



Test Mercedes E53 AMG



Alles over de Dacia Striker



XPeng L03

Het offensief gaat verder met de

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 rijtests 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



Mercedes AMG GT



Zeekr X



Mercedes SL



Audi Q7



Cupra Raval



VW Polo GTi



BMW M3 Concept



Audi Allroad



Zeekr 7X



VW Scirocco



R4 Plein Sud



Volvo EX60



Cupra Born



Ford Ranger PHEV



Skoda Epiq



Mercedes GLB



Hyundai Ioniq 3



Skoda Peaq



BMW Neue Klasse



KGM Musso



Geschiedenis Prelude

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



VW ID. Cross

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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Mini Oxford



XPeng L03



Mazda 121



Dacia Striker



Ford Scorpio geschiedenis



Mercedes GLA



Alpine A390 GTS



Mazda MX-5



Mercedes C-Klasse



Zeekr 9X



Mercedes E 53 AMG



Audi Q9



Interview
VP Lynk & Co



Zeekr 7X



Reportage en test Honda Civic



Geschiedenis en test Seat Ibiza

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.

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.





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.

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 LQ3, 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

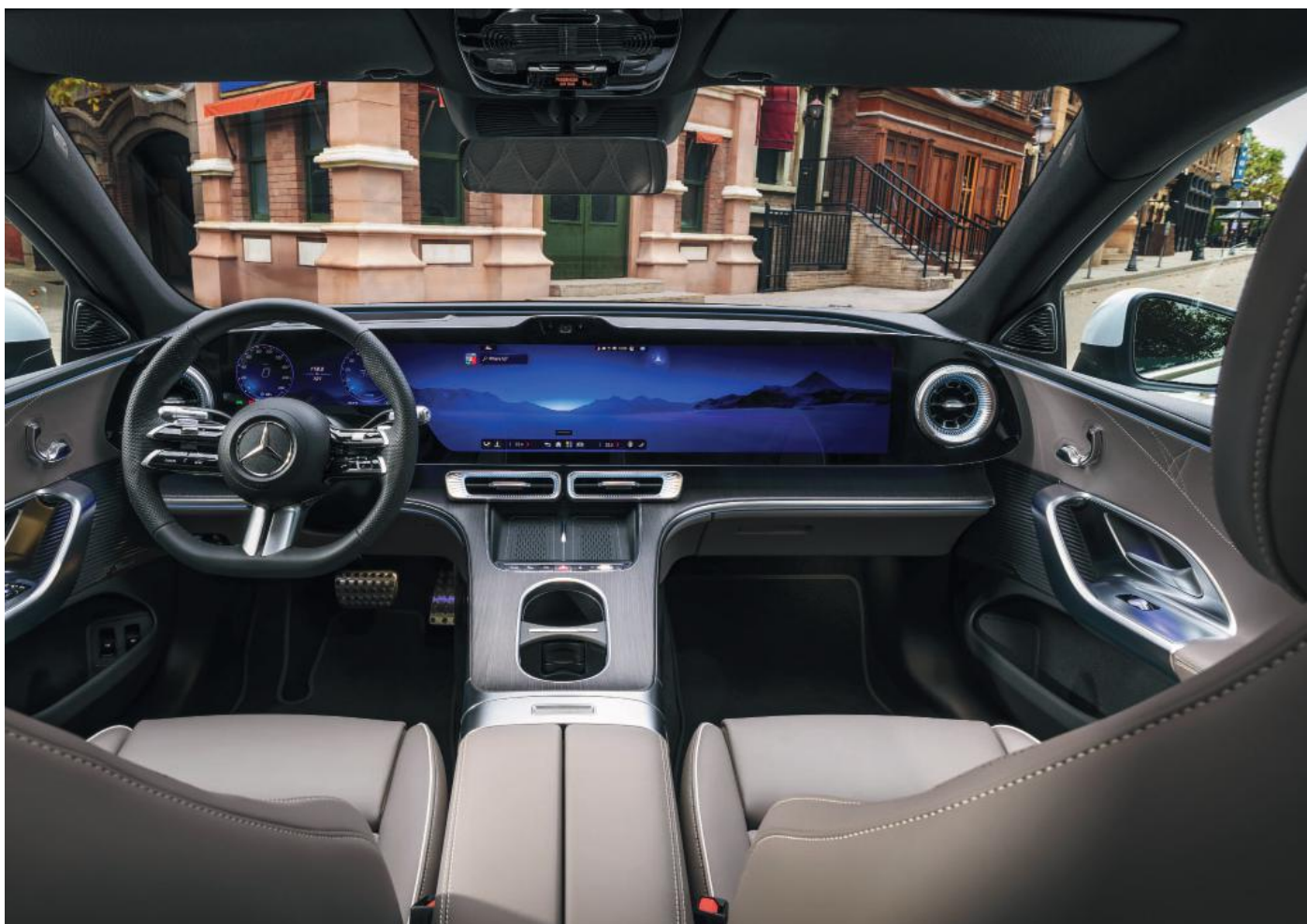
Uiteraard volgen later nog meer vermogensversies van deze elektrische C-Klasse, die vermoedelijk zullen overeenkomen met die uit het GLC-gamma. Al zeker dus een 421 pk sterke 300 4Matic en een 250, met één enkele elektromotor (uiteraard op de achterwielen), maar toch nog 354 pk. Reken echter niet op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



Een auto als de **Mazda 121** uit 1990 is vandaag (helaas?) niet meer mogelijk

Anno 2026 zijn alle auto's populair, zolang het maar SUV's zijn. Dat klopt natuurlijk niet helemaal, er wordt ook nog wel met enkele andere wagentypes gescoord. Maar naar cabrio's en coupés is het al wat langer zoeken, monovolumes en zelfs breaks worden zeldzamer en een compacte of middelgrote hatchback met driedeurskoetswerk vind je op die van Mini na al helemaal niet meer. Er waren tijden dat constructeurs wél tegen de stroom durfden inroeien, getuige de bijzonder originele Mazda 121 uit dit verhaal.

Toen Dacia in 2004 zijn eerste Logan lanceerde, had die compacte en budgetvriendelijke auto een klassiek vierdeurskoetswerk. Dat heeft de huidige generatie nog altijd, al wordt die op de meeste West-Europese markten niet meer aangeboden. Stel je voor, van de eerste Renault 5 uit de jaren 70 bestond voor Spaanse klanten ook een tijdje een 7- of Seite-variant met een gescheiden koffer met dus zo'n horizontaal deksel erop. In het autotijdperk er nog voor, was dat trouwens heel normaal. Google maar eens naar de Renault 8 (foto hiernaast) en 9 of de Simca 1000 en je ziet meteen wat we bedoelen, bij die auto's zat de motor trouwens nog... achterin.

Wat voorafging

In de jaren 80 hadden de klanten uit de lagere segmenten van de markt natuurlijk al een uitgesproken voorkeur voor handigere wagenconcepten. Voor zowat alle stads- en aanverwante wagens kon je kiezen uit drie- en vijfdeursmodellen. Hatchbacks dus, met een grote en quasi verticale kofferklep voor een vlotte toegang tot de modulaire laadruimte. Ook de eerste Mazda 121 uit 1987 (foto links), het resultaat van een samenwerkingsproject met Ford en Kia, was zo'n autootje.

Het bolhoedje

In 1990 kwam de altijd al wat eigenzinnige Japanse constructeur



echter plots aanzetten met een heel andere 121, een vierdeursmodelletje dat door zijn dan ook nog eens lichtjes afgeronde dak al snel de bijnamen – raad eens – ‘bolleke’ en ‘bolhoed’ meekreeg. Zeker, er werd mee gelachen. Maar dat was zelden slecht bedoeld, want de Japanners durfden tenminste nog eens verrassen met een wagenconcept waar eigenlijk niemand zich in die dagen nog aan verwachtte.

Elektrisch canvasdak

De 121 was zijn carrière in het eigen Japan gestart als Autozam Revue, het eerste deel van die naam stond voor de Mazda-divisie die zich bezighield met compacte auto's. Naar Europa kwam hij dus wel als Mazda 121, die voornaam was hier toen immers al eventjes bekend. Vanaf 1991 werd de wagen beschikbaar met een stoffen ploodak met elektrische bediening, wat hem als halve cabrio zo mogelijk nog wat guitiger maakte. Terwijl de concurrentie bij het ontwerpen van (zelfs) compacte auto's al wel eens wat aandacht schonk aan de stroomlijn en dus de aerodynamica, laptten de Mazda-designers daar net wel hun laars aan. De luchtweerstand-coëfficiënt was naar verluidt zelfs aan de 'dramatische' kant, maar daar lag het publiek toen nog niet echt wakker van.

Geen topprestaties

Er was keuze uit drie benzinemotoren van 1,1 tot 1,5 liter, in combinatie met een manuele vijfbak of een viertrapsautomaat. Van

topprestaties was er hoegenaamd geen sprake, aan GTI- of aan verwante varianten deden ze toen ook niet bij Mazda. Een vermogen van 88 pk voor de 1.5, verder ging het niet. Als we het ons goed herinneren, zat er in het Belgische aanbod trouwens alleen een 1.3 van een goede 70 pk. Of de 121 een commercieel succes werd? Eigenlijk niet, ook al kon de origineel gevormde wagen nochtans best wel op wat sympathie rekenen. Maar hij was niet echt goedkoop en met dat voor zijn segment toen dus wel al ongewone vierdeursconcept natuurlijk ook lang niet zo praktisch als de kleintjes van de concurrentie.

Gedaan met lachen

De combinatie van compacte en ronde vormen inspireerde mogelijk wel andere designers. Je vond ze enkele jaren later bijvoorbeeld ook terug bij de evengoed heel originele Ford Ka (foto hieronder), al was dat qua concept dus wel een hatchback. Bij Mazda draaiden ze de knop echter helemaal om. De vijfdeurs-Demio die in 1988 werd gelanceerd, kon ergens wel als de opvolger van de 121 worden gezien. Maar dat was dus echt geen origineel, laat staan gedurfd ontwerp meer. De naam 121 keerde later nog wel even terug voor een kloon van de Ford Fiesta, ondertussen heet de kleinste Mazda al een tijdje 'gewoon' 2. Of voluit 2 Hybrid, de auto heeft dan ook de Toyota Yaris als basis. Nu je het zegt, bij de constructeur uit Hiroshima wordt het eigenlijk nooit echt saai. - AD



Test

DS Numéro 7 Franse luxe op stroom en gezond verstand

Met de Numéro 8 heeft DS Automobiles zichzelf vorig jaar opnieuw uitgevonden als niet langer een premiummerk dat probeert mee te lopen met de Duitse concurrentie, maar een constructeur die bewust een eigen weg kiest. Vandaag lanceert DS de N°7 en die past perfect in die strategie. Het model is uitermate belangrijk voor DS want van de uitgaande DS7 werden er maar liefst 200.000 verkocht. Daar zit met andere woorden een pak potentieel, maar kan de Numéro 7 de uitdaging aan?







De N°7 is veel meer dan een facelift of een naamswijziging. Noem het gerust de SUV-versie van de N°8: hetzelfde platform, zelfde techniek, dezelfde nieuwe designtaal, dezelfde focus op comfort en verfijning, dezelfde ambitie om Franse luxe opnieuw relevant te maken. Wij zochten tijdens een eerste kennismaking uit al die beloftes waargemaakt worden.

Uit een Parijs designatelier

Waar veel SUV's vandaag steeds meer op elkaar beginnen te lijken, doet de DS N°7 precies het tegenovergestelde. Zijn design is uitgesproken, bijna theatraal. Sommigen zullen het overdadig noemen, anderen noemen het bijzonder. Zelf zou ik eerder spreken van een moderne interpretatie van Art Deco, vermengd met de typische Franse barokke overdaad die DS al jaren onderscheidt van de concurrentie. Je moet er voor zijn, maar je kan DS alvast geen mainstream aanpak verwijten.

De voorkant is zonder twijfel het meest opvallende deel. De verlichte DS Luminascreen-grille loopt naadloos over in de verticale en imposante DS Lightblade-lichtsignatuur. Het geeft de auto vooral 's avonds een aanwezigheid die geen enkele directe concurrent kan evenaren. Met zijn lengte van 4,66 meter is de N°7 trouwens zeven centimeter langer dan zijn voorganger. De wielbasis groeide met vijf centimeter tot 2,79 meter. Dat lijkt weinig, maar het heeft een duidelijke impact op de proporties en de binnenruimte. De wagen oogt gestrekter en eleganter zonder zijn SUV-karakter te verliezen. Ook aerodynamisch werd enig werk verricht. De luchtweerstandscoefficiënt bedraagt slechts 0,26, wat indrukwekkend is voor een SUV van dit formaat. Het verklaart meteen waarom de elektrische versies ambitieuze WLTP-cijfers kunnen voorleggen.

Premium interieur met Franse flair

Ook binnenin oogt de Numéro 7 heel herkenbaar, zeker als je ooit al van de sfeer in de Numéro 8 mocht proeven. In grote lijnen zien we dezelfde opstelling waarbij DS graag (en terecht) wijst op de aanwezigheid van een heleboel premium materialen. Die materiaalbeleving is dan ook een sterk punt, zeker wanneer de Nappa-lederen interieurs in beeld komen. De afwerking in Basalt Black of Gris Celeste Nappa voelt bijzonder rijk en gesofistikeerd aan. En niet alleen visueel, ook tactiel; de stiksels, patronen en materiaalkeuze geven het interieur een bijna ambachtelijke uitstraling. Precies daarom is het zo jammer dat DS hier en daar enkele steken laat vallen. Zo is de afwerking aan de onderkant van de portieren eerder goedkoop en ook de kunststof plaat op de middenconsole draagt wat ons betreft niet meteen bij tot de premium beleving. In een auto die richting 70.000 euro kan evolueren, verwacht je op dat vlak net iets meer consistentie.

