



Hier is de nieuwe **Hyundai Tucson**



Audi Nuvolari
Het scheppingsverhaal



Test Omoda 9
Super Hybrid is verrassende ontdekking

INHOUD

CONCEPT

Het Auto-Info digitaal 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.



Lynk & Co 02



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



BMW iX5



Jeep Compass



Leapmotor B05



VW ID. Cross



Zeekr X



Mercedes SL



Audi Q7



XPeng L03



Alpine A390 GTS



BMW M3 Concept



Audi Allroad



Zeekr 7GT



Mercedes GLA



R4 Plein Sud



Dacia Striker



Mercedes C-Klasse



Honda Civic



Mini Oxford



Mercedes GLB



Zeekr 7X



Skoda Peaq



Mazda MX-5



Mercedes E55 AMG



Geschiedenis Seat

COLOFON

Auto-Info.be en Auto-Info 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



Opel Corsa GSE



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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Audi A6 Sportback



Audi Nuvolari



BYD Ti



BMW X3 PHEV



Mercedes C-Klasse



Ford Bronco



Omoda 9



Omoda/Jacoo



Hyundai Tucson



BMW i4 Scoop



BMW Z4



Mini Countryman



Suzuki e-Sky



Genesis



Mercedes G-Klasse



Ford toekomst



Kia K4

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

Auto-Info 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 Auto-Info 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.

Ford wil opnieuw échte ST-modellen

Elektrische Fiesta ST lijkt eerste kandidaat

MFord trok in 2023 na 47 jaar de stekker uit de Fiesta. Een beslissing waar niemand iets van begreep en die destijds behoorlijk definitief leek. Maar amper vijf jaar later lijkt de compacte Ford kans te maken op een comeback. En dat heeft alles te maken met de nieuwe samenwerking met Renault.



De omstandigheden zijn ondertussen veranderd. Ford wil opnieuw sterker worden op de Europese personenwagenmarkt, maar hoeft daarvoor niet langer iedere auto en ieder platform volledig zelf te ontwikkelen. Eind 2025 kondigden Ford en Renault Group een strategische samenwerking aan. Renault levert zijn elektrische Ampe-re-architectuur voor twee nieuwe elektrische Fords. Ford staat zelf in voor het design en de afstelling van de auto's, terwijl de productie in Noord-Frankrijk binnen het ElectriCity-productienetwerk van Renault zal plaatsvinden. Het eerste model moet begin 2028 in de Europese showrooms verschijnen.

Opgelet: alles wat nu komt moet in de voorwaardelijke wijs worden gezien en is louter gebaseerd op geruchten en informatie die we tussen de lijnen van officiële berichtgeving lezen. En dan lijkt het erop dat Ford opnieuw echte sportieve ST-modellen wil gaan bouwen. Een elektrische Fiesta ST ligt daarbij voor de hand.

Om te begrijpen waarom Ford de Fiesta eerst schraptte en hem nu opnieuw lijkt boven te halen, moeten we terug naar de strategie die Ford enkele jaren geleden voor Europa uitstippelde. De Fiesta was decennialang een van de belangrijkste modellen van het merk, maar kleine auto's werden steeds moeilijker rendabel te produceren. Tegelijk stond Ford voor enorme investeringen in elektrificatie en wilde het zijn Europese activiteiten grondig afslanken. Daar kwam ook nog een heel praktische reden bij. De fabriek in Keulen, waar de Fiesta werd gebouwd, moest worden omgebouwd tot een productielocatie voor elektrische auto's. Ford investeerde ongeveer 2 miljard dollar in het Cologne Electric Vehicle Center, waar vervolgens de elektrische Explorer en Capri op basis van Volkswagens MEB-technologie werden gebouwd. De Fiesta moest letterlijk plaatsmaken voor Fords elektrische toekomst.



Ford heeft officieel nog niet bevestigd dat die auto Fiesta zal heten, maar alles wijst erop dat de bekende modelnaam terugkeert. De nieuwe compacte Ford wordt gebaseerd op dezelfde technische familie als de Renault 5 E-Tech. Daarmee kan Ford opnieuw een relatief betaalbare elektrische hatchback aanbieden zonder zelf miljarden te moeten investeren in de ontwikkeling en industrialisering van een volledig nieuw platform. - WM

V O L V O

Volvo EX60



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

Verleg uw grenzen. Elektrisch.

14,7 - 16 KWH/100 KM | 0 G CO₂/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 VOÖRRANG AAN VEILIGHEID.
Afgebeeld model ter illustratie. Milieu-informatie KB 19/03/2004: www.volvocars.be.

Test

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.





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-grijs tinten) 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 bordplank 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 elke functie naar het touchscreen verbannen, maar

“

*Als totaalpakket kan de Omoda 9
ons zeker overtuigen.*







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 ver-

moeden. 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



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, vierwiel-aandrijving, adaptieve CDC-damping, 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.

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



Al kunnen die Duitsers natuurlijk wel terugvallen op een langere geschiedenis en gekende merkidentiteit. Omoda probeert dat gebrek aan reputatie onder meer met sterke garantievoorzaken 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.

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**

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 bouwkwiteit, 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.

OMODA | JAECOO

OMODA 9

BLACK LINE

HELEMAAL ZWART
EEN EN AL KLASSE



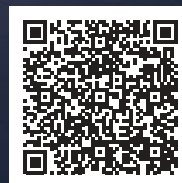
BOEK JE
TESTRIT

1.100 KM*

Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM

7 JAAR
OMODA | JAECOO
GARANTIE



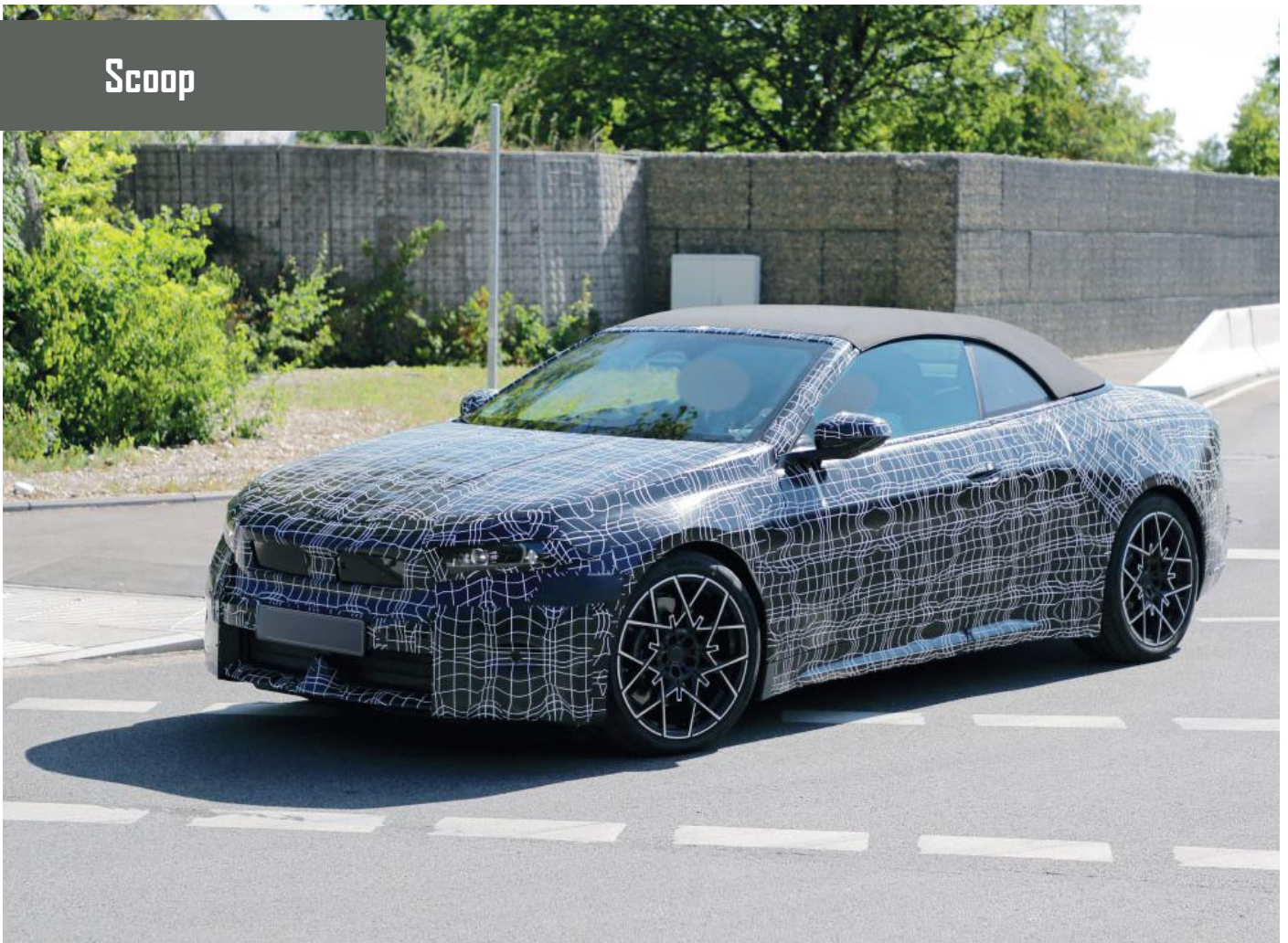
OMODA 9 SHS-P Premium, AWD, Matte Black. Afbeelding niet bindend. *De vermelde CO₂-uitstootwaarden en rijbereik zijn gebaseerd op de WLTP-testmethode. De WLTP-metprocedure heeft als uitgangspunt dat de testcondities de rijcondities in de praktijk zo dicht mogelijk benaderen, waardoor de vastgestelde 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 CO₂ (WLTP)

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



BMW i4 Cabrio prototype bevestigt (wellicht) de komst van dakloze elektrische vierzitter

Elektrische SUV's, berlines en crossovers zijn er ondertussen in overvloed, maar wie met vier personen elektrisch én met het dak open wil rijden, moet behoorlijk lang zoeken. BMW lijkt daar verandering in te willen brengen. Een zwaar gecamoufleerd prototype dat recent tijdens tests werd gefotografeerd, wijst erop dat de Duitsers werken aan een volledig elektrische i4 Cabrio. Een officiële bevestiging ontbreekt voorlopig, maar de

De beelden van het prototype laten weinig aan de verbeelding over. Onder de camouflage gaat duidelijk een tweedeurs cabriolet schuil, voorzien van een klassieke stoffen kap en proporties die aansluiten bij de volgende generatie elektrische BMW's. Sommige media bevestigen dat een elektrische i4 Cabrio daadwerkelijk in ontwikkeling is en verwachten een onthulling van het model eind 2027. Volgens verschillende gespecialiseerde BMW-bronnen draagt het project intern de code NA3. BMW zelf houdt voorlopig de lippen stijf op elkaar. De constructeur heeft de i4 Cabrio nog niet officieel aangekondigd, waardoor enige voorzichtigheid op zijn plaats blijft. Maar een rijdend prototype is natuurlijk een heel ander verhaal dan een los gerucht uit de wandelgangen. Wanneer een constructeur een auto in dit stadium op de openbare weg test, is er doorgaans al behoorlijk wat ontwikkelingswerk verricht.

Een heel andere i4

Wie bij de naam i4 meteen denkt aan een cabrioversie van de elektrische BMW die vandaag in de showroom staat, moet zijn verwachtingen bijstellen. De huidige i4 is immers een vijfdeurs Gran Coupé die technisch nauw verwant is aan de bestaande 4-Reeks. De toekomstige i4 zal naar verwachting een heel ander recept gebruiken. Het nieuwe model zou deel gaan uitmaken van de Neue Klasse-generatie waarmee BMW zijn elektrische gamma technisch en stilistisch grondig vernieuwt. Binnen die toekomstige familie wordt al langer gesproken over een i4 Coupé met interne code NA2 en dus ook over de NA3, die de open variant zou worden.

Dat betekent meteen dat de naam i4 een andere invulling krijgt. Vandaag staat hij voor een praktische vijfdeurs Gran Coupé van 4,78 meter lang, maar in de toekomst zou de benaming eveneens



gekoppeld worden aan een echte tweedeurs coupé en cabriolet. De gefotografeerde testwagen lijkt dat alvast te bevestigen.

Vier zitplaatsen en een stoffen dak

De vorm van het prototype doet sterk denken aan het klassieke recept van de BMW 4-Reeks Cabrio: twee deuren, vier zitplaatsen en een lange, relatief lage carrosserie. Ook de stoffen kap blijft behouden. Dat hoeft niet te verbazen. BMW stapte bij de huidige 4-Reeks Cabrio al af van het metalen klapdak van zijn voorganger. Bij een elektrische cabriolet heeft zo'n constructie nog een bijkomend voordeel. Een EV sleept door zijn batterij sowieso al behoorlijk wat kilo's mee, terwijl een cabriolet extra verstevigingen nodig heeft om het verlies aan structurele stijfheid door het ontbreken van een vast dak te compenseren. Een ingewikkeld metalen klapdak zou daar nog eens extra gewicht aan toevoegen en bovendien veel plaats innemen wanneer het wordt geopend.

Een stoffen kap lijkt dan ook technisch de meest logische oplossing. Dat het testprototype er al mee rondrijdt, suggereert bovendien dat BMW niet van plan is het klassieke cabrioconcept opnieuw uit te vinden. Het dak verdwijnt gewoon achter de achterste zitplaatsen, zoals bij de huidige 4-Reeks Cabrio.

Neue Klasse-techniek ligt voor de hand

Over de technische specificaties van de i4 Cabrio is voorlopig nauwelijks betrouwbare informatie beschikbaar. Vermogen, batterijcapaciteit, laadvermogen en rijbereik zijn nog niet door BMW bekendgemaakt. Cijfers die her en der aan de toekomstige cabriolet worden gekoppeld, moeten dan ook met de nodige voorzichtigheid worden behandeld. Wat wel aannemelijk is, is dat BMW gebruik zal maken van zijn Neue Klasse elektrische technologie. Daarmee zou de toekomstige i4 Cabrio technisch veel dichter bij BMW's volgende generatie elektrische modellen komen te staan dan bij de huidige i4 Gran Coupé.

Hoe groot de batterij van de Cabrio wordt en hoeveel kilometer hij daarmee zal afleggen, blijft afwachten. Een cabriolet heeft daarbij enkele natuurlijke nadelen. De extra carrosserieverstevigingen verhogen het gewicht en met geopend dak wordt de aerodynamica er evenmin beter op. Het lijkt daarom voorbarig om de meest

spectaculaire autonomieclaims van andere Neue Klasse-modellen zomaar naar de toekomstige i4 Cabrio door te trekken.

Elektrische cabrio's blijven uitzonderlijk

Misschien is niet eens de techniek, maar vooral het bestaan van de auto het interessantste nieuws. Elektrische cabriolets zijn anno 2026 nog altijd bijzonder zeldzaam. Dat is opmerkelijk, want op papier lijkt de combinatie best aantrekkelijk. Een elektromotor reageert onmiddellijk, produceert nauwelijks mechanisch geluid en maakt ontspannen open rijden mogelijk zonder het voortdurende motorgeluid van een verbrandingsmotor. Tegelijk verdwijnt natuurlijk precies datgene wat liefhebbers bij een traditionele BMW Cabrio vaak appreciëren: de soundtrack van een krachtige vier- of zes cilinder.

De markt heeft tot nu toe weinig interesse getoond om die discussie uit te vechten. De MG Cyberster behoort tot de weinige relatief bereikbare elektrische roadsters, terwijl de Maserati GranCabrio Folgore zich in een compleet andere prijsklasse bevindt. Andere aangekondigde elektrische cabrio- en roadsterprojecten kwamen moeilijker van de grond. Mogelijks komt nog wel de Polestar 6, al is dat verre van zeker.

BMW zou daardoor in een opvallend dun bevolkte niche terechtkomen. En dat bij een constructeur die historisch juist veel belang heeft gehecht aan cabriolets. Van de 3-Reeks Cabrio over de Z3 en Z4 tot verschillende generaties van de 4 Reeks: een BMW zonder dak is bepaald geen nieuw fenomeen.

Productie vanaf 2028?

De timing die het vaakst terugkomt, wijst naar een onthulling in 2027, met een daadwerkelijke commercialisatie richting 2028. Nu er daadwerkelijk een prototype op de openbare weg rijdt, wordt die planning een stuk geloofwaardiger. Toch blijft het woord 'wellicht' voorlopig belangrijk. BMW heeft noch de naam i4 Cabrio, noch een productiedatum, technische specificaties of marktintroductie officieel bevestigd. Zelfs een prototype vormt geen absolute garantie dat een auto uiteindelijk ongewijzigd de showroom haalt. Kijk maar naar de elektrische Porsche 718, die rijdt al langer rond maar een productieversie lijkt nog altijd veraf (ook al is dat recent nog maar eens bevestigd).



Mercedes C-Klasse met thermische aandrijving krijgt grondige update

Mercedes heeft zopas een nieuwe, volledig elektrische C-Klasse gelanceerd, maar dat betekent niet dat de vertrouwde C-Klasse met verbrandingsmotor richting uitgang wordt geduwd. Integendeel zelfs. Mercedes geeft de berline en break met thermische aandrijving een uitgebreide technische update.

Dat is een bewuste keuze: niet iedere klant voor een nieuwe C-Klasse wil of kan vandaag volledig elektrisch rijden en dus blijft Mercedes verschillende aandrijftechnologieën naast elkaar aanbieden. Benzine, diesel en plug-inhybride blijven daardoor een belangrijke rol spelen, terwijl de elektrische C-Klasse het alternatief vormt voor wie de overstap naar een EV wel wil maken.

Sterren à volonté

Het resultaat is dan ook veel meer dan een klassieke facelift. Visueel blijft de huidige C-Klasse herkenbaar, maar onderhuids verandert behoorlijk wat. De motoren worden verder geëlektrificeerd en voorbereid op de toekomstige Euro 7-regelgeving, het onderstel wordt aangepakt en de nieuwste digitale technologie uit de grotere Mercedes-modellen vindt zijn weg naar de middenklasser.

Wie trouwens een compleet nieuw design verwacht geïnspireerd door de nieuwe elektrische C-Klasse, die is er aan voor de moeite. Mercedes behoudt de algemene vorm van het huidige model en concentreert zich vooral op de details. De voorkant krijgt een nieuwe grille die sterker verticaal is uitgewerkt en voorzien wordt van een verlichte omlijsting. Afhankelijk van de markt kan zelfs de



centrale Mercedes-ster worden verlicht. Ook de lichtsignatuur verandert. De koplampen krijgen dagrijlichten in de vorm van de bekende Mercedes-ster, terwijl diezelfde grafische truc bij de berline terugkomt in de achterlichten. Nieuwe bumpers, bijkomende wielontwerpen van 17 tot 19 duim en twee nieuwe koetswerkkleuren (lavender silver metallic en moody sky grey metallic) maken de facelift compleet. Voor wie het allemaal wat nadrukkelijker mag, verschijnt voor het eerst ook een AMG Line Plus met onder meer zwarte details, sportzetels, rode stiksels en rode veiligheidsgordels.

Meer AI, maar gelukkig ook opnieuw echte bediening

Binnenin is de evolutie vooral digitaal. De C-Klasse behoudt een 12,3-inch digitaal instrumentenpaneel en een centraal 11,9-inch scherm in portretformaat, maar krijgt de nieuwste generatie MBUX op basis van Mercedes Operating System, kortweg MB.OS. Interessant is dat Mercedes daarbij verschillende AI-systemen combineert. ChatGPT, Microsoft Bing en Google Gemini worden ingezet afhankelijk van het soort vraag dat de bestuurder stelt. De virtuele assistent kan langere gesprekken voeren en de context daarvan tijdelijk onthouden.

Navigatie gebeurt voortaan op basis van Google Maps en kan samenwerken met de Automotive AI Agent van Google Cloud. Daardoor kan de spraakassistent bijvoorbeeld informatie over bestemmingen, parkeerplaatsen en laadpunten opzoeken. Ook augmented-realitynavigatie, technologie die eerder in onder meer de S-Klasse en EQS zat, vindt zijn weg naar de C-Klasse.

Op ergonomisch vlak zet Mercedes tegelijk een kleine maar interessante stap. Het nieuwe multifunctionele stuur krijgt een tuimelschakelaar voor onder meer de adaptieve cruise control en eindelijk terug een fysieke roller voor het volume. Ook het materiaal- en kleurenaanbod wordt uitgebreid. Er komen onder meer nieuwe tinten voor de bekleding en nieuwe sierdelen in berkenhout en metaal. Optioneel zijn multicontourzetels met massage beschikbaar. Het vernieuwde Burmester 3D Surround Sound System telt vijftien luidsprekers, krijgt een versterker van 710 watt en ondersteunt Dolby Atmos.

Benzine en diesel zijn nog niet afgeschreven

Onder de motorkap houdt Mercedes opvallend veel keuze overeind. Zowel benzine- als dieselmotoren blijven beschikbaar en worden ondersteund door 48V-mild-hybridetechnologie. De tweede generatie van de geïntegreerde starter-generator kan tijdelijk maximaal 23 pk en 205 Nm extra leveren. Het systeem maakt daarnaast recuperatie mogelijk en laat de auto uitrollen met uitgeschakelde verbrandingsmotor. De tweeliter viercilinder benzinemotor krijgt bovendien een elektrische hulpcompressor die het klassieke turbogat moet verkleinen. Er zijn drie vermogensversies: de C 200 levert 177 pk en 270 Nm, de C 250 brengt het tot 218 pk en 320 Nm en de C 300 beschikt over 258 pk en 400 Nm. Daarbij komt de tijdelijke elektrische ondersteuning van het mild-hybridestelsel.

Ook diesel blijft gewoon op de menukaart staan. De verder ontwikkelde tweeliter wordt aangeboden met 163 of 200 pk en maakt gebruik van een turbo met variabele geometrie en common-railinjectie onder 2.200 bar.

Plug-inhybride tot 100 kilometer elektrisch

Voor de Belgische markt is wellicht vooral de plug-inhybride interessant. De C 400 e 4Matic combineert de viercilinder benzi-



nemotor met een elektromotor en komt zowel als berline als break beschikbaar. Het systeemvermogen bedraagt maximaal 395 pk, terwijl het gecombineerde koppel oploopt tot 650 Nm. De batterij heeft een bruikbare capaciteit van 19,53 kWh en moet volgens Mercedes een elektrische WLTP-actieradius tot 100 kilometer mogelijk maken. Daarmee kunnen heel wat dagelijkse verplaatsingen in principe zonder tussenkomst van de benzinemotor worden afgelegd. Laden kan met 11 kW wisselstroom, maar interessanter is dat Mercedes ook DC-snelladen tot 55 kW voorziet.

Ook het onderstel evolueert

Mercedes beperkt de update niet tot aandrijflijnen en elektronica. Ook het onderstel werd opnieuw afgesteld, met stijvere verbindingen en een aangepaste regelbare demping. Het doel is minder koetswerkbewegingen en een directer stuurgedrag, zonder het langeafstandscomfort waarvoor de C-Klasse traditioneel bekendstaat op te offeren.

Opvallend blijft de optionele achterwielsturing. De achterwielen kunnen maximaal 2,5 graden meesturen, waardoor de draaicirkel met 43 centimeter afneemt tot 10,64 meter. Tot 100 km/u sturen ze tegengesteld aan de voorwielen om de auto wendbaarder te maken. Boven die snelheid sturen ze in dezelfde richting, wat de stabiliteit bij hogere snelheden en snelle rijstrookwissels moet verbeteren. En ook aan het geluidcomfort werd gewerkt. De berline haalt een luchtweerstandscoefficiënt vanaf 0,24, de break vanaf 0,26. Nieuwe buitenspiegels, extra afdichting rond de voorruit en bijkomende isolatiemaatregelen moeten wind- en aandrijfgeluiden verder beperken.

C-Klasse Break blijft de praktische keuze

De nieuwe elektrische C is er (voorlopig?) niet als break, en daar komt de huidige C-Klasse aan tegemoet. Aan het basisconcept verandert weinig. De bagageruimte slikt 490 liter met de achterbank rechtop en maximaal 1.510 liter wanneer de in 40:20:40-verhouding neerklapbare rugleuningen worden platgelegd. Een elektrisch bediende achterklep behoort tot de standaarduitrusting. Tegelijk schuift Mercedes de C-Klasse technologisch dichtert tegen zijn grotere modellen aan. De nieuwe generatie Digital Light gebruikt bijvoorbeeld micro-LED-technologie. Volgens Mercedes wordt het hogeresolutie-verlichtingsveld daarmee ongeveer 40 procent groter, terwijl het energieverbruik tot 50 procent lager kan liggen dan bij het vorige systeem.

Thermisch en elektrisch naast elkaar

Dat Mercedes zoveel middelen investeert in de bestaande C-Klasse met verbrandingsmotor is veelzeggend. Sinds de introductie van de modelreeks in 1982 werden meer dan twaalf miljoen exemplaren verkocht. Dat is een klantenbestand dat niet van vandaag op morgen volledig elektrisch gaat rijden.

Mercedes kiest daarom voorlopig niet voor een harde exit, maar voor verschillende technologieën naast elkaar. De nieuwe elektrische C-Klasse moet klanten overtuigen die klaar zijn voor een volledig elektrische aandrijving, terwijl deze grondig vernieuwde versie benzine, diesel en plug-inhybride blijft aanbieden. Vooral die laatste illustreert hoe de twee werelden steeds dichtert bij elkaar komen: 100 kilometer elektrisch rijbereik maakt dagelijks elektrisch rijden mogelijk, terwijl de benzinemotor voor lange trajecten beschikbaar blijft. - WM

Mercedes-Benz

DAAR KAN JE MEE THUISKOMEN.

De nieuwe elektrische C-Klasse.
Welcome home.



HYPERSCREEN
optioneel

Tot
761 KM
rijbereik
(WLTP)

330 kW SNELLADEN
325 km in 10 min.



140 YEARS OF
INNOVATION

14,2 - 18,5 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

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



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 bruuks 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 verkrampd 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 spiegelfstelling 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.™





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.

Voor de manier waarop het vermogen wordt afgegeven, bevalt. Je ervaart geen absurde klap in de rug maar een lineaire en beschaafted krachtonplooiing. 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 aangenaamer 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 siliciumcarbide technologie, 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



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 ingecalculleerd. 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.

Primeur



Nieuwe Hyundai Tucson gaat voor gewaagd





Voor een braaf design moet je tegenwoordig niet meer bij Hyundai zijn. De Zuid-Koreaanse constructeur wist ons al enkele keren te verrassen met zijn elektrische Ioniq-modellen, en doet dat nu ook met de eerste beelden van de volgende Tucson-generatie. Het gaat dan om de voor Noord-Amerika bestemde variant, maar de Europese zal er niet veel van verschillen.

De zowat wereldwijd verkochte Tucson blijft een van de grote succesnummers van Hyundai, toch van het gamma met wat we stilaan klassieke modellen mogen of moeten noemen. Die met verbrandingsmotoren en hoogstens wat elektrische assistentie dus, zo kan je in België ook voor een plug-inhybride Tucson gaan. Zelfs een dieselmotor kan nog, als is dat natuurlijk geen commerciële hoogvlieger meer.

Lancering in etappes

De huidige en ook wel al bijzonder knappe Tucson dateert van 2020 en is nu blijkbaar alweer aan vervanging toe. Die komt er niet op alle markten op hetzelfde moment, zo lijken Noord-Amerika en allicht ook het eigen Zuid-Korea voorrang te krijgen. Voor die commercieel heel belangrijke regio's is dus alvast de nieuwe generatie getoond, met een best wel vrij radicaal Art of Steel-design met heel wat rechte lijnen. Die zorgen voor scherpe contrasten tussen licht en schaduw, zo leren we al. Opvallen doen zeker ook de bijzonder stoere wielkasten, de bodembeschermingsplaat onder de achterbumper en als haast vanzelfsprekend de evengoed gloednieuwe en weer bijzonder fraaie verlichting voor- en achteraan.

Groter en breder?

De auto is verschillende centimeters langer en ook breder dan het huidige model, maar op die cijfers mogen we ons allicht nog niet blindstaren. Zoals gezegd zien we op de foto's nog niet de Europese versie, al lijkt het onwaarschijnlijk dat die nog een ander design zou krijgen. Ook het evengoed volledig nieuwe interieur vinden we straks quasi zeker in de voor onze streken bestemde Tucson terug. Op de eerste foto's is al een ogenschijnlijk 'zwevend' dashboard en een echt gigantisch infotainmentscherm te zien, net als – gelukkig maar – ook nog wel wat echte knoppen.

Nog even geduld

Gegevens over de aandrijvingen die voor de nieuwe Tucson worden voorzien, krijgen we nog niet. Die worden ook pas echt relevant als Hyundai helemaal klaar is met de Europese versie van zijn populaire SUV. We verwachten ons hoe dan ook weer aan verschillende varianten van een middelgrote benzinemotor, vast en zeker weer met met hybride combinaties. Of de dieselmotor het ook nog een generatie 'overleeft'? Afwachten... - AD

Test

Audi A6 Sportback e-tron

Helemaal bijgebeend bij het peloton



Audi heeft de afgelopen jaren een stevige inhaalbeweging gemaakt op elektrisch vlak. Het merk moest vaak de achtervolging inzetten op die andere Duitse premiums, maar met de nieuwe A6 Sportback e-tron lijkt het merk uit Ingolstadt eindelijk de juiste combinatie gevonden te hebben van technologie, efficiëntie, uitstraling en gebruiksgemak. Wij zochten uit of hij die belofte kan waarmaken.





De AG e-tron is al een tijdje op de markt, maar mogelijks zit hij niet altijd bovenaan je gedachten als je een nieuwe bedrijfswagen moet gaan kiezen. De Avant (break) ken je bovendien wel, maar zoek je eerder een sedan of hatchback, dan vergeet je al snel bij Audi te gaan winkelen. Een elektrische AG sedan behoort niet tot de mogelijkheden, maar deze Sportback (vijfdeurs) is een meer dan waardig alternatief. Dit is bovendien het eerste model dat volledig ontwikkeld werd op het nieuwe PPE-platform, dat Audi samen met Porsche ontwikkelde. De verwachtingen zijn dus hoog. Na een uitgebreide test blijkt al snel dat de AG Sportback e-tron heel veel juist doet. Al is hij niet perfect.

Design doet hoofden draaien

Zo meteen meer daarover, maar we laten ons meteen verleiden als we de sleutels van onze testwagen in ontvangst nemen. Die was uitgevoerd in de bijzonder geslaagde kleur Siam Beige metallic, gecombineerd met zwarte accenten en rode remklauwen. Het resultaat is ronduit indrukwekkend. De lage neus, de lange wielbasis, de gespierde schouders en de sterk aflopende daklijn zorgen ervoor dat de AG Sportback e-tron zelfs stilstaand snelheid uitstraalt. Vanuit vrijwel elke hoek oogt hij dynamisch zonder schreeuwerig te worden. Zeker in deze configuratie trok hij voortdurend blikken.

Je merkt bovendien dat Audi enorm veel personaliseringsmogelijkheden aanbiedt. Verschillende S line-pakketten, velgmaten, lichtsignaturen en kleurcombinaties zorgen ervoor dat twee AG'en zelden identiek zullen zijn. Dat is een troef in een segment waar veel elektrische auto's steeds meer op elkaar beginnen te lijken. Het

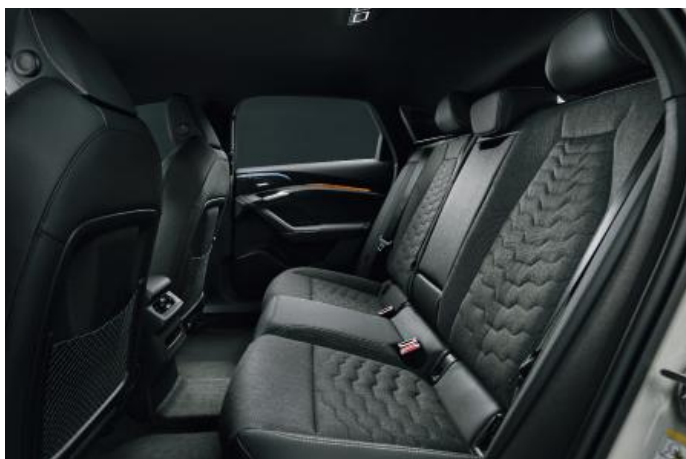
design is trouwens niet alleen mooi, maar ook functioneel. Met een luchtweerstandscoefficiënt van amper 0,21 behoort de Sportback tot de meest gestroomlijnde productieauto's ooit gebouwd. Dat zie je niet alleen aan de vloeiende daklijn, maar ook aan details zoals de actieve luchtgeleiding, de verzonken deurgrepen en de uitgekijnde onderzijde. Minder luchtweerstand betekent minder energieverbruik en dus meer rijbereik. Daar gaan we straks verder op in.

Op onze honger

Binnenin herken je meteen de typische Audi-filosofie. Alles oogt strak, modern en bijzonder degelijk. De bouwkwaliteit bevindt zich opnieuw op het niveau dat we van Audi gewend zijn. Materialen voelen hoogwaardig aan, naden sluiten perfect aan en nergens krijg je het gevoel dat er bespaard werd. Zelfs na duizenden kilometers lijkt dit een interieur dat nauwelijks zal verouderen. Dat blijft een van de grote sterktes van Audi.

En toch bleven we op één punt een beetje op onze honger. De digitale cockpit bestaat uit meerdere grote schermen die technisch uitstekend werken en snel reageren, maar de vormgeving van de interface oogt verrassend braaf. De lay-out mist wat karakter en laat relatief weinig personalisering toe. Concurrenten bieden vaak meer mogelijkheden om de instrumenten naar eigen smaak aan te passen. De Audi-interface doet alles correct, maar mist net dat beetje flair dat je verwacht in een auto in deze klasse.

De ergonomie blijft gelukkig uitstekend. De bediening spreekt voor zich, de zitpositie is snel gevonden en de optionele sportstoelen



bieden een prima compromis tussen steun en comfort. De materialen voelen overal aangenaam aan en de sfeerverlichting geeft het interieur 's avonds een bijzonder luxueuze uitstraling. Ook de optionele head-up display behoort tot de betere in zijn soort.

Functioneel van binnen

Door de lange wielbasis profiteert ook de binnenruimte. Vooraan is er vanzelfsprekend plaats in overvloed, maar ook achterin kunnen twee volwassenen zonder problemen lange afstanden afleggen. De hoofdruimte is door de aflopende daklijn iets beperkter dan in de Avant, maar blijft voor de meeste inzittenden ruim voldoende. De beenruimte is royaal en de vloer is volledig vlak, wat het comfort verhoogt. Wie vaak met drie volwassenen achterin rijdt, zal uiteraard liever naar een Q6 of een A6 Avant kijken, maar voor een sportieve fastback scoort de Sportback bijzonder goed.

Ook de bagageruimte stelt niet teleur. De grote achterklep zwaait ver open en maakt laden eenvoudig. En met 502 liter koffervolume biedt de Sportback meer dan voldoende ruimte voor een gezinsvakantie of een professionele verplaatsing. Klap je de achterbank neer, dan ontstaat een grote vlakke laadruimte tot 1.330 liter. Uiteraard blijft de Avant praktischer dankzij zijn hogere dak en grotere opening, maar de Sportback hoeft zich zeker niet te schamen. Vooraan beschikt hij bovendien nog over een handige frunk van ongeveer 27 liter waarin laadkabels netjes opgeborgen kunnen worden.

Zweven en toch strak genoeg

Op de weg voelt de A6 e-tron meteen aan als een echte Audi. Alles gebeurt bijzonder verfijnd. De besturing is nauwkeurig, de carrosserie blijft mooi stabiel en de wagen straalt op elk moment rust uit. Onze testwagen beschikte over de optionele adaptieve luchtvering, een optie die 2.570 euro kost en die we zonder enige twijfel zouden aanvinken. De meerprijs lijkt stevig, maar ze transformeert het karakter van de auto volledig. Oneffenheden verdwijnen haast volledig onder de wielen en op lange snelwegritten lijkt de A6 e-tron bijna over het asfalt te zweven. Tegelijk blijft de koets in bochten mooi onder controle. Het comfortniveau komt daardoor dicht in de buurt van een Audi A8.

+ PLUS

- Prachtig en exclusief design
- Verrassend functioneel voor een fastback
- Bouw- en afwerkingskwaliteit
- EV-prestaties op punt, zuinig als het moet
- Prijzen nog behoorlijk concurrentieel

- MIN

- Zicht naar achter
- Geen explosieve prestaties
- We geraakten niet voorbij de 500 km



Wie overschakelt naar de Dynamic rijmodus merkt dat de auto ook een speelsere kant heeft. Niet omdat hij plots messcherp wordt zoals een RS-model, maar omdat de luchtvering strakker reageert, de stuurinrichting iets directer aanvoelt en Audi een artificiële sportieve sound toevoegt. Die is uiteraard niet authentiek zoals een V6 of V8, maar verrassend aangenaam en subtiel. Het geeft net wat extra beleving zonder overdreven te worden.

Snel zei je ?

Onze testwagen beschikte over de performance-aandrijflijn met achterwielaandrijving. Op papier levert die 380 pk en sprint hij dankzij Launch Control in 5,4 seconden naar 100 km/u. Toch voelt deze Audi onderweg minder explosief dan de technische fiche doet vermoeden. Dat heeft vooral met de afstelling te maken. Audi kiest duidelijk voor een lineaire, verfijnde vermogensopbouw. Er is altijd voldoende kracht beschikbaar en inhaalmanoeuvres verlopen moeiteloos, maar de initiële acceleratieschok blijft beperkt.

Verrassend zuinig

Dat karakter past overigens perfect bij de rest van de wagen. Dit is geen elektrische hooligan, maar een comfortabele gran turismo waarmee je moeiteloos honderden kilometers aflegt. Juist daarom valt ook het energieverbruik positief op. Tijdens onze test noteerden we gemiddeld ongeveer 17 kWh per 100 kilometer, wat voor een grote elektrische premiumberline een uitstekende waarde is. Wie bewust rijdt, de regeneratie slim gebruikt en het snelwegtempo beperkt houdt, kan zelfs onder de 16 kWh per 100 kilometer duiken. Daarmee behoort de A6 e-tron zonder twijfel tot de zuinigste auto's in zijn klasse.

Toch zit daar meteen ook een kleine teleurstelling. Ondanks de grote batterij van 94,9 kWh netto en het lage verbruik slaagden wij er tijdens onze test nooit in om de symbolische grens van 500 kilometer op één lading te halen. Dat blijft opmerkelijk, zeker omdat Audi officieel aanzienlijk hogere WLTP-cijfers opgeeft. Uiteraard spelen buitentemperatuur (het was heet tijdens onze test en dus moest de airco flink aan de bak), snelweggebruik en rijstijl daarin een grote rol, maar wie hoopt probleemloos meer dan vijfhonderd kilometer af te leggen zonder laden, zal in de praktijk vaak moeten bijladen.

Gelukkig gaat dat laden bijzonder snel. Dankzij zijn 800-voltarchitectuur kan hij aan een geschikte HPC-snellader tot 270 kW opnemen. Onder ideale omstandigheden laad je van 10 naar 80 procent in ongeveer 21 minuten, terwijl 10 minuten laden alweer honderden kilometers extra rijbereik kunnen opleveren. Dat maakt deze A6 e-tron bijzonder geschikt voor lange ritten. Ook AC-laden verloopt met maximaal 11 kW standaard en optioneel 22 kW bijzonder vlot. Audi toont hier duidelijk wat een modern elektrisch platform kan betekenen.

Camera's en veiligheid

Op snelwegtrajecten valt bovendien op hoe stil de wagen blijft. Windgeruis is minimaal, de elektromotor blijft haast onhoorbaar en ook rolgeluiden worden uitstekend weggefilterd. Enkel het zicht naar achter vormt een klein compromis. De elegante coupédaklijn ziet er fantastisch uit, maar beperkt de achterraut aanzienlijk. Achterraut manoeuvreren doe je dus vooral op de camera's en parkeersensoren. Gelukkig functioneren die uitstekend.



De veiligheidsuitrusting is zoals verwacht zeer uitgebreid. Rijstrookassistent, adaptieve cruisecontrol, verkeersbordherkenning en tal van andere hulpsystemen maken lange ritten ontspannen. Zoals wel vaker bij moderne auto's grijpen sommige systemen vrij enthousiast in, maar gelukkig laat vrijwel alles zich eenvoudig aanpassen. Ook het uitschakelen van de meest vervelende biepjes gaat heel eenvoudig.

Wat moet dat kosten?

Dan blijft natuurlijk de prijs. De Belgische vanafprijs van onze testversie bedraagt 76.760 euro, waarmee de A6 Sportback e-tron zich stevig in het premiumsegment positioneert. Onze rijk uitgeruste testwagen tikte met enkele belangrijke opties ongeveer 90.000 euro aan. Dat lijkt veel geld, maar binnen zijn segment blijft de prijs behoorlijk competitief, zeker gezien de technologie, de afwerking en de laadsnelheid. Bovendien blijft Audi traditioneel sterk presteren op de tweedehandsmarkt. Voor zakelijke rijders en fleetklanten is dat een belangrijk argument, omdat de verwachte restwaarde doorgaans hoog ligt. Ook daardoor wordt de totale gebruikskost aantrekkelijker dan de catalogusprijs op het eerste gezicht doet vermoeden.

Conclusie

Misschien is dat uiteindelijk wel de grootste verdienste van deze Audi. Hij probeert nergens revolutionair te zijn. Hij wil vooral de beste Audi zijn die hij kan zijn. En precies daarin slaagt hij uitstekend. Hij combineert een bijzonder geslaagd design met een verfijnde rijervaring, een hoogwaardig interieur, uitstekende efficiëntie

en EV-prestaties die perfect de concurrentie aankunnen met zijn directe rivalen. Ja, het dashboard had wat meer karakter mogen uitstralen en het praktijkrijbereik bleef tijdens onze test onder de psychologische grens van 500 kilometer. Maar daartegenover staan een uitzonderlijk comfortabele reiswagen, een prachtige afwerking, veel gebruiksgemak en een uitstraling die je vandaag nog niet op elke straathoek tegenkomt. Dat exclusieve karakter maakt hem misschien zelfs aantrekkelijker dan sommige populairdere elektrische concurrenten. Soms volstaat het om alles gewoon goed te doen. - WM

DE ESSENTIE

De Audi A6 Sportback e-tron is misschien wel de meest complete elektrische Audi van dit moment. Hij koppelt een opvallend en elegant design aan een hoogwaardig afgewerkt interieur, veel comfort en een bijzonder efficiënte aandrijflijn. Met een gemiddeld testverbruik van 17 kWh/100 km, snelladen tot 270 kW en de optionele luchtvering is hij gemaakt voor lange afstanden. Minpunten zijn de eerder brave vermogensopbouw, het beperkte zicht naar achter en een praktijkrijbereik dat tijdens onze test onder 500 kilometer bleef. Toch maken de uitstekende bouwkwiteit, de exclusiviteit, de gunstige restwaarde en de competitieve leaseprijzen hem tot een bijzonder sterke keuze in het premium EV-segment.

BYD Ti 7 komt naar Europa, Belgische introductie lijkt slechts een kwestie van tijd

BYD blijft zijn Europese gamma in sneltempo uitbreiden. De volgende nieuwkomer die onze aandacht trekt, is de BYD Ti 7 DM-p, een forse plug-inhybride SUV met een hoekig design, veel binnenruimte en zeven zitplaatsen. Zijn komst naar Europa staat inmiddels vast: BYD heeft de Ti 7 officieel aangekondigd voor het Verenigd Koninkrijk. Een introductie in België is nog niet bevestigd, maar zou gezien de Europese expansiedrift van het Chinese merk allerm minst verbazen.

De Ti 7 is geen volledig nieuw model. In China kennen we hem als de Fangchengbao Tai 7, waarbij Fangchengbao een van de merken is waarmee BYD op zijn thuismarkt een wat avontuurlijker en hoger gepositioneerd publiek aanspreekt. Voor de export kiest BYD voor een eenvoudigere strategie. De auto krijgt het BYD-logo op de neus en de naam wordt ingekort tot Ti 7.

Een stevige zevenzitter

Met zijn vierkant koetswerk, hoge neus en vrijwel verticale achterzijde lijkt de BYD Ti 7 mee te surfen op de trend van stoer ogende SUV's. Denk qua concept aan modellen als de Toyota Land Cruiser, al probeert BYD er duidelijk een eigen interpretatie van te maken. Het hoekige ontwerp heeft bovendien een praktische reden: het moet zoveel mogelijk interieurruimte opleveren. De Ti 7 is dan ook geen kleintje. De Chinese Tai 7 meet ongeveer 4,99 meter in de lengte, is 1,995 meter breed en 1,865 meter hoog. De wielbasis bedraagt 2,92 meter. Daarmee nestelt hij zich in het segment van de grote SUV's en is er voldoende plaats om drie zitrijen onder te brengen.

Ook binnenin kiest BYD voor een vrij herkenbare aanpak. Centraal op het dashboard staat een 15,6-inch infotainmentscherm, terwijl Apple CarPlay en Android Auto aanwezig zijn. BYD bevestigt daarnaast V2L, waarmee externe elektrische apparaten stroom kunnen halen uit de aandrijfaccu.

BYD maakt overigens een belangrijke kanttekening bij de foto's die momenteel op zijn Britse website staan. De afgebeelde auto's hebben specificaties voor de Verenigde Arabische Emiraten. De uiteindelijke Britse uitvoering kan dus nog op verschillende punten afwijken. Ook de definitieve technische gegevens voor Europa moeten nog worden bevestigd.

Geen EV maar een stevige plug-inhybride

Opvallend is dat BYD de Ti 7 niet als volledig elektrische SUV naar Europa haalt. Achter de typeaanduiding staat DM-p, waarbij we te maken hebben met een krachtige plug-inhybride aandrijflijn. Daarmee wijkt de Ti 7 af van elektrische BYD's als de Sealion 7 en kiest hij voor een formule die vooral bij grotere en zwaardere SUV's interessant kan zijn.

De Chinese Tai 7 combineert een 1,5-liter turbobenzinemotor met elektrische ondersteuning en wordt in verschillende configuraties aangeboden. Er bestaan zowel achter- als vierwielaangedreven uitvoeringen. Afhankelijk van de versie worden verschillende batterijcapaciteiten gebruikt en kan de elektrische actieradius volgens de (weinig realistische) Chinese CLTC-meetcyclus ruim boven 100 kilometer uitkomen.

Het principe achter de keuze voor een plug-inhybride is wel duidelijk. BYD zet in Europa steeds nadrukkelijker in op een combinatie van elektrische auto's en zijn Super DM-hybrides. Het merk omschrijft die technologie zelf als een systeem waarbij zoveel mogelijk elektrisch wordt gereden en de verbrandingsmotor vooral ondersteuning biedt wanneer dat nodig is. Oh ja, en het feit dat er op een PHEV geen bijkomende Europese EV-invoertaks wordt geheven, dat speelt ongetwijfeld ook mee.

België nog niet bevestigd

Komt de BYD Ti 7 ook naar België? Daarop kunnen we voorlopig nog geen definitief ja antwoorden. BYD heeft de Ti 7 officieel bevestigd voor het Verenigd Koninkrijk, maar een introductie op het Europese vasteland is op dit moment nog niet officieel aangekondigd. Toch zou het weinig verbazen wanneer de Ti 7 uiteindelijk ook het kanaal oversteekt.



Test



Mercedes G 580 Electric

De meest absurde elektrische SUV is tegelijk briljant én compleet irrationeel

De elektrische Mercedes G-Wagon kan je moeilijk objectief beoordelen. Hij is gebouwd op een concept dat teruggaat tot 1979 en sinds de komst van een volledig elektrische aandrijflijn zet het model zijn beperkingen nog meer in de verf dan vroeger. Op papier slaat hij nergens op. En toch wil je hem.

Dat een model trouw blijft aan een origineel concept hoeft op zich geen probleem te zijn. Dat zien we wel vaker. Denk maar aan Mini, de Fiat 500 of de Renaults 4 en 5. Maar in de meeste gevallen gaat het dan enkel over een nostalgische knipoog op het vlak van design. Onderhuids zijn al die modellen helemaal up-to-date en beantwoorden ze aan de modernste normen van het moment. Die lijn kunnen we niet helemaal doortrekken bij de Mercedes G-Klasse die ook conceptueel en onderhuids nauwelijks geëvolueerd is. Maar dat is meteen de magie van de G.

Knokke of Monaco?

Doit ontwikkeld als militair werkpaard voor onder meer het Duitse leger en later uitgegroeid tot hét statussymbool van voetballers, ondernemers, celebrities en iedereen die zich graag laat opmerken in Knokke of Monaco. De G heeft vandaag een cultstatus die weinig andere SUV's benaderen. Een Land Rover Defender is hip. Een Land Rover Range Rover is luxueus. Maar een G blijft een G met een onnavolgbare 'cool' die niemand 'm nadoet. Zijn iconische status lijkt zelfs onaantastbaar, zelfs wanneer je de V8 van de AMG vervangt door... batterijen en een elektrische aandrijflijn.

En ja, daar hangt een stevig prijskaartje aan vast. Duik je in de configurator van Mercedes, dan zie je de G 580 (want zo heet de elektrische G officieel) starten aan 148.467 euro. Dat is de basisprijs. Zoals altijd bij Mercedes is dat vooral het begin van het gesprek. Voeg een exclusieve lak, grotere velgen, interieurpakketten, Burmester-audio en een paar visueel obligate AMG-accenten toe en je flirt zonder moeite met 170.000 tot 180.000 euro. Maar goed, niemand koopt een G 580 omdat hij financieel verstandig is.

Deuren van een kluis

De elektrische G ziet er bijna identiek uit aan zijn benzine- en dieselbroers, en dat is exact wat klanten willen. Mercedes heeft niet geprobeerd om van de G een gladde futuristische EV te maken. Geen afgeronde neus, geen gekke lichtbalken, geen designexperimenten. Gewoon de herkenbare doos op wielen. Rechte ramen, de typische deurhendels, de twee richtingaanwijzers vooraan die als voelsprietten uit de motorkap kome en natuurlijk het reservewiel achteraan dat je bij de elektrische versie kan vervangen worden door een handige opbergbox de laadkabel. Een aanrader.

Het blijft een design dat mensen doet omkijken. Niet subtiel, wel ontzettend stoer en tijdloos, zelfs met dingen die je werkelijk nergens anders nog ziet zoals de scharnieren die bovenop het koetswerk zichtbaar zijn. De deuren openen nog altijd met die typische mechanische klik en ze dichttrekken voelt alsof je een bankkluis hermetisch sluit. Dat zware metalen "klonk"-geluid blijft één van de meest bevredigende geluiden in autoland. Je voelt letterlijk hoe solide deze auto gebouwd is. Dat komt natuurlijk ook met nadelen, zoals het feit dat je een deur onmogelijk stilletjes kan dichtduwen, of het feit dat de achterklep nooit elektrisch is maar manueel naar links open zwaait. En vergeet ook keyless entry, je moet altijd lekker oubollig de afstandsbediening gebruiken om de wagen te openen of af te sluiten.

Functionaliteit

Binnenin krijg je een vreemd contrast tussen oud en nieuw. De zitpositie is klassiek G-Klasse: hoog, rechtop en met je neus bijna



tegen de voorruit. De boordplank plakt zo dicht tegen de ruit dat er zelfs geen plaats is voor een head-up display. Dat dashboard combineert nog steeds die robuuste terreinwagenlook met moderne Mercedes-technologie. Twee grote schermen domineren het geheel, het MBUX-infotainmentsysteem is snel en overzichtelijk en gelukkig veel minder frustrerend dan sommige concurrenten. Navigatie, laadplanning, cameraweergaven en offroad-instellingen zijn makkelijk terug te vinden.

