circa 800 km extra bereik. Voeg daar massagestoelen, een panoramisch schuifdak, scherpe camera's, draadloze CarPlay en Android Auto en zeven jaar garantie aan toe, en 37.900 euro is bijzonder scherp.



Omoda X Concept

De eerste Cross-Offroad?

Chinese constructeurs willen zo snel gaan met het ontwikkelen van nieuwe modellen dat ze zichzelf zelden de tijd gunnen om met conceptcars uit te pakken. Dat deed het Chery-merk Omoda nu wel, op de User Summit 2026 van de groep in het eigen China wil het met de X tonen in welke richting het (onder meer) qua design kan uitgaan.

Chinese auto's onderscheiden zich vaak met knappe en zelfs toonaangevende technologie, maar misschien wel iets minder met hun design. Je kan ze soms zelfs amper van elkaar onderscheiden, de nogal simpele voornamen met cijfers, letters of een combinatie van beide helpt dan ook niet altijd. Omoda's jongste creatie heet ook 'gewoon' X, maar springt er nu wel uit met zijn looks. De auto is dan ook nog niet helemaal productierijp, al wordt hij dat binnenkort quasi zeker wel. Niet dat Omoda dat luid en duidelijk bevestigt, maar alles wijst alvast wel in de richting van een productieversie. Wanneer die dan finaal zou komen is niet duidelijk.

Een beetje vanalles

Omoda noemt de auto een cross-offroad, dat is dus nog net iets anders dan een cross-over. De Chinese ontwerpers hebben het zelfs over 's werelds eerste voertuig van deze aard, ze zeggen er de dagelijkse bruikbaarheid van een SUV met de avontuurlijke geest van een terreinwagen en evengoed het dynamische karakter van een sportwagen mee te willen combineren. De 4,65 meter lange X is geïnspireerd door de Mecha-cultuur van robots en aanverwante creaties, bij Omoda hebben ze daar een heuse designtaal van gemaakt. We ontdekten die al met de 4, voor de X gaan ze nu nog een stapje verder.

Rebelse looks

De auto komt met scherpe hoeken, grote wielkasten, een aflopende daklijn en daardoor ook een sportief silhouet, ook de bliksemvormige achterlichten dragen bij tot de volgens de designers gedurfde en zelfs rebelse looks. Het moet een sfeertje van kracht, technologie en dus ook toekomstvisie creëren en tegelijk ook duidelijk maken dat de auto ook wel kan presteren naast het asfalt. De X heeft een bodemvrijheid van 20 centimeter en een doorwaaddiepte van 70 centimeter, dat maakt er dus ook een beetje een terreinwagen van. Op het dak mag tot 75 kilo worden geladen, er kan ook tot 1,8 ton worden getrokken.

Mecha Command

Het wel nog niet getoonde interieur zou maar liefst 39 bergruimtes tellen, maar naast praktisch ook wel een beetje futuristisch ogen. Daar worden de thema's Wild Mecha, Geometric en Functional gemixt, dat moet een soort dubbele vleugelindeling en een zwevende en X-vormige middenconsole opleveren. Het Mecha Command Cockpit gedoopte geheel komt met een digitaal dashboard van 10,25



duim en een centraal aanraakscherm van 13,2 duim, voor veelgebruikte functies zoals het kiezen van de rijmodi en de airconditioning zijn er zowaar nog wat echte knoppen. Nu ja, zo wordt ons dus toch beloofd.

Met infraroodnachtzicht en... karaoke

Met SIAS of voluit Super Intelligent AI Space verkent de Omoda X een natuurlijkere interactie tussen mens en auto, waardoor

OMODA | JAECOO

OMODA 9
BLACK LINE

HELEMAAL ZWART
EEN EN AL KLASSE



BOEK JE
TESTRIT

1.100 KM*
Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM

7 JAAR
OMODA | JAECOO
GARANTIE

OMODA 9 SHS-P Premium, AWD, Matte Black. Afbeelding niet bindend. *De vermelde CO2-uitstootwaarden en rijbereik zijn gebaseerd op de WLTP-testmethode. De WLTP-meetprocedure heeft als uitgangspunt dat de testcondities de rijcondities in de praktijk zo dicht mogelijk benaderen, waardoor de vastgestelde waarden realistischer zullen uitvallen. Verschillende factoren kunnen het werkelijke rijbereik beïnvloeden, zoals rijgedrag, de kwaliteit van de weg, de weersomstandigheden (o.a. buitentemperatuur, windkracht) en het gebruik van airconditioning/verwarming. **De capaciteit van de hoogspanningsaccu is gegarandeerd gedurende 8 jaar/160.000 km (wat het eerst wordt bereikt) en de rest van het voertuig is gegarandeerd gedurende 7 jaar/150.000 km (wat er eerst voorvalt). Raadpleeg het OmodaJaecoo garantieboekje voor meer informatie. Adverteerder: OMODA & JAECOO Netherlands Sales B.V., Bijkantoor Belgium. Cullinganlaan 2/D, 1831 Machelen - BTW: BE1027343133 - IBAN: NL12 ICBK 2002 3492 74 - RPR Brussel - info@omodajaecoo.be - Milieu-informatie: K.B. 19/03/2004: www.omodajaecoo.be

1,7 l/100 km • 19,3 kWh/100 km • 38 g/km CO_2 (WLTP)

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.







gesprekken mogelijk zijn zonder activeringswoorden of ingewikkelde commando's. De gepersonaliseerde rijmodus X-Mode past de voertuiginstellingen en de prestaties aan op basis van de voorkeuren van de bestuurder. Een nachtzichtsysteem met infraroodthermische beeldvorming helpt bij het herkennen van potentiële gevaren tot op 90 meter afstand, waardoor je tijdens het rijden in het donker een beter beeld krijgt van de omgeving. Naast veilig mag het ook leuk zijn, zo is er een Open Mic met vier onafhankelijke geluidsopnamezones die toelaat in de auto te – echt waar – karaoken zonder handmicrofoon.

Welke aandrijving?

Over de aandrijving hadden we het nog niet, maar dat doet Omoda dus evenmin. Als de auto of toch een verdere evolutie ervan echt wordt gecommercialiseerd, zal er allicht keuze zijn tussen een hybride en bij het merk SHS-H gedoopte combinatie en een volledig elektrisch alternatief. Maar zover zijn we dus nog niet, al mogen we er toch al van uitgaan dat er wel een productiemodel zal volgen. Omoda, Jaecoo en het moedermerk Chery zijn ook in Europa zowat de snelste groeiende Chinese merken, men wil natuurlijk op dat elan verdergaan. **- AD**

Test

Volkswagen ID. Polo 55

Braaf zijn is soms wel een gave



Volkswagen lanceert eindelijk zijn ID. Polo, een compacte en volledig elektrisch aangedreven auto voor een marktsegment waarin verschillende concurrenten al een tijdje actief zijn. Autonieuws.be ging hem testen in de valleien rond Wenen.


WOB TV 36E



Jonger volk kent het dan ook wel al wat oubollige spreekwoord "braaf zijn is geen gave" misschien niet eens meer, maar we hebben er ons voor deze Volkswagen ID. Polo-test toch nog eens een soort variant op gepermitteerd. Het eindelijk gelanceerde elektrische equivalant voor de evengoed nog gebouwde en dus ook verkochte Polo met verbrandingsmotoren ziet er behoorlijk braaf en misschien zelfs een beetje saai uit, maar eronder schuilt natuurlijk wel moderne en efficiënte technologie en ook wel een desgewenst behoorlijk hip interieur.

Heel bekende looks

Verrassen doet het design van de auto dus echter van geen kanten, ook al omdat het sinds de voorstelling van de ID.2all als conceptcar in 2023 eigenlijk nauwelijks nog is gewijzigd. Enkele jaren eerder leek Volkswagen met de ID. Life net wel een heel andere richting in te willen slaan, maar de looks van dat autootje werden uiteindelijk als (veel) te afwijkend van de bestaande modellen en dus ook (veel) te gewaagd 'afgekeurd'. De ID. Polo ziet er inderdaad wel heel braaf uit, hij lijkt zelfs een beetje een iets compactere variant van de huidige Golf. Dat is wat potentiële klanten van ons verwachten, zo luidt het echter op de hoofdzetel in Wolfsburg.

Made in Spain

Voor wat frivolere of zelfs sportievere looks is er trouwens de al eerder gelanceerde en technisch zowat volledig identieke en dan ook op hetzelfde (en nieuwe) MEB+-platform geplaatste Cupra Raval en met een stoerder voorkomen volgt heel binnenkort de Skoda Epic. Al die modellen en de evengoed al productierijpe Volkswagen ID. Cross worden in dezelfde fabriek in het Spaanse Navarra gebouwd, precies daarom mocht de Cupra deze keer de spits afbijten.

Nieuwe en toch bekende naam

Keuze genoeg dus, vandaar dat de ID. Polo qua looks gerust en zelfs bij voorkeur gewoon een 'brave' Volkswagen kon blijven. Na de ID.3 (met ondertussen Neo erachter), de ID.4, de ID.5, de niet in Europa verkochte ID.6, de ID.7 en de ID.Buzz is het wel de eerste én zeker niet de laatste elektrische Volkswagen uit het nieuwe EV-tijdperk die de ID-letters combineert met een bekende naam uit de catalogus.

Verrassend ruim

De ID. Polo is met een lengte van 4.053 millimeter net iets korter dan de klassieke Polo met benzinemotoren die dus ook nog een tijdje in de catalogus blijft staan. Hij kan met een wielbasis van 2.592 millimeter wel pronken met een ruimer interieur, met zelfs op de achterbank nog verrassend veel plaats. Daar kunnen ook vrij grote volwassenen nog wel comfortabel gaan zitten, terwijl ook de koffer van de ID. Polo met een inhoud van 441 (tot 1.240) liter de Polo een eindje achter zich laat. Handig is ook de onder de vloer verborgen ruimte, die is behoorlijk diep.



Wel echt retrokantje (vanbinnen)

De ID. Polo zorgt op het eerste gezicht ook vanbinnen verder niet meteen voor grote verrassingen, of het zou misschien de echt wel keurige afwerking moeten zijn. Dat was bij de eerste ID-modellen van enkele jaren geleden toch wel even anders. Het wordt desgewenst echter ook plezant als je via de View-knop voor de looks van het natuurlijk digitale instrumentenbord en het infotainmentscherm voor de nostalgische varianten gaat. Je krijgt dan metertjes en andere visuals, waaronder zelfs een – wie kent dat nog? – cas-


POLO
WOB TV 36E



sette-speler, te zien die aan de allereerste Golf doen denken. Bij Renault beklagen ze zich mogelijk al dat ze daar voor hun elektrische en verder net wel heel hippe én retro-geïnspireerde 5 en 4 niet aan hebben gedacht…

Met echte knoppen

Ondanks die leuke knipoog naar vroegere Volkswagen-tijden is het infotainment natuurlijk wel heel modern, met Android Automotive OS als besturingssysteem lijkt het qua connectiviteit en ook snelheid en gebruiksgemak helemaal mee met de tijd. Er zijn voor enkele veel gebruikte functies tegelijk zowaar weer wat echte fysieke knoppen, ook in Wolfsburg hebben ze gelukkig ingezien dat je daar niet alleen kritische journalisten gelukkig mee maakt. Qua luxe gaat het natuurlijk van eerder sober in de Trend over wat meer snufjes in de Life tot haast premium in de Style, zo zal de ook Harman Kardon-audio (zonder cassettes!) muziekliefhebbers zeker blij maken.

Drie vermogens om uit te kiezen

In afwachting van de komst van de GTI-variant met 226 pk, is er voor de altijd door één motor en via de voorwielen aangedreven ID. Polo al keuze uit drie vermogens. Met 116 en 135 pk krijg je steeds de LFP-batterij met een eerder bescheiden (netto)capaciteit van 37 kWh mee naar huis, voor de dus voorlopige topversie met een flinke 211 pk is er standaard een NMC-accu van 52 kWh. De eerste laat snelladen tot maar 88 kW toe, voor de tweede is dat een toch wat handigere 105 kW. Met AC of dus wisselstroom kan het altijd tot 11 kW.

Correct verbruik

Qua rijbereik gaat het van een allesbehalve spectaculaire 323 kilometer voor het basismodel tot een goede 450 kilometer met de grootste batterij, dat zijn natuurlijk altijd WLTP-resultaten. Wij probeerden voorlopig alleen een model met de motor van 211 pk, daarvoor wordt een evengoed officieel gecombineerd verbruik van 13,4 kWh per 100 kilometer beloofd. Op ons testparcours in en vooral rond Wenen, met toch regelmatig een stevige stamp op het rechterpedaal, hadden we net iets minder dan 15 kWh nodig. Doe het wat rustiger aan en je krijgt dat verbruik inderdaad wel al eens onder de 14 kWh, dat mag zeker een keurig resultaat worden genoemd.

Rijdynamiek en comfort

Meer dan 160 km/u kan je met de ID. Polo zelfs op Duitse snelwegen niet halen, een tijd van 7,1 seconden voor de spurt van 0 naar 100 km/u maakt van de topversie hoe dan ook wel een vinnig autootje. Het voelt ook heel volwassen aan en schenkt je eigenlijk al na de eerste bochten voldoende vertrouwen, met op al eens wat slechtere (Oostenrijkse) wegen tegelijk zeker nog voldoende comfort. Met

+ PLUS

- Bekende looks
- Ruim en keurig afgewerkt interieur
- Efficiënte technologie
- Prettig rijgedrag
- Ruime keuzemogelijkheden

– MIN

- Te bekende (of te brave) looks?
- Komt nogal laat
- Stevige meerprijs voor grote(re) batterij







10,6 seconden voor het bekende 'nummertje' tot 100 zal de dan wel wat zuinigere basisversie met slechts 116 pk natuurlijk ook minder rijplezier verschaffen, maar die konden we dus (nog) niet proberen.

Stevig bochtenwerk

Het topmodel verschaft dat plezier in elk geval wel al. En dan moet de sportiever uitgedoste GTI-variant met ook een aangepast onderstel (en adaptieve dempers) en een elektronisch sperdifferentieel dus nog komen. Met het chassis van de auto zit het duidelijk helemaal goed, maar dat wisten we al van onze eerdere test met het Raval-halfbroertje van Cupra. Vooral als VZ van 226 pk en alle andere ook voor de ID. Polo GTI voorziene aanpassingen ontpopt die zich zelfs bij stevig bochtenwerk als een heuse (elektrische) hot hatch, dat zal voor de Volkswagen-variant dus zeker niet anders zijn.

DE ESSENTIE

De Volkswagen ID. Polo is eindelijk klaar voor verkoop, met al keuze uit motorvermogens van 116, 135 en 211 pk en heel binnenkort ook een GTI met 226 pk. Voor de minst krachtige motor is er een batterij van 37 kW, voor de strafste eentje van 52 kWh. Qua rijbereik gaat het van 323 tot iets meer dan 450 kilometer. De GTI krijgt natuurlijk een extra sportieve aankleding en uitrusting (en ook een aangepast onderstel) mee, voor de bravere modellen zijn er de uitvoeringen Trend, Life en Style. Het ruime interieur komt in vooral het laatste geval met behoorlijk wat luxe en het instrumentenbord en het infotainmentscherm zorgen desgewenst voor een retrosfeertje dat aan de allereerste Golf doet denken.

Wat moet het kosten?

In België begint het voor de ID. Polo met een prijskaartje van 24.990 euro, maar dan krijg je dus maar 116 pk, een batterij van 37 kWh en de nogal sobere Trend-aankleding en -uitrusting mee. Voor de andere en dus zeker aantrekkelijkere varianten lopen de prijzen meteen stevig op. Tot 30.590 euro als je 135 pk wil en zelfs tot (minstens) 35.690 euro voor de motor van 211 pk en de grotere batterij met dus ook het interessantere rijbereik. Bij de Europese concurrentie ben je voor vergelijkbaar gerief echter niet per se goedkoper af, tenzij je misschien al genoeg hebt aan een nog wat compactere Renault Twingo of ook (de nieuwe) Dacia Spring. Maar die zijn een maat kleiner, dus die vergelijking houdt niet echt steek.

Conclusie

We hebben lang en misschien ook wel iets te lang op de ID. Polo en dus ook zijn equivalenten bij Cupra en Skoda moeten wachten, Volkswagen betreedt het segment van de elektrische stadswagens immers met wat vertraging op diverse Europese en Aziatische concurrenten. Het doet dat nu echter wel met een sterk en vooral heel volwassen aanvoelend product, verpakt in een koetswerk dat voor de ene misschien iets té bekend en zelfs wat saai aandoet en voor de andere mogelijk net uitstraalt wat je van een degelijke EV mag verwachten. De keuze uit verschillende varianten maakt het verhaal extra interessant, maar voor de leukste exemplaren uit de catalogus zijn er haast onvermijdelijk ook wel stevige prijzen... **- AD**

JOBS IN AUTOMOTIVE.BE

We boost your career on wheels



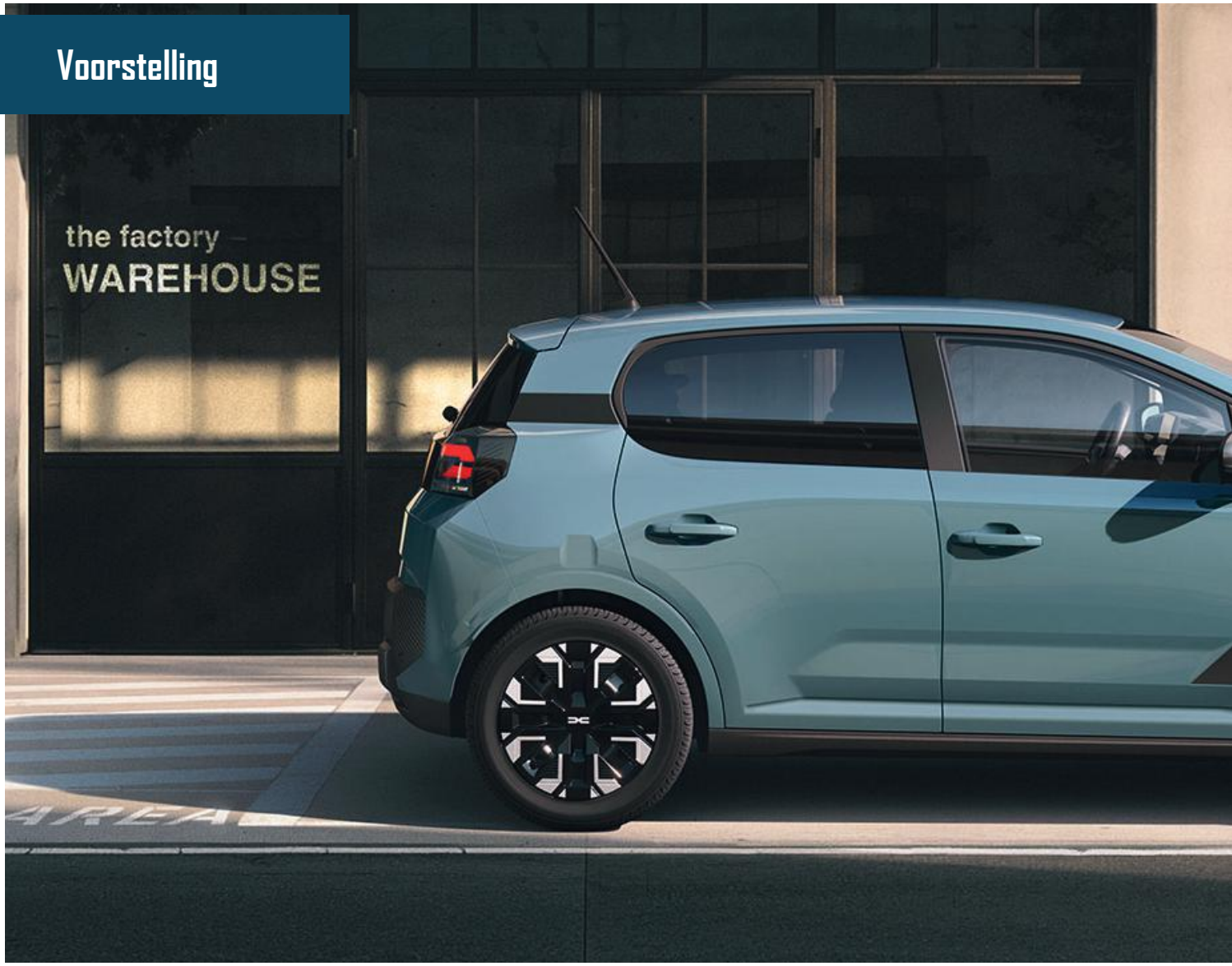
Plaats gratis je vacatures en krijg toegang tot onze CV database

Bereik gericht talent

Toegang tot onze CV database

Tot 3 gratis vacatures

Ontdek de mogelijkheden op
www.Jobs-In-Automotive.be



Nieuwe Dacia Spring krijgt flinke upgrade
Meer rijbereik, meer ruimte, en toch aantrekkelijk geprijsd

Vergeet alles wat je weet over de (uitgaande) Dacia Spring want zijn opvolger heeft niets meer te maken met het eerder goedkoop ogende model dat hij vervangt. De nieuwe Spring gaat resoluut voor een meer robuuste en volwassen aanpak.

Het is bijna onbegrijpelijk dat Dacia vasthoudt aan de Spring-naam want de nieuwkomer is dermate anders, dat we echt wel moeten spreken van een stijl- en trendbreuk. Aan de andere kant is de uitgaande budget-Spring in die mate succesvol geweest, dat je die naam ook niet zo maar overboord gooit. De nieuwe Spring komt nu tot volle wasdom, al betekent dat gelukkig niet dat ook zijn budget-aspect overboord wordt gegooid.

Altijd minder dan 20.000 euro

Laat ons maar meteen bij dat prijsaspect beginnen want dat blijft zelfs bij een elektrische Dacia toch van groot belang. De nieuwe Spring komt in twee uitrustingsniveaus (Expression en Journey) en die blijven beiden onder de psychologische grens van 20.000 euro. Daarmee is de nieuwe Spring trouwens gemiddeld 10% goedkoper dan de nieuwe (ook al elektrische) Renault Twingo, met wie hij zijn technische basis deelt.

Voor een Dacia Spring Expression zal je vermoedelijk 17.999 euro gaan betalen (te bevestigen vanaf oktober, maar Dacia wou absoluut onder de 18.000 grens blijven), en dan krijg je toch een auto die redelijk is uitgerust, ook al moet je dan niet rekenen op leuke







dingen zoals Apple Car Play of Android Auto, of een achterruitrijcamera. Die zaken zijn voorbehouden aan de Journey. Een manuele airco is gelukkig wel standaard. De duurste wordt dus de Journey en die krijgt wél alle leuke uitrustingen, en zal nog altijd minder dan 20.000 euro kosten.

Sober design

Het zal begrijpelijk niet de laatste keer zijn dat we de Renault Twingo in dit verhaal betrekken, maar qua design kunnen de twee modellen niet meer verschillend zijn. Waar de Twingo vrolijk, speels en bijna uitdagend is, kiest de Spring voor de meer sobere, zakelijke en robuuste aanpak. We durven zeggen dat de nieuwe Spring een aangename verschijning is, maar je echt bij de keel grijpen doet ie niet echt. Daarvoor is het design net iets te sober. Dat geldt trouwens ook voor het kleuraanbod, want de Spring wordt slechts aangeboden in 4 weinig inspirerende kleuren. Jammer, al wist de designbaas van Dacia ons wel te vertellen dat er binnen afzienbare tijd wel nieuwe kleuren aan het aanbod zullen worden toegevoegd.

Voldoende ruim

We zitten nog altijd in het kleinste A-segment, maar de nieuwe Spring is wel een volwaardige auto geworden. Met een lengte van 3,85 meter blijft hij compact, maar tegenover zijn voorganger is hij liefst 15 centimeter langer en 18 centimeter breder geworden. Door die groeispurt staat hij wel een stuk steviger op zijn wielen. Vooral de extra breedte moet binnenin voelbaar zijn en maakt van de Spring minder het smalle stadsautootje dat zijn voorganger soms was.

Toch blijft hij nadrukkelijk gemaakt voor de stad. Met een draaicirkel van amper 4,95 meter moet manoeuvreren in smalle straten of inrijden op een krappe parking kinderspel blijven. De bestuurdersstoel is voortaan bovendien zowel in de lengte als in de hoogte verstelbaar en ook het stuur kan je in hoogte én diepte regelen. Dat lijkt vanzelfsprekend, maar in dit prijssegment zijn het net zulke zaken die het verschil maken.

Ook het dashboard heeft een flinke stap vooruit gezet, al is het geen toonbeeld van grote inspiratie of creativiteit zoals in de Twingo. Voor de bestuurder staat een digitaal instrumentenpaneel van 7 inch, terwijl de betere uitvoeringen een centraal aanraakscherm van 10,1 inch krijgen. De afwerking is wel meer dan correct en degelijk en er zijn meer dan voldoende plekken om kleine spullen of je GSM kwijt te kunnen. De aircomodule is overgenomen van, jawel, de Twingo.







Een verrassend grote koffer

De grootste verrassing vinden we misschien wel achteraan. De Spring is 6 cm langer dan de Twingo, en daar profiteert vooral de koffer van. Die slikt 337 liter en dat is best veel voor een auto van amper 3,85 meter. Met de in twee gelijke delen neerklapbare achterbank groeit het laadvolume zelfs tot 1.283 liter. Die achterbank is helaas niet verschuifbaar zoals in de Twingo maar biedt eigenlijk verrassend veel plaats voor een auto uit het kleinste segment. De koffervloer bestaat dan weer uit twee uitneembare delen waarmee je de laadruimte ook verder kunt indelen. In het interieur en de koffer voorziet Dacia bovendien zijn bekende YouClip-bevestigingspunten waaraan onder meer een bekerhouder, lampje of opbergtasje kan worden vastgeklikt. Functionaliteit hoeft duidelijk niet duur te zijn.

Daar stopt het niet. Onder de motorkap kan optioneel nog een frunk(je) van 18 liter worden gemonteerd. Niet gigantisch, maar ruim genoeg om bijvoorbeeld de laadkabel uit de eigenlijke bagageruimte te houden. In dit geval is het wel jammer dat Dacia geen afdekplaatje voorziet voor alle zichtbare componenten onder de motorkap.

Eindelijk wat meer elektrische punch

De oude Spring kon je moeilijk van overdreven spierballengerol beschuldigen en ook zijn opvolger wordt uiteraard geen elektrische GTI. Toch is de vooruitgang aanzienlijk. Er komt één enkele versie met een elektromotor van 80 pk en 175 Nm koppel, die we – je raadt het al – reeds kennen uit de Twingo. Daarmee versnelt de Spring in 12,1 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt hij 130 km/u. Niet spectaculair, maar ruim voldoende voor een auto die voornamelijk in en rond de stad zal worden gebruikt.

Belangrijker is de batterij die hij ook uit de Twingo overneemt. Die heeft een LFP-samenstelling met een bruikbare capaciteit van 27,5 kWh. Daarmee haalt de Spring maximaal 250 kilometer volgens de WLTP-cyclus. Dat is geen cijfer waarmee je richting Zuid-Frankrijk wilt vertrekken, maar wel voldoende voor het gebruik waarvoor



deze auto bedoeld is. Bovendien weten we van de Twingo dat de opgegeven autonomie behoorlijk realistisch is.

Snelladen wordt een optie

Op laadvlak houdt Dacia het in de basis bewust eenvoudig. Standaard krijgt de Spring een 6,6 kW AC-lader en dat is voldoende om de stadswagen thuis aan je klassiek stopcontact bij te laden. In dat geval neemt het zo'n 6u om de accu op te laden. Aan een 7 kW-wallbox duurt laden van 15 naar 80 procent 2 uur en 55 minuten. Wie vaker langere afstanden aflegt (maar koop je dan wel een Spring?), kan beter het optionele snellaadpakket aanvinken. Daarmee stijgt het AC-laadvermogen naar 11 kW en krijgt de Spring ook een DC-aansluiting met maximaal 50 kW. Aan een snellader duurt 15 tot 80 procent dan 28 minuten. Dat pakket voegt bovendien V2L toe, waardoor de batterij van de auto ook externe elektrische apparaten van stroom kan voorzien.

Niet langer uit China

Er is ten slotte nog een belangrijk verschil met de Spring die we vandaag kennen. De nieuwe generatie wordt niet langer in China maar wel in het Sloveense Novo Mesto gebouwd en vermijdt daardoor ook de Europese invoerheffing. Dat verklaart meteen ook waarom de prijzen zo competitief kunnen worden gehouden. En hoewel een interessante prijsstelling nog altijd een belangrijk argument blijft voor Dacia-kopers, slaagt deze nieuwe Spring er wel in om hen nog met een pak andere zaken te verleiden. **- WM**



DE ESSENTIE

De nieuwe Dacia Spring maakt een enorme sprong vooruit. Hij wordt groter, ruimer en volwassener, met een verrassend bruikbare koffer van 337 liter en nog een behoorlijke binnenruimte. De 80 pk sterke elektromotor en 27,5 kWh LFP-batterij leveren tot 250 km WLTP-rijbereik, terwijl optioneel snelladen tot 50 kW mogelijk wordt. Toch blijft Dacia trouw aan zijn budgetfilosofie: zowel de Expression basisversie als de goed uitgeruste Journey blijven onder 20.000 euro. Vanaf nu wordt de Spring bovendien in Slovenië gebouwd. Hij is minder speels dan de Renault Twingo, maar praktischer en vooral bijzonder scherp geprijsd vanaf zo'n 18.000 euro.



David Durand, designbaas Dacia: “Met de nieuwe Spring willen we de prijs laag houden, maar tegelijk veel meer auto bieden”

Een Dacia koop je met het hoofd, maar dat betekent niet dat het hart helemaal niets te zeggen mag hebben. Misschien vat die gedachte wel het best samen hoe David Durand naar zijn job kijkt. Als designbaas van Dacia moet hij auto’s aantrekkelijk maken zonder daarbij het belangrijkste fundament van het merk uit het oog te verliezen: betaalbaarheid.

De nieuwe Dacia Spring deelt weliswaar zijn technische basis met de Renault Twingo, maar moest er tegelijk zo weinig mogelijk op lijken. Bovendien moest hij in amper 16 maanden worden ontwikkeld en onder de grens van 18.000 euro blijven. Dat betekent keuzes maken tot op het niveau van enkele tientallen centen per onderdeel.

We spraken met David Durand over die bijzondere evenwichtsoefening, over de verschillen tussen Spring en Twingo, over de toekomst van de Dacia-designtaal en over de vraag of een budgetauto ook emotioneel mag zijn.



De nieuwe Spring deelt zijn platform met de Renault Twingo. Legt dat als designer niet meteen heel wat beperkingen op?
Eigenlijk was ik net heel blij dat we die basis konden gebruiken. De eerste generatie Spring was een geweldige auto omdat hij veel mensen toegang heeft gegeven tot elektrisch rijden zonder dat ze daarvoor 50.000 euro moesten uitgeven. Rationeel klopte die auto, maar hij was ook vrij smal en miste naar mijn gevoel wat sérieux. Dat werd wel geaccepteerd omdat hij zo betaalbaar was. Met de nieuwe Spring willen we de prijs laag houden, maar tegelijk veel meer auto bieden. Ik heb er zelf voor gepleit om het EV Small-platform van Renault te gebruiken, hetzelfde platform waarop onder meer de Twingo staat. Daardoor konden we een bredere en robuustere auto maken die veel sterker als een Dacia aanvoelt.

Maar hoe voorkom je dan dat Spring en Twingo uiteindelijk twee versies van dezelfde auto worden?
Dat was vanaf het begin een belangrijk onderdeel van de opdracht. De Twingo heeft heel veel persoonlijkheid. Hij is rond, sympathiek, iconisch, bijna lachend en wordt aangeboden in opvallende kleuren. Dat past perfect bij Renault. Wij wilden iets anders. Dacia moet steviger en serieuzer overkomen. Dat zie je niet alleen in het design, maar ook in de functionaliteit. Wij hebben bijvoorbeeld bewust een kleine motorkap vooraan. Niet alleen omdat we die vorm mooi vinden, maar ook omdat er daardoor plaats ontstaat voor een kleine frunk waarin je bijvoorbeeld een vuile laadkabel kunt leggen. Achteraan hebben we de auto bovendien 60 millimeter langer gemaakt. Daardoor hoef je niet te kiezen tussen ruimte voor de passagiers achterin en een bruikbare koffer. Dat is typisch Dacia: praktisch, ruim en robuust. Een auto die degelijk gebouwd lijkt en de indruk geeft dat hij lang zal meegaan.

Zijn Spring en Twingo tegelijkertijd ontwikkeld?
Niet helemaal. Wij zijn er vlak na de Twingo aan begonnen. Toen wij startten, was die auto al beslist en zat hij in de industrialisatiefase. Daardoor konden we profiteren van wat het Twingo-team al geleerd had. Wij hebben de Spring vervolgens in een recordtijd van 16 maanden ontwikkeld. Er zijn natuurlijk onderdelen die beide auto's delen. Het is bijna een spelletje om ze te zoeken. De voorruit is bijvoorbeeld dezelfde, net zoals de zijruiten. Ook binnenin zijn er gemeenschappelijke componenten, zoals delen van de airconditioning en onderaan het dashboard. We hebben er bewust voor gekozen om vooral onderdelen te delen die niet erg zichtbaar zijn.

Dacia staat bekend om vereenvoudiging. Hoe werkt dat concreet wanneer je een auto als de Spring ontwerpt?
Bij Dacia beginnen we een project niet door te zeggen: we maken eerst een geweldige auto en daarna kijken we wel hoeveel hij kost. Het werkt precies andersom. Voor deze auto hadden we de maximumgrens van 20.000 euro. Vervolgens delen we de auto als het ware op in kleine stukjes: zoveel geld voor het platform, zoveel voor de batterij, enzovoort. Daarna blijft er een budget over voor design en producteigenschappen. Binnen die enveloppe moeten we voortdurend keuzes maken. Willen we bijvoorbeeld grotere wielen, dan moeten we dat elders compenseren.

Dus zelfs het design van een koplamp wordt bepaald door die rekensom?
Absoluut. Kijk bijvoorbeeld naar onze voor- en achterlichten. We gebruiken indirecte verlichting, waardoor we het daadwerkelijk verlichte oppervlak ongeveer kunnen halveren. Op één lamp lijkt dat misschien niet spectaculair, maar vermenigvuldig die besparing met vier hoeken van de auto en het begint snel op te lopen. Een koplamp is tegenwoordig erg duur. Geld dat we daar besparen, kunnen we ergens anders inzetten. Bijvoorbeeld voor het andere materiaal bovenop het dashboard, zodat we daar wat kleur en een meer rubberachtig gevoel kunnen creëren. We proberen geld uit te geven waar de klant het ziet of waar het hem daadwerkelijk iets oplevert. Dat is een heel Dacia-typische benadering.



De Twingo is speels en kleurrijk. De Spring krijgt bij zijn lancering maar vier kleuren. Is dat niet wat weinig?
Daar ben ik het eigenlijk mee eens. Maar ook dat heeft met die extreem korte ontwikkelingstijd van 16 maanden te maken. We moesten keuzes maken. Daarom starten we met vier kleuren: één lanceringskleur en drie meer klassieke tinten. Maar er zitten al evoluties in de pijplijn. Er komen later andere uitvoeringen en we zullen ook fellere kleuren kunnen introduceren. Voor de lancering konden we door die bijzonder strakke timing gewoon niet alles klaar krijgen.

De Spring heeft ook geen verschuifbare achterbank zoals de Twingo. Was dat een bewuste keuze?
Een verschuifbare achterbank is natuurlijk een sterk historisch kenmerk van de Twingo, maar zo'n systeem is ook zwaar en duur. Wij moesten met onze prijs onder die van de Twingo blijven en dus keuzes maken. Daarom hebben wij de auto liever 60 millimeter langer gemaakt. Zo hebben we voldoende plaats op de achterbank én een bruikbare koffer, zonder dat de gebruiker voortdurend moet kiezen tussen beide. Dat sluit ook beter aan bij de belofte van Dacia om ruime en praktische auto's te bouwen.

Het design van de Spring zal niet direct een polemiek creëren. Is het voor een designer niet leuker om iets controversieels te tekenen?
Dan kom je bij het verschil tussen design en styling. Bij Dacia proberen we design een functie te geven. Kijk naar de grote beschermingsdelen voor- en achteraan. Die zijn er niet alleen om de auto een bepaalde uitstraling te geven. In een stedelijke omgeving beschermen ze de auto ook. In Parijs kun je een auto perfect parkeren en toch weet je dat er na enkele weken waarschijnlijk iemand tegenaan heeft geschuurd. Wij willen ervoor zorgen dat de auto er ook bij intensief gebruik goed blijft uitzien. Daarom proberen we overbodige decoratie zo veel mogelijk weg te laten. Minder elementen betekent eenvoudiger, robuuster, minder kwetsbaar en goedkoper.

Dacia heeft de voorbije jaren een heel herkenbare designidentiteit opgebouwd. Hoe voorkom je dat je daarin te ver gaat of jezelf begint te herhalen?
Dat evenwicht zoeken we voortdurend. Het verschilt ook per segment. Iemand die een auto als de Bigster koopt, is gewend aan iets meer decoratie, mooiere materialen en bepaalde details. Je moet telkens de juiste balans vinden: het moet duidelijk een Dacia blijven, maar de klant moet ook het gevoel hebben dat hij alles krijgt wat hij nodig heeft. Tegelijk wil ik auto's ontwerpen die goed verouderen. Een flamboyant design kan enorm veel aandacht krijgen wanneer een auto wordt voorgesteld, maar iets dat heel sterk aan een bepaalde trend vasthangt, kan ook snel gedateerd raken. Kijk bijvoorbeeld naar de vorige generatie Duster. Als je die vandaag naast de nieuwste zet, ziet hij er nog altijd behoorlijk goed uit. Die eenvoud helpt een ontwerp langer mee te gaan.