Gelukkig is de algemene beleving aan boord zeker voldoende premium en allesbehalve steriel te noemen. Het centrale en breed uitgesmeerde 16-inch scherm integreert mooi in het geheel en wordt ondersteund door het DS Iris-systeem. Dat werkt onder tussen een stuk sneller en logischer dan de eerste generaties van het systeem. Het is voldoende breed om ook door de passagier gebruikt te kunnen worden, bijvoorbeeld om de massage of stoelventilatie te kunnen beheren. Of de nekverwarming. Ja, dat lees je goed: nekverwarming. Voor een cabrio een gekend en nuttig item, hier eerder een uitrusting met beperkte toegevoegde waarde die door de marketeers is bedacht.



Toch nog een woordje over het X-vormige stuurwiel, dat wat ons betreft een geslaagde keuze blijkt. Op foto's ziet het er misschien wat gimmicky uit, maar in de praktijk ligt het uitstekend in de hand. De vorm zorgt voor een aangename grip en biedt bovendien een beter zicht op de digitale instrumenten.

Een C-segment SUV die groter aanvoelt

DS positioneert de N°7 officieel in het premium C-SUV-segment. Maar qua ruimtegevoel zit hij dichterbij een segment hoger. De langere wielbasis vertaalt zich rechtstreeks naar extra beenruimte achterin. Zelfs volwassenen van meer dan 1,85 meter zitten comfortabel achter elkaar en ook qua hoofdruimte heeft niemand klagen. De grote glaspartijen versterken bovendien het gevoel van ruimte en openheid. De optionele panoramische dakpartij draagt daar nog extra toe bij. Ze is aanzienlijk groter dan bij de vorige DS7 en laat veel licht binnen zonder dat het interieur te warm wordt. Maar ze kan niet open, mocht je dat belangrijk vinden.

Ook de kofferruimte gaat verder op hetzelfde, ruimtelijke elan. Ze bedraagt maximaal 560 liter, afhankelijk van de gekozen aandrijflijn en audio-installatie. Zelfs de minst gunstige configuratie behoudt nog altijd 500 liter laadvolume, en dat is meer dan ruim genoeg. Belangrijker nog: de kofferruimte heeft een bruikbare vorm. Geen vreemde hoeken of overdreven hoge laadvloer. Gewoon een praktische laadruimte waarin je niet moet gaan puzzelen om al je spullen kwijt te kunnen. De achterbank is bovendien neerklapbaar volgens een 40/20/40-verdeling. Dankzij de dubbele koffervloer ontstaat een vrijwel vlakke laadvloer. Voor een auto uit het C-segment is dit simpelweg een van de meest praktische SUV's van het moment.

Comfort blijft het handelsmerk

Als er één aspect is waarop DS al jaren uitblinkt, dan is het wel qua comfort en ook de N°7 zet die traditie verder. De zetels behoren tot de betere van het segment. Zeker de uitvoeringen met massagefunctie maken van lange ritten een bijzonder aangename ervaring. De ondersteuning is uitstekend zonder hard aan te voelen, en ook de geluidsisolatie is indrukwekkend. Vooral in de hogere uitvoeringen met akoestisch gelaagde zijruiten wordt het interieur bijna volledig afgesloten van de buitenwereld.

En nu we toch over het comfort uitweiden, ook het onderstel vormt een mooi compromis tussen comfort en controle. De auto filtert slechte wegen moeiteloos weg zonder week of zweverig aan te voelen. Voor de gemiddelde bestuurder is de afstelling vrijwel ideaal.

+ PLUS

- Bijzondere maar geslaagde looks
- Uitstekend comfortniveau
- Homogene aandrijflijnen
- Premium beleving
- Interessante basis en middenversies

- MIN

- Geen 800 Volt architectuur
- Sommige materialen niet op niveau
- Duurste versies komen in Duits vaarwater



DS AUTOMOBILES

N°7

HK-370-TD



En maar goed ook, want de optionele DS Active Scan Suspension biedt weliswaar verschillende rijmodi, maar het verschil tussen Comfort en Sport blijkt in de praktijk beperkt. De technologie werkt uitstekend, maar verwacht geen dramatische transformatie van het rijgedrag.

Hybride: de verstandige keuze

In tegenstelling tot de Numéro 8, is de 7 niet enkel beschikbaar met een volledig elektrische aandrijflijn. DS vindt het namelijk meer dan opportuun om naast de elektrische varianten ook een hybrideversie aan te bieden. De Hybrid 145 combineert een kleine 1,2-liter turbobenzine met een elektromotor van 28 pk die geïntegreerd zit in de automatische zesversnellingsbak. Het systeemvermogen bedraagt 145 pk.

Op papier klinkt dat niet bijzonder spannend, en dat wordt het ook nooit. Duw je het gaspedaal richting de vloer, dan voel je gewoon dat de driecilinder er niet van houdt om afgebeeld te worden. En dus adopteer je maar beter een gezapige rijstijl die helemaal past bij deze aandrijflijn. Meer nog, bij rustig gebruik voelt de hybride zelfs verrassend homogeen aan. De overgang tussen de benzine- en elektromotor verloopt meestal onmerkbaar en in stadsverkeer rijdt de auto opvallend vaak elektrisch. Het grootste voordeel is bovendien de prijs. Met een Belgische vanafprijs van 40.900 euro vormt de Hybrid 145 veruit de toegankelijkste manier om in een DS N°7 te stappen. Voor veel particuliere kopers wordt dit wellicht de sweet spot van het gamma.

Elektrische versies: sterk, maar niet perfect

Fleetrijders zullen natuurlijk vooral kijken naar de elektrische versies, en DS biedt de N°7 in drie elektrische varianten aan. De

instapper krijgt 230 pk en een batterij van 73,7 kWh. Daarmee haalt hij officieel tot 543 kilometer WLTP. Daarboven staat de Long Range met 245 pk en een batterij van 97,2 kWh die tot 739 kilometer WLTP claimt. Helemaal bovenaan staat de AWD Long Range (ook 97,2 kWh) met 350 pk en vierwielaandrijving, goed voor maximaal 679 kilometer WLTP. Deze krachtigste versie sprint in 5,4 seconden naar 100 km/u en voelt ondanks zijn gewicht verrassend vlot aan. Toch blijft comfort altijd primeren op sportiviteit.

De Long Range-versie is zonder twijfel de interessantste elektrische variant. Zijn officiële autonomie van 739 kilometer klinkt indrukwekkend en behoort op papier tot de top van het segment, maar hier moeten we realistisch blijven. In de dagelijkse praktijk, met snelwegen, airco, regen en normale rijomstandigheden, wordt het wellicht moeilijk om structureel voorbij de 500 kilometer te geraken. Dat blijft nog altijd een uitstekend resultaat, maar het verschil tussen WLTP en realiteit is wel aanzienlijk. Al moeten we hier met twee woorden spreken en willen we de elektrische DS N°7 nog wel eens testen op eigen bodem, bij een normaal gebruik. Tijdens zo'n perspresentatie is het opgelegde parcours niet altijd ideaal, vandaar.

Laden: degelijk, maar niet baanbrekend

Een ander aandachtspunt is het laadvermogen. De DS N°7 maakt gebruik van een 400 Volt architectuur en dat betekent dat grensverleggende laadsnelheden niet aan de orde zijn. De N°7 haalt maximaal 160 kW aan een DC-snellader en daarmee laadt hij van 20 naar 80 procent in ongeveer 27 minuten. Netjes dus, maar steeds meer concurrenten pakken wel al uit met 800 volt-architecturen en laadvermogens van 250 tot zelfs 350 kW. Dan is 160 kW eerder aan de bescheiden kant, al maakt het in pure tijdswinst nu ook



weer niet zoveel uit. Een 22 kW onboard lader behoort wel tot de mogelijkheden.

Technologie in overvloed

Los van het laden, wil DS de N°7 een hoogtechnologisch imago aanmeten. Ze doen dazt onder andere met PixelVision-verlichting, Night Vision, Drive Assist 2.0, een uitgebreid head-updisplay, 360-gradencamera's, ChatGPT-integratie en een indrukwekkend Focal-audiosysteem. Het is niet allemaal altijd standaard, maar de mogelijkheden zijn alvast opmerkelijk. Opvallend daarbij is dat veel technologie niet als gadget aanvoelt, maar effectief bijdraagt aan comfort en gebruiksgemak. Night Vision blijft bijvoorbeeld een zeldzaamheid in dit segment en werkt goed op donkere landwegen.

DE ESSENTIE

De DS N°7 is de SUV-versie van de N°8 en zet volop in op Franse luxe, comfort en design. Zijn barokke, bijna Art Deco-stijl onderscheidt hem duidelijk van de gangbare concurrentie. Binnenin overtuigt hij met hoogwaardige materialen, uitstekende zetels, een aangename massagefunctie en veel ruimte voor passagiers en bagage. De hybride 145 is aantrekkelijk geprijsd vanaf 40.900 euro, terwijl de elektrische versies tot 739 km WLTP beloven. In de praktijk zal het natuurlijk iets minder zijn, maar dat neemt niet weg dat de Numéro 7 algemeen gesproken toch kan overtuigen. Al moet je dan wel wegblijven van de duurste uitvoeringen, want dan kom je qua afrekening wel in het vaarwater van enkele aantrekkelijke Duitse alternatieven.

Tik je veel zulke opties aan, of kies je meteen voor de hogere uitrustingsniveaus, dan ga je dat natuurlijk wel voelen in de prijs. Zoals al eerder aangegeven start de Numéro 7 aan 40.900 euro voor de Hybride 145. De elektrische E-TENSE FWD begint bij 49.900 euro terwijl de Long Range-versie start vanaf 55.900 euro. Helemaal bovenaan staat de AWD Long Range die tot 75.900 euro kost in de duurste La Première-uitvoering. Dat betekent dat de N°7 aan de basis competitief geprijsd is, maar in rijk uitgeruste versies snel in het vaarwater van gevestigde premiumspelers terechtkomt. Het zal aan de klant zijn om te bepalen of ze voor exclusiviteit iets meer willen betalen... onze aanbeveling? Ga ofwel voor de bescheiden hybride, ofwel voor de elektrische Long Range, telkens in Étoile uitvoering. Die kosten dan respectievelijk 48.700 en 65.400 euro. Een mooie aanbieding!

Conclusie

De DS N°7 is precies wat DS vandaag nodig heeft. Een SUV die weigert om op te gaan in de massa. Zijn design is uitgesproken en elegant tegelijk. Het interieur biedt een niveau van materiaalbeleving dat je nog zelden tegenkomt. De ruimte en functionaliteit zijn uitstekend, het comfort behoort tot de top van het segment en zowel de hybride als elektrische aandrijflijnen voelen homogeen en eerlijk aan. Tegelijk zijn er aandachtspunten. De laadsnelheid blijft ietsje achter bij de nieuwste generatie EV's, de praktijkautonomie haalt de spectaculaire WLTP-cijfers niet en het is jammer dat DS wel bespaard heeft op sommige minder zichtbare materialen. Maar wie iets anders zoekt dan de zoveelste Duitse SUV, vindt in de DS N°7 een bijzonder aantrekkelijk alternatief. Een auto die niet probeert iedereen tevreden te stellen, maar wel een heel eigen visie heeft op premium mobiliteit. - WM

BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Adverteerder: BYD Inchcape Belgium Distribution n.v., agent in nevenfunctie.
BTW BE0459.491.374, RPR Zaventem. Sealion 7 : 19,8 - 21,5 kWh /100 KM - 0 G/KM
CO₂ Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) | bydauto.be

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

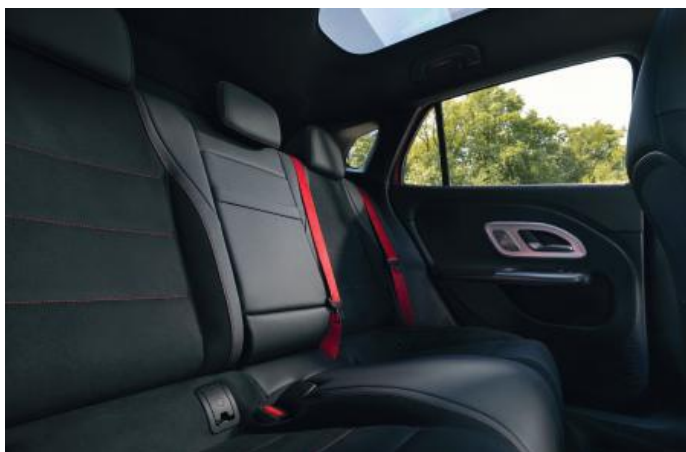
We kennen het allemaal al van andere recent gelanceerde modellen, echt heel elegant vinden we het nog altijd niet. Natuurlijk krijgt de auto de allernieuwste snufjes inzake connectiviteit en AI mee, denk dan aan onder meer een slimme MBUX Virtual Assistant die – zo leren we al – ook complexe gesprekken 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 neerklappt.

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) OV-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.



+ PLUS

- Elegante en toch sportieve verschijning
- Praktisch en functioneel voor alledag
- Voldoende elektrisch 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?

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.

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-badje 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 vakantievervoerder. 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/rengensensor, 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 aangener 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.