Ook de stoelen verdienen lof. Ze zitten uitstekend en bieden het soort comfort dat je verwacht in deze prijsklasse. Kies je voor de multicontourstoelen met massagefunctie, dan wordt filerijden een stuk aangenamer. Het klinkt absurd in een terreinwagen, maar het past exact in de huidige filosofie van de G: een luxe product

dat toevallig ook elk terrein kan overwinnen. Maar de fantastische stoelen kunnen natuurlijk niet verbergen dat de G gebaseerd blijft op een oud concept. De instap is hoog en onhandig, de deuropeningen zijn smal en achteraan valt zijn verouderd concept nog harder op. Ondanks zijn gigantische buitenafmetingen is de ruimte op de achterbank verrassend beperkt. Vooral de beenruimte valt tegen en als volwassen passagier moet je er wel op rekenen dat de persoon op de voorste stoel een beetje inschikkelijk is.

De kofferruimte is gelukkig wel degelijk en optimaal bruikbaar. Met ongeveer 620 liter is hij ruim genoeg voor een gezinsvakantie, al blijft die zijdelings openende achterdeur minder handig in krappe parkeergarages. Maar goed, qua functionaliteit komt de G niets tekort en de aanwezigheid van batterijen doet daar geen afbreuk aan.

+ PLUS

- Iconische cultstatus en uniek design
- Enorme power met 587 pk en 1.164 Nm
- Extreme offroadcapaciteiten
- Prima comfort en uitstekende massagestoelen
- Solide bouwkwiteit, "bankkluis"-gevoel

- MIN

- Praktijkverbruik ligt erg hoog, 300 à 350 km rijbereik
- Erg duur, zeker met opties
- Zelfs als EV eigenlijk irrationeel

G-Spot

Dat brengt ons bij wat er onderhuids aan de gang is bij de G 580. Hij gebruikt vier afzonderlijke elektromotoren, eentje per wiel. Samen leveren ze 587 pk en een waanzinnig 1.164 Nm koppel. Dat is compleet absurd in een koetswerk dat eruitziet alsof het gebouwd werd tijdens de Koude Oorlog. De prestaties en de krachtontplooiing die je voelt is waanzinnig. De sprint naar 100 km/u duurt slechts 4,7 seconden. Dat cijfer blijft hilarisch. Je zit hoog als een vrachtwagenchauffeur, kijkt uit over een motorkap zo groot als de woonkamer van een klein appartement en toch katapulteert deze baksteen zich vooruit als een sportwagen. Het voelt bijna fout en je moet trouwens wel goed opletten voor stevige koppelreacties. We moesten bij droog weer het stuur al stevig omklemmen, benieuwd wat dat zou geven op een nat wegdek.



Nog indrukwekkender is hoe Mercedes die vier motoren inzet in het terrein. Dankzij individuele aansturing per wiel kan deze G dingen die een traditionele 4x4 simpelweg niet kan. Hij beschikt over de spectaculaire G-Turn waarbij de auto ter plaatse rond zijn as draait zoals een tank. Spectaculair? Absoluut. Nuttig? Bwah. Viraal op sociale media? Zeker. Er is trouwens ook G-Steering, waarmee hij scherper draait op losse ondergrond. Voeg daar diepe waadcapaciteiten, stevige bodemvrijheid en serieuze klimhoeken aan toe en je krijgt wellicht de meest capabele elektrische terreinwagen ooit gebouwd. Dit ding lacht met modder, rotsen, zand en steile hellingen.

Strak en niet zuinig

Op de weg rijdt deze G verrassend comfortabel. Verwacht geen zwevend Mercedes-Benz S-Klasse gevoel want de opbouw met ladderchassis blijft voelbaar. Maar de demping is veel verfijnder dan vroeger. Windgeruis is beter onder controle en zonder V8 wordt het geheel opmerkelijk sereen. Al simuleert Mercedes optioneel nog artificieel motorgeluid dat wij best konden smaken.

Mercedes claimt een WLTP-verbruik van 28 kWh/100 km en een rijbereik tot 479 kilometer. Maar die belofte mag je rustig negeren. In de echte wereld mag je blij zijn als je de 350 kilometer haalt op één lading. Rij je aan snelwegtempo of gebruik je vaak het enorme vermogen (en het is moeilijk om daar niet van te genieten), dan zie je makkelijk verbruikswaarden tussen 30 en 35 kWh per 100 kilometer. Soms zelfs meer. Dat betekent dat lange ritten behoorlijk duur kunnen worden aan publieke snelladers. De batterij heeft een bruikbare capaciteit van 116 kWh, laden kan aan een mooie 210 kW en Mercedes claimt 10 tot 80 procent in ongeveer 30 minuten. Dat

is degelijk, maar niet uitzonderlijk meer in 2026.

Conclusie

En dan blijft de fundamentele vraag: wie heeft dit nodig? Niemand. Of toch: de zelfstandige bedrijfsleider die zichzelf plezier wilt doen met een geweldige cult-object. Persoonlijk zouden we altijd de G 450d aanbevelen (die is ook nog eens 20 K goedkoper), maar je boekhouder ziet je natuurlijk liever aanrijden in de elektrische G 580, hoe irrationeel hij ook blijft. Maar tegelijk is het een technisch meesterwerk dat zijn identiteit niet verloor in de overstap naar elektrisch rijden. Mercedes had van de G een steriele EV kunnen maken. In plaats daarvan bouwden ze een elektrische versie die nog steeds aanvoelt als een echte G: imposant, charmant onpraktisch en compleet overdreven. En dat is de reden dat hij nog altijd werkt. - WM

DE ESSENTIE

De elektrische Mercedes G 580 bewijst dat elektrificatie niet gepaard hoeft te gaan met toegevingen. Met 587 pk, vier elektromotoren en extreme offroadcapaciteiten blijft hij trouw aan het G-DNA. Zijn cultstatus, indrukwekkende prestaties, topstoelen, solide bouwkwiteit en sterke infotainment maken hem nog steeds aantrekkelijk. Maar hij blijft duur vanaf 148.467 euro, verbruikt in de praktijk vaak 30 tot 35 kWh/100 km en geraakt zelden verder dan 350 kilometer. Volstrekt irrationeel dus, maar tegelijk één van de meest fascinerende EV's die je vandaag kunt kopen.



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-sperddifferentieel 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 achternvleugel 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 concullega'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-sperddifferentieel. 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 sperddifferentieel 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-sperddifferentieel, 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 goede 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 halfuur. 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 matig en de laadsnelheid is 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**



Retro



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 achterraitverwarming, 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

100% ELEKTRISCH

DE ALL-NEW MAZDA CX-6e

EEN NIEUWE VORM VAN ZELFVERTROUWEN

6 JAAR | MAZDA
GARANTIE



Het onderscheidende design, geïnspireerd door de Japanse esthetiek, en doordachte technologieën creëren een omgeving waarin rust en comfort centraal staan. Dankzij een rijbereik tot 484 km* en snellaadmogelijkheden geniet u van maximale vrijheid en zorgeloos rijplezier, waar u ook naartoe gaat.

CRAFTED WITH JAPANESE SOUL



⚡ 18,9 – 19,4 kWh/100KM 🚗 0 G/KM CO₂ (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

Rijbereik bepaald volgens de WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Het werkelijke rijbereik kan afwijken naargelang de uitrusting en individuele factoren. De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode. Adverteerder en 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



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 familie lijn 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



Omoda en Jaecoo

waarom twee relatief nieuwe namen snel hun plaats opeisen in Europa

Wie pakweg drie jaar geleden tijdens een familiefeest de namen Omoda en Jaecoo liet vallen, kreeg wellicht vooral vragende blikken terug. Vandaag is de situatie behoorlijk anders. De twee Chinese zustermerken rukken in sneltempo op in Europa en zijn intussen ook in België nadrukkelijk aanwezig. Dit is duidelijk niet langer een zoveelste voorzichtige Chinese marktverkenning, maar een groeiverhaal dat snel gaat.

Achter beide merken staat bovendien geen onbekende start-up, maar wel Chery Group, een van de grote Chinese autoconcerns. Chery werd opgericht in 1997, is actief in meer dan 110 landen en stond in 2025 op plaats 233 in de Fortune Global 500. De groep heeft inmiddels ook de kaap van vijf miljoen geëxporteerde voertuigen overschreden.

Omoda en Jaecoo moeten binnen die internationale expansie een belangrijke rol spelen. De twee merken opereren bij ons onder één enkele entiteit, maar zijn wel degelijk verschillend gepositioneerd. Omoda mikt nadrukkelijk op crossovers met een modern, eerder futuristisch design en een technologische en lifestylegerichte uitstraling. Jaecoo kiest voor klassieker getekende SUV's, met meer nadruk op functionaliteit, robuustheid en avontuur. Of eenvoudiger gezegd: Omoda wil eerder de stijlvolle hippe crossover zijn, Jaecoo de knappe en stoere SUV.

Europa blijkt bijzonder ontvankelijk

Het opmerkelijke is vooral hoe snel die ontdubbelde strategie resultaat oplevert. Omoda en Jaecoo bereikten in het voorjaar van 2026 samen de grens van één miljoen geproduceerde auto's, amper drie jaar na hun wereldwijde debuut. En Europa is daarbij uitgegroeid tot een van de belangrijkste groeimotoren. Met dank ook aan het Verenigd Koninkrijk als strafte voorbeeld. Omoda kwam er pas



in augustus 2024 op de markt, Jaecoo zelfs pas begin 2025. Toch registreerden beide merken in maart 2026 samen bijna 18.000 auto's. De Jaecoo 7 was die maand zelfs de best verkochte nieuwe auto van het land, met 10.064 registraties. In juni hadden Omoda en Jaecoo samen sinds begin 2026 al 52.828 auto's geregistreerd en waren ze samen goed voor 4,58 procent van de Britse markt. De Jaecoo 7 bleef daarbij de grote gangmaker. Het zijn duizelingwekkende cijfers voor een merk dat twee jaar actief is.

Dat uitgerekend Jaecoo zo goed aanslaat bij de Britten, is wellicht niet helemaal toevallig. Naast de scherpe prijsstelling, royale uitrusting en aantrekkelijke hybride aandrijflijnen lijkt ook het design een rol te spelen. De Jaecoo 7 leunt stilistisch behoorlijk aan bij de SUV's van Range Rover, met invloeden die vooral aan de Evoque en Velar doen denken. Dat is in een land waar Land Rover en Range Rover deel uitmaken van het nationale automobiele erfgoed natuurlijk geen onbelangrijk detail. Britse media hebben die gelijkenis al uitgebreid opgemerkt, en daar is eigenlijk niets mis mee als je beseft dat het koperspubliek dit duidelijk kan smaken. Het succes van de Jaecoo 7 blijkt bovendien geen eenmalige uitschieter. Na de eerste zeven maanden van 2026 stond hij met 26.549 exemplaren op de derde plaats in het Britse verkoopklassement, achter de Ford Puma en Kia Sportage. En ook elders gaat het snel. In Spanje werden tijdens de eerste helft van 2026 ongeveer 19.800 Omoda's en Jaecoo's geregistreerd. Ook Italië en Polen ontwikkelen zich tot belangrijke markten voor de twee merken.

Je hoeft niet te kiezen tussen elektrisch of hybride

Een verklaring voor de snelle groei zit ook in de productstrategie. Omoda en Jaecoo wedden niet uitsluitend op elektrische auto's. Ze combineren elektrische modellen met klassieke hybrides en plug-inhybrides. Dat lijkt momenteel goed aan te sluiten bij een Europese markt waarin de overstap naar volledig elektrisch rijden minder uniform verloopt dan enkele jaren geleden werd verwacht.

Centraal in het aanvalsplan staat het zogenaamde Super Hybrid System, kortweg SHS. De precieze technische invulling verschilt per model. Zo bestaan er zelfladende full hybrids onder de aanduiding SHS-H en plug-inhybrides als SHS-P. De strategie is duidelijk: zoveel mogelijk de voordelen van elektrische aandrijving benutten, zonder de flexibiliteit en grote totale actieradius van een verbrandingsmotor op te geven. Dat levert in België meteen een opvallend breed gamma op. Omoda heeft hier momenteel de 5 SHS-H, 5 EV en grotere 9 SHS-P in de catalogus. Bij Jaecoo vinden we de 5 als BEV en hybride, de 7 SHS-P en de nieuwe 8 SHS-P.

Van compacte EV tot 537 pk sterke plug-inhybride. Bij Omoda vormt de 5 de toegang tot het gamma. Als Omoda 5 EV beschikt hij over een batterij van 61 kWh, een WLTP-rijbereik van 430 kilometer en DC-laden tot 130 kW. Daarnaast staat de 5 SHS-H, een full hybrid die niet aan de laadpaal hoeft. Voor die laatste claimt Omoda onder meer een thermische efficiëntie van 44,5 procent en een gecombineerd rijbereik van meer dan 1.000 kilometer.



Helemaal aan de andere kant van het Omoda-gamma staat de 9 SHS-P. Dat is een grote plug-inhybride SUV met vierwielaandrijving en liefst 537 pk. Zijn batterij van 34,46 kWh moet een elektrische WLTP-actieradius van 145 kilometer mogelijk maken, terwijl het totale rijbereik volgens de constructeur boven 1.100 kilometer uitkomt. Daarmee wordt meteen duidelijk dat Omoda niet alleen in het betaalbare crossoversegment wil spelen, maar ook hogerop ambities heeft.

Jaecoo begint ondertussen bij de 5. Die is er elektrisch en als full hybrid. De elektrische versie heeft eveneens een batterij van 61 kWh, maar komt volgens WLTP 402 kilometer ver. Snelladen kan met maximaal 130 kW en ook V2L is voorzien. Zijn hoekigere koetswerk en meer outdoorgerichte aankleding illustreren mooi het verschil met Omoda: technisch zijn er raakvlakken, visueel wil Jaecoo duidelijk robuuster voor de dag komen.

Daarboven staat de Jaecoo 7 SHS-P, een van de modellen die internationaal het succes van het merk mee heeft aangezwengeld. De plug-inhybride combineert 255 kW systeemvermogen en 525 Nm met een elektrische WLTP-actieradius van 90 kilometer en een totaal rijbereik dat volgens de constructeur tot 1.200 kilometer

kan oplopen. Helemaal bovenaan komt de Jaecoo 8 SHS-P te staan, met 428 pk, vierwielaandrijving, een batterij van 34,46 kWh en 134 kilometer elektrische WLTP-actieradius.

Ook in België gaat het snel

Het Europese succes begint zich ondertussen ook naar België te vertalen. In 2026 werden hier tot dusver al ruim 2.300 nieuwe Omoda's en Jaecoo's ingeschreven (of al ruim twee keer zoveel als in 2025). Voor twee merknamen die nog maar relatief kort op onze markt aanwezig zijn, is dat een stevige start.

Een interessante vaststelling is dat Omoda en Jaecoo niet proberen om uitsluitend via scherpe internetprijzen auto's te slijten. De Belgische organisatie bouwt bewust een klassiek dealernetwerk uit. Dat telt inmiddels 31 concessies verspreid over het land. Ook leasing krijgt aandacht. De samenwerking met Ayvens moet ervoor zorgen dat zowel particuliere als professionele klanten via operationele en particuliere leaseformules toegang krijgen tot de elektrische, hybride en andere modellen. De full-service leasing wordt daarbij rechtstreeks in het Belgische dealernetwerk geïntegreerd.



Daarbovenop krijgen de auto's zeven jaar voertuiggarantie en geldt voor de batterij acht jaar garantie. Omoda 5 en Jaecoo 7 behaalden bovendien vijf sterren in de Euro NCAP-crashtests. Het zijn elementen waarmee een nieuwe speler een van zijn grootste handicaps probeert weg te werken: het gebrek aan naamsbekendheid en het vertrouwen dat Europese constructeurs gedurende tientallen jaren hebben kunnen opbouwen.

Chery wil ook een Europese constructeur worden

Misschien nog belangrijker voor de lange termijn is dat Chery Europa niet uitsluitend als exportmarkt bekijkt. Barcelona moet een belangrijke Europese uitvalsbasis van de groep worden. Samen met Ebro-EV Motors wordt gewerkt aan autoproductie op





de voormalige Nissan-site in Barcelona. De fabriek moet onder meer Omoda-modellen gaan produceren en zou op langere termijn kunnen doorgroeien naar een capaciteit van 150.000 auto's per jaar tegen 2029. Volgens het merk zal dat ongeveer 1.250 lokale banen opleveren.

Ook ontwikkeling wordt gedeeltelijk naar Europa gehaald. In Cornellà, nabij Barcelona, komt een R&D-centrum van ongeveer 2.000 vierkante meter waar onder meer gewerkt wordt rond Europese rijomstandigheden, veiligheidsnormen, software, connectiviteit, batterijtechnologie en hybridesystemen.



Twee merken om rekening mee te houden

Of Omoda en Jaecoo in België uiteindelijk dezelfde vlucht nemen als in het Verenigd Koninkrijk of Spanje, valt uiteraard nog af te wachten. Al wijst de sterke start van beide merken wel al in die richting. Omoda en Jaecoo zomaar afdoen als de zoveelste Chinese nieuwkomers zou dus intussen onterecht zijn. Ze hebben met Chery een industriële gigant achter zich, bouwen in Europa productie en ontwikkeling uit, investeren in een traditioneel dealer- en servicenetwerk en beschikken in België meteen over een gamma dat loopt van een elektrische compacte SUV tot bijzonder krachtige plug-inhybride vlaggenscheppen. De Europese gevestigde orde heeft er dus minstens twee namen bij om te onthouden. - WM



OMODA | JAECOO

JAECOO 7

GRENZELOZE ELEGANTIE

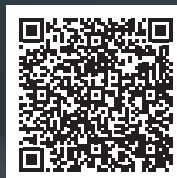


BOEK JE
TESTRIT

1.200 KM*

Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM



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. Culliganlaan 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 CO₂ (WLTP)

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Test

BMW X3 30e xDrive

Sterke plug-inhybride
(maar die **andere BMW** maakt
het hem niet makkelijk)





Bij BMW is het tegenwoordig de nieuwe iX3 Neue Klasse die met alle aandacht gaat lopen. Je zou bijna vergeten dat er ook nog een 'gewone' X3 bestaat in het gamma. Die werd amper twee jaar geleden gelanceerd en is ook verkrijgbaar als plug-in hybride. Maar is die nog wel relevant? Wij zochten het uit.



Het is een wat ondankbare positie waarin de BMW X3 vandaag terecht komt. Toen de vierde generatie in 2024 werd voorgesteld, was het nog een van de belangrijkste BMW-nieuwigheden. De X3 was op dat moment al jarenlang een vaste waarde en groeide uit tot een stevige gezins-SUV van 4,76 meter lang. Alleen heeft BMW ondertussen zelf voor een enorme olifant in de showroom gezorgd. Die heet iX3 en is niet zomaar een elektrische X3, maar het eerste product van de Neue Klasse en daarmee zowat het uithangbord voor de toekomst van BMW.

Daartegenover lijkt de X3 30e xDrive plots wat conventioneel. Toch verdient hij meer dan een voetnoot in het gamma. Want wie nog niet volledig elektrisch wil of kan rijden, krijgt hier een interessante plug-inhybride voorgeschoteld. Met 299 pk, vierwielaandrijving en vooral een batterij die groot genoeg is om dagelijkse verplaatsingen daadwerkelijk elektrisch af te leggen, behoort deze BMW tot de PHEV's die je niet uitsluitend voor een gunstige fiscale fiche koopt.

Groot geworden, maar niet lomp

De huidige X3 meet 4.755 mm in de lengte, 1.920 mm in de breedte en 1.660 mm in de hoogte. Daarmee is hij doorheen de generaties behoorlijk gegroeid, maar toch oogt hij niet overdreven log. BMW koos voor een vrij monolithische vormgeving, met grote oppervlakken en minder klassieke karakterlijnen dan vroeger. Het resultaat is in ieder geval geslaagd te noemen, ook al verschilt hij behoorlijk met de iX3 (die hier niet voor het laatst genoemd zal worden).

Vooraan vallen uiteraard de grote nieren op. Die blijven prominent aanwezig, maar de ontwerpers hebben zich gelukkig niet laten verleiden tot de gigantische exemplaren van sommige andere recente BMW's. De verticale lichtsignatuur van de koplampen maakt de neus

onmiddellijk herkenbaar. De flanken zijn verrassend sober, met grotendeels verzinken deurgrepen en voldoende gesculpteerde wielkasten. Achteraan wordt het geheel ietsje drukker, met knappe achterlichten en een massieve bumper. Of je hem mooier vindt dan zijn voorganger, is een kwestie van smaak. Het vorige model was klassieker en misschien tijdlozer, terwijl deze generatie duidelijk moderner probeert te zijn. Alleen, zet hem naast de nieuwe iX3 en de conventionele X3 lijkt echter plots ouder dan zijn geboortedatum doet vermoeden. Dat zegt wellicht vooral iets over de grote designsprong die BMW met de Neue Klasse heeft gemaakt.

Minder knoppen, meer scherm

Binnenin maakte BMW eveneens een flinke sprong. Het klassieke dashboard van de vorige X3 maakte plaats voor het BMW Curved Display, waarbij digitaal instrumentarium en centraal infotainment-scherm visueel in elkaar overlopen. Knap, al is het natuurlijk geen Panoramic Vision van... de iX3. Maar goed, het systeem reageert snel, de graphics zijn scherp en navigeren door de menu's verloopt behoorlijk intuïtief. Alleen is BMW (zoals zowat de hele auto-industrie) iets te enthousiast geworden met het schrappen van fysieke knoppen. Voor eenvoudige handelingen moet je soms het scherm gebruiken terwijl een klassieke toets sneller was geweest. Vooral de klimaatregeling is daar een voorbeeld van. De temperatuur blijft permanent zichtbaar, maar voor uitgebreidere aanpassingen moet je in de digitale menu's duiken.

Ook de materiaalkeuze overtuigt niet overal. De assemblage is degelijk en alles voelt stevig gemonteerd, maar op bepaalde plaatsen vind je kunststoffen waarvan je bij een SUV van ruim 70.000 euro meer verwacht. De plek waar je het stoelgeheugen vastlegt bijvoorbeeld, is een groot kunststof paneel dat minder premium aanvoelt.



De sfeer 's avonds is dan weer geslaagd, met uitgebreide sfeer- verlichting in dashboard en deuren. Ook de zitpositie klopt. Je zit hoog genoeg om het SUV-gevoel te krijgen, zonder het contact met de auto volledig kwijt te raken. De voorstoelen bieden een goede combinatie van steun en comfort en het stuur kan voldoende worden versteld.

Functionaliteit

Voorin zal niemand snel over plaatsgebrek klagen en ook achterin doet de X3 wat je van een SUV in deze klasse verwacht. De wielbasis van bijna 2,87 meter vertaalt zich in voldoende beenruimte voor volwassen passagiers en ook de hoofdruimte is royaal. De vrij rechte daklijn helpt daarbij. Drie volwassenen naast elkaar blijft minder ideaal, maar voor een gezin met twee kinderen is er meer dan voldoende ruimte. Opbergmogelijkheden zijn er eveneens genoeg, met bruikbare deurvakken, ruimte onder de centrale armsteun en verschillende plaatsen voor smartphones en kleine spullen.

De plug-inhybride aandrijflijn eist wel haar tol in de koffer. De X3 30e biedt 460 liter bagageruimte, tegenover ongeveer 570 liter bij de versies zonder stekker (want ja, benzine- en dieselversies blijven ook beschikbaar). Met de achterbank neergeklapt groeit het laadvolume tot 1.600 liter. In de praktijk blijft 460 liter voldoende voor normaal gezinsgebruik. De opening is groot en de vorm van de bagageruimte is behoorlijk regelmatig. Wie met vier personen uitgebreid op vakantie trekt, zal iets creatiever moeten stapelen. Positief is dat de 30e een geremde aanhangwagen tot 2.000 kilogram mag trekken.

299 pk en altijd voldoende punch

Onder de motorkap ligt een tweeliter viercilinder turbobenzine- motor die wordt gecombineerd met een in de 8-trapsautomaat geïntegreerde elektromotor. Samen leveren ze 299 pk en 450 Nm systeemkoppel. De benzinemotor is op zichzelf goed voor 190 pk, de elektromotor voor 184 pk. Van 0 naar 100 km/u gaat in 6,2 seconden en de topsnelheid bedraagt 215 km/u. Volledig elektrisch kan de X3 30e tot 140 km/u rijden. Dat maakt meteen duidelijk waar BMW met deze versie op mikt. Het is geen halve M-auto met een laadkabel, maar hij beschikt altijd over voldoende reserves om snel in te voegen of in te halen. De samenwerking tussen beide motoren verloopt doorgaans bijzonder soepel. In rustig verkeer probeert de BMW zoveel mogelijk elektrisch te rijden. Dat past uitstekend bij het karakter van de X3: geen trillingen, nauwelijks motorgeluid en onmiddellijk koppel.

+ PLUS

- Design is nog helemaal bijdetijd
- Aangename en soepele aandrijflijn
- Voldoende groot elektrisch rijbereik
- Ruim en comfortabel interieur
- Prettig om te sturen

- MIN

- Wordt overschaduwd door de elektrische iX3
- Sommige materialen missen premium gevoel
- Gebrek aan fysieke knoppen



Wanneer meer vermogen wordt gevraagd, springt de viercilinder bij. Dat gebeurt bijna ongemerkt en ook de automaat doet zijn werk uitstekend. Alleen bij stevig accelereren hoor je natuurlijk dat er geen zescilinder onder de motorkap ligt. De viercilinder klinkt niet onaangenaam, maar ook niet bijzonder inspirerend. Deze aandrijflijn draait om efficiëntie en souplesse, niet om mechanisch theater.

Tot 88 kilometer elektrisch

Het interessantste onderdeel van de 30e is zijn batterij. Die heeft een bruikbare capaciteit van 19,7 kWh en geeft de X3 volgens BMW een elektrische WLTP-actieradius van 80 tot 88 kilometer, afhankelijk van de uitvoering. En het moet gezegd, in de praktijk kwamen we aardig in de buurt van dat cijfer. Daarmee is deze generatie een veel serieuzere elektrische auto geworden dan oudere plug-inhybrides die na 30 of 40 kilometer alweer benzine nodig hadden. Wie dagelijks bijvoorbeeld 35 kilometer naar het werk en terug rijdt en thuis kan laden, kan een groot deel van zijn woon-werkverkeer volledig elektrisch afleggen.

Een belangrijk voordeel is trouwens het laadvermogen. De X3 30e kan aan wisselstroom tot 11 kW laden. Een lege batterij is daardoor in ongeveer 2 uur en 15 minuten weer vol. Dat is een flinke vooruitgang tegenover oudere PHEV's die zo traag laadden dat tussentijds bijladen nauwelijks interessant was. Een paar uur op kantoor of aan een publieke laadpaal volstaat hier om opnieuw een stevige elektrische reserve op te bouwen. DC-snelladen kan niet, en op dat vlak doen sommige concurrenten het wel beter.

Zuinig met benzine?

Het officiële gecombineerde benzineverbruik ziet er op papier interessant uit, maar zoals bij elke PHEV vertelt dat cijfer slechts een

deel van het verhaal. Het werkelijke verbruik hangt bijna volledig af van hoe je de auto gebruikt. Vertrek elke ochtend met een volle batterij en rij dagelijks relatief korte afstanden, dan kun je wekenlang nauwelijks benzine gebruiken. Rij elke dag honderden kilometers zonder ooit de laadkabel boven te halen, dan verandert de X3 30e in een zware benzine-SUV die ook nog een batterij en elektromotor meesleept. Dat is de fundamentele logica van een plug-inhybride: je moet hem daadwerkelijk inpluggen. Wie dat niet doet, koopt beter een andere motorisatie.

Gebruik je hem zoals bedoeld, dan klopt het concept helemaal. Tijdens korte ritten gedraagt hij zich als een elektrische SUV. Voor een vakantie naar Zuid-Frankrijk hoef je vervolgens geen laadplanning te maken: zodra de elektrische energie opgebruikt is, neemt de hybride aandrijflijn het over en tank je in enkele minuten opnieuw honderden kilometers rijbereik.

Comfortabel, maar niet week

Onderweg valt vooral op hoe volwassen de X3 rijdt. De koets blijft goed onder controle en op de snelweg voelt hij bijzonder stabiel. Wind- en rolgeluiden worden behoorlijk buiten gehouden en zolang de benzinemotor niet hard moet werken, is het geluidsniveau laag.

De ophanging is eerder stevig dan wellig. Dat is geen verrassing bij BMW en grote velgen versterken dat karakter nog. Korte oneffenheden kunnen voelbaar doorkomen, maar de X3 wordt zelden echt oncomfortabel. Wie comfort belangrijk vindt, doet er verstandig aan niet automatisch de grootste velgen uit de configurator te kiezen. Ze zien er knap uit, maar Belgische dwarsnaden zijn weinig onder de indruk van hun esthetische kwaliteiten.



Meer dan twee ton

Een hoge SUV van ruim twee ton gaat nooit aanvoelen als een klassieke 3 Reeks, maar BMW slaagt er behoorlijk in het gewicht te verbergen. De besturing is nauwkeurig en de X3 reageert alert genoeg om vertrouwen te geven. Hij helt in snelle bochten uiteraard meer over dan een berline, maar de bewegingen blijven gecontroleerd. Het xDrive-systeem zorgt ondertussen voor veel tractie. Je kunt de 30e daardoor verrassend stevig door een reeks bochten sturen. Toch blijft het gewicht aanwezig. Bij snelle richtingswissels merk je dat er veel massa moet worden gecontroleerd. De X3 is competent en zelfs aangenaam om snel te rijden, maar echt speels wordt hij nooit.

Na enige tijd met de X3 30e wordt vooral duidelijk hoe gemakkelijk deze auto zich aan totaal verschillende situaties aanpast. In de stad rij je stil en elektrisch, op secundaire wegen beschikt hij over ruim voldoende vermogen en op de snelweg is hij comfortabel en stabiel. Moet je vervolgens 800 kilometer op één dag afleggen, dan hoef je je geen zorgen te maken over laadstops.

Prijs

Hier waren we toch een beetje verrast. Er is weliswaar al een X3 aan een sterke prijs van 58.450 euro, maar de 30e PHEV uit deze test betaal je minstens 70.450 euro zonder opties. Dat is 550 méér dan de iX3 50 en zelfs 8.500 meer dan de iX3 40. Voor die prijs krijg je wel een overtuigende technische basis: 299 pk, xDrive, een 8-trapsautomaat, bijna 20 kWh batterijcapaciteit en tot 88 kilometer elektrisch WLTP-bereik. Het probleem is dus niet dat de X3 30e geen goede auto zou zijn. Het probleem staat tegenwoordig in dezelfde showroom.

Conclusie: uitstekend, maar de iX3 is beter

De BMW X3 30e xDrive bewijst dat de plug-inhybride nog niet uitgespeeld is. Zijn ruime elektrische bereik en 11 kW AC-lader maken hem tot veel meer dan een benzinewagen met een symbolische batterij.

Maar dan komt de nieuwe iX3 in beeld. Die maakt het de X3 30e bijzonder moeilijk. Met tot meer dan 800 kilometer WLTP-bereik (zelfs nog altijd 637 km voor de 40) en extreem snel laden dankzij zijn 800V-techniek verdwijnt een groot deel van het klassieke argument om voor een plug-inhybride te kiezen. Bovendien staat de iX3 technologisch een generatie verder. Zijn Neue Klasse-architectuur werd volledig rond elektrische aandrijving ontwikkeld en het nieuwe 'Heart of Joy' stuurt aandrijving, recuperatie, remmen en rijdynamiek centraal aan. Dat merk je ook achter het stuur. Dus eerlijk? Wij zouden altijd voor de iX3 kiezen, zelfs in zijn 40 uitvoering... - WM

DE ESSENTIE

De BMW X3 30e xDrive bewijst dat de plug-inhybride nog niet uitgespeeld is. Zijn 299 pk sterke aandrijflijn combineert vlotte prestaties met 80 km elektrische WLTP-actieradius, terwijl de 19,7 kWh-batterij aan 11 kW in ongeveer 2u15 kan worden opgeladen. Hij is ruim, comfortabel, rijdt uitstekend en mag 2 ton trekken, en binnenin biedt hij meer dan voldoende ruimte. Met een vanafprijs van 70.450 euro is hij wel niet goedkoop. Duurder zelfs dan de nieuwe iX3: die rijdt meer dan 800 km elektrisch, laadt razendsnel en voelt dankzij de Neue Klasse / Heart of Joy als de betere en modernere BMW.

Mini Oxford is speciale reeks die 25 jaar Mini viert met Britse knipoog

Mini breidt het gamma uit met een nieuwe speciale reeks die nadrukkelijk verwijst naar de oorsprong van het merk. De nieuwe Mini Cooper Oxford Edition werd ontwikkeld om 25 jaar moderne Mini te vieren en is een eerbetoon aan de fabriek in Oxford, waar sinds 2001 de huidige generatie Mini's van de band rolt. De editie onderscheidt zich niet door technische wijzigingen, maar wel door een reeks exclusieve designelementen die de Britse identiteit van het merk centraal zetten.



Daarnaast beschikt de Oxford Edition over specifieke instaplijsten die herinneren aan het 25-jarig bestaan van de moderne Mini. De overige elementen van het interieur blijven grotendeels identiek aan die van de huidige Mini Cooper-generatie, inclusief het ronde OLED-centrale display en het recente infotainmentsysteem. De Mini Cooper Oxford Edition is in België verkrijgbaar vanaf 35.750 euro voor de Cooper C.

25 jaar moderne Mini, dat klinkt misschien een beetje vreemd voor een model dat al sinds 1959 bestaat, maar hier kijken we natuurlijk vooral naar het tweede leven van Mini, sinds BMW het merk definitief inlijfde in 2001. De Oxford Edition is gebaseerd op de drie-deurs Mini Cooper en wordt aangeboden als Cooper C en Cooper S.

Het meest opvallende kenmerk is zonder twijfel het witte contrasterende dak waarop een grote, eigentijdse interpretatie van de Union Jack prijkt. Ook over de motorkap en het dak loopt een rode en witte streep die het ontwerp visueel met elkaar verbindt. De carrosserie is uitsluitend verkrijgbaar in Indigo Sunset Blue, gecombineerd met witte spiegelkappen die verwijzen naar klassieke Mini-modellen. Verder krijgt deze speciale uitvoering standaard 18-duims Slide Spoke-velgen met specifieke naafdoppen en ventieldoppen die exclusief voor deze editie werden ontwikkeld.

Binnenin zet Mini hetzelfde thema verder. Op het onderste gedeelte van het stuurwiel is een subtiele Union Jack verwerkt, terwijl de vloermatten eveneens verwijzen naar de Britse vlag en de autosportgeschiedenis van het merk. De bestuurdersmat draagt een ronde Union Jack, terwijl de passagiersmat een geruit racevlagmotief krijgt.



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
CO₂ Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) | bydauto.be

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-vertijden 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





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 spiegels 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 driebcilindermotor. 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 driebcilinder 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 wiel doppen 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 zelfopladdende 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 testten 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 overwogen 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



inspiration DAYS

09/09 - 16/09



De Kia Picanto

Vanaf
€ 14.490⁽¹⁾

Er is al een nieuwe Kia Picanto vanaf €14.490. Dit is jouw kans op eersthands, want voor deze prijs geniet je van 7 jaar garantie, een 8-inch infotainmentscherm met navigatie, Apple CarPlay® en Android Auto™, een achteruitrijcamera en zelfs Cruise Control met Manual Speed Limit Assist.

Wil je nog meer? Kies dan als extra voor verwarmde voorzetels en een verwarmbaar stuur, een elektrisch schuifdak of vegan lederen bekleding.

Kortom: je kan kiezen voor alles, behalve een vorige eigenaar.

Ontdek hem bij je Kia-verdeler tijdens de Inspiration Days van 9 t.e.m. 16 september.

5,3 - 5,8 l/100 km • 121 - 132 g CO₂/km (WLTP)

Contacteer je Kia-verdeler voor alle over de fiscaliteit van je voertuig.  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.**

(1) Prijs inclusief btw, geldig van 01/08/2026 t.e.m. 31/08/2026. Kortingen en overnamepremie inclusief. Aanbod voorbehouden aan consumenten. Niet inbegrepen: voertuig rijklaar maken (inclusief wettelijke uitrusting en matten) en milieubijdrage voor hybride voertuigen. De milieubijdrage omvat een bedrag voor het voertuig en een extra bedrag voor de batterij, indien van toepassing. Meer informatie op <https://www.febelauto.be/nl/over-febelauto/milieubijdrage>. *7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking tijdens de eerste 3 jaren). **Het getoonde model dient enkel ter illustratief.

V.U.: Kia Belgium NV (BE 0477.443.106 - IBAN: BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.





Tristesse troef met de BMW Z4

Ik spendeerde een week met de BMW Z4 30i SDrive en dat maakte me behoorlijk triest, wetende dat het meteen ook de laatste keer zou zijn. BMW trekt namelijk een streep onder haar roadster-verhaal, de Z4 is zelfs al uit de configurator verdwenen. Daar kan je toch niet blij van worden?

Kijk, een roadster is bij BMW veel meer dan zomaar een cabriolet met twee zitplaatsen. Het verhaal gaat terug tot de jaren dertig, toen de 315/1 en vooral de legendarische 328 mee de sportieve reputatie van het nog jonge automerk vormgaven. In de jaren vijftig kwam daar de bloedmooie 507 bij, een auto die commercieel allerm minst een voltreffer was maar die achteraf uitgroeide tot een van de meest begeerde BMW's ooit.

Daarna werd het lange tijd stil, tot BMW in 1987 de nu al legendarische Z1 presenteerde met techniek uit de 3-Reeks. Een knotsgekke tweezitter met kunststof koetswerkpanelen en deuren die elektrisch in de dorpels verdwenen, als ging het over een ingebouwde goocheltruc. BMW bouwde er uiteindelijk 8.000, waarna de veel conventioneelere en braver Z3 het concept midden jaren negentig naar de grote massa bracht. De Z3 werd een gigantisch succes en vormde het echte bewijs dat een relatief compacte BMW-roadster commercieel kon werken. Maar ach, het waren andere tijden.

Tussendoor was er ook nog de bloedmooie Z8, een schitterende moderne interpretatie van de 507 met een dikke V8 voorin. Maar die speelde met zijn hoge prijs en beperkte productie in een andere klasse. De echte opvolger van de Z3 verscheen in 2002 en kreeg de naam die we vandaag nog kennen: Z4.

Drie generaties zouden er uiteindelijk komen. De eerste Z4, de E85, was nog een vrij rauwe roadster met stoffen dak. Zijn opvolger, de E89 uit 2009, koos voor een elektrisch inklapbare metalen hardtop en schoof daarmee wat meer richting comfortabele GT. In 2018 keerde BMW met de huidige G29 terug naar het stoffen dak en naar een uitgesproken sportief karakter. En met succes, want BMW stelde zelf dat de Z4 binnen zijn krimpde segment vanaf de lancering de best verkochte auto van zijn klasse was en zijn marktaandeel zelfs wist te vergroten. Maar daar zit natuurlijk meteen het probleem. Je kunt de populairste vis in een vijver zijn, als die vijver langzaam opdroogt, heb je daar uiteindelijk weinig aan.

En dus valt nu het doek. BMW kondigde recent de Final Edition aan als afscheid van de Z4 en bevestigde daarmee ook het einde van de productie. Een rechtstreekse opvolger is er niet aangekondigd.

Dat is jammer. Heel erg jammer zelfs. Mijn week met de Z4 maakte nog eens duidelijk waarom. Niet omdat deze sDrive30i de allerbeste Z4 is die BMW ooit heeft gebouwd. Daarvoor zou ik zonder veel

nadenken naar de M4Di met zijn zes-in-lijn grijpen. Wel omdat zelfs deze viercilinder nog iets biedt wat stilaan uit het autolandschap verdwijnt: autorijden met onversneden betrokkenheid.

Je zit laag. Echt laag. Met je achterwerk vlak boven het asfalt, een lange motorkap voor je neus en de achteras bijna onder je stoel. De Z4 voelt daardoor onmiddellijk speels en wendbaar aan. Het is genieten met de grote G.

Eén misverstand kunnen we met het vertrek van de Z4 alvast uit de wereld helpen. In tegenstelling tot wat het 3D SDrive typeplaatje doet vermoeden zit er geen drieliter onder de lange motorkap. Ooit kon je bij BMW vrij aardig uit de cijfers op de kofferklep afleiden wat er onder die kap lag. 320i? Tweeliter. 330i? Drieliter. 530i? Jawel, drie liter. Vandaag is dat systeem vooral geschikt om discussies op café uit te lokken. De Z4 sDrive30i waarmee ik reed heeft een 1.998 cc grote viercilinder turbomotor. Hij levert 258 pk en 400 Nm. Wie daadwerkelijk drie liter en zes cilinders wil, moet naar de Z4 M4Di kijken. Misschien had BMW deze auto dus beter sDrive20i-plus-plus genoemd, al bekt dat natuurlijk wat minder lekker.

Nee, de 2.0 viercilinder van de sDrive30i produceert niet het kippenvel van BMW's zescilinder, maar hij klinkt nog altijd als een verbrandingsmotor die er zin in heeft. Dak naar beneden, Sport Plus-modus inschakelen en de motor wat hoger in de toeren jagen: het blijft een mechanische ervaring die je in een elektrische auto simpelweg niet krijgt. Noem het gerust achterhaald of weinig efficiënt. Het kan me in een auto als deze eerlijk gezegd weinig schelen. Hier is het puur genieten, meer nog als je een laatste exemplaar met manuele versnellingsbak op de kop kon tikken.

De reden voor het afscheid is uiteindelijk weinig romantisch. Roadsters en cabriolets zijn wereldwijd een niche geworden en die niche wordt almaar kleiner. De consument wil SUV's en crossovers, liefst met vier of vijf deuren, een binnenruimte waarmee je kroost

en bagage kan vervoeren en een hoge zitpositie. Een tweezitter die een groot deel van het jaar met gesloten dak wordt gebruikt en nauwelijks praktische voordelen biedt, is objectief moeilijk te verdedigen.

Daar komt de elektrificatie bij. Autofabrikanten moeten miljarden investeren in nieuwe elektrische platformen, batterijen, software en productiecapaciteit. Dan wordt het steeds moeilijker om ontwikkelingsbudget vrij te maken voor een model waarvan je vooraf weet dat de volumes beperkt zullen blijven. Dat probleem treft trouwens niet alleen BMW: het aanbod aan betaalbare cabriolets en roadsters is de voorbije twintig jaar dramatisch gekrompen.

BMW zelf laat weinig twijfel bestaan over waar het geld dan wel naartoe gaat. De nieuwe Neue Klasse staat centraal in de toekomststrategie en deze maand startte in München de serieproductie van de volledig elektrische BMW i3. En jawel, het heeft er alle schijn van dat die ook als vierzits cabriolet op de markt zal komen. Klink leuk, maar dat wordt er dus wel eentje die niet van vroem vroem doet.

En daarom maakte die laatste week met de BMW Z4 me dus triest. Niet omdat de Z4 perfect is. Niet omdat iedereen er eentje zou moeten kopen. En al helemaal niet omdat de auto-industrie moet doen alsof elektrificatie niet bestaat. Wel omdat er opnieuw een stukje diversiteit en vrijheid van kiezen verdwijnt.

Dus BMW, doe ons één plezier. Laat dit niet het definitieve einde zijn. Wacht desnoods vijf jaar. Of tien. Maak er een exclusief project van. Bouw er 5.000 in plaats van 50.000. Vraag er desnoods een belachelijke prijs voor en compenseer de uitstoot met een bos ter grootte van Beieren. Maar zet ooit nog eens een lange motorkap voor twee blijgezinde mensen, leg daaronder een dikke zes-in-lijn, stuur al dat vermogen naar de achterwielen en geef ons een pook waarmee we zelf de versnellingen mogen kiezen. Is dat nu echt teveel gevraagd? - WM



The making of Audi Nuvolari in 405 dagen, Audi's snelste supercar ooit

Een nieuwe auto ontwikkelen duurt normaal gezien jaren. Bij een exclusieve hypercar loopt dat traject vaak nog langer, omdat ontwerp, techniek en afwerking tot in de kleinste details moeten kloppen. Toch beweert Audi dat het de Nuvolari in amper 405 dagen van een eerste potloodschets tot een rijdend prototype bracht.







Dat opmerkelijke ontwikkelingsverhaal vormt nu de basis van een bijna twintig minuten durende “making-of” documentaire waarin de constructeur voor het eerst een uitgebreide blik achter de schermen gunt. Het resultaat is minstens even interessant als de auto zelf. (Tip: de video is grotendeels in het Duits, maar je kan de automatische ondertiteling aanzetten)

Anders werken

De documentaire toont namelijk niet alleen een nieuwe supercar, maar vooral een nieuwe manier van werken. Volgens Audi moest de Nuvolari bewijzen dat een grote constructeur ook snel en wendbaar kan handelen, zonder daarbij in te boeten aan kwaliteit. In plaats van de traditionele opeenvolging van afdelingen kreeg een compacte groep specialisten de vrijheid om van bij de eerste schets intensief samen te werken.

Audi-topman Gernot Döllner noemt de Nuvolari dan ook veel meer dan zomaar een nieuwe halo car. Volgens hem fungeert het model als een technologisch kompas voor toekomstige Audi's en bewijst het dat de slogan *Vorsprung durch Technik* ook vandaag nog inhoud heeft. De constructeur spreekt zelfs over de snelste en krachtigste straatlegale Audi die ooit werd gebouwd.

Geen eilandjes meer, maar één grote werkruimte
Wie de documentaire bekijkt, merkt al snel dat Audi vooral trots is op de manier waarop de wagen tot stand kwam. Waar ontwerpers, ingenieurs, aerodynamici en aandrijflijnspecialisten bij klassieke

ontwikkelingsprojecten vaak na elkaar aan de slag gaan, zaten ze voor de Nuvolari letterlijk naast elkaar. Conceptingenieurs, designers, materiaalspecialisten en experts in aerodynamica werkten in één gezamenlijke studio, waardoor beslissingen veel sneller konden worden genomen.

Ook het ontwerpproces verliep opvallend snel. Zodra de eerste schetsen waren goedgekeurd, werden de digitale modellen vrijwel onmiddellijk 's nachts in klei gefreesd. Daardoor konden ontwerpers de volgende ochtend meteen rond een tastbaar model staan in plaats van dagen of weken te wachten. Die voortdurende wisselwerking tussen digitale technieken en traditioneel kleimodelwerk zorgde ervoor dat het definitieve design bijzonder snel vorm kreeg.

Opvallend is bovendien dat afdelingen zoals Color & Trim al vanaf de eerste ontwerpweken betrokken werden. Gewoonlijk bepalen zij pas op het einde kleuren, materialen en interieurafwerking, maar voor de Nuvolari gebeurde dat parallel met de vormgeving. Volgens de ontwerpers zorgde net die aanpak ervoor dat materialen, oppervlakken en lijnen één harmonieus geheel vormen.

Discussie over stiknaden

Een gelijkaardige filosofie gold voor het interieur. Stoelen werden herhaaldelijk aangepast, besproken en opnieuw geëvalueerd. Niet omdat ze niet voldeden, maar omdat Audi ervan uitging dat klanten in dit segment simpelweg perfectie verwachten. De documentaire laat zien hoe zelfs de overgang tussen stiknaden en bekledings-

materialen onderwerp was van uitgebreide discussies. Dat soort details illustreert hoe hoog de lat binnen het project lag.

Een gekende basis, maar met moderne materialen. Hoewel de Nuvolari op technisch vlak vooruitstrevend is, grijpt Audi tegelijk terug naar een technologie die het merk al decennialang beheerst. De basis bestaat namelijk uit een aluminium Audi Space Frame (ASF), een constructie die het merk in de jaren negentig introduceerde met de eerste A8 en later ook gebruikte voor de R8. Voor de Nuvolari gaat Audi echter nog een stap verder. Rond dat aluminium skelet wordt voor het eerst een volledige carrosserie uit koolstofvezel opgebouwd. Volgens de ingenieurs levert die combinatie niet alleen een aanzienlijke gewichtsbesparing op, maar ook een uitzonderlijk stijve structuur die de rijeigenschappen rechtstreeks ten goede komt.

Opvallend is dat de bouw van de eerste prototypes op meerdere locaties tegelijk gebeurde. Terwijl in Neckarsulm de eerste voertuigen werden samengesteld met hun aandrijflijn, hoogspanningsstelsel en verbrandingsmotor, reden elders in Europa de eerste technische testwagens al rond. Audi koos bewust voor die parallelle aanpak om kostbare tijd te winnen. Waar traditionele ontwikkelingsprogramma's vaak stap voor stap verlopen, liepen bij de Nuvolari verschillende trajecten gelijktijdig naast elkaar.

Van de vrieskou in Lapland tot het asfalt van Nardò. De documentaire maakt duidelijk hoe intensief het testprogramma was. Nog voordat de definitieve carrosserie klaar was, stuurde Audi zogenaamde technology demonstrators naar het noorden van Zweden. Onder een voorlopig koetswerk schuilde al een groot deel van de uiteindelijke techniek. Daar lag de focus niet op rondetijden, maar op het verfijnen van het typische Quattro-gevoel. Grip, tractie

en voorspelbaar rijgedrag op sneeuw en ijs moesten vanaf het begin perfect aansluiten bij wat klanten van een Audi verwachten. Parallel liepen in Duitsland de eerste windtunneltesten. Daar werd niet alleen gekeken naar de aerodynamische efficiëntie, maar ook naar de enorme warmteontwikkeling van de krachtbron. Al tijdens de eerste metingen bleek dat de motorruimte veel warmer werd dan voorzien. Vooral de motorafdekking kreeg het zwaar te verduren, waardoor ingenieurs meteen op zoek moesten naar oplossingen zonder het strakke design geweld aan te doen.

Een achterspoiler die je nauwelijks ziet

Een van de interessantste passages uit de documentaire draait rond de achterspoiler. Hoofdontwerper Massimo Frascella maakte van bij het begin duidelijk dat hij géén grote, vaste vleugel op de Nuvolari wilde zien. Vanuit aerodynamisch oogpunt was dat nochtans de eenvoudigste oplossing om voldoende neerwaartse druk te genereren. De ingenieurs sputterden aanvankelijk tegen, maar kwamen uiteindelijk met een compromis dat perfect bij het karakter van de auto past: een actieve achterspoiler die enkel uitschuift wanneer dat nodig is.

Volgens de ontwikkelaars sluit die oplossing veel beter aan bij het idee van een stijlvolle gentleman racer. Bij normale snelheden blijft de lijn van de carrosserie volledig intact, terwijl de spoiler zich pas ontplooit wanneer de rijssituatie daarom vraagt. Daarmee slaagt Audi erin design en functionaliteit met elkaar te verzoenen, iets wat als een rode draad door het hele project loopt.