We zien in de Spring wel elementen die doen denken aan het Hipster Concept. Is dat een voorbode van een nieuwe Dacia-designtaal die we ook op toekomstige modellen zullen zien?
Onze auto's zullen natuurlijk elementen met elkaar delen. Bepaalde

vormen, lijnen of details komen terug. Maar ik vertel mijn team vooral dat ik wil dat je van ver ziet dat iets een Dacia is, zonder dat alle modellen identiek worden. Het is zoals in een familie: iedereen heeft zijn eigen persoonlijkheid, maar toch zie je dat ze familie zijn. Daarom gebruiken we bijvoorbeeld niet overal exact dezelfde lichtsignatuur. Het gevaar zou zijn dat je één succesvol design neemt en dat vervolgens gewoon groter of kleiner maakt voor ieder segment. Dat wil ik niet. Elk nieuw model moet iets nieuws introduceren, een klein risico nemen en onze designtaal verder ontwikkelen.

Betekent dat dat Dacia in de toekomst ook weer rondere vormen zou kunnen gebruiken?

Zeker. Ik vertel mijn designers dat er duizend manieren zijn om robuustheid uit te drukken. Vandaag gebruiken we vrij geconstrueerde oppervlakken, bijna alsof het Lego-blokken zijn die in elkaar passen. Maar je kunt hetzelfde gevoel van stevigheid ook creëren met goed uitgewerkte rondingen en zachtere vormen. Het belangrijkste is dat ieder model bij de familie hoort, maar tegelijk iets nieuws toevoegt. Zo evolueert het design voortdurend. Ik wil vermijden dat we tien jaar lang hetzelfde blijven doen en dan plots tot de conclusie komen dat het niet meer werkt en alles in één keer moeten veranderen. Zo'n revolutie is veel riskanter dan een voortdurende evolutie.

Binnenin lijkt de Spring bewust eenvoudig. Hadden jullie daar graag meer gedaan als het budget groter was geweest?

We moeten inderdaad keuzes maken. Ik ben bijvoorbeeld blij dat we op het meest zichtbare gedeelte van het dashboard een ander materiaal konden gebruiken. We konden daar wat kleur toevoegen en een meer rubberachtige tactiliteit creëren. Dat kost niet enorm veel per onderdeel, al is de productiemal natuurlijk duurder. Daarnaast proberen we een deel van de personalisatie op te lossen met accessoires en ons YouClip-systeem. Wie meer dingen wil toevoegen, krijgt daar dus mogelijkheden voor.

Stel dat het management tijdens de ontwikkeling had gezegd dat er nog eens 500 euro uit de kostprijs moest. Waar begin je dan?

Vijfhonderd euro is enorm veel. Dan ga je werkelijk elk onderdeel opnieuw bekijken. Kunnen we van twee onderdelen één onderdeel maken? Dan heb je misschien maar één productiemal nodig en bespaar je enkele tientallen centen. Dat doen we overal. Hetzelfde geldt voor de bekleding van de stoelen. We hebben een bepaald budget. Als we een mooier en duurder materiaal gebruiken, doen we dat op de plek waar je het ziet. Op een minder zichtbare plaats kunnen we dan een goedkoper materiaal gebruiken. Het is voortdurend schipperen. Persoonlijk werk ik eigenlijk graag op die manier, omdat het doel heel duidelijk is. Een volledig blanco blad kan ook gevaarlijk zijn. Dan blijf je dingen toevoegen omdat je denkt dat je nog niet genoeg hebt gedaan. Uiteindelijk kun je daardoor volledig verliezen wat je oorspronkelijk wilde zeggen.

Is het dan extra bevredigend wanneer zo'n relatief eenvoudige Dacia uiteindelijk een succes wordt?

Absoluut. Je werkt met enorm veel beperkingen, maar wanneer mensen de auto vervolgens waarderen, is dat een fantastische beloning. Het zijn bovendien populaire auto's die je overal ziet. Ik vind het geweldig wanneer ik tijdens een etentje iemand ontmoet die een Duster heeft en zegt: 'Ik heb die auto al vijftien jaar, ik heb er alles mee gedaan en hij doet het nog altijd.' Dat is voor mij ontzettend waardevol.

Design is de voorbije tien à vijftien jaar veel belangrijker geworden voor Dacia. Is dat een van de verklaringen voor het succes van het merk?

Zeker. Als je terugdenkt aan de eerste Logan, stond design bepaald niet bovenaan de prioriteitenlijst. Maar we hebben het merk stap voor stap opgebouwd. Je kunt niet de ene dag een eerste Logan aanbieden en de volgende dag met een Bigster komen en verwachten dat iedereen je onmiddellijk volgt. Je bouwt ook vertrouwen op bij klanten. Dacia-rijders praten met elkaar en vertellen dat hun auto betrouwbaar is, dat ze nooit problemen hebben gehad en dat de restwaarde goed is. Zo groeit het idee dat een Dacia een goede deal is. Als je vervolgens van die rationele aankoop ook iets emotionelers kunt maken en iemand zegt: 'Ik vind het design van die nieuwe Dacia echt geweldig', dan helpt dat natuurlijk om de beslissing definitief te maken.

Is de Dacia-klant daardoor ook veranderd?

Volgens mij spreken we vandaag een veel breder publiek aan. Auto's worden steeds duurder terwijl de lonen niet in hetzelfde tempo stijgen. Bovendien zijn er mensen die zich best een duurdere auto kunnen veroorloven, maar simpelweg beslissen dat ze hun geld liever aan iets anders uitgeven.

Tot slot: enkele jaren geleden leek het alsof designers een elektrische auto er bewust elektrisch wilden laten uitzien. Is die periode voorbij?

Dat is een interessante vaststelling. Enkele jaren geleden werd gezegd dat elektrische aandrijving de architectuur van auto's volledig zou veranderen. De elektromotor is klein, de batterijen bieden andere mogelijkheden en dus zouden we auto's gaan ontwerpen die totaal anders waren. Maar die revolutie is eigenlijk nooit echt gekomen. Door de crash-eisen heb je vooraan nog altijd voldoende ruimte nodig om de energie van een botsing te absorberen. De batterijen liggen in de vloer, waardoor elektrische auto's eerder wat dikker en zwaarder worden en het net moeilijker is om ze heel slank te maken. Er zijn experimenten geweest met radicaal andere vormen, maar uiteindelijk blijkt het allemaal minder eenvoudig dan gedacht. Vandaag ontwerpen we daarom niet zozeer meer een elektrische auto. We ontwerpen gewoon een auto. Maar liefst een aantrekkelijke, zoals de Spring. **- WM**



Nieuwe Audi A2 e-tron is meest efficiënte Audi ooit

Sommige modelnamen kun je zonder enige vorm van belading na twintig jaar uit de kast halen. Andere dragen zoveel geschiedenis mee dat je maar beter goed weet wat je doet. De Audi A2 behoort zonder twijfel tot die tweede categorie. Toen de oorspronkelijke A2 in 1999 verscheen, was hij technisch absurd vooruitstrevend op verschillende vlakken. Een volledig aluminium koetswerk, een bijzonder aerodynamische vorm, een slim ruimteconcept en later zelfs een 1.2 TDI die met minder dan drie liter diesel per 100 kilometer genoegen nam.

Meer dan twintig jaar na het verdwijnen van die eerste generatie durft Audi de naam opnieuw te gebruiken. De Audi A2 e-tron moet opnieuw de compacte Audi worden die niet in de eerste plaats indruk probeert te maken met formaat of brute kracht, maar met efficiëntie, intelligent ruimtegebruik en techniek. Audi noemt hem zelfs de efficiëntste auto die het merk ooit heeft gebouwd: het officiële minimumverbruik bedraagt 12,8 kWh/100 km en de grootste actieradius loopt op tot 646 kilometer. Voor een compacte middenklasser zijn dat erg correcte waarden.

Van aluminium naar intelligente materiaalkeuze

De link met zijn voorganger gaat verder dan alleen de naam. De eerste A2 was een technisch huzarenstukje omdat Audi hem rond



het Audi Space Frame bouwde. Zijn koetswerk was volledig uit aluminium vervaardigd. De body, inclusief deuren en achterklep, woog amper ongeveer 153 kilogram, zowat 40 procent minder dan een vergelijkbare stalen constructie. De extreem zuinige A2 1.2 TDI woog uiteindelijk slechts 855 kilogram.

Audi haalt het aluminium Space Frame niet opnieuw uit de kast want dat zou vandaag niet noodzakelijk de slimste oplossing zijn. De nieuwe A2 e-tron gebruikt een moderne mix van materialen en Audi legt de nadruk vooral op circulariteit. Meer dan 300 onderdelen bevatten gerecycleerd staal, aluminium of kunststof en bij meer dan honderd onderdelen gaat het om materiaal dat na eerder gebruik opnieuw in de productieketen terechtkomt. Zelfs het dashboard werd ontwikkeld met een minder complexe materiaalcombinatie, zodat recyclage later eenvoudiger wordt.

Meteen als A2 herkenbaar

Ook visueel is de verwantschap met het origineel meteen duidelijk, en al zeker in profiel. De relatief hoge carrosserie, korte overhangen, lange wielbasis en karakteristieke daklijn roepen meteen herinneringen op aan de eerste generatie. Het nieuwe model heeft een wielbasis van 2,77 meter en het dak loopt naar achteren eerst zacht af, waarna een duidelijk gedefinieerde spoiler de luchtstroom netjes moet afbreken.

Het origineel was 3,83 meter lang, 1,67 meter breed en 1,55 meter hoog. De nieuwe generatie is met ongeveer 4,32 meter duidelijk langer en met ongeveer 1,79 meter ook breder, maar opvallend genoeg blijft de hoogte rond diezelfde 1,55 meter hangen. Daardoor is de nieuwe A2 veel groter dan zijn voorvader zonder dat de verhoudingen compleet veranderen. Audi zelf positioneert de nieuwe A2 trouwens tegenover modellen als de Volvo EX30, de Mini Countryman, maar puur visueel en afgaande op het ruimtelijk aspect, vinden wij 'm zelfs een mogelijk alternatief voor de grotere rivalen.

Audi heeft opnieuw veel aandacht besteed aan de luchtweerstand. De A2 e-tron haalt een Cw-waarde van 0,24. Daarvoor zijn onder meer de onderzijde grotendeels dichtgemaakt, worden actieve luchtinlaten gebruikt en zijn zelfs de openingen tussen banden en wielkasten aerodynamisch geoptimaliseerd. Speciale aero-wielen maken het pakket compleet. En ook daar duikt de geest van de oude A2 weer op. De A2 1.2 TDI uit 2001 haalde destijds al een Cw van 0,25. Een kwart eeuw later doet zijn elektrische opvolger daar dus nog een honderdste af.

Achteraan zit wel een designkenmerk waarvan we benieuwd zijn hoe het in de praktijk uitpakt. De bijzondere achterruit en de manier waarop de achterzijde aerodynamisch werd uitgewerkt, zien er interessant uit, maar lijken het rechtstreekse zicht naar achteren niet bepaald royaal te maken. Bovendien zit er een doorlopende zwarte balk in de achterruit, die het zicht kan verstoren. Die check was bij de statische presentatie niet makkelijk, maar zetten we alvast op ons lijstje wanneer we de A2 e-tron voor het eerst daadwerkelijk mogen testen.

Vleugeltjes op de deuren

Een ander detail waar we voorlopig minder enthousiast over zijn, zijn de vleugelvormige elektrische deurgrepen. Audi spreekt over wing-shaped handles met haptische sensoren: een lichte trekbeweging volstaat om de deur te openen en een druk op het sensorvlak vergrendelt de auto. Zelfs wanneer de gewone 12V-voorziening uitvalt, moet een afzonderlijke energiereserve ervoor zorgen dat de deur nog geopend kan worden. Technisch zou het dus moeten kloppen, en estethisch zijn ze zeker mooi, maar praktisch zijn we minder overtuigd. Dergelijke 'winglet'-grepen zien we tegenwoordig ook op andere nieuwe elektrische auto's, zoals de Volvo EX60, maar wij zijn voorlopig geen grote fan. Ze missen naar ons gevoel het gebruiksgemak van een klassieke deurgreep. Maar misschien moeten we er gewoon aan wennen.

Achterwielaandrijving en keuze uit drie batterijen

Onderhuids heeft Audi duidelijk veel moeite gedaan om de A2 e-tron naar een hoog niveau te tillen. De basisarchitectuur is achterwielaangedreven. Er komen vier vermogensversies. De instapper levert









170 pk en 350 Nm, gevolgd door een 190 pk-versie, eveneens met 350 Nm. Daarboven staat een 231 pk sterke A2, terwijl de topversie 326 pk en 545 Nm krijgt. Voor een auto die efficiëntie als belangrijkste bestaansreden heeft, lijkt 326 pk misschien een tikje overdreven. Maar Audi blijft Audi, en kennelijk moet ook de A2-koper die dat wil ruim voldoende reserves onder het stroompedaal krijgen.

En dan de batterijstrategie, en die is gebaseerd op een 400 volt architectuur. Er zijn drie batterij-configuraties met bruto 52, 61 of 84 kWh. De twee kleinste accu's gebruiken LFP-cellen en een cell-to-pack-constructie. Dat laatste betekent dat de cellen rechtstreeks in de batterijbehuizing worden geïntegreerd, waardoor minder ruimte verloren gaat aan afzonderlijke modules. De 84 kWh-batterij gebruikt daarentegen NMC-chemie. De 170 pk-instapper combineert zijn 52 kWh-batterij met maximaal 423 kilometer WLTP-bereik. De 190 pk-versie met 61 kWh haalt 515 kilometer. De 231 pk-versie met de grote batterij spant de kroon met maximaal 646 kilometer, terwijl de krachtigste 326 pk-uitvoering maximaal 630 kilometer haalt. Dat zijn heel alvast interessante cijfers voor een relatief compacte elektrische auto.

Niet de snelste lader, wel efficiënt

Op laadvlak probeert Audi niet mee te doen aan de huidige wedstrijd om wie met het grootste getal kan uitpakken, en dat is in deze categorie wellicht ook niet nodig. De twee kleine batterijen halen respectievelijk 100 en 105 kW DC aan de snellader, terwijl de grote 84 kWh-batterij maximaal 183 kW aankan. Dat zijn waarden die bescheiden blijven maar wel marktconform. En vooral de curve is belangrijk in dit verhaal: van 10 naar 80 procent vraagt volgens Audi 24 minuten met de kleinste batterij, 26 minuten met de middelste en 29 minuten met de 84 kWh-accu. Meer dan correct dus voor dit segment. Het is alles in beschouwing genomen wel duidelijk waar Audi met deze A2 naartoe wil. In plaats van een gigantische batterij en extreem laadvermogen te gebruiken om een hoog praktisch reisbereik te realiseren, probeert het merk vooral minder elektriciteit te verbruiken.

En het interessante is dat de eerste praktijktesten aangeven dat dit geen zuiver theoretisch verhaal is. Tijdens een testrit met een prototype over ongeveer 250 kilometer, met verschillende wegtypes, werd een gemiddeld verbruik van 12,7 kWh/100 km genoteerd. Dat maakt ons wel erg nieuwsgierig naar een echte praktijktest. De A2 ondersteunt bovendien vier niveaus van regeneratief remmen. Via paddles aan het stuur kun je drie standen selecteren en in B-modus is volwaardig one-pedal driving tot stilstand mogelijk. Daarbovenop komt bidirectioneel laden. Via V2L kan de batterij bijvoorbeeld elektrische apparaten of een e-bike voeden. V2H maakt het in bepaalde markten zelfs mogelijk de auto als thuisbatterij te gebruiken.

Veel ruimte

De A2-filosofie draait natuurlijk niet alleen om efficiëntie. De oorspronkelijke auto was vooral bijzonder omdat hij opvallend veel binnenruimte uit een piepkleine buitenmaat wist te halen. Ook dat idee probeert Audi opnieuw toe te passen. De lange wielbasis en elektrische architectuur creëren veel binnenruimte en het interieur krijgt slimme opbergoplossingen. Een aardig detail is het



Fidlock-systeem: magnetisch-mechanische bevestigingspunten waarop bijvoorbeeld bekerhouders, tassen of een laadkabeltas kunnen worden vastgeklikt. Audi voorziet standaard drie bevestigingspunten op de middenconsole en optioneel nog eens drie in de koffer. De bagageruimte meet 396 liter en groeit met de achterbank neergeklapt tot 1.336 liter. Sommige uitvoeringen krijgen bovendien een kleine frunk van 13 liter.

Die binnenruimte is bij onze eerste statische kennismaking absoluut aanwezig. De auto voelt breed, lang en luchtig aan, en ook achterin is er meer dan voldoende ruimte voor knieën en benen. Ook de hoofdruimte valt goed mee voor personen met een gemiddelde lengte. Langere medemensen zullen door de aflopende daklijn wel sneller met hun kruin tegen het dak schuren.

En dan de boordplank: die ziet er verzorgd, modern en onmiskenbaar Audi uit en we zagen ook kwalitatieve materialen en stofjes. Je krijgt standaard het bekende panoramische schermconcept met een 11,9-inch Audi virtual cockpit plus en een 12,8-inch gebogen centraal aanraakscherm. Een augmented-reality head-updisplay staat op de optielijst. Heel netjes en Duits-degelijk allemaal, alleen hadden we graag wat meer lef gezien. De A2 grijpt voor de buitenkant terug naar een van de meest eigenzinnige Audi's uit de recente geschiedenis maar dan in een vernieuwend jasje. Dan voelt het interieur bijna iets té herkenbaar aan. Een beetje meer creativiteit, kleur of frivoliteit had deze A2 een sterker eigen karakter kunnen geven. Er zijn gelukkig pogingen om het geheel wat losser te maken. De zogenaamde Softwrap loopt als een met stof beklede zone van het dashboard door in de deuren, er zijn gerecycleerde polyester materialen en met het uitgebreide sfeerverlichtingspakket kun je uit dertig kleuren kiezen. Maar wat ons betreft had Audi gerust nog een stap verder mogen gaan.

Goedkoop is anders, maar…

En dan de prijs. De A2 e-tron start in België aan 38.450 euro. De tweede versie begint bij 42.950 euro of 48.550 euro met de grote batterij. De topversie kost 51.350 euro. Een medium spec met grote batterij en enkele leuke opties wisselt dus vermoedelijk voor zo'n 50 à 55.000 euro van eigenaar. Daarmee mogen we stellen dat de nieuwe A2 duidelijk duurder is dan een doorsnee compacte EV, maar het is tegelijk een behoorlijk toegankelijke manier om premium elektrisch Audi te rijden. Audi wil ons ook duidelijk maken dat deze A2 perfect kan dienen voor zowel gezinnen (als enige auto) of voor professionele rijders. Dankzij zijn zuinige aandrijflijn en functioneel karakter is hij met andere woorden multi-inzetbaar, én kan je hem wellicht overwegen als mogelijk alternatief voor ietwat grotere premiums, om de BMW iX1 niet bij naam te noemen. Dat werpt een ander licht op de prijs.

Of hij uiteindelijk net zo bijzonder wordt als zijn voorganger, weten we pas wanneer we ermee hebben gereden. We willen ontdekken of dat lage energieverbruik overeind blijft in het dagelijkse verkeer, hoe comfortabel de A2 is, hoe ruim hij werkelijk aanvoelt en inderdaad: hoeveel je door die bijzondere achterruit ziet. Maar na onze eerste kennismaking zien we absoluut het potentieel van het model. Wordt vervolgd… **- WM**


ACROSS
B 2 KBW 643

Suzuki Across

De stille kracht van een Japanse PHEV

De nieuwe Across blijft trouw aan een bekend Suzuki-recept: een grote plug-inhybride SUV, vierwielaandrijving en een aanpak die meer inzet op veelzijdigheid dan op trends.Toch verandert er onderhuids behoorlijk wat. Een grotere batterij, sneller laden en een gemoderniseerd interieur maken de Across actueler, zonder het karakter van het model fundamenteel te veranderen.

Dat de Suzuki Across technisch nauw verwant is aan de Toyota RAV4, is uiteraard geen geheim en dat was ook al het geval met het uitgaande model. Het is het resultaat van de samenwerking tussen beide Japanse constructeurs, waarbij Suzuki niet krampachtig probeert om van de Across een compleet andere auto te maken. Dankzij zijn standaard vierwielaandrijving past hij bovendien prima binnen Suzuki's lange traditie van 4×4-modellen. Deze nieuwe generatie voegt daar vooral een erg complete uitrusting aan toe.

Evolutie zonder revolutie

Het silhouet verandert, maar de algemene proporties blijven herkenbaar. Met een lengte van 4,62 meter blijft de Across een behoorlijk forse SUV. Vooraan krijgt hij een hoger geplaatste zwarte grille en een design dat wat doet denken aan de kop van een hamerhaai. Geprononceerde wielkasten en donkergrijze 18-duimsvelgen geven hem een robuustere uitstraling, terwijl zowel de LED-koplampen als de achterlichten opnieuw werden getekend.

Binnenin zijn de veranderingen groter. Het dashboard ligt 40 mm lager, waardoor het zicht naar voor verbetert. Schermen, versnellingspook en de belangrijkste bedieningsorganen zijn gegroepeerd in functionele zones. Voor de bestuurder staat een digitaal instrumentenpaneel van 12,3 duim, aangevuld met een head-up display. Centraal staat een scherm van 12,9 duim voor infotainment en een deel van de voertuigfuncties. Het panoramische schuif- en kanteldak brengt extra licht binnen. De sfeer blijft eerder sober en hier en daar treffen we harde kunststoffen aan, zonder dat die het algemene kwaliteitsgevoel echt onderuit halen.

4×4 zit in het DNA

Met een bodemvrijheid van 187 mm en standaard E-Four-vierwielaandrijving blijft de Across trouw aan een van Suzuki's specialiteiten. Het is geen hardcore terreinwagen, maar hij behoudt wel de nodige veelzijdigheid wanneer de omstandigheden moeilijker worden. Het systeem verdeelt het koppel automatisch over de voor- en achteras naargelang de rijomstandigheden. Naast Normal, Eco en Sport zijn er ook Trail- en Snow-modi. De elektronica helpt niet alleen op gladde ondergrond, maar grijpt ook in om onder- of overstuur te corrigeren. In normale omstandigheden blijft de vooras wel het grootste deel van het werk verrichten.

Ruimte als troef

Aan boord valt vooral op hoe gemakkelijk de Across zich laat bedienen. Een goede rijpositie is snel gevonden en de voorstoelen bieden een aangename ondersteuning. Het zicht rondom is goed en ondanks de verdere digitalisering blijft de bediening van schermen en functies behoorlijk intuïtief.



Ook qua ruimte scoort de Suzuki goede punten. De achterste passagiers zitten comfortabel en de achterbank kan worden versteld of vrijwel vlak worden neergeklapt. De koffer biedt 466 liter onder de bagageafdekking en 672 liter wanneer die wordt verwijderd. Met de achterbank neergeklapt groeit het laadvolume tot een indrukwekkende 1.647 liter. Verder zijn er vijf USB-C-aansluitingen, draadloos laden voor smartphones, elektrisch verstelbare en verwarmde voorstoelen en een verwarmd stuur.

PHEV maakt grote sprong

De belangrijkste vooruitgang zit onderhuids want de plug-inhybride aandrijflijn werd grondig herzien. Centraal daarin staat de eAxle waarin de generator, voorste elektromotor, e-CVT en een deel van de vermogenselektronica compacter werden geïntegreerd. Dat moet energieverliezen beperken en de efficiëntie verhogen.

De lithium-ionbatterij heeft voortaan een capaciteit van 22,7 kWh en levert een elektrisch rijbereik tot 129 kilometer volgens WLTP. Daardoor kunnen heel wat dagelijkse verplaatsingen volledig elektrisch gebeuren, op voorwaarde natuurlijk dat je de batterij consequent oplaadt.

Ook dat laden gaat een stuk sneller. De Across kan voortaan met 11 kW wisselstroom laden, tegenover 7 kW voordien. Van 10 naar 100 procent duurt ongeveer 2,5 uur. Nieuw is bovendien de CCS-aansluiting voor snelladen met gelijkstroom. Met maximaal 50 kW duurt een laadbeurt van 10 naar 80 procent ongeveer 28 minuten. Laadmomenten kunnen worden geprogrammeerd en ook een maximale laadlimiet kan worden ingesteld.

309 pk, maar vooral soepel

De 2,5-liter viercilinder benzinemotor werkt samen met twee elektromotoren, één vooraan en één achteraan. Het systeemvermogen bedraagt 309 pk en de sprint van 0 naar 100 km/u duurt 5,8 seconden. Die cijfers doen een sportief karakter vermoeden, maar daar is het de Across niet om te doen. Er is meer dan voldoende vermogen en ook bij stevig accelereren zijn er flinke reserves, terwijl de tractie uitstekend onder controle blijft. De e-CVT doet zijn werk behoorlijk, zelfs wanneer stevig wordt doorgetrokken. Ook de overgang tussen elektrisch rijden en het inschakelen van de benzinemotor verloopt bijzonder soepel.

De bestuurder kan ervoor kiezen om de verbrandingsmotor nadrukkelijker in te schakelen, volledig elektrisch te rijden of het systeem zelf te laten bepalen welke energiebron het meest geschikt









is. De viercilinder laat zich bij stevige belasting wel horen, maar stoort zelden. Ook de besturing en het weggedrag volgen dezelfde filosofie. De reacties zijn voorspelbaar en voldoende precies om de grote Across zonder veel moeite te dirigeren. Speels wordt hij nooit, maar vertrouwen geeft hij wel snel. Het verbruik bleef tijdens onze gemengde testrit bovendien behoorlijk binnen de perken: de boordcomputer noteerde 5,5 l/100 km. Knap !

De rijhulpsystemen zijn talrijk en over het algemeen goed geïntegreerd. De adaptieve cruisecontrol kan zelfs rekening houden met het gedrag van twee voertuigen verderop om vertragingen vroeger te anticiperen. Minder enthousiast waren we over de camera die de aandacht van de bestuurder bewaakt. Die kan soms behoorlijk nadrukkelijk tussenbeide komen, al is de gevoeligheid instelbaar en blijven de geluidssignalen relatief discreet.

Waarom kiezen voor deze Japanner?

De Across deelt veel met zijn Toyota-neef, maar Suzuki probeert het verschil vooral met enkele gerichte argumenten te maken. Om te beginnen is er de prijs. Er is één uitvoering verkrijgbaar voor 61.999 euro, waarmee de Across bij vergelijkbare uitrusting iets goedkoper is dan de RAV4. Bovendien is onder meer het panoramische schuifdak standaard, wat toch een toegevoegde waarde is.

+ PLUS

- Groter elektrisch rijbereik
- 11 kW AC-laden en 50 kW snelladen
- Veel binnenruimte en comfort
- Standaard vierwielaandrijving
- Garantiepakket

– MIN

- Enkele harde kunststoffen
- Opdringerige waakzaamheidsassistent
- Interessante maar hoge prijs



DE ESSENTIE

De nieuwe Suzuki Across blijft nauw verwant aan de Toyota RAV4, maar zet technisch een flinke stap vooruit. De 22,7 kWh-batterij levert tot 129 km elektrisch WLTP-rijbereik, terwijl laden voortaan kan met 11 kW AC en zelfs 50 kW DC. De plug-inhybride aandrijflijn levert 309 pk, standaard E-Four-vierwielaandrijving en een sprint naar 100 km/u in 5,8 seconden. Toch draait de Across vooral om comfort, ruimte en gebruiksgemak. Met een prijs van 61.999 euro is hij niet goedkoop, maar de complete uitrusting en garantie tot 10 jaar of 200.000 km maken veel goed.

Ook de garantie is een sterk argument: tot 10 jaar of 200.000 kilometer, met levenslange bijstand, op voorwaarde dat de voorgeschreven onderhoudsbeurten binnen het officiële netwerk worden uitgevoerd. Daarmee zit Suzuki voortaan op hetzelfde garantieniveau als Toyota. Ten slotte is er het netwerk, met 82 verkooppunten in België en Luxemburg en een sterke aanwezigheid van familiale concessiehouders.

De Suzuki Across probeert dus niet koste wat het kost anders te zijn dan zijn Toyota-neef. In plaats daarvan kiest Suzuki voor een rationeel totaalpakket met enkele goed gekozen troeven. Misschien niet de meest exotische aanpak, maar wel eentje die overtuigt. **- SP**



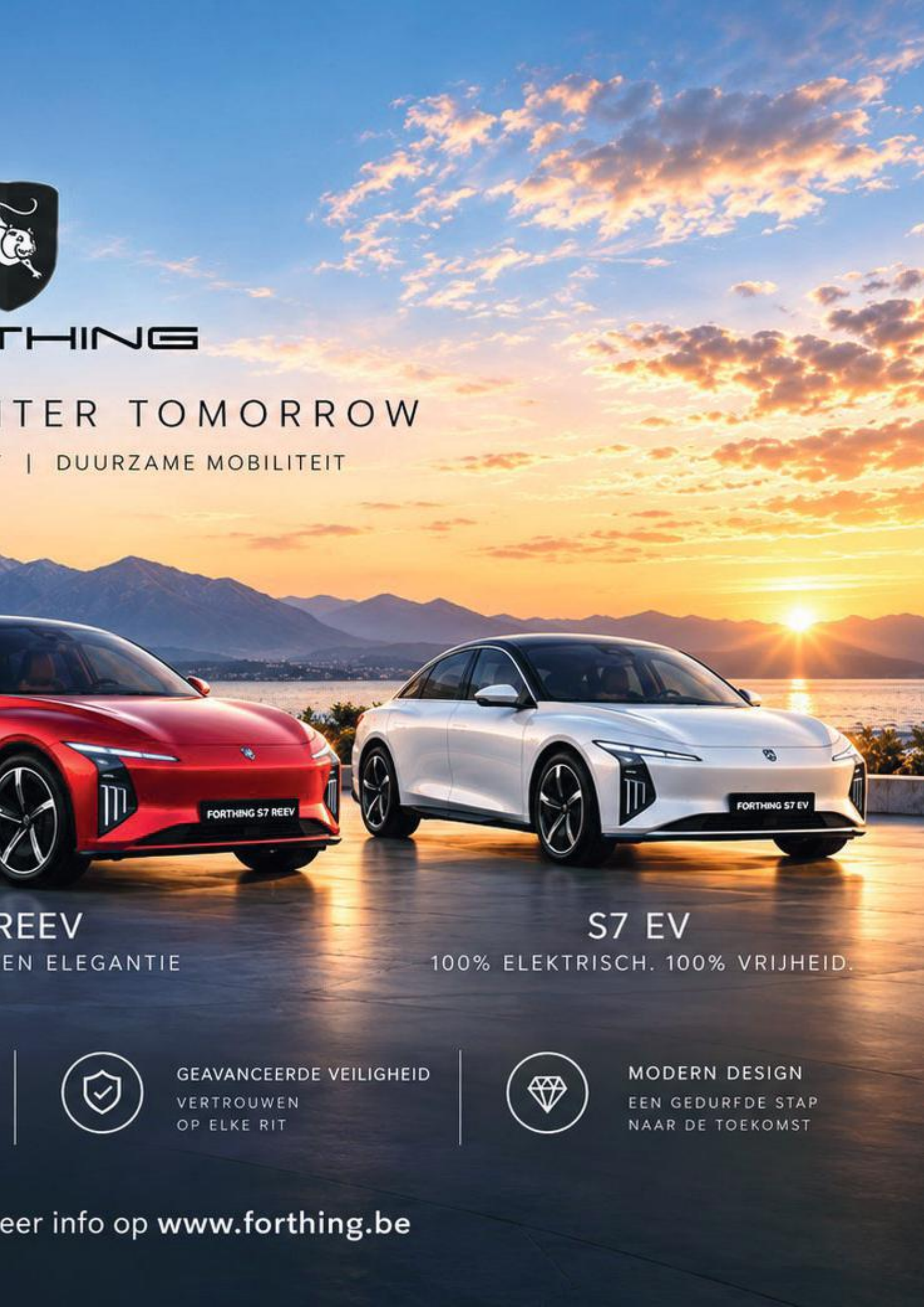
SUZUKI connect www.suzuki.be

S-Cross : CO_2 : 121 - 141 g/km Verbruik : 4,6 - 7,3l/100km (WLTP) Across : CO_2 : 32 - 33 g/km Verbruik : 1,4 - 1,5 l/100 km (WLTP) e VITARA : CO_2 : 0g/Km Verbruik : 14,8 - 16,5 kWh/100km (WLTP)
Vitara : CO_2 : 119 - 139 g/km Verbruik : 4,4 - 7,2l/100km (WLTP) Swift : CO_2 : 98 - 106 g/km Verbruik : 4,4 - 4,9l/100km (WLTP)

Geef voorrang aan veiligheid.

*Foto niet bindend. Afgebeeld model met opties en accessoires. Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.suzuki.be. Suzuki Belgium behoudt zich het recht voor om zonder voorafgaande kennisgeving wijzigingen aan te brengen in specificaties, kleuren en materialen. WLTP: Neem contact op met uw verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. V.U: Suzuki Belgium nv I Bedrijvenlaan 4, 2800 Mechelen - Tel. : +32 (0)3 450 05 00 - www.suzuki.be


FORT
DRIVE A BRIGH
INNOVATIE | COMFORT
FRIDAY REEV
FRIDAY REEV
RUIMTE VOOR ELKE DAG
S7
EFFICIËNTIE
NIEUWE ENERGIE
MINDER EMISSIES
VOOR EEN HELDERE TOEKOMST
RUIM EN COMFORTABEL
MEER RUIMTE
VOOR WAT ECHT TELT
Vind uw lokale verdeler en m


THING
TER TOMORROW
| DUURZAME MOBILITEIT
FORTHING S7 REEV
FORTHING S7 EV
REEV
EN ELEGANTIE
S7 EV
100% ELEKTRISCH. 100% VRIJHEID.
GEAVANCEERDE VEILIGHEID
VERTROUWEN
OP ELKE RIT
MODERN DESIGN
EEN GEDURFDE STAP
NAAR DE TOEKOMST
eer info op www.forthing.be

Test

Jaecoo 7 SHS-P

Meer dan een Chinese budget-SUV





Bij een eerste korte kennismaking wist de Jaecoo 7 ons al te verrassen met zijn uitrusting, zijn krachtige plug-inhybride aandrijving en zijn verzorgde interieur. Na een langere testperiode kan de balans nauwkeuriger worden opgemaakt. De Jaecoo 7 SHS-P probeert niet zozeer de sportiefste of meest verfijnde SUV van zijn klasse te zijn, maar wil vooral veel auto, technologie en elektrisch rijbereik voor zijn geld bieden.

Een jaar geleden was het nog zaak om uit te leggen waar alweer dat nieuwe Chinese logo vandaan kwam. Ondertussen is de vraag "Wie of wat is Jaecoo?" wel enigszins beantwoord, en kunnen we wat dieper ingaan op deze 4,5 meter lange SUV die echter door zijn hoekige carrosserie, zijn grote verticale grille en zijn brede schouders een stuk imposanter toont.

Je zou hem op het eerste gezicht zelfs een zekere terreinwagenambitie toedichten. En afgaand op het uiterlijk heb je trouwens niet heel veel fantasie nodig om aan een zekere Britse specialist ter zake te denken. Alleen is de Jaecoo 7 in ons land (vooralsnog?) niet te krijgen met vierwielaandrijving. Belgische klanten moeten zich dus tevredenstellen met de voorwielaangedreven variant…

Eén enkele versie

Ter herinnering: het zogeheten Super Hybrid System (of kortweg SHS) van de Jaecoo 7 combineert een drukgevoede, 143 pk sterke benzinemotor van 1,5 liter met een opvallend krachtige elektromotor van 204 pk, en uiteraard een specifieke transmissie die de samenwerking van beide krachtbronnen in goede banen moet leiden.



"De Jaecoo 7 appreciëert veel meer een soepele rijstijl.



Het gecumuleerde vermogen en koppel bedraagt een mooie 347 pk en 525 Nm. De bestuurder kan via (fysieke) knoppen op de middenconsole kiezen tussen de rijmodi EV (volledig elektrisch) of HEV (hybride, waarbij de auto grotendeels zelf kiest zelf welke energiestroom op welk moment het interessantst is).

De batterij is een LFP-exemplaar van 18,3 kWh. Volgens de homologatiegegevens levert die een elektrische actieradius van maximaal 90 kilometer op. De combinatie met de benzinemotor en de 60 liter grote brandstoftank moet (volgens de constructeur) een totale theoretische actieradius van ongeveer 1.200 kilometer mogelijk maken. Maar, ervan uitgaand dat een PHEV vooral interessant is wanneer je zoveel mogelijk op batterijkracht kunt rijden, is het elektrische rijbereik natuurlijk belangrijker dan het spectaculaire totaalcijfer (dat ons in de praktijk trouwens niet zo heel erg realistisch lijkt).

Snellaadmogelijkheid

Op wisselstroom kan de Jaecoo 7 maximaal 6,6 kW verteren, maar interessanter is dat hij ook DC-snelladen ondersteunt, tot 40 kW. Dat klinkt weinig indrukwekkend naast elektrische auto's die tegenwoordig 150, 200 of zelfs meer dan 250 kW aankunnen, maar er zijn genoeg PHEV's die niet eens een snellaadmogelijkheid bieden. DC-laden geeft de Jaecoo-rijder dus een extra mogelijkheid om onderweg opnieuw elektrische kilometers te verzamelen.

Of je tijdens een lange snelwegrit daadwerkelijk een laadstop gaat inlassen voor een batterij van ongeveer 18 kWh, is natuurlijk een andere vraag. Met benzine in de tank hoeft dat immers niet. Maar de mogelijkheid is er dus wel. Merk echter op dat standaard enkel een laadkabel voor een gewoon stopcontact wordt meegeleverd – of dat was toch in ieder geval zo voor de testauto die we meekregen.

Variabel verbruik

Hoeveel je in de praktijk verbruikt wordt zoals altijd bij PHEV's in grote mate bepaald door je laadgedrag. Vertrek je iedere ochtend met een volle batterij en blijf je hoofdzakelijk binnen het elektrische rijbereik, dan kan het benzineverbruik bijzonder laag uitvallen, wat uiteraard de hele bestaansreden van een plug-inhybride is. Rij je honderden kilometers snelweg met een lege batterij, dan verandert het plaatje uiteraard. Tijdens deze langere test konden we met een volle batterij net geen 70 kilometer volledig elektrisch afleggen vooraleer de benzinemotor moest worden wakkergeschud.

Iets dat trouwens erg discreet gebeurde want een van de troeven van de Jaecoo 7 is de stilte in het interieur, of je nu op batterijkracht of op brandstof rijdt. Rij je echter verder zonder de auto aan de laadkabel te hangen, dan kan het verbruik op de snelweg oplopen tot 9,6 l/100 km. Maar zoals gezegd is het benzineverbruik net als bij andere plug-inhybrides à la carte.