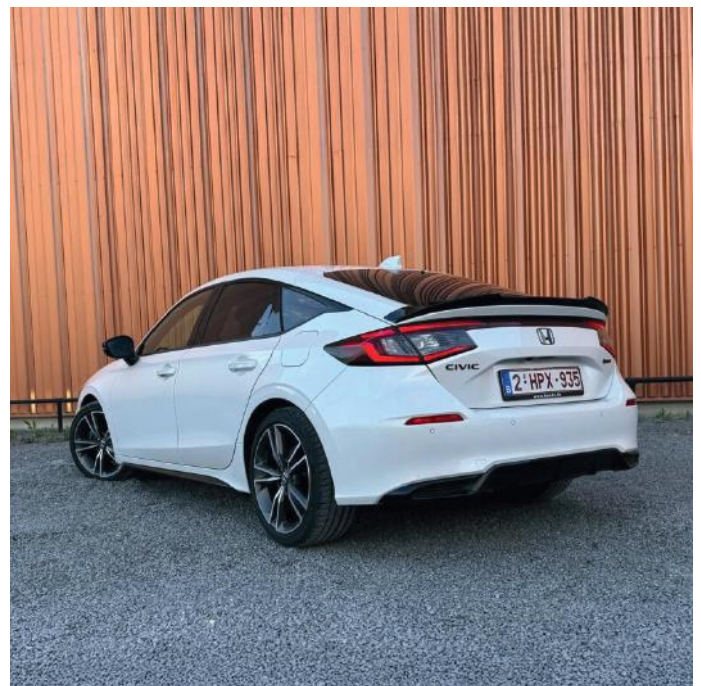
Karaktervolle verschijning

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

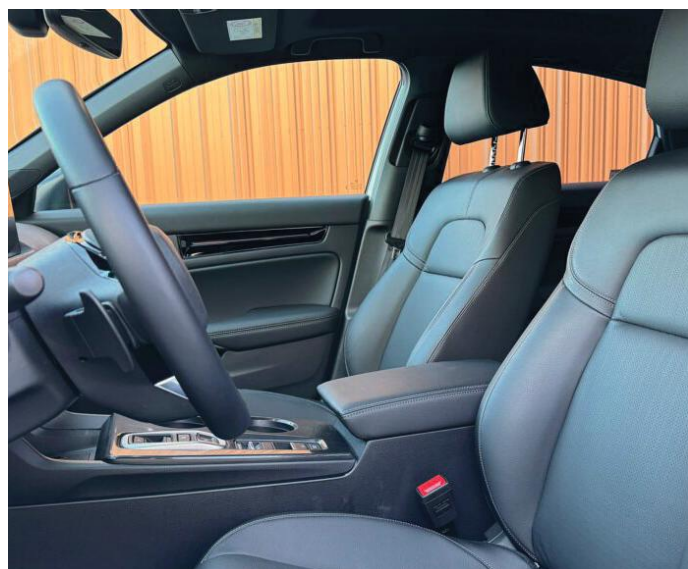
De Honda Civic modelnaam roept bij autoliefhebbers wereldwijd snel herinneringen op aan de legendarische en hoogtoerige VTEC motoren. De huidige emissienormen vereisen echter een ander verhaal waardoor de elfde generatie Civic hier uitsluitend leverbaar is als e:HEV Full Hybrid. Daarbij werken een 2.0-liter 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

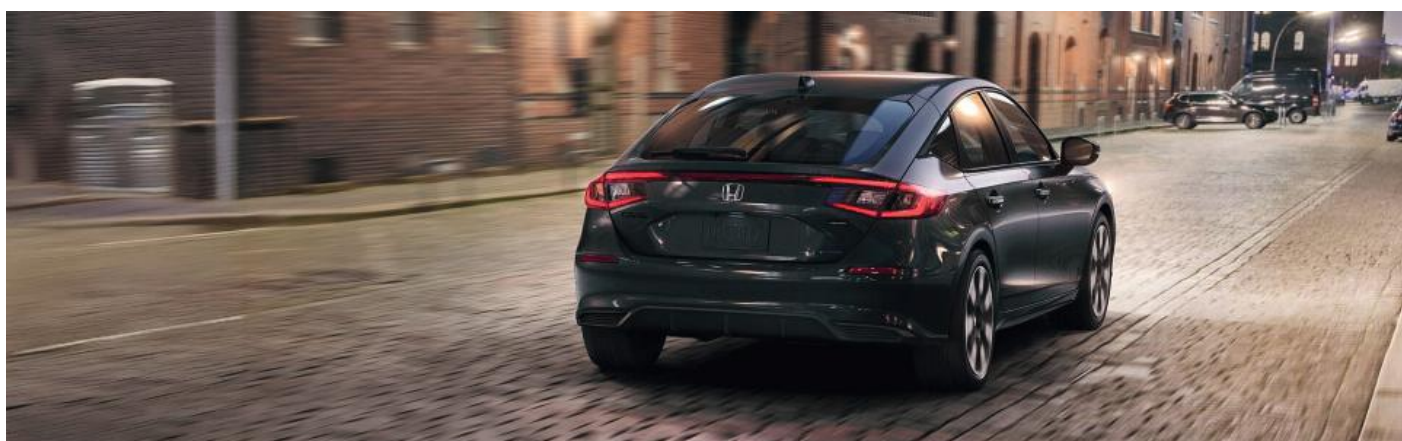
Het huidige Civic (MY27) gamma is heerlijk overzichtelijk opge-

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 afgeleiden 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.



Verdient de vaak verguisde Ford Scorpio ondertussen geen eerherstel?

De laatste Taunus- en Granada-generaties waren auto's met een heel klassiek design, begin jaren 80 oordeelde Ford dan ook dat de opvolgers naast een nieuwe naam evengoed een veel modernere look verdienden. De Taunus ruimde plaats voor de Sierra en de Granada voor de Scorpio. De eerste werd een succes, voor de tweede werd het een wat moeilijker verhaal.

De Ford Scorpio duikt al wel eens op in lijstjes met de... lelijkste auto's uit de geschiedenis, al gaat het dan wel vooral over de in 1994 gelanceerde tweede generatie. De eerste (foto hieronder) kwam op de markt in 1985, toen ook al met een design dat voor een vrij radicale breuk met dat van de laatste Granada-generatie zorgde. Hij was er aanvankelijk alleen met een vijfdeurskoetswerk, daar waar er voor de voorganger keuze was tussen een klassieke twee- en vierdeurs en een ruime break. De laatste twee kwamen er voor de Scorpio ook, zij het pas enkele jaren later.

ABS standaard

De in Keulen gebouwde Scorpio werd in 1986 uitgeroepen tot Europese Auto van het Jaar, een eer die hij onder meer dankte aan het antiblokkeersysteem voor de remmen. Het was immers 's werelds eerste wagen die standaard met die veiligheidsvoorziening werd uitgerust. Andere troeven waren het comfort en de grote zitruimte, ook achterin was die echt royaal. Er was voor de achterwielaangedreven auto keuze uit benzine- en dieselmotoren. Die laatste waren 2,5 liter groot en van PSA- en nadien VM-origine, voor de topmodellen kwamen er verschillende krachtige zescilinders.

Populair bij Nederlands koningshuis

Een van de grootste Scorpio-fans werd de voormalige Nederlandse koningin Beatrix, er werden voor het koningshuis van onze noorderburen zelfs enkele verlengde en verhoogde varianten gebouwd. Bij het grote publiek wist de auto het succes van de Granada-voorganger niet meer helemaal te evenaren, maar het liep pas echt fout met de in 1994 gelanceerde tweede generatie. Enkele maanden voor die officieel zou worden voorgesteld, lekten er al foto's in de Britse pers. Zelfs in tijden waar er nog geen sociale media bestonden, waren de commentaren bijzonder 'zuur'.



Vreemde snoet

De nieuwe en alleen nog als sedan en break aangeboden Scorpio was eigenlijk niet veel meer dan een technische opwaardering van het eerste model, met dan wel een grondig aangepaste look. De bolvormige koplampen, de al even vreemde grille en het 'dikke' achterwerk met veel te kleine lichtblokken zorgden voor flink wat controverse. De grootste critici merkten ook spottend op dat de achterkant van de auto wellicht was ontworpen door mensen die nooit de voorkant hadden gezien. Of omgekeerd, van enige harmonie in het ontwerp was er volgens hen geen sprake. Gek zelfs dat er in de Ford-archieven vandaag zelfs geen foto's van het Scorpio-achterwerk meer te vinden zijn.

Paniek na gelekte foto's

Op het hoofdkwartier ontstond er na de giftige commentaren op de gelekte foto's natuurlijk enige paniek, waarop de gespecialiseerde pers in het design- en ontwikkelingscentrum in Keulen werd uitgenodigd. De pas recent aangestelde Europese designbaas Fritz Mayhew, die niet eens bij de ontwikkeling van de auto betrokken was geweest, verdedigde hem volgens de geschiedenisboeken met vuur. Hij 'verweet' de concurrentie vooral een soort tweedimensionele en daardoor ook saaie auto's te bouwen, terwijl de looks van de Scorpio driedimensioneel werden genoemd.

Het grote gelijk

Mayhew hield dan ook een pleidooi voor de terugkeer van grotere radiatorgrilles, meer sculpturale lichtblokken, sierdelen uit chroom en zelfs gewelfde dashboards, waarbij Ford met zijn nieuwe

topmodel dus duidelijk al het voortouw had genomen. De man kreeg eigenlijk voor een stuk gelijk, want verschillende designers volgden in de daaropvolgende jaren wel het Scorpio-voorbeeld. Alleen leverden die dan meestal iets beter huiswerk af. De Ford was voor zijn tijd zeker apart, maar haast niemand vond hem mooi.

Nieuwe trend

Achteraf bekeken mag de wagen dus toch wel als de voorbode van een nieuwe designtrend worden gezien, zij het dan met een enigszins valse start. De New Edge gedoopte designfilosofie van Ford zorgde immers wel voor zowel originele als leuke ontwerpen als de Ka en de in 1998 gelanceerde eerste Focus. Het succes van die auto's hielp de commercieel veel minder geslaagde carrière van de tweede Scorpio dan ook snel vergeten, de tegenvallende verkoopcijfers hadden trouwens ook deels te maken met de afnemende belangstelling van de klanten voor zowat alle grote berlines van de zogeheten volumeproducenten.

Geen opvolger

De teller voor de twee Scorpio-generaties bleef steken op zo'n 850.000 exemplaren, dat waren er veel minder dan wat Ford voordien van evenveel Granada-reeksen had weten te bouwen en verkopen. Er kwam dan ook geen opvolger meer. De Amerikaanse constructeur had ondertussen trouwens Jaguar en Volvo overgenomen en hoopte dat die merken de leemte in de catalogus konden opvullen, maar dat werd natuurlijk nog een heel ander en zo mogelijk nog veel moeilijker verhaal. - AD



MUSTANG MACH-E®

GO TEST DRIVE

0 naar 100 in 3,8 seconden.

Nieuwe energie, zelfde thrill. Ervaar de Ford Mustang Mach-E GT. Nu ook met exclusief Rally Pack voor unieke sportieve styling en performance-ophanging die aan de weg kleeft. Boek je testrit bij je Ford-verdeler.

READY SET *Ford*

MUSTANG MACH-E® :  17,7-21 KWH (GECOMBINEERD) WLTP

Info en voorwaarden op ford.be. De afgebeelde Ford Mustang Mach-E GT beschikt niet over het Rally Pack.  **GEEF VOORRANG AAN VOLGENDE** ford.be





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 premium-concurrentie.

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



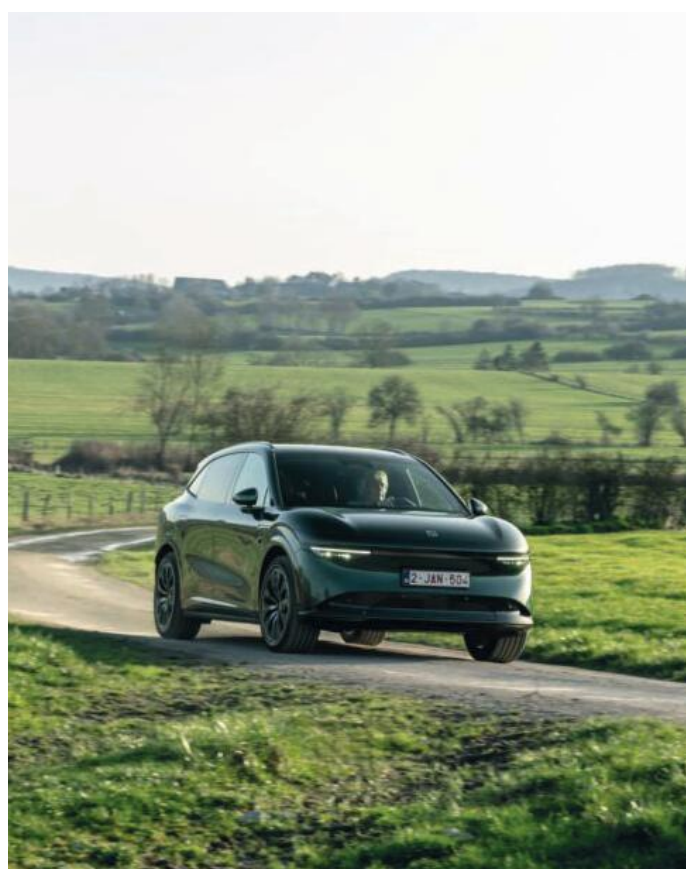
nog een handige frunk van 66 liter en her en der in het interieur zijn er nog nogal wat handige bergvakken.

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 terechtkunnen 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 gemoedsrust 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-anoniemmobiel, 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 bouw kwaliteit, 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.

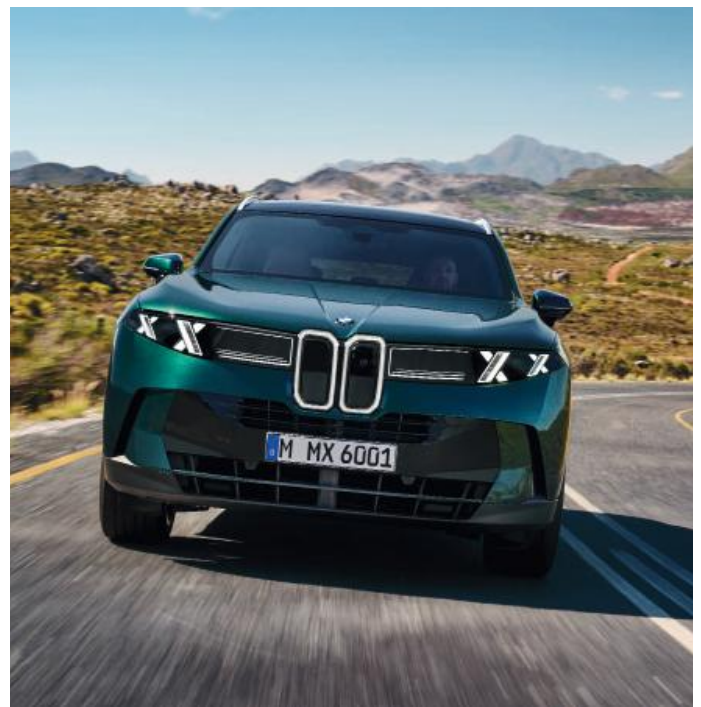
Als een grotere iX3?