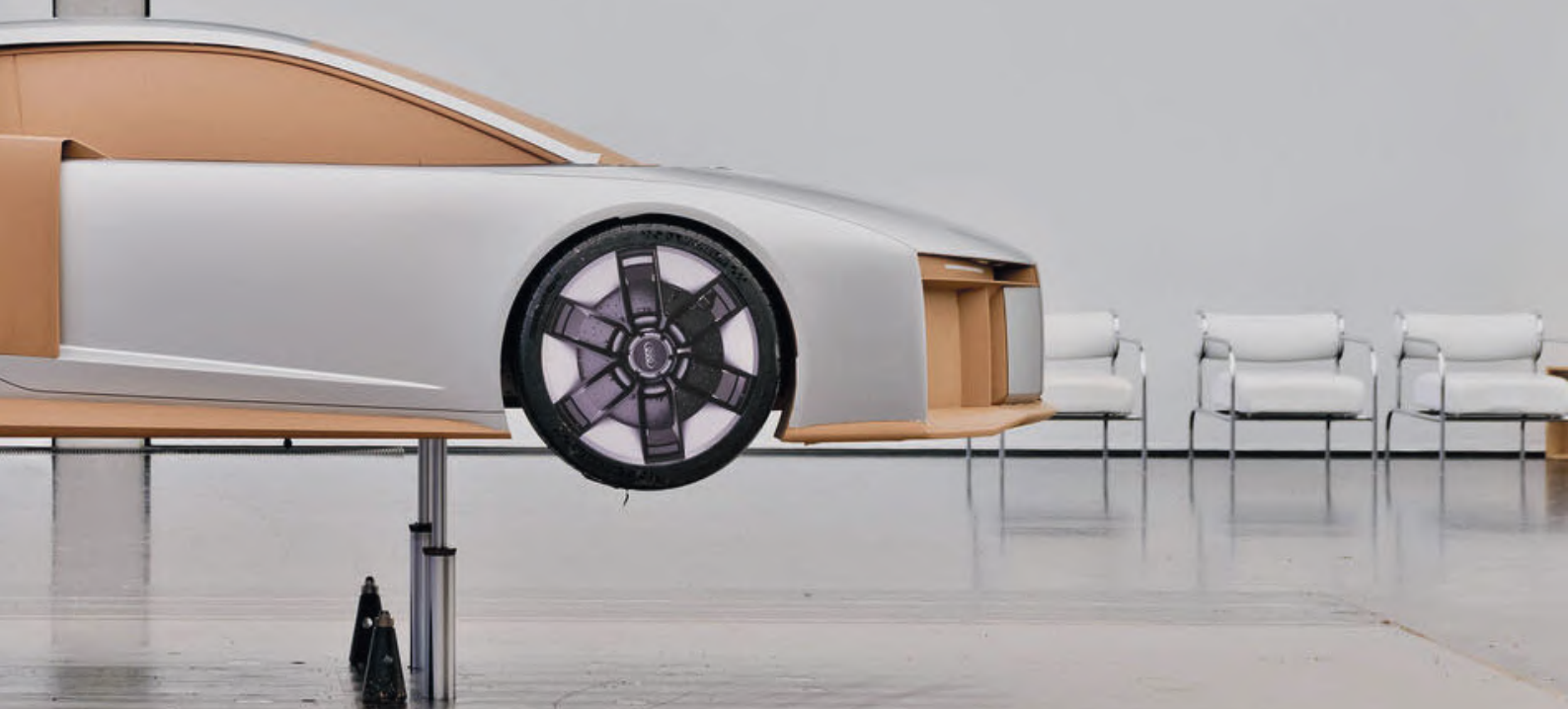
Ontwikkelen is ook problemen oplossen

De making-of laat ook bewust zien dat niet alles van een leien dakje liep. Tijdens hogesnelheidstesten doken onverwachte problemen op met de hitteafvoer achteraan. De temperatuur in de motorruimte



liep zo hoog op dat de lak op bepaalde onderdelen beschadigd raakte. In plaats van het probleem te verbergen, toont Audi hoe verschillende oplossingen werden onderzocht. Nieuwe coatings, keramische behandelingen en materiaaltests passeerden allemaal de revue.

C5



Uiteindelijk vonden de ingenieurs een relatief eenvoudige maar doeltreffende oplossing door bepaalde onderdelen te polijsten en te anodiseren. Daardoor verbeterde niet alleen de warmtehuishouding, maar ontstond ook een subtiel visueel contrast tussen matte en glanzende oppervlakken. Het is een mooi voorbeeld van hoe esthetiek en techniek tijdens de ontwikkeling voortdurend met elkaar verweven waren.

Een ander terugkerend thema in de documentaire is de enorme aandacht voor detail. Frascella eiste niet alleen dat de Nuvolari technisch indrukwekkend zou zijn, maar ook dat elke lijn, elke passing en elk oppervlak perfect zou ogen. De designers spreken zelfs over een auto die vanop afstand onmiddellijk aanwezigheid moet uitstralen, terwijl hij van dichtbij pas zijn verfijnde details prijsgeeft. Het typeert de filosofie achter een project dat veel verder gaat dan louter prestaties.



Formule 1 als ultieme testbank

Wanneer de technische ontwikkeling grotendeels achter de rug is, schakelt Audi nog een versnelling hoger. De laatste afstelling wordt namelijk toevertrouwd aan twee mannen die als geen ander weten hoe een auto op de limiet moet aanvoelen: Audi F1-rijders Gabriel Bortoleto en Nico Hülkenberg. Hun rol gaat veel verder dan een symbolische fotosessie. Op het hogesnelheidscircuit van Nardò en later op de testbanen in Duitsland helpen ze de ingenieurs om de laatste details van het onderstel, de besturing en de aandrijflijn te verfijnen.

De documentaire laat mooi zien hoe gespannen die testdagen verlopen. De avond voor Bortoleto zijn eerste kilometers afwerkt, duikt nog een onverwacht elektronisch probleem op waardoor de aandrijflijn slechts een beperkt toerental levert. Terwijl de Formule 1-coureur zich opmaakt voor zijn eerste kennismaking, werken de ingenieurs tot diep in de nacht om de storing te verhelpen. Het illustreert nogmaals hoe weinig marge een ontwikkelingsproject van amper 405 dagen toelaat.

Eenmaal op het circuit verdwijnen de zenuwen snel. Bortoleto is zichtbaar onder de indruk van de stabiliteit, de reacties van de auto en vooral van de combinatie tussen prestaties en vertrouwen. Volgens de Braziliaan voelt de Nuvolari tegelijk bijzonder snel én verrassend toegankelijk aan. Vooral de nieuwe, voorspellende quattro-aandrijving maakt indruk doordat ze niet alleen voor maximale tractie zorgt, maar ook een opvallend wendbaar rijgedrag mogelijk maakt. Na enkele ronden vraagt hij spontaan om opnieuw achter het stuur te mogen kruipen – een mooier compliment kunnen de ontwikkelaars zich nauwelijks wensen.

Meer dan 1.000 pk, maar vooral beheersbaar

Ook Nico Hülkenberg krijgt de kans om de Nuvolari stevig aan de tand te voelen. De Duitser focust minder op pure sensatie en meer op de technische kwaliteiten van de auto. Hij prijst de directe stuurrespons, de stijfheid van het chassis en de manier waarop de enorme systeemkracht beheersbaar blijft. Dat laatste is geen detail, want volgens Audi beschikt de Nuvolari over meer dan 1.000 pk systeemvermogen. Op papier klinkt dat intimiderend, maar Hülkenberg benadrukt dat de auto ondanks zijn prestaties verrassend eenvoudig te controleren blijft. Juist daarin schuilt volgens Audi de essentie van een moderne supercar: niet alleen razendsnel zijn, maar bestuurders ook voldoende vertrouwen geven om dat potentieel effectief te benutten.

Een emotioneel moment voor het hele team

Waar de documentaire aanvankelijk vooral technisch oogt, krijgt ze naar het einde toe een opvallend menselijke dimensie. Wanneer de eerste afgewerkte Nuvolari uit de garage rijdt tijdens de wereldpremière aan de Côte d'Azur, richten verschillende hoofdrolspelers hun blik niet op de auto, maar op de gezichten van de mensen die er maandenlang aan gewerkt hebben. CEO Gernot Döllner vertelt dat het mooiste moment niet het zien van de auto zelf was, maar de

emoties van de medewerkers die hun schetsen eindelijk werkelijkheid zagen worden. Ook designer Massimo Frascella beschrijft hoe hij liever enkele meters achteruit stapt om de volledige aanwezigheid van de wagen te ervaren dan zich meteen op de details te richten.

Dat emotionele slot vormt tegelijk de kern van de hele documentaire. Audi wil niet alleen tonen hoe een exclusieve supercar ontstaat, maar vooral bewijzen dat een grote constructeur sneller en efficiënter kan ontwikkelen wanneer traditionele bedrijfsstructuren plaatsmaken voor kleine, multidisciplinaire teams. De Nuvolari is daardoor niet alleen een uithangbord voor design en prestaties, maar ook een proefproject voor een nieuwe manier van werken binnen het merk.

Meer dan een exclusieve supercar

Met een productie die beperkt blijft tot 499 exemplaren zal de Nuvolari voor de meeste liefhebbers onbereikbaar blijven. Toch is dat misschien niet eens de belangrijkste boodschap. De making-of toont immers dat Audi de auto ziet als een rijdend laboratorium waarvan de opgedane kennis later zijn weg moet vinden naar toekomstige modellen. Nieuwe ontwikkelingsmethodes, nauwere samenwerking tussen disciplines en een kortere doorlooptijd moeten uiteindelijk ook de bredere modellengamma's ten goede komen.

Precies daarom is deze documentaire meer dan een promofilm voor een exclusieve supercar. Ze biedt een zeldzame inkijk in een ontwikkelingsproces dat normaal achter gesloten deuren blijft. Voor autoliefhebbers is het fascinerend om te zien hoeveel discussies, compromissen, mislukkingen en doorbraken schuilgaan achter een afgewerkt eindproduct. En misschien is dat wel de grootste verdienste van de film: niet de cijfers of de prestaties staan centraal, maar de mensen die in nauwelijks 405 dagen een idee omvormden tot Audi's meest ambitieuze straatauto ooit. - WM

DE ESSENTIE

Audi gunt met zijn nieuwe making-of documentaire een uitzonderlijke blik achter de schermen van de ontwikkeling van de Nuvolari. In amper 405 dagen groeide de supercar uit van een eerste schets tot een rijdend prototype dankzij een compacte projectgroep waarin designers, ingenieurs en aerodynamicaspecialisten van bij de start samenwerkten. De film toont niet alleen de technische uitdagingen rond chassis, aerodynamica en koeling, maar ook de emotie achter het project. Met hulp van F1-rijders Gabriel Bortoleto en Nico Hülkenberg verfijnde Audi zijn krachtigste straatwagen ooit, terwijl de documentaire vooral duidelijk maakt dat de Nuvolari ook de blauwdruk vormt voor een nieuwe, snellere ontwikkelingsaanpak binnen het merk.

Test



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 bereikbaar terrein. Ford wou er immers ook weer wat Jeep Wrangler-klienten 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





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 uitmuntende 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 achterraut 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 sjoerhaken. 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 geavanceerde 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 vierwielangedreven 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.

**JIJ VERLEGT
DE GRENZEN,
WIJ MAKEN
HET MOGELIJK**

READY SET *Ford*™

EXPLORER[®] COLLECTION



 14,5-17,3 KWH (GECOMBINEERD) WLTP

Milieu-informatie: ford.be  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Info en voorwaarden op ford.be



Genesis GV90



Genesis is nog niet officieel verkrijgbaar in België, en de nieuwe GV90 maakt dat steeds pijnlijker. Het nieuwe elektrische Genesis vlaggenschip is ruim 5,2 meter lang en combineert een batterij van 123,5 kWh met maximaal 657 pk en 800 Nm. Genesis mikt op ongeveer 500 km rijbereik en laden van 10 naar 80 procent in 22 minuten.





Vooral de luxieuze Neolun valt op met zijn enorme deuropeningen zonder zichtbare B-stijl, draaibare stoelen en Executive Suite. Het design heeft vanuit bepaalde hoeken zelfs iets van Bentley en dat heeft wellicht te maken met de Belgische designer Luc Donckerwolke)? Nu nog een Belgische introductie. En graag snel !



Voorstelling

XPeng L03

Slim en betaalbaar





Het Chinese XPeng breidt zijn Europese en dus ook Belgische aanbod uit met de L03, een middelgrote en al dan niet deels elektrisch aangedreven SUV die met een pak slimme technologie en best wel scherpe prijzen een concurrent voor (onder meer) de Tesla Model Y lijkt te worden.

Voor 34.990 euro mag je straks met een XPeng L03 RWD Standard Range naar thuis, dat via de achterwielen aangedreven basismodel heeft een elektromotor van 245 pk en raakt met een volledig opgeladen batterij van 58,3 kWh tot 445 kilometer ver. De even krachtige Long Range heeft een accu van 71,2 kWh en is in ideale omstandigheden goed voor 520 kilometer, die variant kost in België een nog altijd heel concurrentiële 37.990 euro.

Eén of twee motoren

Het topmodel wordt de AWD met twee elektromotoren van samen 388 pk, de grootste van de twee batterijen bezorgt die variant een rijbereik van 440 kilometer. Met die L03 raas je desgewenst in slechts 4,5 seconden van 0 naar 100 km/u. Prijs: 40.990 voor de Performance en 45.990 euro voor de van nog een pak extra luxe voorziene Performance Ultra. De L03 heeft geen 800-voltarchitectuur, maar het 400-voltsysteem laat (voor het topmodel) snelladen tot een voor dit type auto ook wel vrij straffe 236 kW toe.

Ook met benzinemotor als range extender

XPeng voorziet daarnaast ook nog een PowerX Long Range, dat is een REEV of Range Extender Electric Vehicle. De aandrijving gebeurt altijd door een elektromotor, maar de auto heeft ook een benzinemotor die tijdens het rijden de 37,25 kWh grote batterij kan opladen. Je kan er tot 215 kilometer volledig elektrisch mee rijden, met bij de start een volle accu en dito benzinetank ben je goed voor 1.017 kilometer. Die hybride variant kost in ons land 38.490 euro.

Vizier op Tesla Model Y

Met die prijzen wordt de L03, door XPeng een SUV Coupé genoemd, quasi zeker het belangrijkste model in Europa tot nu toe. De inderdaad wat fastback-achtige auto met zijruiten zonder ramen is met een lengte van 4,65 meter een beetje kleiner dan de Tesla Model Y, maar daar wordt het overduidelijk wel een concurrent van. Met de achteraan scherp aflopende daklijn ziet hij er ook wel goed uit, de nood aan een optimale aerodynamica verhinderde de ontwerpers blijkbaar niet om er hem zelfs enigszins gespierd en als je wil sportief te doen uitzien. De luchtweerstandscoefficiënt van wat ze in China een Vital Flow-ontwerp doopten, bedraagt een lage 0,228. Leuk weetje: hoofddesigner JuanMa Lopez was vroeger aan de slag bij... Ferrari.

Veel bergruimte

Het interieur ziet er naar 'goede' Chinese gewoonte weer eerder sober uit, met naast een heel compact digitaal instrumentenbord een met 15,6 duim wel groot aanraakscherm voor de bediening van quasi alle functies. De bestuurder ziet de voor het rijden belangrijkste informatie ook op een groot head-up display. De koffer biedt plaats aan een wat minder indrukwekkende 367 liter bagage. Voorin is er een frunk met een inhoud van 44 (AWD) tot 89 liter en in het interieur zijn er ook nog... 37 opbergvakken. De auto mag ook tot 1,5 ton trekken.

Meer technologiebedrijf dan autobouwer

Waar ze bij de Chinezen echter vooral trots op lijken, is het gebruik van heel wat AI. XPeng is een terzake bijzonder bedreven fabrikant, het noemt zichzelf ook liever een technologiebedrijf dan een auto-







bouwer. Dat is trouwens ook een van de redenen dat Volkswagen er voor zijn Chinese modellen al heel nauw mee samenwerkt. De L03 is al uitgerust met de nieuwste generatie Next Generation Pilot, gebaseerd op het eigen Physical AI-model. XPeng wil die technologie vanaf 2027 stapsgewijs ook in Europa introduceren.

Enorme rekenkracht

In tegenstelling tot conventionele ADAS-systemen, die afzonderlijke rijhulpfuncties ondersteunen, is NGP ontwikkeld om complexe verkeerssituaties als het ware integraal te interpreteren en erop te anticiperen. Daarmee benadert de intelligente rijondersteuning nog wat meer de manier waarop mensen verkeerssituaties waarnemen en erop reageren. De AWD-topversie van de L03 beschikt daarvoor over drie zogeheten Turing AI-chips met een gezamenlijke rekenkracht tot – hou je vast – 2.250 TOPS of Tera Operations Per Second. Juist ja, een biljoen bewerkingen per seconde.

Slimme spraakassistent en Google Maps

Daarnaast krijgt de L03 ook de nieuwste versie van XOS 6 mee. Centraal daarin staat een AI-spraakassistent die natuurlijke(re) gesprekken voert, context begrijpt en meerdere talen ondersteunt. In plaats van uitsluitend opdrachten uit te voeren, interpreteert het systeem de intentie van de gebruiker en past het voertuigfuncties automatisch aan. Deze nieuwe mogelijkheden worden via toekomstige over-the-air-updates beschikbaar gesteld. XPeng is ook de eerste Chinese constructeur met geïntegreerde Google Maps Auto voor de navigatie. De eerste leveringen van de L03 kunnen nog dit jaar gebeuren. - AD

XPENG G9

Slechts 12 minuten laden. De nieuwe norm.



Tot 525 kW snellaadvermogen | Laad van 10-80% in 12 minuten

Voorstelling

Mercedes C 400 4Matic electric Nog altijd een C-Klasse?



Er zijn van die auto's waar de verwachtingen bij elke nieuwe generatie vanzelf hoog liggen. De Mercedes C-Klasse is daar zonder twijfel één van. Al tientallen jaren geldt hij als een vaste waarde in het premium D-segment, geliefd bij zowel particuliere kopers als bij professionals. En wanneer zo'n icoon dan volledig elektrisch gaat, rijzen er natuurlijk enkele vragen. We zoeken naar antwoorden achter het stuur van de nieuwe C.





De belangrijkste is misschien wel: blijft de C-Klasse ondanks zijn volledig nieuwe aandrijving – en zijn toch vrij ingrijpend aangepaste look – trouw aan zichzelf...? Maar ook: houdt hij stand tegenover de elektrische versie van zijn eeuwige rivaal, de BMW 3-Reeks? Want om te beginnen bestaat de C-Klasse (vooralsnog?) enkel als vierdeurs, terwijl de concurrentie uit München al heeft aangekondigd het i3-gamma te zullen uitbreiden met een Touring-variant.

GLC Berline

Het is trouwens een teken des tijds dat Mercedes, hoewel beide modellen op hetzelfde specifiek voor elektrische modellen ontwikkelde 800-voltplatform rusten, eerst de nieuwe generatie van de GLC (SUV) heeft gelanceerd en pas daarna die van de C-Klasse. Die laatste was ooit het bestverkochte model van het merk met de ster, maar die fakkel is gezien de populariteit van SUV's in alle segmenten overgenomen door de GLC. Als je dan bedenkt dat de C-Klasse ooit zo alomtegenwoordig was dat hij zelfs te krijgen was als coupé of als vierzitscabrio...

Geluidscomfort

In die vervlogen tijden werd de C-Klasse doorgaans wel gekenmerkt door een vrij klassieke look. De nieuwkomer brengt ook op dat vlak een lichte stijlbreuk, met zijn 'fastback'-achtige achterpartij. Afwachten in hoeverre de traditionele C-Klasse-koper er pap van zal lusten! In ieder geval zorgt dat koetswerkontwerp wel voor een uitstekende Cx van 0,22, wat niet alleen goed nieuws is voor het verbruik en dus het rijbereik, maar ook voor de stilte in het interieur.

Tijdens onze testrit konden we immers vaststellen dat er tijdens het rijden opvallend weinig stroomlijngeluiden de kop opsteken in het interieur. Jammer genoeg kunnen we niet hetzelfde zeggen van de rolgeluiden, of toch niet met de optionele AMG-velgen van 20 duim waarmee alle testauto's waren uitgerust. En dan vonden de testritten nog plaats in Finland, waar het asfalt doorgaans van een betere kwaliteit is dan in ons België...

Sportiefste ooit?

Naast die twintigduimwielen waren de testwagens niet geheel toevallig ook allemaal voorzien van het "Agility & Comfort pakket", dat luchtvering combineert met vierwielsturing. Mercedes noemt zijn nieuwe elektrische model "de sportiefste C-Klasse ooit met het comfort van een S-Klasse". We waren dan ook zeer benieuwd in hoeverre die bewering overeenkomt met de werkelijkheid. Behoorlijk, zo blijkt, althans met deze onderstelconfiguratie. De wielbasis van 2,96 meter (10 centimeter langer dan die van het brandstofmodel en even lang als die van de huidige E-Klasse!) zorgt voor een onverstoorbare stabiliteit in rechte lijn, terwijl de achterwielsturing merkbaar bijdraagt aan de levendigheid in bochten. En zoals steeds heeft zo'n systeem ook zo zijn voordelen bij het manoeuvreren. Vergeet immers niet dat deze elektrische C-Klasse met zijn 4,88 meter lengte dichter aanleunt bij een E-Klasse of een EQE dan bij zijn eigen brandstoftegenhanger.

S-Klasse comfort?

De Airmatic-ophanging maakt minstens evenveel indruk. Oneffen-



heden verdwijnen haast geruisloos onder de wielen, terwijl de auto tegelijk opvallend strak blijft wanneer het tempo omhooggaat. Mercedes spreekt zelf zoals gezegd over het comfort van een S-Klasse. Dat is misschien lichtjes overdreven, maar een vergelijking met een E-Klasse lijkt ons helemaal terecht.

Met dank ook aan de voorspellende werking van de luchtophanging, een van de vele functies die de C-Klasse overneemt van zijn grotere en duurdere broers. Via Google Maps en Car-to-X-gegevens weet de wagen letterlijk welke verkeersdrempels of andere obstakels hij nadert en past hij de demping vooraf aan. Het enige dat enigszins afbreuk doet aan dat algemene rijcomfort? De soms wat bruuske reacties wanneer je gebruikmaakt van de Actieve rijstrookwisselassistent die deel uitmaakt van het optionele "Rij-assistentiepakket".

Bijna 500 pk

Voorlopig is de elektrische C enkel beschikbaar als 400 4Matic. Die combineert twee elektromotoren tot een systeemvermogen van 489 pk en een stevig koppel van 800 Nm. Op papier sprint hij in 4 seconden naar 100 km/u. Indrukwekkend, ook in de praktijk, al is dat niet wat tijdens het rijden het meest opvalt. Veel belangrijker is de vanzelfsprekendheid waarmee de wagen snelheid opbouwt. Inhaalmanoeuvres verlopen moeiteloos en zonder drama.

Dat de C-Klasse net als de GLC uitgerust is met een tweetrapsautomaat op de achteras, om hem enerzijds vlotter van zijn plaats te

doen komen vanuit stilstand en anderzijds het verbruik bij hogere snelheden te drukken, is in de praktijk totaal niet merkbaar – er is trouwens geen enkele manier om als bestuurder het schakelen tussen de twee verhoudingen te beïnvloeden; alles wordt beslist door de elektronica. Wat je wel kunt kiezen als bestuurder, is de energierecuperatie. Die kan in vier standen worden ingesteld via spatels achter het stuur: sterk, normaal, geen of intelligent. De intelligente modus past de recuperatie automatisch aan op basis van navigatiegegevens en voorliggers. Handig voor wie optimaal energie wil recupereren bij het vertragen, maar wie liever heeft dat de vertraging te allen tijde even voorspelbaar is, zal er niet per se fan van zijn.

+ PLUS

- Weggedrag en rijcomfort
- Moderne verschijning
- Uitgebreide uitrusting en personaliserings
- Laadkenmerken en rijbereik
- en rijbereik (hoewel geen record)

- MIN

- Geen breakversie
- Best prijzig
- Toegang tot de koffer



Evenwichtig

Tijdens onze kennismakingsritten rond Helsinki hebben we wel weinig gelegenheid gehad om het beschikbare potentieel aan te spreken. De Finse wegen nodigen eerder uit tot ontspannen rijden en de snelheidslimieten zijn er streng. Kudo's voor Mercedes trouwens dat het de snelheidswaarschuwing niet te irritant maakte en dat het een makkelijk bereikbare shortcut voorziet om die desgewenst uit te schakelen. Maar hoe dan ook voelt de C 400 4Matic bijzonder uitgebalanceerd aan, met een stuurinrichting die voldoende nauwkeurigheid is en een degelijke feedback biedt.

Dat hij met de 2,5 ton flirt, weet hij goed te maskeren. Alles bij elkaar biedt deze berline een duidelijk plezieriger weggedrag dan zijn SUV-broer, de GLC. Maar zo'n hoogpotig model is natuurlijk wel praktischer, en al zeker in dit geval: het korte kofferdeksel van de C-Klasse heeft zo zijn gevolgen voor de toegang tot de laadruimte. Een breakversie zou dan ook het ideale compromis zijn. Hallo, Mercedes?

EV only

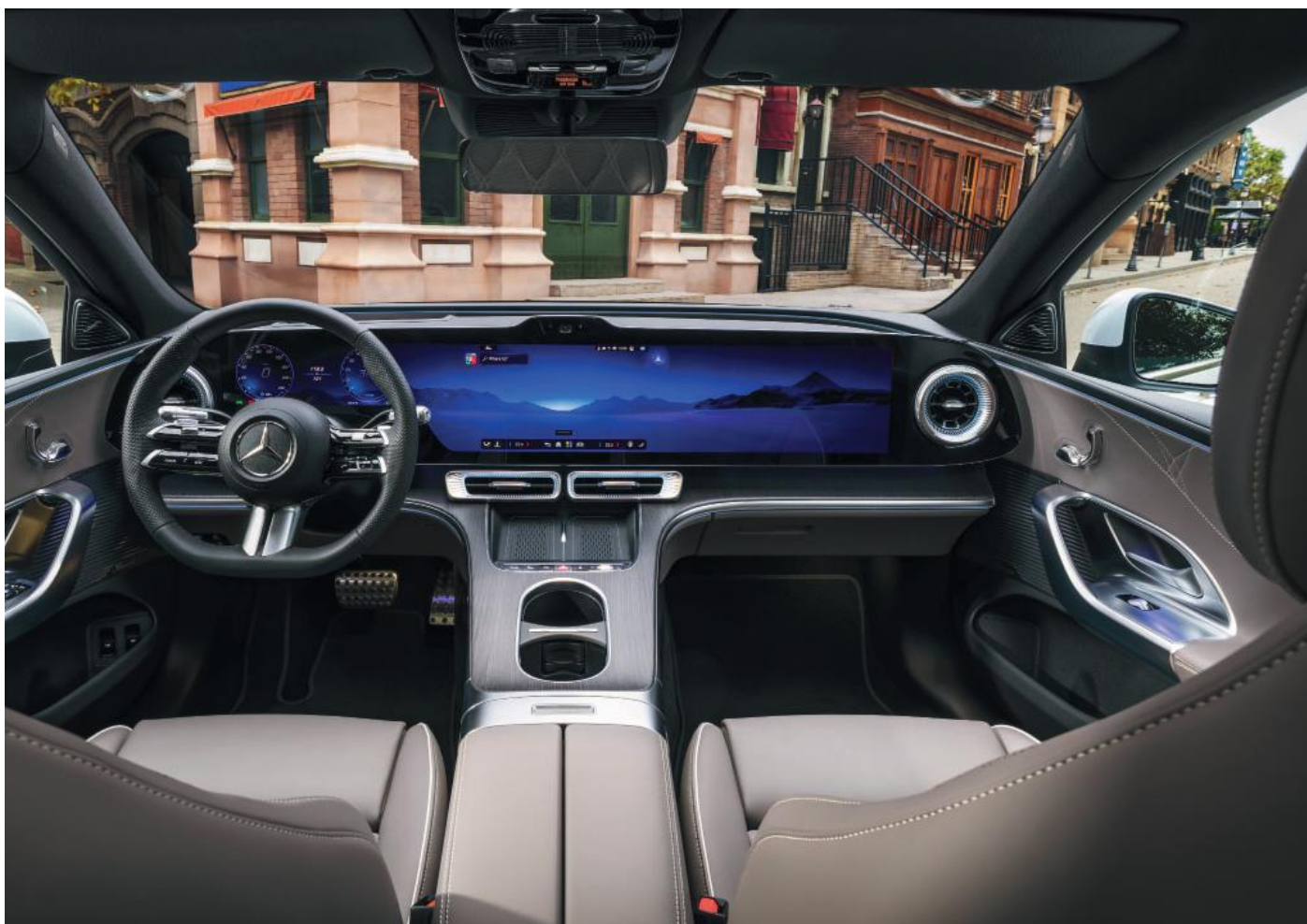
Uiteraard volgen later nog meer vermogensversies van deze elektrische C-Klasse, die vermoedelijk zullen overeenkomen met die uit het GLC-gamma. Al zeker dus een 421 pk sterke 300 4Matic en een 250, met één enkele elektromotor (uiteraard op de achterwielen), maar toch nog 354 pk. Reken echter niet op hybride- of brandstofversies van deze generatie, in tegenstelling tot bij de CLA.

Hoewel oorspronkelijk ook niet de bedoeling, was het voor dat model nog haalbaar om die versies toch te voorzien, gezien de dwarse motoropstelling. "In de C-Klasse en de GLC ligt de verbrandingsmotor traditioneel overlangs, wat het veel moeilijker maakt om die in te bouwen in een platform dat ontwikkeld is met het oog op een volledig elektrische aandrijving", zo vertelde de productverantwoordelijke van de nieuwe C-Klasse ons in Finland.

Hightech

Het dashboard werd in onze testauto's gedomineerd door het optionele MBUX Hyperscreen, een doorlopend scherm van bijna een meter dat zich uitstrekt over de volledige breedte van het dashboard. Het biedt bijzonder veel mogelijkheden qua bediening en personaliseerbaarheid en oogt spectaculairder dan het Superscreen, dat drie afzonderlijke schermen onder één glas omvat, waaronder eentje voor de voorste passagier. Beide zijn echter optioneel, en enkel te krijgen als je ook het 3.630 euro kostende Advanced plus pakket selecteert, waarvan ook het verlichte radiatorrooster en het verlichte Mercedes-logo deel uitmaken.

Belangrijker is misschien wat er achter die schermen gebeurt. Mercedes introduceert hier de nieuwste generatie MB.OS, die verschillende AI-platformen combineert, waaronder ChatGPT, Google Gemini en Microsoft Bing. Daardoor begrijpt de stemassistent context veel beter dan vroeger en voelt een gesprek dat begint met de woorden "Hey Mercedes", nu meer aan als een echte conversatie en minder aan als een reeks vooraf ingestudeerde commando's.



Best zuinig

De batterij van de C 400 4Matic electric heeft een bruikbare capaciteit van 94,5 kWh. Volgens de WLTP-cyclus bedraagt het maximale rijbereik 762 kilometer. Tijdens onze test, bij temperaturen rond twintig graden Celsius en over een gevarieerd traject, maar met een redelijk 'normale' rijstijl, noteerden we een gemiddeld verbruik van 16,6 kWh per 100 kilometer. Een mooie waarde voor een auto van dit formaat en vermogen, temeer omdat dat resultaat nog binnen de vork ligt die Mercedes opgeeft (14,1 tot 18,5 kWh/100 km, afhankelijk van het uitrustingsniveau).

Dankzij de 800-voltarchitectuur kan de elektrische C-Klasse aan geschikte snelladers tot 330 kW laden. In ideale omstandigheden volstaan zo tien minuten om ongeveer 325 kilometer rijbereik toe te voegen, terwijl een laadbeurt van 10 naar 80 procent ongeveer 22 minuten vergt.

Conclusie

Met deze elektrische C-Klasse zet Mercedes een overtuigende stap. Hij combineert op een intelligente manier prestaties, comfort, technologie en efficiëntie. Het voorlopige prijskaartje (in afwachting van minder krachtige versies) van ruim 67.000 euro (zonder opties uiteraard) maakt echter duidelijk dat dit geen auto voor Jan und Alleman is, en het (voorlopig?) ontbreken van een breakversie zal sommige kopers ongetwijfeld teleurstellen. - **KK**



DE ESSENTIE

De elektrische C-Klasse staat op het MB.EA-platform van Mercedes, waardoor je hem zou kunnen zien als het berlinebroertje van de GLC. In vergelijking met die laatste biedt hij door zijn lagere zwaartepunt een gunstigere verhouding comfort-rijplezier. De constructeur spreekt trouwens van de "sportiefste C-Klasse ooit met het comfort van een S-Klasse", al moet je daarvoor wel de juiste vakjes aanvinken bij de configuratie van het onderstel. De C 400 4Matic is voorlopig de enige beschikbare versie en pakt uit met 489 pk, een 94,5 kWh-batterij, een WLTP-rijbereik tot 762 kilometer en een laadvermogen tot 330 kW.



Volkswagen ID. Cross Met grote ambities

Volkswagen zet zijn elektrische offensief in de wat lagere segmenten van de markt verder. Na de ID. Polo is het nu ook helemaal klaar met de iets grotere en ook wat avontuurlijker ogende ID. Cross, die compacte SUV komt wel met zowat dezelfde technologie.

We kenden al de Cupra Raval, de Skoda Epiq en dus ook de Volkswagen ID. Polo, eigenlijk allemaal variaties op hetzelfde thema. Het betreft hem stuk voor stuk compacte elektrische auto's met al dan niet de allures van een SUV of op zijn minst cross-over. Dat laatste is dus ook het geval voor de ID. Cross, dat mag je zowat als het elektrische equivalent van de nog door benzinemotoren aangedreven T-Cross zien. Net zoals de ID. Polo dat dus is voor de – wel ja – klassieke Polo.

Iets groter dan de ID. Polo

Ook de ID. Cross staat op het nieuwe en MEB gedoopte platform voor compacte auto's met een elektrische aandrijving via de voorwielen. Van een variant met vierwielaandrijving is vooralsnog geen sprake, ook al lijken de looks van de auto en dus ook zijn voornaam dat misschien wel enigszins te suggereren. De ID. Cross is met een lengte van 4,15 meter zowat 15 centimeter groter dan

de ID. Polo, hij heeft evengoed een wat hoger koetswerk en ziet er dus ook wel wat avontuurlijker uit. Té gek of té wild wordt het bij Volkswagen natuurlijk zelden of nooit, voor enige frivoliteit zijn er eigenlijk alleen de knappe lichtblokken en meer nog de echt wel heel opvallende streepjes op de grote C-stijlen. Die zorgen ook voor een visuele link met de ID. Buzz en daarmee ook met de luchtgekoelde Transporters van weleer.

Keurig interieur met echte knoppen

Ondanks een zowat identieke wielbasis van 2,6 meter is de ID. Cross zoals gezegd iets groter dan de ID. Polo, het zorgt onder meer voor een laadvolume (met de achterbank rechtop) van een meer dan correcte 475 liter. Voorin is er nog een zogeheten frunk van 22 liter, dat moet net volstaan voor een laadkabel. Je zit SUV-gewijs wat hoger in de ID. Cross, maar de inrichting en aankleding van het interieur verschillen op misschien de vorm van



de ventilatiemonden na niet echt veel van die in de ID. Polo. Het dashboard ziet er best wel keurig uit, met op zowel het stuurwiel als de middenconsole gelukkig ook weer wat meer echte bedieningsknoppen in plaats van de 'aanraakgevoelige' schuivers waarmee Volkswagen ons in andere modellen al wel eens irriteerde. Het digitale instrumentenbord met desgewenst ook wijzers met echte retrolook meet 10,25 duim, het centrale (aanraak)scherf is met 12,9 duim ook wel behoorlijk groot.

Kleine of grote(re) batterij

Voor de dus voorwielaangedreven wielen is er keuze tussen elektromotoren van 116, 135 en 211 pk, een wel voor de ID. Polo voorziene GTI-variant met nog eens 15 extra en dus in totaal 226 paarden lijkt niet op de planning te staan. Er is ook keuze tussen een bescheiden LFP-batterij van 37 kWh en een voor de krachtigste motor sowieso standaard aangeboden NMC-exemplaar van 52 kWh. De eerste zorgt voor een niet echt indrukwekkend rijbereik van 316 kilometer, met de tweede behoort in ideale omstandigheden 436 kilometer tot de mogelijkheden. Met de ID. Polo is het altijd nog iets meer, maar die weegt dan ook wat minder en heeft een koetswerk met een beetje minder luchtweerstand. Dat het hier echt wel auto's voor de lagere segmenten van de elektrische markt betreft, maken ook de mogelijkheden inzake snelladen duidelijk: met de kleine batterij lukt

het met 90 kW, met de grotere met een ook nog niet echt spectaculaire 105 kW.

Starten onder de 28.000 euro

Nog een interessant cijfer: met de ID. CROZZ mag je (met de accu van 52 kWh) ook tot 1,2 ton trekken. Handig voor wie er klusjes wil mee doen of voor een vakantie misschien wat extra materiaal aan de trekhaak wil hangen. Voor beide 'activiteiten' kan de Vehicle-to-load-technologie zeker ook van pas komen, voor een vooral in de winter toch nuttige warmtepomp wordt wel nog een supplement gevraagd. Extra veiligheidsvoorzieningen zijn er ook, zo krijgt de ID. CROZZ (tegen meerprijs) onder meer een Connected Travel Assist mee die verkeerslichten herkent en de wagen automatisch tot stilstand kan brengen. De eerste leveringen zijn voor het najaar gepland, met voor de minst krachtige en ook minst luxueuze Trend een vanafprijs van net geen 28.000 euro. Voor extra comfort en pleziertjes als de stoelmassage en de Harman Kardon-audio met tien luidsprekers zal je natuurlijk wat meer geld van de rekening moeten halen. - AD

Voorstelling



Dacia Striker

SUV, break en hatchback, Dacia Striker wil van alles tegelijk zijn

Het ambitieuze Dacia breidt zijn aanbod in het C-segment uit de met de Striker, een auto die wordt verondersteld kenmerken van zowel een SUV, een break als een hatchback te verenigen. Juist ja, een echte cross-over dus. Met, zoals we dat van het merk gewoon zijn, weer een bijzonder scherpe prijs.

Bij Dacia schuwen ze de grote en vooral... Engelse woorden niet om ons en dus ook de potentiële klanten van de vele kwaliteiten van hun nieuwste model te overtuigen. De hoge zitpositie en de terreincapaciteiten (van de vierwielangedreven variant) worden Robuust & Outdoor genoemd, de veelzijdigheid en het gebruiksgemak zijn

Essentieel en Cool en de efficiëntie en dynamiek Eco-Smart. Daarbij wordt dan ook respectievelijk naar een SUV, een break en een hatchback 'verwezen', het nieuwe Dacia-model wil echt een beetje alles tegelijk zijn of zich toch op die manier positioneren.

Je doel raken

De Striker, waarvan de naam bowlinggewijs staat voor 'slaan' en 'je doel raken', is 4,62 meter lang. Hij heeft een met die van compacte SUV's vergelijkbare bodemvrijheid van 20 centimeter (19 centimeter voor de 4x2) en is toch maar 1,53 meter hoog. Maar de auto ziet er ook best wel knap en zelfs vrij elegant uit, met de (optionele) 19-duimsvelgen oogt hij zelfs een beetje sportief. Met de huidige



zoals een dus ontbrekende lichtstrook over de volledige breedte van de achterklep. Er zal keuze zijn uit zeven lakkleuren, waaronder een (vrij vertaald) Vorst-groen en dito Kosmisch-blauw.

Slimme kofferklep...

De voor een al eens wat 'ruiger' gebruik bestemde Extreme-afwerking komt met onder meer extra koetswerkbeschermers in gerecycleerd Starkle-materiaal, afwasbare zetelbekleding en rubberen vloermatten. Die variant heeft ook een snelheidsregeling bij afdalingen, voor wie zich met dan ook vierwielaandrijving aan echt terreinrijden wil wagen. Bij de Journey ligt er een grotere focus op comfort, met bijvoorbeeld verwarming voor het stuurwiel en de voorstoelen, een elektrische bediening voor die van de bestuurder en een evengoed elektrische achterklep. Die is Easy Trunk Opening gedoopt en opent automatisch als de gebruiker van de handenvrije contactkaart enkele seconden op minder dan een meter ervan blijft staan, met dan natuurlijk ook een waarschuwingssignaal.

...en slimme koffer

De klep geeft toegang tot een laadruimte van maximaal (en afhankelijk van de aandrijving) 600 liter, of natuurlijk nog een pak meer als de achterbank wordt neergeklapt. De koffer heeft een driedelige bodem die toelaat de laadruimte op diverse manieren in te delen. De delen zijn ook omkeerbaar, met tapijt aan de ene en een steviger en makkelijk schoon te maken materiaal aan de andere kant.

Dashboard met drie niveaus

Voorin zorgen het design, de gebruikte materialen en de voorziene functionaliteiten en technologieën voor zowel een zekere elegantie als het nodige gebruiksgemak. Voor het dashboard is er een uitgesproken horizontale opbouw met drie niveaus. Met het eerste

Duster en de iets grotere Bigster, auto's waarmee de Striker het platform en ook een deel van de mechaniek deelt, had Dacia al duidelijk gemaakt dat het ook design als een verkoopargument ziet. En die lijn wordt met de Striker nu dus duidelijk en met een zelfs nog wat fraaiere resultaat doorgetrokken.

Vloeiende lijnen en verticale elementen

Design directeur David Durand heeft het over een combinatie van vloeiende lijnen (zoals bij breaks en hatchbacks) en verticale elementen (zoals bij een SUV), wat voor een soort tweeledig karakter moet zorgen. Ons vallen vooral de strakke schouderlijn, de schuine voorruit, de langgerekte daklijn, de evengoed schuin aflopende achterruit, de toch weer opmerkelijk gevormde C-stijl en de T-vormige structuur van de ledverlichting op. Vooraan is die verwerkt in een glanzend zwart en breed radiatorrooster, achterin is ze geïntegreerd in een brede en evengoed zwarte strook. Alles is ontworpen met het oog op zo laag mogelijke materiaal- en productiekosten, zo hoort dat hij bij een Dacia. Maar je merkt het er niet meteen aan, tenzij je echt vruchteloos op zoek zou gaan naar opvallende extra's



wordt de nadruk op kwaliteitsvolle textieloppervlakken gelegd, het tweede bevat de meest gebruikte bedieningselementen mét nog echte knoppen en het derde de interface- en weergave-elementen. Het 10,1 duim grote aanraakscherm is al vanaf het basismodel standaard, naargelang het uitrustingsniveau wordt het gecombineerd met een Media Display of een Media Nav Live (en in het laatste geval een geconnecteerd navigatiesysteem) en een Arkamys 3D Sound System met zes luidsprekers. Het digitale instrumentenbord Light-Visio van 7 duim maakt gebruik van optische reflectietechnologie en een wat zwevend en daardoor ook luchtig aandoend beeld.

Veel bergvakken en andere handige voorzieningen

Er zijn behoorlijk wat handige bergvakken, een uitschuifbare lade en verwijderbare bekerhouders, langs de bestuurderskant is er in het dashboard ook een ijskrabber geïntegreerd. Heel discreet, je ziet het ding enkel als de deur open is. Er zijn negen bevestigingspunten voor de door Dacia als het ware uitgevonden YouClip-accessoires, waaronder ook een drinkbushouder, een tot speelmat voor de kinderen om te vormen plaid en een net om spullen in op te bergen en eventueel tussen de voorzetels te bevestigen. Er is ook achterin nog plaats voor volwassenen, dankzij een optioneel panoramadak met zogeheten laagdoorlatend glas (voor een betere thermische en

akoestische isolatie van het interieur) genieten die van voldoende licht.

My Safety

Naast natuurlijk alle door de Europese autoriteiten verplichte veiligheidsvoorzieningen is ook een snelheidsregelaar standaard, een optioneel pakket rijkhulpsystemen omvat onder meer een dodehoekwaarschuwing, een automatische noodremfunctie op kruispunten en bij het achteruitrijden, een waarschuwing voor veilig uitstappen en een multiviewcamera. Met de al van andere modellen bekende My Safety kunnen bepaalde systemen makkelijk worden gepersonaliseerd (lees: geneutraliseerd).

Geen verrassingen voor de aandrijving

De aandrijvingen, daar moeten we het ook nog over hebben. Geen verrassingen natuurlijk, we kennen ze al van andere modellen uit de catalogus. Zo is er om te beginnen een Mild Hybrid-G 140 met een 1,2 liter grote driecilinder die zowel geschikt is voor benzine als lpg, met die laatste brandstof is hij zowat 10 procent zuiniger. Dit is de enige Striker die je naast een automatische ook nog met een manuele versnellingsbak kan krijgen.



Ook met vierwielaandrijving

De Hybrid 155 combineert een 1.8 op benzine met twee elektromotoren, waarvan eentje van 49 pk. De geautomatiseerde versnellingsbak heeft vier verhoudingen voor de verbrandingsmotor en twee voor de elektrische aandrijving, dat is bekende en ook wel efficiënte Renault-technologie. Dankzij de batterij van 1,4 kWh kun je in de stad met deze variant tot 80 procent van de tijd elektrisch rijden. Voor vierwielaandrijving heb je de Hybrid 150 nodig, die heeft een 1.2 op benzine en achteraan een elektromotor van 31 pk met twee versnellingen. Bij lage snelheden kan er daarmee een hoog koppel naar de achterwielen worden gestuurd. Je kan de auto ook enkel via de voorwielen laten aandrijven, of met de elektromotor af en toe rijden zonder dat er benzine wordt verbruikt. Er zijn sowieso verschillende rijmodi: Auto (met automatisch overschakelen tussen 4x2 en 4x4), Eco, Snow, Mud/Sand en Off-Road. Het systeemvermogen bedraagt, zoals de typebenaming van de auto aangeeft, 150 pk.

Strategisch plan

Het strategische plan van Dacia omvat verschillende al vrij concrete beloftes, de versterking van de aanwezigheid in het C-segment met dus de Striker is er daar maar eentje van. Zo wil het merk tegen 2030 vier volledig elektrisch aangedreven modellen in de toon-

zalen hebben staan, daar zal onder meer een vervanger voor de huidige Spring bij zijn. Dat wordt een Dacia-variant van de jongste Renault Twingo, met natuurlijk een nog wat scherpere prijs. Voor het 'klassieker' gamma wordt ook een nieuwe Sandero beloofd, op heel wat markten is dat nog altijd het grootste succesmodel.

Nog even geduld

Over het commerciële potentieel van de na de zomer ook bij de Belgische dealers verwachte Striker spreken ze zich bij Dacia nog niet echt uit. Afwachten ook of het extra model de Bigster wat klanten zal kosten, of die – zoals gehoopt – toch eerder bij de concurrentie zal weghalen. Prijzen zijn er nog niet, alleen de belofte dat er voor het dan wel wat kalere Essential-basismodel net onder de 25.000 euro zal worden gestart en evengoed dat de gebruikskosten de laagste van het C-segment zullen zijn. Daarmee wordt de Striker, die trouwens in de Renault- en dus ook Dacia-fabriek in het Turkse Bursa wordt gebouwd, dan logischerwijze ook nog iets goedkoper dan de Bigster. - AD

Voorstelling

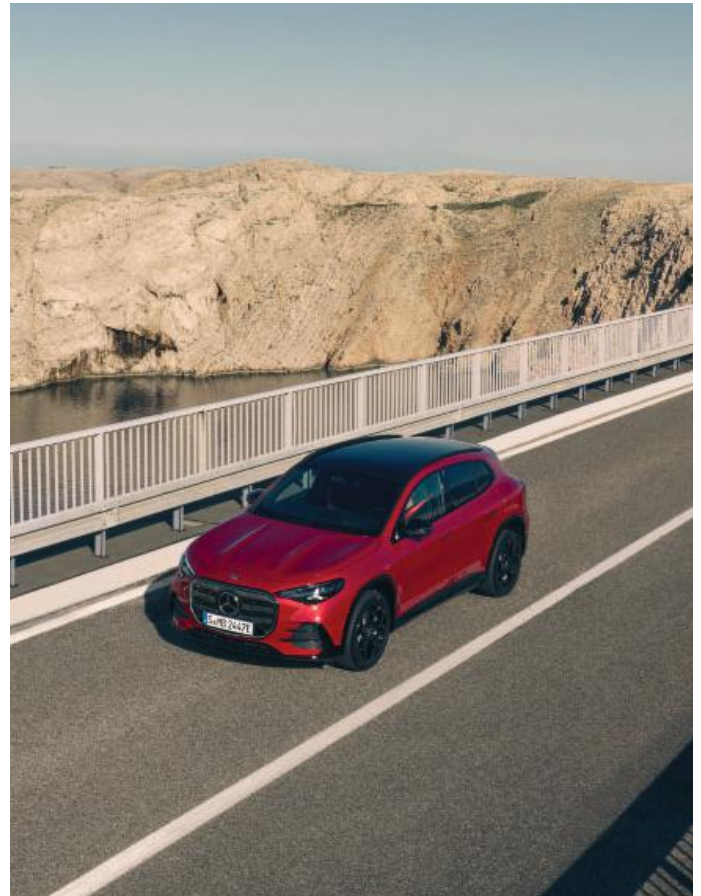


Mercedes GLA

Vervangt elektrische EQA, hybride varianten volgen

Net als grote concurrent BMW en met misschien zelfs een nog wat groter tempo is Mercedes zijn gamma aan het vernieuwen. De jongste aanwinst is de volgende generatie van de GLA, met naast vanaf begin 2027 ook hybride varianten al meteen de volledig elektrisch aangedreven opvolgers van de EQA.

De CLA (en Shooting Brake), de GLB, de GLC, de C-Klasse en nog een heel pak hoger in de markt ook de AMG GT 4-Door Coupé, knipper even met je ogen en je hebt misschien wel een lancering van een nieuwe Mercedes gemist. Tegelijk worden immers ook regelmatig modellen opgefrist waarvoor er nog geen echte opvolging nodig is. Aan rusten komen ze op de ontwerpafdeling van het Duitse merk dus nooit echt toe, logisch natuurlijk als je de ambitie hebt om in zowat het grootste aanbod van de hele automarkt te voorzien.



Nieuwe strategie

Af en toe verdwijnt er ook en doorgaans eerder discreet wel eens een model, zo is de catalogus met coupés en cabrio's de voorbije jaren wel wat dunner geworden. De GLA blijft natuurlijk wel een succesnummer voor het merk, zeker nu de zonet gepresenteerde opvolger meteen ook de plaats van de elektrische EQA mag of moet innemen. Die naam verdwijnt dan ook, je kan straks dus kiezen voor een GLA met een nog eerder klassieke en dan wel hybride aandrijving en volledig elektrische varianten. Juist ja, die strategie volgt Mercedes al sinds de lancering van de jongste CLA.

Eerder cross-over dan SUV?

Om de GLA nog even te situeren, hij past in het gamma netjes tussen de A en de GLB. De eerste is een vrij compacte hatchback, de tweede een vooral ruime en dus heel functionele SUV. De GLA blijft een wat hipper, sportiever ogend en ook wel goedkoper alternatief. Eerder een cross-over dan een SUV dus, als die uitleg het verhaal

nog wat duidelijker maakt. De nieuwe GLB verving recent ook de EQB, de nieuwe GLA doet dat dus ook met de EQA.

Geen verrassend design

Nu je dat allemaal weet, kunnen we dus ook het hele verhaal van die GLA vertellen. Bij Mercedes hebben ze het over een opvallende verschijning met een uitgesproken sportief karakter. Van een verrassend design is echter weer geen sprake, voor het merk uit Stuttgart blijft het echt wel de bedoeling dat je de auto's zelfs met bijna gesloten ogen nog herkent. Daar zorgt natuurlijk ook de ster en de al even iconische grille voor, geheel volgens de huidige modetendenzen komt die ook met verlichting en oogt ze heel hightech.

Extra zitruimte

Het in vergelijking met het uitgaande model enkele centimeters lagere silhouet en de sowieso heel vloeiende lijnen doen er de auto misschien ook wat compacter uitzien dan hij eigenlijk is, een lan-



gere wielbasis (plus 6,1 centimeter) moet ook voor nog wat extra zitruimte zorgen. De ook iets grotere spoorbreedte achteraan (plus 3,1 centimeter), de vrij gespierde schouders en desgewenst ook de velgen van 20 duim garanderen de nodige 'visuele' dynamiek, zoals gezegd wel zonder echt te verrassen.