Liever een soepele rijstijl

Ondanks het gecumuleerde vermogen van 347 pk is de Jaecoo 7 geen sportieve auto. Om te beginnen is het stuur daarvoor niet scherp genoeg en raakt bij een zwaardere voet de voortrein weleens overmand door het overvloedige koppel, wat wellicht ook te maken heeft met de Kumho-banden onder ons testexemplaar die zelfs op droog wegdek onvoldoende trekkracht bieden. Met een tijd van 8,5 seconden sprint de Jaecoo 7 op papier ook minder snel van



0 naar 100 km/u dan zijn vermogenscijfers zouden kunnen doen vermoeden. In de praktijk is hij echter meer dan vlot genoeg. Ga je op een bochtig parcours met het mes tussen de tanden rijden, dan volgt de Jaecoo 7 wel netjes het opgelegde traject, maar geeft hij door het overhellen van zijn koetswerk subtiel aan dat het wel welletjes is. Nochtans is een zekere speelsheid hem niet vreemd, want wanneer je bijvoorbeeld op een rotonde je voet van het gaspedaal haalt, hapt de neus gretig naar binnen.

Onder de verschillende rijmodi is er trouwens wel een Sport-stand, maar die is weinig geschikt voor dagelijkse ritten, want het gaspedaal is dan te gevoelig. Overigens kan, via het centrale scherm, ook de gevoeligheid van het rempedaal worden ingesteld ('laag' of 'hoog'), maar in de praktijk voelden we weinig verschil.

Kortom, de Jaecoo 7 appreciëert veel meer een vlotte maar soepele rijstijl. Waarbij hij dan wel een bijzonder acceptabel rijcomfort kan voorleggen. Het wegcontact is niet zijdezacht, maar ook zeker niet stug; we zouden het eerder omschrijven als 'kordaat'. Een groot pluspunt is dat de auto geen last heeft van het rugzakeffect waar veel PHEV's mee kampen als gevolg van het gewicht van de batterij. De achtertrein weet dus bijvoorbeeld verkeersdrempels goed te verteren.

Niet intrusief

Nog een positief punt tijdens het rijden is dat de rijhulpsystemen veel minder intrusief of opdringerig zijn dan bij andere auto's van Chinese (of Koreaanse…) origine. De functie Lane Departure Prevention, die je er via input in het stuur toe moet aanzetten om in het midden van je rijstrook te blijven, leek ons zelfs aangenaam subtiel. Ook de aandachtsmonitor en de snelheidswaarschuwing vonden we niet overdreven irritant. Die laatste uitschakelen vergt wel enkele handelingen via het 14,8 duim grote scherm.

Aan de opbouw van dat scherm is het trouwens even wennen, maar het systeem is tenminste niet overladen met eindeloos veel overbodige functies. Tenzij misschien de in het thuisland wel erg populaire karaokefunctie… Wel kwamen we in de infotainmentmenu's enkele Duitse termen tegen, terwijl de systeemtaal uiteraard wel degelijk stond ingesteld op Nederlands. Een schoonheidsfoutje, en niets dat een kleine software-update niet kan verhelpen.

Onderaan op het centrale scherm is er een balkje om rechtstreeks naar het airco- of radiomenu te gaan en op de middenconsole, voor de bekerhouders, zijn er enkele fysieke knoppen. Ook voor de rijmodi en het schakelen tussen EV- en HEV-modus is er een







fysieke knop, naast eentje voor de centrale deurvergrendeling en de waarschuwingsknipperlichten.

Voor de rest moet je alles via het centrale scherm regelen. Ook het verstellen van de buitenspiegels, waarbij je dan de audiotoetsen op het stuur moet gebruiken om ze in te stellen. Of je kan de personaliseerbare stuurwieltoets hiervoor programmeren, die daarnaast onder andere ook kan dienen voor het veranderen van de audiobron, het inschakelen van de stuurwielverwarming of de parkeercamera's, of het instellen van de intensiteit van de remenergierecuperatie. Handig!

Exclusive en all inclusive

Een Jaecoo 7 configureren zal de Belgische klant weinig hoofdbrekens opleveren, want in ons land wordt uitsluitend de topversie Exclusive aangeboden, terwijl de configurator geen enkele optie vermeldt. Alles is dus standaard! Zelfs de koetswerkkleur vergt geen meerprijs. Alleen is de keuze wel vrij beperkt. Dat geldt des te meer voor het met kunstleder beklede interieur, dat enkel zwart kan zijn. Jammer dat er geen bijkomende kleuren aangeboden worden.

Maar de uitrusting is erg uitgebreid, zeker gezien de catalogusprijs van slechts 39.900 euro incl. btw. Een kleine greep uit het gebodene: een panoramisch dak (dat open kan), een automatische airco met twee zones, stuurwielverwarming, elektrisch verstelbare, verwarmbare én ventileerbare voorstoelen, een gekoeld opbergvak in de middenconsole, Apple CarPlay en Android Auto (draadloos), keyless entry, een geïntegreerd navigatiesysteem, een head-up-

+ PLUS

- Standaarduitrusting
- Prijs en garantie
- Verzorgde en stoere look
- Uitgekiende PHEV-aandrijflijn
- Elektrisch bereik en snellaadmogelijkheden

– MIN

- Niet verkrijgbaar met 4WD
- Beperkte personaliseringsmogelijkheden
- Ergonomie kan hier en daar beter



display, een inductielader voor compatibele smartphones en zelfs een V2L-functie waarmee je externe toestellen van stroom kunt voorzien.

Een bijzondere vermelding verdient de zogenaamde 540°-parkeercamera, waarbij de ondertussen vertrouwde 360°-functie wordt aangevuld met de mogelijkheid om virtueel onder de auto te kijken. De beelden zijn mmisschien niet altijd even duidelijk, maar toch is de meerwaarde van het systeem reëel, zeker voor een SUV met een relatief hoge gordellijn.

DE ESSENTIE

De Jaecoo 7 is een plug-inhybride gezins-SUV die heel wat in huis heeft om de Europese automobilist te verleiden, te beginnen met een look die duidelijk geïnspireerd is op die van een vertrouwde terreinwagenspecialist, en een uitgebreide standaarduitrusting. Offroad-ambities koestert hij daarentegen geenszins, en zijn weggedrag is wel degelijk, maar niet sportief. Zijn grootste troef is echter zijn prijskaartje, van 39.900 euro incl. btw met alles erop en eraan. Een argument dat naast de algemene garantie van 7 jaar of 150.000 kilometer (8 jaar op de PHEV-batterij) en het volledig elektrische rijbereik van op papier 90 kilometer zeker bij particuliere kopers als muziek in de oren zal klinken.

De Jaecoo 7 biedt niet alleen een uitgebreide standaarduitrusting, maar het interieur is ook erg netjes, met een kwaliteitsindruk en afwerking waar zeker gezien het prijsniveau weinig op aan te merken valt. Het is er ook goed toeven, behalve voor de ongelukkige passagier die achterin op de middelste plaats moet zitten, want die is ronduit oncomfortabel. De beschikbare ruimte is echter perfect acceptabel, en hetzelfde geldt voor het prima koffervolume van 500 tot 1.265 liter.

Conclusie

Terwijl we ons nog niet zo lang geleden afvroegen of we Jaecoo serieus moesten nemen, is vandaag de vraag eerder of de gevestigde concurrentie voldoende biedt om de meerprijs van een vertrouwder logo te rechtvaardigen. Chinese constructeurs proberen Europese klanten immers al lang niet meer uitsluitend met lage prijzen te overtuigen. In het geval van de Jaecoo 7 gaat het om een totaalpakket dat een pak meer biedt dan wat je in een klassieke Europese SUV voor hetzelfde budget aantreft. Natuurlijk is de Jaecoo 7 niet perfect, maar voor heel wat autokopers (zowel particulieren als leaserijders) heeft hij voldoende positieve eigenschappen om de kleine tekortkomingen te doen vergeten. **- KK**

OMODA | JAECOO

JAECOO 7

GRENZELOZE ELEGANTIE



BOEK JE TESTRIT

1.200 KM*

Gecombineerd rijbereik

SHS-P SUPER HYBRID SYSTEM

7 JAAR OMODA | JAECOO GARANTIE

Jaecoo 7 SHS-P Exclusive, voorwielaandrijving, in Moonlight Silver. Afbeelding niet bindend. *De vermelde CO2-uitstootwaarden en rijbereik zijn gebaseerd op de WLTP-testmethode. De WLTP-meetprocedure heeft als uitgangspunt dat de testcondities de rijcondities in de praktijk zo dicht mogelijk benaderen, waardoor de vastgestelde waarden realistischer zullen uitvallen. Verschillende factoren kunnen het werkelijke rijbereik beïnvloeden, zoals rijgedrag, de kwaliteit van de weg, de weersomstandigheden (o.a. buitentemperatuur, windkracht) en het gebruik van airconditioning/verwarming. **De capaciteit van de hoogspanningsaccu is gegarandeerd gedurende 8 jaar/160.000 km (wat het eerst wordt bereikt) en de rest van het voertuig is gegarandeerd gedurende 7 jaar/150.000 km (wat er eerst voorvalt). Raadpleeg het OMODA | JAECOO garantieboekje voor meer informatie. Adverteerder: OMODA & JAECOO Netherlands Sales B.V., Bijkantoor Belgium. Cullinganlaan 2/D, 1831 Machelen - BTW: BE1027343133 - IBAN: NL12 ICBK 2002 3492 74 - RPR Brussel - info@omodajaecoo.be - Milieu-informatie: K.B. 19/03/2004: www.omodajaecoo.be

2,4 l/100 km • 15,1 kWh/100 km • 54 g/km CO_2 (WLTP)

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Kia breidt GT-gamma verder uit met EV3 GT, EV4 GT en EV5 GT

Kia lanceert in Europa en dus ook België drie nieuwe GT-modellen, deze keer op basis van de EV3, EV4 en EV5. Van de elektrische auto's bestonden al GT Line-varianten, maar deze keer gaat het om heel wat meer dan een extra sportieve aankleding en uitrusting.

We kenden al een tijdje de GT-versies van de EV6 en EV9, met twee motoren en dus vierwielaandrijving respectievelijk goed voor 650 en 509 pk. De eerste is een geweldig pretmachine waarmee je zelfs op een circuit geen slecht figuur slaat, de tweede een heel performante reiswagen voor grote gezinnen. Voor de compactere en wat lager in de markt gepositioneerde EV3, EV4 en EV5 ligt de lat natuurlijk wat minder hoog, al krijgen ze wel allemaal een extra motor en dus ook meer vermogen.

Snelle spurtjes

Voor de GT-varianten van de EV3 en EV4 wordt dat 292 pk, het koppel bedraagt een evengoed bijzonder leuke 468 pk. Het volstaat voor spurtjes van 0 naar 100 km/u in respectievelijk 5,7 en 5,6 seconden. Voor de eerste geeft Kia nog geen rijbereik op, maar het zal allicht niet veel verschillen van de voor de tweede beloofde 505 kilometer. Beide modellen beschikken standaard over een nieuwe driefasige boordlader van 22 kW, daarmee gaat het laden met wisselstroom dus ook wat sneller.

EV5 GT is nog wat krachtiger

Met 306 pk en 480 Nm is de nog een pak grotere en dus ook zwaardere EV5 GT nog wat krachtiger. Die SUV heeft 6,2 seconden nodig om van 0 naar 100 km/u te accelereren. De grote batterij van 81,4 kWh zou in ideale (WLTP-)omstandigheden en dus natuurlijk geen al te zotte kuren nog goed moeten zijn voor een correct rijbereik tot 476 kilometer.

GT-filosofie voor een breder publiek

Met de nieuwe en sowieso altijd vierwielaangedreven varianten zegt Kia het GT-karakter beschikbaar te maken voor een breder publiek, dat van compacte SUV's, SUV's voor het C-segment en met de EV4 ertussenin dus ook hatchbacks. De Zuid-Koreaanse belooft dat elektrisch rijden er nog wat responsiever, meer geconnecteerd en vooral ook emotioneler mee wordt. Zo krijgen de GT's allemaal een virtueel schakelsysteem en een Active Sound Design mee. Het eerste moet voor extra sentaties tijdens het versnellen en vertragen zorgen, het tweede voor een geluid dat is afgestemd op de snelheid en dus ook de accelerates.

Meer betrokkenheid achter het stuur

Evengoed uniek voor de sportieve modellen is een GT-rijmodus en natuurlijk ook de aangepaste besturing en (elektronisch geregelde) ophanging voor extra rijdynamiek. Launch Control, Electric Dynamic Torque Vectoring Control, de Performance Timer en de specifieke weergaven voor de verschillende rijmodi vergroten de betrokkenheid achter het stuur nog verder. Tegelijk blijven de GT-modellen ook best wel comfortabel en vanzelsprekend even functioneel als de bravere varianten.

Ook aparte looks

Zowel voor het koetswerk als het interieur zijn er een reeks exclusieve elementen die het sportieve karakter ook visueel moeten maken. Naast neongroene accenten en GT-logo's gaat het dan onder meer om 20-duimsvelgen, kuipstoelen, een evengoed apart stuurwiel en modelspecifieke digitale interfaces. Tegelijk krijgen de modellen ook behoorlijk wat luxe mee, vandaar natuurlijk vrij stevige prijzen. De EV3 GT kost 59.190 euro, de EV4 GT 60.190 euro en de EV5 GT 60.990 euro. **- AD**















Mini John Cooper Works Cabrio

De alleseizoenscabrio met bakken karakter

Dakloze auto's zijn een uitstervend ras, maar de Mini Cabrio blijft een vaste waarde. Dat heeft wellicht alles te maken met zijn sympathieke uitstraling en zijn grote dakloze bruikbaarheid. Wij gingen op pad met de Mini Cabrio mét ballen en tonnen karakter: de snelle John Cooper Works.




M LV 2927



De Mini John Cooper Works Cabrio is een vrij zeldzame combinatie geworden. Kleine cabriolets zijn bijna uitgestorven en compacte sportieve auto's worden eveneens schaarser. Combineer beide eigenschappen en je komt terecht in een marktsegment waarin nauwelijks nog concurrenten overblijven. Een Mazda MX-5 vertrekt vanuit een heel andere filosofie en is meer een klassieke tweezits roadster, terwijl grotere cabriolets meteen een stuk duurder en logger worden. De Mini probeert ondertussen vier zitplaatsen, dagelijkse bruikbaarheid, prestaties en open rijden in één pakket van amper 3,88 meter lang te stoppen. Dat lukt niet op alle vlakken even overtuigend, maar saai wordt het nooit.

Nog altijd onmiskenbaar Mini

Het plezier begint bij het uiterlijk. De huidige Mini-generatie werd strakker en minimalistischer getekend, maar de Cabrio os nog altijd instant herkenbaar. Het klassieke recept blijft overeind: lachende ronde koplampen, korte overhangen, een relatief verticale voorruit en wielen die ver naar de hoeken van de carrosserie zijn geduwd. De John Cooper Works voegt daar de nodige spierballen aan toe zonder dat hij eruitziet alsof hij door een tuningcatalogus is gereden. Hij is opvallend genoeg, maar blijft ergens toch discreet.

De bumpers zijn meer uitgesproken, de wielen groter, de uitlaat prominenter, de zwarte en rode details talrijker en uiteraard zijn er de nodige JCW-logo's. Toch blijft het geheel verrassend stijlvol. Dat is belangrijk, want een Mini Cabrio wordt minstens even vaak gekocht om zijn uitstraling als om zijn prestaties. En precies daar blijft Mini bijzonder sterk. Personalisatie is nog altijd een belangrijk onderdeel van het concept. Andere carrosseriekleuren, contrasterende spiegelkappen, striping allerhande, verschillende velgen en interieurafwerkingen laten voldoende ruimte om van twee identieke JCW Cabrio's twee behoorlijk verschillende auto's te maken. Wie ver(der) wil gaan kan kiezen uit een rist van uiterlijke opties zoals bijvoorbeeld de typische Mini Yours-kap met Union Jack-motief. Subtiel is anders, maar niemand koopt een Mini omdat hij graag anoniem door het leven gaat.

De verhoudingen van de Mini Cabrio zijn uitstekend. Met een lengte van 3.879 mm, een breedte van 1.744 mm en een hoogte van 1.431 mm is dit naar moderne normen echt nog een kleine auto. Dat merk je in de stad en op smalle wegen onmiddellijk. Waar zelfs compacte SUV's tegenwoordig tegen 4,4 meter aanschurken, glipt deze Mini bijna ouderwets gemakkelijk door het verkeer en in een klein parkeervak.

Een stoffen dak dat je daadwerkelijk gebruikt

Een cabrio kan er nog zo aantrekkelijk uitzien, het belangrijkste onderdeel blijft uiteraard het dak. Daar heeft Mini alvast niet op bespaard. De elektrisch bediende stoffen kap kan in ongeveer 20 seconden volledig worden geopend of gesloten en dat kan ook rijdend aan lage snelheid. Nog interessanter is dat je het eerste gedeelte ongeveer 40 centimeter kunt terugschuiven, zodat de kap als een groot schuifdak functioneert.

Dat lijkt misschien een detail maar tijdens dagelijks gebruik blijkt het een van de leukste eigenschappen van de auto. Is het te koud om volledig open te rijden, maar schijnt de zon wel? Dan schuif je alleen het voorste deel open. Daardoor voelt de Mini Cabrio veel









meer als een cabrio voor vier seizoenen dan als speelgoed dat alleen tijdens enkele zonnige weekends per jaar uit de garage mag.

Volledig open rijden doet hij trouwens opvallend goed. Met de zijruiten omhoog en zeker wanneer het windscherm gemonteerd is, blijft de turbulentie in het interieur erg beperkt. Je krijgt uiteraard wind in je haren (daarvoor koop je tenslotte een cabrio) maar geen permanente orkaan rond je hoofd. Een gesprek voeren blijft mogelijk en ook langere ritten met de kap open zijn daardoor aangenaam. Dat maakt dat je al van bij een eerste schuchtere zonnestraal geneigd bent om de kap te openen. Er is wel een keerzijde wanneer de kap volledig open is gevouwen. Het dak-pakket ligt relatief hoog boven de achterzijde waardoor het zicht naar achteren beperkt wordt. Camera's en parkeersensoren zijn hier dus meer dan welkom.

OLED-scherm in de hoofdrol

Het interieur is misschien nog opvallender veranderd dan het koetswerk. Mini heeft sinds enige tijd de klassieke instrumentencluster voor de bestuurder grotendeels naar de geschiedenisboeken verwezen en concentreert bijna alles rond het ronde centrale OLED-scherm met een diameter van 240 mm. Dat scherm is echt een knappe blikvanger. Niet alleen omdat het beeld scherp is, maar vooral omdat Mini er iets mee doet. Animaties, verschillende Experience Modes, kleuren en grafische thema's veranderen de sfeer in het interieur en het ronde formaat verwijst tegelijk naar de centrale snelheidsmeter van historische Mini's.
In de JCW past het allemaal uitstekend. Schakel naar de sportievere instellingen en de graphics veranderen mee. Het interieur voelt daardoor speels zonder kinderachtig te worden. Ook de stoffen bekleding van delen van het dashboard geeft de cabine meer karakter dan de gebruikelijke vierkante meters zwart kunststof. De afwerkingskwaliteit is uitstekend en de gebruikte materialen voelen op de belangrijkste plaatsen goed aan. Nog belangrijker zijn de sportstoelen. Die verdienen een compliment want ze houden je lichaam uitstekend vast wanneer je het tempo verhoogt en zijn tegelijkertijd voldoende goed gevormd om er langere afstanden in uit te houden.

Voor de bestuurder klopt de ergonomie grotendeels. Je zit laag genoeg, de pedalen staan goed en het kleine stuur ligt heerlijk in de handen. Mini heeft gelukkig niet de fout gemaakt om het stuur groot te maken. Het voelt klein, sportief en direct aan, precies zoals het in dit soort auto hoort.

Digitaal soms iets té enthousiast

Toch heeft de digitale revolutie ook nadelen. Omdat zoveel functies via het centrale scherm worden bediend, moet je voor bepaalde instellingen behoorlijk diep in de menu's duiken. Zaken die je vroeger met één knop regelde, vragen soms meerdere aanrakingen van het scherm. Het systeem werkt snel en ziet er prachtig uit, maar mooi is niet automatisch hetzelfde als ergonomisch perfect. Sommige functies zitten naar ons gevoel ook te ver verstopt. Zo willen we liever een fysieke knop om de afstand van de adaptieve cruise controle te regelen, in plaats van daarvoor te moeten snuisteren in de menu's. Ook het head-up display overtuigt niet volledig. Mini gebruikt geen projectie rechtstreeks op de voorruit, maar een afzonderlijk transparant schermpje voor de bestuurder. Dat is helder en goed afleesbaar en toont onder meer snelheid en navigatie-informatie,


M LV 2927

maar in een JCW missen we informatie die net tijdens sportief rijden relevant is. Wie bijvoorbeeld met de schakelpaddles zelf door de 7 versnellingen gaat, ziet de gekozen versnelling niet prominent in het head-up display verschijnen. Precies op het moment dat je je ogen op de weg wilt houden, moet je dus elders kijken.

De Boost-functie past dan weer perfect bij het karakter van de auto. Trek aan de linker flipper en de auto maakt zich gedurende korte tijd klaar om zijn prestaties nadrukkelijk te etaleren. Het is meer gimmick dan technische revolutie, maar wel een gimmick van het leuke soort. En dat fun-aspect is belangrijk. Mini begrijpt dat een auto niet uitsluitend uit objectieve meetwaarden hoeft te bestaan.

Vier zitplaatsen, theoretisch althans

Officieel heeft de Mini Cabrio vier zitplaatsen. En dat klopt, want er staan vier stoelen in en er zijn vier veiligheidsgordels. Daarmee hebben we het belangrijkste bewijs meteen gehad. In werkelijkheid zijn de twee achterste plaatsen nauwelijks geschikt voor volwassenen. Wanneer bestuurder en voorpassagier hun stoelen normaal instellen, blijft achteraan maar weinig beenruimte over. Alleen wanneer de mensen vooraan bereid zijn wat plaats op te offeren, kan achter hen iemand zitten. Voor kinderen lukt dat uiteraard beter en voor korte verplaatsingen kun je eventueel twee volwassenen meenemen, maar een weekend met vier vrienden naar Zuid-Frankrijk is wel heel erg ambitieus. De achterbank heeft gelukkig nog een andere functie. Voor sporttassen, jassen of boodschappen is die uitstekend. Tijdens onze test gebruikten we de achterste zitjes regelmatig als extra bagageruimte en eigenlijk past dat beter bij het karakter van deze Mini. Beschouw hem als een ruime tweezitter die in noodgevallen nog twee extra mensen kan meenemen en de teleurstelling blijft beperkt.

Dat brengt ons bij de echte koffer. Met gesloten dak bedraagt het volume 215 liter, met de kap open blijft daarvan ongeveer 160 liter over. Dat klinkt niet indrukwekkend, maar het grootste probleem is niet eens het aantal liters. De toegang tot de koffer is niet zo handig. De neerklappende kofferklep ziet er charmant uit maar de opening blijft beperkt. Een zachte reistas lukt nog wel, een paar boodschappentassen eveneens. Een grote harde koffer wordt al snel een puzzel waarbij je jezelf afvraagt waarom je niet gewoon de achterbank gebruikt. De rugleuningen achteraan kunnen gelukkig worden neergeklapt, waardoor langere spullen wel meegenomen kunnen worden. Maar wie functionaliteit boven alles plaatst, heeft waarschijnlijk al lang voor een andere auto gekozen.

Gelukkig nog gewoon een tweeliter

Onder de motorkap zit een motor die in 2026 bijna ouderwets gul aanvoelt: een 2,0-liter viercilinder turbobenzinemotor. Geen 1,2-liter driecilinder dus met elektrische ondersteuning en ook geen batterij van een halve ton, maar een klassieke viercilinder die uitsluitend de voorwielen aandrijft. Hij levert 231 pk en vooral 380 Nm koppel, beschikbaar tussen 1.500 en 4.000 t/min. Het vermogen wordt via een 7-traps Steptronic-transmissie met dubbele koppeling naar de vooras gestuurd. Een handgeschakelde versnellingsbak is helaas niet meer beschikbaar. Puristen zullen daar terecht even om treuren, want een kleine sportieve cabrio met drie pedalen had uitstekend bij het concept gepast. Persoonlijk hebben we het koppelingspedaal alvast niet gemist.

Traag is hij in ieder geval niet. Vanuit stilstand bereikt de JCW Cabrio 100 km/u in 6,4 seconden en als je voldoende lang blijft aandringen, stopt de acceleratie pas bij 245 km/u. Dat zijn misschien geen cijfers waarmee je tegenwoordig een elektrische sportsedan bang maakt, maar in een auto van minder dan vier meter lang met een stoffen dak voelt 231 pk nog altijd behoorlijk snel. Meer zelfs: hij voelt sneller dan de cijfers suggereren. De 380 Nm is vroeg beschikbaar en bij het uit-accelereren van een bocht trekt de voortrein de Mini enthousiast naar voren. Zeker met het dak open krijg je daar de soundtrack gratis bij. De viercilinder klinkt stevig en sportief, zonder te overdrijven. Er zit voldoende grom en uitlaatgeluid in om van een tunnel opnieuw een volstrekt legitieme reden te maken om een versnelling terug te schakelen.

Bij stevig accelereren op minder goed wegdek voel je uiteraard dat 380 Nm via de voorwielen moet passeren. Het stuur kan onder belasting wat nerveus worden en op nat asfalt moet de elektronica harder werken om alles netjes in de goede richting te sturen. Maar eerlijk gezegd is een beetje strijd in deze auto niet verkeerd. Een JCW die onder alle omstandigheden klinisch perfect zijn vermogen verdeelt, zou misschien sneller zijn maar vermoedelijk ook minder vermakelijk.

Niet voor comfortzoekers

De keerzijde van dat enthousiaste weggedrag is de ophanging want die is behoorlijk stevig. Op mooi asfalt past dat perfect bij de JCW. De carrosserie blijft strak onder controle, de auto helt nauwelijks over en opeenvolgende bochten worden met zichtbaar enthousiasme verteerd. Maar België bestaat helaas niet uitsluitend uit pas aangelegde biljartlakens. Op slechte straten, betonplaten en korte oneffenheden kan de ophanging hard aanvoelen. Putten worden dan

+ PLUS

- Knappe JCW uitstraling
- Karakter en fun à volonté
- Leuke turbomotor, snelle prestaties
- Veel bruikbaar als cabrio
- Goed waardebehoud

– MIN

- Niet echt comfortabel
- Kleine koffer
- Niet de goedkoopste



niet subtiel weggefilterd maar vrij rechtstreeks aan de inzittenden gemeld. De uitstekende sportstoelen helpen om de één en ander op te vangen, maar wie dagelijks lange afstanden over slechte wegen rijdt, kan de compromisloze afstelling op termijn misschien vermoeiend vinden. Best dus even een testrit doen om zeker te zijn dat die afstelling van het onderstel bij jou past.

Voorts is deze Mini trouwens uitstekend bruikbaar als dagelijkse metgezel. De motor kan rustig zijn, de automaat schakelt soepel, de voorstoelen zitten goed, het infotainment is uitgebreid en met gesloten dak blijft het geluidscomfort behoorlijk. De harde ophanging is daardoor het onderdeel dat het vaakst verraadt dat je voor de JCW hebt gekozen, maar weet dat er ook nog softere versies beschikbaar zijn.

Hoeveel kost hij?

Goedkoop is al dit plezier uiteraard niet. Mini positioneert de John Cooper Works Cabrio nadrukkelijk als premiumproduct. Hij start aan 44.750 euro maar daar stopt de afrekening doorgaans niet. Mini zou Mini niet zijn als de configurator niet vol aantrekkelijke personalisatiemogelijkheden zat. Een andere lak, grotere velgen, extra comfort- en rijhulpsystemen, een uitgebreid pakket, een bijzondere kap: een paar welgemikte muisklikken volstaan om de uiteindelijke prijs stevig te laten oplopen. Aan de andere kant heeft zo'n Mini zijn waardevastheid al lang bewezen, dat is alvast een pluspunt.

Conclusie

De Mini John Cooper Works Cabrio is uiteraard niet perfect, maar tegenover zijn beperkingen staat een lange lijst kwaliteiten die de balans positief maken. Het design heeft een sterke aantrekkingskracht, de personalisatiemogelijkheden zijn uitgebreid, de sportstoelen zijn uitstekend en het OLED-scherm behoort tot de leukste infotainmentoplossingen van het moment. De tweeliter turbomotor is snel en klinkt goed, het kleine stuur maakt iedere bocht interessant en de Boost-functie is precies het soort volstrekt overbodige gadget waar we vrolijk van worden. En bovenal is het een bijzonder geslaagde cabrio. De kap is snel te bedienen, kan gedeeltelijk als schuifdak worden geopend en in open toestand blijft de turbulentie verrassend beperkt. Daardoor gebruik je de open functie ook daadwerkelijk en niet alleen tijdens die ene perfecte zomerdag.

Kortom, dit is geen rationele auto waaraan achteraf wat plezier werd toegevoegd. Hij is vanaf het begin rond plezier gebouwd en probeert vervolgens voldoende rationaliteit mee te smokkelen om hem dagelijks te kunnen gebruiken. En we zouden hem vooral niet te veel proberen te verbeteren. Want haal je die scherpe randjes er allemaal af, dan haal je waarschijnlijk ook een deel van de reden weg waarom hij zo leuk is. **- WM**

DE ESSENTIE

De Mini John Cooper Works Cabrio combineert 231 pk, een heerlijk direct stuur en een leuke soundtrack met een stoffen dak dat in ongeveer 20 seconden opent en ook als schuifdak kan dienen. Met de kap open blijft turbulentie opvallend beperkt, waardoor dit echt een cabrio is voor alle seizoenen. De sportstoelen en het ronde OLED-scherm zijn top, maar sommige functies zitten te diep in de menu's. Minder geslaagd zijn de harde ophanging, de nauwelijks bruikbare achterbank en de kleine, moeilijk toegankelijke koffer. Goedkoop is hij evenmin, zeker met opties. Maar weinig auto's van dit formaat serveren vandaag nog zoveel karakter en rijplezier.

BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

Ervaar het comfort van een premium SUV en de rust van elektrisch rijden. Ruim, slim ingedeeld en gemaakt voor lange ritten. Een verademing voor jou, je gezin én de planeet.

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Adverteerder: BYD Inchcape Belgium Distribution n.v., agent in nevenfunctie, BTW BE0459.491.374, RPR Zaventem. Sealion 7 : 19,8 - 21,5 kWh /100 KM - 0 G/KM CO_2 Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) I bydauto.be

Polestar 4 SUV gaat voor extra gebruiksgemak

Polestar vult het Polestar 4 gamma aan met een nieuwe SUV-variant. Die combineert het gestroomlijnde design en de prestaties van de bestaande coupé met extra ruimte, meer functionaliteit en een grotere inzetbaarheid in het dagelijkse leven.

De Polestar 4 SUV bouwt voort op het karaktervolle design van de (vierdeurs) coupé maar pronkt achteraan met een rechtere daklijn en meer rechtopstaande achterklep. Dat levert niet alleen een uitgesprokener SUV-silhouet op, maar ook meer binnenruimte. Zo beschikt de elektrische SUV over 530 liter bagageruimte achter de achterbank, oplopend tot maximaal 1.665 liter met de neerklapbare achterbank (60/40). Inclusief de overige opbergmogelijkheden bedraagt de totale opslagcapaciteit 1.680 liter.

Merkbaar veelzijdiger zonder het strakke design overboord te gooien

Ook de inzittenden op de tweede zitrij profiteren van de aangepaste koetswerkvorm. De hoofdruimte neemt met 2,5 centimeter toe, terwijl een groter panoramisch glazen dak het ruimtelijker gevoel moet versterken. Dat dak loopt door tot aan de achterklep en kan optioneel worden uitgerust met elektrochromisch glas, waarmee de lichtdoorlaatbaarheid elektrisch kan worden aangepast. Daarnaast zijn dakrails standaard aanwezig, deze kunnen tot 100 kilogram dragen. De Polestar 4 SUV is snel te herkennen aan de aanwezigheid van een achterruit, een feature die de coupé zowaar mist (en daar is best wat kritiek op geweest).

Knappe prestaties

Onderhuids maakt de Polestar 4 SUV gebruik van dezelfde SEA-architectuur als de coupé. Er is keuze uit twee aandrijflijnen. De Rear Motor-versie levert 200 kW (272 pk) en 343 Nm, deze sprint in 7,3 seconden naar 100 km/u vanuit stilstand. Dankzij de 100 kWh-batterij haalt hij een maximaal WLTP-rijbereik van 630 kilometer. De Dual Motor voegt een tweede elektromotor (en dus vierwielaandrijving) toe en ziet het systeemvermogen oplopen tot 400 kW (544 pk) en 686 Nm. Daarmee zijn 0-100 km/u sprintjes mogelijk in 3,9 seconden, terwijl het geaffiecheerde rijbereik toch nog 600 kilometer bedraagt.

De batterij kan snelladen tot 200 kW (DC) terwijl het met een klassieke laadpaal lukt aan 22 kW (AC). Wie graag de nadruk op dynamiek legt kan ook hier opteren voor het Performance Pack uitvoering. Die voegt onder meer opnieuw gekalibreerde actieve ZF-dempers, Brembo-remmen met Swedish Gold-remklauwen en 22" velgen met sportief Pirelli P Zero rubber toe.

Polestar 4 SUV wordt een rijdende powerbank

Polestar legt bij de SUV niet alleen de nadruk op ruimte en prestaties, maar ook op extra gebruiksgemak. Zo krijgt de Polestar 4 SUV Vehicle-to-Load-technologie (V2L), waarmee de batterij via een geschikte adapter tot 3,3 kW aan wisselstroom kan leveren. Daarmee kunnen bijvoorbeeld kampeeruitrusting, elektrisch gereedschap of andere elektrische apparaten van stroom worden voorzien.

Daarnaast introduceert de Polestar 4 SUV de Camping Mode. Met één druk op het centrale scherm wordt de geparkeerde wagen omgetoverd tot een "geconnecteerde ruimte" met klimaatregeling, entertainment, sfeerverlichting en verschillende aansluitmogelijkheden. Anno 2026 mag Google Gemini niet ontbreken, deze moet dankzij natuurlijke spraakinteractie en contextuele AI de bediening van de wagen nog intuïtiever maken.

Ruimer én goedkoper

De nieuwe Polestar 4 SUV rolt eveneens in Busan (Zuid-Korea) van de band. De eerste leveringen staan gepland staan voor het vierde kwartaal. De Polestar 4 SUV Rear Motor is er in België vanaf 59.900 euro terwijl de Dual Motor minimaal 64.900 euro kost. De Polestar 4 SUV Performance Pack krachtpatser is de jouwe vanaf 74.900 euro. Voor de aflopende daklijn van de Polestar 4 coupé betaal je 2.000 euro meer. **- BNNY**


MLB 606




MLB 808
MLB 606




Favourite shortcuts
Anna's phone
Ambience





Test

Skoda Epiq 55

Klein, betaalbaar en verrassend volwassen



De strijd om de betaalbare elektrische auto barst nu echt los. Jarenlang concentreerden constructeurs zich vooral op grotere en duurdere elektrische modellen, maar stilaan verschuift het zwaartepunt naar compacte modellen die ook voor particuliere kopers financieel bereikbaar moeten zijn. Binnen de Volkswagen-groep is 2026 wat dat betreft een belangrijk jaar. Volkswagen lanceert de ID. Polo, Cupra zet daar de sportiever getinte Raval tegenover en Skoda krijgt met de nieuwe Epiq zijn eigen interpretatie van hetzelfde basisrecept. De Epiq moet daarbij typisch Skoda zijn: minder bezig met hippe lifestyle en meer met ruimte, functionaliteit en waar voor je geld.



Dat de Epiq een heel belangrijk product is voor Skoda, dat staat vast en werd ons ook bevestigd door de Skoda CEO hemzelve. Op papier zitten alle parameters alvast goed en de grote vraag is dus niet of Skoda een interessante compacte EV heeft gebouwd, maar hoeveel elektrische auto je anno 2026 eigenlijk nog méér nodig hebt.

Modern Solid staat hem goed

De Epiq is de eerste productie-Skoda die de nieuwe Modern Solid-designtaal volledig toepast. De Elroq zette eerder al stappen in die richting, maar bij de Epiq krijgen we het volledige pakket. Vooraan vinden we de glanzend zwarte Tech-Deck Face en de nieuwe T-vormige lichtsignatuur, een stijlkenmerk dat we in de toekomst op meer SUV's van Skoda zullen zien. Ook achteraan komt die T-vorm terug in de verlichting.

Het totaalpakket mag er zijn. De Epiq oogt strak en modern zonder dat hij zichzelf echt in de kijker wil rijden. Vooral de verhoudingen kloppen. Hij is 4.17 meter lang, 1.79 meter breed en 1.58 meter hoog, met een wielbasis van 2.6 meter. Daarmee blijft hij overzichtelijk genoeg voor de stad terwijl de hoge schouderlijn, stevige wielkasten en relatief forse koets hem toch voldoende presence geven. Afhankelijk van de uitvoering zijn er wielen van 17 tot 19 duim, terwijl de First Edition zelfs 20-duimers krijgt.

Geen budgetgevoel in het interieur

Ook binnenin probeert Skoda te vermijden dat de Epiq als het goedkope broertje van zijn grotere modellen aanvoelt. De boordplank is vrij eenvoudig opgebouwd, met een groot centraal scherm en voldoende herkenbare bediening. Geen overdaad, maar gewoon een aangename plek om te vertoeven. Centraal staat dus een 13-inch infotainmentscherm dat met alle aandacht gaat lopen. De software is gebaseerd op Android en behoort wat ons betreft tot de sterke punten van de auto. De reacties zijn snel, de structuur is logisch en







+ PLUS

- Nieuwe designtaal valt in de smaak
- Verrassend ruime en bruikbaar voor het B-segment
- Epiq 55 is scherp en sportief
- Kan echt zuinig zijn
- Value for money

– MIN

- Te klein scherm voor de bestuurder
- Geen recordcijfers qua laden
- De 55 met opties is niet goedkoop

de bediening vraagt nauwelijks gewenning. Je kunt favorieten instellen, er is een algemene zoekfunctie en via de Connect Store zijn meer dan 150 externe apps beschikbaar. Tijdens onze kennismaking werkte dat allemaal bijzonder intuïtief.