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 MGOe 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 leisteent. 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 personalisatiemogelijkheden 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 achtrapsautomaat 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 deugdlopende 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 kilometervreter; 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 deugdlopend 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 76T 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 76T het premium-label absoluut verdient, daar zijn we intussen wel uit. En precies in dat verband is het meest verrassende aspect van de 76T misschien nog zijn prijsstelling. Er is al een 76T 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 76T 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 76T bewijst dat Chinese premiummerken niet langer enkel volgen. Sommige beginnen ondertussen de richting aan te geven. - **WM**

DE ESSENTIE

De Zeekr 76T 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 76T 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 rijkelijk. 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 tweewiel aandrijving) 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 ploodak 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
- Volgende ruim en functioneel als enige auto
- Luxe 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 hoofddekseel 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 achterrauit 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?

Test

Cupra Raval

Klein maar met GROTE AMBITIES

Het eerste schot van het VW-salvo op de markt van betaalbare elektrische wagens is gelost. En het is er eentje met Spaanse pepers in. De Cupra Raval mag namelijk als eerste in de aanval gaan, te beginnen met de extra pikante VZ-versie. Raakt hij zijn doel?







De Cupra Raval is de eerste telg in de nieuwe MEB+-familie van de Volkswagen Groep. Dat nieuwe, aangepaste elektrische platform is gemaakt voor goedkopere modellen met voorwielaandrijving. Maar de Raval komt niet alleen: de Volkswagen ID. Polo is al voorgesteld, gevolgd door zijn GTI-versie. Zopas heeft Skoda zijn inzending laten zien in de vorm van de Epiq, die binnenkort nog een SUV-broertje krijgt: de VW ID. Cross.

Omdat ze allemaal in de Seat-fabriek in Martorell worden gebouwd, mocht Cupra echter als eerste zijn compacte EV voorstellen. We konden hem in de omgeving van Barcelona leren kennen als sportieve Raval VZ, die qua tarieven echter ver verwijderd staat van de originele beloften... Kan hij dan ook voldoen aan de hogere verwachtingen die gepaard gaan met die hogere prijs?

Geen budgetauto qua look...

De eerste visuele indruk is alvast geslaagd. Ondanks zijn kleine formaat ziet de Raval er absoluut niet uit als een 'budgetauto', toch zeker niet in zijn VZ-uitdossing. De LED-matrixkoplampen met verlichte logo's, de (optionele) matte lak en de geometrische 19-duimsvelgen (standaard 17 duim) vormen samen een premium ogend geheel dat deze Spaanse hot hatch duidelijk onderscheidt van de gemiddelde stadswagen. Natuurlijk zullen de basisversies iets 'braver' ogen, maar de scherpe neus en het gesculpteerde plaatwerk zullen altijd het oog blijven strelen.

... noch qua interieur

Aan boord zet die hoogwaardige indruk zich verder. In het interi-

eur van de Cupra Raval VZ is er, in tegenstelling tot bij de eerste lichting Borns en VW ID.3's, niet bespaard op de materialen. De uitrusting doet zelfs denken aan die van een paar segmenten hoger. Grote digitale displays, een Sennheiser-audiosysteem, een groot panoramadak, dynamische sfeerverlichting die je uitgebreid kan instellen, ... En dat alles in een sportieve sfeer met koperkleurige accenten, zoals we gewoon zijn van Cupra.

Ruimer dan hij lijkt

Qua binnenruimte is de Cupra Raval trouwens ook een stuk volwassenere dan je zou vermoeden, gezien zijn lengte van 'maar' een dikke 4 meter. Dankzij de lange wielbasis van het elektrische platform is er plaats genoeg voor 4 volwassenen aan boord, enkel achter heel lange bestuurders wordt het wat krap. En ook de elleboogruimte is wat minder dan bij de grotere modellen van het merk – maar dat is natuurlijk logisch. Toch heeft Cupra niet moeten beknibbelen op de kofferruimte, want met 441 liter doet de Raval het zelfs beter dan menig C-segmenter. Met dank aan de extra lage koffervloer, die nog ver blijft doorgaan onder de dubbele bodem.

Heerlijke kuipzetels

Maar de pudding bewijst zich pas met zijn smaak. Of zoiets. Met andere woorden: het is tijd om te rijden. Achter het stuur van de Cupra Raval VZ valt meteen op hoe lekker de CUP-kuipzetels zitten, een indruk die we ook al hadden bij zijn grote broer, de Born VZ. Ze omhelzen je echt en bieden een uitstekende steun, zonder te smal te zijn voor mensen met een bredere lichaamsbouw. Door de diepe kuipvorm heb je ook de indruk lekker laag te zitten, wat bijdraagt aan het sportieve gevoel.



En dat sportieve gevoel zet zich voort tijdens het rijden. Om te beginnen door de ophanging, die toch zeker op de VZ-versie eerder naar de stevige kant neigt. Al kan je daar zelf in kiezen, want de Raval VZ heeft adaptieve dempers (DCC) – nog zo'n snufje dat je meestal pas in hogere segmenten terugvindt. Er zijn maar liefst 15 standen, van relatief soepel tot extra stevig, die je via de rijmodi kan instellen. In de Comfort-modus en al kabbelend door de stad gedraagt de Raval zich zoals je zou verwachten: vlot, goed doseerbaar en eenvoudig te manoeuvreren.

Vlijmscherpe gasrespons

Maar kies je voor standje 'Cupra' (of, in ons geval, 'Individual' om het fake motorgeluid te kunnen uitschakelen), dan heb je met een ander beest te maken. Elke millimeter beweging van je grote teen zorgt voor een reactie van de elektromotor. Die heeft 'maar' 226 pk in zijn meest krachtige versie, maar de vlijmscherpe reacties van het gaspedaal doen de Raval sneller aanvoelen dan zijn 0-100-sprinttijd van 6,8 zou doen vermoeden. Pas bij hogere snelheid begint de acceleratie af te nemen, de topsnelheid bedraagt 175 km/u.

Leve het sperdifferentieel

Een ideale Autobahn-cruiser is de Raval dus niet. Maar een kronkelig bergweggetje? Daar voelt deze Spaanse rakker zich perfect in zijn sas. Sterker nog: zelfs als je met de finesse van een gorilla het stuur bedient, geeft het chassis van de Spaanse hot hatch geen krimp. Dit is echt een auto die je heel veel zelfvertrouwen geeft achter het stuur. Des te meer dankzij het elektronische sperdif-



+ PLUS

- Strak design
- Bijzonder goed uitgerust voor een B-segmenter
- Praktisch interieur
- Bakken rijplezier
- Basisversie is niet duur

- MIN

- Basisversie nog niet beschikbaar
- Stevige ophanging (VZ)
- Geen knoppen onder het scherm à la Skoda en VW



MEER DAN 1 KM PURE ADRENALINE

Beleef tot 6 september 2026 de adrenaline met echte karts op een uniek indoor en outdoor circuit van meer dan 1 km. Voor jong en oud, van eerste rit tot volle race challenge. Stages, races en events voor elke snelheidsduivel.

Na de finish? Tank bij Refuel Food & Drinks.



BOEK NU ONLINE

[inkart.be/kart-sessies](https://www.inkart.be/kart-sessies)

Ooievaarsnest 33, 2870 Puurs-Sint-Amands
info@inkart.be | 03 866 18 19 | [inkart.be](https://www.inkart.be)





ferentieel op de VZ-versie, dat de neus dieper richting apex duwt zonder dat de voorwielen beginnen te krabbelen naar tractie. Onze maag bereikte haast sneller zijn limiet dan de Raval, en dat bedoelen we als compliment.

Gezien het dynamische tempo van deze eerste kennismaking kunnen we nog geen juist oordeel vellen over het reële verbruik en dus de autonomie van de Cupra Raval. Met onze VZ-versie haalden we na afloop een gemiddelde van ongeveer 18 kWh/100 km, wat met een batterij van 52 kWh netto net geen 300 km rijbereik oplevert. Dat lijkt ons echter een 'worst case scenario'. Cupra belooft namelijk tot 440 km WLTP-autonomie voor de Raval VZ. De waarheid bij 'gewoon' gebruik zal dus ergens in het midden liggen.

De goedkoopste Raval komt pas later

Voor dat dynamische potentieel moet je wel bijbetalen. De Cupra Raval wordt enkel in zijn twee krachtigste versies gelanceerd: de Endurance met 211 pk en de VZ met 226 pk. Twee varianten die ver van de beloofde instapprijs van 26.000 euro verwijderd liggen. De Cupra Raval Endurance begint namelijk bij 37.010 euro, de VZ pas bij 42.410 euro. Al zijn er lanceringspromoties om die pijn met enkele duizenden euro's te verzachten.

Pas later, vermoedelijk tegen het einde van het jaar, komen de basisversies Raval en Raval Plus, beiden met een kleinere batterij van 37 kWh. Die beloven zo'n 300 km WLTP-autonomie en een meer bescheiden vermogen van respectievelijk 116 pk en 135 pk. Ook de uitrusting zal wat minder zijn, maar zaken als LED-verlichting, een

groot infotainmentscherm en heel wat veiligheidssystemen krijg je tegenwoordig altijd wel mee.

Conclusie

Deze eerste kennismaking heeft vooral het sportieve DNA van de Cupra Raval bewezen. Ondanks zijn meer 'bescheiden' technische basis biedt deze compacte elektrische stadswagen toch bakken rijplezier. En niet enkel het rijden, maar ook het interieur voelt veel volwassener aan dan je zou verwachten in dit segment. Maar dat komt ook omdat we enkel de duurste versie hebben kunnen uitproberen. Het valt nog te bezien of de Raval evenveel fun zal bieden met de helft van het vermogen en zonder zijn hippe opties. - YM

DE ESSENTIE

De Cupra Raval mag als eerste tonen wat het nieuwe betaalbare EV-offensief van de Volkswagen Groep waard is. Ondanks zijn compacte formaat oogt hij opvallend premium, met een hoogwaardig interieur, verrassend veel binnenruimte en een uitgesproken sportief karakter. Vooral de krachtige VZ-versie zet in op rijplezier, met scherpe reacties en een chassis dat meer aankan dan je zou verwachten van een elektrische stadswagen. Alleen hangt daar voorlopig ook een stevig prijskaartje aan vast. Is de Raval echt de elektrische hot hatch waar liefhebbers op hoopten? Of wordt dat pas duidelijk met de goedkopere versies?



Stand van zaken met de Belgische Cupra baas, Thierry De Vleeschouwer

Een achttal jaar geleden mocht het hippe Cupra zich van Seat afsplitsen, sindsdien wist het dus tweede Spaanse automerk al een fraai gamma uit te bouwen. Tijd voor een stand van zaken. We spraken met Thierry De Vleeschouwer, Managing Director van Cupra in België.

Wat als Cupra Racing ooit begon als de autosportafdeling van het toen nog in de racerij actieve Seat, promoveerde in januari 2018 tot een zelfstandig merk binnen de grote Volkswagen-groep. In de Seat-catalogus stonden er al een tijdje sportieve varianten met Cupra als extra voornaam, ook de eerste modellen van de nieuwe constructeur waren nog op auto's van dat zustermerk gebaseerd. Dat is, voor de volledigheid, vandaag trouwens nog altijd het geval voor de Leon. Maar in september 2020 werd met de Formentor al een eerste 'unieke' Cupra gelanceerd en in 2021 volgde met de Born ook het eerste elektrische model. Er kwamen de voorbije jaren ook nog de Terramar en de Tavascan bij, nog dit voorjaar wordt het aanbod verder uitgebreid met de Raval die we hier al eerder uitgebreid voorstelden.

De inschrijvingscijfers voor het eerste kwartaal van dit jaar lieten voor Cupra een nogal sterke daling zien, daarmee hebben we voor Managing Director Thierry De Vleeschouwer meteen een vervelende eerste vraag.

"Zoals je het zelf aangeeft, het gaat enkel om inschrijvingcijfers en dus al aan de klanten geleverde auto's. Niet om de bestellingen die we dit jaar al mochten noteren. We zijn 2026 net wel goed gestart, met ook een heel succesvol Brussels autosalon. We verwelkomden heel wat particuliere klanten op onze stand, met vooral belangstelling voor benzinewagens. Er werden heel wat Formentors en Terramars besteld, de Brussels Motor Show was commercieel voor ons echt wel goed. Maar veel van die verkochte auto's moeten nog worden ingeschreven, die cijfers worden dus zeker wel nog positief."

Voor veel en allicht zelfs zowat alle klanten wordt het dan hun eerste Cupra. Van welke merken komen die mensen vooral?

"We stellen vast dat het vooral klanten zijn die vallen voor het design van onze modellen en die ook worden geprikkeld door onze innovaties. Ze hebben tegelijk ook oog voor de goede verhouding tussen prijs en kwaliteit, met vanaf de basisversies al een mooie

uitrusting. Natuurlijk is er ook het dynamische aspect van ons nog jonge merk, dat wordt evengoed als heel positief ervaren. Cupra's worden ook echt wel gekocht door mensen die nog graag met de auto rijden."

Zelfs wat we maar het grote publiek zullen noemen, weet allicht wel dat Cupra deel uitmaakt van de Volkswagen-groep. Hoe leg je 'snel' het verschil en ook de eventuele meerwaarde van jullie modellen uit naast precies de auto's van het moedermerk, van Audi, van Skoda...?

"Wel, onder meer met net ons toch wat unieke design. En met het imago van het merk. We noemen ons graag wat meer edgy, we durven als jonger en creatiever merk al eens wat vaker buiten de lijntjes kleuren."