Twee of drie schermen

Behalve extra been- en hoofdruimte op elke zitplaats is er in het interieur ook extra licht, met dank aan een groot panoramadak. Het is zelfs standaard, voor een Sky Control-exemplaar met aanpasbare transparantie (en zeven segmenten) en 's nachts desgewenst een hemel met 172 sterren worden wel extra centen gevraagd. Het zich over de volledige breedte van het dashboard uitstreckende en dan ook echt gigantische MBUX Superscreen telt twee of drie ogenschijnlijk naadloos met elkaar verbonden schermen. Het instrumentbord meet 10,25 duim en de exemplaren voor het infotainment (in het midden) en de voorste passagier 14 duim. Als je voor dat laatste niet bijbetaalt, komt daar een sierelement met een sterpatroon.

Complexe gesprekken

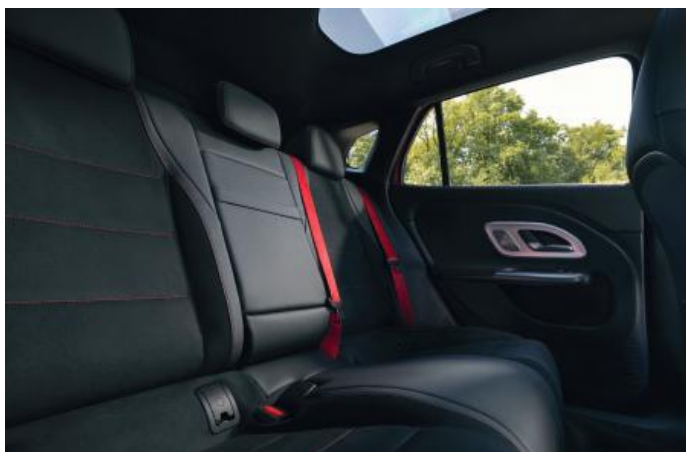
We kennen het allemaal al van andere recent gelanceerde modellen, echt heel elegant vinden we het nog altijd niet. Natuurlijk krijgt de auto de allernieuwste snufjes inzake connectiviteit en AI mee, denk dan aan onder meer een slimme MBUX Virtual Assistant die – zo leren we al – ook complexe gesprekken kan voeren en details onthouden. Met de Automotive AI Agent van Google Cloud kunnen er ook vragen over bestemmingen worden beantwoord, de navigatie gebeurt dan ook op basis van Google Maps.

Frukk van 107 liter

Mercedes voorziet verschillende uitrustingslijnen, het begint bij een ledervrije Style Line en eindigt met een extra sportief uitgedoste AMG Line Plus en een exclusief aandoende Night Edition. Die laatste omvat dan al meteen de AMG Line en het Night-pakket. Nog even over de echt functionele eigenschappen, de elektrische GLA heeft voorin een fruk met een bijzonder handige inhoud van 107 liter. In de koffer achterin is er tot maximaal 410 liter laadruimte, of 1.400 liter als je de achterbank neerklaapt.

Eerst elektrisch

Laat ons het hoofdstukje over de aandrijvingen nog maar eens met de elektrische varianten beginnen. Bij de officiële markt lancering in november zal er al keuze zijn uit een GLA 200 van 165 kW (225 pk), een 250+ met 200 kW (272 pk) en een nog een pak straffere 350 4Matic met twee motoren en 260 kW (354 pk). Het basismodel krijgt een LFP-batterij van netto 58 kWh mee, de andere hebben er eentje van het NMC-type met een bruikbare energie-inhoud van 85 kWh. Voor begin volgend jaar wordt ook al een soort tussenmodel met een NMC-accu van 71 kWh aangekondigd. Qua verbruik gaat het van 14,8 kWh/100 km voor de 200 tot 15,1 kWh/100 km voor de 350 4Matic. Voor de iets lichtere 250+ wordt een rijbereik tot 657 kilometer beloofd. Laden met wisselstroom kan met 11 of (in optie) 22 kW, snelladen dankzij 800-volttechnologie lukt tot 320 kW. Tien minuten moeten dan volstaan voor 270 extra kilometers. Met een optionele DC-omvormer kan de GLA ook gebruikmaken van 400-voltlaadstations.



Hybride varianten in 2027

Op de hybride varianten is het wachten tot begin 2027, er zal dan keuze zijn tussen twee vermogensvarianten en evengoed voor- of vierwielaandrijving. Het gaat niet om plug-inhybride technologie, de auto's krijgen wel een nieuwe 48-voltaccu met een capaciteit van 1,3 kWh. Die voedt een elektromotor die de 1,5 liter grote en drukgevoede viercilinder bijstaat, hij kan voor een boost van 22 kW (30 pk) zorgen. Een integratie in de nieuwe achttrapstransmissie met dubbele koppeling moet het allemaal uiterst compact en efficiënt maken. Wat dat laatste betreft, in de stad kan de auto een tijdje volledig elektrisch rijden. Boven de 100 km/u is elektrisch 'zeilen' met ontkoppelde aandrijving mogelijk, zolang je tenminste niet die volle 22 kW nodig denkt te hebben. De elektromotor kan naast boosten ook in alle versnellingen energie terugwinnen, tot 25 kW zelfs.



Wat moeten we nog weten?

Wat we in afwachting van een eerste dynamische kennismaking nog over de auto kunnen vertellen? Wel, dat de MB Drive Assist Plus hem op de snelweg en in bepaalde omstandigheden toelaat automatisch van rijstrook te veranderen. En dan hij inzake geautomatiseerd parkeren ook tal van verbeterde en zelfs nieuwe functies aanbiedt. De elektrische 350 4Matic mag tot 2 ton trekken. Bestellen kan al vanaf 30 juli, de GLA 200 start aan 49.005 euro. - AD

DE ESSENTIE

Mercedes heeft een nieuwe GLA, een vrij compacte en nog altijd sportief gelijnde SUV of eerder cross-over die ook de EQA vervangt. De auto komt immers eerst met elektrische aandrijvingen op de markt, er zal dan meteen keuze zijn uit drie vermogens en twee batterijen. De 350 4Matic met twee elektromotoren en dus vierwielaandrijving wordt het topmodel, de 250+ moet goed zijn voor een rijbereik tot 657 kilometer. Snelladen kan dankzij 800-volttechnologie tot 320 kW. Die iets grotere en vooral ruimere GLA komt er later ook met hybride aandrijvingen, evengoed met keuze tussen twee- en vierwielaandrijving.

Test

Alpine A390 GTS

Hoe plezant nog een
pak plezanter wordt





Met het stopzetten van de productie van de A110 wordt Renault-dochter Alpine een volledig elektrisch merk. De catalogus telt al een even sympathieke als plezierige A290 en een als sportieve gezinsauto nog wat hoger mikkende A390. We kenden hem al als GT, met de GTS wordt de lat nog wat hoger gelegd.



Neemt dit artikel een vreemde start als we een vergelijking maken tussen het 'nieuwe' Alpine-verhaal en dat van de Ford Mustang? Dan leggen we graag meteen even uit waar we naar toe willen. Met de Mustang Mach-E telt Ford een elektrische SUV of eerder cross-over in zijn catalogus met een extra voornaam die voor een rechtstreekse link met het echte sportieve geweld van het Amerikaanse merk zorgt. Het Franse en natuurlijk veel kleinere Alpine stond tot voor kort ook voor echte sportwagens met benzinemotor, maar gebruikt zijn evengoed best wel tot de verbeelding sprekende naam nu dus ook voor een elektrisch verhaal. Toch een te vergezochte link? Als je nog altijd aan het lezen bent, hebben we je aandacht er hoe dan ook wel al even mee vastgehouden.

+ PLUS

- Originele looks
- Zit- en laadruimte
- Topprestaties
- Echt rijplezier
- Gezinsambities

- MIN

- Geen 800-voltarchitectuur
- Rijbereik niet spectaculair
- Prijzig

Nog wat meer vermogen

Dat laatste verdient de zowat 4,62 meter lange fastback-achtige A390, de eerste Alpine met vier en met wat goede wil zelfs vijf volwaardige zitplaatsen en 532 tot 1.643 liter laadruimte, beslist ook wel. We brachten er hier recent al een uitgebreide test van en toonden ons toen toen vrij enthousiast over de – net als de Mustang Mach-E – middelgrote elektrische cross-over. Toen ging het over de GT van 412 pk, ondertussen is er ook een GTS met nog wat meer vermogen. In die topversie zorgen de drie elektromotoren, één voor- en twee achteraan, samen voor 470 pk en een zo mogelijk nog wat indrukwekkender koppel van 824 Nm. Het maakt een spurt van 0 naar 100 km/u in slechts 3,9 seconden en natuurlijk ook geweldige hernemingen mogelijk.

Aangepaste ophanging

Het knappe Alpine Active Torque Vectoring-systeem van de dus nog altijd via de vier wielen aangedreven A390 GTS werd met het oog op de nog wat hogere trekkracht nog eens opgewaardeerd. Het koppel wordt elke 20 milliseconden voor extra dynamiek en toch ook wel veiligheid onafhankelijk over de achterwielen verdeeld. Het platform van de Alpine heeft Renault's AmpR Medium-architectuur deels als basis, zij het wel met een flink aangepaste ophanging. De subframes van aluminium zijn een pak stijver en het niet afgeveerde gewicht is verlaagd, ook de schokdempers met hydraulische aanslagpunten en de meerarmige achteras zijn uniek voor de A390. Van een actieve demping is er echter geen sprake, voor het toch nog altijd heel kleine merk was een dergelijke (extra) investering allicht nog niet echt haalbaar.



Tot 551 kilometer rijbereik

Alpine zegt voor de GT3-versie een grondig aangepaste batterij met een hoogwaardig genoemde chemie in te zetten. Ze moet nog een maximaal ontladingsvermogen voor tractie en ook stabiele prestaties bij het afnemen van het laadniveau garanderen, ook al klinkt zo'n uitleg misschien altijd wel een beetje vaag. Een en ander werd hoe dan ook mogelijk gemaakt door een hogere energiedichtheid en een opgewaardeerd koelsysteem met een nog wat hoger water-debiet, het moet de GT3 met het oog op de extra mogelijkheden en dus ook wensen van zijn bestuurders vooral nog wat efficiënter maken. De accu heeft nog steeds een capaciteit van (netto) 89 kWh, die is WLTP-gewijs goed voor een rijbereik van 551 kilometer met de 20-duimsvelgen en 503 kilometer met de standaard voorziene Snowflake-exemplaren van 21 duim en dan ook nog wat sportiever Michelin Pilot Sport 4S-rubber.

Snelladen niet echt snel

Omwille van de 400-voltarchitectuur is snelladen maar tot een anno 2026 niet meer zo spectaculaire 190 kW mogelijk, op dat terrein doen verschillende Duitse en zeker ook Chinese concurrenten het ondertussen natuurlijk al beter. Goed, we onthouden vooral dat in ideale omstandigheden 27 minuten kunnen volstaan om de batterij van 15 weer op 80 procent van haar capaciteit te krijgen. Weet, om dit hoofdstukje af te sluiten, ook nog dat er voor de ingebouwde lader van 11 kW ook een (optioneel dus) alternatief van 22 kW is. Vehicle-to-Load is ook voorzien en – hoera – een vooral in de winter handige warmtepomp is standaard.

Schitterende looks

Over de even originele als hippe looks van de A390 hadden we het natuurlijk al uitgebreid in onze (eerste) test van de GT-variant. We wijzen hoe dan ook graag nog eens opnieuw naar de visuele links met de A110, het gaat dan onder meer om een stukje van de lichtsignatuur, wat naden en aanverwante lijnen op diverse plaatsen van het koetswerk en een achterraut waarvan de vorm aan een helmvizier moet doen denken. Knap zijn zeker ook de door de bergen geïnspireerde driehoekige motieven van de voorbumpers en de Cosmic Dust gedoopte verlichte driehoekjes van de verlichting. Het interieur met dus ook achterin behoorlijk wat been- en zelfs met de aflopende daklijn evengoed hoofdruimte is met knappe materialen prima afgewerkt, de vorm met een soort liggende L van de schermen voor de instrumenten en het infotainment doen wel wat aan enkele Renaults denken. Jammer misschien toch dat daar voor de Alpine geen andere keuze werd gemaakt.

Leuke knoppen

Het wat door de autosport geïnspireerde en dus boven en onder afgeplatte stuurwiel ziet er met twee grote ronde knoppen en een (rode) QV-hendel wel veelbelovend uit. Die letters staan voor overtake en gedurende 10 seconden wat extra pk's voor dus een snel inhaalmanoeuvre. Met de zwarte en verlichte drukknop selecteer je de rijmodus en met de blauwe draaiknop regel je het niveau van vertragingseenergierecuperatie tot desgewenst one-pedal driving. Wat trouwens wel een net iets minder handige oplossing is dan de peddels aan het stuurwiel in veel andere EV's, die laten je immers



toe iets sneller een ander niveau te kiezen. De rijrichting en ook de N- en P-functies kies je met evengoed ronde knoppen op de middenconsole, het ziet allemaal wel sportief uit.

Blijven studeren

Qua gebruiksvriendelijkheid scoort ook het infotainment (met Android Automotive OS en Google-integratie) wel goed, er zijn voor onder meer de airco ook nog wat fysieke knoppen. Voor het best wel grote prijsupplement (zie verder) in vergelijking met de iets braver GT krijgt de GTS onder meer een leuk Alpine Telemetrics Expert-systeem mee. Het visualiseert hoe de Alpine Active Torque Vectoring werkt en omvat Live Data-, Coaching- en Challenges-functies. De eerste bezorgt de bestuurder een hoop rijgegevens, zoals zijdelingse en overlangse G-krachten, acceleratie- en remgedrag, verbruik, batterijstatus en op het circuit zelfs rondetijden. De Coach geeft tips om de auto beter te (leren) begrijpen en vooruitgang te boeken inzake rijgedrag en zelfs het beheersen van drifts en de door videogames geïnspireerde Challenges omvatten een reeks uitdagingen die zowel op de wendbaarheid, het beheersen van de kracht als de uithouding betrekking hebben. In sommige gevallen alleen geschikt voor een afgesloten weg, dat spreekt voor zich.

Extra uitrusting

Uniek voor de GTS zijn ook de elektrisch verstelbare (met acht functies) en verwarmde Sabelt-sportstoelen met ook een massage-functie voorin, hun lederen bekleding in twee kleuren, de dakhemel

in zwart alcantara en de Premium XtremeSound Devialet-audio met 13 luidsprekers en een Space genoemde geluidservaring. Er zijn ook wat extra versieringen op het koetswerk en remklauwen met zes zuigers in Racing-rood of Alpine-blauw. Het Pack Driving omvat naast handenvrij parkeren ook een gecombineerde werking van de adaptieve snelheidsregelaar en de rijstrookassistentie.

Geen actieve ophanging

We zeiden het al, naar een actieve ophanging is het vruchteloos zoeken. Maar we hebben die ook niet gemist, er valt immers best wel wat plezier te beleven met de A390 en zeker met de GTS-variant. Het stuur- en remgevoel doen zelfs wat aan dat van de toch een heel pak lichtere A110 denken en het onderstel is meer dan capabel genoeg voor een heel pittige rijstijl. Ook al verwachten ze bij Alpine niet dat klanten ons voorbeeld vaak zullen volgen, mochten we met de auto ook wat rondjes rijden op het even bochtige als leuke testcircuit van Varaino nabij Milaan. Eerst in de Sport- en daarna in een nog wat tolerantere Track-modus met in het laatste geval echt het gedrag van een enkel achterwielaangedreven auto.

Speelse gezinsauto

Je vergeet heel snel dat de A390 GTS zelfs leeg al meer dan 2,1 ton weegt, met dank ook aan een bijzonder nauwkeurige vooras. Die geeft voldoende feedback en maakt het mogelijk de auto heel precies van bocht naar bocht te jagen. De efficiënte torque vectoring laat de achterkant als het ware meespelen, door het buitenste achterwiel extra koppel te geven zonder – en dat is een



leuke aanpak – het binnenste af te remmen. Rijplezier verzekerd in deze desgewenst echt wel speelse gezinsauto, zelfs zonder dat je er eerst een racecursus voor moet volgen. Op de openbare weg toont de Alpine zich tegelijk nog behoorlijk comfortabel, ook dit is echt weer een elektrische sportberline met twee persoonlijkheden. En dat bedoelen we dus zeker als een compliment.

Conclusie

Met de A390 had Alpine de ambitie het typische rijplezier van het nog altijd wat – op een positieve manier – eigenzinnige merk te behouden. Natuurlijk is de elektrische cross-over een heel ander type auto dan de A110 waar we de voorbije jaren regelmatig heel wat plezier mee konden beleven. Maar sportief is hij beslist wel, met zeker voor de GTS zelfs het soort pret dat je misschien eerder van pakweg een nog wat duurdere (elektrische) Porsche Macan zou verwachten. De Alpine is met zijn 78.000 euro (67.500 euro voor de GT) zeker ook geen koopje, afwachten toch of de merknaam ook buiten de eigen Franse landsgrenzen sterk genoeg is om veel potentiële klanten te overtuigen. Die zullen dan in elk geval wel een originele keuze maken, origineler toch dan pakweg de Audi Q4 E-Tron Sportback of de BMW iX2 die ze bij Alpine ook wel als concurrenten zien. Die laat de A390 met vooral de prestaties van de GTS in elk geval wel een eind achter zich. - AD



DE ESSENTIE

In de ons door Alpine beloofde Dream Garage staan onder-tussen al twee elektrische modellen, de op de Renault 5 gebaseerde A290 kreeg recent versterking van de grotere, ruimere en dan ook als heuse gezinsauto bedoelde A390. Die heeft drie elektromotoren en biedt keuze tussen een GT en een met 470 pk en 824 Nm echt wel heel performance GTS. Die topvariant is ook van wat extra uitrusting en dito gadgets voorzien, interessanter nog is de aangepaste en efficiëntere batterij. Het zit allemaal 'verpakt' in een bijzonder origineel koetswerk, eronder schuilen een sportief en vrij ruim interieur en een behoorlijk grote koffer.

Zeekr 9X is luxueuze plug-inhybride SUV met 897 pk en 900V-technologie





Met de nieuwe Zeekr 9X zet het Chinese premiummerk een belangrijke stap richting het Europese luxesegment. De grote SUV combineert een plug-inhybride aandrijflijn met 897 pk, een 900V-elektrisch systeem en ultrasnel laden. Binnenin ligt de nadruk op comfort, met een loungeachtige tweede zetelrij, een uitklapbaar bioscoopscherm, Naim-audio en hoogwaardige materialen. Opvallend is dat Zeekr niet kiest voor een volledig elektrische aandrijving, maar voor een plug-inhybride die inspeelt op de groeiende vraag naar maximale flexibiliteit zonder volledig afscheid te nemen van de verbrandingsmotor. We wachten nog op een pak definitieve cijfers, maar het is nu al duidelijk dat de 9X een model is om naar uit te kijken.

Test

Mercedes-AMG E 53 HYBRID 4MATIC Break Softer en meer **bruikbaar** dan ooit





Er was een tijd waarin het bij een Mercedes AMG vooral draaide om overdaad. Grote motoren, een soundtrack die de burens deed opkijken en prestaties die je maag op de proef stelden. Een E 63 AMG bijvoorbeeld, was nooit een subtiele auto. Hij was luid, bruto en compleet van het paadje. Net daarom hielden liefhebbers ervan. Benieuwd of de nieuwe dichtgeknepen E 53 AMG net zo indrukwekkend is.



De Mercedes-AMG E 53 HYBRID 4MATIC+ Break (het is een mond vol) komt uit een nieuwe wereld. Een wereld waarin uitstootnormen steeds strenger worden, elektrificatie niet langer een keuze maar een noodzaak is en zelfs de snelste gezinswagens een stekker krijgen. En dus is er vandaag slechts één AMG-versie beschikbaar voor de E-Klasse, en dat is deze E 53 met plug-inhybride aandrijving. Dat klinkt misschien als slecht nieuws voor petrolheads, maar na een week achter het stuur blijkt dat Mercedes-AMG een bijzonder knappe evenwichtsoefening heeft gemaakt. De E 53 is niet alleen absurd snel, hij is ook comfortabeler, bruikbaar en efficiënter dan eender welke AMG-break die hem voorging.

+ PLUS

- Elegante en toch sportieve verschijning
- Praktisch en functioneel voor alledag
- Volgende elektrische rijbereik
- Snel en efficiënt
- Adaptieve ophanging is comfortabel of sportief

- MIN

- Mocht wat meer hardcore zijn voor een AMG
- Rempedaal voelt beetje sponzig
- Heb je al een financiering geregeld?

Tegelijk blijft er één gedachte door je hoofd spoken wanneer je uitstapt. Dit is een fantastische auto, misschien zelfs een van de beste allrounders die vandaag te koop zijn, maar ergens had hij nog een tikje extremer mogen zijn. Alsof AMG bewust een klein beetje afstand heeft genomen van zijn wilde verleden. En da's begrijpelijk, want de E 63 was dermate hardcore dat het bij momenten ook vermoeiend werd. Dan blijkt de E 53 breder inzetbaar, terwijl hij toch nog altijd indruk maakt.

Een design dat spierballen toont

Samen met de ietwat braveren inborst, kiest deze E 53 AMG ervoor om ook het overdreven uiterlijk vertoon achterwege te laten en voor een meer beheerste aanpak te gaan. De basis van de huidige E-Klasse is sowieso bijzonder geslaagd en dat geldt wat ons betreft



nog meer voor de break-versie. Het ontwerp oogt strak, elegant en modern zonder te vervallen in een patserig geheel. AMG voegt aan deze E 53 precies genoeg power en agressie aan toe om het verschil te maken. Het rode E 53 typeplaatje achteraan en de Turbo-badge aan de zijkant zeggen al genoeg.

Ook de kenmerkende Panamericana-grille domineert de neus en geeft de wagen meteen meer présence. Grotere luchtinlaten, bredere wielkasten, specifieke velgen en vier uitlaatpijpen maken duidelijk dat dit geen gewone E-Klasse break is. Toch blijft het geheel opvallend stijlvol. Zelfs in donkere kleuren oogt de E 53 eerder als een luxe familiewagen dan als een circuitwapen voor de openbare weg. Dat subtiele karakter past eigenlijk perfect bij de filosofie van de auto. Deze Mercedes wil niet noodzakelijk de luidste jongen van de klas zijn. Hij wil vooral multi-inzetbaar en altijd snel zijn. Van opzij vallen vooral de fraaie proporties op. De lange motorkap, de vloeiende daklijn en de gespierde achterzijde zorgen ervoor dat de break verrassend dynamisch oogt. Bovendien blijft het een echte stationwagen, een carrosserievorm die vandaag meer dan ooit een elegant alternatief kan zijn voor de huidige SUV-dominantie. Een snelle premium break wordt dan plots heerlijk eigenzinnig en bijna exclusief.

Een interieur dat op een cockpit lijkt

Wie instapt, merkt meteen waar Mercedes tegenwoordig zijn prioriteiten legt. Het interieur van de E 53 is een indrukwekkende de-

monstratie van technologie, digitalisering en luxe. Het hyperscreen strekt zich uit over bijna de volledige breedte van het dashboard. Schermen zijn overal aanwezig, zonder dat het geheel goedkoop of gimmicky aanvoelt. Een zichtbaar nadeel van zoveel touchscreens is wel dat ze heel gevoelig zijn voor vette vingers. Hou het vezeldoekje en scherm-spray dus maar in de buurt.

De afwerkingskwaliteit bevindt zich op het niveau dat je van een auto in deze prijsklasse mag verwachten. Leder, aluminium en hoogwaardige kunststoffen wisselen elkaar af en creëren een sfeer die tegelijk sportief en luxueus aanvoelt. De optionele AMG-kuipjes vormen daarbij een van de hoogtepunten. Ze bieden uitstekende ondersteuning tijdens een stevig bochtenparcours, maar blijven ook na enkele uren achter het stuur comfortabel genoeg om zonder rugpijn uit te stappen.

Mercedes slaagt er beter dan veel concurrenten in om technologie toegankelijk te houden. Het MBUX-infotainmentsysteem behoort nog steeds tot de meest uitgebreide systemen op de markt en reageert snel en intuïtief. Toch is niet alles perfect. Zoals bij zoveel moderne Mercedes-modellen zijn fysieke knoppen steeds schaarser geworden. Het zoeken van sommige functies leidt de aandacht soms langer af dan eigenlijk wenselijk is tijdens het rijden. Het oogt futuristisch, maar af en toe verlang je terug naar een eenvoudige draaiknop die je blindelings kunt bedienen. En die haptische volumeregeling op het stuur, daar willen we ook liefst snel vanaf. In nieuwere modellen (zoals de GLC of de C-Klasse) zien we gelukkig wel terug draaiknoppen verschijnen.





De gezins-AMG

Het grote voordeel van een snelle break is dat je niet hoeft te kiezen tussen passie en verstand en de E 53 vormt daar misschien wel het perfecte voorbeeld van. Ondanks alle prestaties blijft dit in de eerste plaats een bijzonder praktische auto. Vooraan ontbreekt het aan niets. De zitpositie is uitstekend en dankzij de ruime verstelmogelijkheden vindt vrijwel iedereen moeiteloos een ideale rijhouding. Voor de gourmandische huisvaders wiens derrière een beetje begint te klemmen in de ietwat smallere optionele kuipjes zijn er natuurlijk ook de prima standaardstoelen die meer comfort bieden en vooral voldoende plaats bieden voor brede heupen. Achterin beschikken passagiers over meer dan voldoende hoofd- en beenruimte. Zelfs lange volwassenen kunnen comfortabel plaatsnemen zonder voortdurend met hun knieën tegen de voorstoelen te botsen.

De koffer blijft een van de belangrijkste redenen om voor de breakversie te kiezen. De aanwezigheid van de plug-inhybride batterij resulteert wel in een wat hogere koffervloer en dat kost weliswaar wat laadvolume ten opzichte van een conventionele E-Klasse Break. Maar in de praktijk blijft deze Mercedes bijzonder bruikbaar. Kinderwagens, koffers, werkmateriaal of sportuitrusting verdwijnen zonder moeite achter de elektrisch bedienbare achterklep waar een volume schuilt van 460 liter. Wie regelmatig lange afstanden aflegt met gezin of collega's zal nauwelijks compromissen moeten sluiten. Het is precies die combinatie van prestaties en functionaliteit die de E 53 zo aantrekkelijk maakt. Er zijn snellere auto's. Er zijn ruimere auto's. Maar er zijn er niet zo heel veel die beide eigenschappen zo overtuigend combineren.

Een AMG die zelfs comfortabel is

De grootste verrassing van deze Mercedes schuilt misschien wel in zijn comfortniveau dankzij zijn adaptieve ophanging. In Comfort-mo-

deus transformeert de E 53 zich tot een bijna serene reiswagen. De ophanging verwerkt oneffenheden met indrukwekkend gemak en op autosnelwegen voelt de auto aan alsof hij gemaakt is om honderden kilometers per dag te verslinden. Dat gevoel wordt versterkt door de uitstekende geluidsisolatie. Windgeruis blijft beperkt, rolgeluiden worden efficiënt weggefilterd en de zes-in-lijn draait bij constante snelheden vrijwel onhoorbaar op de achtergrond. Het resultaat is een rust die je niet spontaan associeert met een AMG-model.

Toch schuilt er achter die verfijning nog steeds een sportieve kern. Zodra je overschakelt naar de Sport of Sport+ modus, wordt de ophanging strakker, de besturing directer en reageert de aandrijflijn merkbaar alerter. En dat treedt de zescilinder ook iets meer op de voorgrond, al mocht het wat ons betreft gerust nog ietsje luider.

Een zescilinder aandrijflijn

Onder de motorkap ligt een van de interessantste aandrijflijnen die AMG momenteel aanbiedt. De combinatie van een 3,0-liter zes-in-lijn turbobenzine en een krachtige elektromotor levert standaard 585 pk en een koppel van 750 Nm op. Dat zijn cijfers die enkele jaren geleden exclusief waren voor supercars. Wat echter nog meer indruk maakt dan het vermogen zelf, is de manier waarop het wordt afgeleverd. Waar AMG vroeger vooral indruk maakte met brute spierkracht en een soundtrack die halve woonwijken wakker hield, kiest Mercedes vandaag voor een meer verfijnde aanpak. De elektromotor (163 pk sterk) vult de kleinste aarzeling van de verbrandingsmotor onmiddellijk op, waardoor de aandrijflijn haast onmiddellijk reageert op elke beweging van het gaspedaal.

Het gevolg is een auto die op elk moment sneller aanvoelt dan je verwacht, tenminste als je niet in de volledig elektrische modus aan het rijden bent. Bij inhaalmanoeuvres neemt het in dat geval wél een fractie van een seconde voordat de benzinemotor bijspringt,



maar in Sportmodus reageert de aandrijflijn super alert. Een korte druk op het gaspedaal volstaat dan om alles en iedereen achter je te laten. Met dank ook aan de uitmuntende negentrapsautomaat die perfect aansluit bij dat karakter. In het dagelijkse verkeer schakelt hij haast onmerkbaar, terwijl hij bij sportief gebruik snel en trefzeker reageert. Ook het 4MATIC+-systeem verdient lof. De hoeveelheid grip die deze break genereert grenst soms aan het absurde.

Snelheid in overvloed

De sprint naar 100 km/u neemt ongeveer vier seconden in beslag (4,1 om precies te zijn), en dat blijft een indrukwekkend cijfer voor een auto die tegelijk dienst doet als gezinswagen, zakenlimousine en vakantieervoerder. Nog indrukwekkender is de manier waarop de E 53 snelheid blijft opbouwen wanneer de snelheidsmeter al ver voorbij de wettelijke limieten staat. De combinatie van elektromotor en zescilinder zorgt voor een vrijwel eindeloze stroom versnelling. Het voelt alsof de Mercedes nooit echt buiten adem raakt.

Een klein puntje van kritiek hebben we wel over de remmen. De remkracht zelf staat buiten discussie. Deze Mercedes remt hard en efficiënt wanneer dat nodig is. Alleen voelt het pedaal minder natuurlijk aan dan je zou verwachten in een auto van dit niveau. Door de samenwerking tussen regeneratief remmen en conventionele remmen ontstaat soms een wat kunstmatige overgang. Het pedaal voelt licht sponzig aan en laat zich daardoor minder nauwkeurig doseren dan ideaal is. Dat is geen fundamenteel probleem, maar wel een opvallend minpunt in een auto die verder zo verfijnd en uitgebalanceerd aanvoelt.

De keerzijde van perfectie

En toch. Hoe indrukwekkend de E 53 ook rijdt, ergens blijft het gevoel hangen dat hij iets meer karakter had mogen tonen. Alles werkt zo efficiënt, zo gecontroleerd en zo foutloos dat een deel van de rauwe AMG-beleving verloren gaat. Dat merk je vooral wanneer je hem vergelijkt met iconische AMG's uit het verleden. Een E 63 AMG had iets lichtjes intimiderends. Je voelde voortdurend dat er een beest onder controle gehouden moest worden. De E 53 voelt daarentegen alsof hij elk scenario al vooraf heeft doorgerekend.

Hij is sneller, slimmer en technologisch geavanceerder, maar ook iets minder emotioneel. Dat betekent niet dat de auto saai is. Verre van zelfs. Alleen zou een AMG-logo op de kofferklep nog iets meer drama mogen rechtvaardigen. Een iets luidere soundtrack, een iets scherpere afstelling of een iets speelser karakter zouden wonderen doen.

Ook elektrisch verrassend sterk

Zoals de naam HYBRID al verradt, draait het verhaal niet uitsluitend rond prestaties. De batterij van 28,6 kWh behoort tot de grootste die momenteel in een plug-inhybride personenwagen wordt aangeboden. Daardoor kan de E 53 volgens de WLTP-cyclus meer dan 100 kilometer elektrisch rijden. In de praktijk reken je eerder op een waarde die tussen de 75 en de 85 kilometer ligt. Dat maakt een wezenlijk verschil in het dagelijkse gebruik. Voor veel bestuurders betekent het dat woon-werkverkeer volledig emissievrij kan verlopen. Bovendien ondersteunt de Mercedes ook DC-snelladen (tot 60 kW), iets wat nog steeds uitzonderlijk is bij plug-inhybrides. Wie consequent oplaadt, kan daardoor verrassend lage verbruikscijfers realiseren. Wie dat niet doet, sleept vooral extra gewicht mee. Zoals bij elke plug-inhybride bepaalt de gebruiker uiteindelijk of de technologie haar potentieel waarmaakt. Ons gemiddeld testverbruik lag door het veelvuldig laden erg laag, maar wie de laadkabel in de koffer laat mag toch rekening houden met een benzineverbruik dat ergens tussen de 8,5 en 11 liter zal schommelen.

Prijs en verdict

Op de Belgische markt start de Mercedes-AMG E 53 HYBRID 4MATIC+ Break aan ongeveer 120.000 euro. Dat is een stevig bedrag, maar tegelijk krijg je een auto die verschillende rollen beter combineert dan bijna elke concurrent. Hij biedt de prestaties van een sportwagen, het comfort van een luxelimousine, de praktische bruikbaarheid van een gezinsbreak en een elektrische actieradius die voor veel bestuurders volstaat voor dagelijks gebruik. De E 53 AMG Break is daarom misschien niet de meest extreme AMG ooit gebouwd, maar wel een van de meest complete. En misschien is dat vandaag precies wat een AMG moet zijn. - **WM**

Mercedes-Benz

FOR LIFE LOVERS AND CAR LOVERS.

De nieuwe elektrische GLB.



Tot
630 KM*
rijbereik
(WLTP)

| **TREKHAAK**
optioneel

| **7 ZITPLAATSEN**
optioneel



15,5 - 16,5 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

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

Audi lanceert met Q9 zijn grootste model ooit, komt eerst met V6 diesel

Zowat anderhalve maand na de nieuwe of grondig vernieuwde Q7 onthult Audi ook zijn Q9. Met een lengte van maar liefst 5,31 meter wordt het de grootste Audi ooit. De luxueuze SUV biedt plaats aan zes of zeven personen en mikt rechtstreeks op concurrenten als de BMW X7 en Mercedes-Benz GLS. Opvallend: het verhaal begint met een V6 op... diesel.

Een echte concurrent voor de BMW X7 en Mercedes GLS had Audi tot nu toe niet. Met de Q9 zet het merk uit Ingolstadt meteen een stap verder, want hij is zelfs nog groter en ruimer dan zijn voornaamste rivalen. Zoals bij dit soort SUV's ligt de focus vooral op markten buiten Europa, met China, de Verenigde Staten en het Midden-Oosten als belangrijkste afzetgebieden. Dat verklaart ook waarom Audi voor het eerst het cijfer 9 gebruikt voor een productiemodel.

Enorme wielbasis voor veel binnenruimte

De Q9 is 5,31 meter lang, 2,21 meter breed en 1,81 meter hoog. De wielbasis van liefst 3,14 meter moet vooral zorgen voor een uitzonderlijk ruime cabine. Het design sluit aan bij de recente Audi-stijl, met een imposante rechtopstaande grille en een strak vormgegeven koetswerk. Een opvallend detail is de achterste nummerplaat, die in de bumper is verwerkt.

Ook de verlichting springt in het oog. De Q9 krijgt voor het eerst gebogen oledlichtblokken die de vorm van de carrosserie volgen. Ze bestaan uit zes panelen met samen 512 afzonderlijke segmenten en kunnen onder meer symbolen op het wegdek projecteren. Wie een sportievere uitstraling wil, kan kiezen voor de S line-uitvoering met velgen tot 23 duim.

Zes of zeven zitplaatsen

Het interieur is standaard uitgerust met zeven zitplaatsen verdeeld over drie rijen. Ook de derde zitrij biedt volgens Audi voldoende hoofd- en beenruimte. De achterste zetels kunnen elektrisch worden neergeklapt om extra laadruimte te creëren. Wie meer luxe wenst, kan kiezen voor een configuratie met zes zitplaatsen,

waarbij de tweede zitrij bestaat uit twee afzonderlijke elektrisch verstelbare captain seats.

Opvallend zijn ook de elektrisch bediende deuren. Die kunnen worden geopend vanuit de wagen, met de sleutel of via de myAudi-app. Een softclosefunctie sluit de deuren automatisch en een obstakel-detectie voorkomt dat ze tegen een hindernis botsen.

Bekend dashboard, groot panoramadak

Het dashboard volgt het bekende Audi-recept met een digitaal instrumentenpaneel van 12,3 duim, een centraal infotainment-scherm van 14,5 duim en een extra scherm van 12,3 duim voor de voorste passagier. Android Automotive vormt de basis van het infotainmentsysteem. Standaard is ook een panoramisch dak van ruim anderhalve vierkante meter aanwezig. Tegen meerprijs kan dat worden uitgerust met instelbare transparantie en uitgebreide sfeerverlichting.

Opmerkelijk is dat Audi de Q9 lanceert met twee varianten van een 3,0 liter V6-dieselmotor. Er is keuze uit een versie met 245 pk en 500 Nm of een krachtigere uitvoering met 299 pk en 630 Nm. Beide krijgen een 48-voltmildhybridesysteem dat tijdelijk extra vermogen en koppel kan leveren. Vierwielaandrijving en een achtrupsautomaat zijn standaard.

Daar blijft het niet bij. Audi bevestigt dat later ook een plug-inhybride benzineversie volgt. Daarnaast staat een sportieve SQ9 met een krachtige V8 op de planning. Een volledig elektrische Q9 lijkt voorlopig niet aan de orde.

Vanaf 110.900 euro

Standaard beschikt de Audi Q9 over adaptieve luchtvering, waarmee de rijkhoogte tot 9 centimeter kan worden aangepast. Optioneel is vierwielsturing beschikbaar, wat de wendbaarheid van de grote SUV moet verbeteren. De productie vindt plaats in Slowakije, ook voor de exemplaren die naar de Verenigde Staten gaan. - ADBestellen kan vanaf eind juli. In België begint de Audi Q9 bij 110.900 euro voor de versie met de 245 pk sterke V6 TDI. Daarmee krijgt Audi eindelijk een volwaardige uitdager voor de BMW X7 en Mercedes-Benz GLS. - AD





Mazda MX-5

De onbetwiste nummer 1 inzake rijplezier

Vandaag de dag draait het in autoland grotendeels om spectaculaire prestaties, verbluffende technologie of praktisch vernuft. De Mazda MX-5 kiest echter voor een andere aanpak. Geen overdosis pk's of bemoeizuchtige snufjes maar wel compacte afmetingen, wapperende haren en een heerlijk betrokken rijgedrag. Zelfs na al die jaren een vaste waarde voor wie op zoek is naar (zowaar betaalbaar) rijplezier.

Jammer, maar helaas; door de jaren heen is het segment van de compacte sportwagens volledig uitgestorven. Gelukkig blijft Mazda volop geloven in hun (zeg gerust iconische) MX-5 die intussen toch al mooi 35 jaar meedraait. Goed voor 1,25 miljoen verkochte Miata's

waarvan ongeveer 30% richting Europa kwam. Dat maakt de kans reëel dat je reeds het eenvoudige lijnenspel kon aanschouwen met z'n uitgebalanceerde proporties, gespierde wielkasten en die langgerekte motorkap. Of hoe sportwagens ook best gracieus (in de plaats van schreeuwerig) kunnen zijn, zeker met de beeldschone Soul Red Crystal lakkleur.

In 2015 lanceerde Mazda de vierde generatie MX-5 (ND), doorheen de volgende jaren volgen kleine updates om de compacte speelvoegel interessant te houden. Dit op vlak van uitstootnormen, aangescherpte looks en personalisatiemogelijkheden. Een gloednieuwe MX-5 generatie (NE) moet ergens in 2028 het daglicht zien!



Jinba Ittai, oftewel de innige band tussen ruiter en paard

Ook binnenin de MX-5 hanteert Mazda de less is more filosofie. Verwacht dus geen gigantische schermen of overvloedige luxe, maar wel een ergonomische cockpit waar alles draait om de bestuurder. Je zit laag bij de grond, de versnellingspook valt perfect in de hand en alle bedieningselementen laten zich blindelings bedienen. Anno 2026 een bijzondere combinatie die snel uitnodigt om te gaan rijden, zowel rustig cruisend als aan een vlotter tempo.

Moderne technologie in een retro jasje

Enkel het linker gedeelte van de oldschool tellerpartij is digitaal (4,6" TFT) en omvat de meest essentiële rij-informatie, centraal prijkt het kleurrijk Mazda Connect infotainmentsysteem (8,8"). Zo profiteer je van hedendaagse functionaliteit zoals DAB, realtime navigatie en draadloze Apple CarPlay / Android Auto, al werkt het touchscreen enkel bij stilstand. Safety first aldus de Japanners... Begrijpelijk, maar niet echt handig onderweg. Gelukkig werkt de

iDrive-achtige bedieningsknop best vlot en logisch. Het materiaalgebruik is correct en omvat diverse soorten kunststof, vermoedelijk kan het dus nog weleens 35 jaar mee. Via de optielijst kan je het interieur ook upgraden met heel wat alcantara, contrasterende stiknaden en Recaro sportzetels. De afwerking staat naar goede gewoonte op punt.

Om optimaal te kunnen genieten van je favoriete beats monteert Bose zowaar luidsprekers in de hoofdsteunen. Ook noteren we de aanwezigheid van moderne ondersteuning zoals keyless entry/go, airco, zetelverwarming, verwarmde buitenspiegels, een licht/re-gensensor, automatische grootlichten, actieve rijstrookassistentie, verkeersbordenherkenning en dodehoekdetectie. De klassieke handrem en 25 cm lange antenne ogen dan weer zéér 1998.

Het perfecte zen moment van de dag

De Mazda MX-5 is een roadster en dus kan je volop genieten van de nodige vitamine D en wapperende haren. Het is het perfecte – rustgevende – antwoord op een stressvolle (werk)dag. Tenzij



je frequent meer dan 130 km/u per uur rijdt want dan worden de windgeluiden vrij storend. De stoffen dakconstructie opent (en sluit) letterlijk in een handomdraai, de (vlotte/lichte) manuele handeling zit zo in de vingers waardoor je het zelfs al rijdend kan doen. Afhankelijk van de uitvoering is de soft top in het zwart, grijs of beige uitgevoerd. Daarnaast heeft Mazda ook een MX-5 RF (een soort van targa) in de aanbieding met een inklapbare hardtop. Die voegt wel 50 kg extra toe.

De Mazda MX-5 is niet perfect

Zowel met een open als gesloten dak past er 130 liter bagage in de koffer van de Mazda MX-5. Dat wordt inderdaad lastig voor de jaarlijkse rit naar het containerpark of die Zweedse meubelgigant, voor dagdagelijks gebruik is het zeker doenbaar. Mits enige inzet/toewijding mag zelfs een zomerse roadtrip geen probleem vormen, zeker omdat je achter de zetels wel nog wat spullen wegstijgt. Al moeten daar wel nog de boorddocumenten, aangezien er van een klassiek handschoenenkastje geen sprake is, noch van opbergvakken in de deuren. En ook voor je telefoon moet je nog ergens plek voorzien want die kan nergens terecht. De laatste generatie MX-5 (codenaam ND) werd trouwens iets

korter (10 cm) dan zijn voorganger en dat merken grote(re) inzittenden vrij snel. Zeker wanneer die moeten plaatsnemen op de passagiersstoel waar de bekerhouder nog (been)ruimte opeist.

Nog slechts "keuze" uit één krachtbron die best zuinig kan zijn

Vroeger kon je nog kiezen, maar wegens té uitdagende homologatievoorwaarden heeft Mazda de tweeliter in 2024 geschrapt. Elke nieuwe MX-5 is daarom vandaag voorzien van de 1.5-liter SKYACTIV G benzinemotor. Sinds de MY27 update is die 136 pk / 155 Nm (139 g/km CO₂) sterk, voorheen was dat nog 132 pk. De nul-naar-honderd sprint is voorbij in 8,3 seconden en de topsnelheid bedraagt 204 km/u.

Na een kleine 400 kilometer behaalden we een praktijkverbruik van slechts 6 liter wat minder is (!) dan het WLTP verbruik. Met een volle benzinetank (45 liter) is een actieradius van 750 kilometer zo haalbaar.

De Mazda MX-5 maakt indruk met z'n rijgedrag

De blitse looks en het heerlijk cabrio gevoel zijn altijd mooi meegenomen maar de Mazda MX-5 schittert pas écht zodra de eerste bochten zich aandienen. Het lage gewicht (1.084 kg), de perfecte gewichtsverdeling en achterwielaandrijving vormen samen met een uitgebalanceerd chassis een smakelijk geheel. Met de directe besturing en strakke handbak als finishing touch. De dynamische meerwaardezoeker kan een MX-5 eenvoudigweg nog wat aanscherpen met talrijke (aftermarket) upgrades inzake remmen, banden, dempers, filters en stabilisatorstangen.

Elke rit tovert deze Mazda een (hemelsbrede) glimlach op je gezicht dankzij de nodige (mechanische) betrokkenheid. Een vorm van enthousiasme dat we anno 2026 (te) vaak moeten missen in de



hedendaagse EV's met véél meer vermogen en scherpere prestatiecijfers. Wegens het ontbreken van enige drukvoeding (turbo's) moet je sowieso frequent schakelen om de schwing erin te houden, wat opnieuw de rijbeleving versterkt. Of hoe vroeger misschien alles dan toch beter was?

Aantrekkelijke prijzen

Een koopje is de MX-5 al even niet meer, maar de prijzen blijven zeker interessant. Het actuele Mazda MX-5 aanbod omvat de Prime-Line en Exclusive-Line uitvoeringen met daarnaast de karaktervolle Kazari, Homura en Yakudo varianten. De Belgische vanafprijzen schommelen tussen 32.590 euro en 38.890 euro met nadien nog een beetje ruimte voor enige personalisatie. Een MX-5 RF kost minstens 35.090 euro.

Afgezien van de beperkte use case blijft de MX-5 relatief gezien zéér aantrekkelijk geprijsd. Zeker als je weet dat alle andere speelvogels (Alpine A110, Audi TT, Toyota GR86, Porsche 718 Cayman, Subaru BRZ, BMW Z4, Toyota Supra ...) intussen verdwenen zijn. Mits een pak meer budget (x3!) is er wel nog een Lotus Emira en BMW M2.

Conclusie

Zelfs met de nodige jaren op de teller bewijst de Mazda MX-5 dat less effectief more is. Terwijl auto's steeds groter, zwaarder en complexer worden, blijft deze Japanse roadster onherroepelijk trouw aan zijn oorspronkelijke insteek: een laag gewicht, achterwielaandrijving, een atmosferische motor en een manuele versnellingsbak. Dat levert niet de snelste prestatiecijfers op, maar wel een (meeslepende) rijervaring die vandaag zeldzamer is dan ooit. En waardoor je hem meteen z'n praktische beperkingen vergeeft.

- BNNY

+ PLUS

- Enorme brok rijplezier
- Looks
- Zuinig
- Value for money
- Gaat nooit vervelen

- MIN

- Praktische beperkingen
- Stilaan nicheproduct
- We dromen stilaan van een nieuwe MX-5

DE ESSENTIE

Terwijl we stilaan het einde van deze generatie (ND) naderen blijft de Mazda MX-5 gewoonweg begeistere. Onder meer met het compacte formaat, handig cabriodak en blitse looks maar vooral met z'n betrokken rijgedrag. Dankjewel atmosferische benzine motor, heerlijk vlotte handgeschakelde versnellingsbak en ideale gewichtsverdeling. Zelfs flegmevolle ritten op de Brusselse Ring kunnen plezant aanvoelen, met wat meer ruimte (en bochten) wordt het echt een feest in deze Japanse roadster. Zowaar aan snelheden waarbij je rijbewijs niet in gevaar komt! Qua praktische bruikbaarheid zijn er de nodige beperkingen maar die wegen niet op tegen het begeerlijke totaalpakket. Om nog maar te zwijgen van het best aantrekkelijke prijskaartje.



Honda Civic

Het verhaal van een uniek DNA

De Honda Civic is een van die zeldzame auto's die al meer dan een halve eeuw meegaat zonder ooit echt zijn identiteit te verliezen. Sinds zijn debuut in 1972 groeide hij uit tot een van Honda's belangrijkste modellen, met wereldwijd miljoenen verkochte exemplaren en een schare trouwe fans. Uit onze test van de huidige elfde generatie (zie volgende blz) weten we bovendien dat de formule nog altijd werkt. Met dank aan het Civic-DNA. Maar wat is dat precies? Of anders gezegd, wat maakt een Civic nu eigenlijk een échte Civic?

Die vraag legden we voor aan twee mensen die het model beter kennen dan wie ook. Hideaki Uchino is al 35 jaar actief bij Honda en waakt vandaag als Creative Director over alle modellen met verbrandingsmotor. Yuki Ishii werkt sinds 2008 bij het merk, tekende eerder de CR-V en was projectleider voor de huidige Civic. Hun gesprek gaat verrassend weinig over pk's of technische snufjes, maar des te meer over emoties, dagelijkse ritten en zelfs fietstochten langs het strand van Los Angeles.

Een Civic moet vooral jong blijven

Vraag de twee ontwerpers wat de essentie van de Civic is, en ze antwoorden bijna onmiddellijk hetzelfde: jeugdigheid. Niet in de betekenis van een auto voor twintigers, maar wel een auto die energie uitstraalt en mensen zin geeft om onderweg te zijn.

Volgens Uchino is de Civic nog altijd het model dat Honda het best samenvat. Sportief zonder extreem te worden, praktisch zonder saai te zijn en toegankelijk voor een breed publiek. De auto moet mensen dagelijks vergezellen en hun leven net iets aangenamer maken. Ishii sluit zich daarbij aan. Voor hem combineert de Civic alles waar Honda voor staat: rijplezier, gebruiksgemak en een verrassend sportief karakter in een compacte verpakking.

Dat verklaart meteen waarom de Civic er in elke generatie anders uitziet. Waar sommige iconische modellen vasthouden aan een herkenbare stijl, kiest Honda telkens opnieuw voor een frisse start. Volgens de ontwerpers hoort dat net bij het DNA van de Civic: telkens opnieuw de beste auto bouwen voor zijn tijd, zonder vast te zitten aan nostalgie.

De inspiratie kwam... tijdens een fietstocht

Een van de opvallendste vaststellingen gaat niet over een design-studio, maar over een fietstocht langs de kust van Los Angeles. Terwijl de ontwikkeling van de huidige Civic volop bezig was, zochten Uchino en Ishii naar een woord dat hun ontwerpvisie kon samenvatten. Dat werd "exhilarating" – vrij vertaald: verfrissend, opwekkend of simpelweg een auto waar je vrolijk van wordt.

Tijdens die fietstocht langs de oceaan viel hen op hoe aangenaam het voelt om zonder storende elementen naar de horizon te kijken. Dat gevoel van vrijheid wilden ze letterlijk vertalen naar de Civic. Het resultaat zie je vandaag terug in de lage raamlijn, de grote glasoppervlakken en het uitzonderlijk goede zicht rondom. Het klinkt misschien als een detail, maar volgens Honda begint rijplezier al lang voordat je het gaspedaal indrukt.