Er is wel één kleine afknapper (althans wat ons betreft) dat is het pietluttige digitale schermpje voor de bestuurder. Dat is erg klein en Skoda probeert er tegelijk behoorlijk veel informatie op weer te geven. Het resultaat is een display dat drukker en minder overzichtelijk aanvoelt dan nodig. Een groter scherm zou hier absoluut een meerwaarde zijn. Jammer, want de rest van de rijomgeving zit bijzonder goed in elkaar.

Vooral de stoelen verdienen lof. Ze omsluiten je lichaam stevig en geven bijna de steun die je van een sportstoel verwacht, zonder hard of vermoeiend te worden. Ook na langere tijd blijven ze comfortabel. Het stuur heeft bovendien een groot verstelbereik en kan opvallend ver naar de bestuurder toe worden gehaald. Daardoor is het heel eenvoudig om een goede rijhouding te vinden.

Qua materialen moet je uiteraard geen Audi-interieur verwachten voor de prijs van een compacte EV. Er zijn harde kunststoffen aanwezig, maar de afwisseling van materialen en structuren zorgt ervoor dat de Epiq nergens uitgesproken goedkoop aanvoelt. Budgetmaterialen zijn aanwezig, maar worden slim gecombineerd met fraaiere oppervlakken waardoor het geheel voldoende kwaliteitsgevoel behoudt.

Klein van buiten, ruim vanbinnen

Ook wat het plaatsaanbod betreft stelt de Epiq niet teleur. Voorin heb je sowieso niets te klagen, maar ook achteraan is het plaatsaanbod meer dan redelijk voor dit segment. Twee volwasse-



nen kunnen er behoorlijk zitten en voor kinderen is er al helemaal voldoende ruimte. Zoals bij veel compacte elektrische auto's staat de vloer relatief hoog, waardoor langere passagiers hun knieën wat hoger moeten optrekken, maar de verhouding tussen buitenafmetingen en binnenruimte blijft indrukwekkend.

De koffer is eveneens een sterk punt. Met 475 liter is hij voor een auto van 4,17 meter best ruim bemeten. Daarnaast zijn er verspreid over het interieur nog meer dan 28 liter aan kleinere opbergmogelijkheden. Daar komen de bekende Simply Clever-oplossingen bovenop. De paraplu in het bestuurdersportier en ijskrabber in de achterklep zijn inmiddels oude bekenden, maar er zijn ook grote flessenhouders, haken voor boodschappentassen, smartphonevakjes achter de voorstoelen en een aparte oplossing voor de laadkabel.

Drie versies, twee batterijen

Onderhuids gebruikt de Epiq het nieuwe MEB+-platform, in dit geval gecombineerd met voorwielaandrijving. De technische componenten worden gedeeld met onder meer de Volkswagen ID. Polo en Cupra Raval. Daarmee kan de Volkswagen-groep schaalvoordeel creëren, terwijl ieder merk er qua design, afstelling en positionering zijn eigen draai aan geeft.

Skoda biedt drie vermogensversies en twee batterijformaten aan. De Epiq 35 krijgt een LFP-batterij van 38,5 kWh bruto en 37 kWh netto en levert 116 pk. De Epiq 40 gebruikt dezelfde batterij maar verhoogt het vermogen naar 135 pk. Beide leveren 267 Nm en mikken op ongeveer 310 kilometer rijbereik. Daarboven staat de Epiq 55, waarmee wij reden. Die krijgt een NMC-batterij van 55 kWh bruto en 52 kWh netto. De elektromotor levert een flinke 211 pk en 290 Nm. Skoda geeft een rijbereik tot ongeveer 440 kilometer op. De topsnelheid is bij alle versies begrensd op 160 km/u.

211 pk in een compacte Skoda klinkt bijna buitensporig, maar onderweg blijkt het vermogen uitstekend bij de auto te passen. De Epiq probeert geen elektrische hot hatch te zijn. Hij sleurt je niet bij iedere acceleratie agressief in de stoel en geeft zijn vermogen soepel en voorspelbaar vrij. Je hebt daardoor het gevoel dat er altijd een pak reserve beschikbaar is, en in combinatie met het strakke onderstel geeft dat een geweldige cocktail die je ook rijplezier kan noemen. De besturing reageert direct, de koets blijft goed onder controle en de Epiq laat zich met veel enthousiasme door een bochtige weg sturen. Daarbij voelt hij kleiner en lichter aan dan veel elektrische crossovers. Er zit een aangename samenhang tussen besturing, onderstel en aandrijflijn waardoor je hem niet alleen gebruikt om van A naar B te rijden, maar soms ook het leuk is om het tempo wat op te drijven.

Daarbij komt dat de Epiq opvallend stil is. Een elektromotor maakt natuurlijk nauwelijks geluid, maar daarmee is een EV nog niet automatisch een stille auto. Zonder motorgeluid worden windgeruis, banden en ophanging juist veel duidelijker hoorbaar. Skoda heeft die bronnen goed onder controle gehouden. Ook bij hogere snelheid blijft er rust in het interieur. Dat draagt sterk bij aan de indruk dat je met een auto uit een hoger segment onderweg bent. Hetzelfde geldt voor het comfort. De ophanging is eerder stevig dan zacht, maar blijft voldoende soepel om slecht wegdek netjes te verwerken. De uitstekende stoelen doen de rest.

Zuinig tijdens onze testrit

Het goede nieuws blijft maar komen want ook het verbruik stemt optimistisch. Tijdens onze eerste testrit kwamen we uit op zo'n 14 kWh/100 km. Voor een compacte elektrische crossover is dat een



mooie waarde. Uiteraard trekken we op basis van één testrit nog geen definitieve conclusie over het praktijkbereik. Maar wanneer je bij een flukse eerste testrit rond 14 kWh/100 km kunt blijven, dan kijken we uit naar de wat langere en meer gevarieerde praktijktest die we later dit jaar op Belgische bodem kunnen doen. Het ziet er in ieder geval naar uit dat de Epiq 55 perfect dienst kan doen als (enige) gezinswagen zonder al te veel beperkingen.

Snelladen zonder recordcijfers

Wat het snelladen betreft belooft Skoda marktconforme waarden en gingen ze niet perse op zoek naar hoge getallen die goed staan in de persmap. De belangrijkste maatstaf is uiteindelijk hoeveel tijd je daadwerkelijk aan de laadpaal staat. En daar scoort de Epiq prima; de kleine batterij van de Epiq 40 kan volgens Skoda van 10 naar 80 procent in 23 minuten. De Epiq 55 doet dezelfde oefening in 24 minuten. AC-laden kan met 11 kW.

Interessanter is dat bidirectioneel laden voorzien is. Via Vehicle-to-Load kan de batterij externe apparaten van stroom voorzien. Vehicle-to-Home maakt het met een geschikte bidirectionele wallbox mogelijk om energie uit de auto opnieuw in een woning of bedrijf te gebruiken. Vandaag zal dat voor de meeste Belgische kopers nog geen doorslaggevend aankoopargument zijn, maar het geeft wel aan dat Skoda zijn goedkoopste elektrische model technisch niet als een tweederangsproduct behandelt.

Technologie uit een hogere klasse

Dat zie je ook aan de beschikbare rijhulpsystemen. Front Assist, Side Assist, Lane Assist en verkeersbordherkenning zijn voorzien en er zijn standaard zeven airbags, inclusief een centrale airbag. Ook de connectiviteit gaat verder dan je van een instapper zou verwachten. Via de MySkoda-app kun je onder meer het laden en de klimaatregeling beheren en routes voorbereiden. De digitale sleutel wordt eveneens ondersteund op compatibele smartphones en smartwatches, al wordt die functie via software-updates nog uitgerold.

Leuk detail is Camp Mode. Daarmee kan de klimaatregeling maximaal tien uur lang een ingestelde temperatuur in het interieur behouden, op voorwaarde dat de batterij nog minstens 30 procent geladen is. Waarschijnlijk geen functie die iedere Epiq-eigenaar wekelijks zal gebruiken, maar wel eentje die laat zien hoeveel mogelijkheden Skoda voorziet.

En de prijs?

Uiteindelijk valt of staat het succes van een elektrische auto met de prijs. De Epiq is expliciet ontwikkeld als het elektrische instapmodel van Skoda en het merk wil hem in verschillende markten qua prijs dicht bij een vergelijkbare Kamiq met verbrandingsmotor positioneren. Er is al een Epiq 35 vanaf 27.490 euro, en dat lijkt ons een fair aanbod, ook al is ie zelfs ietsje duurder dan de interne rivaal ID. Polo.

Nu, we hebben nog niet met de Epiq 35 of 40 gereden (die productie start pas eind dit jaar), maar de 55 begint in België aan 32.990 euro. Dat is stevig, maar tegelijk correct als je ziet wat andere merken voorstellen in dit segment. En vergeet niet dat je met de 55 ook het beste rijbereik en rijplezier in huis haalt. Alles in beschou-



wing genomen is de prijspositionering dus correct, en je krijgt effectief veel auto voor je geld.

Conclusie

De nieuwe Skoda Epiq is een van die auto's waarbij de theorie eigenlijk maar de helft van het verhaal vertelt. Ja, 211 pk, tot 440 kilometer rijbereik, een 475 liter grote koffer en een verbruik dat tijdens onze rit op 14 kWh/100 km uitkwam, zijn sterke cijfers. Maar belangrijker is hoe compleet en volwassen het geheel aanvoelt. De Epiq ziet er goed uit, komt met een mooi plaatsaanbod, heeft fantastische stoelen en een gebruiksvriendelijk multimediasysteem. Onderweg is hij stil en comfortabel, maar tegelijkertijd strak en speels genoeg om een bochtige weg zowaar leuk te maken. Vooral dat laatste geeft hem een volwassenheid die we niet noodzakelijk van een compacte en relatief betaalbare elektrische crossover hadden verwacht.

Er zijn ook verbeterpunten. Het digitale scherm voor de bestuurder is te klein en te druk en verdient absoluut een groter alternatief. En natuurlijk blijft de achterbank relatief beperkt voor volwassenen, het is en blijft dan ook een B-segment auto. Maar voor het dagelijkse gebruik raakt de Epiq bijzonder veel juiste snaren. Skoda wilde een compacte elektrische auto bouwen die bereikbaar, praktisch en efficiënt is zonder als budgetmodel aan te voelen. Na onze eerste kilometers kunnen we alleen maar vaststellen dat ze wel in hun opzet zijn geslaagd. **- WM**



DE ESSENTIE

De Skoda Epiq wordt het compacte elektrische antwoord van Skoda op de Volkswagen ID. Polo en Cupra Raval, en maakt meteen indruk. Hij combineert een knap Modern Solid-design met verrassend veel binnenruimte, een koffer van 475 liter en fantastische stoelen. De Android-multimedia werkt uitstekend, al smeekt het kleine en drukke bestuurdersscherm wat ons betreft naar een groter exemplaar. Vooral onderweg overtuigt de Epiq: hij is stil en comfortabel, maar rijdt tegelijk strak en opvallend speels. Onze Epiq 55 levert 211 pk, haalt tot 440 km WLTP en verbruikte tijdens onze testrit amper 14 kWh/100 km. Kortom: dit is een bijzonder volwassen compacte EV die value for money biedt.

Skoda Peaq 90x 4WD

Het premium-label komt nu wel erg dichtbij



Met de Peaq begeeft Skoda zich op terrein waar het merk nog nooit eerder actief was. Dit is niet zomaar een elektrische tegenhanger van de Kodiaq, maar een bijna 4,9 meter lang elektrisch vlaggenschip dat qua ruimte, technologie en afwerking nadrukkelijk hoger mikt dan alles wat de Tsjechen tot dusver bouwden. Bescheiden als we zijn namen we meteen de sleutels van de topversie met grote batterij en vierwielaandrijving. Met 299 pk, zeven mogelijke zitplaatsen en meer dan 600 kilometer WLTP-rijbereik, mikt hij meteen op een veeleisend publiek.





Met een basisprijs van 59.990 euro zit de duurste Peaq misschien niet meteen op jouw radar, maar weet wel dat het gamma begint aan een aanvaardbare 44.490 euro. Voor een auto met een lengte van 4,87 meter een wielbasis van 2,96 meter mag die prijsvork alvast niet verbazen en hij zit daarmee rechtstreeks in het vaarwater van modellen als de Hyundai Ioniq 9, de Kia EV9 en de Peugeot e-5008. Hij is 11,6 centimeter langer dan een Kodiaq en mikt bewust op mensen die een riante binnenruimte en desgevallend zeven zitplaatsen voorop stellen.

Modern Solid in XXL-formaat

Zijn indrukwekkende formaat wordt visueel behoorlijk goed gemaskeerd. De Peaq is groot, maar oogt niet lomp. Skoda trekt zijn nieuwe Modern Solid-designtaal consequent door en dat levert een strakke, cleane SUV op die duidelijk familie is van de Epiq en de recentste Skoda-concepts. De T-vormige lichtsignatuur voor- en achteraan, het donkere Tech-Deck Face en de relatief eenvoudige oppervlakken geven hem een moderne uitstraling zonder dat ontwerpers overal vouwen, spoilers en overdreven lijnen moesten tekenen.

Dat vinden we een sterk punt. Sommige grote elektrische SUV's doen alle moeite om op te vallen. De Peaq doet dat niet. Hij heeft présence, maar hij is niet schreeuwerig. Zelfs met grote velgen blijft er iets Scandinavisch ingetogens over de vormgeving hangen. De verzonken deurgrepen zijn trouwens een primeur voor Skoda en helpen samen met heel wat andere aerodynamische maatregelen om de luchtweerstandscoëfficiënt tot een knappe 0,249 te beperken. Voor een SUV van dit formaat is dat belangrijker dan het op het eerste gezicht lijkt: minder luchtweerstand betekent op de snelweg rechtstreeks minder stroomverbruik. Dat zal later in deze review trouwens nog blijken.

Een ander opvallend element zit boven je hoofd. Het panoramische dak is met meer dan 2,1 vierkante meter het grootste dat Skoda ooit monteerde. Nog leuker is de Dynamic Shade Control. Het elektrochromatische glas is verdeeld in negen zones die afzonderlijk verduisterd kunnen worden. Je hoeft dus niet noodzakelijk het volledige dak donker te maken wanneer alleen de zon boven de bestuurder vervelend doet.

Een Zweedse Skoda

Het interieur van de Peaq maakt misschien nog meer indruk dan de buitenkant. Ons testexemplaar had een Zweedse flair: lichte materialen, eenvoudige vormen, veel ruimte en vooral een bijzonder rustig loungegevoel. Een soort van een Volvo-vibe dus, maar dan met de praktische nuchterheid die je van Skoda verwacht. Heel geslaagd in ieder geval.

De materiaalkeuze is overwegend goed en de Peaq voelt duidelijk meer premium aan dan de doorsnee Skoda. Toch wordt die gedachte hier en daar doorbroken. Kijk bijvoorbeeld naar de schakelaars voor de elektrische ramen en je herkent onderdelen die net zo goed in een veel goedkopere auto uit de Volkswagen-groep zitten. Op zich functioneren die perfect, maar in een vlaggenschip dat net een klasse hoger probeert te mikken, verwacht je soms nét dat beetje meer aandacht voor dergelijke details.

Centraal staat een verticaal Android-gebaseerd scherm van 13,6 duim. Ook dat is een primeur voor Skoda en het ziet er uitstekend uit. Het portretformaat past bovendien opvallend goed in het interieur en geeft de boordplank een veel modernere uitstraling dan wanneer Skoda gewoon opnieuw een breed tablet bovenop het dashboard had gezet. De interface is overzichtelijk en Google Places is geïntegreerd. Een leuke eigenaardigheid: via een toekomstige



software-update moet het centrale scherm ook kunnen draaien naar de horizontale positie.

De menu's zijn logisch en helder opgebouwd en bovendien heeft Skoda niet álles in dat scherm verstopt. Op de middenconsole zitten nog fysieke bedieningselementen voor temperatuur en ventilatie en een rolletje voor het audiovolume. Draadloos laden kan ook voor twee smartphones tegelijk, met een magnetische positionering en maximaal 25 watt per toestel. Over schermen gesproken: recht voor de bestuurder zit nog een scherm (met een pak informatie) dat gelukkig groter is dan in andere Skoda-modellen en dus ook al weer meer upper-class aanvoelt. En dan is er ook nog Sonos: Skoda werkte voor het eerst samen met het bekende audiomerk en dat hoor je. Het optionele systeem telt 16 luidsprekers, levert 755 watt en beschikt onder meer over twee subwoofers.

Simply Clever, maar dan next level

Een Skoda zou geen Skoda zijn zonder de Simply Clever-truukjes. Er is een paraplu, er zijn overal opbergmogelijkheden en er zit zelfs een display cleaner in de auto. Dat laatste is simpelweg geniaal met dat enorme aanraakscherm centraal op het dashboard. Ook nieuw zijn ruitenwissers waarbij de sproeiers in de wisserbladen geïntegreerd zijn. Volgens Skoda halveert dat ongeveer het verbruik van ruitensproeiervloeistof.

Skoda gaat alleen soms zo ver in zijn zoektocht naar welzijn dat we ons afvragen wie tijdens de product-brainstorm helemaal los is gegaan. Want tijdens het laden kun je via de wellbeing-functies bijvoorbeeld relaxatie- en ademhalingsoefeningen doen. De Peaq wordt dan een kleine Boedha-lounge en zal daarbij aanpassingen doen aan de klimaatregeling, sfeerverlichting en de stoelmassage activeren. We zouden het zelf niet verzinnen. Tegelijk kunnen



we moeilijk lastig worden op een auto die je tijdens een laadstop probeert te overtuigen dat je eens vijf minuten niets moet doen.

Zeven zitplaatsen

Op ruimte besparen de Tsjechen in ieder geval niet. De bijna 3 meter lange wielbasis vertaalt zich in een bijzonder royale achterbank.

+ PLUS

- Knap en premium design
- Algemeen comfort, binnenruimte
- Gigantische koffer
- Zuinig als het moet
- Value for money

– MIN

- Prijs kan oplopen
- Geen 800 volt
- 6e en 7e plaats enkel voor kinderen



Die kan bovendien in de lengterichting verschuiven zodat je kunt spelen met de verhouding tussen beenruimte en bagagevolume. Maar de Peaq kan ook als zevenzitter worden besteld en op papier spreekt Skoda zelfs over ruimte voor zeven volwassenen. Daar zijn wij na onze kennismaking iets voorzichtiger mee. De zesde en zevende plaats beschouwen we vooral als noodzitjes of als plaatsen voor kleine kinderen. Voor occasioneel gebruik zijn ze nuttig en het is knap dat Skoda ze überhaupt in een elektrische SUV kan aanbieden, maar voor een vakantie naar Zuid-Frankrijk zouden we de volwassenen toch op de eerste twee rijen zetten. Met alle zeven stoelen rechtop blijft overigens nog 299 liter bagageruimte over.

Klap je de achterste stoelen weg, dan ontvouwt zich zomaar even 935 liter bagageruimte. Dat is niet gewoon groot, dat is bijna absurd. Vooraan is bovendien nog een frunk van 37 liter waarin onder meer laadkabels terechtkunnen. Skoda heeft dus niet alleen een grote elektrische auto gebouwd, maar vooral de beschikbare centimeters verstandig benut. Wie nog verder wil gaan, kan van de Peaq zelfs een soort elektrische minicamper maken. Camp Mode kan via de MySkoda-app de klimaatregeling tot tien uur actief houden en verse lucht door het interieur sturen, zolang de hoogspanningsbatterij minstens 30 procent geladen is. Skoda voorziet daarnaast een bed als accessoire. We hebben die configuratie ook gezien, en het zag er best comfortabel uit.

299 pk en vierwielaandrijving

Wij reden met de Peaq 90x, de vierwielaangedreven topuitvoering. Onder de vloer ligt een NMC-batterij van 91 kWh bruto (86 kWh bruikbaar). Achteraan zit een synchrone elektromotor met permanente magneten, terwijl vooraan een asynchrone motor wordt bijgeschakeld wanneer extra vermogen of tractie nodig is. Samen leveren ze een stevige 299 pk. De sprint van 0 naar 100 km/u duurt 6,7 seconden en de topsnelheid bedraagt 180 km/u. Dat klinkt sportiever dan de auto in werkelijkheid aanvoelt, en dat bedoelen we niet negatief. De Peaq is snel genoeg om nooit traag te voelen en bij invoegen of inhalen is 299 pk uiteraard ruim voldoende. Maar de acceleratie voelt nooit agressief. Anders gezegd: dit is geen auto die bij ieder groen licht je hoofd tegen de hoofdsteun wil slaan.

Stilte, we rijden

De Peaq kan onderweg zijn forste gewicht maar moeilijk maskeren. Op lange, vloeiende wegen rijdt hij bijzonder ontspannen, maar wanneer de bochten elkaar sneller opvolgen, voel je de massa van het koetswerk uitdrukkelijk bewegen. Ja, je krijgt een beetje een boot-gevoel, maar dat klinkt erger dan het is. Bekijk de Peaq vanuit zijn echte roeping, (een grote, comfortabele gezinswagen) en de afstelling klopt uitstekend. De besturing is voldoende precies, het onderstel houdt de massa voldoende onder controle en vooral het comfort is uitstekend. Verwacht alleen geen elektrische Porsche Cayenne. De Peaq wil zijn inzittenden niet bewijzen hoe snel 2,3 ton van richting kan veranderen. Hij wil vooral voorkomen dat ze merken hoe slecht het wegdek is.

Nog indrukwekkender is de stilte want de Peaq rijdt ontzettend stil. Elektromotoren zijn vanzelfsprekend discreet, maar ook rol- en omgevingsgeluiden worden goed buiten gehouden. In combinatie met de zachte aandrijfrespons en het Sonos-audiosysteem versterkt dat opnieuw het gevoel dat je in een rijdende lounge zit.

Best zuinig voor zijn formaat

Het heikele punt bij een elektrische mastodont is meestal het verbruik. Daar wist de Peaq ons misschien nog het meest te verbazen. Tijdens stadsverkeer zagen we ongeveer 14 kWh/100 km op de boordcomputer. Over onze gemengde testrit kwamen we uit



op 16,3 kWh/100 km. Dat zijn uitstekende waarden voor een grote SUV met vierwielaandrijving. Ze moeten uiteraard in perspectief worden geplaatst maar ze tonen wel dat Skoda de efficiëntie van het MEB-platform behoorlijk ver heeft opgedreven. We gaan het later in een uitgebreidere test nog verifiëren, maar een autonomie van 500+ kilometer moet zeker mogelijk zijn.

Snelladen gebeurt met maximaal 199 kW. Dat is geen recordwaarde en de Peaq gebruikt geen 800V-architectuur zoals sommige concurrenten, maar de laadcurve is minstens zo belangrijker dan het piekcijfer. Skoda geeft 28 minuten op om van 10 naar 80 procent te gaan. AC-laden kan met 11 kW. Daar komt ook bidirectioneel laden bij. Via Vehicle-to-Load kan de batterij elektrische apparaten voeden en met een geschikte installatie ondersteunt de Peaq ook Vehicle-to-Home.

Goedkoop is hij niet

We schreven het al, de Peaq start momenteel aan 44.490 euro, al gaat het daarbij om de instapversie. De hier gereden Peaq 90x met wat opties zal al snel voorbij de 65.000 euro eindigen. Dat is niet niks, maar als je kijkt wat je in de plaats krijgt, dan is dat best veel value for money, precies zoals de Skoda CEO het wil. Hij overtuigt dan ook absoluut op ruimte, comfort, technologie en sfeer. De traditionele troeven van het merk zijn ook nog aanwezig, maar daar komt nu wel een premiumsaus bovenop.

Kijk naar het totaalplaatje en de Peaq overtuigt sterk. Hij ziet er goed uit, voelt gezellig en verrassend luxueus aan, rijdt comfortabel en fluisterstil, heeft een enorme koffer en bleek tijdens onze testrit opmerkelijk efficiënt. De Peaq is dus niet de Skoda die je koopt omdat je eigenlijk iets anders wilde maar omdat je budget dicteerde dat dit verstandiger was. Voor het eerst zou hij zomaar de auto kunnen zijn die bovenaan je lijstje stond.**- WM**



DE ESSENTIE

De Skoda Peaq 90x is met 4,87 meter de grootste Skoda ooit, maar weet zijn formaat knap te verbergen achter een strak Modern Solid-design. Binnenin overheerst een verrassend premium, bijna Scandinavisch loungegevoel, met een uitstekend Sonos-audiosysteem, fraai verticaal scherm en een gigantische koffer van 935 liter. De derde zetelrij zien wij vooral als noodoplossing voor kinderen. Met 299 pk en vierwielaandrijving is hij vlot, maar zijn hoge gewicht voel je wel in de bochten. Daartegenover staan veel comfort, een indrukwekkende stilte en vooral een verrassend laag verbruik: wij noteerden 14 kWh/100 km in de stad en 16,3 kWh/100 km gemengd. Later te bevestigen bij een langere test.

Voorstelling



Volvo vernieuwt zijn 40-reeks, maakt het model nog beter en zelfs iets goedkoper

Waarom iets helemaal opnieuw uitvinden wanneer de basis nog altijd goed zit? Volvo kiest bij de vernieuwde 40-reeks duidelijk voor die aanpak. De XC40, EX40 en EC40 krijgen geen revolutie voorgeschoteld, maar een behoorlijk uitgebreide reeks verbeteringen op het vlak van design, infotainment, rijhulpsystemen en veiligheid. Een gesmaakt en geapprecieerd model wordt gewoon nog wat beter.

Voor België is deze update bovendien extra relevant. De Volvo 40-reeks is nauw verbonden met de fabriek van Volvo Cars in Gent, waar alle modellen worden gebouwd. Elke investering waarmee Volvo de commerciële levensduur en aantrekkingskracht van deze familie verlengt, is daardoor ook voor de Belgische productie van belang.

Zichtbare evolutie aan de buitenkant

Volvo heeft lange tijd geleden al beslist om bij de ontwikkeling van nieuwe modellen de focus te leggen op volledige elektrische auto's. Dat verklaart meteen waarom het merk geen volledig nieuwe 40-Reeks heeft bedacht, maar wel een flinke evolutie van het huidige model. Toch is de 40-reeks zichtbaar anders door deze facelift.

De meest zichtbare veranderingen zitten vooraan. Volvo geeft de XC40, EX40 en EC40 een aangepaste interpretatie van zijn bekende Thor's Hammer-lichtsignatuur. De nieuwe Matrix LED-koplampen ogen moderner en worden gecombineerd met een gewijzigde grille, nieuwe voorbumper, motorkap en voorspatborden.

Daarmee probeert Volvo vooral de aansluiting te behouden met zijn recentere modellen, zonder het herkenbare karakter van de 40-reeks overboord te gooien. Dat lijkt ons geen verkeerde strategie. De XC40 draait ondertussen al negen jaar mee, maar zijn vrij hoekige en nuchtere koetswerkvorm heeft de tand des tijds verrassend goed doorstaan.

Ook achteraan zijn er wijzigingen, en die vallen eigenlijk het meest op. De XC40 en elektrische EX40 krijgen nieuwe LED-achterlichten, een aangepaste achterklep en een hertekende bumper. De meer coupé-achtige EC40 behoudt daarentegen zijn bestaande achterzijde. Voor de XC40 worden bovendien nieuwe diamantgeslepen velgen van 18, 19 en 20 duim aangeboden.

Groter scherm en Gemini

Binnenin zit één van de belangrijkste praktische verbeteringen centraal op het dashboard. Volvo monteert voortaan een groter

infotainmentscherm van 11,2 duim. Het scherm is niet alleen groter en scherper, maar krijgt ook Volvo's recentste gebruikersinterface. Volgens het merk zijn voor belangrijke functies minder handelingen nodig, wat welkom is in een tijd waarin almaar meer functies via het centrale display worden bediend.

Ook vernoemenswaardig is de komst van Google Gemini. De AI-assistent moet natuurlijker gesproken opdrachten kunnen begrijpen en kan onder meer helpen bij het plannen van een route, het zoeken naar tussenstops en het beheren van berichten onderweg. Daarnaast wordt de draadloze smartphonelader aangepast en zijn er nieuwe materialen voor het interieur. Voor de XC40 verschijnt bijvoorbeeld Arianne Cardamom-leder in combinatie met Brown Ash-hout. Ook Black Ash en aluminium behoren tot de mogelijkheden, terwijl Volvo eveneens de sfeerverlichting in het interieur heeft bijgewerkt.

Onderhuids nieuwe veiligheidstechniek

Misschien wel de belangrijkste vernieuwing zie je echter helemaal niet. Volvo rust de 40-reeks uit met een nieuwe software- en sensorarchitectuur. Nieuwe radars vooraan en op de hoeken worden gecombineerd met een nieuwe frontcamera, nieuwe radars achteraan, twaalf nieuwe ultrasone sensoren en nieuwe parkeercamera's. Die extra ogen en oren rond de auto moeten niet alleen bestaande veiligheidssystemen nauwkeuriger laten functioneren, maar maken ook nieuwe functies mogelijk. Zo verschijnt Door Opening Alert, dat inzittenden waarschuwt wanneer ze een deur willen openen terwijl bijvoorbeeld een fietser nadert.

Ook Pilot Assist wordt uitgebreid. Het optionele systeem krijgt ondersteuning bij het wisselen van rijstrook en moet de weg vloeiender kunnen volgen. De eveneens optionele 360-gradencamera krijgt dan weer een 3D-weergave, wat vooral bij parkeren en manoeuvreren op lage snelheid handig moet zijn. Ook de automatische noodrem- en stuurassistentie blijven eveneens deel uitmaken van het veiligheidspakket. Het verschil zit vooral in de hoeveelheid en kwaliteit van de informatie waarop die systemen voortaan kunnen terugvallen.

Een ander belangrijk element blijft de mogelijkheid om de auto's via over-the-air-updates van nieuwe software en functies te voorzien. Zulke software-updates zullen voorkomen dat het digitale gedeelte van de auto even snel veroudert als vroeger bij een klassieke modelcyclus het geval was.

Elektrisch tot 584 kilometer

Aan het fundamentele concept of de technische specificaties van de aandrijflijnen wordt met deze facelift niet geraakt. De XC40 blijft het alternatief voor wie nog niet volledig elektrisch wil rijden, terwijl de EX40 en EC40 de elektrische varianten van de familie vormen. Voor die laatste twee noemt Volvo voorlopige WLTP-waarden tot respectievelijk 575 kilometer voor de EX40 en 584 kilome-









ter voor de EC40. Zoals altijd gaat het om homologatiecijfers en kan het werkelijke rijbereik variëren naargelang onder meer temperatuur, snelheid, rijstijl en uitvoering. Maar ver zullen de finale cijfers niet landen van de inschatting.

Volvo kiest voor zachte evolutie

De vernieuwde Volvo 40-reeks illustreert vooral hoe lang de levenscyclus van een moderne auto kan worden wanneer de basis goed genoeg is. De XC40, EX40 en EC40 kunnen nog altijd hun mannetje staan in dit competitieve segment en met het bijpunten van software, infotainment, sensoren en rijhulpsystemen kan hij weer helemaal overtuigen. Tegelijk krijgt het design voldoende aanpassingen om weer enkele jaren mee te kunnen. De orderboeken voor de vernieuwde 40-reeks, inclusief een Black Edition, gaan meteen open. De productie start later dit najaar in Gent.

EX40 wordt zelfs goedkoper

Het echt goede nieuws hebben we tot op het laatste gehouden want opvallend is dat al die verbeteringen niet resulteren in een hogere prijs. Integendeel zelfs voor de elektrische modellen. De vernieuwde Volvo EX40 wordt zelf goedkoper en duikt met een Belgische vanafprijs van 48.990 euro zelfs een stuk onder de grens van 50.000 euro. Dat maakt de prijsverlaging commercieel interessant, zeker nu het aanbod elektrische SUV's in deze prijsklasse snel groeit. Ook de meer gestroomlijnde EC40 zakt in prijs en is voortaan verkrijgbaar vanaf 51.490 euro. Volvo verlaagt dus de instapdrempel voor beide elektrische modellen, terwijl ze tegelijk de hierboven beschreven technische en digitale update krijgen.

Bij de XC40 gaat de beweging de andere richting uit, al zit daar een verklaring achter. De XC40 start voortaan vanaf 44.490 euro en wordt daarmee iets duurder, maar tegelijk verdwijnt de vroegere basisuitvoering uit het gamma. Bovendien gaat ook de standaarduitrusting er op vooruit, waardoor je eigenlijk meer auto voor je centen krijgt.

Worden we blij van deze facelift?

We moeten er niet flauw over doen; natuurlijk zijn we altijd nét iets enthousiaster als een merk ons een volledig nieuw model voorschotelt. Maar we kunnen tegelijk ook niet tegen het idee zijn om een goed product simpelweg nog beter te maken. Van kinderziektes is al lang geen sprake meer, en met deze belangrijke update kan de 40-Reeks meteen weer enkele jaren mee. En aangezien de ontwikkelingskosten ook helemaal zijn afgeschreven, kan Volvo het zich permitteren om de prijs ook iets te laten zakken. Dus ja, er absoluut niets mis om de 40-Reeks op je shoppinglist te zetten. **- WM**

HONDA

De gloednieuwe *Prelude*

Full Hybrid sportcoupé

Een hybride net zo uniek als jij



8 JAAR* GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO_2 (WLTP)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/3/2004): fl.honda.be. Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. Contacteer uw Honda concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

Volvo XC60 krijgt zichtbare update, de plug-inhybride rijdt nu tot 200 km op één lading

De Volvo XC60 is wereldwijd Volvo's meest verkochte model, en dus is een nieuwe update niet zo vreemd. Deze keer gaat het om meer dan wat digitale verfijningen of nieuwe kleuren. Het uiterlijk wordt zichtbaar aangepakt, de technologie gaat erop vooruit en vooral de plug-inhybride aandrijflijn maakt een grote sprong. Dankzij een aanzienlijk grotere batterij kan de nieuwe Volvo XC60 voortaan tot 200 km volledig elektrisch rijden.

Dat is een opmerkelijk cijfer voor een plug-inhybride en meteen ook een duidelijke indicatie van de richting die Volvo met dit type aandrijving uit wil. De klassieke plug-inhybride (die hoop en al 50 – 60 kilometer elektrisch aflegt voor de benzinemotor aan de slag moet) evolueert steeds meer naar een elektrische auto met een verbrandingsmotor als vangnet voor langere afstanden. Voor Volvo is de XC60 bovendien niet zomaar een model. Het is intussen de best verkochte Volvo aller tijden en speelt daardoor een cruciale rol in de overgang naar een volledig elektrisch gamma. Naast de elektrische EX60 blijft er dus ook plaats voor een XC60 voor klanten die elektrisch willen rijden zonder volledig afscheid te nemen van een benzinemotor.

Tot 200 kilometer elektrisch

De belangrijkste technische verandering van de XC60 zit onder de vloer. Volvo monteert een nieuwe batterij met een grotere capaciteit van maar liefst 41,2 kWh en combineert die met een krachtigere elektromotor. Het resultaat is een elektrisch rijbereik dat volgens Volvo meer dan 2,5 keer zo groot is als dat van de bestaande plug-inhybride uitvoeringen. De XC60 T6 komt daardoor op maximaal 200 km volgens de WLTP-meetcyclus. Pas wanneer dat nodig is, springt de benzinemotor bij.

Dat grote elektrische bereik kan de manier waarop een plug-inhybride wordt gebruikt behoorlijk veranderen. Wie thuis of op het werk regelmatig kan laden, zal met 200 km in theorie heel wat dagelijkse verplaatsingen volledig elektrisch kunnen uitvoeren. Tegelijk blijft de benzinemotor beschikbaar voor langere ritten, waardoor laadstops onderweg niet altijd noodzakelijk zijn.

Het cijfer van 200 km (T6) verdient wel enige nuance. Volvo benadrukt zelf dat het voorlopig om WLTP-waarden gaat, en de krachtigste T8 moet het met 189 km stellen. Dat is nog altijd indrukwekkend en zelfs als de reële autonomie ergens rond de 150 km strandt, dan blijft dat ruim voldoende voor je dagelijkse verplaatsingen. Trouwens, ook de grotere XC90 krijgt dezelfde technische evolutie en haalt daarmee tot 163 km elektrisch rijbereik. Volvo blijft beide modellen daarnaast aanbieden met mildehybride aandrijving.

Een zichtbare facelift

Volvo beperkt zich niet tot de techniek. De XC60 kreeg nog niet zo lang geleden een facelift, maar wordt nu opnieuw behoorlijk zichtbaar aangepast. Vooral vooraan zijn de verschillen duidelijk. De grille en voorbumper zijn opnieuw getekend, terwijl ook de motorkap en de voorvleugels werden gewijzigd. Daarnaast komen er nieuwe velgdesigns. De opvallendste wijziging vinden we bij de verlichting. De typische Thor's Hammer-lichtsignatuur blijft uiteraard behouden, maar de Matrix LED-koplampen krijgen een nieuw design. Volvo vereenvoudigt de vorm van de lichtsignatuur en geeft de XC60 daarmee een strakkere en modernere blik.

Ook achteraan is de evolutie meteen zichtbaar. De achterklep, de





JOBS IN AUTOMOTIVE.BE

We boost your career on wheels



Plaats gratis je vacatures en krijg toegang tot onze CV database

Bereik gericht talent

Toegang tot onze CV database

Tot 3 gratis vacatures

Ontdek de mogelijkheden op
www.Jobs-In-Automotive.be

LED-achterlichtblokken en de achterbumper werden aangepast. Daarbij wordt sterker de nadruk gelegd op horizontale lijnen, waardoor de XC60 optisch wat breder op zijn wielen moet staan. Het resultaat is geen compleet nieuwe auto, maar wel een update die voldoende ingrijpend is om de vernieuwde XC60 van zijn voorganger te onderscheiden.

Beperkte wijzigingen binnenin

Binnenin gaat Volvo eveneens verder dan een kleine software-update, al zijn de verschillen hier minder uitgesproken. De XC60 krijgt een nieuw dashboard en aangepaste deurpanelen. Nieuwe houtdecoraties en de mogelijkheid van geventileerd nappaleder in de kleur Cardamom moeten het interieur een andere uitstraling geven. Ook de interieurverlichting wordt uitgebreid.