Je had het al over het voor Cupra commerciële succes op het autosalon bij de particulieren en dus vooral voor de benzinemodellen. Maar Cupra heeft ook elektrische auto's in de catalogus staan, daarmee mikken jullie ongetwijfeld ook en zelfs vooral op de markt van de bedrijfswagens. Lukt het daar ook een beetje?

"Het Brusselse autosalon is natuurlijk vooral een evenement voor particuliere klanten, de fleetmarkt trekt altijd vooral erna weer aan. Voor dat soort klanten hebben we al de elektrische Born en Ta-vascan, maar voor de eerste zitten we met de recente opwaardering van het model net in een overgangsfase. Je kan de vernieuwde variant sinds kort al bestellen, dat begint nu ook wel goed te lopen."

De nog wat compactere Raval maakt deel uit van een groot elektrisch offensief in een nieuw marktsegment met ook verschillende modellen van de zustermerken Skoda, Volkswagen en zelfs Audi op de planning. Maar de Cupra mag deze keer de spits afbijten, hoe belangrijk is zo'n voorsprong?

"Qua naambekendheid, waar Cupra als nog relatief jong merk natuurlijk nog wel wat progressie kan maken, is het zeker een voordeel. Er zijn nog altijd heel wat potentiële klanten die ons nog niet kennen. Dat we als eerste mogen uitpakken met een model in een segment waarin we als Volkswagen-groep nog niet eerder actief waren, helpt ons zeker om ons merk nog wat extra te promoten. Daar komt nog bij dat de Cupra- en Seat-fabriek in het Spaanse Martorell ook al die nieuwe compacte elektrische modellen gaat bouwen, we trekken hier echt wel de grote kar."

We hebben vrij lang op kleinere en betaalbaardere elektrische auto's moeten wachten, nu komen er van tal van merken plots een heleboel tegelijk uit. Hoe groot schat je het commerciële potentieel van dat marktsegment eigenlijk in?

"Best wel als heel groot. Ook op de fleetmarkt, waar we toch al vaststelden dat veel mensen aan het wachten waren op compactere en goedkopere elektrische modellen. Maar een auto als de Raval, bescheiden qua afmetingen en prijs en tegelijk toch ruim en functioneel en met een correct rijbereik van 300 tot 450 kilometer, zal zeker ook de vandaag mogelijk nog twijfelende particuliere klanten kunnen overtuigen om eindelijk toch voor een elektrische auto te kiezen." - AD



Hyundai **verrast** alweer met de origineel gelijnde **Ioniq 3**

Ook Hyundai blijft zijn gamma uitbreiden met nieuwe elektrische modellen. Tussen de even compacte als sympathieke Inster en de wat braver Kona enerzijds en de qua looks best wel heel bijzondere Ioniq 5, Ioniq 6 en Ioniq 9 anderzijds was er wel nog plaats voor een extra EV. Dat wordt dus de Ioniq 3, met zoals zijn voornaam misschien al laat vermoeden ook weer een heel opmerkelijk design.

Bij de Zuid-Koreaanse constructeur hebben ze het over een Aero Hatch, aan de vormgeving van de met zijn 4,16 meter echt wel vrij compacte elektrische hatchback hadden we dankzij de in september 2025 onthulde Concept Three al een beetje kunnen wennen. De vraag was toen hoeveel er van het echt wel gewaagde design van die conceptcar zou 'overblijven' voor het latere productiemodel. Behoorlijk wat dus, vooral in profiel en langs achter bekeken is het toch wel een heel originele auto geworden. Het zou ons eigenlijk net... niet meer mogen verbazen, ook de Ioniq 5, Ioniq 6 en de nog een pak grotere Ioniq 9 zien er immers echt wel heel bijzonder uit.

Lage luchtweerstandscoefficiënt

De volgens Hyundai's Art of Steel-designfilosofie ontworpen vormen, geïnspireerd door – hou je vast – de rauwe spanning en puurheid van de staalproductie, volgen daarbij zeker ook deels de functie. Zo moet ook de nieuwe Ioniq 3 een doorgedreven aerodynamische efficiëntie (en een lage luchtweerstandscoefficiënt van 0,263) combineren met een royale binnenruimte en dus een grote functionaliteit. De lage en heel gestroomlijnde voorkant loopt over in een opvallende daklijn en daalt erachter zowat naadloos verder richting een flinke achterspoiler, opmerkelijk is ook de scherpe





hoek van wat op een achterste zijruitje lijkt... maar het niet is. Leuke details zoals de voor Hyundai wel kenmerkende pixelverlichting en vier naar de letter H in morsecode verwijzende stippen moeten het visuele feestje compleet maken.

Plaats voor vijf?

Het Furnished Space gedoopte interieur oogt al niet veel braver, het biedt dankzij de lange wielbasis en een vlakke vloer plaats aan tot vijf volwassenen en in een koffer minstens 441 liter bagage. Daar zorgt een geïntegreerde Megabox met 'verborgen' opberg-ruimtes voor nog wat extra gebruiksgemak. Het Pleos Connect-infotainmentsysteem is op Android Automotive OS gebaseerd, er worden intuïtieve schermen van 12,9 of 14,6 duim en naadloze connectiviteitsfuncties voor beloofd. Het kleine digitale instrumentenbord staat eerder op dan in het dashboard. Hyundai Digital Key 2 maakt een sleutelloze toegang via een smartphone mogelijk, we verwachten ons ook al aan Plug & Charge, een geïntegreerde routeplanner voor elektrische voertuigen en Vehicle-to-Load.

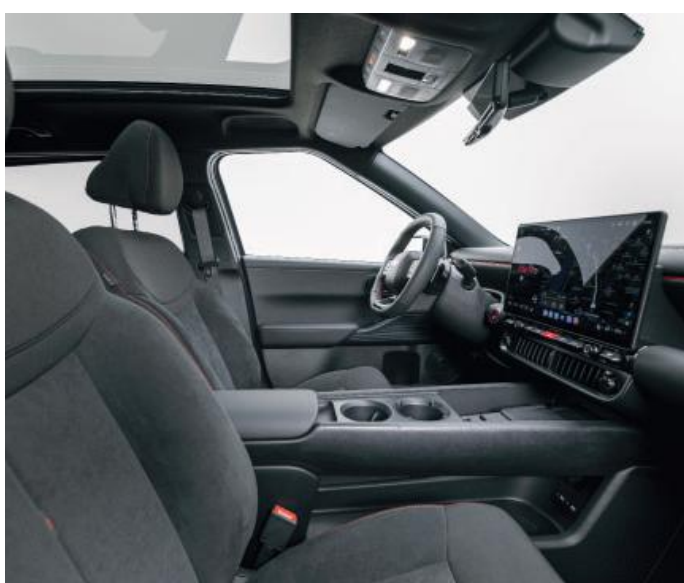
Met heel wat luxesnufjes

Nog even over het interieur, je zal de Ioniq 3 ook met extra comfortabele Relaxation Seats met verwarming en ventilatie kunnen bestellen. Het textiel is geïnspireerd door 'natuurlijke' landschappen en Italiaans meubeldesign uit de jaren 70, zo horen we ook nog. We vermelden ook nog het Bose Premium Sound System, de automatische klimaatregeling met twee zones en de sfeerverlichting, zo'n snufjes horen er ook voor dit type auto's nu wel allemaal bij.



Twee motoren, twee batterijen

De voorwielaangedreven Ioniq 3 staat op het E-GMP of voluit E-Electric Global Modular-platform van de Hyundai Motor Group, met een 400-voltarchitectuur en keuze tussen batterijen van 42,2 en 61 kWh. De constructeur 'doopt' die Standard en Longe Range, ze komen met een rijbereik van respectievelijk 344 en een kleine 500 kilometer. Met DC-snelladen zou een half uur moeten volstaan om



de accu weer van 10 op 80 procent van haar capaciteit te krijgen, met wisselstroom zal naast 11 kW ook laden tot een 'handige' 22 kW mogelijk zijn. Voorlopig is er enkel sprake van nog eerder bescheiden elektromotoren van 135 en 147 pk en (telkens) 250 Nm, afwachten of er later misschien nog een 'echte' N met extra vermogen volgt. Voor de 'gewone' Ioniq 3 worden alvast spurtjes naar 100 km/u in 9,6 en voor de krachtigste motor 9,0 seconden aangekondigd.

Ook sportievere N Line

Vanzelfsprekend komt de Ioniq 3 ook met zowat alle vandaag denkbare SmartSense-rijassistentie- en aanverwante veiligheidssystemen, waaronder ook Blind-Spot View Monitor, Highway Driving Assist 2 voor al een 'beetje' autonoom rijden en Remote Smart Parking Assist. Wat we nog al allemaal over de auto weten? Wel, dat er keuze uit elf lakkleuren, diverse interieurbekledingen en velgen van 16 tot 19 duim zal zijn. Die laatste komen dan al zeker onder de sportieve(re) N Line-varianten terecht.

Nog even geduld

De blijkbaar toch wel grotendeels in Europa ontworpen Ioniq 3 zal in het Turkse Izmit worden gebouwd, het duurt allicht nog wel even voor we hem in Belgische toonzalen te zien krijgen. Prijzen en precieze informatie over de uitrustingsniveaus verklappen ze ons dan ook nog niet, daar moeten ze bij Hyundai allicht zelf nog wel even over nadenken. - AD

UW BETROUWBARE AUTOPARTNER



CONTACTEER ONS
0471 32 86 33

Mini Cooper Cabrio



~~€23.995~~
€23.495

Hyundai i30



~~€28.995~~
€27.495

Volkswagen T-Cross



~~€23.495~~
€22.995

Tesla Model Y



~~€42.995~~
€41.995



AANKOOP &
VERKOOP



OVERNAME &
INRUIL



VERKOOP IN
CONSIGNATIE



GARANTIE &
SERVICE



5/5 | Google Certified



Test

Volvo EX60 P6 en P10 AWD

Duits breekijzer





Volvo heeft het zichzelf niet makkelijk gemaakt in het geval van de EX60. Niet alleen moet hij in staat zijn om de razend populaire XC60 op te volgen, hij is ook nog eens volledig elektrisch wat altijd de nodige uitdagingen met zich meebrengt. Bovendien is de EX60 wat men noemt een software defined vehicle en je weet hoe het kan gaan met software... Heeft Volvo z'n huiswerk goed gemaakt én kan hij de Duitse concurrenten weerstand bieden? Wij zochten het uit aan het stuur van de eerste twee beschikbare varianten.



Even een kleine rechtzetting voor wat betreft die opvolging van de XC60. Dat is niet helemaal waar want de XC60 met verbrandingsmotoren blijft gewoon in het gamma dat nu wordt aangevuld met de volledig elektrische EX60. Die is voor Volvo wat de XC60 jarenlang was: het model dat de facturen betaalt, de leaseparkings vult en gezinnen wil overtuigen met z'n Zweedse charme. Alleen is bij de EX60 dus alles elektrisch, sneller, digitaal en hij introduceert zelfs je artificiële intelligente butler die vriendelijker en oprechter tegen je praat dan sommige familieleden op kerstdag.

Clean en minimalistisch

De nieuwe EX60 moet het opnemen tegen zwaargewichten zoals de BMW iX3, de Mercedes GLC en de Audi Q6. En hij doet dan in een

geheel andere stijl dan de Duitsers waardoor je hem misschien wel het buitenbeentje van de groep kunt noemen. Volvo zegt zelf dat ze de EX60 bewust heel clean, minimalistisch en dus typisch Volvo hebben willen maken. Visueel is de EX60 dan ook meteen herkenbaar als een Volvo, maar gelukkig geen kopie van de Volvo EX30 of Volvo EX90. Vooraan krijg je de bekende Thor's Hammer-lichtsignatuur, maar strakker uitgewerkt. De neus is glad, stijlvol en aerodynamisch zonder eruit te zien alsof hij in een windtunnel zijn persoonlijkheid is verloren. In profiel oogt hij gespierd, met een lange wielbasis en relatief korte overhangen die verraden dat dit een platform is dat van bij de start als EV werd bedacht. Achteraan komt het Volvo DNA pas echt naar voor want daar zien we een duidelijke knipoog naar oudere Volvo-designs in de verticale lichtunits en de hoekigere achterpartij. Sommigen gaan het misschien wat té hoekig vinden, maar net dat geeft hem karakter.

+ PLUS

- Knap design met Volvo DNA
- Puike afwerking en luxueus uitgerust
- Google Gemini is een meerwaarde
- Sterke P6 basisversie, de P10 is de versie die je wil
- Eerste test wijst op zuinige verbruikswaarden

- MIN

- Minimalistisch interieur kan voor sommigen saai zijn
- Waarom geen P10 met +800 km rijbereik?
- Liever gewone deurehendels

Er zijn aan het design ook een aantal dingetjes waar we ons vragen bij stellen. Zoals bijvoorbeeld de frameloze ruiten. Ja, ze zien er goed uit. Ze geven de EX60 een premium uitstraling en laten hem iets sportiever ogen dan een typische Volvo SUV. Maar tegelijk kan je jezelf de vraag stellen: waarom eigenlijk? De deur dichttrekken voelt minder natuurlijk omdat je instinctief naar een raamframe grijpt dat er niet is. Het is design om design, een beetje zoals de deurgrepen die als een soort kleine vleugeltjes uit het portier komen om het portier elektrisch te ontgrendelen. Het ziet er futuristisch uit en ja, het scheelt wellicht een fractie in luchtweerstand, maar het voelt opnieuw als een oplossing voor een probleem dat niemand had. Wij waren dus perfect gelukkig geweest met een normale deurgreep en ruiten met een frame.





Zen en huiselijk

Binnenin doet Volvo waar het merk al decennialang absurd goed in is: een interieur bouwen dat je helemaal tot rust brengt en waarin je spontaan rustiger begint te ademen. Volvo zelf zegt dat ze een soort van Zweedse, strakke huiskamer hebben willen bouwen, en dat is wel gelukt. De boordplank is extreem clean, horizontaal en zen. Geen visuele chaos, geen overdreven lichtshows en geen overbodige gimmicks. Alles voelt Scandinavisch, sereen en kwalitatief. Knap, zonder meer. Alleen is het maar de vraag of iedereen hier verliefd op kan worden. Sommige bestuurders gaan het simpelweg té minimalistisch vinden.