De perfecte ochtendrit

Nog opvallender is dat Honda tijdens de ontwikkeling een heel specifiek moment van de dag voor ogen had: de ochtendrit naar het werk. In Noord-Amerika (een heel belangrijke markt voor de Civic, hij won er zelfs de Auto Van Het Jaar Award) brengen veel mensen dagelijks lange tijd door in de file. Voor Honda was dat geen reden om de Civic comfortabeler te maken, maar wel om ervoor te zorgen dat bestuurders ondanks die files ontspannen aan hun dag beginnen. De cockpit moest rust uitstralen, de materialen kwalitatief aanvoelen en het uitzicht naar buiten zo open mogelijk zijn. De ontwerpers wilden dat je 's morgens instapt en meteen een goed gevoel krijgt, nog voor de motor draait.

Dat verklaart ook waarom het interieur van de huidige Civic zo horizontaal is opgebouwd. Alles is erop gericht om de bestuurder een natuurlijk overzicht te geven en een gevoel van verbondenheid met de auto te creëren. Volgens Ishii moet een Civic je hoofd leegmaken, zodat je fris aan je werkdag begint. Een verrassend menselijke benadering voor een auto die meestal geprezen wordt om zijn techniek.

Een knipoog naar de Honda's van de jaren tachtig

Hoewel de elfde generatie bijzonder modern oogt, zit er meer

geschiedenis in verwerkt dan je op het eerste gezicht zou denken. Tijdens de eerste ontwerp sessies haalden de designers regelmatig Honda's uit de jaren tachtig boven. Vooral de derde generatie – beter bekend als de Wonder Civic – en de vierde generatie vormden een inspiratiebron. Die auto's vielen destijds op door hun slanke koetswerk, grote glaspartijen en lage zitpositie.

Met moderne veiligheidseisen, dikkere portieren en hybridecomponenten is zo'n ontwerp vandaag veel moeilijker te realiseren. Toch probeerde Honda hetzelfde gevoel opnieuw op te roepen. Door de gordellijn te verlagen en de glaspartij door te trekken richting de achterwielen oogt de huidige Civic opvallend slank en lichtvoetig, ondanks zijn grotere afmetingen.

“Thin, Light and Wise”

Een uitspraak die meermaals terugkomt in het gesprek is “Thin, Light and Wise”. Dat is volgens Uchino geen marketingterm, maar een ontwerpfilosofie die Honda al tientallen jaren hanteert. Dat zit zo: auto's worden almaar zwaarder door strengere veiligheidsnormen, grotere batterijen en steeds uitgebreidere uitrusting. Toch probeert Honda elk nieuw model zo efficiënt mogelijk te ontwerpen. Minder gewicht betekent immers niet alleen een lager verbruik, maar ook een betere wegligging, scherpere stuurreacties en meer rijplezier.



Dat verklaart ook waarom Honda elektrificatie niet als doel op zich ziet. Volgens de ontwerpers moet een hybride of elektrische Civic in de eerste plaats een leuke auto blijven. Dat hij tegelijk zuiniger en milieuvriendelijker wordt, is mooi meegenomen, maar mag nooit de belangrijkste reden zijn om hem te kopen.

Gaat de Civic elektrisch?

Het gesprek eindigt met een blik op de toekomst. Uiteraard willen de ontwerpers nog niets verklappen over de volgende generatie, maar één belofte willen ze wel maken: zelfs als de Civic volledig elektrisch wordt, mag hij zijn karakter nooit verliezen. Verrassing, rijplezier en een gevoel van verbondenheid met de bestuurder blijven volgens Honda belangrijker dan de gekozen aandrijflijn. Zeker nu SUV's overal de bovenhand nemen, willen Uchino en Ishii de Civic verder uitbouwen als een alternatief voor wie nog echt graag rijdt.

Of zoals Ishii het samenvat: de volgende Civic moet opnieuw een auto worden waarbij je spontaan "wow" zegt zodra je hem ziet. Een uitspraak die misschien ambitieus klinkt, maar wel perfect samenvat waarom de Civic al meer dan vijftig jaar een vaste waarde is. Hij verandert voortdurend, maar blijft tegelijk verrassend trouw aan zichzelf. - WM



Test

Honda Civic eHEV Full Hybrid Onbekend is onbemind (en dat is jammer)



Waarom zien we de Honda Civic niet vaker terug in het straatbeeld? We kropen achter het (fijne) stuur en zochten het uit.





Al meer dan vijftig jaar behoort de Honda Civic tot de vaste waarden in het C-segment. Sinds 1972 rolden er wereldwijd 30+ miljoen exemplaren van de band waarmee hij uitgroeide tot één van Honda's belangrijkste succesmodellen. Waar de Volkswagen Golf jarenlang de Europese maatstaf was, bouwde de Civic een reputatie op als het Japanse alternatief: betrouwbaar, technisch vooruitstrevend en stevast voorzien van het nodige rijplezier. De inmiddels elfde generatie zet die traditie graag verder en doet dat met een hybride aandrijflijn en een opvallend volwassen karakter.

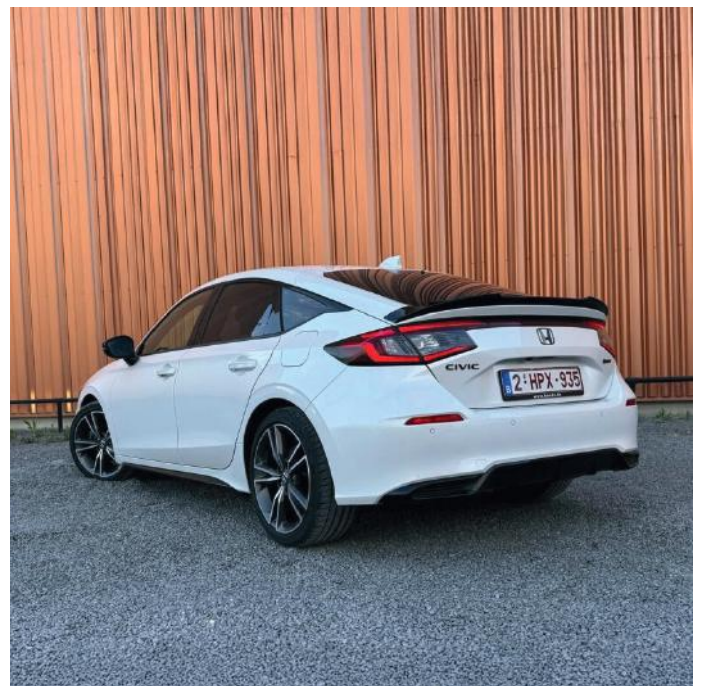
Karaktervolle verschijning

Sinds jaar en dag was de Honda Civic vooral een hatchback in Europa, bij de recentste generatiewissel is de compacte vijfdeurs koetservorm vreemd genoeg afwezig. Onze Civic is nu een fastback geworden, zeg maar een modieuze hatchback-met-aflopende daklijn. Een praktische Civic Tourer stationwagon behoort al even niet meer tot de mogelijkheden, daarvoor heeft Honda nu een HR-V en CR-V SUV in de aanbieding. Met de technisch gerelateerde Prelude kan je zowaar wél voor een sportieve driedeurs coupé gaan.

Zijn uitgesproken maar elegante vormgeving zorgt alvast voor enige présence. De lange motorkap met prominente neus, smalle LED koplampen, strakke karakterlijnen en brede heupen geven de Civic zo een dynamische uitstraling zonder overdreven sportief te worden. Het is eens iets anders dan al die futuristische EV's en generieke SUV's...

Internationale superster

Wie binnenin de nieuwe Civic plaatsneemt merkt snel dat functionaliteit hier centraal staat. Ondanks de nodige verfijning, het degelijke materiaalgebruik en de hoogwaardige afwerking blijft het interieur eerder ingetogen dan uitgesproken. Dat is ergens ook logisch, want de Civic wordt verkocht in 170 landen en dus primeert ergonomie en gebruiksgemak boven frivole blingbling. De contrasterende stiknaden en de brede – subtiel geaccentueerde – ventilatieopening zorgen gelukkig voor enige sfeer. Bovendien houdt Honda vast aan fysieke bedieningsknoppen voor de belangrijkste functies die je daardoor blindelings kan bedienen. Kijk, dat zien we graag !



+ PLUS

- Karaktervolle (en unieke) verschijning
- Efficiënte e:HEV-aandrijflijn
- Hedendaagse rijhulp, veiligheid en connectiviteit
- Comfortabel én toch verrassend dynamisch
- Sterke prijs-uitrustingsverhouding

- MIN

- Onbekend is onbemand
- Koffervloer niet volledig vlak
- Mist de emotionele scherpte van een Civic Type R

Ruimer dan zijn looks doen vermoeden

Met zijn lengte van 4,55 meter is de huidige Civic flink gegroeid, zo valt hij ietwat groter uit dan een klassieke C-segment hatchback. Het interieur biedt voldoende bewegingsvrijheid, ook achterin waar zowel de been- als hoofdruimte prima zijn. De riante kofferklep opent en sluit handmatig, eronder past 410 liter bagage. Onder de (niet volledig vlakke) koffervloer past er nog eens 5 liter. Klap je de achterbank volledig neer (60:40), dan groeit het laadvolume tot maximaal 1.220 liter. Hulde trouwens voor die vernuftige uitschuifbare hoedenplank omdat die in opgerolde toestand geen onnodige ruimte inneemt.

Slim en gebruiksvriendelijk

Inzake technologie opteert Honda eveneens voor een doordachte aanpak met beproefde techniek. Zo laat het digitale instrumentenpaneel (10,2") zich eenvoudig personaliseren en toont het alle relevante rij-informatie zonder poespas. Het kleurrijke Honda Connect infotainmentsysteem van 9 inch is dan weer veelzijdiger dan zijn vrij simplistische vormgeving doet vermoeden. Dankzij

Apple CarPlay (draadloos) en Android Auto ondersteuning val je vermoedelijk toch gewoon terug op je smartphone (à la audio, navigatie en telefoonboek). Het optionele Bose audiosysteem met twaalf luidsprekers zorgt voor een knappe sound terwijl de geconnecteerde My Honda+ diensten extra gebruiksgemak creëren, ook wanneer je niet achter het stuur zit.

De Honda Civic is beter dan ooit

Op basis van klantenfeedback kreeg de nieuwe Civic eind 2025 al een bescheiden facelift mee, door Honda zelf omschreven als een MMC (Mild Model Change). Uiterlijk herken je die aan de opgesplitste honingraatgrille met zwartglanzende afwerking, het verdwijnen van de mistlampen en een subtiele spoilerlip vooraan. Het interieur werd licht opgewaardeerd met fijnere materialen, chroomaccenten rond de ventilatieopeningen en een zwarte dakhemel. Daarnaast breidt Honda de uitrusting uit met een verwarmd stuurwiel, sfeerverlichting en een draadloze smartphonelader, terwijl extra rekenkracht ervoor zorgt dat zowel het infotainment als de rijhulpsystemen sneller reageren. Tot slot maken nieuwe 18" lichtmeta-



len velgen hun intrede en vervangt de Seabed Blue koetswerkkleur het vroegere Premium Crystal Blue.

Specificaties Honda Civic e:HEV

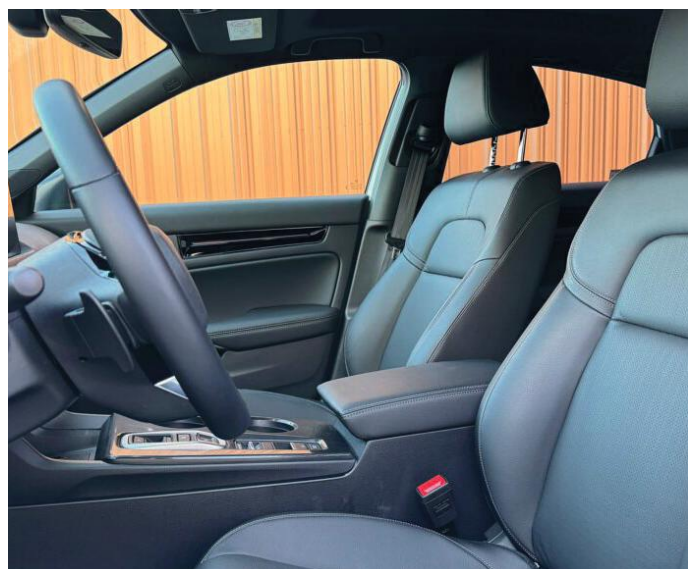
De Honda Civic modelnaam roept bij autoliefhebbers wereldwijd snel herinneringen op aan de legendarische en hoogtoerige VTEC motoren. De huidige emissienormen vereisen echter een ander verhaal waardoor de elfde generatie Civic hier uitsluitend leverbaar is als e:HEV Full Hybrid. Daarbij werken een 2.0-liter viercilinder benzinemotor en twee elektromotoren naadloos samen, goed voor een systeemvermogen van 184 pk/315 Nm. Honda belooft een gemiddeld verbruik van 4,7 l/100 km en dat blijkt in de praktijk effectief haalbaar. Met een volle benzinetank (40 liter) ligt een actieradius van ruim 750 kilometer dan ook binnen handbereik.

Met de introductie van de Civic Type R Ultimate Edition kondigde Honda het afscheid aan van deze iconische hot hatch voor de Europese markt. Een spijtige beslissing, want op vlak van prestaties, betrokkenheid en rijndynamiek behoorde de 329 pk sterke Type R (met VTEC turbomotor en handbak) zonder twijfel tot de absolute referenties in zijn klasse.

Knap staaltje hybride techniek

De zuinige eHEV Full Hybrid aandrijflijn is heerlijk eigenzinnig. In tegenstelling tot de meeste hybride systemen is het voornamelijk de elektromotor die de voorwielen aandrijft. De benodigde energie haalt die uit een compacte lithium-ionbatterij (1,05 kWh) terwijl de benzinemotor veelal als generator fungeert om deze op peil te houden. Bij stevig accelereren slaan beide motoren de handen in elkaar al kan de benzinemotor tijdens constante snelheden (bijvoorbeeld op de snelweg) ook rechtstreeks de voorwielen aandrijven voor een optimale efficiëntie.

Zelf hoeft je daar gelukkig niet over na te denken. Het intelligente Multi-Mode Drive-systeem (i-MMD) schakelt – afhankelijk van de rijomstandigheden – automatisch tussen EV Drive, Hybrid Drive en Engine Drive. Via het infotainmentsysteem volg je desgewenst de energiestromen in realtime, terwijl je met de schakelflippers achter het stuur de mate van energierecuperatie (4 niveau's) aanpast. De technische werking van de eCVT transmissie willen je besparen maar weet dat 'ie opvallend direct en soepel aanvoelt. Iets wat we niet direct van een klassieke CVT kunnen zeggen.



De Honda Civic stuurt best prettig

Onderweg weet de Honda Civic e:HEV moeiteloos te overtuigen. De lage zitpositie, directe besturing en duidelijke feedback schenken vertrouwen, terwijl het onderstel een knappe balans biedt tussen comfort en sportiviteit. De hybride aandrijflijn reageert alert en levert vlotte prestaties, wat de prestatiecijfers (0-100 km/u in 7,9 seconden en maximaal 180 km/u) ook bevestigen. Niet dat het allemaal supersnel gaat, maar deze Civic is in ieder geval meer dan voldoende levendig.

Via de Normal, Sport, Econ en Individual rijmodi kan je het karakter van de Civic eenvoudig aanpassen. Zelf verkozen we de verrassend natuurlijk aanvoelende Econ rijmodus, in Sport voelt de Civic merkbaar gretiger aan. Echt sensationeel wordt het zoals gezegd nooit en de kunstmatige motorklank die dan door de luidsprekers weerklinkt mocht wat ons betreft gerust achterwege blijven. Wie écht op zoek is naar maximale betrokkenheid en puur rijplezier blijft dan ook aangewezen op een (tweedehands) Civic Type R.

Sterke uitrusting, stevige garantie

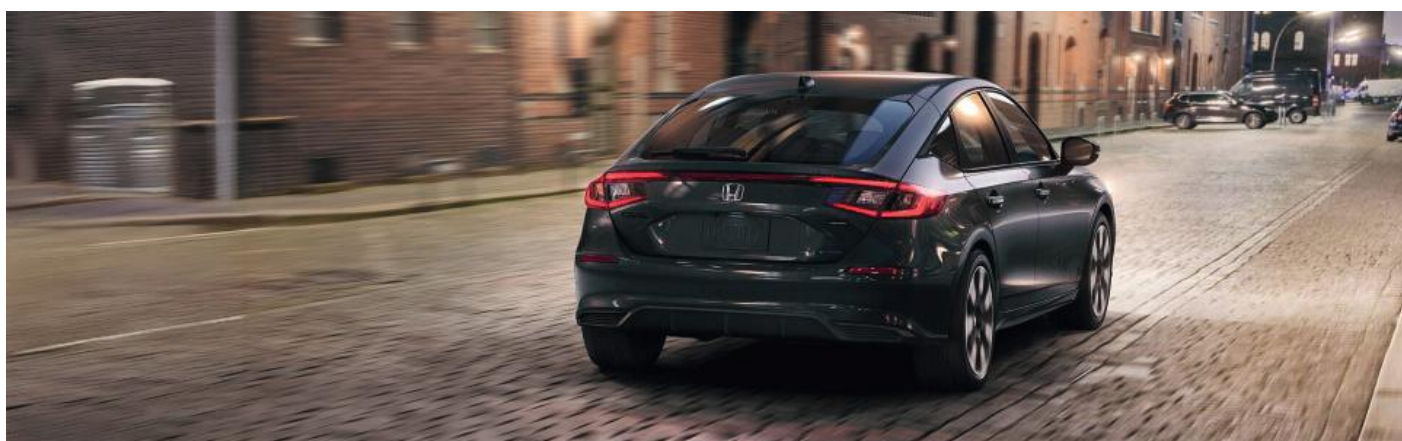
Het huidige Civic (MY27) gamma is heerlijk overzichtelijk opge-

bouwd met dus 1 motor en 3 uitvoeringen: Elegance (vanaf 36.290 euro), Sport (vanaf 37.390 euro) en Advance (vanaf 40.795 euro). Welke versie het ook wordt, Honda voorziet telkens een complete basisuitrusting. Personaliseren kan uiteraard nog met een leuk kleurtje, lichtmetalen velgen of het Sports Pack terwijl ook praktische extra's zoals sfeerverlichting en een trekhaak beschikbaar zijn. De meerprijs blijft daarbij relatief beperkt, zeker wanneer je van enige commerciële stimulans (lees: korting) geniet. Bovendien schenkt Honda extra gemoedsrust met een garantie van maar liefst acht jaar.

Wel behoort de Civic niet langer tot de goedkoopste keuze in zijn segment, maar de combinatie van uitrusting, efficiëntie en garantie maken de gehanteerde prijzen verdedigbaar. En veiligheid behoort direct tot de basisuitrusting. Zo geniet je onder de Honda Sensing noemer steeds van noodremhulp, rijstrookassistentie en adaptieve cruise control (inclusief filemodus). Daarnaast staan er nog 11 airbags klaar om eventueel onheil zoveel mogelijk te voorkomen.

Makkelijk te waarderen

Na tien (succesvolle) generaties zou je verwachten dat Honda met de nieuwe Civic vooral op veilig zou spelen. Het tegendeel blijkt ech-



DE ESSENTIE

Ligt het aan het (eigenzinnige) imago, het (beperkte) dealernetwerk of het (bescheiden) marketingbudget? Het blijft verwonderlijk waarom Honda's niet vaker opduiken in het Belgische straatbeeld. Dat geldt zeker voor de nieuwe Civic die nochtans alle troeven in huis heeft en in zijn huidige hybridevorm beslist meer aandacht verdient. Bij de overtuigende argumenten denken we aan het karaktervolle fastback design, de efficiënte e:HEV Full Hybrid aandrijflijn, de oerdegelijke afwerking en de sterke prijs-uitrustingsverhouding. Om nog maar te zwijgen van de betrokken zitpositie, de directe besturing en het verrassende rijgedrag dat gegarandeerd tot het nodige (rij)plezier zal leiden. Misschien ligt de grootste uitdaging van de nieuwe Honda Civic dus niet bij zijn kwaliteiten, maar wel bij ervoor zorgen dat meer mensen die ontdekken.

ter waar. Met de eigenzinnige vormgeving, een betrokken rijgedrag en de keuze voor uitsluitend een e:HEV Full Hybrid aandrijflijn vaart de Civic resoluut een eigen koers. Die hybride aandrijflijn overtuigt bovendien met een geslaagde mix van zuinigheid, verfijning en de alertheid wanneer het tempo de hoogte ingaat. Het is moeilijk om deze Civic niet te waarderen.

Vreemd dus, dat we hem niet vaker in het straatbeeld zien. Honda positioneert de Civic niet als de goedkoopste keuze in zijn segment, maar een correct prijskaartje, uitgebreide standaarduitrusting en stevige garantie maken het totaalplaatje nochtans wel compleet. Toch blijkt dat nog altijd onvoldoende om de Honda Civic hier écht te laten doorbreken. Misschien brengt deze subtiële update daar eindelijk verandering in? Aan het product zelf zal het alvast niet liggen. - **BNNY**



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 CO₂ (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.



Waarom de geschiedenis van Seat veel boeiender is dan je vandaag misschien denkt

Spanje is wereldkampioen voetbal, dat nieuws is ongetwijfeld al bekend. We doen hier op Auto-info.be hoogstens af en toe een beetje aan autosportverslaggeving, maar vonden een Spaans verhaal vandaag toch ook wel even 'gepast'. Seat vierde vorig jaar zijn 75ste verjaardag, met een beetje vertraging vieren we graag nog even mee.

Dat we Seat vandaag meteen met Volkswagen associëren en er op recent nog een test van de opgewaardeerde Ibiza na al een tijdje niet echt veel aandacht meer aan besteden, is niet meer dan logisch. Alle modellen uit de huidige catalogus gebruiken technologie van het Duitse moedermerk, maar er werden er nu toch al verschillende jaren geen nieuwe meer gelanceerd en er zit in het aanbod ook nog altijd geen enkele elektrische auto. Voor het grote

nieuws moet je nu bij het als onafhankelijk merk opererende Cupra zijn, daar gebeurt wel haast voortdurend wat. Of Seat dan echt gedoemd is om langzaam weg te deemsteren? Ach, daar lijkt het toch wel enigszins op. De volgende jaren komt er nog altijd geen nieuw model, de overigens wel nog altijd populaire Ibiza en co moeten het dus nog een tijdje uitzingen. Maar ze kunnen in Spanje natuurlijk niet aan die elastiek blijven rekken.

Liever achteruit

In onze retroverhalen kijken we echter zelden vooruit, maar voor ons plezier natuurlijk wel heel graag achteruit. Op 9 mei 1950, dus ondertussen net iets meer dan 76 jaar geleden, werd Seat S.A. opgericht met de ambitie Spanje of dus toch de Spanjaarden op wielen te zetten. Het duurde nog tot 1953 voor er met de 1400 een eerste auto werd afgeleverd, daar werden in de Zona Franca-fabriek in Barcelona toen vijf exemplaren per dag van geproduceerd.



toch een beetje de rode draad doorheen de hele Seat-geschiedenis is. De Spaanse autobouwer heeft voor zijn sinds 1953 in totaal 77 gelanceerde modellen quasi altijd gebruik gemaakt van platformen en nog heel wat andere technologie van buitenlandse moederbedrijven. Vandaag is dat de Volkswagen-groep, minder bekend bij het jongere volk is misschien dat het daarvoor ook heel lang Fiat was.

Wat voorafging

De oprichting van Seat of voluit Sociedad Espanola de Automoviles Turismo was het resultaat van een joint venture tussen het tot de overheid behorende Instituto Nacional de Industria, enkele Spaanse banken en het Italiaanse Fiat. Tot dan stelde de auto-industrie in het economisch nog niet zo sterk ontwikkelde land nauwelijks wat voor. Eigenlijk wist alleen Hispano-Suiza wat luxewagens voor enkele welstellende burgers te produceren, voor de overgrote meerderheid van de Spanjaarden was gemotoriseerd privévervoer op vier wielen toen echter nog niet denkbaar. Er waren wel al enkele buitenlandse autobouwers actief, vaak met lokale assemblage van ingevoerde onderdelen. Maar tijdens de van 1936 tot 1939 durende Spaanse burgeroorlog viel dat ook zowat helemaal stil.

Het zorgde ervoor dat enkele ambitieuze industriële bedrijven en een bank in juni 1940 al de Sociedad Ibérica de Automoviles de Turismo of S.A.I.T. oprichtten, wat dus eigenlijk als zowat de voorloper van Seat mocht worden gezien en bedoeld was als een 100 procent privé-onderneming. Al snel kwam de Spaanse overheid er zich, op 'bevel' van de Franco-regering, toch mee moeien. Het plan was dan ook duidelijk: Spanje mocht zich niet langer beperken tot het onder licentie bouwen en verkopen van buitenlandse auto's, maar zou de volledige ontwikkeling en productie van eigen voertuigen in dus het eigen land realiseren.

Gebrek aan expertise

Het gebrek aan expertise in de autosector noodzaakte dat er voor de opstartfase toch weer een buitenlandse partner moest worden gezocht, maar de inmiddels uitgebroken Tweede Wereldoorlog en de door de eigen burgeroorlog achtergelaten puinhopen maakten sowieso al dat het hele project diende te worden uitgesteld. Tot 1950 dus, met de doorstart van het inmiddels in Seat herdoopte be-

Dat tempo werd na een tijdje natuurlijk stevig opgevoerd, veertig jaar lang werden er iconische modellen als de 600 en 127 gebouwd.

In 1993 werd in Martorell eindelijk een nieuwe, aanzienlijk grotere en natuurlijk ook veel modernere fabriek in gebruik genomen. Dat viel samen met de lancering van de er geproduceerde tweede generatie van de Ibiza en Cordoba. De dagproductie bedroeg er toen 1.500 auto's. Vandaag rolt er elke 40 seconden eentje van de band, dat zorgt voor zo'n 2.300 wagens per dag. Op het moment van het feestje voor de 75ste verjaardag stond de teller voor Seat S.A. toch al op 20.590.594 voertuigen, het zijn er dus ondertussen nog wat meer.

Rode draad

Naast Barcelona en Martorell is er ook nog een productiecentrum in El Prat, bij Seat S.A. wijzen ze er graag op dat ze het enige bedrijf zijn en blijven dat in Spanje auto's ontwerpt, ontwikkelt en produceert. Het eerste gebeurt onder meer in het in 1975 geopende Technical Centre, dat vierde in 2025 dus zijn 50ste verjaardag.

De 1200 Sport was het eerste model dat er volledig zelf werd ontwikkeld. Daarmee kunnen we het meteen ook hebben over wat



drijf. Zo'n anderhalf jaar eerder was er door de Spaanse regering en zes banken al een alliantie-overeenkomst met Fiat getekend. Volkswagen – echt waar – had toen ook al interesse, maar de voorkeur ging dus naar de Italianen. Die hadden met hun samenwerking met het Franse Simca al bewezen 'complexe' internationale projecten aan te kunnen. De financiële middelen van potentiële Spaanse autokopers waren in die dagen ook zowat vergelijkbaar met die van de Italianen, de (povere) kwaliteit van het wegennet was dat trouwens evengoed.

De bouw van de Seat-fabriek in de taksvrije haven van Barcelona begon in 1950 en werd zo'n drie jaar later voltooid. Op 13 november 1953 rolde er met de 1400 een eerste auto van de band. Op dat moment waren er in Zona Franca 925 mensen aan de slag, een aantal dat snel zou stijgen. Tegelijk met het opdrijven van de productie van de op een Fiat met hetzelfde cijfer als voornaam gebaseerde berline vestigden er zich ook meer toeleveranciers, een industrie die in Spanje evengoed nog zowat helemaal diende te worden gecreëerd.

Nood aan kleiner model

De 1400 gold echter als een luxewagen die te duur was voor een groot publiek, er moest dus een tweede en goedkoper model komen. Die hadden ze bij Fiat gelukkig ook wel in de catalogus staan, zo kon in 1957 al de Seat 600 worden gelanceerd. Tot de hierboven al eens vermelde 1200 Sport in 1975 en eigenlijk langer dan aanvankelijk gepland, bleef Seat auto's als de 124 en 127 van zijn Italiaanse partner bouwen en in het beste geval een 'beetje' aanpassen aan de noden van de eigen markt. Met de 800, een verlengde vierdeurs-

variant van de 600, werd in 1963 uitzonderlijk wel eens een auto gelanceerd die Fiat niet zelf uitbracht.

Tegen het midden van de jaren 60 was Seat het grootste automerk in Spanje, voor onder meer de lokale afdelingen van Renault, Citroën, BMC (als Authi) en Chrysler (als Barreiros). Er werd in die periode ook met Fiat overeengekomen dat Seat auto's naar andere landen mocht beginnen uitvoeren, in ruil kregen de Italianen een groter aandeel van 36 procent in het bedrijf. Ook al hadden ze nog niet de meerderheid, in de praktijk controleerden ze wel zowat de hele handel.

Ruzie met Fiat

In de jaren 70 verhoogde de levensstandaard in Spanje snel en steeg dus ook de vraag naar auto's. Tegen het einde van het decennium begon Seat zelfs met de lokale productie van enkele hoger in de markt te situeren Lancia's. Begin jaren 80 raakte de Spaanse regering het echter grondig oneens met de Italiaanse partner en aandeelhouder. Madrid wenste nieuwe en ook wel grote investeringen, maar Fiat wilde die niet meteen doen. Het resultaat was een heuse breuk in 1982, zo'n 30 jaar na het begin van de samenwerking. Het verraste de Spaanse en bij uitbreiding de hele Europese economische wereld, aangezien het land op dat moment mooie groeiperspectieven had.

De eerste zonder Fiat-input gelanceerde Seat, met dan ook een nieuw logo, was de wel nog heel sterk op de Italiaanse Ritmo lijkende Ronda. Fiat was daar niet gelukkig mee, maar een soort internationaal arbitragehof in Parijs oordeelde dat de verschillen



toch groot genoeg waren om Seat er zijn gang mee te laten gaan. Lang zou de onafhankelijkheid echter niet duren. Reeds in 1982 begon de net aan het hoofd van Volkswagen geplaatste Carl Horst Hahn de mogelijkheid van een samenwerking met de Spaanse autobouwer af te toetsen.

Spaanse VW's

Spanje liet sinds kort makkelijker buitenlandse bedrijven toe en net als Ford en General Motors zagen ze bij Volkswagen nog een groot potentieel in het land. De Spaanse regering was ook al samenwerkingen met Mitsubishi, Nissan en Toyota aan het bekijken, maar Hahn kreeg toch zijn zin en wist een industriële en commerciële deal met Seat af te sluiten. De Volkswagen Polo en Derby en de in Santana herdoopte Passat zouden lokaal worden geproduceerd.

De Fiat-invloeden verdwenen echter niet zomaar. De in 1984 gelanceerde Ibiza had onderhuids nog wel wat gemeen met de Ritmo, maar maakte wel al gebruik van mede door Porsche ontwikkelde motoren. Het aanbod werd nog vergroot met de vierdeurs-Málaga, ook die familiewagen kreeg een belangrijke rol in het nog prille exportprogramma van Seat.

Volkswagen wordt baas

Op 18 juni 1986 kreeg de Volkswagen-groep 51 procent van het Seat-kapitaal in handen, dat aandeel werd nog voor het einde van jaar verhoogd naar 75 procent. Op 18 december 1990 kocht het ook de resterende 25 procent en werd Seat het eerste niet-Duitse filiaal

van de groep. Wolfsburg wist al snel winst te maken met het bedrijf, de Spaanse fabrieken lieten ook toe om Volkswagens te bouwen met een lagere productiekost dan in het eigen Duitsland. De rest van het verhaal is allicht veel beter bekend. Geleidelijk aan werden alle Seat's afgeleid van modellen van moederhuis Volkswagen en bij momenten zelfs Audi (met de op de A4 gebaseerde Exeo). Net zoals dat ook met het evengoed overgenomen en volledig in de groep geïntegreerde Skoda gebeurde. Op een zeldzame uitzondering na, zoals met de in Portugal gebouwde Alhambra, behielden de Spaanse auto's wel een eigen look. Die hebben ze vandaag nog steeds, ook al ligt de toekomst van Seat S.A. sinds enkele jaren overduidelijk bij het in 2018 als nieuw 'zustermerk' opgerichte Cupra.

Onzekere toekomst

Tussen 2002 en 2007 mocht Seat samen met Audi en zelfs Lamborghini eventjes deel uitmaken van de prestigieuze Audi Brand Group en werd er vooral gefocust op sportieve eigenschappen, er was toen ook een sterk engagement in de circuitracerij. Vandaag liggen de kaarten voor Seat echter duidelijk anders. Het is alsof ze bij Volkswagen zelf nog altijd niet goed weten welk project ze nog voor het merk kunnen uitstippelen. Qua lancering van nieuwe modellen en ook toepassingen van nieuwe technologie krijgt Cupra in elk geval overduidelijk voorrang. Nog eens 76 jaar Seat? Het lijkt heel onwaarschijnlijk. - AD

Test

Seat Ibiza FR Edition 1.0 TSI DSG7

Waardig ouder worden

Een 'nieuwe' test van de al van 2017 daterende Seat Ibiza? Ja dus, de auto werd vorig jaar immers nog eens onder handen genomen en lijkt – zoals dat dan heet – op papier best nog wel interessant en zelfs aantrekkelijk. Wij vroegen ons af of hij dat ook op de weg nog altijd is.





Bij Seat gebeurt er al een tijdje niet echt veel meer. Er zijn allang geen nieuwe modellen meer gelanceerd en het lijkt er ook niet meer op dat dit in de toekomst wel nog zal gebeuren. De Volkswagen Group heeft met Cupra een nieuw en aanzienlijk hipper Spaans merk gelanceerd, daar gaat dus zowat alle aandacht naartoe. Het Seat-gamma telt vandaag nog de Ibiza, de Arona en de Leon (plus break), die kunnen met regelmatige opfrisbeurten blijkbaar nog wel eventjes mee. Onder meer in het eigen Spanje en ook in België doen vooral de eerste twee modellen het trouwens nog altijd vrij goed, met verkoopcijfers die voor die van het toch al een dikkere catalogus tellende Cupra nog niet veel moeten onderdoen.

Trouwe fans

Als er vroeg of laat hoe dan ook een einde komt aan het 'statuut' van Seat als autobouwer, zal het jongere merk de fakkel dus wel

zowat helemaal moeten overnemen. Afwachten toch of de groep in zijn geheel dan toch niet wat klanten zal verliezen, bij Belgisch invoerder D'leteren horen we in elk geval dat Seat best nog wel wat trouwe fans voor vooral de Ibiza en de nog wat praktischere Arona telt. Die vallen dan onder meer voor de prijzen, zo vind je in de catalogus al een basisversie van het eerste model voor net iets meer dan 20.000 euro.

Het aanbod

Wij toerden nog eens een weekje rond met de dan wel wat duurdere Ibiza FR Edition 1.0 TSI DSG7, een hele (spreekwoordelijke) mond vol. Dat exemplaar van de nauw met de dus ook al niet meer zo jonge Volkswagen Polo verwante hatchback heeft onder de motorkap een net geen liter grote driecilinder zitten, goed voor 115 pk. Het gamma telt ook nog 1.0 MPI van 80 pk (die dus 20.110 euro kost), een variant van de 1.0 TSI met 95 pk en een nog wat straffere 1.5 TSI met 150 paarden. De meest bescheiden modellen komen met een manuele vijfbak, de andere kan je ook met een DSG-automaat met zeven verhoudingen bestellen. Die stak trouwens ook in onze testwagen, die standaard wel een manuele zesbak meekrijgt.

Een beetje nieuw

Bij Seat hebben ze het over de New Ibiza, maar het gaat dus maar over een niet eens zo spectaculaire opwaardering van een model dat zoals gezegd al van 2017 dateert. Vorig jaar werd vooral het front van de net geen 4,1 meter lange auto vernieuwd, hij kreeg toen een nieuwe grille, bumper en luchtinlaat en evengoed mo-



derner ogende of als je wil wat hippere lichtblokken. Achteraan kwamen er leds voor alle lichtfuncties, we moeten verder ook nog de nieuwe lakkleuren vermelden.

Toch nog modern

Onder het koetswerk gebeurde er ook niet echt veel, er kwamen wel wat nieuwe stofjes en kleurtjes voor het interieur dat ondanks de ouderdom van de auto best nog wel modern oogt. Je zou het ook eenvoudig kunnen noemen, maar zelfs met natuurlijk nog altijd wat behoorlijk wat harde en ook grijze plastics ziet het er toch niet te goedkoop uit. Het digitale instrumentenbord laat zich zelfs configureren en het centrale aanraakscherm voor het infotainment werkt logisch en ook net snel genoeg. De FR Edition heeft voorstoelen met wat extra steun, die zitten echt wel goed. Achterin is er, rekening houdend met afmetingen van de wagen, ook nog net voldoende beenruimte voor zelfs volwassenen passagiers. Nu ja, toch als het geen basketters zijn.

De juiste keuze?

Over de motoren hadden we het al, daar is bij de opwaardering in 2025 dus niets aan veranderd. Zoek niet naar hybride technologie en nog minder naar een volledig elektrische aandrijving, daarvoor moet je dus bij Cupra en natuurlijk ook de Duitse en Tsjechische zustermerken Volkswagen en Skoda zijn. Voor het gebruik dat de meeste klanten van zo'n Ibiza maken, lijkt de TSI van 150 pk ons geen echte must. Die van 95 pk met manuele vijfbak zouden we ook links laten liggen, over de mogelijkheden van de MPI van ocharme



+ PLUS

- Oogt nog vrij modern
- Beproefde mechaniek
- Keurig interieur
- Prima weggedrag
- Interessante kortingen

- MIN

- Gaat al flink wat jaren mee
- Geen hybride mogelijkheid
- Toch nog geen echt koopje





80 paarden kunnen we nog wat korter zijn. Tenzij het om budgettaire redenen echt moet natuurlijk, maar dan kun je zeker ook het nog een pak goedkopere Dacia Sandero-alternatief eens in overweging nemen.

Comfort en dynamiek

De 1.0 TSI van 115 pk wist ons wel nog te overtuigen, in zowat alle omstandigheden zijn dat vermogen en ook het maximum koppel van 200 Nm zeker nog voldoende om vlot met het verkeer mee te kunnen. De DSG lijkt bij een stevige stamp op het gaspedaal soms wel even te moeten 'nadenken' of hij al dan niet dient terug te schakelen, maar ondanks het FR- of voluit Formule Racing-uitrustingsniveau heeft zo'n Ibiza natuurlijk geen sportieve ambities meer. Dat was bij Seat ooit wel anders, maar is ondertussen echt wel verleden tijd. De Ibiza blijft ondanks een evengoed ongewijzigd onderstel echter wel nog altijd een zowel comfortabel als behoorlijk dynamisch autootje. De besturing is zowel licht als nauwkeurig en het gedrag is in zowat alle omstandigheden heel voorspelbaar. En het brandstofverbruik? Dat kan je (gemiddeld) wel onder de 6 liter per 100 kilometer houden.

Conclusie

Grote verhalen hoeven we over de Seat Ibiza en bij uitbreiding het hele merk echt niet meer te vertellen. Wat ooit de trots van de Spaanse industrie was, zit nu een beetje op een dood spoor. Een

drama hoeft dat gezien de komst van Cupra dus zeker niet te zijn, met de Ibiza en evengoed de dus nog wat functionelere Arona parkeer je desgewenst ook nog altijd heel keurige auto's voor je deur. Ze zien er zelfs zowel vanbuiten als vanbinnen nog vrij modern uit. Met 28.900 euro voor de manuele bak en 30.540 euro voor de automaat is de dan wel vrij luxueus uitgeruste en aangeklede FR Edition van 115 pk zeker geen koopje, maar er zijn bij de dealers altijd wel nog interessante kortingen en aanverwante condities te scoren. - AD

DE ESSENTIE

De tijd lijkt al even stil te staan bij Seat en de huidige Ibiza dateert dan ook al van 2017, net als de Volkswagen Polo waar hij zowat alle technologie mee deelt. Mede dankzij nog eens een opwaardering vorig jaar oogt de Spaanse stadswagen echter toch nog vrij modern. Ook het rijden voelt dankzij beproefde en dus degelijke mechaniek en een dito onderstel nog niet te gedateerd aan, toch niet met de 1.0 TSI van 115 pk en een hoogstens soms iets te traag reagerende zeventraps-automaat. Een opvolger komt er zo goed als zeker niet meer, maar de Ibiza kan dus toch nog wel eventjes mee.



Zeekr 7X

Toch meer dan de zoveelste in de rij?

Zeekr is sinds kort ook actief in België. Het merk behoort tot dezelfde en dus heel grote Geely-groep als Lotus, Lynk & Co, Polestar, (deels) Smart en Volvo en waagt zijn kansen hier met onder meer – hoe kan het anders – enkele elektrisch aangedreven SUV's. Na onze test met de vrij compacte X toerden we ook een weekje rond met de wat grotere 7X.

Het voordeel van zo'n grote verzameling automerken onder dezelfde paraplu is natuurlijk dat er heel wat technologie kan worden gedeeld, daarmee kunnen dan ook verschillende segmenten van de markt worden bediend. Niet alleen qua formaten, maar ook qua financiële mogelijkheden. Met het 'eigen' Geely-merk kan er op de centen worden gelet, met Polestar en Volvo blijft het premium en met Lotus wordt er zo mogelijk nog wat hoger gemikt. Juist ja, het is een strategie die niet echt veel verschilt van die van groepen als Stellantis en natuurlijk ook Volkswagen. Of om in China te blijven, van die van het ook al verschillende merken (en zelfs een sportwagen) tellende BYD.

Kleine of grote batterij, één of twee motoren

Zeekr is ook wel een beetje als premiummerk in de markt gezet, de catalogus telt met de GT, de 001, de X en de 7X al enkele shooting brake-achtige berlines en natuurlijk ook de onvermijdelijke SUV's. Allemaal met een elektrische aandrijving, dat is dus ook het geval voor de hier geteste 7X. Je kan kiezen tussen een batterij van 75 kWh voor de Core-variant en een aanzienlijk groter exemplaar van 100 kWh voor de Long Range. Die accu is er ook voor de Privilege AWD met een extra motor en dus vierwielaandrijving. Dat topmodel

levert 646 pk en 700 Nm, de tweewielaangedreven varianten doen het met een toch ook al heel keurige 421 pk en 440 Nm.

Zweeds ontwerp

Terwijl de compactere X er met toch wel wat opvallendere vormen visueel meteen uitspringt, valt de 4,79 meter lange 7X tussen de vele andere (en ook alsmaar talrijkere Chinese) SUV's op onze wegen misschien iets minder snel op. De ene buurman noemde het een soort Aziatische Range Rover, de andere vond de looks dan weer een beetje te 'gewoon' om hem echt te prikkelen. Laten wij het maar bij een misschien net iets te generisch design houden, tot stand gekomen in de windtunnel en voorzien van heel gladde oppervlakken, verzonken deurklinken en zelfs zowat frameloze buitenspiegels. De lichtsignatuur loopt zowel voor- als achteraan over de volledige breedte van de auto door, in het donker is dat best wel knap. Dat is, als we dan toch met wat lof willen zwaaien, ook de zowaar wat Ferrari-achtige zwarte band op het front. Bij Zeekr en dus ook moederhuis Geely pakken ze overigens graag uit met het... Zweedse ontwerp van de auto. Hij kwam immers tot stand op ongetwijfeld vooral digitale tekentafels in Göteborg, daar staat ook nog altijd de hoofdzetel van zustermerk Volvo.



Chinees interieur

Het interieur van de 7X oogt op het eerste gezicht ook nogal minimalistisch, dat geldt natuurlijk voor wel meer van dit soort Chinese auto's. Met een eerder compact instrumentenbord en een rechthoekig en met 16 duim best wel groot aanraakscherm bovenop de middenconsole ziet het er allemaal een pak braver uit dan de dashboards van pakweg de jongste BMW's en dito Mercedesen. De gebruikte materialen zijn wel van een hoge kwaliteit en de afwerking lijkt zowat kritiekvrij, op dat vlak moet zo'n Zeekr beslist niet meer onderdoen voor de Europese en dus vooral Duitse premiumconcurrentie.

130 km/u, echt waar?

Aan het instrumentenpaneel valt niet veel te configureren en het is wennen aan de bediening van het infotainment. Niet alles lijkt meteen even logisch, maar na een tijdje vind en onthoud je natuurlijk wel je weg. De qua geluid behoorlijk irritante waarschuwingen voor onder meer het overschrijden van de maximumsnelheid kan je met enkele vegen snel neutraliseren, op onze testwagen bleek de verkeersbordherkenning wel compleet te flippen. De 10 km/u van het containerpark bleef de hele weg naar huis 'staan' en een dag

later was de auto er ook van overtuigd dat je op de E40 van Leuven naar Brussel 130 km/u mag. Vreemde schoonheidsfoutjes toch, maar natuurlijk ook geen drama's.

Te weinig knoppen

We blijven het wel jammer vinden dat je ook voor de bediening van de airco en de afstelling van het stuurwiel en de zijspiegels via het centrale scherm moet passeren. Dat is het geval bij zowat alle Chinese en ook al wel wat Europese's auto's, vooruitgang inzake ergonomie zal je ons dat nooit horen noemen. Dat is het grote en echt knappe head-up display zeker wel, met zogeheten automated reality die als het ware een beeld van je auto tussen het andere verkeer toont.

Ook royaal zitten achterin

Dat klinkt misschien gekker dan het is, het stoort tijdens het rijden in elk geval nooit en waarschuwt je soms ook voor mogelijke gevaren die je anders niet of toch later zou opmerken. Tot de (grote) pluspunten van de 7X behoort zeker ook de zitruimte, die is zelfs op de evengoed elektrisch verstelbare achterbank echt heel royaal. Met minimum 539 liter is ook de koffer best wel ruim, voorin is er



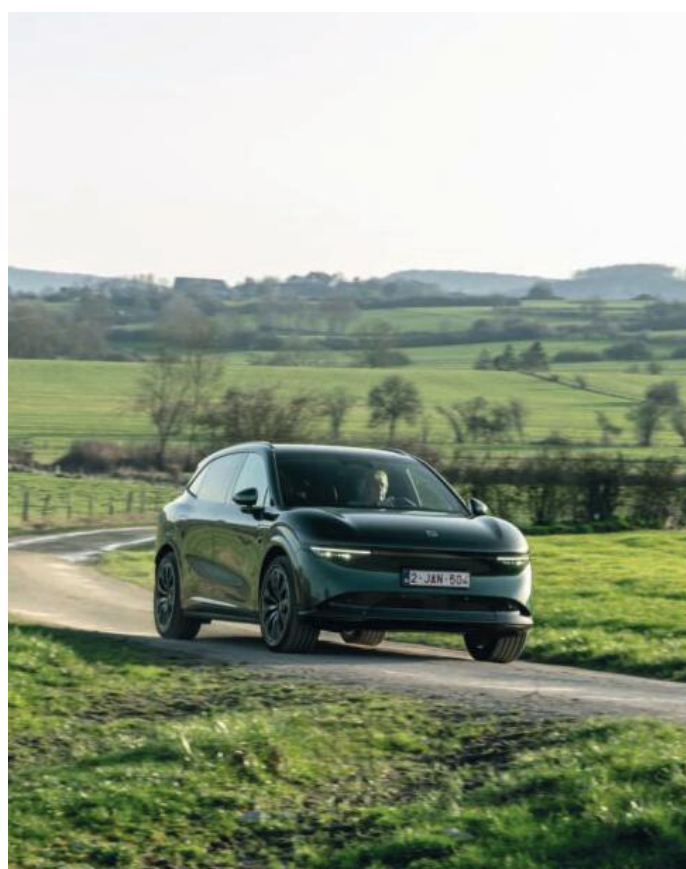
nog een handige frunk van 66 liter en her en der in het interieur zijn er nog nogal wat handige bergvakken.

Tot 615 kilometer rijbereik

Met zijn vermogen van 421 pk spurt de achterwielaangedreven 7X desgewenst in 6 seconden van 0 naar 100 km/u, leuker bij dit soort auto's zijn echter weer de dankzij het altijd meteen beschikbare koppel van 440 Nm heel vlotte hernemingen. Als je echt nooit 'gekke' toeren uithaalt, raak je met een volle batterij van dus 100 kWh zowat 600 kilometer ver. Het WLTP-bereik bedraagt zelfs 615 kilometer, maar hou met een verbruik rond de 20 kWh per 100 kilometer en af en toe een haast onvermijdelijke piek in het echte leven toch rekening met een kleine 100 kilometer minder. Voor de volledigheid, voor de Core (met de kleinere batterij) en de krachtigere Privilege (met de grote) wordt een actieradius van respectievelijk 480 en 543 kilometer beloofd.

Snelladen tot 480 kW (in theorie)

Dat lijkt voor dit type auto allemaal correct zonder (veel) meer, straf is wel het laadvermogen. Met wisselstroom en dus in de praktijk thuis of aan een laadpaal op het werk kan het met 22 kW, dankzij







de 800-voltarchitectuur en nog wel wat meer knappe Chinese technologie lukt het met gelijkstroom tot 480 kW. In theorie dan toch, we kennen in België nog niet veel laadstations waar dat ook in de praktijk al lukt. Maar goed, daar wordt wel aan gewerkt. Iets meer dan 10 minuten zouden dan volstaan om de accu weer van 10 op 80 procent van haar capaciteit te krijgen. Met een installatie die al 360 kW kan leveren, duurt het een nog altijd korte 16 minuten.

Focus op (hoogstaand) comfort

Sportieve ambities heeft de omwille van de grote batterij onvermijdelijk bijzonder zware 7X niet echt, daarvoor staat er al ander gerief in de Zeekr-catalogus. De besturing is precies en het koetswerk helt zelfs bij al eens wat sneller bochtenwerk nooit echt over, het zorgt voor een rijgedrag dat het midden houdt tussen dynamisch en comfortabel. Met duidelijk een net iets grotere focus op het tweede zelfs, maar zo hoort het voor zo'n toch als ruime familiewagen bedoelde SUV eigenlijk ook wel. Oneffenheden in het wegdek worden goed gefilterd, het is in het interieur ook opvallend stil. In de Privilege-topuitvoering ligt de lat nog wat hoger, die komt standaard met luchtvering en actieve dempers.

Wat moet het kosten?

De 7X is er als Core met de 'kleine' batterij vanaf 53.990 euro, daar krijg je al een behoorlijke uitrusting voor mee naar huis. Met de accu van 100 kWh begint het bij 57.990 euro en voor de variant met twee motoren en dus echt veel vermogen en ook echte toppresta-

ties wordt 64.990 euro gevraagd. Voor een Chinese auto van dit formaat zijn dat stevige prijzen, maar bij Zeekr zoeken ze het dus ook wat hoger in de markt dan pakweg MG. Dat blijkt bijvoorbeeld ook uit de vele camera's en sensoren die voor goed werkende rijhulpsystemen en al een zeker niveau van autonoom rijden zorgen, met onder meer het zelfstandig van rijstrook wisselen.