Centraal staat het gekende 11,2-inch aanraakscherm waarop de nieuwste Volvo Car UX draait. Daarmee sluit de XC60 op technologisch vlak aan bij de recentste modellen van het merk. Volvo integreert bovendien Google Gemini in het infotainmentsysteem. Die AI-assistent moet meer natuurlijke gesproken interactie mogelijk maken. Zo kan de bestuurder onder meer routes plannen, tussenstops zoeken of onderweg berichten beheren met gesproken opdrachten.

Dat past binnen Volvo's strategie om bestaande modellen via software langer actueel te houden. De nieuwe XC60 krijgt, net als andere recente Volvo's, regelmatig over-the-air-updates. Nieuwe of verbeterde software kan daardoor worden geïnstalleerd zonder dat de auto daarvoor noodzakelijk naar de garage moet.

Nieuwste veiligheidstechnologie

Ook de veiligheidsuitrusting wordt uitgebreid. De vernieuwde XC60 krijgt Volvo's nieuwste actieve veiligheidstechnologie en een verbeterde set sensoren, met onder meer camera's en radars. De systemen kunnen de bestuurder waarschuwen voor een dreigende botsing en indien nodig zelf ingrijpen. Daarbij gaat het onder meer om automatisch noodremmen en noodstuurassistentie. Ook kan de auto inzittenden waarschuwen wanneer een fietser nadert op het moment dat iemand een portier wil openen. Lane Change Assist en een 360-gradencamera met 3D-weergave behoren eveneens tot de beschikbare rijhulpsystemen.

T6 vanaf 66.690 euro

De vernieuwde Volvo XC60 plug-inhybride komt opnieuw als T6 en T8, al is er ook nog een misschien iets minder interessante B5 basisversie beschikbaar. Wij zouden altijd voor de 2.000 euro duurdere T6 gaan, die begint aan 66.690 euro. Wie voor de krachtigere T8 kiest, moet minstens 81.190 euro voorzien.

Met deze verregaande update probeert Volvo de levensduur van de XC60 duidelijk nog een flink stuk te verlengen. Dat is niet onlogisch: de SUV is het best verkochte model uit de geschiedenis van het merk en blijft commercieel belangrijk terwijl Volvo zijn elektrische gamma verder uitbouwt. De productie van de vernieuwde XC60 start later dit najaar.

Vooral het elektrische rijbereik maakt de nieuwe XC60 interessant. Een theoretische 200 km zonder de benzinemotor te gebruiken, brengt de XC60 in een heel ander gebruiksscenario dan de klassieke plug-inhybride van enkele jaren geleden. Voor bestuurders die consequent laden kan de benzinemotor daardoor tijdens het dagelijkse gebruik steeds vaker werkloos blijven. Tegelijk blijft hij beschikbaar wanneer er honderden kilometers op één dag moeten worden afgelegd. Dat ook het design van de XC60 knap evolueert, dat is mooi meegenomen.**- WM**



Mazda heeft nooit de makkelijkste weg naar de elektrische auto gekozen. De MX-30 was origineel, eigenwijs en typisch Mazda, maar zijn kleine batterij maakte hem voor veel kopers simpelweg te beperkt. Met de Mazda 6e gooide het merk het roer om. Mazda ging samenwerken met het Chinese Changan en kreeg zo in één klap toegang tot moderne elektrische technologie. De nieuwe Mazda CX-6e zet die strategie verder, maar doet dat in een carrosserievorm waarmee in Europa veel meer volume te halen valt: een ruime elektrische SUV.

Test

Mazda CX-6e

Chinese techniek, maar dit voelt als een echte Mazda





Bovendien hebben ze ook een altijd lessen getrokken uit die eerste samenwerking. Ook de CX-6e wordt weliswaar in China gebouwd en is samen met Changan ontwikkeld, maar Mazda's Europese teams kregen een opvallend grote rol. Het Europese R&D-centrum in Oberursel werkte onder meer aan onderstel, stuurinrichting, remmen, banden, assistentiesystemen en bediening. Bovendien is juist het koetswerkdesign sterk Europees getint. En dat zie je.

Europees design, of is het Belgisch?

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: wij vinden de Mazda CX-6e bijzonder geslaagd. Het is misschien zelfs een van de mooiste auto's die Mazda de voorbije jaren heeft getekend. De Kodo-designtaal is nog altijd duidelijk herkenbaar maar wordt hier een stuk futuristischer geïnterpreteerd, zonder daarin te overdrijven. Geen klassieke Mazda-neus met een gigantisch radiatorrooster, maar wel de bekende vleugelvorm, scherpe lichtunits, een lage visuele neus en mooi gespannen oppervlakken.

Daar mag trouwens een Belg een pluim voor op zijn hoed steken. Jo Stenuit is Design Director bij Mazda Motor Europe en zijn Europese team speelde een veel grotere rol dan bij eerdere Mazda-projecten. Stenuit en zijn mensen gingen op zoek naar nieuwe proporties en strakkere oppervlakken zonder de emotionele kant van Kodo overboord te gooien. En dat is gelukt, vooral omdat de CX-6e zijn afmetingen uitstekend weet te verbergen. Met een lengte van 4,85 meter, een breedte van 1,94 meter en een wielbasis van 2,90 meter is dit bepaald geen compacte SUV. Hij is ongeveer even lang als een flinke Europese SUV uit het hogere middensegment, maar oogt op straat nooit lomp. De relatief lage koetswerkhoogte van 1,62 meter, de korte overhangen en het visueel zwevende dak helpen daarbij.

Er zitten bovendien interessante details in. De Mazda-vleugel vooraan is verlicht, er zijn luchtopeningen in de neus en ook de D-stijlen werden aerodynamisch uitgewerkt. Brede schouders en opvallend scherp getekende achterlichten geven hem van achteren voldoende présence zonder dat Mazda in de tegenwoordig populaire val trapt om van iedere elektrische SUV een rijdende lichtshow te maken. Het resultaat is elegant, modern en vooral herkenbaar genoeg om als Mazda door het leven te gaan. Dat laatste was bij deze auto belangrijker dan gewoonlijk, want technisch is de CX-6e een internationaal product.







Binnenin is vooral ruimte het sleutelwoord

Een volgende verrassing volgt wanneer je instapt. De buitenkant slaagt erin zijn afmetingen te verbergen, maar binnenin profiteer je er maximaal van. Voorin zit je ruim, maar vooral achterin maakt de CX-6e indruk. De lange wielbasis en de volledig elektrische architectuur vertalen zich in een bijna limousineachtige hoeveelheid beenruimte. Een volwassene kan comfortabel achter een lange bestuurder zitten zonder met zijn knieën tegen de voorstoel te komen. Onder de voorstoelen is bovendien 150 mm ruimte voorzien om je voeten kwijt te kunnen en je zit nooit met je knieën opgetrokken.

Er is wel een kleine kanttekening. De voorstoelen hebben forse en behoorlijk brede rugleuningen. Die zitten uitstekend, maar nemen vanuit de achterbank veel van het zicht naar voren weg. Met name kleinere passagiers kunnen daardoor het gevoel krijgen dat ze achter een muur zitten. Dat staat enigszins haaks op de verder bijzonder ruimtelijke sfeer. Want luchtig is de CX-6e absoluut, met dank ook aan het panoramisch glazen dak van 1,05 vierkante meter dat altijd standaard is, inclusief een elektrisch zonnescherm. En ja, ook de gebruikte materialen en vormgeving overtuigen met een premium aanvoelende kwaliteit zoals we dat intussen van Mazda gewend zijn.

Een scherm waar je niet naast kunt kijken

Die kwaliteit springt misschien niet meteen in het oog, en dat doet de eyecatcher van dit interieur absoluut wel want de CX-6e krijgt een joekel van een 26-inch breed touchscreen dat bijna van het midden van het dashboard tot voor de passagier loopt. Het heeft een zeer hoge pixeldichtheid en wordt gecombineerd met een groot head-up display zodat je als bestuurder altijd makkelijk de essentiele info kan aflezen.

Op foto's lijkt dat scherm bijna overdreven, maar in werkelijkheid werkt het verrassend goed in dit interieur. De resolutie is uitstekend, de graphics zien er modern uit en ook de menustructuur zit over het algemeen logisch in elkaar. Dat betekent niet dat alles onmiddellijk vanzelfsprekend is. Sommige minder vaak gebruikte functies vragen toch wat zoekwerk. Dat is bijna onvermijdelijk wanneer zoveel instellingen via software verlopen. Mazda heeft gelukkig een slimme oplossing: zowel op het stuur als in het infotainmentsysteem kun je shortcuts programmeren. Je kunt de functies die je vaak gebruikt dus dichter bij de vingers halen. En als je de knop niet vindt, dan kan je altijd nog met "Hey Mazda" onder meer klimaatregeling, audio en andere functies bedienen. En dat werkte verrassend goed tijdens onze eerste test. Al neemt dat



allemaal niet weg dat we stiekem toch weer heimwee hebben naar fysieke knoppen...

Blijf weg van die digitale spiegels

Er is echter één stukje technologie dat we met plezier zouden schrappen: de digitale buitenspiegels die standaard zijn op de Takumi Plus. Mazda vervangt daar de conventionele spiegels door camera's en toont hun beelden op OLED-schermen diep in de voorportieren. Volgens het merk levert dat een 30 procent breder gezichtsveld op en zou het systeem ook bij slecht weer en in het donker voordelen bieden.

In theorie prima. In de praktijk zijn we niet overtuigd. Het probleem zit enerzijds in de positie van de schermpjes. Ze staan niet op de plaats waar je ogen instinctief een buitenspiegel verwachten, waardoor je blik zich telkens opnieuw moet aanpassen. Bovendien verdwijnt het natuurlijke dieptezicht dat een gewone spiegel wel geeft. Afstanden tot achteropkomend verkeer zijn daardoor minder intuïtief in te schatten. En daarmee komen we meteen bij ons belangrijkste advies in de configurator: neem de gewone Takumi (basisversie), dan krijg je klassieke spiegels die perfect doen wat ze moeten doen.

De koffer is groot

Wie een SUV van 4,85 meter koopt, verwacht ook dat hij bagage kan meenemen en daar stelt de Mazda alweer niet teleur. Mazda vermeldt 468 liter gemeten tot de gordellijn en 1.434 liter wanneer de achterbank is neergeklapt en je tot het dak laadt. Dat zijn niet noodzakelijk recordcijfers voor een auto van deze lengte, maar de kofferruimte is mooi bruikbaar. Bovendien is de vorm is regelmatig, de laaddrempel redelijk en met de achterbank plat ontstaat een zee aan laadruimte. De elektrische achterklep hoort bovendien bij de standaard uitrusting. Eigenlijk hadden we gegokt dat de koffer groter is dan de 468 liter die de technische fiche vermeldt, en dat is een compliment naar bruikbaarheid toe.

En dan heeft de CX-6e nog een troef: vooraan zit een frunk van liefst 80 liter. Daar kun je niet alleen de laadkabel kwijt, maar bijvoorbeeld ook een kleine reistas. Dat maakt de totale praktische bruikbaarheid aanzienlijk beter dan het kale koffercijfer doet vermoeden. Oh ja, trekken mag eveneens. De CX-6e kan aan de elektrisch wegklapbare trekhaak een geremde last van maximaal 1.500 kilogram meenemen. Voor een elektrische gezins-SUV is dat een nuttige waarde.

+ PLUS

- Prachtig (Belgisch) design
- Ontzettend ruim en functioneel
- Homogeen en comfortabel weggedrag
- Multimedia is eyecatcher
- Sterke prijspositionering

- MIN

- Mist beetje punch bij hogere snelheid
- Rijbereik is conform, maar niet uitzonderlijk
- Blijf weg van de digitale spiegels

"De CX-6e stuurt vlot in en voelt voorspelbaar aan.





258 pk, maar wel ingetogen

Technisch houdt Mazda het gamma eenvoudig. Er is één batterij en één aandrijflijn. De CX-6e gebruikt een LFP-batterij van 78 kWh en een elektromotor op de achteras. Die levert 258 pk en 290 Nm. Die achterwielaandrijving klinkt alvast veelbelovend voor het rijplezier. Verwacht alleen geen elektrische raket. De sprint van 0 naar 100 km/u duurt 7,9 seconden met 19-inchwielen. De 21-duimers van de Takumi Plus hebben 8,1 seconden nodig. De topsnelheid bedraagt 185 km/u.

Dat zijn prestaties die meer dan volstaan. Vanuit stilstand reageert deze Mazda onmiddellijk en tot pakweg 100 km/u is hij gewoon heel vlot. Voor dagelijks gebruik ontbreekt er niets; invoegen, voorbijsteken of een gaatje in het verkeer benutten gaat probleemloos. Pas op hogere snelheid merk je dat 258 pk tegenwoordig niet overvloedig is. Wie bij 120 km/u het stroompedaal tegen de vloer drukt, krijgt geen geweldsexplosie. De versnelling bouwt eerder lineair op en mist daar wat punch. Dat sluit overigens aan bij de algemene indruk van de auto: de CX-6e probeert je niet te imponeren met acceleratiecijfers, maar wil vooral aangenaam snel zijn. En eigenlijk vinden we dat verfrissend. Niet iedere elektrische gezinswagen heeft 500 pk nodig.

DE ESSENTIE

De Mazda CX-6e combineert een prachtig door onze landgenoot Jo Stenuit en zijn team verfijnd Kodo-design met verrassend veel binnenruimte, een riante koffer en een hoogwaardige, digitale cockpit. Zijn 258 pk sterke achterwielaandrijving is vlot maar niet explosief, terwijl het uitstekend afgestemde onderstel comfort en dynamiek mooi verzoent. Met 78 kWh, maximaal 484 km WLTP en 200 kW snelladen zijn de EV-prestaties degelijk zonder records te breken. Vooral de Takumi van 46.290 euro overtuigt dankzij zijn bijzonder rijke standaarduitrusting. De duurdere Takumi Plus zouden we laten voor wat hij is: zijn digitale spiegels werken minder natuurlijk dan gewone exemplaren.

Mazda heeft duidelijk aan het onderstel gewerkt

Belangrijker is wat er gebeurt wanneer de bochten zich aandienen, want daar moest Mazda bewijzen dat de Europese afstelling meer was dan een regel in het persbericht. Nu, de basis is vrij conventioneel: MacPherson-veerpoten vooraan en een multilinkconstructie achteraan. En toch heeft Mazda een bijzonder goede balans gevonden. De ophanging is voldoende soepel om slechte wegen comfortabel te verteren, maar houdt de zware carrosserie tegelijkertijd behoorlijk goed onder controle. Hij helt niet overdreven over en voelt bij snelle richtingswissels nooit log aan.

De achterwielaandrijving geeft de auto een aangenaam neutraal karakter wanneer je het tempo verhoogt. De CX-6e stuurt vlot in en voelt voorspelbaar aan. Verwacht alleen geen uitgesproken achterwielaangedreven speelsheid: daarvoor zijn gewicht, vermogen en elektronische veiligheidssystemen te nadrukkelijk aanwezig. Mazda voorziet trouwens 3 rijmodi: Normal, Sport en Individual. In die laatste modus kun je onder meer gaspedaalrespons, stuurgewicht en regeneratie afzonderlijk instellen. Voor de energierecuperatie zijn vier niveaus voorzien.



484 kilometer en 200 kW snelladen

Voor de batterij koos Mazda voor beproefde LFP-technologie. De capaciteit bedraagt 78 kWh en de constructeur belooft een WLTP-rijbereik van maximaal 484 kilometer voor de Takumi met 19-inchwielen. Met 21 inch daalt dat naar 468 kilometer. Dat is anno 2026 goed, maar niet uitzonderlijk. Daar staat tegenover dat de CX-6e wel voldoende snel kan laden. Mazda geeft maximaal 200 kW op aan de snellader en dat betekent van 10 naar 80 procent in 24 minuten en van 30 naar 80 procent in ongeveer 15 minuten. Aan een driefasige AC-wallbox kan hij met maximaal 11 kW laden; volledig volladen duurt dan ongeveer 8,5 uur, of een nachtje aan de wallbox thuis. Geen 800-voltsysteem dus en geen laadrecords, maar wel cijfers waarmee je zonder frustratie lange afstanden kunt rijden.

Wat het verbruik betreft noteerden we tijdens onze eerste korte test waarden van 15,5 kWh in de stadsomgeving, tot 20 kWh op de sneller stukken waarbij we ook op de Duitse Autobahn de CX-6e flink de sporen konden geven. We vermoeden dat in dagdagelijks Belgisch gebruik een gemiddeld stroomverbruik van 17 à 18 kWh realistisch is, maar dat zullen we later nog verifiëren.

Heel veel auto voor een schappelijke prijs

En dan komt misschien een bijkomend sterk argument van de Mazda CX-6e: zijn prijs. Je haalt 'm in huis in de rijkelijk uitgeruste Takumi versie voor 46.290 euro. Onder meer het panoramadak, het 26-inchscherm, de head-up display, elektrische achterklep, 360-gradencamera, verwarmde én geventileerde voorstoelen, stuurverwarming en uitgebreide rijhulpsystemen krijg je standaard mee. De Takumi Plus kost 3.000 euro meer, maar zouden we altijd links laten liggen omwille van de digitale spiegels. Bovendien rijdt de basis-Takumi op 19 inch officieel nog net iets verder op één lading, en zijn de kleinere wielen ook zelden slecht nieuws voor het veercomfort.

Conclusie

De Mazda CX-6e is in vele opzichten een interessante auto. De technische basis komt voort uit Mazda's samenwerking met Changan, hij wordt in China gebouwd en sommige digitale elementen voelen duidelijk anders aan dan wat we jarenlang van Mazda gewend waren. En toch is dit veel meer dan een Chinese elektrische SUV waarop in Hiroshima een ander logo werd gekleefd. Vooral het Europese werk maakt verschil. Jo Stenuit en zijn designteam hebben er een bijzonder knappe auto van gemaakt, terwijl de Europese ingenieurs erin geslaagd zijn het onderstel een overtuigende balans tussen comfort en dynamiek te geven. Kortom, we hadden oprecht het gevoel met een 'echte' Mazda onderweg te zijn.

Daar bovenop krijg je een werkelijk gigantische hoeveelheid binnenruimte, een bruikbare grote koffer en een uitstekend infotainment dat weliswaar een beetje studiewerk vergt (maar dat is tegenwoordig in elke moderne nieuwe auto het geval). Als we nog een kleine wishlist mogen overmaken aan Mazda dan zouden we vragen naar een beetje meer punch bij hogere snelheid, en ook een iets grotere batterij voor die klanten die nog weinig tot geen elektrische ervaring hebben en vooral gemoedsrust opzoeken. Maar een grotere batterij zou dan weer onvermijdelijk een impact hebben op de prijs, en daar kunnen maar weinig auto's aan tippen. Zelfs de nieuwste Chinese modellen niet. **- WM**

BELEEF DE KUNST VAN HET ELEKTRISCH RIJDEN

DE ALL-NEW MAZDA CX-6e EN DE MAZDA6e

6 JAAR | MAZDA GARANTIE



De 100% elektrische All-New Mazda CX-6e en Mazda6e zijn twee interpretaties van dezelfde designfilosofie. Een filosofi door Japanse esthetiek waarin elke lijn, elk oppervlak en de serene sfeer van het interieur prachtig zijn vormgegeven. Een ru u kunt ademen en zich kunt focussen op wat echt belangrijk is. Elke rit wordt een uiting van uw persoonlijkheid, met een ri respectievelijk 484 en 560 km* en snellaadmogelijkheden die u met vertrouwen elke weg laten volgen.

CRAFTED WITH JAPANESE SOUL

16,1 – 19,4 kWh/100KM 0 G/KM CO_2 (WLTP)

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieuwetgeving (K.B. 19.03.04). www.mazda.be

* Tot 484 km rijbereik voor de Mazda CX-6e Takumi en tot 560 km voor c Light Vehicle Test procedure). De WLTP-test vindt plaats op een uniform Het effectieve elektrisch verbruik en rijbereik kan afwijken naargelang de invoerder. Blaasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Ondernemingsnumm



e gevormd
iimte waar
jbereik tot

de Mazda6e. Het elektrisch verbruik en rijbereik worden berekend conform de WLTP-test (Woldwide Harmonized
e, gestandariseerde en gecontroleerde wijze in het testlabo op basis van een testcyclus.
uitrusting, de versie en individuele factoren. V.U.: Mazda Motor Logistics Europe NV, handeldrijvend onder de naam Mazda Motor Belux,
er: 0406.024.281. Rekeningnummer: BE21 3200 0698 7003. Contact: info-be@mazdaeur.com. www.mazda.be.

Test

Audi RS 5 Avant

Extremisme moet plaats maken voor redelijke waanzin



De meest polyvalente supercar ooit, de Audi RS 6, is uit de prijslijst verdwenen. Wellicht niet voor eeuwig, maar wie vandaag bij Audi een alternatief zoekt komt vanzelf bij de nieuwe RS 5 uit. Die downsizing klinkt misschien pijnlijk, maar dat is het niet. Met twee cilinders minder én een plug-inhybride aandrijflijn, slaagt de RS 5 er wonderwel in om de RS-badge met trots te dragen.


IN RS 573E
RS 5

Inderdaad, de RS 5 gaat onder algemene CO2-druk aan de stekker, maar dat is iets wat we intussen al wel gewend zijn. Kijk maar naar de BMW M5, om voor de vuist weg eentje te noemen. Maar dit is geen plug-inhybride als een andere want met 639 pk, 825 Nm, vierwielaandrijving en een sprint naar 100 km/u in 3,6 seconden heeft hij alvast weinig last van een minderwaardigheidscomplex. Alleen moet je wel bereid zijn om het nieuwe RS-recept te aanvaarden: sneller, technologischer en bruikbaarder dan ooit, maar ook zwaarder en complexer. En minder extreem ook.

Is dit nog een echte RS?

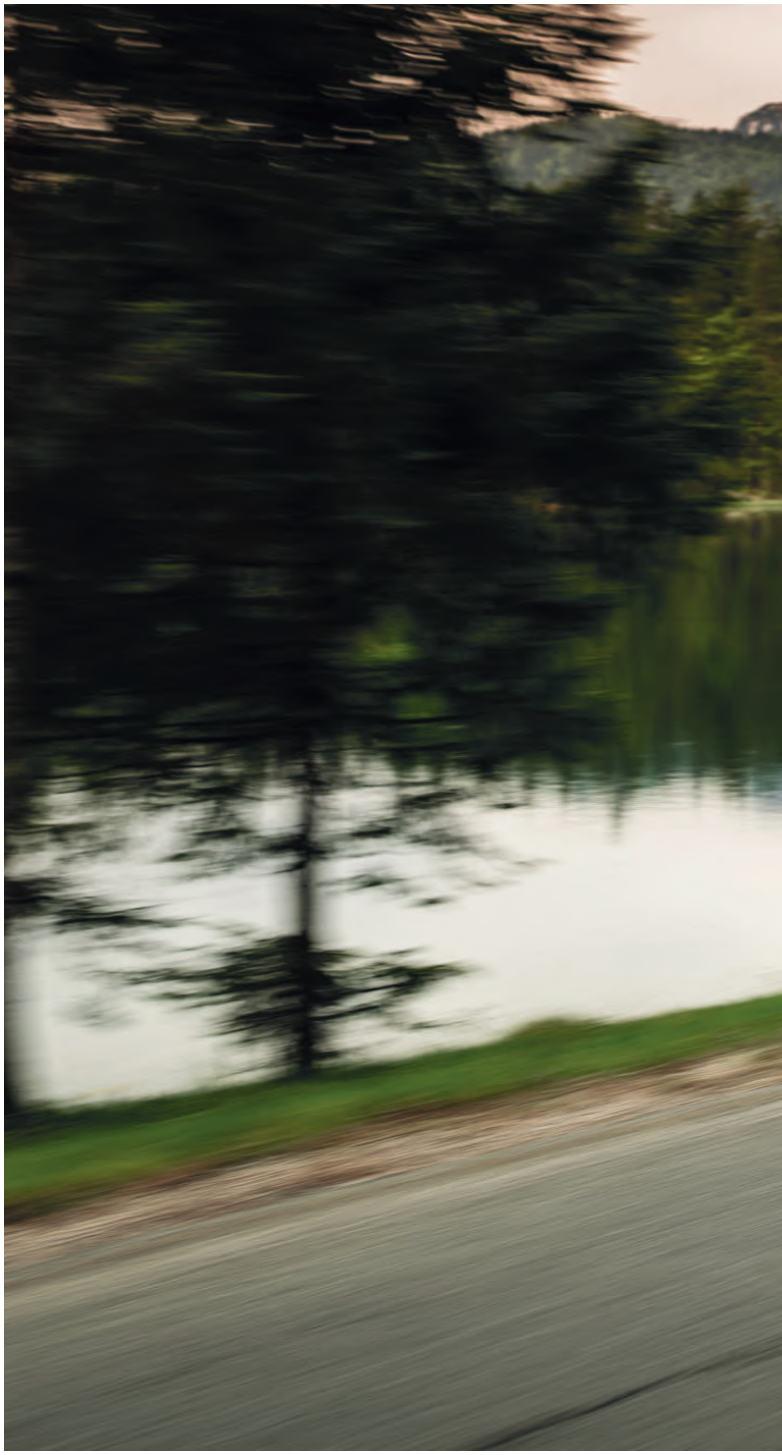
Laat ons met het makkelijkste onderdeel beginnen: zijn looks. Want de Audi RS 5 Avant ziet er echt fantastisch uit. Audi Sport heeft gelukkig niet geprobeerd om van zijn nieuwe krachtpatser een subtiele A5 met wat grotere velgen te maken. Het koetswerk is aan weerszijden ongeveer negen centimeter breder dan dat van een gewone A5 en die brede heupen laten niets aan de verbeelding over. Het geeft de RS 5 een bijna majestueuze brede houding. De enorme luchtopeningen vooraan, het honingraatrooster, de specifieke bumpers, de forse wielen en de twee immense ovale uitlaatmonden achteraan laten weinig ruimte voor twijfel over wat hier voor je staat. De RS 5 laat zien dat hij altijd klaar is voor een potje ruzie.

Een Audi die hoofden doet draaien, dat is al even geleden. Jong en oud kijken de RS 5 na, en vaak met een goedkeurende blik. De huidige A5 is op zich een vrij beheerste auto, maar de RS-behandeling geeft hem precies de visuele agressie die hij nodig had. En uiteraard kiezen we voor de Avant-versie (geen idee eigenlijk waarom je de berline zou verkiezen). Met 4,90 meter lengte en 1,95 meter breedte is dit ondertussen ook gewoon een forse auto. Hij staat laag, breed en gespierd op zijn wielen en is wat ons betreft als Avant zelfs beter geproportioneerd dan als Berline. Dit is hoe een RS eruit hoort te zien: functioneel genoeg om ermee op vakantie te vertrekken en tegelijk dreigend genoeg om het onderscheid te maken met de gewone versies.

Binnenin iets minder vuurwerk

Afgaande op het spierballengerol aan de buitenkant verwacht je dat Audi Sport ook binnenin met een vlammenwerper door het interieur is gegaan, maar dat valt een beetje tegen. Begrijp ons niet verkeerd: de zitpositie is uitstekend, de afwerking staat op het gekende Audi-niveau en vooral de sportkuipjes verdienen alle lof. Ze zien er goed uit, ondersteunen het lichaam voortreffelijk en bleken tijdens onze test ook na langere ritten comfortabel. Maar het geheel oogt los van die sportzetels toch een beetje braafjes.

De grote gebogen schermpartij kennen we ondertussen van andere Audi's. Op zich niets mis mee, maar onze grootste teleurstelling zit in het scherm recht voor de bestuurder. Zelfs wanneer je een van de RS-modi inschakelt, blijft die digitale instrumentencluster grafisch nogal braaf. Natuurlijk veranderen de gegevens en krijg je de informatie die je nodig hebt, maar van Audi Sport hadden



we hier meer spektakel verwacht. Geef ons een show alsof we de kwalificatie op Spa beginnen, temperatuurmeters, hybride energiestromen en een interface die duidelijk maakt dat er 639 pk ter beschikking staat. Nu blijft het allemaal toch wat zakelijk en de instelmogelijkheden van het bestuurdersdisplay blijven te beperk voor een machine van dit kaliber. Diezelfde gedachtegang hebben we ook bij de transmissiebediening. Audi gebruikt het gekende kleine schakelaartje om tussen D, N en R te wisselen. Dat bespaart plaats, maar in een RS voelt het ongeveer even bevredigend als het bedienen van een lichtschakelaar. Een echte sportief getekende selectiehendel zou niet alleen ergonomisch prettiger zijn, maar ook beter passen bij het mechanische karakter dat een auto als deze probeert uit te stralen.



Een Avant, maar geen verhuiswagen

De naam Avant schept verwachtingen. Dit blijft tenslotte de praktische carrosserievariant, alleen moet je bij de RS 5 rekening houden met het feit dat er onder die mooie buitenkant nogal wat techniek verstopt zit. Achterin is de ruimte goed zonder indrukwekkend te zijn. Twee volwassenen kunnen er behoorlijk zitten en de wielbasis van ruim 2,90 meter helpt, maar verwacht niet de zee aan beenruimte van een grote SUV. Ook hier merk je dat de RS 5 uiteindelijk een sportieve middenklasser is en geen vermomde A6. Voor een gezin met twee kinderen is er weinig aan de hand; wie regelmatig vier grote volwassenen vervoert, zal de beschikbare ruimte eerder als voldoende dan als royaal omschrijven.

Hetzelfde geldt voor de koffer. De batterij ligt onder de laadvloer en eist letterlijk haar plaats op. Volgens de officiële gegevens blijft

+ PLUS

- Heerlijke looks, streling voor het oog
- Perfect geschikt als daily driver
- Pure fun
- Hooligan en rustige jongen in één verpakking
- Voldoende functioneel

– MIN

- Soms té braaf?
- Verbruik en rijbereik
- Prijs kan behoorlijk oplopen



er 361 liter over met de achterbank rechtop. Klap je die neer, dan groeit dat tot 1.302 liter. Ter vergelijking: een gewone S5 Avant biedt 448 liter. Je offert dus bijna 90 liter op aan de plug-inhybride techniek. En 361 liter is voor een auto van bijna 4,90 meter voldoende functioneel, maar niet indrukwekkend. De laadopening zelf blijft gelukkig praktisch en de Avant-vorm maakt de beschikbare liters bruikbaarder dan het cijfer doet vermoeden, maar wie de RS 5 koopt omdat hij een extreem snelle én extreem ruime break wil, moet zijn verwachtingen bijstellen. Dit is eerder een performance-auto met een handige koffer dan een verhuiswagen met 639 pk.

Zes cilinders én een elektromotor

Tegenwoordig een V10 of zelfs geen V8 onder de imposante kap van de RS 5, maar wel een 2,9-liter V6 biturbo die flink werd doorontwikkeld. De benzinemotor alleen levert 510 pk en 600 Nm. Tussen de motor en de achttraps Tiptronic zit vervolgens een elektromotor van 177 pk en 460 Nm. Samen komen ze uit op 639 pk en 825 Nm. Dat zijn cijfers die niet zo lang geleden exclusief waren voor supercars. De RS 5 Avant heeft volgens Audi slechts 3,6 seconden nodig om vanuit stilstand 100 km/u te bereiken, daarmee hoef je dus geen schrik te hebben om het af te leggen tegen de eerste de beste Tesla aan het stoplicht. Standaard stopt het feest bij 250 km/u, met het juiste pakket kan dat worden opgetrokken tot 285 km/u.

De elektrische energie komt uit een lithium-ionbatterij van 25,9 kWh bruto en 22 kWh netto. Audi geeft voor de RS 5 een elektrische WLTP-actieradius tot 84 kilometer op, met maximaal 87 kilometer in stedelijk verkeer. In de praktijk moet je eerder rekenen op 66 tot 65 kilometer. Laden gebeurt uitsluitend met wisselstroom, maar gelukkig wel aan een correcte 11 kW. Een volledig lege batterij opnieuw vullen duurt ongeveer 2,5 uur.

Boost knop als reddingsboei

Je kunt de RS 5 daadwerkelijk als elektrische auto gebruiken. Voor woon-werkverkeer of een rit door de stad is dat aangenaam. De auto wordt stil, soepel en opvallend beschaafd. Wie thuis en op het werk kan laden, kan daardoor heel wat dagelijkse kilometers afleggen zonder de V6 wakker te maken. Maar verwacht geen elektrische RS e-tron GT in miniatuur. Met alleen de elektromotor is er voldoende vermogen voor normaal verkeer, maar de auto moet wel meer dan 2,3 ton verplaatsen. Bij rustig rijden is dat geen probleem. Wanneer je plots een gaatje in het verkeer wilt induiken of snel wilt inhalen, voel je dat de elektrische aandrijving alleen niet de explosiviteit levert die je van het RS-logo verwacht.

Daarvoor is de rode Boost-knop op het stuur wel handig. In dat geval worden gedurende tien seconden alle beschikbare krachten gemobiliseerd. Tijdens onze test merkten we vooral in EV-modus hoe nuttig die functie kan zijn: ze geeft de RS 5 precies de reactiviteit die je soms mist wanneer je elektrisch onderweg bent.

De V6 lust wel wat

Dat brengt ons bij een heikel punt: verbruik. De officiële gecombineerde WLTP-cijfers van een plug-inhybride vertellen maar een deel van het verhaal omdat ze sterk afhangen van hoe vaak de batterij opgeladen wordt. Audi communiceert voor de RS 5 Avant een gemiddeld verbruik van ongeveer 3,9 tot 4,5 l/100 km, afhankelijk van de uitvoering. Pure theorie natuurlijk want met een lege batterij ziet dat plaatje er helemaal anders uit. Audi geeft zelf 9,6 tot ruim 10 l/100 km op. Dat sluit nauw aan bij onze ervaring: zodra de elektrische buffer opgebruikt is, moet je behoorlijk je best doen om onder 10 l/100 km te blijven. Wie de prestaties aanspreekt, ziet uiteraard veel hogere cijfers.



"De RS 5 laat zien dat hij altijd klaar is voor een potje ruzie.



Daarmee is deze RS 5 een plug-in die je ook echt als PHEV moet gebruiken. Regelmatig laden is geen vrijblijvende aanbeveling. Doe je dat niet, dan worden de honderden kilo's batterij en elektromotor pure ballast terwijl de V6 ondertussen benzine moet verstoken om de zwik in beweging te houden. Wel jammer dat de benzinetank zo klein is (48 liter), want zelfs in combinatie met een volle batterij is het gecombineerde rijbereik nooit meer dan 400 km. Dat is toch opmerkelijk voor een snelle Avant die op papier ook de rol van langeafstandsauto moet kunnen spelen. De hybride technologie helpt tijdens korte trajecten, maar voor lange snelwegritten is het bereik eerder een stap achteruit dan vooruit.

Zwaarlijvig zei je?

Afhankelijk van de exacte specificatie weegt de RS 5 Avant ongeveer 2,4 ton. Dat is ongeveer een halve ton meer is dan een BMW M3 Touring. Dat cijfer kun je niet wegtoveren met slimme software, maar je kunt er blijkbaar wel bijzonder goed omheen werken. Audi gebruikt daarvoor een nieuwe generatie Quattro-aandrijving met een permanent gekoppeld middendifferentieel en Dynamic Torque Control op de achteras. Het systeem kan het aandrijfkoppel razendsnel tussen de achterwielen verdelen. De auto kan nadrukkelijk achterwielaangedreven aanvoelen zonder ooit zijn permanente vierwielaandrijving helemaal op te geven.

Op de openbare weg levert dat vooral vertrouwen op. Je kunt vroeg op het gas en voelt hoe de auto zich vastbijt in het asfalt. Toch kan geen enkele computer de fysica volledig annuleren. Wie de RS 5 echt hard een bocht in gooit, voelt dat de massa begint te duwen. De kunst is dat Audi die massa veel minder nadrukkelijk laat voelen dan je zou verwachten.

Soms zelfs een beetje té braaf

De keerzijde van die beheersing is dat de RS 5 in zijn gewone rijmodi bijna té braaf kan worden. In Comfort (vaak elektrische) modus kun je ermee naar kantoor rijden zonder dat collega's vermoeden dat er 639 pk onder je rechterpedaal zit. Dat maakt het niet altijd spannend. Een RS 6 had traditioneel iets licht onfatsoenlijks. Zelfs wanneer je rustig reed, wist je dat ergens een hooligan zat te wachten. De RS 5 verstopt die kant van zijn persoonlijkheid beter.

Gelukkig bestaan de RS-modi. Daar wordt de aandrijflijn alerter, de ophanging strakker en de verdeling van het vermogen agressiever. Ook de V6 laat zich dan eindelijk beter horen. Wie de beste soundtrack wil, duwt dus best op de rode RS-knop op het stuur. Dat verschil tussen de normale instellingen en de RS-modi maakt de auto tegelijkertijd indrukwekkend veelzijdig en een tikje schizofreen. Overdag is hij de keurige gezinsbreak. Na het werk druk je op een paar knoppen en probeert hetzelfde apparaat zijn banden, remmen en inzittenden ervan te overtuigen om richting circuit te sjezen.

Verrassend goed veercomfort

Misschien wel de grootste verrassing tijdens onze test was het veercomfort. Een auto met zulke enorme wielen, waanzinnige prestaties en een RS-logo zou op Belgische wegen een aanslag op je tandvullingen kunnen betekenen, maar dat is gelukkig niet het geval. De adaptieve dempers zorgen ervoor dat de RS 5 opvallend homogeen over slecht wegdek rijdt. Oneffenheden worden niet helemaal weggegomd (daarvoor zijn de banden te breed en de auto te sportief) maar de ophanging haalt de scherpe randjes er overtuigend af. Ook op dit vlak is de RS 5 civieler dan een RS 6 en daardoor voor veel bestuurders net bruikbaarder.



En wanneer je hem loslaat? Dan gaat het heel erg snel. 639 pk en 825 Nm zorgen ervoor dat de RS 5 op vrijwel elk tempo enorme reserves heeft. En dan voel je vooral in de RS-modi ook een beetje drama. En zo hoort het ook in zulk een auto. Tegelijk blijft het comfort toch gegarandeerd. Audi vindt hierin een perfect evenwicht.