En er is ook het praktische aspect aan dat minimalisme want er is wat ons betreft een tekort aan fysieke knoppen. Voor werkelijk alles moet je in de menu's gaan bladeren. Dat is een trend die we overal zien, maar dat niet neemt weg dat we voor essentiële functies zoals de spiegel- of stuurverstelling het toch veiliger vinden om een fysieke knop te kunnen bedienen. Al moet het wel gezegd dat de menu's logisch zijn opgebouwd en een heldere structuur krijgen.

Lang zoeken naar de juiste functie is dus niet aan de orde en er zijn ook shortcuts om de belangrijkste functies snel bij de hand te hebben. Er is trouwens nog een bestuurdersdisplay dat boven het stuur uitsteekt, een beetje zoals de i-Cockpit bij Peugeot. Het is wel een beetje schipperen met de stuurpositie om het volledige scherm te zien, maar door het kleine formaat van het stuurwiel is dat perfect mogelijk.

De zetels zijn fenomenaal, maar dat verrast niemand. Volvo maakt al jaren stoelen waar orthopedisten spontaan applaus voor zouden geven. Zelfs na uren rijden stap je fris uit zonder de drang om een chiropractor te bellen. Ook achterin zit je verrassend goed. Dankzij de lange wielbasis is de beenruimte royaal en zelfs volwassenen van ruim 1m90 kunnen hier zonder toegevingen achter elkaar zitten. De hoofdruimte blijft ruim, ondanks het standaard panoramische dak en de lichtjes dalende daklijn.

Het ietwat hoekige design van de achterkant heeft trouwens ook een welgekomen praktische bijwerking. De koffer biedt een volume



tot 634 liter met de achterbank rechtop en groeit tot 1.647 liter wanneer je alles neerklaapt. Dat is bovengemiddeld ruim. Onder de vloer zit nog eens een extra ruimte van 63 liter en vooraan krijg je een frunk van ongeveer 52 tot 58 liter, afhankelijk van de configuratie. Dat is meer dan voldoende voor laadkabels of kleine spullen die anders door je kofferruimte vliegen.

Converseren met de EX90

Volvo voorziet in de nieuwe EX90 de laatste evolutie van Google Gemini en dat vonden wij verbluffend werken. En dat zeggen we niet licht. Dit is niet het soort AI spraakassistent die je enkel inschakelt om naar huis te navigeren en vervolgens een sushirestaurant in Antwerpen te zoeken. Je kan hier echte conversaties voeren en je gesprekspartner voelt bijna surrealistisch menselijk aan, alsof je gewoon met iemand uit een callcenter telefoneert.

De hamvraag is natuurlijk waarvoor je Google Gemini zult gaan gebruiken. Daar staat nauwelijks een beperking op: reminders voor jezelf doorsturen, boodschappenlijstje maken, mails beantwoorden,

een tekstbericht sturen, actualiteitsvragen beantwoorden of vragen aan welke gate je vlucht naar Barcelona zal vertrekken. Vraag om een laadstop onderweg naar de Ardennen met kindvriendelijke restaurants in de buurt en hij begrijpt wat je bedoelt. Het werkt verbazend natuurlijk en het zorgt ervoor dat het veel makkelijker wordt om niet naar je GSM te grijpen tijdens het rijden.

Oh ja, en als je niet tegen je auto praat, dan is het honderduit genieten van de fe-no-me-nale Bowers & Wilkins geluidsinstallatie met 28 speakers (tot in de hoofdsteeunen toe). Het is zo een dingetje dat we niet gauw vermelden, maar in de EX90 heeft de audio ons bijna letterlijk van onze stoel geblazen. Knap !

EV-prestaties

Dan de aandrijflijnen. Volvo heeft momenteel drie versies in de aanbieding (de P6, de P10 en de P12) en alle maken ze gebruik van een moderne 800 volt architectuur. De P10 en P12 krijgen twee motoren en dus vierwielaandrijving. De P6 is de instapper, maar laat dat woord je niet misleiden. Met 374 pk, achterwielaandrijving, een 83

kWh-batterij en een WLTP-bereik tot 611 kilometer is de P6 zeker niet het schaamlapje die enkel werd bedacht voor de aantrekkelijke instapprijs. Hij is dus zeker het overwegen waard, en ook voor zijn prestaties hoeft de P6 zich niet te schamen. De sprint naar 100 km/u duurt 5,9 seconden en dat is ruimschoots snel genoeg om vrijwel alles op de snelweg achter je te laten. De P6 voelt lichtvoetiger aan dan verwacht en heeft een mooie, ja zelfs sportieve balans dankzij zijn achterwielaandrijving.

Maar de P10 AWD is de sweet spot. Met 510 pk, vierwielaandrijving, een grotere 91 kWh-batterij en tot 660 kilometer WLTP-bereik voelt hij krachtiger, volwassener en gewoon leuker. Hij heeft meer punch bij tussensprints, meer tractie bij slecht weer en voelt op bochtige wegen nog zelfverzekerder. Hij doet alles simpelweg iets makkelijker en dat bleek uit ons verbruik tijdens de eerste test van de EX60. De P10 bleek namelijk iets zuiniger dan de P6, wellicht omdat de aandrijflijn minder hard moet werken en efficiënter met zijn vermogen omspringt. Het is op zo'n eerste testparcours altijd moeilijk om je al vast te pinnen op een finaal gebruik, maar wij zagen gemiddelden van 13,8 (vooral in de stad) tot 18,7 kWh/100

km. Te verifiëren later tijdens een volledige testweek op Belgische bodem maar hoe dan ook vonden we deze cijfers best indrukwekkend voor een SUV van dit formaat.

Snelladen gaat bovendien absurd snel dankzij het 800V-platform. De P6 kan tot 320 kW laden, de P10 zelfs tot 370 kW. In ideale omstandigheden ga je van 10 naar 80 procent in ongeveer 18 minuten. Dat is net lang genoeg om koffie te halen en de krantenkoppen te lezen.

P10 is de meest homogene

De P12 konden we nog niet testen, en die zal trouwens pas na de zomer van 2027 beschikbaar worden. Maar geen nood want na een paar honderd kilometer met de P10 stelden we ons automatisch de vraag: heeft de P12 nog wel nut? Met zijn waanzinnige vermogen (680 pk, 0-100 in 3,9 sec) en hogere prijs lijkt die versie vooral bedoeld voor mensen die de grootste mogelijke autonomie willen. Want ja, als je 810 km rijbereik (WLTP) wilt, dan is de P12 de enige optie. Persoonlijk vinden we de 660 km van de P10 al meer dan goed, temeer omdat het er toch naar uitziet dat je in het echte leven dicht bij dat cijfer kunt uitkomen.





Rijden

Over het rijden zelf gesproken: daar kan je alleen vaststellen dat Volvo geen steken laat vallen. Puristen die rijdynamiek uiterst belangrijk vinden, zullen misschien qua stuurgevoel een beetje op hun honger blijven. Het kleine afgeplatte stuur verdient alvast een compliment. Het ligt heerlijk in de hand en geeft de EX60 een verrassend lichtvoetig stuurgevoel. Je kan de mate van bekrachtiging wel instellen, maar de besturing zelf mist een beetje feedback. Je weet perfect waar de auto naartoe gaat, maar minder goed wat de voorwielen exact aan het doen zijn. Maar geen vrees: het is een puntje van kritiek waar autojournalisten over zaniken, maar waar wellicht 97% van de klanten niet eens bij stil zullen staan.

Voor de rest niets dan lof over het rijgedrag van de EX60 al zouden we wel durven aanbevelen om voor de adaptieve ophanging te kiezen. De 3 beschikbare standen bieden meer dan voldoende variatie zodat je zelf kan kiezen of je liever strakker, dan wel soepeler over onze slechte wegen dendert.

Conclusie

Zo biedt de EX60 voor ieder wat wils, en misschien is dat wel de belangrijke conclusie: deze auto wil echt wel een people pleaser zijn voor elke type van klant. Volvo neemt met de nieuwe EX60 dus geen risico's en ze leggen alle mogelijke troeven op tafel. Hij combineert Volvo-comfort, een indrukwekkende efficiëntie, echte gebruiksvriendelijkheid en technologie die dagdagelijks nuttig aanvoelt. De P6 zal je niet teleurstellen, maar de meest homogene P10 is de versie die je wil. En de rest van het segment lijkt plots een serieus probleem te hebben.

Volvo doet er alles aan om de eerste versies vanaf september uit te beginnen leveren, en daarom duwt het klanten ook richting twee goed uitgeruste lanceringsedities. Voor de details verwijzen we graag naar de Volvo configurator, maar weet dat de P6 in Launch Edition 62.990 euro kost. Voor de P10 betaal je 3.000 euro meer (dat is werkelijk een no brainer) maar wij zouden gaan voor de P10 Ultra Launch Edition voor 72.890 euro. Dat is een verdomd straffe prijs die zich wellicht nog vertaalt in een even sterke fleet-aanbieding. - WM

DE ESSENTIE

De Volvo EX60 komt als laatste onrust stoken in de groep met sterke (nieuwe) concurrenten als de BMW iX3 en de Mercedes GLC Electric, en op het eerste zicht lijkt dat behoorlijk te lukken. Het is simpelweg een even moderne (800 Volt) elektrische SUV die misschien het minst van al polariseert en goed op weg is om een allemansvriend te worden. Het design is knap en herkenbaar, binnenin blinkt hij uit met fantastische zetels, veel ruimte achterin en een gigantische koffer en Google Gemini werkt briljant. De minimalistische cockpit oogt rustgevend, maar je moet er wel voor zijn. De P6 is interessant genoeg, maar de P10 AWD is de ideale keuze dankzij extra punch, AWD en zelfs een iets lager verbruik. We vragen ons zelfs af of de P12 nog bestaansrecht heeft, al is dat wel de enige optie als je boven de 800 km rijbereik wilt.

Opinie



Neen, de Ferrari Luce is niet noodzakelijk het begin van het einde van Ferrari

Er zijn weinig automerken die zo hard leven van emotie, mythologie en traditie als Ferrari. Precies daarom voelt de lancering van de nieuwe Luce voor veel liefhebbers aan als een ijskoude douche. Niet omdat Ferrari plots een elektrische auto bouwt, wel omdat het merk bij zijn eerste echte elektrische hypercar precies datgene lijkt kwijt te zijn geraakt wat het al decennia uniek maakt: het Ferrari-DNA.

Laat ons eerlijk zijn: stil blijven staan was geen optie en dus moest Ferrari mee in de EV-wedloop. De markt evolueert, regelgeving wordt strenger en concurrenten slagen er ook in om gesmaakte elektrische hypercars te lanceren. Ja, zelfs een merk dat jarenlang leefde van atmosferische V12's en mechanische perfectie kan de realiteit niet blijven negeren. Dat Ferrari uiteindelijk een volledig elektrische hypercar zou bouwen, was dus geen verrassing. De manier waarop ze het deden wél.

Want Ferrari nam een gigantisch risico door het ontwerp en de algemene visie mee te laten bepalen door Jony Ive, een briljante tech-designer, maar tegelijk iemand die de autowereld, het Ferrari-DNA en autogeschiedenis simpelweg niet voldoende begrijpt. Minimalisme werkt fantastisch bij smartphones, laptops en smartwatches. Maar een Ferrari is geen gadget. Een Ferrari moet begeerte opwekken nog voor de motor start. Een Ferrari moet tegelijk agressief, verleidelijk en tijdloos zijn. Hij moet een emotioneel verhaal vertellen. En voor het merendeel van de autoliefhebbers die zich geen Ferrari kunnen veroorloven, moet elk model hen wel doen dromen. Het zijn kerels die vandaag dromen van een Ferrari, Porsche, Lamborghini of Rolls-Royce, die er alles aan doen om het te maken in het leven en er zich ooit eentje zullen aanschaffen. Dat zaadje planten is erg belangrijk op lange termijn.

De nieuwe Ferrari Luce doet niet dromen, tenzij een nachtmerrie in dezelfde categorie zou vallen. Hij oogt als een futuristisch designobject dat vooral indruk wil maken op architecten en Silicon Valley-miljonairs. Hij oogt zelfs niet Italiaans. Plak er een Jeep- of Honda-badge op, en je gelooft het ook. Dat gevoel leeft trouwens niet alleen bij puristen, want ook de internationale media waren opvallend hard voor de Luce. Van Amerikaanse magazines tot Italiaanse autosites: overal klinkt dezelfde kritiek. Het design mist karakter, mist drama en vooral: mist Ferrari. Sommige journalisten noemden het model zelfs "de eerste Ferrari zonder emotie". En dat is wellicht de zwaarste kritiek die je een merk als Ferrari kan geven.

Technisch valt er nochtans weinig af te dingen op de Luce. De prestaties zijn absurd, de batterijtechnologie op punt en de cijfers lezen als pure waanzin. Maar daar alleen red je het niet langer mee. In 2026 is brute EV-performance niet langer uniek; er bestaan vandaag al elektrische hypercars met waanzinnige acceleratiecijfers, extreme vermogens en exotische technologie. Ferrari kan op technisch EV-vlak moeilijk een schokgolf veroorzaken. Een nieuwe Ferrari werd vroeger bewonderd omdat niemand anders zoiets kon bouwen. Vandaag zijn er meerdere spelers die vergelijkbare cijfers op tafel leggen. Het design, dáár kon Ferrari het verschil maken.

Niet dus, en dat wordt pijnlijk in de verf gezet op de sociale media. Daar krijgt de Luce misschien wel de hardste klappen. X, Instagram, TikTok stonden binnen de paar uur vol memes, parodieën en ronduit vernietigende reacties. Bekende influencers, verzamelaars en zelfs beroemdheden dreven openlijk de spot met het ontwerp. Dat gebeurt zelden bij Ferrari. Controversiële modellen uit het verleden kregen meestal nog een vorm van respect, de Luce lijkt vooral collectief uitgelachen te worden.