Conclusie

De zoveelste Chinees in de al lange rij, deze Zeekr 7X? Toch niet, want net als pakweg Nio en XPeng is het hier niet echt meer de

+ PLUS

- Knappe technologie
- Fraai afgewerkt en ruim interieur
- Comfort en zelfs rijdynamiek
- Tot 10 jaar (of 200.000 km) garantie
- Correcte prijs

- MIN

- Niet echt spetterend design
- Zwaargewicht
- Niet uitzonderlijk zuinig



DE ESSENTIE

Het voor Europa bedoelde Zeekr-aanbod telt ook de 7X, een middelgrote tot grote SUV met een volledig elektrische aandrijving. Er is keuze tussen twee batterijen en configuraties met één en twee motoren en in het laatste geval dus ook vierwielaandrijving en zelfs een offroadmodus. Die Privilege-topvariant heeft standaard ook luchtvering, de basis-Core en de Longe Range met batterijen van 75 en 100 kWh krijgen die niet mee. Het verbruik en het rijbereik zijn in de praktijk niet uitzonderlijk (respectievelijk) laag en groot, de ruime en goed uitruste auto is met leeggewichten tussen de zowat 2,4 en meer dan 2,5 ton dan ook behoorlijk zwaar. Grote troeven zijn de afwerking, de binnenruimte en het comfort, de prijzen zijn premium "op zijn Chinees".

bedoeling om Europese harten (en opritten) te veroveren met extreem lage prijzen. Wel met een hoogstaande kwaliteit, een rijke uitrusting, efficiënte technologie en dus ook hoge laadsnelheden voor de batterij. Overgoten met wat autobouwers dan graag een premiumsous noemen. Makkelijk maakt Zeekr het zichzelf daarmee natuurlijk niet. De 7X heeft heel wat kwaliteiten, als daar zijn de afwerking, de ruimte en voor wie ervan houdt zelfs het design. Hij rijdt ook prima en is vooral comfortabel, terwijl een brave chauffeur ook geen klagen zal hebben over het rijbereik. Maar goed, de concurrentie is natuurlijk wel heel groot en succes in dit segment is en blijft in België toch nog altijd een kwestie van een succesvolle intrede op fleetmarkt. En daar staan best wel al wat auto's, ook andere Chinezen, voor de poort te drummen... - 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); CO2 emissions (combined): 0g. The electric range is influenced by factors including but not limited to driving style and road conditions. * With a 200kW charger.



Keith Schäfer

Vice-President Commercial Operations, Lynk & Co Europe

“Lynk & Co wil een gevestigde naam en een referentie worden op het vlak van geëlektrificeerde mobiliteit.”

Lynk & Co bevindt zich midden in een belangrijke transformatie. Waar het merk enkele jaren geleden vooral bekendheid verwierf met zijn opvallende abonnementsformule, kiest het vandaag nadrukkelijk voor een klassiek retailmodel met een uitgebreid netwerk van concessiehouders. Tegelijk wil het Chinese merk, dat deel uitmaakt van de Geely Group, zijn positie in Europa verder uitbouwen met een geëlektrificeerd modellengamma en een nauwe samenwerking met Volvo Cars.

Keith Schäfer, Vice-President Commercial Operations bij Lynk & Co Europe, is mee verantwoordelijk voor die nieuwe commerciële koers. In dit interview licht hij toe waarom het merk voor een andere strategie kiest, welke rol België daarin speelt, hoe Lynk & Co zich onderscheidt van andere Chinese constructeurs en welke ambities het merk de komende jaren koestert. Dat in dit gesprek de naam Volvo meer dan eens zal vallen, dat mag niet verbazen. Schäfer was namelijk zijn hele carrière actief bij Volvo en staat sinds mei vorig jaar aan de knoppen bij zustermerk Lynk & Co.

Mr. Schäfer, Lynk & Co begon als een merk met een innovatief abonnementsmodel. Vandaag evolueert het steeds meer naar een traditioneel retailmodel. Wat ligt aan de basis van die strategische koerswijziging?

Lynk & Co bevindt zich in een nieuwe groeifase. Waar de nadruk de voorbije jaren lag op een snelle expansie, verschuift de focus in 2026 naar het versterken van het businessmodel, het retail-netwerk en de merkbekendheid in Europa. Het abonnementsmodel heeft een belangrijke rol gespeeld bij de introductie van het merk en het uitdagen van de traditionele manier waarop auto's worden verkocht. De lessen uit die periode blijven bovendien deel uitmaken

van het DNA van Lynk & Co, met een sterke klantgerichte aanpak en veel flexibiliteit.

Tegelijk zijn de verwachtingen van klanten veranderd. Consumenten willen auto's kunnen bekijken in een showroom, een proefrit maken en tijdens het volledige eigenaarschap kunnen rekenen op een lokaal aanspreekpunt. Daarom investeert Lynk & Co volop in een uitgebreider retailnetwerk. Dat creëert een win-win: klanten krijgen makkelijker toegang tot de producten en diensten, dealers kunnen nieuwe doelgroepen aanspreken en Lynk & Co verstevigt zijn marktpositie op lange termijn. Een belangrijk onderdeel van die strategie is de exclusieve samenwerking met Volvo-dealerships in Europa. Dankzij hun jarenlange ervaring, sterke reputatie en hoge serviceniveau kan Lynk & Co sneller en efficiënter groeien, terwijl klanten verzekerd zijn van de kwaliteit en dienstverlening die ze verwachten.

Hoe belangrijk is België vandaag binnen de Europese strategie van Lynk & Co?

België neemt een belangrijke plaats in binnen de Europese groei-strategie van Lynk & Co. De markt kent een sterke bedrijfswagen-



cultuur, een groeiende interesse in geëlektrificeerde mobiliteit en consumenten die steeds meer openstaan voor nieuwe automerken. België geldt bovendien als een uitstekend voorbeeld van de retailstrategie. Dankzij de samenwerking met Volvo-retailers kon Lynk & Co in korte tijd een stevig fysiek netwerk uitbouwen en klanten een vertrouwde aankoop- en service-ervaring bieden. Maar de ambitie gaat daarbij verder dan alleen meer verkooppunten openen. Het merk wil duurzame relaties opbouwen via lokale retailers, een sterke naverkoop en een grotere zichtbaarheid. De positieve reacties van zowel klanten als dealers bevestigen dat België ook de komende jaren een sleutelmarkt blijft.

Wat zijn volgens u de grootste misverstanden die Belgische consumenten vandaag nog hebben over Lynk & Co?

Een van de grootste misverstanden is dat veel mensen Lynk & Co nog altijd uitsluitend associëren met het vroegere abonnementsmodel. Dat behoort ondertussen tot het verleden. Vandaag worden de auto's verkocht via een groeiend retailnetwerk met negen volledig volgens de huisstijl ingerichte showrooms. Ook over onderhoud bestaan nog misverstanden. Sommige consumenten weten niet waar ze met hun wagen terecht kunnen voor service. Dankzij de samenwerking met Volvo beschikt Lynk & Co in België inmiddels over een netwerk van 21 servicepunten. Veel vooroordelen verdwijnen van zodra mensen een showroom bezoeken, de auto's van dichtbij bekijken en in gesprek gaan met de lokale teams. Meer fysieke aanwezigheid, inzetten op proefritten en sterke lokale partners zijn de beste manier om die misverstanden weg te nemen.

Hoeveel verkooppunten heeft Lynk & Co momenteel in België en hoe ziet volgens u het ideale dealernetwerk er de komende jaren uit?

Momenteel telt Lynk & Co negen volledig gebrande retailvestigingen in België, die allemaal dezelfde merkbeleving moeten uitstralen. In de loop van 2026 wil het merk daar nog drie nieuwe locaties aan toevoegen. Toch draait de strategie niet om zoveel mogelijk verkooppunten. Veel belangrijker is aanwezig te zijn in de regio's en steden waar klanten zich bevinden. Via de samenwerking met Volvo-retailers wil Lynk & Co selectief en duurzaam uitbreiden, waarbij elke nieuwe vestiging dezelfde hoge kwaliteits- en servicenormen moet bieden. Het uiteindelijke doel is een netwerk aanbieden dat toegankelijkheid, kwaliteit en langdurige klantenrelaties combineert.





Hoe belangrijk blijft een lokaal servicenetwerk voor de doorbraak van nieuwe automerken, zeker in vergelijking met gevestigde Europese constructeurs?

Dat is uiteraard heel belangrijk want een sterk lokaal servicenetwerk blijft cruciaal voor consumenten die een nieuw automerk overwegen. Een aantrekkelijk design en een goed product trekken weliswaar de aandacht, maar vertrouwen ontstaat vooral via een betrouwbare dienstverlening, ook ná aankoop. En ik beseft dat ik in herhaling val, maar dankzij de samenwerking met Volvo dealers krijgen klanten toegang tot een gevestigd servicenetwerk met ervaren technici en bestaande diagnosesystemen. Dat zorgt voor gebruiksgemak, expertise en gemoedrust gedurende de volledige gebruiksperiode.

Als we naar het product kijken, welke concrete voordelen haalt Lynk & Co uit de samenwerking binnen de Geely-groep, met merken als Volvo, Zeekr en Polestar?

Als onderdeel van de Geely Group profiteert Lynk & Co van een uitgebreid ecosysteem van R&D, innovatie, technische kennis en wereldwijde middelen. Dat vertaalt zich in gedeelde technologieën, moderne voertuigplatformen en schaalvoordelen, waardoor nieuwe producten sneller en efficiënter ontwikkeld kunnen worden. Tegelijk biedt de Geely-groep financiële stabiliteit en investeringskracht, iets wat essentieel is in een snel veranderende automarkt. Wel belangrijk is dat Lynk & Co zijn eigen identiteit, designfilosofie en merkwwaarden behoudt. Klanten profiteren dus van de ondersteuning van een wereldwijde mobiliteitsgroep, zonder dat het merk zijn eigen karakter verliest.

Merkt u dat Belgische klanten vandaag minder terughoudend staan tegenover Chinese automerken dan drie jaar geleden?

Consumenten zijn vandaag duidelijk meer bereid om nieuwe automerken te overwegen dan enkele jaren geleden. Ze kijken steeds vaker naar het totale plaatje: technologie, design, kwaliteit en prijs-kwaliteitverhouding. Vertrouwen blijft daarbij wel een belangrijke factor. Daarom spelen proefritten, fysieke showrooms en een sterk lokaal verkoop- en servicenetwerk een grote rol. Op zo'n moment draait de discussie veel minder rond de herkomst van het merk en veel meer over het product en de gebruikservaring.

Wat onderscheidt Lynk & Co volgens u van de tientallen andere Chinese merken die dezelfde klanten proberen te overtuigen?

Lynk & Co is een merk dat een uitgesproken design, intuïtieve technologie en een klantgerichte aanpak combineert met een moderne en vooruitstrevende identiteit. Van bij de start stond eenvoud

tijdens het volledige eigenaarschap centraal, samen met kwalitatieve producten die aansluiten bij de hedendaagse levensstijl. De technologische ondersteuning van Geely vormt daarbij een belangrijke troef, terwijl Lynk & Co toch zijn eigen karakter behoudt. Daarnaast is er ook nog zo iets als Co:lab, onze eigen klantengemeenschap, waarmee we als merk rechtstreeks feedback verzamelen van de consument. Die inzichten worden gebruikt om producten, diensten en de volledige merkbeleving voortdurend verder te verbeteren.

Kan een merk als Lynk & Co volgens u succesvol concurreren met de gevestigde Europese automerken?

Absoluut. Succes wordt vandaag niet langer uitsluitend bepaald door traditie, maar vooral door het vermogen om snel in te spelen op veranderende klantverwachtingen en technologische evoluties. En ons gamma groeit snel; we hebben de Lynk & Co 01 plug-in hybride, de volledig elektrische 02 en de 08 plug-in hybride met een elektrische actieradius tot 200 kilometer en DC-snelladen. Dat is een relevant gamma waarmee we snel momentum kunnen pakken. En onze modellen zijn ook veilig want ze krijgen een vijfsterrenbeoordeling van het onafhankelijke Euro NCAP.

Hoe cruciaal is een breder modellengamma voor de toekomstige groei van Lynk & Co in België? Ontbreken er vandaag nog belangrijke voertuigsegmenten in het aanbod?

Een competitief modellengamma vormt een belangrijk onderdeel van de langetermijnstrategie. Met de 01, 02 en 08 beschikt Lynk & Co vandaag al over een sterk aanbod dat verschillende relevante segmenten afdekt. Dat is voor ons een goede basis. Maar het merk blijft de marktontwikkelingen opvolgen en sluit bijkomende segmenten, waaronder het B-segment, voor de toekomst niet uit. De ambitie blijft echter om niet de grootste line-up aan te bieden, maar wel de juiste producten voor de juiste klanten.

Ligt de grootste groeifocus voor Lynk & Co op de particuliere markt (B2C) of op de zakelijke markt (B2B)?

Zowel de particuliere als de zakelijke markt zijn belangrijk voor Lynk & Co maar het zal niet verbazen dat we in België veel groeipotentieel zien binnen de B2B-markt. Nu steeds meer bedrijven overschakelen op geëlektrificeerde wagenparken, stijgt de vraag naar auto's die design, technologie, efficiëntie en een lage total cost of ownership (TCO) combineren. Tegelijk blijft Lynk & Co investeren in zijn retailnetwerk en merkbekendheid, zodat ook particuliere klanten het merk makkelijker kunnen ontdekken. Door beide verkoopkanalen parallel uit te bouwen wil het merk een evenwichtige en duurzame groei realiseren.

Als we over vijf jaar opnieuw samen rond de tafel zitten, hoe ziet een succesvol Lynk & Co België er dan uit? Hoeveel modellen, hoeveel retailers en welke positie in de markt?

Over vijf jaar moet Lynk & Co uitgegroeid zijn tot een gevestigde en geloofwaardige speler op de Belgische automarkt. Dat betekent dat we uitgaan van een duurzaam businessmodel met het juiste modellengamma, het juiste dealernetwerk en een sterke aanwezigheid in de belangrijkste regio's. Het geëlektrificeerde aanbod zal verder worden uitgebreid, maar alleen met modellen die een duidelijke rol vervullen binnen de markt. De ambitie is dat Lynk & Co België binnen vijf jaar niet langer wordt gezien als een uitdager, maar als een gevestigde naam en een referentie op het vlak van geëlektrificeerde mobiliteit, ondersteund door een sterk dealernetwerk, een relevant gamma en een klantenervaring die zich onderscheidt. - WM





Lynk & Co 02

Stijvolle en **hippe EV**

Zegt de naam Lynk & Co je nog iets? Dan denk je wellicht aan de 01 deelauto, die functionele PHEV SUV die je voor 500 euro all-in moest huren. Intussen timmert Lynk & Co naarstig verder aan de weg met mainstream modellen die je moet aankopen, zoals ook hun elektrische crossover, de 02. Is die je aandacht waard? Wel ja, al is het plaatje niet perfect.

Lynk & Co is in België nog altijd een merk dat vragen oproept. Is het Zweeds? Chinees? Of gewoon een neef van Volvo? Het juiste antwoord is: een beetje van alles. Het merk ontstond onder de vleugels van het Chinese Geely, deelt technologie met Volvo en probeert zich in Europa te profileren als een alternatief voor de traditionele automerken. Eerst deden ze dat dus met de plug-inhybride Lynk & Co 01 en een abonnementsformule, recent lanceerde het merk een veel crucialer model: de volledig elektrische Lynk & Co 02.

EX30 als basis

Cruciaal, omdat dit model in een segment speelt waar volume te rapen valt. Het mag in dat perspectief ook niet verbazen dat moederholding Geely schaalvoordeel ambieert door het platform van de Volvo EX30 ook te gebruiken bij neefje Zeekr X, en dus ook voor deze Lynk & Co 02. Dat betekent meteen dat we hier te maken hebben met een compacte crossover (4,46 meter lang) die functioneel genoeg is al eerste of tweede auto en over voldoende EV-capaciteiten beschikt om mee te surfen op de EV-golf. Alleen hebben



we het dan concreet over het moeilijkste speelveld denkbaar, want hier moet hij opboksen tegen auto's als de Kia EV4, de Tesla Model Y, de Renault Scenic E-Tech Electric en uiteraard ook de Volvo EX30 en Zeekr X. Geen makkelijke opdracht dus.

Design met lef

Toch heeft de 02 iets wat veel concurrenten missen: karakter. Je kan Lynk & Co weinig verwijten op vlak van originaliteit. De 02 ziet er opvallend uit zonder in een karikatuur te vervallen. De voorkant wordt gedomineerd door hoog geplaatste led-signatures die hem een geheel eigen uitstraling geven, terwijl de gesloten neus en gespierde flanken hem zelfs een vleugje sportiviteit geven. De frameloze buitenspiegels helpen daarbij. Die kennen we al van Volvo-producten en ze geven het model een premium toets. Praktisch verschil maken ze nauwelijks, maar visueel werken ze wel degelijk.

De verzonken deurgrepen zijn ondertussen een EV-cliché geworden, maar hier functioneren ze wel zonder frustratie. Achteraan is de 02 minstens even origineel, zeker omwille van zijn brede lichtstrook die als het ware in de kofferspoiler geïntegreerd zit. Sommige concurrenten proberen veilig te spelen. De 02 duidelijk niet.

Interieur dat goed aanvoelt

Binnenin krijg je opnieuw een mix van Scandinavische rust en Chinese basis lay-out. Gelukkig overheerst het eerste. Het dashboard is strak vormgegeven, de materialen voelen opvallend degelijk aan en de assemblagekwaliteit zit op een niveau waar sommige Europese merken nog iets van kunnen leren. Geen harde plastics dus, maar zacht aanvoelende en kwalitatieve materialen die de 02 absoluut naar een hoger niveau tillen. Nergens voelt de auto goedkoop aan en dat is een prestatie in dit prijssegment. Ook het kleine vierkante stuur verdient een vermelding. Dat zien we tegenwoordig wel vaker en op één of andere manier draagt dat toch bij tot de algemene (dynamische) rijervaring. En het geeft de cockpit een speelse uitstraling zonder ergonomische nadelen.

Ondanks zijn coupéachtige daklijn blijkt de 02 ook verrassend praktisch. Vooraan zit je ruim en ook achterin is er voldoende beenruimte voor volwassenen. De hoofdruimte blijft degelijk, tenzij je richting twee meter gaat. Het meubilair is minder overtuigend. De voorste stoelen ogen goed (zeker met hun geïntegreerde hoofdsteun), maar bieden matige ondersteuning in de onderrug tijdens langere ritten. Dat wordt na enkele uren rijden merkbaar. De stevige wangen houden het lichaam nochtans prima op z'n plaats, maar ze missen een lendensteun die de rug wat meer steun kan geven. Jammer, want dat is een kleintje om op te lossen.

De kofferruimte bedraagt ongeveer 410 liter, wat netjes is voor deze klasse. Klap je de achterbank neer, dan groeit dat volume tot ongeveer 1.349 liter. Daarmee doet hij het beter dan sommige modieuze concurrenten die vooral op design inzetten. Extra opbergvakken zijn slim geplaatst en de vlakke vloer achteraan helpt de praktische bruikbaarheid.

Elektrische aandrijflijn en prestaties

De Europese versie van de Lynk & Co 02 krijgt een batterij van 66 kWh en een elektromotor op de achteras met 272 pk. Sprinten naar 100 km/u duurt ongeveer 5,5 seconden. Dat voelt al behoorlijk snel aan. Zoals bij veel EV's is vooral de onmiddellijke respons indrukwekkend; inhaalmanoeuvres zijn moeiteloos en de auto voelt levendig. Er zijn trouwens ook verschillende rijmodi voorzien, al vonden wij dat er weinig verschil merkbaar was. Op zich is dat prima, in de normale (comfort) stand is de 02 altijd bij de les. Volgens de officiële WLTP-cijfers haalt hij tot 435 of 445 kilometer rijbereik, afhankelijk van de uitrusting. In de praktijk blijkt dat optimistisch. Tijdens gemengd gebruik kom je vaak uit tussen 16 en 18 kWh per 100 kilometer, waardoor meer dan 400 kilometer halen lastig wordt tenzij de omstandigheden ideaal zijn. Op de snelweg mag je realistischer rekenen op ongeveer 320 tot 360 kilometer. Het goede nieuws is wel dat de Lynk & Co 02 kan terugvallen op



redelijke snellaadprestaties. Dat kan aan maximaal 150 kW, en dat is helemaal prima in dit segment. Ook goed om weten: standaard krijgt de 02 in zijn Core uitrustingsniveau een 11 kW boordlader, maar de 'More' topversie krijgt er eentje die 22 kW aan kan. Da's wel een pluspunt voor wie vaak aan een gewone laadpaal hangt.

Op de weg

Wil je gaan rijden? Dan moet je eerst een beetje tijd voorzien om via het grote centrale scherm alle vervelende bliepjes uit te schakelen. Een aantal shortcuts helpen daarbij, maar toch moet je altijd in de menu's duiken om alle 'dings en dongs' het zwijgen op te leggen. Zoals bij veel moderne EV's beschik je daarvoor niet over fysieke knoppen en is het centrale scherm de poort tot alle functies. Dat is soms frustrerend want te veel basisfuncties zitten verstopt in submenu's. Verwarming aanpassen, radiopostje kiezen of Android Auto koppelen vraagt (te) veel tikwerk.

+ PLUS

- Origineel design met premium details
- Hoogwaardige interieurmaterialen en sterke afwerking
- Ruimer en praktischer dan je verwacht
- Comfortabel en evenwichtig rijgedrag
- Goede one-pedal drive

- MIN

- Praktijkrijdbereik blijft vaak onder 400 km
- Veel menuwerk om waarschuwingen uit te schakelen
- Beperkt dealernetwerk

De 02 probeert geen sportwagen te zijn en dat is een prima aanpak. Waar sommige EV's overdreven hard geveerd zijn om 'dynamisch' te lijken of het gewicht te camoufleren, kiest Lynk & Co voor een evenwichtige afstelling. Het onderstel filtert slechte Belgische wegen behoorlijk goed weg zonder zweverig te worden. Op snelwegtempo voelt de auto stabiel en volwassen aan. In bochten helt hij iets over, maar nooit op storende wijze. Een pluim ook voor de one-pedal drive want die is uitstekend afgesteld. De auto remt voorspelbaar af en maakt stadsverkeer aangenaam ontspannen. Veel merken krijgen dat nog steeds niet goed voor elkaar, hier lukt het wel. Het Harman Kardon-audiosysteem verdient ook lof omwille van zijn krachtige en heldere geluidskwaliteit.

De klimaatregeling werkt dan weer minder overtuigend. Tijdens onze test leek de ingestelde temperatuur niet altijd overeen te komen met wat je effectief voelt in het interieur. Soms blaast de wagen onverwacht koelere lucht terwijl een hogere temperatuur ingesteld staat. En wil je het warm krijgen, dan moet je vaak 23 graden of meer instellen. Typisch Chinees, maar atypisch voor een merk dat zich door Volvo laat inspireren.



“

De Lynk & Co 02 heeft iets wat veel concurrenten missen: karakter.





Een leuke gimmick is de deel-functie. Via de Lynk & Co-app kan je digitale toegang geven aan vrienden of familieleden. Je verstuurt tijdelijk een digitale sleutel waarmee iemand anders de auto kan openen en gebruiken. Handig voor gezinnen of voor wie zijn wagen occasioneel wil uitlenen zonder fysiek sleutels over te dragen. Het past perfect binnen het oorspronkelijke deel-DNA van Lynk & Co. Maar meer dan een gimmick zien we er niet in, we kunnen ons niet inbeelden dat veel klanten deze functie gaan gebruiken.

Het probleem van prijs en vertrouwen

Tot hier hebben we eigenlijk een heel positieve review geschreven van de Lynk & Co 02, en op zich zal die ook wel overeind blijven. Alleen zijn er finaal toch twee dingen die wel kunnen afschrikken. Allereerst is er de prijs. Op de website van Lynk & Co start de

02 vanaf 37.495 euro in zijn Core basisuitvoering. Dat vinden wij aan de hoge kant als je weet dat er tegenwoordig veel (Chinese) concurrenten zijn die evenveel of zelfs meer auto aanbieden voor minder geld. Kijk maar eens naar de Leapmotor B10... Kies je je Lynk & Co 02 in het tweede, meest complete uitrustingsniveau 'More', dan betaal je zelfs 41.495 euro. Dat is gezien de complete uitrusting correct, maar niet bepaald scherp te noemen.

Is je interesse geprikkeld en wil je de 02 van dichtbij gaan ontdekken? Dan bots je misschien wel op het grootste obstakel. Want het dealernetwerk blijft beperkt en de trendy Lynk & Co spaces voelen soms meer aan als lifestylewinkels dan plaatsen waar je vertrouwen krijgt in service op lange termijn. Voor veel traditionele kopers blijft dat een drempel. Want een auto kopen kan je niet vergelijken met het passen van nieuwe sneakers, toch? Nu, aan dit probleem zou wel eens snel verholpen kunnen worden want het staat in de sterren geschreven dat de lokale Volvo-organisatie (en wellicht ook dealernetwerk), mee hun schouders gaan zetten onder het Lynk & Co verhaal.

Verdict

We moeten het toegeven; we hadden weinig tot geen verwachtingen bij deze eerste kennismaking, maar de Lynk & Co 02 heeft ons bijzonder aangenaam verrast. Hij ontpopt zich als een leuke elektrische crossover, hij ziet er origineel uit, rijdt volwassen, biedt degelijke ruimte en voelt premium aan vanbinnen. Maar kleine software-irritaties, matige stoelen en een beperkt netwerk verhinderen voorlopig dat hij de absolute referentie wordt. En toch: als je iets anders wil dan de zoveelste grijze EV-anoniemmobil, dan verdient deze Lynk 02 absoluut een testrit. - WM

DE ESSENTIE

De Lynk & Co 02 bewijst dat een compacte elektrische crossover niet saai hoeft te zijn. Hij combineert een opvallend design, sterke bouwqualiteit, verrassend veel ruimte en een all-round rijgedrag met prima EV-prestaties en een rijke uitrusting. De one-pedal drive werkt uitstekend, het Harman Kardon-systeem klinkt goed en de digitale deel-functie is slim bedacht. Minpunten zijn er ook: de praktijkautonomie blijft vaak onder 400 kilometer, de stoelen missen wat ondersteuning bij langere ritten en het beperkte dealernetwerk blijft een risico. Al zou dat laatste met de hulp van Volvo wel eens snel verholpen kunnen worden.

Lynk & Co 02 krijgt modeljaar-update met sneller infotainment en meer personalisatie

De volledig elektrische Lynk & Co 02 krijgt voor modeljaar '27 een reeks gerichte updates. Het Chinese merk uit de Geely groep kiest niet voor een ingrijpende facelift maar voor een reeks praktische verbeteringen die inspelen op feedback van bestaande gebruikers. De focus ligt daarbij op comfort, gebruiksgemak en de digitale ervaring aan boord.



Aan de buitenzijde kan de Lynk & Co 02 nog altijd overtuigen en dus blijft het design grotendeels ongewijzigd. Wel wordt het kleurenpalet uitgebreid met de nieuwe lak Onyx Black. Die donkere carrosseriekleur moet de elektrische crossover een meer ingetogen en premium uitstraling geven.

Binnenin zijn de wijzigingen duidelijker zichtbaar. Het dashboard en de deurpanelen krijgen een afwerking in microvezelmateriaal, wat moet bijdragen aan een aangename kwaliteitsbeleving. Daarnaast werd de middenconsole hertekend. Volgens Lynk & Co levert dat meer praktische opbergruimte op, een punt waarop eigenaars volgens het merk verbeteringen wensten te zien. Opvallend zijn ook de gele veiligheidsgordels, die een sportief accent toevoegen aan het interieur.

Een belangrijk onderdeel van de MY27-update speelt zich af achter het centrale scherm af. Lynk & Co heeft de software van de 02 verder geoptimaliseerd waardoor het systeem sneller opstart wanneer de bestuurder instapt. Daardoor zijn functies vrijwel onmiddellijk beschikbaar na het openen van de wagen.

Daarnaast introduceert het merk uitgebreidere mogelijkheden voor gepersonaliseerde bestuurdersinstellingen. Gebruikers kunnen hun voorkeuren sneller activeren zodra ze plaatsnemen achter het stuur. Ook de bediening van veelgebruikte functies werd vereen-

voudigd. Zaken zoals de stuurverwarming zijn voortaan sneller bereikbaar via het infotainmentsysteem, wat het aantal handelingen tijdens het rijden moet beperken.

De MY27-update brengt ook enkele nieuwe entertainment- en connectiviteitsfuncties naar de elektrische crossover. Met de nieuwe functie "Hey Honk" kunnen bestuurders via de externe luidsprekers van de wagen verschillende geluidseffecten afspelen. Het gaat onder meer om geluiden zoals applaus, een beleefde waarschuwing of een afscheidsgroet. Waar hebben we dat nog gezien, toch Tesla?

Daarnaast introduceert Lynk & Co Game Link. Wanneer de wagen geparkeerd staat, kunnen gebruikers games streamen naar het centrale infotainmentscherm. Daarmee volgt het merk een trend die we steeds vaker zien bij elektrische voertuigen, waarbij stilstand-tijd tijdens het laden wordt ingevuld met digitale entertainmentmogelijkheden.

De Lynk & Co 02 speelt een belangrijke rol binnen het Europese gamma van het merk. Het model vormt momenteel het volledig elektrische aanbod van Lynk & Co op ons continent en moet het merk helpen groeien in een markt die steeds competitiever wordt. Volgens Lynk & Co is de MY27-update dan ook het resultaat van concrete gebruikersfeedback en praktijkervaringen. De aanpak van de MY27-update toont aan dat Lynk & Co eerder kiest voor voortdurende verfijning dan voor grote modelwissels.



Fiat presenteert nieuwe Grizzly en Grizzly Fastback

Fiat breidt zijn... dierenfamilie uit met twee beren. De Panda en Grande Panda krijgen het gezelschap van de nog wat grotere Grizzly en Grizzly Fastback. Ze passen in het zogeheten C-segment van compacte gezinsauto's en komen er met keuze uit verschillende aandrijvingsvormen, waaronder ook volledig elektrische.



Fiat heeft zelfs in het eigen Italië heel wat marktaandeel verloren, vooral omdat de catalogus alsmaar dunner werd. Concurrenten voor pakwerk de Volkswagen Polo en Golf had het merk lange tijd niet meer, met de uitbreiding van wat we dan maar de berenfamilie zullen noemen komt daar dus weer verandering in. Na de leuke Grande Panda worden er in de tweede helft van het jaar ook een Grizzly en Grizzly Fastback in de Europese toonzalen binnengere-

SUV en cross-over?

Het zijn twee varianten van eenzelfde en net geen 4,5 meter lange auto met duidelijk weer de allures van een SUV of toch cross-over, met zoals de extra voornaam laat vermoeden in het tweede geval dus een wat dynamischere look. Voor beide modellen beloven de Italianen een flinke zit- en laadruimte en dan ook het soort functionaliteit dat je van een gezinswagen mag verwachten. Er zal keuze zijn uit klassieke benzinemotoren, hybride combinaties en volledig elektrische aandrijvingen, zo zijn we dat natuurlijk al een tijdje van zowat alle Stellantis-modellen gewoon. Details geeft Fiat nog niet, maar we durven toch al gokken op zowat de dezelfde mechaniek als die van Citroën C3 Aircross en de Opel Frontera. Mogelijk moet er ook nog worden beslist wat er precies voor elk van de diverse markten van het merk zal worden aangeboden. De Grizzly en Grizzly Fastback worden immers echte wereldauto's.



LYNK & CO



| De 02. Compact in de stad, groots daarbuiten.

Panoramisch dak, Harman Kardon sound en serieuze elektrische power.

Vind uw
dichtstbijzijnde
dealer.

Lynk & Co 02 More. WLTP gecombineerd rijden (gewogen): Actieradius 445 km. Elektriciteitsverbruik 17,1 kWh/100 km. Geen CO2-uitstoot tijdens het rijden. Werkelijke actieradius varieert, afhankelijk van rijgedrag en externe omstandigheden. De waarden hebben betrekking op het voertuig van de More-versie.



Test



Mercedes GLB Electric

De gezins-EV die (bijna) alles kan

Meer ruimte, meer technologie en tot 631 kilometer rijbereik: de nieuwe elektrische GLB wil hét antwoord zijn voor gezinnen die elektrisch willen rijden zonder praktische compromissen. Maar kan hij zijn beloftes waarmaken?



De eerste Mercedes-Benz GLB was een beetje een vreemde eend in de bijt binnen het compacte gamma van het merk. Waar modellen als de GLA en GLC vooral op stijl en lifestyle mikten, koos de GLB resoluut voor functionaliteit. En vooral: hij was een van de weinige compacte premium-SUV's die je met zeven zitplaatsen kon bestellen. Met de nieuwe generatie trekt Mercedes dat concept gewoon door. De tweede generatie GLB vervangt tegelijk de oude GLB én de elektrische EQB, en wordt voortaan op een volledig nieuw platform gebouwd. Dat betekent modernere technologie, meer elektrische efficiëntie en een digitaal interieur dat sterk leunt op de nieuwe CLA.

Herkenbaar, maar toch volledig nieuw

Mercedes heeft duidelijk geleerd dat je een goed recept beter niet volledig omgooit. De nieuwe GLB blijft dus herkenbaar als GLB. Het koetswerk behoudt zijn eerder rechte lijnen en robuuste proporties, al zijn de hoeken iets ronder geworden om de aerodynamica te verbeteren. Die combinatie van hoekig en afgerond blijft een beetje een knipoog naar de Mercedes-Benz GLK van eind jaren 2000.

Toch is dit geen facelift. De tweede generatie GLB staat op het nieuwe MMA-platform dat ook onder de nieuwe CLA zit. Daardoor groeit hij licht in alle richtingen. De lengte bedraagt nu 4,73 meter, terwijl de wielbasis met zes centimeter toenam tot bijna 2,89 meter. Dat zorgt niet alleen voor extra interieurruimte, maar maakt ook plaats voor grotere batterijen.

Uniek binnen het gamma

De elektrische versie onderscheidt zich subtiel van de benzinevarianten. De klassieke grille maakt plaats voor een gesloten paneel met verlichte Mercedes-sterren. Ook de lichtsignaturen zijn aangepast: zowel vooraan als achteraan loopt een LED-strip over de volledige breedte van de wagen. De achterlichten zelf hebben een opvallende boemerangvorm, waardoor de GLB meteen herkenbaar blijft tussen de andere SUV's van het merk.

Herkenbaar interieur

Binnenin wordt het meteen duidelijk dat de GLB deel uitmaakt van een nieuwe generatie compacte Mercedes-modellen. Het dashboard lijkt namelijk sterk op dat van de recente CLA. Voor de bestuurder staat een digitaal instrumentenpaneel van 10,25 inch, terwijl het centrale touchscreen 14 inch meet. Wie nog een stap verder wil gaan, kan kiezen voor het optionele MBUX Superscreen. Dat voegt een derde scherm toe voor de passagier, eveneens 14 inch groot.

Hightech, maar niet altijd even doeltreffend

Het infotainmentsysteem draait op MB.OS, de nieuwste software van Mercedes. In tegenstelling tot het oudere MBUX-systeem werkt het nu meer als een smartphone. Apps en functies zitten in één overzichtelijke interface in plaats van verschillende menu's. Ook de navigatie werd vernieuwd. Het systeem maakt gebruik van Google Maps, inclusief realtime verkeersinformatie en points of interest. Voor spraakbediening schakelt Mercedes onder meer ChatGPT in voor algemene vragen en Google Gemini voor navigatie-gerelateerde opdrachten.



In theorie klinkt dat indrukwekkend. In de praktijk blijkt het systeem soms minder intuïtief dan een klassieke knop. De spraakassistent begrijpt veel commando's, maar niet altijd meteen... en soms is een simpele tik op het scherm gewoon sneller.

Panoramisch dak met sterrenhemel

Mercedes heeft ook gewerkt aan de sfeer in het interieur. De GLB neemt de nieuwe designrichting van het merk over, met meer textielachtige materialen en lichtere kleurencombinaties. Klanten kunnen kiezen uit verschillende bekledingen en sierpanelen, waardoor het interieur eerder sportief of juist lounge-achtig kan aanvoelen. Een panoramisch glazen dak is standaard op veel uitvoeringen. Optioneel kan dat dak zelfs elektrochromatisch verduisteren en verlicht worden met kleine sterretjes, een detail dat Mercedes duidelijk graag benadrukt.

De afwerking voelt degelijk aan en we merkten tijdens onze test geen kraakjes of storende geluiden. Toch ontbreekt een beetje het uitgesproken luxegevoel van grotere Mercedes-modellen zoals de GLE of S-Klasse. Maar dit is dan ook een model uit een ander segment.

Nog steeds met 7 zitplaatsen

Waar de GLB echt uitblinkt, is zijn praktische kant. De tweede zitrij biedt merkbaar meer beenruimte dan in de vorige generatie. Ook langere volwassenen kunnen hier zonder problemen plaatsnemen. De stoelen zijn bovendien verschuifbaar, waardoor je de ruimte

tussen passagiers en bagage flexibel kan verdelen. Maar de grootste troef blijft natuurlijk de optionele derde zitrij. Daarmee kan de GLB tot zeven personen vervoeren, iets wat in het 'compacte' premiumsegment zeldzaam is. Toegegeven: de twee extra stoelen achteraan zijn vooral geschikt voor kinderen. Toch blijft het handig om ze af en toe te kunnen gebruiken.

Ook de bagageruimte is netjes. In de vijfzitter bedraagt het koffer-volume 540 liter. Met de derde zitrij omhoog blijft er nog 480 liter over. Klap je alle achterstoelen neer, dan groeit de laadruimte tot meer dan 1.700 liter. Daarbovenop komt nog een extra voordeel van de elektrische versie: een frunk van 127 liter onder de motorkap.

+ PLUS

- Herkenbare maar gemoderniseerde look
- Praktisch en ruim interieur
- Rijcomfort
- Rijbereik en laadsnelheid
- Technologisch helemaal mee

- MIN

- Meerwaarde AI-snufjes?
- Derde zitrij enkel voor kinderen
- Prijs van de hogere uitvoeringen



Gloednieuw platform

De nieuwe GLB electric staat op het MMA-platform (Mercedes Modular Architecture), dezelfde technische basis als de nieuwste CLA. Dat platform is specifiek ontwikkeld voor elektrische modellen, maar kan ook hybride aandrijflijnen ondersteunen. In het geval van de GLB betekent dat vooral één belangrijk voordeel: een modern 800-voltsysteem. Die hogere spanning maakt sneller laden mogelijk en helpt om energie efficiënter te gebruiken. In theorie kan de GLB aan een geschikte snellader tot 320 kW opnemen. Onder ideale omstandigheden betekent dat dat je in ongeveer tien minuten tot 260 kilometer rijbereik kan bijladen.

Instapversie heeft kleinere batterij

Het gamma bestaat voorlopig uit drie elektrische varianten. De instapversie heet GLB 200 electric. Die krijgt een elektromotor op de achteras met een vermogen van 165 kW (224 pk). De energie komt uit een batterij van 58 kWh, goed voor een WLTP-rijbereik van ongeveer 430 kilometer. Daarmee is het de lichtste en ook de meest betaalbare versie van het gamma. De prestaties blijven meer dan behoorlijk: de sprint van 0 naar 100 km/u duurt 8,2 seconden, terwijl de topsnelheid op 160 km/u wordt begrensd. Voor wie vooral korte tot middellange afstanden rijdt, volstaat deze versie ruimschoots.

GLB 250+ als gulden middenweg

De versie die waarschijnlijk het populairst wordt, is de GLB 250+ electric. Net als de instapper heeft hij achterwielaandrijving, maar

het vermogen stijgt naar 200 kW (272 pk). Belangrijker nog is de grotere batterij van 85 kWh. Daardoor stijgt het officiële WLTP-rijbereik tot 631 kilometer, een van de hoogste cijfers in dit segment. De sprint naar 100 km/u neemt ongeveer 7,4 seconden in beslag, wat de GLB verrassend vlot maakt voor een gezins-SUV.

GLB 350 4Matic voor caravanliefhebbers

Bovenaan het gamma staat de GLB 350 4Matic electric. Die krijgt een tweede elektromotor op de vooras en dus vierwielaandrijving. Het totale vermogen stijgt tot 260 kW (354 pk). Daarmee sprint de SUV in ongeveer 5,5 seconden naar 100 km/u. Dat zijn cijfers die enkele jaren geleden eerder bij sportwagens hoorden. Het rijbereik blijft indrukwekkend: tot 596 kilometer WLTP. Bovendien kan deze versie tot 2 ton trekken, tegenover 1,5 ton voor de achterwielaandrijvers.

Zen-gevoel

Ook al zijn de prestaties van een hoog niveau, de Mercedes GLB electric is beslist geen sportwagen. Het is vooral een comfortabele reisauto. De geluidsisolatie aan boord is voortreffelijk, de (adaptieve) demping veegt alle oneffenheden weg, het stuur is lekker licht en de pedalen zijn perfect te doseren. Je voelt je hartslag werkelijk zakken wanneer je achter het stuur kruipt. Niet dat het niet mogelijk is om een bocht te nemen met de GLB, maar je voelt gewoon dat de SUV zich liever soepel laat rijden. De krachtige elektromotoren zijn dan perfect om snel even in te voeren of voorbij te steken, waarna je weer lekker kan cruisen.



400 tot 500 km in de praktijk

En hoe ver kun je dan cruisen op een volle batterij? Tijdens deze eerste test, bij zachte temperaturen en zonder al te veel snelweg, kwam ons gemiddelde verbruik uit op 17,3 kWh/100 km. Dat betekent net geen 500 km reëel rijbereik. Niet slecht, maar ook niet zoveel beter dan bij de oude EQB van na de facelift. Op de snelweg blijft er eerder 400 km over. Maar het grote voordeel is dat de nieuwe GLB electric veel sneller oplaadt: in 22 minuten zit je alweer aan 80%. Dat maakt roadtrips een stuk flexibeler en dus weer... rustgevender.

Niet veel duurder dan de CLA

Met een vanafprijs van 53.240 euro is de Mercedes GLB electric niet heel goedkoop. Maar het verschilt slechts een paar duizenden euro's met de veel minder praktische CLA. Bovendien heeft hij niet veel concurrenten in dit segment. De prijzen lopen wel snel op als je de configurator aanspreekt. Voor de GLB 250+ met grote batterij moet je minstens 58.685 euro neertellen, de GLB 350 4Matic kost zelfs 67.518 euro. En dan kun je daar nog vele (tien)duizenden euro's bijtellen aan opties.

Conclusie

De nieuwe Mercedes-Benz GLB electric bewijst dat Mercedes zijn praktische SUV-concept verder verfijnt in plaats van volledig opnieuw uit te vinden. Hij is ruimer dan zijn voorganger, technologisch moderner en efficiënter dankzij het nieuwe elektrische platform. De combinatie van een groot rijbereik, snelle laadmogelijkheden en

zeven zitplaatsen maakt hem bijzonder aantrekkelijk voor gezinnen.

Niet alles is perfect. Sommige digitale functies voelen nog wat experimenteel aan, en het reële rijbereik blijft iets lager dan de officiële cijfers suggereren. Maar uiteindelijk doet de GLB precies wat hij moet doen: een comfortabele, veelzijdige en moderne gezins-EV aanbieden. En precies daarom zou hij wel eens een van de populairste elektrische Mercedes-modellen kunnen worden bij gezinnen en bedrijfswagenrijders. - YM

DE ESSENTIE

De Mercedes-Benz GLB electric combineert de praktische kwaliteiten van zijn voorganger met een totale technologische vernieuwing. De nieuwe generatie groeit licht in formaat, krijgt een digitaal interieur en blijft een van de weinige compacte premium-SUV's met zeven zitplaatsen. Het gamma omvat vermogens tot 354 pk en een rijbereik tot 631 km WLTP dankzij een 800-voltarchitectuur die ook snelladen tot 320 kW mogelijk maakt. In de praktijk overtuigt de GLB vooral door zijn comfort, ruimte en veelzijdigheid. Het reële rijbereik ligt lager dan de officiële cijfers, maar blijft degelijk voor een gezins-SUV van dit formaat. En de meerprijs ten opzichte van de veel minder praktische CLA valt eigenlijk wel mee.



Gloednieuwe BMW iX5/X5 komt met alle aandrijvingen (zelfs met waterstof)

BMW heeft zijn gloednieuwe X5 voorgesteld, voor het Duitse succesmerk toch nog altijd een van de belangrijkste modellen. De naar Europese normen grote SUV komt er met keuze uit eerder klassieke benzine- en dieselmotoren, zuinigere plug-hybrides én als iX5 voor het eerst ook als een volledig elektrisch aangedreven auto met een riant rijbereik. Voor wat later wordt evengoed al een X5 op waterstof aangekondigd.

Geen verwarring mogelijk als je de nieuwe BMW X5 naast het huidige en nu dus oude model ziet staan. Net als voor de vorig jaar gelanceerde en ondertussen heel succesrijke iX3 heeft het design een flinke evolutie doorgemaakt en past het natuurlijk ook netjes in het Neue Klasse-verhaal dat de constructeur al eventjes aan het schrijven is. De jongste X5 is al de vijfde generatie van wat de Duitsers nog altijd liever een SAV (van Sports Activity Vehicle) dan een SUV noemen. Het eerste model dateert dan ook al van 1999 en gold toen inderdaad wel een beetje als een van de meest sportieve auto's in dat in die dagen nog niet zo grote marktsegment.

Batterij van 141 kWh!

Om maar eens met de al in de inleiding vermelde keuzemogelijkheden te beginnen, de nieuwe X5 start zijn commerciële carrière als 40 xDrive, 40d xDrive, 50e xDrive, M60e xDrive en 60 xDrive met een extra 'i' voor de voornaam. Die laatste komt met wat BMW de zesde generatie van zijn eDrive Technology noemt. Hij heeft twee elektromotoren met (samen) een bruikbaar vermogen van 578 pk en een maximum koppel van 805 Nm. De batterij heeft een nettocapaciteit van maar liefst 141 kWh en laat zich dankzij een 800-voltarchitectuur aan een 'geschikt' laadstation snelladen tot een al even indrukwekkende 460 kW. Met een WLTP-verbruik van 20,1 kWh per 100 kilometer wordt ons ook al een rijbereik tot 845 kilometer beloofd. Nog wat cijfertjes, spurten van 0 naar 100 km/u lukt in 4,6 seconden en de topsnelheid bedraagt een voor een EV

echt wel veel minder relevant geworden 210 km/u. Er volgt sowieso ook nog een krachtigere iX5-versie, dat wordt dan wat BMW een M Performance-model noemt.

Made in the USA

Goed, de nieuwe X5 moet het natuurlijk ook en eigenlijk zelfs vooral waarmaken in de Verenigde Staten. Daar wordt hij trouwens ook weer gebouwd, Trump en co kunnen er dus geen importtaksen op heffen. In heel wat staten zijn elektrische auto's er echter nog altijd niet echt populair, Amerikanen en ongetwijfeld ook heel wat Europeanen vallen straks dus ongetwijfeld weer eerder voor een van de modellen met nog een verbrandingsmotor. De 40 xDrive en 40d xDrive hebben aandrijvingen van het mild-hybride type. In het eerste geval gaat het om een zescilinder van 400 pk en 580 Nm, in het tweede om een evenveel cilinders tellende dieselmotor van 313 pk en 670 Nm. Ook die varianten komen met vierwielaandrijving, ze spurten van 0 naar 100 km/u in respectievelijk 5,3 en 6,1 seconden.

Twee plug-inhybride varianten

Anno 2026 zijn ook de plug-inhybrides natuurlijk nog interessant, de 50e xDrive en M60e xDrive zijn (alweer respectievelijk) 489 pk en 700 Nm en 612 pk en 800 Nm sterk. Daarmee kan je naar 100 km/u spurten in 5,0 en 4,5 seconden. Ook al hangt het gemiddelde verbruik van dit soort auto's altijd heel sterk af van hoe vaak je de batterij via het stroomnet oplaadt, BMW vermeldt er al een verbruik



van 5,2 en 5,7 liter per 100 kilometer voor. Met een volle batterij (netto 26,5 kWh) en heel wat zelfdiscipline kan je met de auto's zo'n 100 elektrische kilometers afleggen. Voor de ook al afgekondigde X5 Hydrogen met een samen met Toyota ontwikkelde brandstofcel op dus waterstof is het nog even wachten op meer informatie.

Meer cijfers

De nieuwe X5 is 4.994 millimeter lang, 2.000 millimeter breed en afhankelijk van de variant 1.748 tot 1.751 millimeter hoog en heeft een best wel grote wielbasis van 3.000 millimeter. Het laadvolume van de koffer kan je laten variëren van 655 tot 1.850 liter. In de iX5 is er voorin nog een zogeheten frunk met een inhoud van 53 liter. Zo'n elektrische X5 weegt samen met een chauffeur van 75 kilogram wel een stevige 2,9 ton, hij mag (vanbinnen) tot 670 kilogram meenemen én kan tot 2,7 ton trekken.

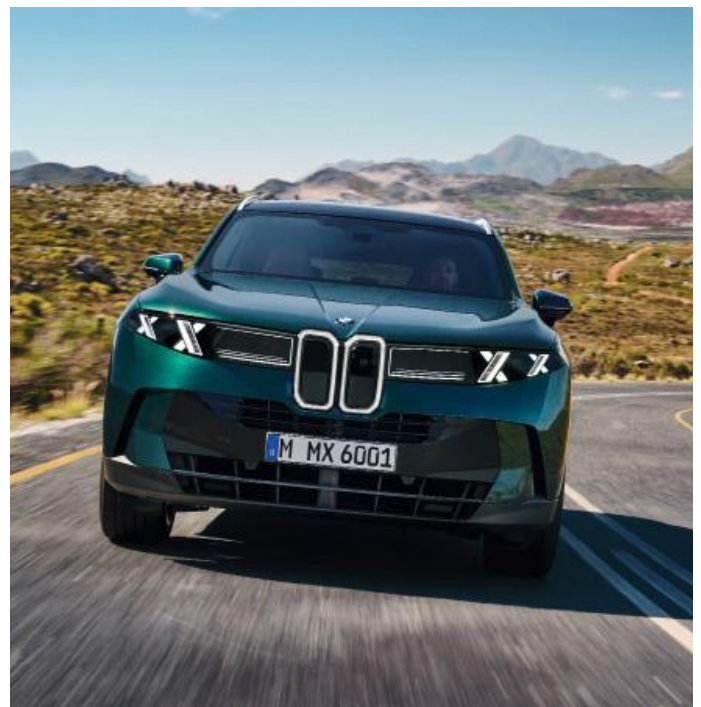
Als een grotere iX3?

Het design doet wel wat denken aan dat van de compactere iX3, dat is natuurlijk geen verrassing. BMW heeft het dan ook weer over monolithisch, krachtig en imposant, wij vatten het graag samen

als heel modern en ook wel knap. Het front met dubbele X-lightsignaturen en dynamisch verlichte Iconic Glow staat zowat rechtop, de typische niergrille is (gelukkig) niet al te groot en in de flanken hebben de deurgrepen de vorm van (aerodynamische) winglets. De M60e komt met nog wat sportiever ogende extra's, waaronder M Yellow Lights (foto hierboven), een uitlaatsysteem met vier eindpijpen en 22-duimsvelgen. Een maatje groter kan ook nog, er is ook keuze uit 23 koetswerkkleuren.

Automatische deuren

Het desgewenst via automatisch openende en sleutende deuren toegankelijke interieur met dankzij onder meer de sfeerverlichtingsstrip wrap-around-effect verrast na de introductie van de iX3 en de evengoed tot de Neue Klasse behorende nieuwe i3 niet meer echt. Het komt hier ook met knappe glazen elementen en zowel innovatieve als natuurlijke materialen als (voor het eerst) zelfs leisteel. In de X5 maakt ook een nieuw scherm voor de voorste passagier zijn debuut, het Panoramic iDrive en de vele mogelijkheden van het Operating System X kennen we wel al grotendeels.