De prijs van al dat geweld

Goedkoop is dit technologische kunststuk vanzelfsprekend niet. De RS 5 Avant staat in de prijslijst vanaf 111.350 euro inclusief btw. Maar onze testwagen was goed voorzien van alle mogelijke leuke opties, en klokte af op dik 150.000 euro (slik). Voor dat geld krijg je wel een bijzonder complete combinatie. Dit is een auto waarmee je elektrisch naar kantoor kunt, met vier mensen op reis kunt vertrekken, een aanhangwagen tot 1.900 kilogram kunt trekken en vervolgens op een bochtige weg prestaties kunt neerzetten waar twintig jaar geleden een Porsche voor nodig was. En het blijft nog altijd een pak goedkoper dan een RS 6 of een (weliswaar grotere) BMW M5.

Is de Audi RS 5 Avant dan een mini-RS 6?

Niet echt. En misschien moeten we ook stoppen hem zo te bekijken. De RS 5 Avant heeft een eigen karakter. Hij is kleiner en iets minder intimiderend dan een RS 6, maar tegelijkertijd civieler en makkelijker in het dagelijkse verkeer. Hij kan verbazingwekkend comfortabel zijn en desgewenst grote delen van de dagelijkse routine elektrisch afwerken. Daar staat tegenover dat hij soms bijna té braaf wordt. Je moet bewust naar de RS-instellingen grijpen om de hooligan uit de auto te lokken. Pas dan hoor je de V6 zoals je hem wilt horen en komt de agressie naar boven die het koetswerk belooft.

Er zijn ook kanttekeningen. 361 liter koffervolume is voor een Avant van bijna vijf meter aan de krappe kant, de achterbank is goed maar niet uitzonderlijk ruim en de combinatie van kleine benzinetank en stevig verbruik met lege batterij beperkt zijn kwaliteiten als langeafstandsraket. Voeg daar de saaie digitale RS-graphics aan toe en er blijven genoeg details over waar Audi Sport bij een facelift nog eens naar mag kijken.

Niet dat we RS 5 om die muggenzifterij links zouden liggen. Integendeel. Hij ziet er waanzinnig uit, heeft fantastische stoelen, een verrassend evenwichtig onderstel en een aandrijflijn die absurde prestaties combineert met de mogelijkheid om stil door de stad te rijden. OK, de RS 5 Avant is niet de vervanger van de RS 6, maar wel een overtuigende vaandeldrager van Audi Sport. Eentje die bewijst dat een stekker en een RS-logo elkaar niet hoeven uit te sluiten, al zouden we voor de volgende generatie graag wat minder kilo's, wat meer koffer en vooral een grotere actieradius krijgen. **- WM**

DE ESSENTIE

De nieuwe Audi RS 5 Avant is met 639 pk, 825 Nm en 3,6 seconden naar 100 km/u een waardig alternatief nu de RS 6 tijdelijk ontbreekt. Hij ziet er heerlijk agressief uit, biedt fantastische stoelen, veel tractie dankzij Quattro en een verrassend comfortabel adaptief onderstel. Tegelijk maakt de plug-inhybride techniek hem ruim 2,3 ton zwaar en snoept de batterij van de praktische kwaliteiten: de koffer meet slechts 361 liter. Elektrisch rijden kan officieel tot 84 km, maar de totale autonomie blijft beperkt en met lege batterij is minder dan 10 l/100 km moeilijk. Soms is hij bijna té beschaafd, maar in de RS-modi komt gelukkig alsnog de hooligan boven.

Polestar 2 Long Range Dual Motor

Op schoonheid staat geen leeftijd

De ene auto is al wat opvallender dan de andere, maar de Polestar 2 heeft sinds zijn lancering nooit echt moeite gehad om de aandacht naar zich toe te trekken. En hoewel hij inmiddels niet meer tot de jongste generatie EV's behoort, oogt hij nog steeds verrassend fris. Maar volstaan de knappe looks anno 2026 nog om het verschil te maken?

Ooit was Polestar nog gewoon het performance-label van Volvo, intussen vaart het al enkele jaren een onafhankelijke koers. Na de blitse Polestar 1 plug-in hybride uit 2019 koos het merk resoluut voor de 100% elektrische aandrijving. Dat Polestar daarbij bovengemiddeld aandacht besteedt aan het design mag eigenlijk niet verbazen: de gerenommeerde Volvo-designer Thomas Ingenlath stond immers mee aan de wieg van het merk en was jarenlang de CEO.

Scandinavische eenvoud mét karakter

De Polestar 2 is een vierdeurs berline, al omschrijft het merk hem liever als een liftback. Sporadisch valt zelfs de term fastback, maar what's in a name? Belangrijker is dat hij er strak en modern uitziet. Het lijnenspel is typisch Scandinavisch: clean, rustig en minimalistisch, maar tegelijk opvallend karaktervol.

Dat de Polestar 2 inmiddels al enkele jaren meedraait, doet weinig afbreuk aan zijn présence. In het straatbeeld blijft hij steevast de aandacht trekken. Dat wordt misschien nog wat versterkt door het feit dat heel wat recente (veelal Chinese) EV-nieuwkomers een eerder generiek design hanteren. De Polestar 2 ziet er daarentegen nog steeds uit als een auto met een duidelijke persoonlijkheid.

Minimalisme hoeft niet saai te zijn

Ook het interieur volgt die Scandinavische filosofie. Het dashboard oogt strak en overzichtelijk, terwijl kwalitatieve materialen en een degelijke afwerking voor een aangename premium sfeer zorgen. Polestar vermijdt bovendien de trend waarbij alles achter een touchscreen verdwijnt: voor essentiële functies zijn nog fysieke bedieningselementen aanwezig. De meeste functionaliteiten vind je evenwel terug in het centraal geplaatste, verticale infotainmentscherm (11,2").

Stilstaan is achteruitgaan

Doorheen de jaren werd er regelmatig gesleuteld aan de Polestar 2, de meest ingrijpende update was wellicht de MY24 (Model Year 2024). Toen verdween niet alleen de traditionele grille ten voordele van een gesloten grille, SmartZone gedoopt, ook maakte voorwielaandrijving plaats voor achterwielaandrijving. Een technische koerswijziging die de 2 duidelijk verfijnder en efficiënter maakte. De MY24-update omvat ook het hoogwaardige Bowers & Wilkins-audiosysteem met 14 luidsprekers (1.350 Watt). De personalisatiemogelijkheden werden eveneens uitgebreid, onder meer met de (beige) Dune lakkleur, 20" velgen en nieuwe interieurdetails.

Hightech … op een klassieke manier

De Polestar 2 was een van de eerste auto's waarbij het infotainmentsysteem volledig op Android Automotive draaide. Dat betekent dat Google-technologie diep in de auto geïntegreerd zit, met onder meer Google Maps, Google Assistant en de mogelijkheid om apps


FSX 08R





zoals Spotify, Waze en YouTube te installeren. Dankzij over-the-air updates kon Polestar de software bovendien doorheen de jaren blijven verbeteren. De meest recente MY2026-update voegt daar onder meer een krachtige Qualcomm Snapdragon-chipset aan toe. Die maakt het systeem merkbaar vlotter en zorgt ervoor dat de Polestar 2 digitaal weer helemaal mee kan. Helemaal foutloos is het digitale verhaal evenwel niet. Apple CarPlay en Android Auto zijn wel aanwezig, maar uitsluitend via een kabel. In een model dat ooit zo sterk inzette op digitale innovatie voelt dat anno 2026 toch wat gedateerd aan. Het digitale instrumentenpaneel (12,3") is bovendien eerder functioneel dan spectaculair en een head-up display ontbreekt nog steeds.

Polestar 2 is verrassend praktisch

Ondanks zijn berline-achtige koetswerkvorm heeft de Polestar 2 behoorlijk wat praktisch potentieel. De extra bodemvrijheid maakt de instap iets gemakkelijker en zorgt tegelijk voor een iets beter overzicht rondom. Een crossover of SUV doet het op dat vlak natuurlijk nog beter. Voorin is er plaats genoeg voor twee volwassenen en al hun ledematen, terwijl de (been)ruimte op de achterbank eerder als voldoende (ipv royaal) kan worden omschreven. Een panoramisch glazen dak helpt gelukkig om het ruimtegevoel te versterken.

De grote kofferklep geeft toegang tot 407 liter bagageruimte. Klap je de achterbank neer (60:40), dan stijgt het laadvolume tot 1.097 liter. Handige details zoals de elektrisch bedienbare achterklep met voetbeweging, een bagagesplitter en verschillende opberghaakjes maken het dagelijkse gebruik bovendien aangenaam. Onder de motorkap zit nog een frunk van 41 liter, ideaal voor laadkabels of een kleine tas.

Al het goede komt in drievoud

Het huidige Polestar 2-aanbod bestaat uit drie varianten. De Standard Range Single Motor is de instapper met 272 pk, terwijl de Long Range Single Motor 299 pk levert. Beide hebben één elektromotor op de achteras. Daarboven staat de Long Range Dual Motor met 421 pk en vierwielaandrijving dankzij een tweede elektromotor.

Wie nog meer powerrrr verlangt, kan de Dual Motor aandikken met het Performance Pack. Het systeemvermogen stijgt zo tot 476 pk terwijl de auto ook bijkomende hardware meekrijgt zoals aange-



paste remmen en dempers. De opvallende Swedish Gold-accenten op onder meer remklauwen, ventieldoppen en veiligheidsgordels maken tegelijk duidelijk dat je met de topversie onderweg bent.

De Standard Range uitvoering beschikt over een 70 kWh batterij en haalt volgens de WLTP-cyclus maximaal 554 kilometer rijbereik. Met 490 Nm, een sprint van 0 naar 100 km/u in 6,4 seconden en een topsnelheid van 205 km/u heb je met deze basisversie eigenlijk weinig te klagen. De Long Range-versies beschikken over een 82 kWh-batterij en komen theoretisch tot 659 kilometer. De Single Motor heeft genoeg aan 6,2 seconden voor de standaardsprint, terwijl de Dual Motor dat klusje in 4,5 seconden klaart. De Performance-versie doet er nog een schepje bovenop en haalt 100 km/u in amper 4,2 seconden!

En in de praktijk?

Onze spierwitte testwagen was een Polestar 2 Long Range Dual Motor. Onder zomerse omstandigheden noteerden we op een gevarieerd traject een gemiddeld verbruik van ongeveer 17,5 kWh/100 km. Dat resulteerde in een geruststellend rijbereik van 468 kilometer. Met een zuinigere rijstijl slaagden we er bovendien in om dat verbruik nog verder te drukken, waardoor ook 500+ kilometer rijbereik binnen handbereik komt.

De Standard Range kan tot 180 kW (DC) snelladen, terwijl de Long Range-versies tot 205 kW aankunnen. Een klassieke 10-80% laadsessie duurt daarmee minder dan een halfuur. AC-laden kan met maximaal 11 kW, waardoor een nachtje aan de laadpaal volstaat om er opnieuw tegenaan te kunnen.

Helemaal state-of-the-art is het laadverhaal echter niet meer. De Polestar 2 maakt gebruik van een 400V-architectuur, terwijl verschillende recente concurrenten met 800V-technologie pronken wat hogere laadsnelheden mogelijk maakt. Ook dat verraadt ietwat de leeftijd...

Rustig wanneer het kan, snel wanneer het moet

Op de weg etaleert de Polestar 2 vooral zijn verfijning. De aandrijflijn reageert soepel en alert, terwijl de elektromotoren hun kracht vlot – en vooral fluisterstil – ontplooien. In combinatie met de aangename zetels en goed afgestelde dempers resulteert dat in een comfortabele rij-ervaring. Zeker op kwalitatieve asfalt.

+ PLUS

- Nog steed knappe verschijning
- Geruststellend rijbereik (450+ km)
- Verfijnde aandrijflijn (vlot, efficiënt, alert, ...)
- Mix comfort / sportiviteit
- Moderne veiligheid en connectiviteit

– MIN

- Geraakt stilaan op leeftijd
- Matig instelbare remenergierecuperatie
- Prijs kan snel oplopen



Wie rustig rijdt, haalt dan ook het beste uit de Polestar 2. Wie liever wat meer tempo maakt, kan zonder problemen vlottere bochtencombinaties opzoeken. De diep geplaatste batterij zorgt voor een laag zwaartepunt, ook gaat er merkbaar meer vermogen naar de achteras. Daardoor voelt de auto dynamischer aan dan zijn comfortabele karakter aanvankelijk doet vermoeden. Echt sensationeel wordt het echter nooit. Daarvoor ontbreekt onder meer een specifieke Sport rijmodus. Bovendien doet de Polestar 2 het allemaal zo gemakkelijk dat de snelheid soms minder intens aanvoelt dan de cijfers doen vermoeden.

Het stuurgevoel kan je enigszins naar eigen smaak aanpassen (licht, gewoon of hard). Ook de remenergierecuperatie is instelbaar, hetzij slechts in drie standen (geen, licht of matig). Schakelflippers achter het stuur om de recuperatie onderweg aan te passen ontbreken. Dat zou helpen om écht alles uit de beschikbare energie te halen, voor een energiebesparende warmtepomp moet je bovendien richting de optielijst.

Moderne rijhulp en veiligheid

De Polestar 2 mag al wat jaren op de teller hebben, zijn veiligheidsuitrusting voelt daarom niet gedateerd aan. Twaalf sensoren en verschillende camera's houden de omgeving in de gaten, terwijl acht airbags instaan voor de nodige bescherming van de inzittenden. Ook adaptieve cruise control (met rijstrookassistentie), 360° camera, parkeerhulp en uitgebreide botswaarschuwingen zijn aanwezig. Optioneel zijn er ook Pixel LED-koplampen die hun lichtbundel op slimme wijze aanpassen aan de omstandigheden. Het resultaat is een moderne en geruststellende veiligheidsuitrusting, ondanks het feit dat de basis van de auto intussen al zes jaar oud is.

Premium EV = premium prijzen

In België kost een Polestar 2 minstens 44.950 euro, dan heb je de Standard Range Single Motor. Voor de Long Range Single Motor betaal je minimaal 52.740 euro. In het geval van de Dual Motor loopt het prijskaartje op tot 67.840 euro, terwijl de Performance-uitvoering daar nog eens 5.000 euro bovenop doet.

Een aantrekkelijke Polestar 2 spec kan dus behoorlijk snel een prijzige aangelegenheid worden. Al heeft de zakelijke leaserijder in het premium EV segment daar net wat minder last van. Bij zijn lancering moest de Polestar 2 de aandacht hier voornamelijk delen met de Tesla Model 3 en BMW i4. Vandaag is het speelveld echter aanzienlijk drukker geworden. Niet alleen zijn er een pak meer elektrische berlines, ook het aanbod aan elektrische SUV's – in alle geuren en kleuren – is geëxplodeerd. Die bieden net wat meer ruimte en gebruiksgemak.

Personaliseren kan je leren

De strakke vormgeving van de Polestar 2 staat eigenlijk al heel sterk op zichzelf, toch zijn er nog wat personalisatiemogelijkheden voorhanden. Vapour (ook wel lichtgrijs genoemd) is de basiskleur van dienst, terwijl Storm, Midnight, Space en Snow een opleg vragen. Uitgesproken tinten blijven zowaar afwezig terwijl de nieuwe Dune lakkleur momenteel nergens te bespeuren valt in de configurator! Afhankelijk van de gekozen uitvoering rolt je Polestar 2 op 19" of 20" velgen.



Ook binnenin kan je de sfeer finetunen met verschillende bekledings- en afwerkingsmogelijkheden. Zeker de Light Ash-decoratie (houtlook) geeft het interieur een bijzonder elegante uitstraling. Om het configuratieproces verder zo stressloos mogelijk te houden, bundelt Polestar direct alle leuke extra's in het Prime Pack. Daarnaast zijn er onder meer een Climate Pack en Pro Pack beschikbaar.

Conclusie

Normaal gezien is zes jaar een eeuwigheid in autoland, toch blijft de Polestar 2 een heerlijk knappe verschijning. Dankzij verschillende updates wist Polestar z'n succesmodel technisch en digitaal behoorlijk goed bij de tijd te houden. De elektrische aandrijflijn is duidelijk verfijnd, efficiënt en alert, terwijl het rijcomfort zonder meer tot de sterke punten behoort. Wil je toch wat harder/strakker door de bocht? Ook dat behoort gewoon tot de mogelijkheden.

Voor dagelijks gebruik lijkt de Long Range Single Motor uitvoering ons meer dan voldoende. Het royale rijbereik combineert een aantrekkelijke efficiëntie met voldoende prestaties. De Dual Motor en vooral de (peperdure) Performance topversie zijn er voor wie écht meer dynamiek verlangt. Tegelijk valt niet te ontkennen dat de Polestar 2 stilaan op leeftijd komt, zeker omdat de concurrentie steeds talrijker wordt en ze hun kwaliteiten goed etaleren. Iets dat ze bij Polestar ook beseffen want na de aandacht die ze aan hun andere modellen schonken staat een nieuwe generatie Polestar 2 (bijna) klaar in de coulissen. Hopelijk even knap! En wie intussen eerder iets voelt voor meer ruimte, kan ook al terecht bij de Polestar 4 SUV. **- BNNY**



DE ESSENTIE

Zes jaar na zijn lancering blijft de Polestar 2 een interessante EV met een ijzersterke persoonlijkheid. De strakke (bijna tijdloze) vormgeving en het knusse interieur geven hem meer karakter dan menig hedendaagse elektrische eenheidsworst. Dit terwijl de verfijnde aandrijflijn, het aangename rijgedrag en het overtuigende rijbereik ook onderhuids nog steeds weten te bekoren. Dankzij de nodige updates blijft de Polestar 2 bovendien verrassend goed bij de tijd op technologisch vlak, enkel jammer dat Apple CarPlay en Android Auto via een oldschool kabel moeten gebeuren... Dat een leuke configuratie snel een pak geld kost in het premium EV-segment zijn we intussen al gewoon, wel zijn er vandaag de dag een pak meer kanshebbers dan bij de lancering.

Leapmotor B03X

Een kwestie van prioriteiten



Een van de snelst groeiende merken in België en nog wel wat meer Europese landen is Leapmotor. De hier door Stellantis verdeelde Chinese auto's willen vooral scoren met efficiënte technologie en functionele interieurs voor bijzonder scherpe prijzen. Werkt die formule nu ook weer voor de compacte B03X?


HF-037BS





+ PLUS

- Ruim en functioneel interieur
- Keurige afwerking
- Zuinige elektromotor
- Scherpe prijzen voor rijke uitrusting

– MIN

- Nogal brave looks
- Complexe bediening
- Stuurprecisie en tractie kunnen beter

Het Europese Leapmotor-gamma start hier nog altijd met de piepkleine en niet echt nog overtuigende T03, daar loopt het bij ons dan ook geen storm voor. Dat is best wel al het geval voor de B10 en C10, interessante SUV's die de keuze bieden tussen een volledig elektrische en een plug-inhybride aandrijving met een benzinemotor als range extender. Het aanbod werd recent nog uitgebreid met de (beide) elektrische B05 en de B03X, de eerste is een middelgrote en vrij sportief gelijnde hatchback en de tweede een met een lengte van 4,27 meter eerder compacte SUV voor wat kenners doorgaans het B-segment noemen.

Lachende gezichten

De auto heeft wat we ondertussen al als een typische Leapmotor-look mogen beschouwen. Echt swingen doet het design misschien niet, al vallen de leuke en op glimlachende gezichtjes lijkende lichtblokken voor en achter en ook de grote C-stijl wel op. Je wordt echter vooral gelukkig als je ontdekt wat er onder het koetswerk schuilt. Ook en zelfs vooral achterin, met dankzij de royale wielbasis ook daar een beenruimte die groter lijkt dan die van zowat alle concurrenten in dit segment en zelfs volstaat voor grote volwassenen. De zitting van de achterbank kan in twee aparte delen ook worden opgeklapt, wat dan toelaat daar behoorlijk hoge en zelfs brede voorwerpen mee te nemen.

Grote en 'slimme' bergruimtes

Dat kan ook in de koffer, met een inhoud van 510 tot 1.605 liter en een laadlengte tot 2,53 meter blijkt dat alweer zowat de ruimste van zijn categorie te zijn. Omdat de auto als trouwens eerste Leapmotor (enkel) voorwielaandrijving heeft en er achterin dus geen motor steekt, zit er onder de koffervloer nog een diepe en



brede extra bergruimte met een inhoud van 105 liter. Die bak leent zich naast misschien de laadkabels evengoed voor het transport van na gebruik al eens vuil sportmateriaal of werktuig, hij laat zich dankzij een soort afvoergat voor het water immers makkelijk schoonmaken.

Geen knoppen

Verder scoort de auto ook met een voor dit segment meer dan keurige afwerking, met zelfs maar weinig harde plastics en net wel fraaie bekledingen. Het instrumentenbord is met 8,8 duim eerder klein, het infotainmentscherm met 14,6 duim net heel groot. Dat mag ook wel, want je moet het zelfs gebruiken voor het verstellen van de buitenspiegels. Klassieke en voor deze en ook wel wat andere functies nog altijd handigere knoppen heeft de B03X niet, waardoor gelegenheidschauffeurs altijd een kleine opleiding nodig hebben voor ze kunnen vertrekken. Als huurauto kan zo'n Leapmotor zeker niet dienen, of Hertz en co mogen met elke klant een begeleider meesturen...

Doorgeslagen slinger

Het went natuurlijk wel snel als de auto echt de jouwe is en blijft, maar de slinger is hoe dan ook echt wel een beetje in de verkeerde richting doorgeslagen. Zeker bij de Chinese merken die er ongetwijfeld ook en misschien zelfs vooral mee op materiaal- en productiekosten willen besparen, de meeste Europese merken vinden gelukkig wel nog een beter evenwicht en zetten – zoals Volkswagen met de ID. Polo – nu zelfs weer een stapje terug in dus de goede richting.



Kaart of telefoon

Ook het openen van de B03X-deuren vraagt een woordje uitleg. Het kan om te beginnen met een kaart waarmee je even langs de flank van de auto moet 'passeren'. Dat lukt echter alleen langs de bestuurders- en dus meestal straatkant en is toch niet echt handig als je bijvoorbeeld een in zijn stoeltje te installeren kind op de arm hebt. Het kan echter ook met een app op je telefoon, maar dan dien je wel elke keer een code in te geven. Ach, wat is er eigenlijk mis met een gewone sleutel? De smartphone-app maakt verder ook wel nog functies zoals het op afstand voorbereiden van de interieurtemperatuur, het voorverwarmen van de accu, het plannen van laadsessies en voertuigbewaking mogelijk, dat is allemaal wel heel handig.



Zuinige elektromotor

Scoren kan de B03X beslist ook met zijn aandrijftechnologie, die biedt keuze tussen motoren van 176 en 197 pk en batterijen van 39,8 en 53 kWh. De eerste variant heet Pro en is maar goed voor een maximaal rijbereik van 292 kilometer, die is dus vooral bestemd voor gebruik in en rond de stad. Interessanter is dan ook de ProMax gedoopte topversie met een WLTP-bereik van 382 kilometer. Dat benader je ook in de praktijk wel enigszins, tijdens onze nochtans niet echt rustige testrit weten we het verbruik bij vrij makkelijk onder de 13 kWh per 100 kilometer te houden. Snelladen kan met 133 kW, van 30 tot 80 procent van de capaciteit vraagt ook maar 16 minuten. Bij Leapmotor vinden ze dat misschien ook niet onterecht interessanter dan het nog iets grotere rijbereik van sommige concurrenten. Wel nogal onbegrijpelijk: de auto heeft een eenpedaalmodus, maar die kun je alleen activeren en desactiveren als hij (met de parkeerrem) stilstaat…

Langs de Costa del Sol

We proberen de B03X in de heuvels langs de Costa del Sol, tussen Malaga en Marbella. Een bij momenten best wel uitdagend parcours, waarop we toch niet echt onder de indruk van de rijdynamiek komen. Het vermogen van 197 pk is meer dan correct voor een elektrische auto van dit formaat, terwijl het koppel van 200 Nm anno 2026 misschien al wat minder spectaculair kan lijken. In de praktijk vallen de prestaties echter heel goed mee. De acceleraties, met onder meer een spurt naar 100 km/u in 8,6 seconden, en ook hernemingen schenken zeker voldoening voor wat toch in de eerste plaats als een familiewagen is bedoeld.

Geen sportieve ambities

Het schoentje wringt elders echter wel een beetje. De ook niet echt heel precieze besturing zou wel wat meer feedback mogen geven, maar het is vooral het bij momenten opduikende tractieprobleem dat ons al eens doet schrikken. De Yokohama-banden protesteren zelfs bij een niet al te 'zotte' rijstijl enkele keren, sportieve ambities hoor je achter het stuur van dit autootje dus echt niet te hebben. Dat zal ook wel niet het geval zijn voor 99 van de 100 of wellicht zelfs 999 van de 1.000 potentiële klanten, maar we geven het toch maar even mee.

Wel comfortabel

Het Leapmotor-volk lijkt wel enigszins verrast als het hen door verschillende van de aanwezigheid journalisten en dus testrijders wordt gemeld, maar beloven alvast voor de besturing een snelle of toch makkelijk genoemde oplossing via een aanpassing van de software. Laat je verder vooral niet wegjagen door ons misschien nogal strenge oordeel, toch niet als de rest van je auto je wel al weet te prikkelen. In normale omstandigheden doet de B03X echt wel wat je ervan verwacht (of mag verwachten) en toont hij zich best wel comfortabel en dankzij onder meer een draaicirkel van slechts 10 meter ook handig in de stad. Wie de lat ook inzake dynamiek wat hoger wil zien liggen, zal echter eldens zijn gading moeten zoeken.

Wat moet het kosten?

De basis-Pro met dus de lichtste motor en de kleinste batterij kost 24.900 euro, voor die prijs krijg je echt wel al behoorlijk wat auto mee naar huis. De Life gedoopte uitrusting omvat al onder meer



een automatische airco, draadloze Android Auto en Apple CarPlay en zelfs lichtmetalen 18-duimsvelgen. Leapmotor ziet zichzelf zeker niet als budgetmerk, maar zegt fijne technologie voor dus toch heel scherpe prijzen te willen aanbieden. Er zijn al wel enkele nog wat goedkopere elektrische wagens op de markt, maar die bieden met aanzienlijk compactere afmetingen dan wel niet dezelfde ruimte en functionaliteit als deze echt wel als familiewagen geschikte B03X. Met de motor van 197 pk en de batterij van 53 kWh kost hij 28.900 euro, dat is nog altijd een heel scherpe prijs voor dan meteen de Design-versie met onder meer een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel, verwarmbare voorstoelen en dito stuurwiel, een 360-gradencamera, een audiosysteem met twaalf luidsprekers en sfeerverlichting. Een heel pakket rijhulpsystemen is evengoed in de prijzen begrepen.

Conclusie

De Leapmotor krijgt dus nog geen echt vlekkeloos rapport, het doet ook vermoeden dat de Chinese constructeurs in hun zoektocht naar buitenlandse en in de praktijk vooral Europese klanten misschien al eens net iets te snel willen gaan. De jongste SUV van wat dus ook een beetje een Stellantis-merk is, verrast in aangename zin met een functioneel en ook knap afgewerkt interieur. De krachtigste motor presteert keurig en spring zuinig om met energie, met een ook in de praktijk correct rijbereik. Qua dynamiek blijven we echter wat op onze honger zitten, terwijl de Chinezen sommige bedieningen ook iets te complex hebben gemaakt. Nu ja, toch voor lieden die zoals wij nogal vaak van auto wisselen. **- AD**



DE ESSENTIE

Het Chinese Leapmotor breidt zijn Europese en hier door Stellantis verdeelde aanbod alweer uit met de B03X, een zowel compacte als verrassend ruime en ook handige SUV of eerder cross-over. De elektrische aandrijving gebeurt (alleen) via de voorwielen, er is wel keuze tussen vermogen van 176 en 197 pk. In het eerste geval met een batterij van 39,8 kWh en een rijbereik van 292 kilometer, in het tweede heeft de accu een capaciteit van 53 kWh en raak je er in ideale omstandigheden 382 kilometer ver mee. De auto toont zich ook in de praktijk best wel zuinig, qua rijdynamiek overtuigt hij met onder meer wat tractieproblemen toch iets minder.

Omoda 9 SHS-P

Interessant hybride-alternatief voor aantrekkelijke prijs



Een riante SUV met een bijzondere plug-inhybrideconfiguratie, 537 pk, vierwielaandrijving, 145 kilometer elektrisch rijbereik, massagestoelen, adaptieve dempers en een uitrustingslijst waar alles inbegrepen is. Zet er een Duits logo op en je begint spontaan bedragen boven de 80.000 euro te vermoeden. Wel, deze Omoda 9 SHS-P kost in België 52.900 euro. Dat is meteen het belangrijkste wapen van de Chinese nieuwkomer, maar tegelijk ook zijn grootste uitdaging.


7880 NBL



Die uitdaging schuilt hoofdzakelijk in merkbekendheid en afkomst, Omoda is als Chinese nieuwkomer wellicht niet meteen top of mind bij het merendeel van de potentiële klanten. Omoda (en zustermerk Jaecoo) is onderdeel van de Chinese Chery Group en is nog piepjong op onze markt. De 9 is het vlaggenschip: een 4,78 meter lange plug-inhybride SUV die qua afmetingen terechtkomt in het vaarwater van onder meer de BMW X3, Mercedes GLC, Audi Q5, Volvo XC60 en Lexus RX. Omoda kiest daarbij niet voor de klassieke strategie waarbij je met een kale basisversie een aantrekkelijke vanafprijs creëert en de klant daarna richting een optielijst stuurt die langer is dan de gemiddelde restaurantkaart. Neen, de Omoda 9 wordt altijd full option aangeboden en dat maakt die 52.900 euro des te interessanter.

Een vleugje Lexus

De eerste horde neemt de Omoda 9 alvast zonder problemen; hij ziet er namelijk heel goed uit. Meer nog: tijdens onze test waren er verschillende mensen die aanvankelijk dachten dat er een Lexus kwam aanrijden. Omoda zal wellicht liever horen dat zijn vlaggenschip onmiddellijk herkenbaar is als een Omoda, maar voorlopig zouden we die vergelijking vooral als compliment beschouwen.

Met 4,775 meter lengte, 1,92 meter breedte en een wielbasis van 2,80 meter heeft de Omoda 9 de juiste proporties voor een forse premium-SUV. De neus is breed, de lichtsignatuur opvallend en het koetswerk heeft voldoende welvingen om niet op een anonieme doos op wielen te lijken. Achteraan loopt de daklijn wat af, waardoor de auto iets dynamischer oogt dan zijn formaat doet vermoeden. Het resultaat is modern zonder te vervallen in het overdreven futurisme waar sommige nieuwe Chinese merken nogal dol op zijn. Er zitten ongetwijfeld stijlelementen in die doen denken aan andere merken, maar het geheel is coherent genoeg om niet als een kopie over te komen.

Jammer genoeg houdt de pret ongeveer op wanneer je de configurator opent. Voor een auto die zich graag tegen premiumproducten aanschurkt, zijn de personalisatiemogelijkheden te beperkt. Het aantal beschikbare koetswerkkleuren is klein (de 6 kleuren zijn bovendien ook nog een allemaal in wit-zwart-grijstinten) en voor het interieur is zwart de enige keuze. Dat botst een beetje met de ambitie van de auto. Wie 50.000 euro of meer uitgeeft aan een SUV wil misschien een licht interieur, een bruine bekleding of gewoon wat meer mogelijkheden om zijn auto anders te maken dan die van de buurman.

Interieur verrast vooral met kwaliteit

Wie nog altijd denkt dat Chinese auto's automatisch geassocieerd moeten worden met goedkoop plastic, loszittende knopjes en de geur van een pas geopende speelgoeddoos, mag altijd eens een Omoda 9 in de showroom gaan ontdekken. De bouwkwaliteit hier is opvallend hoog en doet ons zelfs aan Mercedes denken (misschien zit de vorm van de boordplank en stoelverstelling daar ook voor iets tussen). Het dashboard voelt degelijk, er worden op de zichtbare plaatsen veel zachte materialen gebruikt en knoppen (zelfs velours voor de dakhemel), en hendels en knoppen bewegen met een weerstand die past bij een veel duurdere auto.

Centraal staat een breed, gebogen schermenpaneel van 24,6 inch waarin instrumentarium en infotainment samenkomen. Het ziet er indrukwekkend uit en de grafische kwaliteit is goed. Apple CarPlay en Android Auto zijn uiteraard draadloos aanwezig. Nu, Omoda heeft gelukkig niet élke functie naar het touchscreen verbannen, maar



"Als totaalpakket kan de Omoda 9 ons zeker overtuigen.


petit
appetit
TAKE
AWAY
7880 NBL



perfect is de ergonomie niet. Sommige voertuigfuncties zitten een laag te diep in menu's verstopt en het kost aanvankelijk wat tijd om te ontdekken waar alles staat. Ook de haptische toetsen op het stuur zijn niet onze favoriete oplossing en bovendien vlekgevoelig. Een gewone knop die je op de tast vindt, blijft tijdens het rijden moeilijk te verslaan.

Dat zijn evenwel details tegenover wat je allemaal krijgt. De voorstoelen verdienen bijvoorbeeld een aparte vermelding. Ze zijn comfortabel, bieden een uitstekende steun en beschikken over uitgebreide elektrische instellingen, verwarming, ventilatie én behoorlijk uitvoerige massagefuncties. Dat zijn voorzieningen waarvoor je bij klassieke premiummerken vrolijk duizenden euro's aan optiepakketten kunt aanvinken.

Een telefoon in je hoofdsteun

Ook op technologisch vlak probeert Omoda zich te onderscheiden. Het Sony-audiosysteem telt 14 luidsprekers en maakt onder meer gebruik van speakers in de hoofdsteunen. Daardoor kunnen verschillende audiobronnen selectiever aan inzittenden worden aangeboden. Zo kan een bestuurder bijvoorbeeld een telefoongesprek voeren via de luidspreker in zijn hoofdsteun terwijl andere passagiers naar muziek blijven luisteren. Slim bedacht, maar wij zouden het niet als argument gebruiken om de Omoda 9 te kopen. Bij telefoongesprekken vonden we de geluidskwaliteit via de hoofdsteun minder aangenaam dan wanneer de stem gewoon over het volledige audiosysteem wordt weergegeven. Het klinkt lokaal en daardoor wat onnatuurlijk. Gelukkig is het vooral een kwestie van voorkeur en geen fundamenteel probleem.

Ruimte zat, ook achteraan

Een veel belangrijker argument is ruimte. De Omoda 9 is een forse auto en vertaalt zijn buitenmaten behoorlijk goed naar het interieur. Voorin zit je royaal, maar vooral achteraan maakt hij indruk. Beenruimte is er overvloedig en dankzij de volledig vlakke vloer kan ook een middelste passagier zijn voeten behoorlijk kwijt. De achterbank kan bovendien elektrisch worden versteld en het standaard aanwezige panoramische dak zorgt voor veel licht.

De koffer past in hetzelfde verhaal. Omoda geeft een inhoud van 660 liter op met de achterbank rechtop en maximaal 1.783 liter wanneer die wordt neergeklapt. Dat zijn uitstekende cijfers. De laadvloer is breed en de achterbank kan in een 60/40-verhouding worden neergeklapt. Toch verdient die 660 liter enige nuance. Door de aflopende daklijn en relatief geringe hoogte van de bagage-

+ PLUS

- Premium ogend design
- Ruime functionele SUV
- Interessant plug-inhybride alternatief, hoog rijbereik
- Verrassend hoog comfortniveau
- Onklopbare prijs/uitrusting

– MIN

- Te weinig personalisatiemogelijkheden
- Kleine ergonomische verbeterpunten
- Minder sportief dan de cijfers doen vermoeden



ruimte voelt de koffer minder gigantisch aan dan het getal doet vermoeden. Er is bovendien weinig nuttige ruimte onder de vloer om bijvoorbeeld laadkabels weg te bergen. Maar voor algemeen gezinsgebruik valt er bijzonder weinig te klagen.

Geen luchtvering, wel bijna het gevoel

Misschien wel de grootste verrassing volgt zodra de Omoda 9 begint te rijden. Voor alle duidelijkheid: hij heeft géén luchtvering. De auto gebruikt conventionele veren in combinatie met elektronisch geregelde CDC-dempers. Die Continuous Damping Control past de demping voortdurend aan de omstandigheden aan.

Op papier klinkt dat minder exotisch dan luchtvering, in de praktijk blijkt het een uitstekende oplossing. De Omoda 9 is met andere woorden uitgesproken comfortabel geveerd. Kleine oneffenheden worden netjes weggefilterd en ook op slecht Belgisch asfalt behoudt hij doorgaans zijn rust. De CDC-regeling doet haar werk zo goed dat de ophanging soms daadwerkelijk aan luchtvering doet denken. Vooral op de snelweg komt het geheel uitstekend tot zijn recht. De auto gaat dan in een soort kalme langeafstandmodus waarin wegdek, aandrijflijn en geluidsisolatie mooi samenwerken. Opvallend daarbij is de goede geluidsisolatie; zelfs als de batterij leeg is en de motor al het werk moet doen, blijft het heel erg stil aan boord. Met dank ook aan het akoestisch glas.

Algemeen mogen we wel zeggen dat de Omoda 9 weinig sportieve ambities heeft, ook al zouden de cijfers anders kunnen doen vermoeden. Omoda heeft comfort boven sportiviteit gezet, en ook de besturing past daarbij. Ze is licht en je krijgt weinig informatie over wat de voorwielen precies uitvoeren. Maar in de stad maakt die lichte bediening de grote Omoda juist gemakkelijker hanteerbaar. De auto voelt bovendien minder zwaar aan dan zijn breedte van 1,92 meter doet vermoeden. De uitstekende 360-gradencamera's zijn daarbij geen overbodige luxe.