Dat zelfs voormalige kopstukken binnen Ferrari hun afkeer nauwelijks verborgen, maakt het verhaal nog pijnlijker. Luca Cordero di Montezemolo, tot 2014 de (legendarische) voorzitter van Ferrari, verklaarde voor de Italiaanse camera's dat hij "hoopt dat het merk het Ferrari-logo van de auto zou halen". Pijnlijker wordt het echt niet. Ook beleggers reageerden opvallend koel. Het aandeel van Ferrari kreeg onmiddellijk een stevige tik na de voorstelling van de Luce. Dat zegt veel. Ferrari-aandelen worden al jaren bijna behandeld als luxeobjecten op zich: stabiel, begeerlijk en onaantastbaar. Dat vertrouwen kreeg plots een deuk.

Maar betekent dit nu automatisch dat Ferrari in crisis zit? Absoluut niet.

De realiteit is dat Ferrari in een compleet andere wereld opereert dan gewone autobouwers. Er zullen sowieso verzamelaars, miljardairs en trouwe klanten zijn die een Luce bestellen. Sommigen uit nieuwsgierigheid, anderen puur omdat ze elke Ferrari willen bezitten. Ironisch genoeg zal een deel van die klanten de auto wellicht amper buiten halen, maar kopen zullen ze hem wel. Bovendien kost de Luce ongeveer 550.000 euro. Zonder opties wel te verstaan. Ferrari hoeft er dus geen massaproduct van te maken om winstgevend te blijven. Een relatief beperkt aantal verkopen volstaat om het project af te schrijven. Dankzij zijn extreem loyale klantenbasis zal Ferrari op korte termijn echt geen geld verliezen aan dit project. - WM

Heimwee naar de coupés van Volkswagen

Heb je net als wij ook wel een beetje heimwee naar het tijdperk waarin coupés het mooie weer maakten? Dat was ook lang het geval bij Volkswagen, met verschillende generaties van de Scirocco en ertussen ook eventjes de Corrado.

We zijn in de rijke archieven van Volkswagen gaan 'graven'. In 2024 vierde Volkswagen de 50ste verjaardag van de Golf. Minder bekend is allicht dat de Duitse constructeur in 1974 ook al de Scirocco lanceerde. Die coupé lijkt vandaag een beetje vergeten, ook al kenden de drie generaties van de auto best wel wat succes. Het waren er eigenlijk zelfs vier, al was de tussen 1988 en 1995 aangeboden Corrado toch nog net iets meer dan een Scirocco met een andere naam.

Coupés zijn net als cabrio's wat uit de mode geraakt. En zelfs bij de Duitse premiummerken is het aanbod de voorbije jaren aanzienlijk kleiner geworden. Er waren echter tijden dat zowat alle merken dat deden en er dan ook een heel grote keuze aan zeg maar 'betaalbare' coupés was. We hebben het dan over leuke en vaak fel gegeerde modellen als de Ford Capri, de Opel Manta, de eigenlijk ook al zowat vergeten Renault 15 en 17 (en later de Fuego), de Toyota Celica en nog heel wat ander vergelijkbaar gerief op vier wielen. Het was een tijd waarin zelfs stads- en compacte familiewagens nog (veel) vaker met twee dan met vier deuren werden gekocht. Ja, waarin er zelfs nog breaks met slechts twee zijdeuren werden gemaakt en functionaliteit en dus gebruiksgemak dikwijls nog onderschikt waren aan esthetische kwaliteiten.

Maar we kijken af. De Volkswagen Scirocco, daar wilden we het dus over hebben. De ontwikkeling van de eerste coupé met die door een mediterrane wind geïnspireerde naam begon in 1970, zowat gelijktijdig met die van de Golf. Die laatste moest een alternatief voor de technisch echt wel verouderde Kever bieden, de Scirocco kon de fakkel van de evengoed al wat antiek lijkende Karmann Ghia overnemen. De coupé debuteerde op het autosalon van Genève van 1973, met een door Giorgetto Giugiaro ontworpen koetswerk dat niet of nauwelijks liet vermoeden dat hij op een Golf-platform stond. De Scirocco werd in 1974 ook zes maand vroeger gelanceerd, kwestie van al wat voorsprong te hebben als de productie van de Golf werd opgestart. Er waren motoren van 1,1 tot 1,6 liter (en 1,7 liter voor de Amerikaanse markt), met vermogens van amper 50 tot 85 pk. In 1976 werd het

aanbod 'gelukkig' al uitgebreid met een GTI van 110 pk, alweer zowat een half jaar voor de Golf die extra voornaam beroemd zou maken. Die van wat extra kruiden voorziene variant droeg zeker bij tot het succes van de elegante coupé, de Scirocco-teller stond dan ook al op 504.153 verkochte exemplaren toen in 1981 de tweede generatie werd gelanceerd. Hij bood zowel meer zit- als laadruimte, een opvallend uiterlijk kenmerk was de zowat in het midden van de achterraut geplaatste spoiler. Onder de motorkap ging het van 1,3 tot 1,8 liter grote viercilinders, met in het laatste geval desgewenst een vermogen van 139 pk.

Het commerciële succes was wat minder groot dan voor de eerste Scirocco-generatie, op de boekhouding in Wolfsburg mochten ze bij 291.497 exemplaren stoppen met tellen. De productie werd beëindigd in 1992, het Volkswagen-gamma telde toen ook al eventjes de net iets hoger in de markt gepositioneerde Corrado. Die zou het uiteindelijk ook van de Scirocco overnemen, maar raakte tot het einde van zijn carrière zelfs niet meer aan 100.000 exemplaren. Bij liefhebbers van het betere stuurwerk genoot hij nochtans wel van een goede reputatie. De 160 pk sterke G60 met supercharger en vooral de van een 2,9 liter grote en 190 pk sterke zescilinder en ook een aangepaste ophanging voorziene VR6 toonden zich zelfs leuke én efficiënte mini-sportwagens.

De Corrado was wel (te) stevig geprijsd en de coupémarkt bood toen sowieso al niet meer hetzelfde commerciële potentieel als tijdens de 'echte' Scirocco-jaren. In 1995, toen de verkoop nauwelijks nog wat voorstelde, werd de wagen dan ook zonder opvolger uit de catalogus gehaald. Maar het is bekend, ook in de autowereld keert alles of toch heel veel vroeg of laat wel nog eens terug. In 2008 lanceerde Volkswagen dan ook weer een nieuwe coupé. Terug met de naam Scirocco zelfs en met het platform van de Golf V als basis.

Het wat gedrongen en tegelijk toch wel fraaie koetswerk was door Walter de Silva getekend, naast de voor de hand liggende benzine-motoren kon je de auto ook krijgen met een – echt waar – diesel-motor. De R-variant was natuurlijk de leukste Scirocco, die kwam met een vermogen van 265 en later zelfs 280 pk. Iets bescheidener was de GTS, die had dezelfde motor als de Golf GTI. Volkswagen vond best wel weer wat klanten voor de auto, maar het waren er helaas toch niet genoeg om de ontwikkeling van een opvolger nog te verantwoorden. In 2017 stopte het Scirocco-verhaal opnieuw, deze keer allicht wel definitief. - AD



Test

Ford **Ranger** PHEV **MS-RT**

De meest verkochte pick-up van België gaat aan de **stekker** en aan de **steroïden**





Sommige voertuigen worden ontworpen om een allemansvriend te worden, om niemand te shockeren. De Ford Ranger MS-RT doet exact het tegenovergestelde. Dit is een auto die van bij zijn eerste schets de opdracht kreeg om extreem te zijn en geen rekening te houden met gevoeligheden. Het resultaat is een pick-up die eruit ziet alsof hij rechtstreeks uit een Britse tuninggarage komt gerold, maar tegelijk een laadpoort in zijn flank heeft.



Eerst even wat omkadering rond de zin van zulke modellen, want je zou verwachten dat pick-ups verre van populair zijn. Niet dus. De pick-up markt in België is verre van een randfenomeen. Niet dat je ze op elke hoek van de straat ziet, maar ze zijn verantwoordelijk voor een behoorlijk volume en (niet onbelangrijk) voor goede winstmarges. Er zijn trouwens niet zo heel veel spelers zijn in het segment en Ford heeft met de Ranger veruit de populairste pick-up in de aanbieding.

Stoere jongen

De gewone Ford Ranger (met dieselmotoren) is al jaren een vaste waarde in Europa. Hij combineert het ruwe karakter van een traditionele pick-up met genoeg comfort en technologie om ook particuliere kopers aan te spreken. Met de PHEV-versie probeert Ford een volgende stap te zetten om ook die klanten te bekoren die graag een deel van hun verplaatsingen elektrisch doen. Vervolgens besloot het merk ook nog samen te werken met MS-RT, het Britse bedrijf dat zich specialiseert in visueel extreem ogende straatversies van Ford-bedrijfsvoertuigen. En dus krijg je deze machine: een geëlektrificeerde pick-up die eruitziet alsof hij op elk moment kan deelnemen aan een illegale straatrace, maar tegelijk elektrisch naar de bakker kan rijden.

En laat ons maar even stilstaan bij dat uiterlijk, want daar valt simpelweg niet naast te kijken. Letterlijk zelfs, want het ding is gigantisch. De MS-RT onderscheidt zich van een gewone Ranger door fors verbrede wielkasten, een volledig aangepaste voorbumper, zijskirts, een sportieve achterbumper, een diffuser, een dakspoiler

en zelfs een subtiele ducktail achteraan op de laadbak. Dat laatste is eigenlijk een hilarische gedachte: een aerodynamisch detail op een voertuig dat qua luchtweerstand ongeveer dezelfde elegantie heeft als een klein appartementsblok.

En toch werkt het visueel. De Ford Ranger PHEV MS-RT ziet er ronduit indrukwekkend uit. Hij heeft présence. Waar een SUV vandaag nauwelijks nog opvalt tussen de massa, trekt deze pick-up overal aandacht. Mensen draaien hun hoofd om, kinderen wijzen en op parkings krijg je spontaan vragen van nieuwsgierigen die willen weten wat dit precies is.

Niet voor de stad

Maar België is Arizona niet. Onze wegen zijn smaller, onze parkings kleiner en onze historische stadscentra absoluut niet gebouwd voor voertuigen van dit formaat. In dorpskernen voel je voortdurend hoe breed deze Ranger werkelijk is. Ondergrondse parkings worden stressvolle oefeningen in geometrie en in grootsteden verandert fileparkeren in een ervaring die ergens balanceert tussen frustratie en existentiële twijfel. Het koetswerk is dan ook niet bijster overzichtelijk. Je zit weliswaar hoog, maar dat helpt slechts gedeeltelijk bij een mastodont die 5,37 meter lang en 2,20 meter breed is. Gelukkig voorziet Ford camera's en sensoren die het leven draaglijker maken, maar zelfs dan blijft parkeren een vorm van zelfkastijding.

Binnenin kom je niets tekort

Eenmaal je in het interieur stapt, verandert de sfeer compleet. Hier



verwacht je misschien een spartaanse werkplek met harde plastics en een belabberde ergonomie, maar Ford heeft de nieuwste Ranger van een verrassend verfijnde werkplek voorzien. Het dashboard wordt gedomineerd door een groot verticaal infotainmentscherm dat draait op het recente SYNC-systeem. Het systeem werkt snel, logisch en intuïtief, zonder de frustrerende menu's die sommige concurrenten nog steeds gebruiken. Apple CarPlay en Android Auto zijn aanwezig en functioneren zoals het hoort. Hier kan je simpelweg instappen, verbinden en vertrekken zonder eerst een handleiding van 400 pagina's te lezen.

Wat echt indruk maakt, zijn de stoelen, want die zijn uitzonderlijk goed. De zijdelingse steun is uitstekend, de zitpositie klopt helemaal en ook na uren rijden stap je opvallend fris uit. Ford bewijst hier dat comfort en ondersteuning perfect kunnen samengaan. Wat ook bijdraagt tot het fijne gevoel van behaaglijkheid is het dikke stuurwiel. Het ligt heerlijk in de hand en geeft de bestuurder een aangenaam gevoel van controle. Het zijn details, maar precies die details maken dagelijks gebruik aangenamer.

Laden en trekken

Ook qua ruimte doet de Ranger exact wat je van een pick-up verwacht. Vooraan zit je royaal en achteraan is er meer plaats dan in heel wat SUV's. Volwassen passagiers kunnen zonder problemen achterin zitten en de dubbele cabine maakt hem bruikbaar als gezinswagen. Ook de rugleuning achteraan staat niet té rechtop, om toch nog comfortabel te zijn voor langere ritten. De opbergmogelijkheden zijn uitgebreid en praktisch.

De laadbak blijft uiteraard een belangrijke focus. Wie een traditionele kofferruimte verwacht begrijpt het concept van een pick-up niet helemaal, maar de laadruimte achteraan blijft bijzonder bruikbaar. Ford voorziet slimme bevestigingspunten, praktische oplossingen en met Ford Pro Power Onboard kun je zelfs elektrische toestellen aansluiten. Voor aannemers, zelfstandigen of mensen die vaak zwaar materiaal vervoeren blijft dit een echte werkmachine. De trekcapaciteit van maximaal 3.500 kilogram bevestigt dat nog eens extra.

Typisch aan zo'n pick-up is natuurlijk wel dat de laadbak met een zekere beperking komt. Die is namelijk vooral bedoeld voor grote en zware ladingen, je zal er niet snel je boodschappentassen van

+ PLUS

- Stoere en knappe verschijning
- Stoelen bieden eersteklas comfort
- Je kan er (beperkt) elektrisch mee rijden
- Er is altijd power op overschot
- Zeult 3,5 ton mee aan de trekhaak

- MIN

- Elektrisch rijbereik blijft beperkt
- Groot en onhandig in de stad
- Geen flippers aan het stuur



de Carrefour in achter laten omdat de inhoud bij thuiskomst dan overal verspreid zal liggen. Neen, je kleine boodschappen laat je in hoofdzaak op de achterbank, al was het maar omdat je niet in de laadbak wilt kruipen als je tassen tot tegen de cabine zijn geschoven. Maar wil je een kuub brandhout laden of die oude koelkast naar het containerpark brengen? Dan is de Ranger de geknipte partner.