Ook luchtvering en vierwielsturing

Dankzij onder meer de Heart of Joy-aandrijflijn en de Dynamic Performance Control (voor de elektrische iX5) wordt het ongetwijfeld weer genieten van een hoogstaande rijdynamiek en heel wat rijcomfort. In de modellen met verbrandingsmotoren zullen we daar natuurlijk evengoed op kunnen rekenen. Een adaptieve ophanging is standaard, als optie wordt een Adaptive Chassis Control met luchtvering en Integral Active Steering of dus vierwielsturing beschikbaar. We komen daar allemaal nog uitgebreid op terug als we de auto ook kunnen testen, dan ontdekken we ook in de praktijk tot wat de voorzieningen inzake autonoom rijden al allemaal in staat zijn. We moeten daar wel nog eventjes op wachten, de productie in dus het Amerikaanse Spartanburg wordt pas in augustus opgestart en het duurt allicht nog net iets langer voor de auto bij ons in de toonzalen verschijnt. - AD



Nieuwe Audi Q7: derde generatie blijft trouw aan diesel en kiest voor evolutie

Audi heeft de Q7 grondig vernieuwd. Zo grondig zelfs dat het merk spreekt van een volledig nieuwe, derde generatie. Dat is niet onlogisch, want de vorige Q7 dateerde al van 2015 en was stilaan aan vervanging toe. De nieuwe SUV staat voortaan op het verder ontwikkelde Premium Platform Combustion (PPC), dat ook de basis vormt voor andere recente modellen met verbrandingsmotoren. Opvallend is wel dat de Belgische markt voorlopig uitsluitend bediend wordt met dieselmotoren (met milde hybride-ondersteuning).

De komst van de nieuwe Q7 valt samen met de voorbereiding van een nog grotere Q9, die vooral bedoeld is voor markten als Noord-Amerika, het Midden-Oosten en delen van Azië. In Europa blijft de Q7 dus gewoon het SUV-vlaggenschip van Audi. Hij groeit licht tot 5,06 meter, maar kiest qua design duidelijk voor evolutie in plaats van revolutie. De nieuwe designtaal die conceptwagens als de Nuvolari aankondigen, wordt nog niet toegepast op de winstgevende SUV's. De Q7 behoudt zijn herkenbare proporties, grote Singleframe-grille en strakke flanken, maar oogt dankzij een scherpere neus en nieuwe lichtsignatuur wel moderner.

Comfort en veelzijdigheid

Technologisch zet Audi opnieuw een stap vooruit. De digitale matrix-ledkoplampen en oled-achterlichten bieden meer personaliseringsmogelijkheden dan ooit, terwijl de richtingaanwijzers voortaan ook op het wegdek kunnen worden geprojecteerd. Die projecties moeten niet alleen de zichtbaarheid verbeteren, maar ook voetgangers en fietsers extra waarschuwen wanneer de SUV afslaat.

Binnenin ligt de focus op comfort en veelzijdigheid. De Q7 blijft beschikbaar als vijf- en zevenzitter, maar is voortaan ook leverbaar als zeszitter met twee afzonderlijke captain's chairs op de tweede zitrij. Dat moet vooral gezinnen en zakelijke klanten aanspreken die

meer comfort voor de achterpassagiers willen. De bagageruimte bedraagt 581 liter en groeit, afhankelijk van de gekozen configuratie, tot maximaal 2.075 liter.

Ook het panoramische glazen dak is een blikvanger. Het bestaat uit negen afzonderlijk regelbare segmenten die individueel van transparant naar ondoorzichtig kunnen schakelen. Daarnaast kan het dak worden geïntegreerd in de sfeerverlichting, die zoals we van Audi gewend zijn bijzonder uitgebreid instelbaar is.

Het dashboard volgt de lay-out van de nieuwste Audi-modellen, met een volledig digitaal instrumentarium en een extra scherm voor de voorste passagier. Oled-technologie zorgt voor scherpe beeldkwaliteit, terwijl het infotainmentsysteem gebruikmaakt van een AI-spraakassistent met ChatGPT-functionaliteit. Een Bang & Olufsen-audiosysteem behoort eveneens tot de beschikbare uitrusting.

Techniek

Onder de motorkap kiest Audi voorlopig uitsluitend voor de bekende 3,0-liter V6 TDI. De diesel wordt standaard gekoppeld aan een achttrapsautomaat en quattro-vierwielaandrijving en is verkrijgbaar met 245 of 299 pk. Dankzij de nieuwe MHEV Plus-mildhybride-technologie kan het systeem tijdelijk tot 24 extra elektrische pk's leveren. Een elektrisch aangedreven compressor moet bovendien zorgen voor een snellere gasrespons en een lager verbruik. Een plug-inhybride met zescilinder benzinemotor staat eveneens op de planning, maar daarover geeft Audi voorlopig nog geen technische details vrij.

Ook op vlak van onderstel en rijcomfort ontbreekt het niet aan technologie. Adaptieve luchtvering, vierwielsturing en automatisch parkeren staan op de optielijst, net als 21- en 22-duimsvelgen naast de standaard 20-inch exemplaren. De in Slowakije gebouwde Audi Q7 kan binnenkort worden besteld. De eerste leveringen zijn gepland voor september. Belgische prijzen starten bij 82.900 euro voor de 245 pk sterke diesel en lopen op tot 85.900 euro voor de versie met 299 pk. - AD



Test

Zeekr 7GT Privilege AWD

De elektrische premium GT
die zich niet in een hokje
laat stoppen





De autowereld houdt van hokjes. We catalogeren met z'n allen automodellen graag in het SUV-vakje, bij de berlines, hatchbacks of crossovers. Maar de nieuwe Zeekr 7GT laat zich niet in een hokje duwen. Is het een shooting brake? Een lage crossover? Een sportieve break? Een elektrische GT? Eigenlijk een beetje van alles tegelijk. Dat maakt deze nieuwkomer al in eerste instantie interessant, maar het is niet enkel zijn design dat zich laat opmerken.



De Zeekr 7GT komt niet uit het niets. Zeekr werd in 2021 opgericht binnen de Chinese Geely-groep, dat ook eigenaar is van onder meer Volvo, Polestar, Lotus en Lynk & Co. Voor zijn Europese expansie koos Zeekr bewust voor een lokale aanpak. Het merk opende zijn Europese hoofdkwartier in Amsterdam en richtte design- en ontwikkelingsactiviteiten in Göteborg in, waar ook verschillende voormalige Volvo- en Polestar-specialisten actief zijn. De eerste Europese markten waren Nederland en Zweden, waar eind 2023 de leveringen van de Zeekr 001 en Zeekr X van start gingen. Intussen breidt het merk zijn aanwezigheid gestaag uit naar onder meer België, Duitsland, Noorwegen, Denemarken, Italië en Spanje. De 7GT is het vierde model in de prijslijst en heeft de ambitie om Zeekr definitief op de kaart te zetten als premium alternatief voor de gevestigde Europese merken.

+ PLUS

- Origineel en onderscheidend design
- Premium is geen loze belofte
- Hoogwaardige afwerking en materiaalkeuze
- Uitstekende balans tussen comfort en dynamiek
- Sterke prijs-kwaliteitverhouding voor een premium EV

- MIN

- Achterpassagiers zitten met de knieën vrij hoog
- Mist personalisatiemogelijkheden en kleuren
- Misschien even zoeken naar een dealership

Premium, zei je?

Tijdens elke Zeekr persmeeting valt het woord premium tig keer, en dat is niet zonder reden. Het Chinese merk wil zich bewust toeleggen op dat premium imago, en het doet dat met een bouwkwaliteit op hoog niveau en een afwerking die geen steken laat vallen. En ja, je kan hier nog écht leder krijgen. Zeekr slaagt er ook in om hun luxe-aanpak geen doorslag te geven in hun prijsbeleid en dat zou de gevestigde orde behoorlijk nerveus kunnen maken.

Het uitdragen en overbrengen van dat premium imago wordt wel een hele klus voor Zeekr. Daarover hadden we het ook met de Europese Zeekr baas, en hij bevestigt dat daarvoor gekeken wordt naar gepaste partnerships en de juiste ambassadeurs. Als wij het voor zeggen hadden dan zouden we ook nog de personalisatiemogelijkheden van de modellen vergroten om het luxe-gehalte te onderstrepen. Wat extra koetswerk- en interieurkleuren bijvoorbeeld, dat is iets waar de doelgroep van premium auto's toch van houdt.

Een design dat niemand onverschillig laat

De Zeekr 7GT is geen auto die je per ongeluk over het hoofd ziet. Dat komt niet alleen door zijn afmetingen (hij is een flinke 4,82 meter lang), maar vooral door zijn vormgeving. De wagen combineert elementen van een sportieve break, een gran turismo en een fastback in één opvallend geheel. Met zijn lange wielbasis van 2,90 meter, lage daklijn en gespierde schouderpartij oogt hij tegelijk elegant en krachtig. De neus is laag en scherp getekend, terwijl de achterzijde bijna coupéachtige proporties heeft. De doorlopende lichtbalk achteraan en de subtiel geïntegreerde spoiler versterken het moderne karakter.



De vraag die zich daarbij opdringt is echter of Zeekr niet iets té hard zijn best heeft gedaan om anders te zijn. De 7GT ziet er absoluut goed uit, maar hij vraagt gewenning. Sommige voorbijgangers zullen hem fantastisch vinden, anderen zullen niet meteen weten wat ze ervan moeten denken. Dat maakt hem meteen ook moeilijk te positioneren. Zeekr zelf ziet in de Mercedes CLA Shooting Break en de BMW i4 twee uitgesproken concurrenten, maar de meest directe concurrent lijkt misschien nog de Polestar 4, een andere eigenzinnige elektrische premiumauto die Zeekr misschien bewust niet noemt omdat die binnen de Geely-familie z'n plek heeft. Opvallend detail aan de 7GT zijn de frameloze buitenspiegels en ramen, een oplossing die we eveneens kennen van Polestar en die de premiumuitstraling versterkt.

Oh ja, nog dit: wie graag indruk maakt op vrienden en burens kan de optionele elektrisch openende en sluitende portieren aanvinken (2.200 euro). Noodzakelijk zijn ze absoluut niet, maar cool en een leuke gimmick? Dat zeker wel. Het zijn precies dit soort details waarmee Zeekr probeert te tonen dat het meer wil zijn dan zomaar een nieuwe EV-fabrikant.

Premiuminterieur met Duitse ambities

Dat brengt ons naadloos bij het interieur. En daar maakt de Zeekr 7GT misschien nog meer indruk dan aan de buitenkant. Waar sommige Chinese merken nog worstelen met materiaalkeuze of afwerking, lijkt Zeekr hier bewust een statement te willen maken. De gebruikte materialen voelen hoogwaardig aan, de assemblagekwaliteit is quasi perfect en vrijwel alles wat je aanraakt straalt kwaliteit uit. Zelfs wanneer je kritisch begint te zoeken naar zwakke punten, wordt het moeilijk om echt goedkope elementen te vinden.



Het dashboard oogt strak zonder steriel te worden en combineert fysieke bedieningselementen met een uitgebreid display voor de bestuurder en een groot centraal OLED-scherm. Ja, je kan die opstelling dertien-in-een-dozijn vinden, maar ze is op z'n minst wel piekfijn afgewerkt.

De ergonomie is wel nog voor verbetering vatbaar. Tijdens onze test reageerde het scherm soms traag en de graphics van de navigatie hadden soms moeite om snel bij te benen. Waar de 7GT net als de meeste Chinezen ook tegen zondigt is het gebrek aan fysieke knoppen want zelfs voor de afstelling van de spiegels en stuurpositie moet je in het centrale scherm duiken.

Ruimte zat, al kan de zithouding achterin beter

Ondanks zijn lage profiel blijkt de 7GT toch verrassend praktisch. Vooraan is er meer dan voldoende plaats en beschik je over goed



steunend meubilair dat zich perfect laat afstellen en waar je kan genieten van een deugdlozende massagefunctie. Maar ook achterin kunnen volwassenen probleemloos plaatsnemen. De beenruimte is ronduit indrukwekkend en zelfs lange passagiers hebben nauwelijks reden tot klagen. Of toch... want door de positionering van de batterij en de relatief lage daklijn zitten de knieën achterin vrij hoog. Dat fenomeen zien we wel vaker bij elektrische auto's, maar in de Zeekr valt het iets meer op dan gehoopt.

De bagageruimte bedraagt een behoorlijke 456 liter en groeit tot 1.390 liter wanneer de achterbank wordt neergeklapt. Daarnaast is er nog een frunk van 65 liter onder de motorkap. Daarmee biedt de 7GT meer praktische mogelijkheden dan zijn ranke lijnenspel doet vermoeden. Voor gezinnen vormt hij daardoor een geloofwaardig alternatief voor een klassieke break.

Een GT die zijn naam verdient

Op de weg wordt duidelijk dat Zeekr de letters GT niet zomaar op de achterklep heeft geplakt. Het chassis behoort zonder twijfel tot de sterkste punten van deze auto want de ingenieurs hebben een bijzonder knappe balans gevonden tussen comfort en dynamiek. In comfort-modus gedraagt de 7GT zich als een ontspannen kilometerverter; oneffenheden worden dan netjes weggefilterd en de wagen voelt rustig en volwassen aan. Schakel je over naar Sport, dan verandert zijn karakter merkbaar. De (standaard op de Privilege) adaptieve luchtvering wordt strakker, de koetswerkcontrole scherper en het stuurgevoel merkbaar directer. Daardoor voelt de auto verrassend wendbaar aan voor een elektrische wagen van dit formaat. Dat betekent niet dat hij plots een pure sportwagen wordt, daarvoor speelt het gewicht (2.315 kilo) 'm iets teveel parten. Maar dat neemt niet weg dat de 7GT erg homogeen en gebalanceerd aan-

voelt, met dank ook aan de uitstekende afstelling van het one pedal drive waarbij de overgang tussen vertragen en stilstaan vloeiend en voorspelbaar verloopt. Na enkele kilometers rij je bijna volledig zonder het rempedaal te gebruiken. Dat verhoogt niet alleen het comfort, maar draagt ook bij aan de efficiëntie van de wagen.

De 7GT blijft in essentie een gran turismo. Maar wel eentje die met veel enthousiasme een bochtige bergweg aanvalt wanneer je daar zin in hebt. Met dank aan de uitstekende 50/50 gewichtsverdeling en een uitgekiend onderstel dat zorgt voor vertrouwen.

646 pk, 0-100 km/u in 3,3 sec

Het gamma start met een achterwielaangedreven versie die 421 pk levert via één elektromotor en een 75 kWh-batterij. Daarboven staat een Long Range-variant met dezelfde motor maar een grotere batterij van 100 kWh. Helemaal bovenaan vinden we de Privilege AWD uit deze test, met twee elektromotoren, 646 pk en 710 Nm. De sprint naar 100 km/u gaat in een hallucinante 3,3 seconden. 'Onze' topversie is met andere woorden ronduit indrukwekkend snel. De acceleraties zijn van het type dat passagiers spontaan doet lachen of vloeken, afhankelijk van hun tolerantie voor G-krachten. Maar deze 7GT is minder hardcore dan bijvoorbeeld een Tesla Model Y Performance, en die combinatie van het waanzinnige beschikbare prestatieniveau maar ook een deugdlozend comfortgehalte, maakt van deze Zeekr een auto die zich perfect voor alle opdrachten en gebruik laat inzetten.

EV-prestaties op topniveau

Een premium EV staat of valt vandaag ook met zijn laadprestaties en efficiëntie. De Long Range-versie haalt volgens de WLTP-cyclus maximaal 655 kilometer. Dat konden we tijdens onze eerste test op



een bergachtig parcours rond het Spaanse Malaga niet helemaal verifiëren. Bij het klimmen piekte het verbruik (uiteraard) naar boven, en na een lange afdaling klokten we af op 16 kWh per 100 km. In de praktijk en bij gebruik op eigen bodem lijkt het ons wel haalbaar om ergens tussen de 20 en 22 kWh te verbruiken, maar een lokale test zou daarover uitsluitsel moeten brengen. Hoe dan ook lijkt het erop dat het verbruik redelijk blijft voor een auto van dit formaat en vermogen.

Verbruik is één ding, laden een ander. Dankzij het 800V-platform ondersteunt de 7GT indrukwekkende DC-laadvermogens tot 450 kW. Dat plaatst hem meteen bij de snelst ladende elektrische auto's op de markt en dat is dus een troef die we niet licht moeten inschatten. Ook AC-laden kan met maximaal 22 kW.

De prijs verandert alles

Dat de Zeekr 7GT het premium-label absoluut verdient, daar zijn we intussen wel uit. En precies in dat verband is het meest verrassende aspect van de 7GT misschien nog zijn prijsstelling. Er is al een 7GT Core Business Edition voor 44.990 euro, al is die misschien niet het beste visitekaartje. Daarvoor moet je minstens bij de Long Range zijn (52.990 euro), of beter nog de rijkelijk uitgeruste Privilege AWD die we hier testen. Zijn prijs? 58.990 euro. Dat is niet niks, maar als je ziet wat je ervoor in de plaats krijgt dan is het bijna ridicul weinig. Voor dat geld krijg je een bouwkwaliiteit die zich moeiteloos naast premiummerken uit Duitsland laat parkeren. Om nog te zwijgen over het hoogwaardig interieur, de moderne technologie, ultrasnelle laadtijden en prestaties die vaak een segment hoger thuishoren. Daarbovenop biedt Zeekr tot tien jaar garantie, wat voor extra gemoedsrust zorgt.

Conclusie

De Zeekr 7GT is een van de interessantste elektrische nieuwkomers van het moment. Niet omdat hij een bestaand recept perfectioneert, maar omdat hij bewust buiten de lijntjes kleurt. Zijn design zal mogelijks niet iedereen overtuigen en misschien moet je even zoeken naar een verdeler in jouw buurt. Bovendien zal de onbekendheid van het merk sommige kopers nog afschrikken. Al is dat absoluut niet nodig.

Wie verder kijkt dan de badge ontdekt een bijzonder overtuigende elektrische GT. De afwerking is uitstekend, het comfortniveau hoog, de prestaties indrukwekkend en de prijs bijna onmogelijk te negeren. De Zeekr 7GT bewijst dat Chinese premiummerken niet langer enkel volgen. Sommige beginnen ondertussen de richting aan te geven. - WM

DE ESSENTIE

De Zeekr 7GT is een elektrische buitenbeentje dat zich moeilijk in een klassiek segment laat plaatsen. Hij combineert de uitstraling van een shooting brake, de ruimte van een gezinswagen en de prestaties van een sportieve GT. De afwerking en materiaalkeuze behoren tot de beste in zijn klasse, terwijl het chassis een knappe balans biedt tussen comfort en dynamiek. Met tot 655 km WLTP-bereik, ultrasnel laden op 800 volt, een verbruik van ongeveer 20 à 22 kWh/100 km en een uiterst competitieve prijs biedt hij uitzonderlijk veel waarde. De term premium krijgt hier overduidelijk een nieuwe invulling en daarom is deze 7GT nu al één van de sterkste elektrische verrassingen van 2026.

Lothar Schupet, CEO Zeekr Europa

"Zeekr wil meer zijn dan nóg een Chinees merk"

Met de komst van de Zeekr 7GT zet het Chinese premiummerk een belangrijke stap in Europa. Het model combineert de praktische kwaliteiten van een break met de uitstraling van een sportieve gran turismo en moet Zeekr helpen doorbreken in het hart van het Europese premiumsegment. Achter die ambitie staat Lothar Schupet, CEO van Zeekr Europe. De Duitser bouwde eerder ervaring op bij verschillende internationale automerken en leidt vandaag de Europese expansie van het merk dat deel uitmaakt van de Geely-groep.

Tijdens de internationale persvoorstelling van de Zeekr 7GT spraken we met Schupet over de rol van dit model, de positionering van Zeekr tegenover gevestigde premiummerken, de uitdagingen van een Chinees merk in Europa en de toekomstplannen van het merk.

Hoe belangrijk is de Zeekr 7GT voor het succes van Zeekr in Europa?

Elke auto die we ontwikkelen is belangrijk, maar de 7GT speelt wel een bijzondere rol. Net als de 7X richt hij zich op het hart van de Europese premiummarkt. Dat maakt hem voor ons een kernproduct. We zien bovendien dat de eerste bestellingen zeer positief evolueren. Het interessante aan de 7GT is dat hij rijplezier combineert met ruimte en veelzijdigheid. Het SUV-segment blijft uiteraard groter, maar wij hopen met dit GT-concept ook nieuwe klanten aan te spreken die iets anders zoeken dan een klassieke SUV of sedan.

Je noemde eerder al de BMW i4 en Mercedes CLA als concurrenten. Na onze eerste rijervaring kijken wij eerder richting Polestar 4. Daarvoor voelt de 7GT zeker voldoende premium aan.

Ik ben alvast blij dat je bevestigt dat de auto op premiumniveau zit, want dat was precies onze bedoeling. We richten ons inderdaad op de traditionele premiummerken. Kijk, binnen de Geely-groep heeft elk merk een eigen identiteit nodig. Wanneer iemand uit een Zeekr stapt, moet dat een ander statement zijn dan wanneer hij uit een ander merk van de groep stapt. Zeekr staat voor een uitgesproken design, sterke prestaties en geavanceerde technologie. Dat onderscheid willen we behouden, zowel tegenover onze concurrenten als tegenover andere merken binnen onze eigen groep.

Het is moeilijk om een specifiek label te kleven op de 7GT. Het is geen SUV, geen crossover en zelfs geen klassieke shooting brake. Is dat een sterkte of net een uitdaging?

Misschien een beetje van beide, maar ik zie het vooral als een voordeel. Zeekr is nog een relatief jong merk met beperkte naamsbekendheid. We moeten onze producten sowieso uitleggen aan klanten. Daarom benadrukken we bewust de GT-benaming. Natuurlijk heeft de auto kenmerken van een shooting brake, maar het concept draait om de combinatie van sportiviteit, comfort, ruimte en veelzijdigheid. Bovendien informeren klanten zich vandaag uitgebreid online. Ze zien meteen wat de auto te bieden heeft. Persoonlijk vind ik dat de 7GT echte wow-momenten creëert. Het design maakt een krachtig statement en dat is in het premiumsegment nog altijd bijzonder belangrijk.

Zeekr profileert zich nadrukkelijk als een premium Chinees merk. Hoe brengt u die boodschap over naar Europese klanten?

Dat is zonder twijfel een van onze grootste uitdagingen. We worden vaak in één adem genoemd met andere Chinese merken, terwijl we duidelijk hoger gepositioneerd zijn. Ik had onlangs een gesprek met een grote Europese leasingmaatschappij. Nadat iemand voor het eerst in een Zeekr had gezeten, zei hij: "Dat is eigenlijk niet eerlijk."



Jullie worden vergeleken met andere Chinese merken, terwijl jullie duidelijk een niveau hoger zitten.” Dat is precies de perceptie die we willen veranderen. En dat doen we op verschillende manieren. We investeren in premium partnerships, zoals onze samenwerking met de Diamond League in de atletiek. Daarnaast zoeken we merkambassadeurs die authenticiteit bij Zeekr passen. Ook onze retailaanpak speelt een belangrijke rol. We investeren samen met onze dealers in hoogwaardige showrooms en openen daarnaast eigen flagship stores in grote Europese steden. Op die manier willen we de premiumbeleving tastbaar maken.

Richt Zeekr zich vooral op particuliere klanten of op de fleetmarkt?

Dat hangt sterk af van het model en van het land. In België is de fleetmarkt uiteraard bijzonder belangrijk. De 7GT is dan ook een model dat uitstekend past binnen dat segment. Tegelijk zien we in markten zoals Duitsland een groeiend aandeel particuliere kopers. Klanten geven aan dat ze vertrouwen hebben in de toekomstwaarde

van onze auto's. Ze beschikken vandaag al over zeer snelle laadtechnologie, moderne software en uitgebreide connectiviteit. Daar komt nog eens tien jaar garantie bovenop. Wie de auto na enkele jaren verkoopt, kan die garantie mee doorgeven aan de volgende eigenaar. Dat geeft vertrouwen en ondersteunt de restwaarde.

Krijgt de 7GT uitgebreide over-the-air updates?

Absoluut. Voor ons betekent over-the-air ook echt over-the-air. Bij sommige merken gaat het slechts om een beperkt aantal functies, maar wij willen de wagen gedurende zijn volledige levenscyclus blijven verbeteren. Daarom gebruiken we krachtige hardware zoals de Snapdragon-platformen. Onze visie is dat een Zeekr na verloop van tijd zelfs beter moet worden dan op het moment dat hij de fabriek verlaat.

Is dat ook een manier om de restwaarde te ondersteunen?

Zeker. Een stabiele restwaarde is essentieel voor zowel klanten als leasingmaatschappijen. Daarom kiezen we ook voor een eenvoudige



dige en consistente productstrategie. We vermijden bijvoorbeeld uitvoeringen die later minder aantrekkelijk worden op de tweedehandsmarkt. Daarnaast streven we naar duurzame groei. We willen geen duizenden auto's registreren enkel om verkoopcijfers op te drijven. Dat soort tactieken kan de restwaarde onder druk zetten. Wij verkiezen een stabiele en gezonde groei.

In China heeft Zeekr een veel uitgebreider gamma dan in Europa. Is er een model dat u persoonlijk graag hier zou zien verschijnen?

Ik kan uiteraard niets zeggen over toekomstige productplannen, maar als u het mij persoonlijk vraagt, dan zou ik de 8X graag in Europa zien. Dat model combineert het formaat van een BMW X5 of Mercedes GLE met onze nieuwe Super Hybrid-technologie. We spreken dan over ongeveer 1.400 pk en een theoretisch rijbereik van meer dan 1.200 kilometer. Ik denk dat zo'n voertuig perfect aansluit bij Europese premiumklanten die vandaag nog met grote benzine-

of diesel-SUV's rijden. Het zou een interessante stap kunnen zijn richting verdere elektrificatie.

Maar dat zou betekenen dat Zeekr niet langer uitsluitend elektrische auto's verkoopt.

Dat klopt, maar in China hebben we die stap al gezet. Voor ons draait het niet om een specifieke aandrijftechnologie, maar om duurzame mobiliteit en technologische innovatie. We bekijken voortdurend wat klanten willen. Als er vraag is naar dergelijke oplossingen, moeten we ervoor zorgen dat we het beste product aanbieden.

Sommige consumenten willen bewust geen Chinese auto kopen. Hoe gaat Zeekr daarmee om?

Ik denk dat die houding stilaan verandert. De perceptie van Chinese technologie is de afgelopen jaren sterk geëvolueerd. Waar China vroeger vooral werd geassocieerd met kopiëren en lage kwaliteit, erkennen steeds meer mensen vandaag dat veel innovaties uit Chi-



na komen. Voor de klanten die nog twifelen, blijft de beste oplossing een sterk product aanbieden. Uiteindelijk vergelijken consumenten wat ze krijgen voor hun geld. Wanneer ze merken dat een Zeekr meer technologie, prestaties en uitrusting biedt voor dezelfde of zelfs een lagere prijs, dan wordt die keuze steeds rationeler. Bovendien investeren wij volop in Europa. We creëren werkgelegenheid, bouwen een dealernetwerk uit en voldoen aan alle Europese regels en normen. We willen geen buitenstaander zijn, maar een duurzame partner op de Europese markt." - WM



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); CO2 emissions (combined): 0g. The electric range is influenced by factors including but not limited to driving style and road conditions. *With a 200kW charger.





Test

Jeep Compass EV

Een Jeep in een nieuw tijdperk

De Jeep Compass EV is meer dan zomaar een elektrische variant van een bestaand model. Het is een statement. Jeep wil laten zien dat het merk, dat groot werd met robuuste, vervuilende terreinwagens, ook in het elektrische tijdperk relevant kan blijven. En dus krijgt de Compass niet zomaar een batterij en een elektromotor, maar een volledige herinterpretatie van wat een compacte SUV anno 2026 moet zijn.





Wie Jeep zegt, denkt aan iconische modellen als de Wrangler of de Cherokee. Tenminste, als die persoon wat kilometertjes op de teller heeft want de laatste jaren was Jeep niet bepaald prominent op het voorplan in de autowereld. Om maar te zeggen: wie kan vandaag nog 3 modellen van het merk noemen? De Compass is dan misschien nog de meest gekende, en die krijgt nu een belangrijke generatiewisselingen waarbij de volledig elektrische aandrijflijn een speerpunt wordt. Het maakt deze Compass EV meteen interessant; hij moet tegelijk trouw blijven aan zijn roots én concurreren met moderne elektrische SUV's die vanaf nul als EV ontworpen zijn. Dat spanningsveld voel je doorheen de hele auto.

Duidelijk volwassener

Het exterieurdesign is misschien wel het meest overtuigende aspect van deze nieuwe generatie. Jeep heeft niet gekozen voor een radicale breuk, maar voor een evolutie die precies ver genoeg gaat. De bekende Jeep grille blijft behouden, maar is grotendeels gesloten voor een betere aerodynamica. De lichtsignatuur van deze nieuwe generatie is strak en modern, en geeft de Compass EV een herkenbaar gezicht dat veel meer présence heeft dan bij het uitgaande model.

Voor de rest zijn de proporties verbeterd. De auto staat breder en zelfverzekerder op zijn wielen, met kortere overhangen en een robuuste houding. Het geheel oogt beduidend groter, meer premium en minder gedrongen dan vroeger. Het is een design dat vertrouwen uitstraalt en tegelijk modern genoeg is om niet ouderwets te ogen tussen de elektrische concurrentie. Wat vooral opvalt, is dat deze Compass EV niet probeert 'anders' te zijn om het anders zijn. Hij is gewoon een knap getekende SUV die toevallig elektrisch is, en dat is misschien wel de grootste verdienste. Vergeet in ieder geval wat je nog weet van de uitgaande Compass, want het nieuwe model

is in alle opzichten een klasse gegroeid.

Interieur: stoer, modern en toch Jeep

Ook binnenin zet Jeep een grote stap vooruit. De nieuwste generatie Compass voelt duidelijk volwassener aan, met meer binnenruimte en een betere indeling. Het dashboard is strak vormgegeven en wordt gedomineerd door een breed multimediасherm dat meteen de aandacht trekt. Achter het stuur krijg je nog een informatiedisplay met de belangrijkste zaken zoals snelheid, rijbereik of verbruik, maar we hadden daar toch liever een digitale tellerpartij gezien die meer de eigenheid van Jeep zou kunnen uitstralen. Het display dat we nu krijgen, zou zo maar uit een Citroën C5 kunnen komen, om maar iets te zeggen.

Voor de rest is de sfeer aan boord gelukkig wel typisch Jeep gebleven: stoer, een beetje rugged/outdoor, maar met een moderne twist. Je krijgt stevige materialen, duidelijke knoppen en een lay-out die logisch oogt. De zitpositie is hoog en comfortabel, zoals je verwacht van een SUV. De stoelen zijn een van de sterke punten van deze auto. Ze bieden goede ondersteuning en zijn zelfs verkrijgbaar met massagefunctie, wat je niet meteen verwacht in dit segment. Dat draagt bij aan het gevoel dat deze Compass EV richting premium wil opschuiven. De achterbank biedt meer ruimte dan je misschien verwacht. Volwassen passagiers kunnen comfortabel zitten, met voldoende been- en hoofdruimte. Dat maakt de Compass EV geschikt als gezinswagen, zonder compromissen voor de achterste passagiers.

Toch is het niet allemaal perfect. De afwerking is degelijk, maar mist soms de verfijning van de beste spelers in deze klasse. De outdoor-sfeer aan boord voelt soms net niet premium genoeg door de aanwezigheid van veel plastic aflegvakken. Het is alsof Jeep bewust



een robuust randje heeft willen behouden, maar daardoor net dat extra beetje luxe mist.

Infotainment en technologie

Het centrale mediasysteem is visueel zeker OK. Het scherm is voldoende groot (breed vooral), scherp, reageert snel en biedt een uitgebreide reeks functies. Navigatie, connectiviteit en voertuiginstellingen zijn allemaal aanwezig en werken over het algemeen goed. Maar zodra je dieper in de menu's duikt, merk je dat de structuur niet altijd logisch is. Functies zitten soms verstopt op onverwachte plaatsen, en het kost tijd om alles onder de knie te krijgen. Dat is geen deal-breaker, maar het haalt wel een stukje gebruiksgemak weg. Het doet ons in ieder geval weer weemoedig terugdenken dat auto's (en zeker de Jeeps van weleer) uitpakten met een overvloed aan fysieke knoppen.

De flinke groeischeut die bij deze generatiewisselingen door, doet de Jeep Compass op praktisch vlak prima scoren. De koffer (550 tot 1.561 liter) biedt meer dan voldoende ruimte voor dagelijks gebruik en langere trips. De laadvloer is vlak en de opening is groot genoeg om bagage makkelijk in en uit te laden. De kofferklep laat zich elektrisch openen en sluiten. De nieuwe Compass is meer dan voldoende veelzijdig en geschikt voor verschillende situaties, van boodschappen tot weekenduitstappen. Wat wel opvalt, is dat een frunk ontbreekt of zeer beperkt is. In een elektrische auto is dat toch een gemiste kans, zeker voor het opbergen van laadkabels. Die kunnen dan weer wel onder de koffervloer waar nog voldoende ruimte beschikbaar is.

Slechts één EV optie

Jeep kan natuurlijk niet anders dan meegaan met z'n tijd en dus ook

een volledig elektrische variant aanbieden. Wie daar nog niet klaar voor is, kan wel nog steeds kiezen voor hybrideversie of een plug-in hybride. Wij wilden het tankstation liever volledig links laten liggen, en kozen voor de enige volledig elektrische optie. Dan krijg je een batterij van 74 Kwh (netto), wat in deze tijden al zeker voor een potige SUV niet meteen als overdaad kan bestempeld worden. Ook qua laadprestaties is deze Compass EV geen trendsetter. Hij laadt correct met 11 kW AC en 160 kW aan de snellader.

Dat zijn eerlijke waarden, maar het mocht ook iets meer zijn, zeker in het licht van de eerder bescheiden reële autonomie van het model. Jeep belooft een WLTP rijbereik van 500 km, maar dat haal je in de verste verte niet. Bij een volle batterij afficheert de boordcomputer zo'n 440 km rijbereik, maar in de praktijk moet je na 300 à 330 km terug aan de stekker. Dat is duidelijk onder de verwachtingen voor een auto in dit segment. En die boordcomputer

+ PLUS

- Knap design, premium uitstraling
- Model is flink gegroeid, ook binnenin
- Evenwichtig comfort, goede stoelen (met massage)
- De Jeep ziel bleef behouden
- Interessant prijszetting

- MIN

- Stoere sfeer aan boord mist soms wat verfijning
- Multimedia menustructuur niet altijd logisch
- Rijbereik aan de krappe kant



helpt niet echt, want die blijkt opvallend optimistisch. De voorspelde actieradius komt niet altijd overeen met de realiteit, wat voor onzekerheid kan zorgen.

Comfort en rijgedrag

De Compass EV rijdt zoals je van een moderne SUV verwacht, maar met een lichte Jeep-twist. De ophanging is comfortabel genoeg voor dagelijks gebruik, maar voelt iets steviger aan dan bij sommige concurrenten. Dat geeft vertrouwen op slechtere wegen, maar maakt hem iets minder zacht in de stad (al vangen de zachte, goed ondersteunende stoelen dat wel op). De Compass is dan ook geen sportieve auto, maar dat hoeft ook niet. Dit is een SUV die gebouwd is voor comfort en gebruiksgemak, niet voor scherpe rijprestaties. Wil je toch graag het tempo wat opvoeren, dan geeft het onderstel meer dan voldoende vertrouwen.

De elektrische aandrijflijn levert ook voldoende prestaties voor dagelijks gebruik. De acceleratie is vlot, zoals je van een EV

verwacht, en het directe koppel maakt inhalen eenvoudig. Toch mist hij een beetje karakter. De Compass EV is snel genoeg, maar nooit echt spannend. Het is een bewuste keuze van Jeep om comfort en bruikbaarheid boven sportiviteit te plaatsen, en dat voel je. Voor de meeste bestuurders zal dit geen probleem zijn, maar wie op zoek is naar een speelsere rijervaring, zal elders moeten kijken.

Interessante positionering

Volgens de Belgische Jeep-website start de Compass EV rond de 44.900 euro, afhankelijk van uitvoering en opties. Wil je hem dik aankleden zoals onze testwagen (inclusief zaken als head-up display, massagestoelen, panoramadak,...) dan zal de eindprijs richting 54.000 euro gaan, wat nog altijd heel schappelijk is. Dat maakt hem absoluut competitief voor zijn formaat, uitrusting en uitstraling. Je krijgt dan ook veel waar voor je geld: een ruime SUV met moderne technologie, goede stoelen en een design dat premium aanvoelt. Dat maakt hem aantrekkelijk voor kopers die een elektrische SUV zoeken zonder meteen naar de hoogste prijsklasse te gaan.

DE ESSENTIE

De Jeep Compass EV is een volwassen elektrische SUV met een sterk design, ruim interieur en veel uitrusting voor een startprijs rond 45.000 euro. Hij biedt comfortabele stoelen (zelfs met massage), een moderne uitstraling en praktische bruikbaarheid. Hij doet je altijd een beetje speciaal voelen en onderscheidt zich graag van de grijze massa. Om ons helemaal te overtuigen zou het rijbereik en/of de laadsnelheden groter mogen. Misschien toch eens kijken naar de plug-inhybrideversie? Want als pakket vinden we de nieuwe generatie Compass bijzonder aantrekkelijk.

Conclusie

Vergeet de oude Jeep Compass, want de nieuwe zet een gigantische stap voorwaarts voor het merk. Hij combineert een volwassen design, een ruim en functioneel interieur en een comfortabele rijervaring met een duidelijke identiteit. Het is een auto met karakter, en dat maakt hem interessant in een segment dat steeds uitgebreider wordt. Bovendien haal je met deze Jeep Compass een SUV in huis die je niet op elke hoek van de straat ziet, en dat maakt 'm onderscheidend en exclusief. De positieve punten zijn duidelijk: het design is heel geslaagd, de binnenruimte en functionaliteit zijn absoluut aanwezig, de stoelen zijn uitstekend en de uitrusting is rijklijk. Dit voelt als een model met premium ambities. - WM



Ben ik nog wel fan van EV-rijden?

Ik reed een week met de nieuwe Mazda CX-5. Niet elektrisch, niet overladen met technologie en geen honderden paardenkrachten die je nekspieren testen bij elk verkeerslicht. Gewoon een degelijke benzine-motor met een klassieke versnellingsbak. En eerlijk? Ik heb ervan genoten.

Het voelt bijna vreemd om als petrolhead een lans te breken voor de elektrische auto. Toch ben ik de voorbije jaren steeds meer overtuigd geraakt van elektrisch rijden. Niet omdat het hip is, maar omdat het in het dagelijkse gebruik bijzonder logisch en makkelijk is. Zeker als je thuis kan laden. En toch bracht een week met de CX-5 mij even terug naar een tijdperk dat stilaan verdwijnt.

Dat begon al bij het vertrekken. Geen geruisloze acceleratie of instant koppel, maar een viercilinder die je hoort en voelt werken. Een motor die gekoppeld is aan een klassieke automaat die daadwerkelijk schakelt. Ik was bijna vergeten hoe prettig dat kan zijn. De kleine onderbreking in de krachtopbouw, het mechanische gevoel en de mogelijkheid om zelf een versnelling te kiezen via de pook. De CX-5 is geen krachtpatser en sleurt je niet richting horizon zoals een EV dat doet, maar hij betreft je meer bij het rijden.

Met zijn atmosferische benzinemotor zonder turbo vraagt de Mazda ook om een andere rijstijl. Rustiger, vloeiender en minder gehaast. Waar je in een EV automatisch gebruikmaakt van het overvloedige koppel, nodigt de CX-5 uit tot ontspannen rijden. Vergeet de sprintjes tussen twee rotondes en geniet gewoon van de rit.

Ook de stevige versnellingspook voelde verrassend aangenaam aan. Het klinkt banaal, maar het is een tastbaar element dat in veel moderne auto's verdwenen is. In veel EV's zit de transmissiebediening tegenwoordig verstopt achter het stuur of in een scherm. De Mazda herinnerde mij eraan dat autorijden ooit ook draaide om fysieke interactie en beleving.

Betekent dit dat ik twijfel aan elektrisch rijden? Helemaal niet. Maar deze testweek maakte wel duidelijk waarom klassieke verbrandingsmotoren nog steeds hun publiek hebben. Ze hebben karakter, rituelen en gewoontes die generaties bestuurders hebben leren waarderen.

Daarom hoeft de verbrandingsmotor van mij niet morgen te verdwijnen. Maar tegelijk besef ik hoe snel je went aan de voordelen van elektrisch rijden. Aan thuis laden, nooit meer tanken, de wagen voorverwarmen vanuit je woonkamer of vertrekken met een gekoeld interieur op een hete zomerdag. Aan het onmiddellijke koppel, de stilte en de lage gebruikskosten. Bovendien zijn elektrische auto's allang niet meer uitsluitend speelgoed voor mensen met een royaal budget. Er zijn vandaag steeds meer betaalbare modellen die voor veel gezinnen een volwaardig alternatief vormen.

De week met de CX-5 voelde daarom als het opnieuw beluisteren van een oude vinylplaat. Warm, herkenbaar en charmant. Je begrijpt waarom mensen er verliefd op werden. Maar daarna open je opnieuw je favoriete streamingdienst. Niet omdat vinyl slecht is geworden, maar omdat de wereld ondertussen verder geëvolueerd is. Ja, ik blijf fan van elektrisch rijden. - WM



Skoda Peaq

Elektrische zevenzitter is nieuwe Skoda vlaggenschip

Het gaat tegenwoordig hard voor Skoda. De nieuwe Epiq werd nog maar net losgelaten, en hier is al de nieuwe Peaq die helemaal bovenaan het gamma post komt vatten. Voor dit nieuwe topmodel zijn de verwachtingen hooggespannen. Auto-Info kon al even aan de Skoda Peaq snuffelen.

Een nieuwe vaandeldrager dus voor het Tsjechisch/Duitse merk en dat betekent dat er in dit artikel met behoorlijk wat superlatieven gezwaaid mag en moet worden. Waar de Enyaq jarenlang het elektrische uithangbord van Skoda was, schuift de Peaq daar

nu nadrukkelijk overheen. De nieuwkomer wordt niet alleen de grootste elektrische Skoda ooit, maar ook het eerste model van het merk in het grote SUV-segment. Met zeven zitplaatsen, een rijbereik tot meer dan 640 kilometer, een kofferruimte die zelfs de Kodiaq overtreft en een nadrukkelijke focus op comfort mikt Skoda zowel op grote gezinnen als op zakelijke rijders die veel kilometers afleggen.

Groter dan een Kodiaq

De Skoda Peaq is dus geen elektrische opvolger van de Kodiaq, maar eerder een elektrische tegenhanger die bewust de overtreffende trap opzoekt. Met een lengte van 4,87 meter is hij 11,6 cen-



timeter langer dan de huidige Kodiaq. De wielbasis bedraagt liefst 2,97 meter, wat zelfs meer is dan bij de Superb. Daarmee wordt de Peaq meteen de grootste SUV die Skoda ooit gebouwd heeft. Qua design volgt de Peaq de inmiddels bekende Modern Solid-designtaal die eerder werd geïntroduceerd door de Vision 7S-conceptcar. Dat vertaalt zich in een strak en relatief minimalistisch lijnenspel zonder overbodige franjes. Aan de voorzijde vallen vooral de T-vormige lichtsignatuur en de gesloten Tech-Deck Face op. Achteraan keert hetzelfde lichtmotief terug, waardoor de Peaq meteen herkenbaar wordt als nieuwste generatie elektrische Skoda.

Het resultaat mag absoluut gezien worden. Zijn boxy ontwerp en strakke lijnenspel geven de Peaq een karaktervolle uitstraling, waarbij we bijna het predikaat premium in de mond zouden durven nemen. Ja, als betaalbare Volvo of Range Rover zou de Peaq geen slecht figuur slaan.

Opvallend is dat Skoda enkele primeurs toekent aan zijn nieuwe vlaggenschip. Zo krijgt de Peaq als eerste Skoda verzonken deurgrepen die elektrisch uitschuiven wanneer de bestuurder

nadert. Daarnaast debuteert het grootste panoramadak ooit in een Skoda. Dat dakoppervlak bedraagt meer dan 2,1 vierkante meter en maakt gebruik van Dynamic Shade Control, een systeem waarbij de transparantie van het glas elektrisch aangepast kan worden. Het dak bestaat zelfs uit negen afzonderlijk regelbare segmenten.

Oh ja, nog dit niet onbelangrijk feit: ondanks zijn forse afmetingen en de uitstraling van een uit de kluiten gewassen tuinhuis, claimt Skoda een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,249. Dat is opvallend laag voor een SUV van bijna vijf meter lang en het zal ongetwijfeld bijdragen aan de optimalisatie van het rijbereik. Maar straks meer daarover.

Interieur focust met loungegevoel

Waar veel elektrische SUV's steeds meer op rijdende smartphones lijken, probeert Skoda van de Peaq nadrukkelijk een comfortabele reiswagen te maken. De designers spreken zelfs over een "lounge op wielen", en we begrijpen waarom want het ruimtegevoel is absoluut aanwezig. Het interieur biedt trouwens plaats aan maximaal zeven volwassenen. Dankzij de lange wielbasis profiteren



ook passagiers op de tweede én derde rij van royale beenruimte. En zelfs met alle zeven zitplaatsen in gebruik blijft er nog 299 liter bagageruimte beschikbaar. Dat is een meer dan behoorlijk cijfer met 7 passagiers aan boord. Met 'slechts' vijf inzittenden mogen we zelfs spreken van een gigantisch koffervolume van – hou je vast – 935 liter. Indrukwekkend!

De aandacht gaat echter vooral naar comfort. Met het optionele Relax Package krijgt de Peaq elektrisch verstelbare AGR-gecertificeerde zetels met verwarming, ventilatie en uiteraard ook massagefunctie. Daarbovenop komen verstelbare beensteunen, twee kussens voor de hoofdsteunen en een uitklapbare tafel in de middenconsole. Een speciale wellbeing-app combineert klimaatregeling, sfeerverlichting en massageprogramma's in verschillende ontspanningsmodi.

Ook op audiovlak mikt Skoda hoger dan ooit. Voor het eerst werkt het merk samen met het gekende merk Sonos voor een premium audiosysteem. Dat telt 16 luidsprekers en levert 755 watt vermogen. Nog op multimediavlak staat centraal op het dashboard een verticaal geplaatst infotainmentscherm van 13,6 inch (doet ons een beetje aan Volvo denken) en daarnaast krijgt de Peaq ook draadloos laden voor twee smartphones met een vermogen van 25 watt en magnetische positionering.

Praktisch zoals een Skoda hoort te zijn

Skoda heeft zijn reputatie opgebouwd met praktische auto's en dat verandert niet bij de Peaq. Integendeel. In vijfzitsconfiguratie bedraagt de kofferruimte zoals reeds aangehaald liefst 935 liter. Daarmee wordt dit officieel de grootste bagageruimte ooit in een Skoda-personenwagen en dat is zonder enige twijfel een gigantische troef voor klanten die ruimte en functionaliteit bovenaan hun prio-lijstje zetten. En daar stopt het niet, want bovendien is er



vooraan nog een frunk van 37 liter voorzien, ideaal voor laadkabels. Verspreid doorheen het interieur zijn er nog eens meer dan 33 liter extra opbergvakken aanwezig.

De bekende Simply Clever-oplossingen zijn uiteraard ook aanwezig. Denk aan een paraplu in de deur, een tafeltje tussen de voorstoelen, een vuilnisbakje, een displayreiniger en zelfs een laadkabelreiniger. Nieuw zijn de ruitenwissers met geïntegreerde sproeiers, die volgens Skoda het verbruik van ruitensproeiervloeistof met ongeveer 50 procent verminderen. Niet dat we daar nu echt op zaten te wachten, maar het toont wel aan dat er over alles goed is nagedacht.

Twee batterijen en drie aandrijflijnen

Onderhuids maakt de Peaq gebruik van het MEB+-platform van de Volkswagen Groep, een doorontwikkeling van het huidige MEB-platform. Klanten kunnen kiezen uit twee batterijgroottes. De instap-

versie Peaq 60 krijgt een batterij van 63 kWh bruto (59 kWh netto), terwijl de Peaq 90 een grotere batterij van 91 kWh bruto (86 kWh netto) biedt. Die laatste is meteen de grootste batterij die ooit in een elektrische Skoda werd gemonteerd. Beide batterijen gebruiken NMC-cellen.

Het gamma bestaat uit drie versies: de Peaq 60 beschikt over achterwielaandrijving, 204 pk en 350 Nm koppel. De sprint naar 100 km/u duurt 8,4 seconden en het rijbereik bedraagt meer dan 450 kilometer. De Peaq 90 combineert de grote batterij met achterwielaandrijving en levert 286 pk en 545 Nm. Deze versie sprint in 7,1 seconden naar 100 km/u en haalt 647 kilometer rijbereik. De Peaq 90x heeft dezelfde configuratie met grote batterij maar krijgt ook vierwielaandrijving en 299 pk. Deze topversie doet de sprint in 6,7 seconden en haalt 613 kilometer op een lading.



Snelladen, warmtepomp en bidirectioneel laden

De Peaq mikt niet alleen op een groot rijbereik, maar ook op gebruiksgemak. De 63 kWh-batterij laadt van 10 naar 80 procent in 27 minuten. De grote 91 kWh-versie doet daar amper één minuut langer over en haalt dezelfde laadstatus in 28 minuten. Daarnaast introduceert Skoda standaard one-pedal driving. Via de B-stand op de selectiehandel kan de bestuurder de auto volledig tot stilstand brengen zonder het rempedaal te gebruiken. Een optionele nieuwe generatie warmtepomp moet de efficiëntie tijdens koude wintermaanden verder verbeteren.

Ook bidirectioneel laden behoort tot de mogelijkheden. Niet alleen Vehicle-to-Load, maar ook Vehicle-to-Home en Vehicle-to-Grid worden ondersteund. Daardoor kan de Peaq fungeren als thuisbatterij of zelfs stroom terugleveren aan het elektriciteitsnet.

Interessante marktpositie

Skoda heeft voorlopig nog geen detailprijzen bekendgemaakt, maar spreekt wel al van een startprijs die mogelijks net onder de 50.000 euro duikt. Dat is dan op basis van de Peaq 60, zonder opties. We

weten intussen wel dat Skoda ook graag de finale bestelbon doet groeien met optiepakketten, en dus zal het je wellicht niet veel moeite kosten om voor de Peaq 90x met alle toeters en bellen ergens tussen de 70.000 en 80.000 euro te eindigen. Daarmee kunnen we al vrij goed de positionering inschatten van de Peaq. Met zijn lengte van bijna 4,9 meter, zeven zitplaatsen en een rijbereik tot meer dan 640 kilometer positioneert hij zich rechtstreeks tegenover auto's zoals de Kia EV9, Hyundai Ioniq 9, in zekere mate ook de Peugeot E-5008. Ja, zelfs de nieuwe Volvo EX60 komt wat ons betreft mogelijks in beeld.

De grote troef van Skoda ligt traditioneel in de verhouding tussen ruimte, uitrusting en prijs. Als het merk erin slaagt om een goed uitgeruste Peaq 90 (met tweewielaandrijving) aan een interessant tarief te positioneren, terwijl hij tegelijk meer bagageruimte biedt dan vrijwel alle concurrenten, dan heeft dit nieuwe vlaggenschip alles in huis om een bijzonder interessante keuze te worden voor grote gezinnen én voor de fleetmarkt. De Peaq lijkt daarmee precies te doen wat de naam suggereert: het hoogste punt van het elektrische Skoda-gamma vormen. Wordt vervolgd... - WM



Jouw carrière. Onze motor.

Ontdek [Jobs-In-Automotive.be](https://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](https://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](https://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](https://jobs-in-automotive.be). Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.