537 pk die zich niet als 537 pk gedragen

Dan is er dus de aandrijflijn, en die verdient meer uitleg dan het woord 'plug-inhybride' doet vermoeden. Omoda noemt het systeem SHS-P, oftewel Super Hybrid System. Centraal staat een 1,5-liter turbobenzinemotor, gekoppeld aan een 3-versnellings Dedicated Hybrid Transmission en een batterij van 34,46 kWh. Daarnaast zijn er drie elektromotoren (één achteraan en twee vooraan). Het systeemvermogen bedraagt een stevige 537 pk en 650 Nm, en dat gaat naar alle vier de wielen.
Vierwielaandrijving is bij zo'n krachtige SUV absoluut een toegevoegde waarde. Zeker op nat wegdek helpt de aangedreven achteras om het vermogen zonder drama op de weg te krijgen. Het geeft bovendien extra vertrouwen in slechte weersomstandigheden, en daar hebben we in ons Belgenland toch regelmatig mee te maken. Druk het rechterpedaal volledig tegen de vloer en de Omoda 9 haalt 100 km/u in 4,9 seconden. Dat is absurd snel voor een comfortabele familie-SUV van dit formaat, al moet het gezegd dat het nauwelijks absurd aanvoelt. De acceleratie is zeer lineair. Geen theatrale klap in je rug, geen brullende motor en geen transmissie die met



veel drama door versnellingen jaagt. De auto verzamelt simpelweg snelheid. Heel veel snelheid. Wie niet naar de snelheidsmeter kijkt, onderschat gemakkelijk hoe hard het gaat. Dat is tegelijk een compliment voor de verfijning van de Super Hybrid-aandrijving. De overgang tussen elektrisch rijden en ondersteuning door de benzinemotor verloopt bijzonder soepel en doorgaans zelfs onmerkbaar. In veel omstandigheden gedraagt de Omoda zich eerder als een elektrische auto met een benzinemotor achter de hand dan als een traditionele plug-inhybride.

Een plug-inhybride die je wél wilt opladen

Het grootste compliment voor het SHS-systeem is misschien dat je de Omoda 9 daadwerkelijk als elektrische auto kunt gebruiken. De batterij heeft een capaciteit van 34,46 kWh en dat is – om maar iets te zeggen – 25% groter dan de batterij van een nieuwe elektrische Renault Twingo. Het officiële elektrische WLTP-bereik bedraagt 145 kilometer en Omoda meldt zelfs dat tijdens praktijktests tot 169 kilometer werd gehaald. Wij klokten af op zo'n 130 km, en dat mogen we riant noemen voor een PHEV. Is de batterij leeg, dan is er nog een benzinetank van 70 liter beschikbaar voor lange verplaatsingen. Omoda geeft een gecombineerd bereik van meer dan 1.100 kilometer op.

Maar belangrijker: de 9 kan snelladen. Dat is bij een plug-inhybride nog altijd geen vanzelfsprekendheid. Aan een DC-lader haalt hij officieel maximaal 70 kW, waarmee 30 tot 80 procent ongeveer 25 minuten duurt. Aan wisselstroom is 6,6 kW mogelijk; van 30 tot 100



procent duurt dan ongeveer 5,5 uur. Ook V2L is voorzien, zodat de hoogspanningsbatterij externe elektrische apparaten kan voeden.

Kleine ergernissen

Al die technologie betekent helaas ook dat er veel software tussen bestuurder en auto zit. Meestal werkt dat prima, maar niet altijd even elegant. Wanneer de hoogspanningsbatterij bijna leeg raakt verschijnt en weerklinkt bijvoorbeeld een melding die na verloop van tijd behoorlijk vervelend wordt. Het systeem probeert begrijpelijkerwijs een energiereserve te behouden, maar de manier waarop de auto daar telkens de aandacht op vestigt, zou subtieler mogen.

Een tweede kleine ergernis schuilt in het schakelen tussen D en R of omgekeerd. Dat verloopt eerder traag en je moet ook volledig stilstaan. Oh ja, en de auto uit de garage rijden zonder de gordel vast te klikken, dat lukt niet.

Veiligheid overtuigt

Dat brengt ons bij het hoofdstuk veiligheid en ook hier hoeft de Chinese nieuwkomer zich niet te verstoppen. De Omoda 9 behaalde vijf sterren bij Euro NCAP. Voor de elektronische veiligheidssystemen kreeg hij 80 procent. Hij beschikt onder meer over actieve rijstrookondersteuning, adaptieve cruisecontrol, automatische noodremfuncties en een systeem dat de aandacht van de bestuurder bewaakt. De rijhulpsystemen verdienen trouwens nog een compliment omdat ze minder neurotisch zijn dan in sommige andere recente Chinese auto's.

En dan is er die prijs

Uiteindelijk komen we onvermijdelijk terug bij het prijskaartje van 52.900 euro. Dat is bijzonder scherp. Niet alleen omdat je 537 pk krijgt (vermogen is tegenwoordig relatief goedkoop geworden). Neen, het zijn vooral de uitrusting, ruimte, de grote batterij, vierwielaandrijving, adaptieve CDC-demping, panoramadak, hoogwaardige audioset, uitgebreide elektrische stoelen met massage, camera's en veiligheidsuitrusting die de vergelijking interessant maken. Bij Europese premiummerken begin je vaak ongeveer in de buurt waar Omoda al bijna klaar is met aanvinken. Een vergelijkbaar uitgeruste Duitse SUV kan daardoor tienduizenden euro's duurder uitvallen.



Al kunnen die Duitsers natuurlijk wel terugvallen op een langere geschiedenis en gekende merkidentiteit. Omoda probeert dat gebrek aan reputatie onder meer met sterke garantievoorwaarden te compenseren: Omoda geeft 7 jaar of 150.000 kilometer fabrieksgarantie, terwijl de hoogspanningsbatterij 8 jaar of 160.000 kilometer gedekt is. Dat is verstandig: een nieuw merk vraagt van een klant een zekere sprong in het onbekende en een lange fabrieksgarantie maakt die sprong kleiner.

Is de Omoda 9 dan een premium-SUV?

Dat hangt vooral af van je definitie van premium. Als premium betekent dat er een bepaald logo op de neus moet staan en dat het merk al honderd jaar auto's bouwt, dan uiteraard niet. Maar kijk je naar tastbare eigenschappen (materiaalgebruik, stilte, stoelcomfort, prestaties, technologie, ruimte en uitrusting) dan kan je bijna niet anders dan ja zeggen op die vraag. Hoe dan ook; deze Omoda 9 komt op verschillende punten verrassend dicht bij auto's die aanzienlijk meer kosten.

DE ESSENTIE

De Omoda 9 SHS-P is een verrassend volwassen SUV met een bijzonder sterke prijs-uitrustingsverhouding. Voor 52.900 euro krijg je 537 pk, AWD, een batterij van 34,46 kWh, 130 km realistisch elektrisch WLTP-bereik en een bijzonder complete standaarduitrusting. De bouwkwaliteit, ruimte, uitstekende stoelen en vooral de comfortabele CDC-ophanging overtuigen, terwijl de stille Super Hybrid-aandrijving bijna ongemerkt zijn werk doet. Minpunten zijn de beperkte personalisatie, enkele ergonomische eigenaardigheden en sommige softwaremeldingen. Maar als totaalpakket is de Omoda 9 een bijzonder sterke nieuwkomer.

Conclusie

De Omoda 9 is een grote, snelle, uitzonderlijk stille en zeer comfortabele reis-SUV. De CDC-ophanging is een van zijn sterkste eigenschappen en benadert op goede wegen soms het zwevende gevoel dat je normaal met luchtvering associeert. De stoelen zijn uitstekend, de binnenruimte is royaal, de koffer groot en de afwerking bevindt zich op een niveau dat enkele jaren geleden moeilijk voorstelbaar was voor een Chinese auto in deze prijsklasse.

En dan is er het Super Hybrid System. Dat is misschien nog de grootste ontdekking van de hele auto. Niet omdat 537 pk indrukwekkend klinkt, wel omdat Omoda erin slaagt die complexe combinatie van benzinemotor, elektromotoren, batterij en 3-versnellingsbak grotendeels onzichtbaar te laten functioneren. De 9 rijdt meestal elektrisch, schakelt zijn benzinemotor bijna ongemerkt in en biedt een EV-bereik waarmee je hem voor dagelijkse ritten daadwerkelijk als elektrische auto kunt behandelen.

Daarmee raakt de Omoda 9 precies een interessant punt in de huidige markt. Hij combineert een elektrisch bereik waar veel oudere PHEV's alleen van konden dromen met de vrijheid om zonder laadplanning 1.000 kilometer verder te rijden. Voeg daar DC-snelladen, AWD en een zeer scherpe prijs aan toe en je krijgt een pakket dat moeilijk te negeren valt. Kortom, dit is een opvallend volwassen product. Met nog kleine aandachtspunten, maar als totaalpakket kan de Omoda 9 ons zeker overtuigen. **- WM**

OMODA | JAECOO

OMODA 9
BLACK LINE

HELEMAAL ZWART
EEN EN AL KLASSE



BOEK JE
TESTRIT

1.100 KM*
Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM

7 JAAR
OMODA | JAECOO
GARANTIE

OMODA 9 SHS-P Premium, AWD, Matte Black. Afbeelding niet bindend. *De vermelde CO2-uitstootwaarden en rijbereik zijn gebaseerd op de WLTP-testmethode. De WLTP-meetprocedure heeft als uitgangspunt dat de testcondities de rijcondities in de praktijk zo dicht mogelijk benaderen, waardoor de vastgestelde waarden realistischer zullen uitvallen. Verschillende factoren kunnen het werkelijke rijbereik beïnvloeden, zoals rijgedrag, de kwaliteit van de weg, de weersomstandigheden (o.a. buitentemperatuur, windkracht) en het gebruik van airconditioning/verwarming. **De capaciteit van de hoogspanningsaccu is gegarandeerd gedurende 8 jaar/160.000 km (wat het eerst wordt bereikt) en de rest van het voertuig is gegarandeerd gedurende 7 jaar/150.000 km (wat er eerst voorvalt). Raadpleeg het OmodaJaecoo garantieboekje voor meer informatie. Adverteerder: OMODA & JAECOO Netherlands Sales B.V., Bijkantoor Belgium. Cullinganlaan 2/D, 1831 Machelen - BTW: BE1027343133 - IBAN: NL12 ICBK 2002 3492 74 - RPR Brussel - info@omodajaecoo.be - Milieu-informatie: K.B. 19/03/2004: www.omodajaecoo.be

1,7 l/100 km • 19,3 kWh/100 km • 38 g/km CO_2 (WLTP)

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Veiligheid



Zo zit je écht goed achter het stuur van je auto

We besteden bij een nieuwe auto veel aandacht aan vermogen, veiligheidssystemen, comfort en zelfs het aantal manieren waarop een stoel elektrisch verstelbaar is. Maar hoe die stoel uiteindelijk staat? Daar lijken we veel minder bij stil te staan. Nochtans kan een verkeerde zitpositie niet alleen het comfort verminderen, maar ook je zicht, reactievermogen, stuurcontrole en zelfs je vermogen om krachtig te remmen beïnvloeden.

Dat stelt rijvaardigheidsschool Jesco, die van de correcte zitpositie een belangrijk onderdeel maakt van veilig en gecontroleerd autorijden. En het goede nieuws is dat je nauwelijks een minuut nodig hebt om het goed te doen.

Niet te ver van het stuur

Een van de meest voorkomende fouten is te ver naar achter zitten. Dat kan ontspannen aanvoelen, maar wanneer je plots moet reageren, blijkt die comfortabele houding minder ideaal.

Wie te ver van het stuur zit, strekt zijn armen verder en verliest daardoor een deel van de precisie waarmee stuurbewegingen kunnen worden uitgevoerd. Ook snel corrigeren wordt moeilijker. In een noodsituatie wil je niet eerst naar het stuur moeten reiken, maar onmiddellijk kunnen reageren. De bedoeling is daarom dat je voldoende dicht bij het stuur zit om het soepel te kunnen bedienen, zonder dat je lichaam uit balans raakt. Je armen blijven daarbij licht gebogen.

Ook te laag zitten is geen goed idee

De laagste stoelstand kiezen omdat het sportief aanvoelt, is evenmin noodzakelijk een goed idee. Volgens Jesco kan een te lage zitpositie het zicht rondom de auto beperken. Je krijgt minder overzicht over wat vlak voor en naast de wagen gebeurt, wat vooral in druk verkeer een nadeel kan zijn.

Goed kijken vormt een essentieel onderdeel van veilig rijden. Wie een situatie sneller opmerkt, heeft doorgaans meer tijd om erop te reageren en hoeft minder bruusk in te grijpen. De juiste zithoogte helpt daarom niet alleen om meer te zien, maar ook om verder vooruit te kijken en verkeerssituaties beter in te schatten.

Vergeet je benen niet

De juiste afstand tot de pedalen is minstens even belangrijk. Wie te ver naar achter zit, kan bij een noodstop minder kracht uitoefenen. Wie te dicht bij de pedalen zit, verliest dan weer bewegingsvrijheid en comfort.

De juiste positie bevindt zich tussen beide uitersten. Je moet alle pedalen gemakkelijk kunnen bedienen zonder je benen volledig te moeten strekken of verkrampt te zitten. Een handige richtlijn daarbij is dat je knieën licht gebogen moeten blijven. Dat wordt vooral belangrijk wanneer je onverwacht hard moet remmen. Op zo'n moment wil je niet alleen snel reageren, maar ook maximale controle over de auto behouden.

Eerst de stoel, dan het stuur en pas daarna de spiegels

De volgorde waarin je alles instelt, speelt eveneens een rol. Veel

automobilisten stappen in, kijken even in de spiegels, passen die aan en beginnen daarna nog aan hun stoel te prutsen. Daarmee verander je echter opnieuw de hoek waaronder je in die spiegels kijkt. Jesco adviseert daarom een eenvoudige volgorde: eerst stel je de stoel in, daarna het stuur en pas vervolgens de spiegels. Zelfs enkele centimeters verschil in zithoogte of afstand tot het stuur kunnen je kijkhoek veranderen. Een correcte spiegelafstelling helpt je om beter rondom de auto te kijken, dode hoeken te beperken en gemakkelijker te manoeuvreren.

Je lichaam moet klaar zijn om te reageren

Een correcte zitpositie kan ook invloed hebben op hoe snel en gecontroleerd je in een onverwachte situatie reageert. Niet omdat je hersenen daardoor plots sneller werken, maar omdat je lichaam al in de juiste positie zit. Je handen bevinden zich correct aan het stuur, je voeten zitten goed tegenover de pedalen, je rug en schouders zijn stabiel en je blik kan vrij op het verkeer worden gericht. Daardoor kun je meteen handelen wanneer er iets gebeurt.

Dat past volgens Jesco binnen het bredere principe van bewust en gecontroleerd rijden. Een correcte rijhouding is met andere woorden geen detail dat je pas belangrijk moet vinden wanneer je uren onderweg bent. Ze vormt een van de basisvoorwaarden om een auto goed te kunnen beheersen.

Zo stel je de juiste zitpositie in

In de praktijk hoeft het allemaal niet ingewikkeld te zijn. Begin met de afstand van de stoel tot de pedalen. Die moeten gemakkelijk bereikbaar zijn, terwijl je knieën licht gebogen blijven. Stel vervolgens de rugleuning zo af dat je ontspannen maar toch actief achter het stuur zit. Daarna komt het stuur. Ook hier moeten je armen licht gebogen blijven. Vervolgens stel je de hoofdsteun correct in en pas daarna komen de spiegels aan de beurt. Controleer ten slotte of je vanuit je normale rijhouding voldoende zicht hebt rondom de auto. Die volledige controle neemt minder dan een minuut in beslag.

Extra belangrijk wanneer je van auto wisselt

In je eigen auto heb je meestal een vaste instelling en hoef je daar weinig aan te veranderen. Anders wordt het wanneer je regelmatig met verschillende auto's rijdt. Denk bijvoorbeeld aan een nieuwe bedrijfswagen, een vervangwagen, deelauto of de wagen van een collega. Iedere auto heeft een andere zitpositie en reageert bovendien anders. Meteen vertrekken zonder eerst je rijpositie te controleren, betekent volgens Jesco dat je eigenlijk al een deel van je controle opgeeft voordat je de eerste meter hebt gereden.

Daarom ziet Jesco de correcte zitpositie ook als onderdeel van verkeersveiligheid en de introductie van nieuwe bedrijfswagens. Het onderwerp komt terug in opleidingen rond onder meer stuurcontrole, remtechniek, kijkgedrag en voertuigbeheersing.

Een minuut die het verschil kan maken

Het positieve aan dit alles is dat een van de eenvoudigste veiligheidsmaatregelen in een auto helemaal geen technologie vereist. Geen camera's, radars of elektronische rijhulpsystemen, maar gewoon een bestuurder die correct achter het stuur zit. Want uiteindelijk komen verschillende aspecten samen. Een goede zitpositie helpt je beter te kijken en te anticiperen. Je kunt nauwkeuriger sturen, sneller reageren en krachtiger remmen wanneer dat nodig is. **- Powered by Jesco.be**





Mini Countryman E (65,2 kWh)

Meer maxi wordt Mini niet

De Mini Countryman heeft door de jaren heen een opmerkelijke metamorfose ondergaan. Wat ooit begon als een eigenzinnige compacte crossover, is vandaag uitgegroeid tot een volwaardige SUV van 4,44 meter lang. Wie bij het woord Mini nog automatisch aan een kleine stadsauto denkt, moet zijn referentiekader dus dringend bijstellen.

Laten we maar meteen duidelijk zijn: de huidige generatie Mini Countryman is groot, ruim en gerieflijk genoeg om zonder veel compromissen als enige auto van een gezin door het leven te gaan. Met de jongste technische update wordt dat argument bij de elektrische Countryman E nog overtuigender, want Mini heeft niet alleen de batterij licht vergroot, maar vooral de efficiëntie verbeterd. Het resultaat is een officieel rijbereik dat tegen de grens van 500 kilometer aanschurkt. Daarmee wordt de Countryman E plots een veel completere elektrische SUV.

Groot geworden, maar onmiskenbaar Mini

Het design speelt daarbij een belangrijke rol. Deze generatie Countryman is groter en hoekiger dan zijn voorganger en heeft daardoor veel meer présence gekregen. De vorige Countryman kon afhankelijk van kleur en uitvoering nog wat braaf ogen. Dat verwijt kun je de huidige moeilijk maken. De vrij verticale neus, forse wielkasten, korte overhangen en uitgesproken daklijn geven hem een robuuste uitstraling zonder dat Mini in de val trapt om hem te overladen met nep ornamenten.

Het knappe is dat je hem ondanks zijn afmetingen onmiddellijk als een Mini herkent. De klassieke ronde koplampen hebben plaatsgemaakt voor hoekigere exemplaren, maar de proporties, het contrasterende dak en vooral de grafische details zorgen voor



duidelijke familiegelijkenis. Achteraan zijn de lichtblokken bovendien personaliseerbaar met verschillende lichtsignaturen. Nuttig? Niet echt. Leuk? Absoluut. En laat dat nu net iets zijn waar Mini altijd goed in is geweest.

Met de juiste uitvoering en een paar grotere velgen staat hier gewoon een bijzonder trendy SUV. De personalisatiemogelijkheden spelen daarbij een belangrijke rol. Mini biedt verschillende zogenaamde Trims aan die elk een andere sfeer creëren, waardoor twee Countrymans er behoorlijk verschillend kunnen uitzien. De Favoured-uitvoering legt bijvoorbeeld meer nadruk op een stijlvolle uitstraling, terwijl een JCW-aankleding nadrukkelijk de sportieve kaart trekt.

Onderscheidend interieur

Als je van het Mini uiterlijk al vrolijk wordt, dan zal het interieur je zeker kunnen bekoren. Waar veel moderne interieurs lijken te zijn ontworpen door dezelfde leverancier van grote rechthoekige tablets, trekt Mini resoluut een originele kaart. De echte blikvanger van het interieur is natuurlijk het grote centrale ronde OLED-scherm met een diameter van 24 centimeter, dat een flinke knipoog blijft naar de originele Mini's van weleer. De resolutie is ook nog eens uitstekend, de kleuren springen van het scherm en de reactiesnelheid is goed. Het infotainmentsysteem vraagt enige gewenning omdat Mini ontzettend veel informatie op een relatief beperkte oppervlakte probeert te krijgen, maar na een paar dagen begin je de logica te begrijpen en swipe je speels door de verschillende mogelijkheden.

Het scherm speelt trouwens een belangrijke rol als sfeermaker in het interieur. Via de Mini Experience Modes veranderen de grafische vormgeving, verlichting en in bepaalde gevallen zelfs de geluidssfeer van de auto. Je kunt dat gimmicky noemen, maar wij vinden het een toegevoegde waarde. Het past bij het speelse karakter van het merk en geeft de Countryman een identiteit die veel concurrenten missen. Je koopt tenslotte geen Mini omdat je absoluut geen emoties wilt voelen wanneer je ermee op pad bent.

Gelukkig heeft Mini onder het scherm ook een aantal fysieke bedieningselementen behouden. De karakteristieke tuimelschakelaars worden onder meer gebruikt voor de transmissie, de startfunctie en de Experience Modes. Daardoor blijft er iets mechanisch en herkenbaars aanwezig in een interieur dat verder behoorlijk digitaal is geworden.

Ook de materiaalkeuze verdient een vermelding. Mini gebruikt veel textiel op dashboard en deurpanelen, wat niet alleen origineel oogt maar het interieur ook warmer maakt. De afwerkingskwaliteit zelf staat op het niveau dat je gezien de BMW-genen mag verwachten. Panelen sluiten mooi aan, schakelaars voelen degelijk aan en nergens krijg je het gevoel in een goedkoop afgeleide van een premiumproduct te zitten. Dat mag ook wel, want Mini positioneert zichzelf allang niet meer als budgetmerk.

Een Mini waar het hele gezin in past

De grootste verrassing blijft echter hoeveel ruimte de Countryman tegenwoordig biedt. Met een lengte van 4,44 meter is dit met ruime voorsprong de grootste Mini in het gamma. En die centimeters zijn niet uitsluitend besteed aan stoere bumpers. Vooraan zit je uitstekend. De stoelen combineren een goede ondersteuning van bovenbenen en rug met voldoende zachtheid om ook langere ritten comfortabel te maken. Wie wat dieper in de optielijst duikt, kan elektrisch verstelbare voorstoelen met geheugen krijgen. De zitpositie zelf is typisch SUV: duidelijk hoger dan in een Mini Cooper, maar zonder dat je het gevoel krijgt boven op de auto te zitten. Het stuur kan ruim worden versteld en de ergonomie is in grote lijnen goed, al moet je voor een aantal functies onvermijdelijk het centrale scherm induiken.

Ook achterin heeft Mini zijn huiswerk gemaakt. Twee volwassenen zitten er uitstekend en beschikken over voldoende been- en hoofdruimte. Ook wanneer er een grote bestuurder vooraan zit, blijft achter hem behoorlijk wat plaats over. De middelste zitplaats is zoals bij de meeste auto's van dit formaat minder aantrekkelijk voor een lange reis met drie volwassenen naast elkaar, maar voor een gezin met kinderen vormt dat nauwelijks een bezwaar. Achterpas-



sagiers krijgen bovendien ventilatieroosters en USB-C-aansluitingen. Kortom: de Countryman is gewoon een praktische gezins-SUV die toevallig een Mini-logo draagt.

460 liter bagage en een bruikbare vorm

Dat geldt ook voor de koffer. De elektrische Countryman biedt 460 liter bagageruimte. Dat is niet de absolute top van het segment (een BMW iX1 heeft bijvoorbeeld iets meer) maar in de praktijk is de ruimte goed bruikbaar. De laadruimte is mooi vierkant, de vloer vlak en er zijn weinig onhandige uitstulpingen. Met de achterbank neergeklapt groeit het laadvolume tot 1.450 liter. De rugleuning is bovendien in een praktische 40:20:40-verhouding neerklapbaar. Daardoor kun je bijvoorbeeld ski's of andere lange spullen meenemen terwijl twee achterpassagiers hun volwaardige zitplaats behouden.

Onder de laadvloer is nog een kleinere bergruimte voorzien waarin laadkabels kunnen verdwijnen. Het totaalplaatje is overtuigend. Kinderwagen, boodschappen, vakantiebagage of sportmateriaal: de Countryman kan het allemaal aan. Voor heel wat gezinnen hoeft er functioneel geen tweede grotere auto op de oprit te staan.



Geen stoplichtkanon, wel snel genoeg

Wij reden met de Countryman E, de versie met één elektromotor op de vooras. Die levert 204 pk en 250 Nm. Wie vooral indrukwekkende acceleratiecijfers wil verzamelen, kan beter naar de 313 pk sterke Countryman SE ALL4 met twee elektromotoren en vierwielaandrijving kijken. Maar de vraag is of je dat in het dagelijkse verkeer werkelijk nodig hebt. De Countryman E sprint in 8,9 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt maximaal 170 km/u. Op papier zijn dat in het huidige EV-tijdperk bijna bescheiden cijfers. In de praktijk kom je zelden vermogen tekort. Vanuit stilstand reageert de elektromotor onmiddellijk en tussen pakweg 30 en 100 km/u is er ruim voldoende reserve om vlot in te halen.

Vooral de manier waarop het vermogen wordt afgegeven, bevalt. Je ervaart geen absurde klap in de rug maar een lineaire en beschaafde krachtontplooiing. De Countryman voelt daardoor krachtig zonder nerveus te worden. Voor een auto die in de eerste plaats als gezins-SUV moet functioneren, vinden we dat eigenlijk aangenamer dan een sprintkanon.

Kartgevoel

Daarmee zijn we bij het leuke gedeelte aanbeland. Mini gebruikt de term 'go-kart feeling' zo vaak dat je bijna zou vermoeden dat er ergens in München een contract bestaat waarin staat dat iedere medewerker hem minstens drie keer per werkdag moet uitspreken. Marketing of niet, er zit bij deze Countryman wel degelijk een grond van waarheid in. Het stuurgevoel is opvallend goed. De besturing reageert direct, is mooi gewogen en communiceert beter dan in het gros van de elektrische SUV's. Je voelt vrij goed wat de voor-



wielen doen en de Countryman reageert gretig wanneer je hem een bocht instuurt. Voor een grote, elektrische SUV is hij verrassend levendig.

Dat dynamische karakter heeft wel een keerzijde. De Countryman is niet de zachtste SUV in zijn klasse. Vooral met grotere velgen kunnen korte oneffenheden en slechte dwarsnaden nadrukkelijk het interieur bereiken. Niet dat het oncomfortabel wordt, maar het moet wel gezegd dat hij eerder stevig dan fluweelzacht is afgestemd. De ophanging van de Countryman wordt weliswaar nooit vermoeiend, maar wie uitsluitend op zoek is naar maximaal zwevend comfort vindt elders zachtere alternatieven. Op snelwegtempo komt de Countryman dan weer goed tot rust. Wind- en rolgeluiden blijven netjes binnen de perken en de uitstekende stoelen helpen om lange afstanden zonder vermoeidheid af te leggen. Het is precies die combinatie van volwassen reiscomfort en relatief speels rijgedrag die de Mini multi-inzetbaar maakt.



Kleine batterijgroei, grote efficiëntiewinst

De belangrijkste technische verandering voor 2026 zit onderhuids. Mini heeft de bruikbare capaciteit van de batterij verhoogd tot 65,2 kWh. Dat klinkt alsof de Countryman een compleet nieuw accupakket heeft gekregen, maar de werkelijkheid is subtieler. De capaciteitswinst tegenover de vorige versie is beperkt, maar veel belangrijker zijn de efficiëntiemaatregelen rondom de batterij. De vernieuwde Countryman gebruikt namelijk een nieuwe inverter met siliciumcarbidetechnologie, doorgaans afgekort als SiC. Zo'n inverter regelt de omzetting van de gelijkstroom uit de batterij naar de wisselstroom waarmee de elektromotor wordt aangestuurd. Siliciumcarbide kan daarbij efficiënter werken en vermindert elektrische verliezen. Daarnaast monteert Mini vooraan wiellagers met minder wrijving. Voeg daar de behoorlijk gunstige Cw-waarde van

+ PLUS

- Design valt positief op
- Ruime en bruikbare gezins-SUV
- Interieur waar je vrolijk van wordt
- Stuurplezier à volonté
- Goede restwaarde wordt verwacht

– MIN

- Snelladen is correct, maar geen hoogvlieger
- De opties zijn verleidelijk en...
- ...die maken de eindprijs hoog





0,26 aan toe en je krijgt een elektrische auto die merkbaar zuiniger met zijn energie omspringt.

Mini communiceert voor de Countryman E afhankelijk van uitvoering een WLTP-actieradius die tot 500 kilometer kan oplopen. Dat is een belangrijke stap, want het maakt van de elektrische Countryman een auto die niet om wat extra kilometers maalt.

450 kilometer in de praktijk

En het mooie is dat de efficiëntiewinst niet alleen op papier bestaat. Tijdens onze test slaagden we erin het gemiddelde verbruik onder 16 kWh/100 km te krijgen, en we durven stellen dat doorwinterde eco-rijders wellicht nog beter kunnen doen. Dat betekent dat je in reële omstandigheden ongeveer 450 kilometer kan rijden zonder tussentijds laden. Dat is uitstekend voor een elektrische SUV van dit formaat. Wie hartje winter 130 km/u over de autosnelweg rijdt met verwarming, stoelverwarming en een dakkoffer, zal dat uiteraard niet halen. Maar dat geldt voor iedere elektrische auto. Belangrijker is dat 400 kilometer reële actieradius bij normaal gebruik geen theoretische ambitie meer is. Zelfs met wat minder aandacht voor efficiënt rijden blijft er voldoende marge over om de Countryman zonder laadstress voor langere ritten te gebruiken. Een aan de snellader stroomt de jus aan maximum 130 kW binnen. Daarmee kan de batterij volgens Mini in ongeveer 29 minuten van 10 naar 80 procent worden geladen. Dat is correct, maar niet toonaangevend.

Thuis of aan een gewone publieke AC-paal kan hij met 11 kW laden. Wie 's avonds met een grotendeels lege batterij thuiskomt, heeft de volgende ochtend dus zonder problemen opnieuw een volle auto. De navigatie kan bovendien de batterij conditioneren wanneer een geschikte snellader als bestemming wordt ingevoerd, zodat het laadproces onder gunstige omstandigheden meteen efficiënt kan starten.

Niet goedkoop, maar...

En dan komen we onvermijdelijk bij de prijs. De Countryman Electric start aan 41.950 euro inclusief btw. Dat is geen klein bedrag, zeker omdat een aantrekkelijk aangeklede Countryman met grotere velgen, mooiere materialen en extra comfort- en assistentiesystemen snel duurder wordt. Daarmee bevestigt Mini dat het al lang geen goedkoop merk meer is, en het probeert dat ook niet te zijn. De Countryman zit qua positionering dichter tegen premiummerken aan dan tegen doorsnee volumemerken. Gezien de bouwkwaliteit, afwerking, technologie en algemene uitstraling is dat niet onlogisch.



Bovendien vertelt de catalogusprijs maar een deel van het verhaal. Mini's kennen traditioneel een behoorlijk sterk waardebehoud. Dat is interessant voor particuliere kopers omdat een hogere restwaarde de totale gebruikskost kan drukken wanneer de auto na enkele jaren opnieuw wordt verkocht. Dezelfde logica speelt bij leasing en financiële renting: wanneer de financierder een relatief hoge restwaarde kan voorzien, hoeft tijdens de looptijd minder waardeverlies te worden ingecalculeerd. Dat verklaart waarom Mini ondanks stevige catalogusprijzen toch competitieve maandtarieven kan aanbieden.

De volwassen Mini

De Countryman E is uiteindelijk misschien wel de meest volwassen Mini die je vandaag kunt kopen. Niet omdat hij alle typische Mini-eigenschappen heeft afgezworen, maar omdat hij ze combineert met eigenschappen die vroeger niet vanzelfsprekend waren voor het merk. Hij ziet er hip uit, heeft een interieur dat daadwerkelijk iets anders probeert, voelt kwalitatief uitstekend aan en stuurt met een directheid die je steeds minder vaak tegenkomt. Tegelijkertijd passen vier volwassenen zonder problemen binnen, heb je 460 liter koffer en kun je er comfortabel honderden kilometers mee afleggen.

Vooral de technische update maakt het plaatje compleet. Die extra fractie batterijcapaciteit is eigenlijk bijzaak. De aanpassingen er rond zijn veel interessanter. Met een praktijkverbruik onder 16 kWh/100 km en ongeveer 450 kilometer daadwerkelijk gereden bereik is de Countryman E meer dan ooit toegankelijk als elektrische gezins- of bedrijfswagen. **- WM**



DE ESSENTIE

De vernieuwde Mini Countryman E bewijst dat een groter rijbereik niet noodzakelijk een gigantische batterij vereist. Dankzij een netto accucapaciteit van 65,2 kWh, een efficiëntere SiC-inverter en lagere mechanische verliezen klimt het officiële rijbereik tot ongeveer 500 km. Wij doken onder 16 kWh/100 km en haalden circa 450 km in de praktijk. Tegelijk blijft de Countryman een bijzonder aangename gezins-SUV: ruim, uitstekend afgewerkt, voorzien van goede stoelen en een bruikbare koffer van 460 tot 1.450 liter. Het hippe OLED-interieur geeft hem karakter en de directe, communicatieve besturing zorgt zowaar voor een vleugje kartgevoel. Minpunten? 130 kW snelladen is vandaag geen record en de prijs vanaf 41.950 euro is stevig, al helpen sterke restwaardes het financiële plaatje.

Voorstelling



Suzuki e-Sky komt naar Europa

Is de kei-car klaar voor België?

Suzuki en kleine auto's: het is een combinatie die al decennialang werkt. Denk maar aan de Alto, Celerio, Ignis en natuurlijk de Swift. Met de elektrische e-Sky kan Suzuki die filosofie binnenkort nog wat extremer doortrekken. De boxy EV komt in 2027 naar het Verenigd Koninkrijk en zou weleens kunnen aantonen dat Europa klaar is voor een concept dat in Japan al decennialang doodnormaal is: de kei-car. België staat voorlopig nog niet op de officiële planning, en daar is ook een heel praktische reden voor.

De e-Sky is de productieversie van de Vision e-Sky die Suzuki in 2025 op de Japan Mobility Show liet zien. Met een lengte van slechts 3,395 meter, een breedte van 1,475 meter en een hoogte van ongeveer 1,63 meter volgt hij nauwgezet het Japanse kei-car recept. Dat segment is aan strikte afmetingen en technische voorwaarden gebonden en geniet in Japan fiscale voordelen.

Kort en hoog

Het resultaat zijn auto's met proporties die voor Europese ogen soms wat vreemd overkomen: heel kort en smal, maar opvallend hoog en hoekig. Daar zit echter een rationele gedachte achter. Door iedere beschikbare centimeter maximaal te benutten, krijg je een verrassend bruikbare cabine zonder dat je een enorme auto door de stad moet sleuren. Suzuki kent dat kunstje als geen ander. Het merk is een van de grote spelers op de Japanse kei-carmarkt en kan voor de e-Sky dus terugvallen op heel wat ervaring met dit soort auto's.

Suzuki maakte gisteren nieuwe informatie over de productieversie bekend. Het merk houdt daarbij vast aan een opvallend eenvoudige filosofie. De e-Sky werd ontwikkeld onder het motto 'Easy to Switch': iemand die vandaag met een kleine benzinewagen rijdt, moet zonder grote aanpassingen kunnen overstappen naar elektrisch rijden. De focus ligt dus niet op spectaculaire prestaties, maar op woon-werkverkeer, boodschappen, kinderen wegbrengen en andere dagelijkse verplaatsingen.

64 pk en vooral veel efficiëntie

Dat zie je ook aan de elektrische aandrijflijn. Volgens de eerste Japanse technische informatie krijgt de e-Sky een elektromotor vooraan die de voorwielen aandrijft. Die levert 47 kW, omgerekend 64 pk, en 133 Nm koppel. Daarmee blijft Suzuki netjes binnen de Japanse vermogenslimiet voor kei-cars.

Verwacht dus geen elektrische stadsraket, en dat is ook helemaal niet de bedoeling. Een elektromotor levert zijn koppel onmiddellijk en 133 Nm is voor zo'n kleine en lichte auto voldoende om in stedelijk verkeer vlot uit de startblokken te komen. Suzuki benadrukt zelf dat veel aandacht werd besteed aan een directe gasrespons, zodat de auto ook bij veelvuldig stoppen en vertrekken of op hellingen aangenaam rijdt.

Voor de batterij kiest Suzuki volgens Japanse informatie voor LFP-technologie, waarbij de cellen afkomstig zijn van FinDreams Battery, de batterijdochter van BYD. LFP-batterijen hebben doorgaans een lagere energiedichtheid dan sommige nikkelrijke lithium-ionbatterijen, maar zijn relatief goedkoop, robuust en goed geschikt voor een betaalbare stads-EV. Suzuki zet bovendien sterk in op gewichtsbesparing en energie-efficiëntie. De Japanse auto zou iets meer dan een ton wegen. Daardoor hoeft Suzuki geen gigantisch batterijpakket onder de e-Sky te stoppen om toch een behoorlijk rijbereik te halen.

De nieuwste Japanse cijfers spreken over een referentierijbereik van 310 kilometer. Dat cijfer kan niet rechtstreeks worden vergeleken met onze Europese WLTP-waarde en voor een eventuele Europese versie zijn nog geen definitieve cijfers bekend. Reken dus niet zomaar op 310 WLTP-kilometers. Maar zelfs wanneer daar bij Europese homologatie nog een stuk vanaf gaat, zou een bereik rond

250 kilometer voor een auto met deze afmetingen zeker voldoende bruikbaar zijn.

Europa herontdekt de kleine auto

De timing kan nauwelijks interessanter zijn. Jarenlang leek het A-segment in Europa langzaam te verdwijnen. Kleine auto's werden door strengere veiligheids- en emissievoorschriften relatief duur om te ontwikkelen, terwijl fabrikanten op grotere modellen meer konden verdienen. Elektrificatie maakt het probleem nog groter, want een grote batterij in een goedkope stadsauto stoppen is economisch moeilijk.

Maar precies daardoor groeit de belangstelling opnieuw voor compacte en betaalbare elektrische mobiliteit. De nieuwe Renault Twingo is daar een goed voorbeeld van, en zelfs Europa lijkt stilaan te beseffen dat niet iedere elektrische auto een twee ton zware SUV met 600 kilometer rijbereik hoeft te zijn. Er wordt steeds nadrukkelijker gesproken over een aparte categorie voor kleinere en betaalbare elektrische auto's. Het doel is auto's goedkoper te kunnen ontwikkelen en daarmee opnieuw een aanbod te creëren onder de prijsniveaus waarop veel huidige EV's zitten.

Een kei-car kan een interessante tussenoplossing vormen. Je krijgt de voordelen van een extreem compacte auto (minder materiaal, lager gewicht, kleinere batterij en minder parkeerplaats) zonder meteen terug te vallen op de beperkingen van een brommobiel of lichte vierwieler. Voor gezinnen zal zo'n auto meestal geen vervanger zijn voor de grote gezinswagen, maar als tweede auto of puur stedelijk vervoermiddel kan het concept bijzonder logisch zijn.