Leapmotor B05, de premium economy EV

Onder de vleugels van het grote Stellantis heeft de Chinese uitdager Leapmotor er al een indrukwekkend parcours opzitten. In de verkoopcijfers (ook in België) behoort het merk elke maand weer tot de sterkste stijgers, en dat succes heeft Leapmotor vooral te danken aan de populaire en gezinsgerichte SUV's B10 en C10. Benieuwd of de nieuwe B05 hatchback die trend mee zal ondersteunen.

Onder de vleugels van het grote Stellantis heeft de Chinese uitdager Leapmotor er al een indrukwekkend parcours opzitten. In de verkoopcijfers (ook in België) behoort het merk elke maand weer tot de sterkste stijgers, en dat succes heeft Leapmotor vooral te danken aan de populaire en gezinsgerichte SUV's B10 en C10. Benieuwd of de nieuwe B05 hatchback die trend mee zal ondersteunen.

Mogen we Leapmotor een budgetmerk noemen? Wel ja, want bij elke presentatie van een nieuw model legt men duidelijk de klemtoon op het betaalbare karakter van het model. Neem nu deze nieuwe B05 die voor 26.900 euro in de prijslijst staat. En dat voor een

ruime, volledig elektrische hatchback die tot 401 km ver geraakt op één lading. Tegelijk draait het bij Leapmotor niet alleen rond efficiëntie in prijs en ontwikkeling (zoals dat bijvoorbeeld wel bij Dacia het geval is), want de modellen krijgen de modernste technologieën en de afwerking en bouwkwiteit staan op een uitstekend niveau zonder echt nieuwe standaarden te zetten. Een beetje zoals vliegen in premium economy dus; je krijgt net dat beetje meer, zonder dat het pijn doet op de eindafrekening.

Coupé?

Wie de reclamepanelen langs de weg al heeft gezien zal misschien net als wij minstens één wenkbrauw optrekken als je merkt dat Leapmotor de B05 een coupé noemt. Een beetje ver gezocht natuurlijk voor een vijfdeurs hatchback die weliswaar een jong en sportief silhouet krijgt, maar niet echt een coupé kan genoemd worden. De B05 profileert zich wel terecht als de eerste sportief georiënteerde elektrische auto van het merk en mikt op bestuurders die design, technologie en rijplezier minstens even belangrijk vinden als prijsbewustheid.

De B05 kiest niet voor het SUV-recept van de B10 (hij gebruikt wel hetzelfde platform), maar voor een laag, gestrekt hatchbackprofiel met minimalistische aanpak. Dat betekent dat de B05 geen overvloedige lijnen of plooiën krijgt in het koetswerk en dat hij ook niet wil shockeren. Het is duidelijk dat hij een breed publiek wil aanspreken.







ken en dat hij als allemansvriend zowel particuliere als professionele klanten wil verleiden. De frameloze deuren, verzonken handgrepen en een relatief brede koets moeten hem een hoogwaardiger uitstraling geven dan wat je op basis van zijn prijskaartje zou verwachten. Met een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,26 mikt Leapmotor bovendien niet alleen op een sportieve uitstraling, maar ook op een gunstige energie-efficiëntie. En dat is natuurlijk van groot belang voor een EV. Alles samen mogen we stellen dat de B05 geen patserig design etaleert, maar er wel simpelweg heel goed uitziet. Plak er een Volkswagen-logo op en je gelooft het. En dat is een compliment.

+ PLUS

- Rijdt strakker en meer betrokken dan de B10
- Lager verbruik dan fabrieksopgave, 482 km rijbereik
- Ruim genoeg als eerste gezinswagen
- Heel veel waar voor een kleine prijs
- Overtuigend totaalpakket

- MIN

- Leapmotor noemt het een coupé, maar dat is het niet
- Slechts 5 buitenkleuren
- Mist wat frivoliteit in het interieur

Interieur met focus op technologie

Binnenin herneemt de B05 de boordplank van grote broer B10 waarbij een strak dashboard wordt gecombineerd met een groot centraal scherm van 14,6 inch. Dat infotainmentsysteem draait op het nieuwste Leapmotor-besturingssysteem terwijl een afzonderlijk 8,8 inch digitaal instrumentenpaneel de belangrijkste rij-informatie voor de bestuurder verzorgt. De bediening verloopt logisch en snel, al moet je er wel vrede mee nemen dat werkelijk alles via het centrale scherm moet gebeuren, tot de spiegelfstelling aan toe. Leapmotor belooft daarnaast een prima afwerkingsniveau zoals we dat van het merk gewend zijn. Eco-lederen bekleding, verwarmde zetels, een panoramisch dak en verschillende slimme opbergmogelijkheden moeten de B05 aantrekkelijk maken voor bestuurders die hun auto dagelijks intensief gebruiken. En dat lukt. Bovendien beschik je ook over meer dan voldoende binnenruimte, waardoor de B05 als een ruime auto aanvoelt. Zelfs achterin is er meer dan voldoende plaats voor twee, en met wat goede wil drie, volwassenen. Ook de koffer is met 345 liter voldoende ruim en uiteraard beschik je over een in twee delen neerklapbare achterbank. Nu is 345 liter geen recordwaarde, maar voor dagelijks gebruik hij in ieder geval voldoende groot en handig qua vorm. Met de zetels plat beschik je over 1.400 liter. Een frunk is er niet.

Toch een puntje van kritiek wat het interieur betreft want hoewel alles netjes is afgewerkt en vormgegeven, mist er wat kleur en



frivoliteit. Leapmotor wil de B05 een sportief etiket geven, en dan verwacht je toch minstens een gekleurd biesje of een bijzonder designelement. Niet dus, want de B05 houdt het liever bij strak en zakelijk. Dat is geen dealbreker natuurlijk, maar wat meer kleur had wat ons betreft wel gemogen. En dat geldt ook voor de buitenkleuren, want behalve het frisse geel (dat is trouwens de enige kleur zonder meerprijs) is er enkel nog keuze uit 4 andere (brave) kleuren. Wat extra keuze (waarom bijvoorbeeld geen sportief rood of uitdagend groen?) was welkom geweest.

Achterwielaandrijving als onderscheidende troef

Technisch kiest Leapmotor voor een opvallende aanpak. Waar veel compacte elektrische auto's in dit prijssegment voor voorwielaandrijving gaan, kiest de B05 voor achterwielaandrijving. Dat alleen al maakt hem interessant voor wie meer betrokkenheid achter het stuur zoekt. De wagen werd bovendien ontwikkeld in samenwerking met het wereldwijde chassisteam van Stellantis en specifiek afgestemd op Europese rijomstandigheden. De testen voor de Europese versie gebeurden op het Italiaanse testcircuit van Balocco, en dan weet je dat de lat hoog ligt. Een bijna ideale gewichtsverdeling van 50:50, een McPherson-vooras en een multilink-achteras moeten bijdragen aan een meer dynamisch karakter dan wat we doorgaans verwachten van een betaalbare elektrische hatchback.

De B05 komt met een elektromotor die een stevige 218 pk en 240 Nm koppel voorziet. Daarmee sprint de B05 volgens Leapmotor in 6,7 seconden van 0 naar 100 km/u. Dat zijn in deze klasse meer dan behoorlijke prestaties en dat voel je ook als je onderweg bent met de B05. Voor wie af en toe wil spelen met de prestaties voorziet het merk zelfs een launch control-functie, al moet je daar niet teveel dramatiek bij verwachten. Behalve een vlotte start en een leuke animatie in het dashboard, blijft het allemaal redelijk braaf. Het is een beetje en overbodige gimmick dus, als je het ons vraagt. Wel waren we meer dan bij grote broer B10 te spreken over de ophanging en het sturen in de B05. De sportievere hatchback is duidelijk strakker geveerd, zonder daarbij oncomfortabel te worden. Hij biedt met andere woorden een ideaal compromis tussen alledaags comfort en toch voldoende betrokkenheid. En ook de scherpere afstelling van de besturing zorgt voor meer rijplezier. Ja, deze afstelling mag wat ons betreft meteen worden overgenomen in de B10 die net wat slapper aanvoelt.

Twee batterijen, tot 482 kilometer rijbereik

De elektromotor is altijd dezelfde maar voor Europese klanten voorziet Leapmotor wel twee batterijvarianten. De instapversie "Pro" krijgt een batterij van 56,2 kWh en haalt volgens de WLTP-cyclus een behoorlijk rijbereik tot 401 kilometer. Wie vaker lange afstanden aflegt kan kiezen voor de ProMax met een grotere batterij van 67,1 kWh, goed voor een officiële actieradius tot 482 kilometer.



“

We kunnen er niet omheen dat Leapmotor met de B05 een bijzonder sterke aanbieding in de markt zet.



Kijk, dat zijn waarden waarmee je al kan uitpakken in dit segment, temeer omdat Leapmotor waarmaakt wat het belooft. En zelfs beter doet, want tijdens onze test doken we vlotjes beneden het normverbruik van 15,9 kWh. Ondanks onze vlotte (maar niet al te sportieve) rijstijl legden we ons testparcours af aan een verbruik van 14,2 kWh. Mits wat inspanning kan dat zelfs nog beter, en dat betekent dat een rijbereik van 500 km er echt wel in zit.

We vallen in herhaling maar rekening houdend met de zeer attractieve prijzen, pakt de B05 ook uit met competitieve laadcijfers. Aan de wallbox thuis (AC) laadt de B05 aan 11 kW of van 30 tot 80% in 3 uur. Stop je aan de DC-snellader dan kan de batterij onder ideale omstandigheden in ongeveer 17 minuten van 30 naar 80 procent worden geladen met een piekvermogen tot 168 kW. Dat plaatst de B05 bij de betere leerlingen binnen zijn segment. En zoals je van een moderne EV mag verwachten, speelt connectiviteit een belangrijke rol. Via een app op je telefoon kunnen gebruikers onder meer het laadproces plannen, de klimaatregeling vooraf activeren, de voertuigstatus controleren en de smartphone gebruiken als digitale sleutel. Met de sleutelkaart kan je ook de auto ontgrendelen, maar dan wel enkel aan de linkerbuitenspiegel.

Conclusie

We kunnen er niet omheen dat Leapmotor met de nieuwe B05 alweer een bijzonder sterke aanbieding in de markt zet. Zijn vanafprijs van 26.900 euro is interessant, maar we zouden altijd voor de tweede en meteen duurste versie van 30.900 euro gaan. Dan krijg

je niet alleen een complete uitrusting zonder enige optie (behalve metaalkleur), maar je beschikt dan ook over de grote batterij en een realistisch rijbereik tussen de 450 en 500 km. Dat maakt dat de B05 niet alleen de vloer aanveegt met de Europese concurrentie, zelfs de Chinese tegenstanders hebben het niet makkelijk om dit aanbod te overtreffen. Als Leapmotor nu nog wat frivoliteit zou toevoegen in het interieur, dan zouden wij helemaal blij zijn. - **WM**

DE ESSENTIE

Met de B05 bewijst Leapmotor dat een betaalbare elektrische auto vandaag niet langer kaal of compromisgericht hoeft te zijn. De compacte hatchback combineert een verzorgd design, een ruim interieur en een hoog technologisch niveau met achterwielaandrijving en verrassend goede rijeigenschappen. Vooral de versie met 67,1 kWh-batterij overtuigt dankzij een realistische actieradius van 450 tot 500 kilometer en een testverbruik dat zelfs lager lag dan de fabrieksopgave. Voor minder dan 27.000 euro krijg je een rijk uitgeruste EV die qua prijs-prestatieverhouding moeilijk te kloppen is. Enkel het wat kleurloze interieur en het beperkte kleurenaanbod laten ruimte voor verbetering. De nieuwe B05 is daardoor een van de interessantste elektrische koopjes van het moment.

BMW M3 wordt elektrisch

BMW M Concept Neue Klasse is voorbode met 4 elektromotoren en (wellicht) +1.000 pk



Oud en nieuw, maar een wereld van verschil. Met de BMW M Concept Neue Klasse toont BMW voor het eerst hoe zijn toekomstige elektrische M-model eruit zal zien. De concept car debuteerde tijdens de 24 Uur van Le Mans en vormt vrijwel zeker een voorproefje van de elektrische BMW M3 die in 2027 wordt verwacht. Opvallende elementen zijn de nieuwe M-designtaal, de gele lichtsignatuur, een 800V-architectuur, een batterij van meer dan 100 kWh en een volledig nieuw aandrijfsysteem met vier elektromotoren. Het is nog niet bevestigd, maar een vermogen dat richting 1.000 pk of meer gaat, zou zomaar eens bewaarheid kunnen worden. Daarmee wil BMW bewijzen dat ook in een elektrische toekomst plaats blijft voor pure M-prestaties en rijplezier. (Klik op de foto voor meer info)



Mercedes-AMG SL 55

Comfortabel geweld

Het is zeker nog enkele maanden wachten op een eerste testrit met de nieuwe Mercedes AMG GT 4-Door Coupé, dus hielden we onszelf nog maar eens even bezig met de AMG SL 55 4Matic+. Dat is nog altijd een cabriolet, ideaal dus om de nu toch wel echte start van de zomer te vieren.

Voor wie wat minder met het AMG-aanbod van Mercedes vertrouwd is, leggen we het graag nog even uit. Naast extra krachtige en natuurlijk ook extra sportief uitgedoste varianten van bestaande hatchbacks, berlines, breaks, coupés, cabrio's en ook SUV's telt de catalogus van de huistuner ook enkele modellen die er enkel als AMG zijn. Het gaat dan om de GT, de SL en de recent onthulde nieuwe GT 4-Door Coupé. Die laatste komt er alleen nog met een volledig elektrische aandrijving, voor de al wat oudere GT en SL is er keuze uit nog eerder klassiek benzinemotoren en heel performante hybride alternatieven. Zo laat ook laatstgenoemde, de cabrio of als je wil roadster, zich bestellen als G3 S E Performance van maar liefst 816 pk. Bescheiden als we (soms) zijn, wilden we echter gerust ook eens een weekje van de zon genieten met de iets braver 55 4Matic+.

Specialistenwerk

De inmiddels als zeven generaties tellende Mercedes SL had lange tijd de reputatie een vooral comfortabele cabrio voor al iets oudere liefhebbers van het genre te zijn. Je hoorde al wel eens vertellen dat de bestuurders- en de passagiersstoel haast altijd (en respectievelijk) door een man met grijze haren en een jonge(re)

dame met blonde lokken werden gevuld, maar aan dat soort 'spot' bezondigen we ons bij Auto-info natuurlijk nooit. AMG-versies tilden de rijervaring van de jongere SL-generaties altijd wel al naar een hoger niveau, voor het huidige model werd zelfs de hele ontwikkeling van de auto aan die specialisten uit Affalterbach uitbesteed. Vandaar dat nu elke variant en dus zelfs het 43-instepmodel met de slechts 2 liter grote viercilinder de beroemde afkorting op zijn paspoort heeft staan. Dat autootje is trouwens ook al 422 pk sterk, helemaal bovenaan de hiërarchie is er dus die al vermelde G3 S E Performance.

Terug naar de roots

Op de flanken van onze 55 4Matic+ staat ook een veelbelovend V8 Biturbo-embleem te blinken. De dus acht cilinders tellende benzinemotor is 476 pk en 700 Nm sterk, wat goed is voor een spurt naar 100 km/u in een anno 2026 niet meer zo spectaculaire 3,9 seconden en een top van 295 km/u. We gaven het al aan, als echte AMG is de SL ook een andere auto geworden. Eigenlijk keert Mercedes er qua filosofie een beetje mee terug naar de roots van het model, dat in de beginjaren als het ware snel evolueerde van een racewagen naar een prestigieus vervoermiddel voor (onder meer) nogal wat Hollywood-sterren.

Formule 1 als inspiratie

Daar scoort de nieuwste generatie allicht wat minder, dat is dus terug veel meer een sportwagen geworden. De ook voor andere Mercedesen gebruikte V8 onderging nogal wat aanpassingen en werd van onder meer een nog wat efficiënter koelsysteem voorzien, voor de negentrapsautomaat kwam er een natte koppeling voor sneller schakelen. De Formule 1 leverde dan weer wat inspiratie voor het reduceren van de luchtweerstand, het verbeteren van de stabiliteit en evengoed het optimaliseren van (alweer) de koeling. De achterspoiler is van het actieve type en past zich aan de noden van het moment aan.







Geweldige rijmachine

Op de 55 is de AMG Ride Control standaard, het betreft een elektronisch gestuurd en dus adaptief dempingsysteem. Afhankelijk van de gekozen modus en natuurlijk ook je rijkunsten gaat het van behoorlijk comfortabel tot in Sport en vooral Sport+ heel sportief, met een vierwielsturing en een 4Matic-vierwielaandrijving die respectievelijk de wendbaarheid en de grip nog verhogen en van de auto echt wel een geweldige rijmachine maken. We proefden eerder al eens van de ook actieve (hydraulische) rolstabilisatie van de nog wat straffere 63-variant, maar die technologie bewijst haar meerwaarde pas echt op een circuit. Als je daar ook met de 55 naartoe wil, neem je er misschien best ook nog het optionele AMG Dynamic Plus-pakket met onder meer een elektronisch bediend sperdifferentieel bij.

+ PLUS

- Prachtig design
- Efficiënte én plezierige technologie
- Zowel comfort als sport
- Fraai interieur
- Terug een stoffen kap

- MIN

- Lijkt nogal sterk op GT
- Nutteloos achterbankje
- Stevige prijs

Weer een stoffen kap

Terwijl de vijfde en zesde SL-generaties een stalen plooidak of als je wil hardtop hadden en dus zowel een beetje cabrio als in gesloten toestand coupé waren, werd voor de zevende teruggekeerd naar een stoffen exemplaar. Een slechte zaak vinden we dat zeker niet, al passeerden er in de lange SL-geschiedenis misschien wel al mooiere modellen. De nogal agressieve snoet, de lange motorkap, de gespierde flanken en het korte en afgeronde achterwerk, het doet allemaal sterk denken aan de vormen van de GT. Iets meer visueel onderscheid met die dus nog echte coupé had wel gemogen, maar zeker voor dit soort auto's blijven dergelijke oordelen natuurlijk altijd een kwestie van persoonlijke smaak.



2+2 of toch eerder gewoon 2

De SL is zelfs als 2+2 in werkelijkheid nog altijd maar een tweezitter. Het achterbankje is piepklein en zowat nutteloos en de koffer biedt maar ruimte voor een goede 200 liter bagage, op vakantie kan je met zo'n auto dus echt niet vertrekken. Het is in het fraai afgewerkte en ook luxueuze interieur met nogal wat invloeden uit de luchtvaart echter wel comfortabel zitten. Op de middenconsole staat een (voor eventuele reflecties bij open rijden) deels verstelbaar aanraakscherm met een formaat dat we eerder in een klassieke berline of SUV dan in zo'n sportwagen vinden passen. Maar goed, gebruiksgemak voor alles. Zo ligt ook het stuurwiel goed in de hand, al ergeren we ons wel nog altijd een beetje aan de zelden echt preciese en dus onhandige haptische bediening voor onder meer het regelen van het audiovolume.

Conclusie

Een pure sportwagen, genre de krachtigste Ferrari's, Lamborghin's en McLaren's, is de SL niet. Een nog relatief comfortabel en als het moet zelfs braaf snelheidsmonster is het zeker wel. Een kwestie van compromissen, noemen ze dat. In moeilijke(re) economische tijden kan zelfs een premiumspeler als Mercedes het zich echt niet meer veroorloven om nog een hele reeks cabrio's en roadsters in de catalogus te laten staan. Zo zijn zelfs de coupé- en dus ook cabrio-variant van de S-Klasse verdwenen, ook dat gat moet de SL dus een beetje proberen opvullen. Vandaar dat het dan ook een auto met minstens twee gezichten én gelukkig enorm veel brio is. We zijn echt wel fan, mocht dat ondertussen nog niet duidelijk zijn. - AD



DE ESSENTIE

Van de Mercedes SL zijn er ondertussen al zeven generaties verschenen. De vorige twee hadden een hard ploodak, de jongste doet het terug met een stoffen kap. Het burgerlijke kantje is de auto ook kwijt, nu hij volledig door de AMG-specialisten werd ontwikkeld en weer evolueerde van een cabriolet voor Hollywood-sterren naar een echte sportwagen. Er is behoorlijk wat keuze voor de aandrijving, met zelfs een slechts 2 liter grote viercilinder en helemaal bovenaan de hiërarchie een hybride krachtpatser van maar liefst 816 pk. De 55 doet het met dezelfde V8, zij het zonder de assistentie van een elektromotor. De prestaties zijn, deels door het lagere gewicht, echter wel nog altijd heel behoorlijk en het rijplezier best groot.

Zeekr X AWD

Premium Chinees die de belofte echt waarmaakt

Zeekr is een van die nieuwe Chinese merken dat wellicht nog niet helemaal top of your mind is als je naar een nieuwe auto op zoek bent. Dat mag snel veranderen want het merk lanceert een uitgebreid gamma én de modellen blijken ook nog eens over de nodige kwaliteiten te beschikken. Zo blijkt ook uit deze test van hun instapper: de Zeekr X.

Zeekr maakt deel uit van de Chinese autogigant Geely. Ook dat zegt je misschien niet zo heel veel, want Geely communiceert vrij weinig vanuit hun groepsnaam. Het laat de communicatie eerder over aan de merken die in hun portfolio zitten. En die namen zijn indrukwekkend: Volvo, Lotus, Polestar, Smart, Lynk & Co en dus ook Zeekr. En waar sommige Chinese nieuwkomers vooral inzetten op een scherpe prijs, probeert Zeekr zich nadrukkelijk hoger in de markt te positioneren. Dat merk je ook in de Zeekr X Privilege AWD, een compacte elektrische SUV die premium ambities combineert met indrukwekkende prestaties.

Prijzen in perspectief

Laat ons misschien even beginnen met de prijs van de volledig

elektrische Zeekr X. Het aanbod start aan 37.900 euro voor de Core met een 49 kWh batterij en een rijbereik van 330 km (WLTP). Voor de Long Range versie met 61 kWh batterij betaal je minstens 44.490 euro en dan kom je in theorie 405 km ver op één lading. Tot slot kan je ook kiezen voor de configuratie van onze testwagen, een Privilege met vierwielaandrijving en de grootste batterij (69 kWh) goed voor een rijbereik van 415 km. Je krijgt dan ook een waanzinnig vermogen van 496 pk ter beschikking waardoor deze compacte SUV maar liefst in 3,7 seconden naar 100 km/u snelt. Dat zijn onversneden Porsche- of Tesla-cijfers.

Nu goed; een prijsvork van 38.000 tot 50.000 euro is niet goedkoop, maar op papier lijkt de X wel alles te hebben: vierwielaandrijving, waanzinnige prestaties, een functioneel en bruikbaar interieur, een hoogwaardige afwerking en een uitrustingsniveau waar veel concurrenten enkel van kunnen dromen. Dat moet de prijzen toch een beetje in perspectief plaatsen. Maar hoe goed is hij werkelijk?

Opvallend design

De Zeekr X gebruikt het platform van de Volvo EX30 en van de Lynk & Co 02 die we recent nog aan de tand konden voelen. En de uiterlijke gelijkenissen met die laatste zijn er wel degelijk, al mag je de Zeekr X misschien wat meer 'serieus' en premium toeschrijven, waar de Lynk & Co eerder speels uit de hoek komt. Dat wil niet







zeggen dat de X opvalt door extravagantie. In tegenstelling tot sommige Chinese concurrenten probeert hij niet koste wat kost futuristisch te ogen, maar gaat hij voor een stijlvol, strak design dat modern oogt en een sterke persoonlijkheid heeft. De scherpe lichtsignatuur, de verzonken deurgrepen (met coole klepjes die naar binnen schuiven) en de gladde oppervlakken zorgen voor een cleane uitstraling die ergens tussen een compacte SUV en een opgehoogde hatchback zweeft. Met een lengte van 4,43 meter bevindt hij zich in hetzelfde speelveld als een compacte premium crossover. Zijn relatief lange wielbasis van 2,75 meter zorgt ervoor dat de proporties evenwichtig ogen. De korte overhangen versterken bovendien zijn sportieve uitstraling.

+ PLUS

- Leuk en onderscheidend design
- Voldoende ruim en functioneel als enige auto
- Luxueuze materialen en afwerking
- Sportwagenprestaties gecombineerd met comfort
- Betaalbaar als je bekijkt wat je krijgt

- MIN

- Niet de zuinigste van de klas
- Klimaatregeling moeilijk te regelen
- Geen dealer op elke hoek terug te vinden

Vooral de voorkant springt in het oog. De smalle ledverlichting en de gesloten neus geven de Zeekr X een uitgesproken elektrisch karakter zonder daarin te overdrijven. Ook achteraan oogt het ontwerp verzorgd, met een hoekige achterklep en een doorlopende lichtsignatuur die breedte creëert. Het is geen auto die op straat dezelfde aandacht trekt als een sportwagen of een extravagante SUV, maar tegelijk doet hij toch hoofden draaien. De Zeekr X straalt in ieder geval wel veel zelfvertrouwen uit en tijdens onze testweek konden velen geïnteresseerden hem absoluut smaken.

Premiumgevoel

Open het portier en het wordt meteen duidelijk waar een groot deel van het budget naartoe gaat. Het interieur voelt verrassend hoogwaardig aan. Materialen die je normaal in deze prijsklasse niet verwacht, zijn overvloedig aanwezig. Zachte kunststoffen, een met stijlvol velours beklede dakhemel en stijlen, fraaie sierpanelen en leder dat nog naar leder ruikt en voelt. Ook de nauwkeurige assemblage geven de cabine een premium uitstraling. Ook de verschillende gekleurde details zorgen voor de finishing touch.

Het dashboard volgt de minimalistische trend die momenteel populair is bij elektrische auto's. Fysieke knoppen zijn schaars en bijna alles verloopt via het centrale scherm. Dat levert een strak geheel op, maar vraagt soms gewenning. Voor functies die je onderweg vaak gebruikt, blijft een fysieke knop vaak handiger. Al moeten we toegeven dat de programmeerbare shortcuts (die je met één veeg op het scherm bereikt) ervoor zorgden dat we ons nooit geërgerd hebben en makkelijk alle vervelende biepjes het zwijgen konden opleggen. In dit hoofdstukje willen we ook een klein woord van hulde brengen voor de uitstekende



3D head-up display die we echt een toegevoegde waarde vonden. Het infotainmentsysteem oogt trouwens modern en grafisch aantrekkelijk. De reactiesnelheid is goed, het enige vervelende aspect blijkt (alweer bij een Chinese auto) het moeilijk te regelen temperatuurniveau. Ofwel is het net te warm, ofwel net te koud qua gevoel in de cabine. Vreemd dat Geely net als de meeste Chinese merken in hetzelfde bedje ziek is, temeer omdat ze bij zustermerk Volvo te rade kunnen gaan om de perfecte klimaatregeling te ontwikkelen.

Zitruimte: verrassend volwassen

Dankzij zijn lange wielbasis voelt de Zeekr X binnenin groter aan dan zijn buitenafmetingen doen vermoeden. Voorin is er ruimte in overvloed. Ook grotere bestuurders vinden moeiteloos een comfortabele zitpositie en de stoelen bieden een uitstekende ondersteuning én massage voor rustgevende ritten. En ook achterin blijkt de Zeekr verrassend ruim. Knie- en hoofdruimte zijn ruim voldoende aanwezig voor volwassenen. Twee volwassenen reizen er zonder problemen comfortabel. Een derde passagier kan mee, maar zoals bij veel auto's in dit segment blijft dat eerder een noodoplossing. De vlakke vloer, een typisch voordeel van een elektrisch platform, draagt bij aan het ruimtegevoel. De koffer tenslotte, is met 404 liter meer dan voldoende ruim voor al je dagelijkse en weekend-beslommeringen (ook al is hij niet de ruimste in het segment). De in twee ongelijke delen neerklapbare achterbank verhoogt uiteraard de flexibiliteit, en in die opstelling kom je zeker geen stouwruiimte tekort.

Comfort: een van zijn sterkste troeven

Waar de Zeekr X echt indruk maakt, is op vlak van rijcomfort. De ophänging slaagt erin om een mooie balans te vinden tussen dy-

namiek en comfort, zelfs met de knappe 20-duimsvelgen van onze testwagen. Oneffenheden worden overtuigend weg gefilterd zonder dat de auto zweverig aanvoelt. En ja, zelfs op Belgische wegen, waar asfaltkwaliteit soms een theoretisch begrip lijkt, blijft de Zeekr X opvallend rustig. Ook de geluidsisolatie verdient lof. Wind- en rolgeluiden blijven goed onder controle. Zeker bij snelwegsnellheden ontstaat een rust die je eerder verwacht van een auto uit een hogere klasse. Het resultaat is een ontspannen rijervaring die uitstekend past bij het karakter van een elektrische premium-SUV.

Aandrijflijn: absurd snel

Onder de vloer ligt zoals gezegd een bruikbare batterij van 65 kWh, terwijl twee elektromotoren samen 496 pk en 573 Nm leveren. Dat

DE ESSENTIE

De Zeekr X Privilege AWD combineert Chinese technologie met de premiumervaring die we kennen van merken binnen de Geely-groep. Met bijna 500 pk, vierwielaandrijving en een sprint naar 100 km/u in 3,7 seconden levert hij prestaties die eerder aan sportwagens doen denken. Tegelijk blijft hij comfortabel, stil en verrassend hoogwaardig afgewerkt. De ruime cabine, het sterke comfort en de 22 kW AC-laadmogelijkheid zijn belangrijke troeven. Hij is geen kampioen qua stroomverbruik maar de autonomie en de laadsnelheid is gelukkig meer dan oké. Dat maakt dat de eindbalans heel positief blijft voor dit premiumpakket dat gevestigde Europese concurrenten serieus onder druk kan zetten.



vertaalt zich in prestaties die ronduit indrukwekkend zijn. De sprint van 0 naar 100 km/u duurt slechts 3,7 seconden, al moeten we wel een woordje uitleg bij geven. 3,7 is namelijk precies even snel als de vorige Tesla Y Performance, maar deze auto is wel een pak goedkoper. Bovendien voelt het vermogen minder misselijkmakend aan dan in de Tesla. Vreemd genoeg krijg je als het ware een ervaring van een soort 'turbogat', waarbij de auto bij de eerste toets van het gaspedaal snel maar lineair vooruit schiet, om een seconde later daar nog een soort van extra boost bij te geven. Klinkt misschien vreemd, maar wij vonden het bijzonder aangenaam in het gebruik omdat het comfort voor jezelf en je passagiers daardoor gevrijwaard wordt. Zeekr slaagt er met andere woorden in om de prestaties beheersbaar te houden.

Ondanks zijn gewicht voelt de Zeekr X ook verrassend wendbaar aan. Het zwaartepunt ligt laag dankzij de batterij in de vloer, waardoor koetswerkbewegingen beperkt blijven. Snelle bochten neemt hij met meer overtuiging dan je van een compacte SUV zou verwachten. Met dank ook aan de vierwielaandrijving die ook voor extra tractie zorgt bij regenweer. Het stuurgevoel behoort niet tot de meest communicatieve op de markt, maar het is nauwkeurig genoeg voor dagelijks gebruik. Wellicht zullen sportieve bestuurders iets meer feedback wensen, maar voor de gemiddelde bestuurder voldoet het allemaal ruimschoots. De Zeekr X wordt met andere woorden nooit een sportwagen, maar hij rijdt wel duidelijk scherper dan veel traditionele crossovers.

EV-prestaties en verbruik

We komen aan een ietwat heikeler punt want de Zeekr X Privilege is niet zo zuinig als je zou verwachten. Volgens de officiële WLTP-cyclus bedraagt het verbruik ongeveer 18,1 kWh per 100 kilometer. Zoals altijd ligt de praktijk iets genuanceerder. Wie omzichtig met het rechterpedaal omspringt zal er wellicht in slagen om dat cijfer te halen. Maar 'geniet' je graag van het beschikbare vermogen, dan is minder dan 20 kWh verbruiken echt niet haalbaar. De boordcomputer op onze testwagen afficheerde een gemiddeld verbruik van 21 kWh na 2.000 km, dus dat lijkt ons wel een representatief cijfer. Dat betekent dat je qua rijbereik moet rekenen op een realistisch cijfer dat ergens tussen de 330 tot 380 kilometer ligt, afhankelijk van temperatuur, rijstijl en snelheid. Voor dagelijks gebruik blijkt dat ruim voldoende. Woon-werkverkeer, boodschappen en weekenduitstappen vormen geen enkel probleem.

Gelukkig gaat laden wel voldoende snel in de Zeekr X (150 kW DC) en een bijkomend voordeel van de Privilege is wel zijn 22 kW AC-boordlader. Dat blijft eerder uitzonderlijk in deze klasse. Aan een geschikte publieke laadpaal kan de batterij daardoor aanzienlijk sneller worden geladen dan bij veel concurrenten die beperkt blijven tot 11 kW. Een laadbeurt van 10 naar 80 procent neemt onder ideale omstandigheden ongeveer 30 minuten in beslag. Dat zijn geen recordcijfers, maar voor dagelijks gebruik blijft het absoluut competitief.



Veiligheid en technologie

Zoals je mag verwachten van een modern Geely-product, is de veiligheidsuitrusting bijzonder uitgebreid. Adaptieve cruise control, rijstrookassistentie, automatische noodremfunctie en tal van andere assistentiesystemen zijn aanwezig. Sommige systemen grijpen soms iets te enthousiast in, maar gelukkig kunnen veel instellingen aangepast worden qua gevoeligheid. De algemene indruk blijft alvast heel positief. De Zeekr voelt technologisch volwassen aan en komt zeker niet over als een merk dat nog in zijn kinderschoenen staat.

Conclusie

De Zeekr X Privilege AWD bewijst dat de discussie rond Chinese auto's ondertussen achterhaald is, zelfs als je zoek bent naar een premium beleving. Dit is geen goedkope kopie van een Europese auto, maar een volwaardige en kwalitatieve crossover die op eigen merites beoordeeld moet worden. Zijn sterke punten zijn duidelijk: een premium afwerking, indrukwekkende prestaties, veel comfort, een rijke uitrusting en een volwassen rijervaring. Daartegenover staat wel een verbruik dat aan de hoge kant is, maar laat dat geen struikelblok zijn als je genoeg hebt aan een rijbereik van 300 à 350 km per dag.

De eindbalans blijft dus uitgesproken positief. Voor minder dan 50.000 euro biedt de Zeekr X Privilege prestaties die enkele jaren geleden enkel voorbehouden waren aan veel duurdere modellen. Voeg daar een premium interieur en een comfortabele rijervaring aan toe, en je krijgt een van de meest interessante elektrische crossovers van het moment. - WM

Test



Renault R4 **Plein Sud** Met je hoofd **in de wolken**

Aangezien het aanbod inzake compacte en betaalbare EV's stevig toeneemt worden autoconstructeurs ietwat gedwongen om zich te onderscheiden met opvallende kleuren, sportieve aspiraties of slimme gadgets. Renault kiest voor een originele(re) invalshoek met de 4 Plein Sud: een praktische EV met open dakconstructie. Zowaar zonder de nadelen van een klassieke cabrio.



Na twee avontuurlijke conceptmodellen (JP4x4 en R4 Savane) leek de komst van een stoere R4 offroader in de sterren geschreven. In plaats daarvan lanceert Renault de 4 Plein Sud, een dakloze gezinswagen met praktische inborst. Bovendien is het een historisch correcte knipoog naar de Renault 4L Plein Air uit de jaren '60.

Geen échte cabrio, maar daarom niet minder leuk

Het elektrische roldak (maar liefst 92 x 80 cm groot) opent en sluit zoveel je maar wil via een knop of zelfs een spraakcommando. Finaal valt het – na 10 seconden – mooi in een driedelige plooi terwijl de concurrentie het doorgaans met vier vouwen moet doen. Het stoffen dak is enkel in het zwart te verkrijgen, is meer-lagig voor een goede isolatie (qua warmte en geluid) en bevat een ingewerkt frame tegen diefstal en vandalisme.

In tegenstelling tot de originele Plein Air kan je hier de deuren niet verwijderen. Verregaand personaliseren lukt wel perfect met dertien lakkleuren (eventueel met zwart duotone dak), een zwarte motorkap en gele of blauwe accenten. De diamond cut velgen zijn steevast 18" groot, afhankelijk van je budget krijg je de Sixties of Parisienne versie.

Renault 4 Plein Sud = extra vitamine D, olé olé

Een open dakconstructie schenkt je niet enkel een venster op de wereld, ook zorgen wapperende haren en frisse wind voor een rustgevend gevoel. Direct zonlicht stimuleert aantoonbaar de aanmaak van vitamine D wat voor een betere gemoedstoestand en lagere bloeddruk zorgt.

Enige kanttekening: anders dan Hollywood doet vermoeden is dakloos rijden niet altijd aangenaam bij felle zon. Een hoofddeksel is dan ook geen overbodige luxe. De subtiel ingewerkte windgeleider houdt storend windgeluid grotendeels buiten, in de praktijk lukt dat goed tot ongeveer 90 km/u.

Zo goed als compromisloos

Échte cabrio's komen normaal gezien met een hoop (praktische) beperkingen om nog maar van vele Belgische regendagen te spreken. Dat is bij de Renault 4 Plein Sud zeker niet het geval aangezien die weinig tot geen opofferingen vraagt. Wel zijn er geen dakrails mogelijk en werd de antenne netjes in de achterraut ingewerkt. Daarnaast noteren we een kleine gewichtstoename (+19 kg) gezien de gerichte verstevigingen, iets minder hoofdruimte achterin (-4 cm met gesloten dak) en een verwaarloosbaar verlies aan WLTP rijbereik (-2%).



Je haren wapperen maximaal aan 150 km/u

De Plein Sud is uitsluitend verkrijgbaar met de sterkste R4 motorisatie waarbij de elektromotor (op de vooras) 150 pk / 245 Nm produceert. De sprint van 0 naar 100 km/u neemt 8,2 seconden in beslag, dankzij de ogenblikkelijke vermogensopbouw voelt het wel vlotter aan. De topsnelheid ligt op 150 km/u.

Met een volle batterij (52 kWh NMC) belooft Renault hier een rijbereik van 392 km (WLTP). In de praktijk is het verbruik (zéér!) sterk afhankelijk van je rijstijl, het traject, de weersomstandigheden en de hoeveelheid remenergierecuperatie (instelbaar in 4 niveau's). Tijdens een eerste (uiteraard zonnige) testrit verbruikten we slechts 14 kWh/100 km wat overeenkomt met een actieradius van ongeveer 375 km. Snelladen kan aan 100 kW (DC) waardoor je ongeveer 30 minuten moet voorzien, met een gewone laadpaal (11 kW AC) moet je zo'n 5 uur rekenen.

Renault 4 Plein Sud is een aangename compagnon de route. Zelfs met de relatief grote velgen rijdt de Renault 4 behoorlijk comfortabel, alleen grove oneffenheden vallen op. Het stuur communiceert direct wat samen met het stijve chassis, een laag zwaartepunt en de compacte afmetingen (een beetje) uitnodigt om die leuke bochtencombinatie met net wat meer schwung te nemen. Al blijft het natuurlijk een gezinswagen die niet persé sportief of dynamisch wil zijn.

De wielbasis van de R4 werd iets uitgerekt (+8 cm tov R5), toch blijft de draaicirkel met 10,8 meter compact genoeg om moeiteloos door smalle straatjes en krappe parkings te laveren. Voor de

avonturiers heeft Renault dan weer de Extended Grip upgrade in de aanbieding. Die omvat vierseizoensbanden, aangepaste antislipregeling en aanvullende rijmodi (Snow en All-terrain) waardoor je zorgeloos de geasfalteerde wegen kan verlaten. Maar opnieuw, de Renault 4 wil het allerliefst uitpakken met z'n functionele veelzijdigheid. En retrolooks natuurlijk!

Modern interieur... met gekende detailkritiek

Buiten een extra knopje (bovenaan) voor de dakbediening verschilt het Plein Sud interieur niet van de gewone R4. Ook hier zorgt het Android Automotive platform met digitaal instrumentenpaneel (7 of 10") en het 10,3" infotainmentsysteem voor een kleurrijk, vlot en logisch geheel. Al kan je ook gewoon draadloos op Android Auto of Apple CarPlay rekenen.

De afwerking is best origineel, karaktervol of zelfs funky te noemen, zeker als je van (jeans)stof houdt. Renault gebruikt wel behoorlijk wat (harde) kunststof. Storender is echter het aantal hendels achter het stuurwiel: al snel bedien je per ongeluk de ruitenwissers in plaats van de automaathendel. Ook missen we een echte P(arking) stand. En nu we toch in onze kritische bui zijn: de oldschool audio-bediening achter het stuurwiel verbleekt sterk met de hedendaagse uitrusting à la handige parkeerhulp, adaptieve cruise control, zetel/stuurverwarming, instelbare LED sfeerverlichting en diverse geconnecteerde diensten... Dat de beenruimte achterin eerder beperkt is mag – gezien de compacte buitenafmetingen – niet als een verrassing komen. Ook bij de R4 Plein Sud past er 420 à 1.405 liter bagage in de koffer en kan er tot 750 kg aan de trekhaak.



+ PLUS

- Vitamine D olé olé (zonder praktische beperkingen)
- Veelzijdig en functioneel
- Hippe looks
- Comfortabel
- Geruststellend rijbereik

- MIN

- Té niche?
- Geen P-stand
- het stuurwiel

Renault 4 Plein Sud biedt een unieke marktpositionering

De Renault 4 staat vanaf 30.100 euro (Evolution) geafficheerd in de catalogus. Voor de Plein Sud uitvoering moet je minstens 36.900 euro (Techno) of 38.900 euro (Iconic) neertellen. Al dan niet met de optionele Winter, Parking, Safety en Advanced Driving Assist packs. Hij is sowieso een leuke aanvulling op het aanbod, want het compacte EV cabriosegment is vandaag de dag nog flinterdun. Als we de gelimiteerde Mini Cooper SE Cabrio uit 2023 vergeten draait het enkel om de Fiat 500e Cabrio... die net zoals de R4 Plein Sud vooral met een roldak pronkt. Met (een hoop) meer budget kan je misschien richting een MG Cyberster of Maserati GranCabrio Folgore kijken? - **BNNY**

DE ESSENTIE

Spannend, sportief of uitgesproken zal een compacte e-gezinswagen nooit echt worden. Toch bewijst Renault dat het anders kan met hun nieuwe 4 Plein Sud en diens enorme roldak. De wannabe cabrio dakconstructie raakt niet aan de beproefde R4 kwaliteiten (functioneel, retrolooks, hightech interieur en aangenaam rijgedrag) terwijl de nadelen bijna verwaarloosbaar zijn. Het Plein Sud prijsverschil (+1.500 euro) weegt eigenlijk ook niet op tegen het gelukzalige gevoel van wapperende haren om nog maar te zwijgen van het positieve gezondheidseffectief. Zou Renault niets kunnen doen aan het Belgische klimaat?



Waarom de stekker van uw EV meer waard is dan u denkt

Wie in 2026 elektrisch rijdt in België, ontkomt er niet aan: CCS Combo 2 is de standaard geworden voor snelladen. Toch staan we er zelden bij stil wat er nu eigenlijk aan het uiteinde van die kabel hangt. Tijd om de stekker zelf eens onder de loep te nemen, en de vraag te stellen wie hem maakt.

Het Belgische laadlandschap is de afgelopen jaren in een stroomversnelling geraakt. Langs onze snelwegen verschijnen ultrasnelle laadstations in een tempo dat tien jaar geleden ondenkbaar was, en wie vandaag een nieuwe elektrische wagen koopt, krijgt vrijwel standaard een CCS-aansluiting mee. Voor de bestuurder is dat goed nieuws: één stekker volstaat, van het stopcontact thuis tot de 350 kW-lader langs de E40.

Maar net omdat die universaliteit zo vanzelfsprekend lijkt, vergeten we makkelijk dat de kwaliteit van de kabel en de connector een wereld van verschil maakt. Een laadkabel is geen accessoire. Het is het stukje techniek dat dagelijks honderden volts en tientallen ampères door uw oprit jaagt, weer of geen weer. En daar scheiden goedkope import en Europees vakmanschap zich.

Eén aansluiting, drie manieren van laden

Even kort technisch, want het loont de moeite. Het Combined Charging System, kortweg CCS, is een uitbreiding van de Europese Type 2-stekker met twee extra contactpunten voor gelijkstroom. Belangrijk om te begrijpen: de inlet op uw wagen accepteert beide. Het bovenste deel werkt voor AC-laden via Type 2, het onderste deel met de extra DC-pinnen wordt alleen gebruikt aan snelladers.

Wat betekent dat in de praktijk?

Aan een snellader langs de weg komt CCS Combo 2 pas écht in actie. De kabel hangt vast aan de zuil en gebruikt de volledige CCS-aansluiting van de wagen, voor DC-vermogens van 50 tot 350 kW. In een kwartier zit u richting tachtig procent capaciteit.

Thuis aan een gewoon stopcontact laadt u via een mobiele laadkabel met Schuko-stekker, ook wel mode 2-laden genoemd. Goed voor zo'n 2 kW per uur. Handig voor 's nachts, maar geen CCS in zicht.

Aan een wallbox of openbare laadpaal laadt u via een Type 2-kabel, met AC-vermogens tot 22 kW. Ook hier worden de DC-pinnen van de CCS-inlet niet gebruikt.

Die enorme bandbreedte op één inlet is precies waarom CCS de toekomst is. CHAdeMO, ooit dominant bij Japanse modellen, verdwijnt stilaan. Type 1 zien we nog amper. Wat overblijft is een Europese consensus: Type 2 voor AC, CCS Combo 2 voor DC. Eén inlet, een leven lang compatibel.

Wat een goede kabel onderscheidt van een mediocre

Hier wordt het interessant. Want hoewel de norm uniform is, is de uitvoering dat allerm minst. De markt zit vol met kabels die op papier voldoen, maar in de praktijk vroeg of laat tegenvallen. Krakerige connectoren na één winter. Mantels die verkleuren in de zon. Vergrendelingen die haperen. En garanties die op papier mooi klinken, maar bij een claim plots vol uitzonderingen blijken te zitten.

Een degelijke laadkabel onderscheidt zich op een paar punten die de gebruiker zelden meteen ziet, maar wel jarenlang voelt:

Weerbestendigheid

Een Belgische winter is geen tropisch klimaat, maar de combinatie van vocht, vorst en pekel is brutaal voor connectoren. IP-classificaties als IP65 of IP66 zijn geen marketingnummers, ze betekenen dat de stekker stof- en spatwaterdicht is.

Certificering

CE is het minimum. TÜV-keuring en UKCA-conformiteit gaan een stap verder en bevestigen dat het product écht grondig getest is, niet alleen op papier conform.

Materiaal

Koperdoorsnede, kwaliteit van de mantel, vergrendelingsmechanisme. Niet sexy om over te lezen, wel doorslaggevend voor levensduur en veiligheid.

Garantie zonder kleine lettertjes

Drie jaar volledige garantie is een statement dat een fabrikant in zijn eigen product gelooft. Eén jaar met voorwaarden zegt iets anders.

Europees gemaakt, niet Europees gestickerd

Een vaak vergeten detail in de EV-industrie: een groot deel van de laadkabels die in Europese webshops worden verkocht, komt simpelweg uit Azië, krijgt een Europees etiket en wordt doorverkocht. Niets mis met import op zich, maar het verschil met écht in Europa ontworpen en geproduceerde kabels is reëel. Het gaat over kwaliteitscontrole, over de keuze van materialen, over de mogelijkheid om verantwoording af te leggen wanneer er iets misgaat.

Volgt België is een van de Europese fabrikanten die deze koers expliciet vaart. Het merk ontwerpt en produceert zijn laadkabels en accessoires lokaal, met een focus op duurzame productie, certificering (CE, UKCA, TÜV) en consistentie. Geen tussenhandel, geen rebranded importmateriaal, maar recht van de fabrikant naar de eindgebruiker. Drie jaar volledige garantie, honderd dagen retourrecht, gratis verzending. Het soort beloftes dat u pas naar waarde schat wanneer u het ooit nodig hebt.

CCS in de praktijk: voor wie heeft welke uitrusting?

Niet elke EV-bestuurder heeft dezelfde behoefte. Een paar typische scenario's.

De thuislader met laadpaal: U heeft een wallbox geïnstalleerd op de oprit en uw wagen heeft een Type 2-aansluiting. Voor het dagelijks bijladen volstaat een degelijke Type 2-kabel: drie fasen, 11 of 22 kW, afhankelijk van uw aansluiting. CCS speelt hier geen rol, want thuis laadt u AC.

De pendelaar zonder oprit: Wie afhankelijk is van openbare laadpalen, heeft een mobiele Type 2-kabel nodig die in alle weersomstandigheden meekan. Hier wordt weerbestendigheid kritiek, want die kabel ligt soms uren op natte stoeptegels.

De lange-afstandsrijder: Voor snelladen onderweg gebruikt u de vaste kabel van de snellader zelf. Die hangt aan de zuil en is altijd CCS Combo 2. U brengt zelf niets mee, op voorwaarde dat uw wagen een CCS Combo 2-inlet heeft. Wat u wél nodig heeft, is een EV met een goede CCS-aansluiting en een batterij die hoge laadvermogens aankan.

De bestuurder met een oudere of geïmporteerde wagen: Hier wordt het interessant. Heeft u een ouder model met een CCS1-aansluiting? Of een Aziatische import met GB/T of CHAdeMO? Dan kunt u niet zomaar gebruikmaken van de Europese CCS Combo 2-snelladers. De oplossing is een CCS-adapter, waarmee u alsnog toegang krijgt tot het Belgische snellaadnetwerk. Een nichetoeepassing, maar voor wie ermee zit een wereld van verschil. Belangrijk daarbij: een adapter die honderden ampères verwerkt is geen plek om te besparen. Hier loont een Europese fabrikant zich dubbel.

De stille revolutie op de oprit

Wat opvalt aan de Belgische EV-markt is hoe snel de focus verschuift. Vijf jaar geleden ging elk gesprek over actieradius en laadtijd. Vandaag gaat het over laadinfrastructuur, prijzen per kWh en, eindelijk, over de kwaliteit van het materieel zelf. Want naarmate elektrisch rijden de norm wordt, wordt ook duidelijk dat de kabel in uw koffer of aan uw muur geen wegwerpartikel mag zijn.

Een laadkabel is, in zekere zin, het meest gebruikte onderdeel van uw EV na het stuur. Dagelijks ingeplugd, dagelijks losgekoppeld. Blootgesteld aan zon, regen, vorst en soms aan een autoportier dat erover dichtklapt. Dat verdient meer aandacht dan we er meestal aan besteden.

Tot slot: wat te onthouden?

Wie vandaag in België een EV rijdt of er één overweegt, doet er goed aan om de stekker niet als bijzaak te beschouwen. CCS Combo 2 is de Europese standaard, en die is een zegen voor compatibiliteit. Maar binnen die standaard is er een wereld van verschil tussen producten die net voldoen en producten die jaren probleemloos meegaan. Er zijn drie vuistregels om te onthouden:

Kijk verder dan de prijs. Het verschil tussen een kabel van negentig euro en eentje van honderdvijftig zit niet in marketing, maar in materiaal, certificering en garantie. Controleer de papieren. CE, UKCA en TÜV samen zijn een goede indicator. Een IP-classificatie van minimaal IP65 is in ons klimaat geen luxe. En kies een fabrikant, geen wederverkoper. Wie zelf produceert, kan zelf garanderen. Wie alleen importeert, verwijst u bij problemen door.

De transitie naar elektrisch rijden draait al lang niet meer alleen om de wagen. Het draait om alles eromheen, en juist daar maken Europese fabrikanten het verschil. Stil, zonder veel poespas, maar met producten die u jaren niet meer hoeft te vervangen.

Power the future. Without compromise.

In het volgende nummer



Test van de **Mazda CX-6e**
(En nog veel meer autonieuws)