Eerst naar het Verenigd Koninkrijk

Voor Suzuki wordt het Verenigd Koninkrijk de eerste interessante Europese testcase. Suzuki UK heeft bevestigd dat de e-Sky daar in 2027 wordt gelanceerd. Volgens Britse media wordt gemikt op een prijs van minder dan 20.000 pond, waarmee hij ongeveer in dezelfde prijsklasse zou terechtkomen als een Suzuki Swift met verbrandingsmotor. Suzuki UK noemt een elektrische auto in het A-segment zelfs van vitaal belang voor het merk. Een Britse introductie is bovendien technisch gemakkelijker dan een lancering op het Europese vasteland. Japan en het Verenigd Koninkrijk rijden allebei links, waardoor beide markten auto's met het stuur rechts gebruiken.

En precies daar zit voorlopig het vraagteken voor België: wanneer krijgt hij het stuur links? Die vraag blijft voorlopig open, maar het is niet uitgesloten dat ze op korte tot middellange termijn positief wordt beantwoord. Je hoort ons alvast geen neen zeggen.





Test

Opel Corsa GSE

Elektrische hot hatch met 281 pk heeft talent én scherpe randjes





De hot hatch is niet dood. Hij rijdt alleen elektrisch. Dat lijkt alvast de overtuiging bij Stellantis, dat opvallend veel energie (heb je 'm?) steekt in een segment waarvan je zou kunnen denken dat het in tijden van SUV's, betaalbare EV's en hoge ontwikkelingskosten ten dode is opgeschreven. Peugeot heeft de E-208 GTi, Lancia de Ypsilon HF en ook Alfa Romeo doet met de Junior Veloce een duit in het zakje. Nu schuift Opel de Corsa GSE naar voren. Kan die overtuigen? We zochten het uit.

De ingrediënten voor de Corsa GSE zijn dankzij die andere Stellantis producten grotendeels bekend, maar de Duitsers hebben er hun eigen recept van gemaakt: 281 pk, voorwielaandrijving, een mechanisch Torsen-sperdifferentieel en een onderstel dat duidelijk meer ambities heeft dan alleen snel van het ene verkeerslicht naar het andere sprinten. Technisch gezien hoeft Stellantis alvast het warm water niet telkens opnieuw uit te vinden. De verschillende sportieve modellen maken namelijk gebruik van dezelfde elektrische bouwstenen, terwijl elk merk met onderstelafstelling, design en karakter een eigen saus over het geheel giet.

Sportief zonder carnavalskostuum

Visueel pakt Opel het relatief verstandig aan. De Corsa GSE ziet er duidelijk gespierder uit dan een gewone Corsa, maar hij vermijdt wel het theatrale waarmee sommige sportieve modellen om aandacht smeken. De specifieke bumpers, bredere wielkasten, 18-duimsvelgen en GSE-details geven hem meer présence, terwijl de auto tegelijk herkenbaar een Corsa blijft. En dat werkt. Hij oogt sportief, maar ook redelijk zakelijk zoals het een Duitse auto betaamt. Geen gigantische achtervleugel dus, geen overdosis luchtinlaten en geen koetswerk dat overdreven om aandacht schreeuwt. Opel lijkt vooral te willen uitstralen dat dit de snelle Corsa is voor iemand die inmiddels een volwassen job heeft, maar nog niet helemaal vergeten is waarom een snelle hatchback leuk kan zijn.



Knappe stoelen, saaie tellers

Binnenin blijft de gewone Corsa herkenbaar en dat is tegelijk goed en minder goed nieuws. De bediening blijft vrij logisch en traditioneel, zonder dat elke functie in een centraal scherm verstopt zit. Maar het dashboard kan niet verbergen dat de Corsa inmiddels geen piepjong ontwerp meer is. Zo is bijvoorbeeld de digitale tellerpartij een gemiste kans. Functioneel is er weinig mis mee, maar voor de snelste productie-Corsa oogt het allemaal redelijk saai. Opel had hier veel meer met specifieke GSE-graphics, animaties of een sportiever display kunnen voorzien. Dat is in fel contrast met de stoelen die wel tonen dat het merk perfect begrijpt hoe je met kleine ingrepen karakter toevoegt. De schermen doen dat helaas niet.

+ PLUS

- Zakelijke maar sportieve uitstraling
- Knap sportief afgesteld
- Sportieve prestaties
- Communicatief en precies stuur
- Staat garant voor rijplezier

– MIN

- Comfort op slechte wegen
- Rijbereik en laden eerder beperkt
- Prijs

De absolute blikvangers zijn dus die sportstoelen. Het ruitjesmotief geeft het interieur precies genoeg retrogevoel en de kuipjes zelf bieden uitstekende steun. Ze houden je stevig op je plaats zonder overdreven hard te knellen en passen perfect bij het karakter van de auto. Er zit wel een klein ergonomisch minpunt aan. De draaiknop waarmee je de rugleuning verstelt, zit zo dicht tussen stoel en deurpaneel gekneld dat je er moeilijk bij kunt. Dat klinkt banaal, maar het is precies zo'n detail dat je elke keer opnieuw irriteert wanneer je van zithouding wilt veranderen. Het feit dat de rugverstelling traploos kan, is dan weer wel positief.

Achterin krap

De praktische kant van de Corsa GSE blijft die van een compacte hatchback. Achterin is de ruimte beperkt, vooral voor de benen. Dat heeft ook te maken met de dikke sportstoelen die een stukje van de beschikbare knieruimte opeten. Voor kinderen is het nog prima, maar volwassenen hebben op de achterbank eigenlijk niets te zoeken.

De koffer is gelukkig wel bruikbaar. Hij slikt 267 liter met de achterbank rechtop. Dat is minder dan bij een Corsa met verbrandingsmotor, maar voldoende voor dagelijkse boodschappen of een weekendje weg. Met neergeklapte achterbank groeit het laadvolume tot ruim 1.000 liter. Een praktische kampioen is hij niet, maar voor een compacte performance-EV is het zeker voldoende.



281 pk op de voorwielen

De elektromotor levert (net als bij de andere Stellantis conculega's) 281 pk en 345 Nm. Daarmee sprint de Corsa GSE in 5,5 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt hij 180 km/u. Op zich zijn dat in 2026 geen buitenaardse cijfers meer, maar in een compacte hatchback mag je dat gerust ultra sportief noemen. Belangrijker is hoe het vermogen op de weg wordt gezet. De volledige 345 Nm gaat naar de voorwielen en dat kan bij een krachtige elektrische auto snel eindigen in wielspin en vervelende stuurreacties.

Daarom monteert Opel een mechanisch Torsen-sperdifferentieel. Dat differentieel is een van de belangrijkste redenen waarom deze Corsa echt leuk rijdt. Wanneer je vroeg op het gas gaat bij het uitkomen van een bocht, bijt de voortrein zich opvallend hard vast. In plaats van trekkracht weg te gooien, trekt de auto zichzelf naar buiten. Het sperdifferentieel verdeelt het vermogen tussen beide voorwielen en zorgt voor veel meer tractie dan je op basis van het vermogen zou verwachten. De keerzijde is dat de voortrein soms nerveus wordt. Vooral op oneffen asfalt en bij stevig accelereren merk je dat de voorwielen tegelijk moeten sturen, trekken en 345 Nm verwerken. De auto kan dan wat zoeken en vraagt meer aandacht van de bestuurder. Gelukkig is de besturing uitstekend. Het stuur reageert direct en geeft goed door wat de voorwielen doen. Ook de remmen doen hun werk. De grote Alcon-schijven en vierzuigerklauwen zorgen voor voldoende vertrouwen wanneer je stevig rijdt. We vragen ons alleen af waarom enkel de voorste wielen gele remklauwen krijgen...?



Tot slot van dit hoofdstuk nog dit: de 281 pk zijn niet automatisch beschikbaar, daarvoor moet je wel de sport-modus selecteren. In normale modus beschik je over 231 pk, in de eco-stand wordt de GSE zelfs dichtgeknepen tot 190 pk.

Hard comfort

Op vlak van comfort betaal je wel de rekening voor de sportieve afstelling van deze GSE. Op een gladde weg voelt de Corsa gecontroleerd en strak, maar slechte betonplaten, putten en scherpe dwarsnaden komen vrij nadrukkelijk binnen. Het comfort op slechte wegen is dan ook niet geweldig. De combinatie van een stugger onderstel en 18-duimswielen maakt de auto behoorlijk stevig en dat zou op typisch Belgische wegen misschien wel eens gaan vermoeien. Een testrit voor je de bestelbon tekent is zeker aangewezen om zeker te zijn dat het ophangingscomfort in de smaak valt.





DE ESSENTIE

Met 281 pk, 345 Nm en 0 naar 100 km/u in 5,5 seconden is de Opel Corsa GSE de snelste productie-Corsa ooit. Vooral het Torsen-sperdifferentieel, de directe besturing en de sterke remmen maken hem leuk op een bochtige weg. De sportstoelen zijn uitstekend, maar achterin is het krap en de 267 liter grote koffer slechts redelijk. Minder overtuigend zijn het relatief harde comfort, de saaie digitale tellers en het stevige prijskaartje. Maar wie 47.000 euro veil heeft en z'n tweede jeugd wilt beleven, is hier absoluut aan het goeie adres.

Ook het artificiële geluid dat Opel voorziet verdeelt de meningen. Omdat een elektromotor van zichzelf weinig karakteristiek geluid produceert, voegt Opel een digitale soundtrack toe. In eerste instantie werkt dat aardig: acceleraties voelen daardoor iets dramatischer aan. Maar na verloop van tijd kan het geluid echter vermoeiend worden.

Batterij en laden

De batterij is met 54 kWh bruto en 51 kWh bruikbaar vrij compact. De officiële WLTP-actieradius bedraagt tot ongeveer 373 kilometer, al moet je voor dat cijfer wel nog optioneel andere banden bestellen met een lagere rolweerstand. Met de standaard banden is het WLTP-cijfer 354 km. Voor dagelijks gebruik is dat voldoende, maar wie het vermogen regelmatig aanspreekt, ziet de resterende kilometers uiteraard snel slinken.
Veel minder overtuigend is de laadsnelheid. Aan een DC-snellader haalt de Corsa GSE maximaal 100 kW. Onder goede omstandigheden duurt een laadbeurt van ongeveer 10 tot 80 procent rond een half-uur. Dat was enkele jaren geleden nog aanvaardbaar, maar anno 2026 is 100 kW weinig voor een elektrische auto van bijna 47.000 euro. De Corsa hoeft geen technologisch vlaggenschip te zijn, maar hier voelt zijn Stellantis-basis duidelijk ouder aan dan zijn sportieve onderstel. Thuis of aan de gewone laadpaal is het verhaal beter. De standaard 11 kW AC-lader maakt het mogelijk om de batterij in enkele uren volledig op te laden.

Conclusie

En dan is er de prijs van 46.990 euro. Dat is veel geld voor een snelle Opel Corsa. Let op; daarvoor krijg je wel meer dan alleen

een sterke elektromotor. Het Torsen-differentieel, de specifieke ophanging, Alcon-remmen, sportstoelen en aangepaste stuurinrichting zorgen ervoor dat de GSE daadwerkelijk anders rijdt dan een gewone Corsa. Toch verdwijnen de beperkingen niet. Achterin is het krap, de koffer is slechts redelijk, het comfort op slechte wegen middelmatig en de laadsnelheid is te laag. Ook het interieur had op digitaal vlak wat meer animo mogen krijgen.

Maar zet de Corsa GSE op een mooie bochtige weg en veel van die kritiek verdwijnt naar de achtergrond. De besturing is direct, de vooras pakt dankzij het Torsen-differentieel uit met veel grip en 281 pk blijkt in een auto van dit formaat meer dan voldoende om serieus tempo te maken. Dat is misschien wel het belangrijkste compliment dat je hem kunt geven: hij voelt niet aan als een elektrische Corsa waaraan simpelweg extra vermogen werd toegevoegd. Opel heeft echt werk gemaakt van het chassis en daardoor ontstaat een auto die je ook voor je plezier wilt rijden.

Rationeel bestaan er ruimere, comfortabelere en sneller ladende elektrische auto's voor hetzelfde geld. Maar een hot hatch koop je niet alleen met je rekenmachine. En in dat opzicht bewijst de Corsa GSE dat de elektrische toekomst van dit segment helemaal niet saai hoeft te zijn. **- WM**







Opel Corsa A GSi (1989)

100 pk was ooit meer dan genoeg

100 pk en in 9,5 seconden naar 100 km/u. Een topsnelheid van 188 km/u. Wie vandaag met die cijfers een sportieve auto probeert te verkopen, zal waarschijnlijk weinig animo creëren. Maar stap in een Opel Corsa A GSi uit 1989 en na enkele kilometers begrijp je weer dat die cijfers lang niet alles vertellen.

Dat begint al wanneer je plaatsneemt. De eerste Corsa is naar moderne maatstaven piepklein en zijn interieur voelt bijna aandoenlijk eenvoudig. Geen digitale schermen uiteraard, nauwelijks comfortsnufjes en vooral veel hard kunststof, eenvoudige schakelaars en analoge meters. Nochtans was de eerste Corsa GSi voor die tijd al voorzien van 'exclusieve' zaken als een achterruitverwarming, een klokje of een middenconsole. Dat kreeg je allemaal niet in de basisversies. De geruite sportstoelen en het driespaaks stuur moeten voor de nodige sportieve sfeer zorgen. Je zit wel een beetje 'off center' tegenover het relatief grote stuur, en je moet ook goed nadenken over je voetenwerk want de pedalen staan erg dicht bij elkaar en zijn behoorlijk smal. Met een hedendaagse schoenmaat moet je dus enigszins zorgvuldig mikken bij het terugschakelen voor je 'm in de volgende bocht gooit.

Wazig sturen

Nu ja, gooien is misschien wat overmoedig want ook het stuur vraagt gewenning. Stuurbekrachtiging ontbreekt en precisie is bepaald niet het eerste woord dat in je opkomt. Rond de middenstand









voelt het zelfs uitgesproken wazig aan. Verrassend genoeg betekent het ontbreken van stuurbekrachtiging niet dat je voortdurend aan het stuur moet sleuren. Dankzij het lage gewicht en de smalle banden blijft de besturing ook bij lage snelheden behoorlijk licht.

En laag gewicht is meteen het geheim van deze auto. De GSi zet amper 820 kilogram op de weegschaal. Opel puurde uit zijn 1,6-liter injectiemotor 100 pk en paste voor de GSi onder meer veren, dempers en stabilisatorstangen aan. Vooraan kwamen bovendien grotere, geventileerde remschijven.

Voelt snel aan

Op papier blijft 0 naar 100 km/u in 9,5 seconden weinig indrukwekkend, maar achter het stuur voelt de Corsa duidelijk sneller. De viercilinder hangt gretig aan het gaspedaal en hoeft nauwelijks massa mee te slepen. Je kunt daardoor vandaag nog perfect met het verkeer mee, en op een bochtige weg voelt de kleine Opel zelfs verrassend snedig. Dat lijkt bijna in tegenspraak met die weinig



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

De automotive wereld staat nooit stil, en jouw carrière ook niet.
De autosector bruist van innovatie: elektrische mobiliteit, slimme technologie, nieuwe vormen van transport. En achter elke vooruitgang staan mensen met passie. Of je nu droomt van meewerken aan de mobiliteit van morgen, je graag sleutelt aan de nieuwste automodellen, of je talent inzet in sales, marketing of management: op Jobs-In-Automotive.be vind je dé job die bij je past.
Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit. Jobs-In-Automotive.be bundelt alle vacatures in één krachtig platform.

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. Jobs-In-Automotive.be. Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.

JOBS IN AUTOMOTIVE.BE
We boost your career on wheels







precieze besturing, maar het lichte koetswerk reageert zo direct op je commando's dat de GSi toch een scherp en levendig karakter heeft. Daar komt een versnellingsbak bij die in ons testexemplaar werkelijk boterzacht en precies schakelt. Geen overdreven korte of mechanisch harde bewegingen, maar een aangenaam lichte bediening die uitnodigt om zelf aan het werk te blijven. Een mooi voorbeeld van hoe overtuigend de ervaring in een 37 jaar oude auto kan zijn.

Nog een verrassing is het comfort. Ondanks zijn sportieve ambities en aangepaste onderstel is deze GSi helemaal geen harde plank. Hij veert redelijk comfortabel en omdat er zo weinig gewicht gecontroleerd moet worden, voelt hij tegelijk lichtvoetig aan.

Benzinegeur

Maar het leukste zit niet in het stuur, de vering of zelfs de prestaties. Het zit in de sfeer. Je ruikt de benzine door het open raam (er is geen airco natuurlijk), je hoort de rauwe viercilinder zonder veel isolatiemateriaal zijn werk doen en krijgt mechanische geluiden binnen die moderne auto's zorgvuldig proberen weg te filteren. Objectief is dat allemaal minder verfijnd. Subjectief is het een heerlijk terugkeren naar de tijd van toen.
En precies daarin zit de charme van deze eerste Corsa GSi. Hij is niet bijzonder snel, zijn stuur weinig precies, het interieur spartaans en ergonomisch heeft de autowereld sinds 1989 flinke vooruitgang geboekt. Maar met 820 kilogram, 100 pk, een levendige motor en nauwelijks isolatie tussen bestuurder en techniek voelt iedere kilometer als een pure beleving.

Nu elektrisch

Wie daarna in de nieuwe elektrische Corsa GSE met 280 pk stapt, kan moeilijk geloven dat beide auto's dezelfde sportieve familielijn vertegenwoordigen. De nieuwe heeft bijna drie keer zoveel vermogen en hij is elektrisch natuurlijk. Toch heeft hij een bijzonder moeilijke opdracht: proberen evenveel sensatie te halen uit snelheid als deze oude GSi uit zijn eenvoud. Of dat lukt, dat lees je binnenkort. **- WM**

Kia K4 Sportswagon 1.6 T-GDi 150 GT-Line

Ruim plaats voor K3 en de manager

Zonder in het grote EV-debat partij te willen kiezen, het is af en toe toch wel eens leuk om nog een compleet nieuwe auto met een klassiekere aandrijving te zien verschijnen. Zoals de recent gelanceerde Kia K4, waarvan we dus met plezier de benzinemotor startten. Dat deden we al eens eerder met de hatchback, nu probeerden we ook de break. Of dus de Sportswagon, zoals Kia die graag noemt.

Ja hoor, ze maken ook bij Kia nog wat we zo stilaan als (heel) klassieke auto's mogen zien. Tussen al het EV-geweld van de laatste tijd, met begin dit jaar ook nog de komst van de compacte EV2, wordt er ook nog altijd gescoord met modellen als de (beide) recent nog eens opgefriste Stonic en Sportage. De Ceed waren we wel al een beetje uit het oog verloren, maar die is nu vervangen door een alvast op papier weer een pak interessantere K4.

Nog wat grotere break

Om die Ceed en de hem nu vervangende K4 even te situeren, het zijn compacte middenklassers en dus voormalige en huidige concurrenten van onder meer de Opel Astra, Peugeot 308 en Volkswagen Golf. Of als je wil ook van de Audi A3, BMW 1-Reeks en Mercedes A-Klasse, al spelen de laatste drie qua imago toch nog altijd een beetje in een aparte categorie. Opmerkelijk is alvast dat de K4 met zijn 4,44 meter maar liefst 13 centimeter langer is dan de Ceed, hij is ook wat breder en heeft haast logischerwijze een grotere wielbasis. Onze Sportswagon-variant meet door de langere overhang achteraan zelfs 4,7 meter in de lengte, in de koffer kan je minstens 604 liter bagage kwijt. Met neergeklapte achterbank wordt dat 1.217 liter, in de MHEV of dus mild hybride K4 met 115 pk (zie verder) moet je wel behoorlijk wat laadruimte inleveren.

Echte wereldauto

Het betreft hier dan ook zoiets als een wereldauto, zo moet de in Mexico gebouwde K4 evengoed doorgaans nog altijd wat grotere modellen verkiezende Amerikaanse klanten verleiden. In Noord-Amerika is er zelfs al even keuze tussen wat ze daar dan een K4 en een K4 Hatchback noemen, bij ons wordt de tweede en sinds kort dus ook die Sportswagon of break aangeboden. Voor zo'n variant is niet overal in de wereld nog veel belangstelling, maar in Europa en zeker ook België worden er zelfs in SUV- en cross-overtijden toch nog wel wat klanten voor gevonden.

Apart genoeg

Terwijl de Ceed met een sowieso altijd al eerder braaf design anno 2026 amper nog opviel, doet de K4 dat eigenlijk net wel. Hij is net iets minder apart dan de elektrische Kia's, maar toch nog altijd apart genoeg om er uit te springen. Dat lukt zeker ook met het front van de auto, met alweer een heel fijne Star Map-lichtsignatuur die onder de motorkap en dus over de volledige breedte van de auto en zelfs tot een eindje in de flanken doorloopt. Links en rechts van het onderste radiatorrooster vallen ook nog twee luchthappers op, achteraan wordt er ook op de Sportswagon esthetisch gescoord met een flinke dakspoiler en alweer nogal opmerkelijke lichtblokken. De C-stijl heeft evengoed wel een aparte vorm, de


K IA 135



designers hebben er heel stijlvol de grepen voor de achterste zijdeuren in verwerkt. De wielkasten ogen dan weer wel enigszins gespierd. Samengevat, dit is echt wel een mooie auto met zelfs wat hippe shooting brake-allures.

Veel handige knoppen

Bij Kia weten ze ook wel hoe ze een knap interieur moeten ontwerpen, dat van de K4 komt met een qua concept met dat van de EV-modellen vergelijkbaar dashboard. De 12,3 duim grote schermen voor de instrumenten en het echt wel gebruiksvriendelijke infotainment lijken een geheel te vormen, er zit al even (schijnbaar) naadloos ook nog een kleiner exemplaar voor de bediening van de airco tussen. Dat is helaas wel deels achter het stuurwiel verscholen. Er zijn evengoed nog behoorlijk wat klassiekere knoppen en je moet ook voor de bediening van de buitenspiegels en de ruitenwissers gelukkig niet via het aanraakscherm passeren. Echt waar, de toetsen voor de zetelverwarming en de ventilatie staan op de deurpanelen. Dat vinden wij, voor alle duidelijkheid, een prima locatie.

Uitzonderlijk veel beenruimte

In de GT Line zorgen onder meer zetels met extra steun (en leder in twee kleuren) en een uniek stuurwiel met drie spaken voor een sportieve toets, aan de buitenkant doen de zwarte spiegelkappen en dito zijschorten dat. Even opvallend als opmerkelijk is de nog vrij klassieke hendel voor de automaat, die is behoorlijk groot en staat onderaan de middenconsole. Een manuele bak kan ook nog, zij het dan wel enkel in combinatie met de driecilindermotor. Maar daarover later meer, we verheugen ons voor het starten van onze 1.6 T-GDi eerst nog even over de zitruimte. De grote buitenlengte en de lange wielbasis van 2.720 millimeter zorgen zowel voor- als achterin voor enorm veel plaats voor de benen, omwille van het lage dak is de hoofdruimte net iets minder royaal.

Geen echte spurter

De aandrijving van de K4 is dus nog wat we tegenwoordig klassiek noemen, ook al kun je de 1 liter grote en 115 pk sterke driecilinder met het oog op een iets lager verbruik wel als mild-hybrid met een 48V-batterij krijgen. Voor de 1.6 zonder dat soort elektrische





+ PLUS

- Mooie looks
- Knappe afwerking
- Veel zit- en laadruimte
- Knap infotainment
- Garantie

- MIN

- Geen sportieve automaat
- Grote versnellingspook
- Niet de zuinigste

assistentie is er keuze tussen vermogens van 150 en 180 pk, die motor komt standaard dus met een zeventrapsautomaat met dubbele koppeling. Zelfs de krachtigste variant van de viercilinder op benzine maakt van de K4 nog geen echte spurter, zo herinneren we ons nog van de test met die auto. Met slechts 150 pk wordt het dus nog net iets minder flitsend. Anno 2026 is een acceleratie van 0 naar 100 km/h in zo'n 9 seconden correct, maar ook niet veel meer dan dat. Hetzelfde geldt trouwens voor het verbruik. WLTP-gewijs bedraagt dat 7,1 liter per 100 kilometer, in het echte leven kan daar afhankelijk van je rijstijl toch nog (tot) zo'n half tot een volledig litertje bijkomen.

Wat twijfelende automaat

De reacties van de automaat zijn ook niet van die aard om tot een echt sportieve rijstijl uit te nodigen, bij een flinke dot gas duurt het wel even voor een naar een lagere versnelling wordt teruggekeerd. Het is duidelijk dat de K4 zelfs met zijn GT Line-pak een andere roeping heeft, comfortabel is de auto beslist wel. Het onderstel is ook echt op slechte wegen berekend en het rijgedrag laat zich als heel evenwichtig omschrijven. Met dank ook aan een vrij directe besturing en een mede in Duitsland door Europese specialisten aan onze wensen aangepaste ophanging. Die zou zeker nog wat extra vermogen aankunnen, maar verder dan 180 pk gaan ze bij Kia voorlopig nog niet.

Wat moet het kosten?

Het K4 Sportswagon-verhaal start met een sober uitgeruste en dan ook nogal toepasselijk Pure gedoopte variant van de 1.0 T-GDi voor 29.490 euro. Dat is 1.900 euro meer dan voor de K4-hatchback, een prijsverschil dat wel nog wat groter wordt naarmate je het hoger in het gamma gaat zoeken. Het maakt die basisversie hoe dan ook nog aanzienlijk goedkoper dan een niet eens krachtigere basis-Golf Variant, maar echt veel plezier valt er met zo'n auto misschien nog niet te beleven. Je moet het dan ook nog met stalen velgen met wieldoppen stellen. Voor de 1.6 van 150 pk begint het bij 37.990 euro en dan wel al meteen de Pace-uitrusting en de automaat, voor de echt wel luxueuze GT Line wordt dat 39.990 euro en voor een exemplaar met 180 pk (en sowieso de GT Line-aankleding en -uitrusting) 40.790 euro.







DE ESSENTIE

Geen laadkabels, geen elektrische, geen plug-inhybride en zelfs (nog) geen zelfopladende hybride, verder dan een MHEV-versie gaat het voor de Kia K4 voorlopig niet. Ook niet voor de nog iets grotere en dan ook van een ruime koffer en extra functionaliteit voorziene Sportswagon- of dus breakvariant. Voor de aandrijving start het met een scherp geprijsde 1.0 GDi 115 Pure met slechts 115 pk, bovenaan het gamma is er een wel wat straffere 1.6 T-GDi 180 DCT7 GT Line. Wij testen de auto met de viercilindermotor van 150 pk, die levert correcte prestaties zonder (veel) meer. De Sportswagon is enkele duizenden euro duurder dan de vergelijkbare hatchback, maar je krijgt er dus wel nog wat meer auto voor in de plaats.

Conclusie

Als je een ruime en comfortabele middenklasser zoekt en het om wat voor reden dan ook echt nog geen elektrische en zelfs geen hybride auto moet of mag zijn, is de Kia K4 beslist wel het overwegen waard. Sportieve ambities heeft hij zelfs als GT Line duidelijk niet, maar die staan vermoedelijk – en ook wel terecht – toch niet meer op het verlanglijstje van de overgrote meerderheid van de beoogde klanten. Sturen doet de auto trouwens wel prima, moet het dan echt nog veel meer zijn? Indien wel, is het misschien toch beter wachten op de al beloofde 'echte' en dan nog een pak krachtigere hybride variant. **- AD**



Zeekr 001

From 0 -100km in 3.8s Range of up to 620km Charges from 10% to 80% in 30 mins*

ZEEKR

Zeekr 001 Energy consumption (combined): 18,5 – 17,3 kWh/100km (WLTP); CO_2 emissions (combined): 0g. The electric range is influenced by factors including but not limited to driving style and road conditions. *With a 200kW charger



Ford Bronco Badlands

Een stukje Rocky Mountains in de Ardennen

SUV's blijven populair, sommige exemplaren zijn ook naast het asfalt nog tot heel wat in staat. Maar de echte terreinwagens, die kan je tegenwoordig op de vingers van niet veel meer dan één hand tellen. Zo biedt Jeep hier zelfs geen nieuwe Wranglers meer aan, Ford houdt wel nog dapper vol met zijn Bronco. Het is een in België echt wel miskende auto, mogen we daar misschien toch nog eens iets aan proberen doen?

De allereerste Bronco dateert van 1966, maar in Europa kent haast niemand die auto. Hij werd hier niet via de officiële kanalen te koop aangeboden, voor de autoreus uit Detroit was het dan ook een té



typisch Amerikaans product om export naar (onder meer) Europa zinvol te maken. Op de eigen Noord-Amerikaanse markt werd de auto wel snel een begrip en ook een hit. In 1978 lanceerde Ford de tweede generatie en twee jaar later zelfs al een derde. Er volgden er daarna nog enkele, in de jaren 80 was er ook een tijdlang een wat compactere variant met de naam Bronco II.

Eindelijk naar Europa

In 1996 leek het Bronco-verhaal echter wel afgelopen, na vijf generaties werd voor de naam Expedition en tegelijk ook voor een totaal nieuwe look gekozen. Maar ook – of zelfs vooral in de VS – komt bijna alles ooit wel een keer terug en in 2021 mochten alvast de Amerikaanse liefhebbers kennismaken met een gloednieuwe Bronco. Een best wel moderne auto, met natuurlijk toch de nodige visuele knipogen naar vroegere generaties én met nog altijd de ambitie uitstekend te scoren op moeilijk bereidbaar terrein. Ford wou er immers ook weer wat Jeep Wrangler-klanten mee van kamp doen veranderen. Deze keer mocht het Europese dealernet de Bronco dus wel verkopen, zij het met minder keuzemogelijkheden dan op de thuismarkt. Hij is hier alleen met het vijfdeurskoetswerk en een 2,7 liter grote V6 verkrijgbaar. Vraag niet naar hybride of volledig elektrische varianten, daar doet Ford voor zijn Bronco nog niet aan mee.

Voor fans van het genre

Natuurlijk past zo'n Bronco beter in de natuur van Arizona, in een cowboystadje in Colorado of Wyoming of op een ranch in Texas dan op de ringwegen van Brugge, Gent of Hasselt. En dat geldt dan zowel voor zijn looks als voor zijn aandrijftechnologie. Om met het eerste te beginnen, je moet echt wel een fan van het genre zijn om


118
MVM



het stoere en zelfs ruige voorkomen van de Bronco te waarderen. Het is ook niet alleen schone schijn, zo dragen onder meer de korte overhangen voor en achter, de hoge bodemvrijheid (26 centimeter) en zeker ook de BF Goodrich All-Terrain-banden bij tot de uitmundende terreineigenschappen van de met zijn lengte van een dikke 4,8 meter allesbehalve compacte auto.

Ook een 'halve' cabrio

Toch nog even over de visuele troeven van de auto. Mits enige handigheid en liefst ook extra handen tover je de Bronco desgewenst in een tiental minuten om in een... cabrio. De dakpanelen, de hardtop en de achterruit laten zich verwijderen, een gadget die we ook al kennen van de dus uit de Belgische catalogus verdwenen Wrangler. Zelfs de deuren kunnen eraf, al is het in België wel niet toegelaten je in die configuratie op de openbare weg te vertonen. Het op diverse plaatsen terugkerende paard doet denken aan de Mustang, maar in het geval van de Bronco gaat het om een ongetemd exemplaar en legt het dan ook de link met de in heel wat Amerikaanse staten nog altijd populaire rodeosport.

Zijn ware roeping

Je vindt zo'n paardenlogo's ook terug in het interieur. Dat komt met een heel massief dashboard en in de middenconsole een groot aanraakscherm voor het infotainment, het is allemaal best wel gebruiksvriendelijk. Her en der zijn er grote handvaten, daar kunnen passagiers zich tijdens zwaar terreinwerk aan vasthouden. Ook de bijna verticale voorruit en de grote zijruiten maken meteen de ware roeping van de auto duidelijk. Twee uitstulpingen vooraan op de motorkap geven de contouren van de snoet aan, ze kunnen tegelijk ook dienst doen als sjorhaken. Vooraan is het behalve hoog ook comfortabel zitten, maar op de achterbank is de zitruimte niet echt royaal te noemen. Ze is geschikt voor twee volwassenen en in het midden misschien nog een kind, meer niet.

Robuust ladderchassis

De Bronco staat nog op een wat ouderwets en tegelijk heel robuust ladderchassis. Naast de van wat extra luxe voorziene Outer Banks-versie is er ook een Badlands, die heeft een specifieke Bilstein-ophanging met grotere veerwegen voor- (240 millimeter) en achteraan (261 millimeter), extra verstevigingen onder de auto en ook een nog wat meer geanvanceerde overbrenging. Er zijn zowel voor- als achteraan een vergrendelbaar differentieel, de auto heeft vooraan ook een loskoppelbare stabilisatorstang en maar liefst acht rijmodi, waarvan vier specifiek voor terreinrijden. Met Rock Crawl raak je makkelijker over rotsblokken en de Baja-stand laat hoge(re) snelheden op een terrein met (bijvoorbeeld) los zand toe. Een en ander wordt verzameld onder de naam GOAT, dat staat hier voor "Goes Over Any Type of Terrain".

Bijna alles gaat vanzelf

De Bronco wordt bij ons zoals gezegd alleen aangeboden met een 2,7 liter grote V6 van de EcoBoost-generatie, die is goed voor 335 pk en 563 Nm. De combinatie met de automaat met maar liefst tien versnellingen maakt een spurt van 0 naar 100 km/h in 7,2 seconden mogelijk, maar ze zorgt ook voor een stevig brandstofverbruik. Reken, afhankelijk van wat je allemaal met de auto uitspookt, op een



gemiddelde tussen de 14 en 15 liter per 100 kilometer. Veel lager zal je het niet krijgen, tenzij je vooral op snelwegen vertoeft. Maar daarvoor bestaat geschikter gerief dan deze Bronco.

Geen ervaring vereist

We hebben het al verschillende keren gezegd, deze Ford is een echte terreinwagen. Je vindt in Vlaanderen nog amper plaatsen waar je hem al zijn talenten kan laten demonstreren, in het eigen Amerika zijn die er natuurlijk wel. Met het knappe Terrain Management System hoef je niet eens een grote specialist te zijn, het volstaat het juiste rijprogramma te kiezen en jezelf te laten verrassen door de enorme mogelijkheden van de auto. Zelf het oversteken van een rivier met water tot 80 centimeter hoog mag geen probleem vormen. De transmissie heeft natuurlijk ook een reductiebak, daarmee redt het koppel van de V6 je zelfs in heel benard lijkende situaties vaak nog uit de nood.

De keerzijde van de medaille

Op zo'n momenten demonstreert de Bronco pas echt zijn ware potentieel. Maar het is bekend, haast elk voordeel heeft ook zijn nadeel. Het is leuk om met de auto te gaan terreinrijden in de Ardennen, op de geasfalteerde baantjes ernaartoe realiseer je je wel snel onderweg te zijn met een klassiek onderstel met starre achteras. Die toont bij momenten ook haar onvermijdelijke beperkingen op een slechte weg, dan gaat ze al eens stuiteren. Een vlotte bochtenpikker is de Bronco natuurlijk ook niet, terwijl de allesbehalve gunstige aerodynamica en de terreinbanden op de snelweg voor flink wat kabaal zorgen. De V6 en de tientrapsautomaat kunnen het goed met elkaar vinden, maar het op papier best wel hoge vermogen van 335 pk blijkt in de praktijk maar net te volstaan voor deze zware kolos. Gelukkig zorgt het hoge koppel voor de nodige souplesse.



Op het asfalt

Laat je dus niet te snel verleiden door de hippe looks en de bejubelde terreincapaciteiten van de Bronco. Als je die laatste vaak denkt te kunnen (of moeten) benutten, is hij een meer dan waardig alternatief voor zijn niet eens nog talrijke concurrenten. Voor lange ritten op snel- en andere 'normale' wegen is het natuurlijk niet het ideale vervoermiddel. We vermelden al het stevige verbruik, maar ook de prijs doet je allicht schrikken. De Outer Banks kost 68.970 euro, voor de hier geteste Badlands wordt 71.925 euro aangerekend. Dat is wel al een pak minder dan bij de Belgische lancering enkele jaren geleden en je krijgt er een ook wel quasi complete uitrusting voor mee naar huis.

Conclusie

Ford heeft het geweer van schouder veranderd. De Mondeo en nog wat recenter ook de Fiesta en Focus zijn verdwenen. De Amerikaanse constructeur zet nu ook in Europa eerder in op auto's met een wat sterkere persoonlijkheid en dito uitstraling. Het commerciële succes moet vooral van modellen als de Puma, de Kuga, de elektrische Explorer, de grote Tourneo-familie en natuurlijk ook de Ranger komen, maar auto's als de iconische Mustang en de al even exotische Bronco mogen ook hun steentje bijdragen. Die grote terreinwagen is hier echter nog geen allemansvriend geworden, daarvoor ligt de focus te sterk op terreinrijden en zijn het verbruik en ook de prijs te hoog. Maar als het eerste voor jou een must is en het tweede en derde geen echt bezwaar, dan beschik je met de Bronco toch wel over een bijzonder capabel én origineel voertuig.

-AD

+ PLUS

- Indrukwekkende looks
- Uitmuntende terreincapaciteiten
- Desgewenst ook (halve) cabrio
- Originele keuze (in België)
- Voor fans van het genre

- MIN

- Hoog brandstofverbruik
- Rijgeluiden
- Stevige prijs

DE ESSENTIE

Echte Amerikanen of wat daar toch voor moet doorgaan? Ze bestaan nog altijd, naast de iconische Dodge Charger, Chevrolet Corvette, Ford Mustang en de hier ondertussen wel niet meer (nieuw) verkochte Jeep Wrangler mag je er zeker ook de al even in België beschikbare Ford Bronco bijrekenen. Die best wel heel stoere en natuurlijk vierwielaangedreven SUV laat zich bij ons enkel bestellen met een 2,7 liter grote benzinemotor van 335 pk. Er is wel keuze tussen een Outer Banks en een nog wat ruigere Badlands, alleen al die namen klinken heel Amerikaans. Reken op uitmuntende terreincapaciteiten, daar staat dan wel een iets minder hoogstaand comfort op het asfalt tegenover.

In het volgende nummer



Test van de Mercedes-AMG GT

(En nog veel meer autonieuws)