Geen diesel, wel benzine met stekker

Onder de motorkap wordt het pas echt interessant. De Ford Ranger PHEV MS-RT combineert een 2,3-liter EcoBoost-benzinemotor met een elektromotor en batterijpakket. Samen zijn ze goed voor ongeveer 279 pk en een indrukwekkende hoeveelheid koppel (690 Nm) die vooral merkbaar wordt bij tussenacceleraties en trekwerk. De pick-up voelt krachtig aan, zonder nerveus te worden. Hij sprint niet zoals een sportwagen, maar hij levert zijn prestaties op een rustige en zelfverzekerde manier. De benzinemotor blijft opvallend stil, wat een groot verschil maakt tegenover oudere dieselpick-ups die bij koude starts niet meteen de burens blij maakten. De automatische transmissie met tien versnellingen werkt soepel en heeft een manuele functie die zich aan de pook laat bedienen. Daar hadden we liever schakelknoppen aan het stuur gezien.

Dan is er uiteraard het elektrische luik, en daar wordt het verhaal minder indrukwekkend. Op papier belooft Ford een elektrische actieradius van ongeveer 43 kilometer volgens de WLTP-cyclus.

In de praktijk blijkt dat optimistisch. Je mag ervan uitgaan dat je eerder tussen 30 en 35 kilometer puur elektrisch kan rijden. Bij koud weer of snelwegritten zakt dat cijfer nog verder. Voor korte woon-werkverplaatsingen kan dat volstaan en wie consequent laadt zal zeker brandstof besparen, maar verwacht geen elektrische revolutie. Dit systeem werd duidelijk ontwikkeld om emissies te drukken en elektrisch te rijden in de stad, niet om een volwaardige EV-ervaring te bieden. Zoveel mogelijk aan de stekker hangen is dus wel de boodschap.

Dagelijks bruikbaar

Wat misschien nog het meest verrast, is hoe deze immense pick-up rijdt. We weten niet of Ford de Ranger MS-RT ook op het testcircuit in Lommel afstelde, maar het zou ons niets verbazen. Voor een voertuig van dit formaat stuurt hij namelijk verrassend precies, hij voelt stabiel op hogere snelheden en in bochten helt hij minder over dan je zou verwachten. Het dynamische karakter is oprecht beter dan bij veel concurrenten. Tegelijk ontsnap je niet volledig aan de klassieke pick-upnaden. Zonder lading achterin kan de ophanging springerig reageren op slechte wegen en zijn met 40 mm verlaagde onderstel kan bij momenten aan de harde kant zijn. Nochtans vonden we het comfort (althans naar pick-up normen) zeker oké voor dagelijks gebruik.

De handige trailer assist-functie verdient nog een aparte ver-

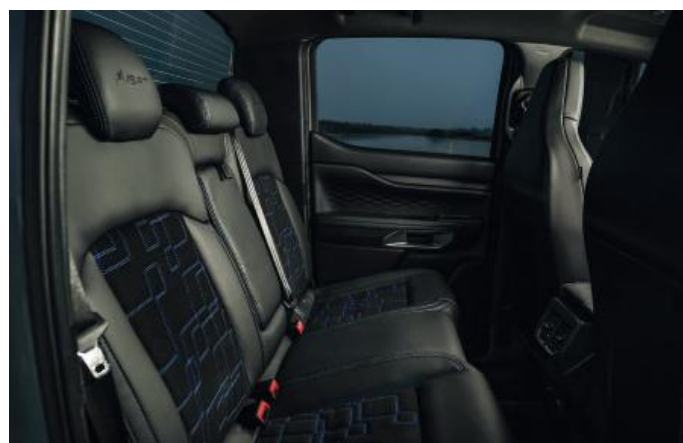


melding. Achteruitrijden met een aanhanger blijft voor veel bestuurders een bron van frustratie, maar Ford maakt dat proces opmerkelijk eenvoudig. Een druk op de knop op de centrale console volstaat om de Ranger je manoeuvre helemaal over te laten nemen. Het systeem werkt intuïtief en zal voor professionele gebruikers een echte meerwaarde zijn.

Conclusie

Eigenlijk is de Ford Ranger PHEV MS-RT een fascinerend vat vol rijdende tegenstellingen. Hij is intrinsiek een werkpaard, maar in MS-RT trim een sportief afgestelde bodybuilder. We kunnen ons eigenlijk niet inbeelden dat de loodgieter van het dorp met deze versie komt aanrijden. Wellicht heeft die gewoon een handige Transit bestelbus voor het werk, en een Ranger MS-RT voor het weekend. Dan is het genieten van de stoere looks, de sportieve handling en de heerlijke stoelen. En dat terwijl je in de stad volledig elektrisch door het verkeer glijdt. Rationeel wordt deze Ranger nooit. Integendeel, eigenlijk voelt deze Ford heerlijk absurd aan. En eerlijk? Daar kunnen we alleen maar respect voor hebben.

Over de prijs hebben we het nog niet gehad, en dat is ook redelijk zinloos omdat de Ranger MS-RT gewoon zo'n hebbeding is waar je geen rationale argumenten voor zoekt zoals een interessante prijs. Maar om compleet te zijn: je haalt 'm in huis voor 62.775 euro (exclusief BTW). - **WM**



DE ESSENTIE

De Ford Ranger PHEV MS-RT combineert extreme looks met verrassend veel comfort en bruikbaarheid. Hij biedt uitstekende stoelen, veel binnenruimte, een praktische laadbak en sterke trekcapaciteiten. De plug-in hybride aandrijflijn is stil en krachtig, maar de elektrische actieradius blijft beperkt in de praktijk. In steden is hij te groot, onoverzichtelijk en parkeren blijft frustrerend. Toch maakt zijn opvallende design, fiscale aantrekkelijkheid en verrassend dynamische rijgedrag hem tot een van de meest bizarre én interessante pick-ups op de Belgische markt.



Waarom heeft BMW zijn Neue Klasse eigenlijk (terug) Neue Klasse gedoopt?

Ook in 'autoland' keert bijna alles vroeg of laat wel eens onder een of andere vorm terug. Dat is dus ook het geval voor de Neue Klasse van BMW. De naam van dat zowat compleet nieuwe hoofdstuk in het dikke boek van de Duitse constructeur herinnert ons aan een eerdere en heel succesvolle periode uit de geschiedenis van het merk. Meer bepaald aan enkele berlines en coupés uit de jaren 60 en 70 van vorige eeuw.

Met de iX3 en de nog wat recenter onthulde i3 telt BMW's Neue Klasse ondertussen al twee modellen. Er volgen er nog een heleboel, het worden allemaal auto's waarmee de constructeur voor een heuse omwenteling in EV- en bij uitbreiding zelfs heel autoland wil zorgen. Wel, dat deed het gelijknamige project van een goede 60 jaar geleden dus ook al eens.

Net niet kopje onder

In de jaren 50 kampte BMW met zware financiële verliezen en riskeerde het bedrijf zelfs kopje onder te gaan. Het gamma bestond toen uit motorfietsen, budgetauto's met de motoren van diezelfde tweewielers en enkele luxewagens met net heel grote krachtbronnen. De technologie van die laatste was echter verouderd en de

goedkope vervoermiddelen uit het aanbod sloegen alsmaar minder goed aan in een wereld waarvan de levensstandaard snel verbeterde. Het was duidelijk dat BMW nieuwe producten nodig had, of nog concreter modellen met motoren tussen de 1,5 en 2 liter.

Met grote ambities

Die kwamen er dus met de nieuwe en heel ambitieus Neue Klasse gedoopte vierdeurs- en later ook tweedeursberlines, ze zorgden vanaf 1962 voor niet minder dan de redding van het merk. Meer nog, BMW verwierf er al snel het imago van een bouwer van heel sportieve auto's mee. Dat heeft het merk, zoals we natuurlijk allemaal weten, sindsdien ook nooit meer verloren. Het begon met de in 1961 als prototype onthulde 1500, nadat er ook eventjes en zonder bevredigende resultaten was geëxperimenteerd met een zowat letterlijk gehalveerde V8 met nog een cilinderinhoud van 1,6 liter.

De familie Quandt

Van die tijd dateert ook het engagement van de familie Quandt, Herbert en halfbroer Harald investeerden in 1960 stevig in BMW en verwierven daarmee ook de zowat volledige controle over het bedrijf. Fritz Fiedler kreeg de leiding van het Neue Klasse-project, hij vertrouwde Eberhard Wolff de ontwikkeling van het chassis, Alex von Falkenhausen dat van de motor en Wilhelm Hofmeister dat van het koetswerk en dus ook het design toe. De heren zorgden



niet alleen voor de intrede van het merk in wat toen al het alsmaar belangrijker wordende marktsegment van de middenklassers was, maar voorzagen de elegante vierdeursberline ook van de eerste nieuwe motor sinds het model 303 uit... 1933. Inderdaad, dat verdiende dus echt wel de 'omschrijving' Neue Klasse.

Uit de rode cijfers

Ook al oogde de 1500 voor zijn tijd best wel modern, was het toch nog een eerder conventionele auto. Origineel was wel de onafhankelijke achterophanging, vooraan werd de wagen voorzien van MacPhersons en schijfremmen. Je kon met de 82 pk sterke 1500 in 15 seconden van 0 naar 100 km/u spurten, dat werd toen een sterke prestatie genoemd. Toen de wagen eind 1962 op de markt kwam, was BMW net uit de rode cijfers aan het raken. Er werd dat jaar een omzet van 294 miljoen mark gerealiseerd, maar het feest begon pas echt in 1963. Het succes van de 1500 zorgde voor een stijging van de verkoop met maar liefst 47 procent, BMW was voor het eerst in 20 jaar ook weer in staat zijn aandeelhouders een dividend uit te keren.

Snelle uitbreiding

De 1500 werd in 1964 opgevolgd door de 1600, maar reeds in september 1963 was het aanbod ook al uitgebreid met de 1800. Die had een motor van 91 pk, nog straffer was de samen met tuningbedrijf Alpina ontwikkelde en maar liefst 112 pk sterke 1800 TI of voluit Tu-

risimo Internationale. In 1965 volgden dan ook nog de 2000 en 2000 TI, in die dagen begon het sportieve imago van het merk echt wel vorm te krijgen. Naast de vierdeurs kwam er ook een wat kortere tweedeurs. Die werd 1600-2 gedoopt, maar die voornaam zou al snel in 1602 worden veranderd. Vooral met de in 1968 gelanceerde 2002 en de ti-, tii- en zeker ook de Turbo-varianten ervan manifesteerde BMW zich (wellicht) voorgoed als sportief premiummerk, ook al bestond die term bij ons weten toen nog niet.

Zelfs coupés en cabrio's

In 1975, twee jaar voor het stopzetten van de productie van de Neue Klasse-modellen en in volle petroleumcrisis, werd ook nog een zui-nigere 1502 gelanceerd. Die hield het nog tot 1977 vol, ondertussen had BMW de wereld ook al de eerste generatie van de veel modernere 3-reeks geschonken. Voor de volledigheid, de 02-reeks telde ook een tijdje een Touring gedoopte driedeurs en zelfs een door Baur geassembleerde cabriolet. Eerst een 'echte', in 1971 werd die vervangen door een targamodel met vaste zijramen. Ook de 2000 C en 2000 CS, tussen 1965 en 1969 verkochte coupés, worden doorgaans tot de Neue Klasse gerekend. Ze werden door Karmann gebouwd en bleken goed voor een kleine 14.000 exemplaren. - AD

Voorstelling



Nieuwe **Skoda Epiq** maakt elektrische stadsmobiliteit in SUV-vorm betaalbaar vanaf 26.290 euro

Na heel wat teasers heeft Skoda eindelijk de productieversie van de Epiq officieel onthuld. Waar de Skoda Elroq en Enyaq zich hoger in het gamma positioneren, moet de nieuwe Epiq vooral onderaan kopers gaan verleiden. De compacte elektrische crossover wordt gepositioneerd als een elektrisch alternatief voor de (thermische) Skoda Kamiq en krijgt in België een vanafprijs van 26.290 euro. Daarmee wordt het meteen de goedkoopste EV van het merk.

Over dat prijskaartje is goed en lang nagedacht. Skoda beseft maar al te goed dat de Europese EV-markt nog steeds worstelt met betaalbaarheid. Terwijl veel constructeurs hun elektrische modellen almaar groter, zwaarder en duurder maken, kiest Skoda met de Epiq voor een segment waar nog echt groeipotentieel zit: compacte stads-SUV's voor gezinnen en particuliere kopers die niet richting premiummerken willen kijken.

Opvallend genoeg claimt het merk zelfs een bijna identieke prijspositionering tegenover de benzineversie van de Kamiq in verschillende markten. Al hangt natuurlijk veel af van het uitrustingsniveau of de gekozen opties. Maar de ambitie om betaalbaar te zijn is duidelijk aanwezig, en dat moet ook als je ziet hoeveel betaalbare EV's voor de stad er tegenwoordig op ons afkomen. De productie gebeurt bovendien in Spanje, waar ook andere compacte elektrische modellen binnen de Volkswagen Group van de band rollen. Dat schaalvoordeel moet helpen om de prijs onder controle te houden.

Verrassend praktische insteek

Met de Epiq mikt Skoda op klanten die een compacte buitenmaat zoeken zonder grote praktische compromissen. Met een lengte van 4,17 meter en breedte van 1,8 meter past hij perfect in dat plaatje. De wagen biedt (met wat goede wil van de middelste persoon achteraan) plaats aan vijf inzittenden en krijgt een bagageruimte van 475 liter, wat bijzonder sterk is in dit segment en zelfs sommige grotere crossovers in verlegenheid brengt. Door het vrij hoekige design van de achterkant van de Epiq is de vorm van de koffer ook optimaal bruikbaar.

Dat praktische karakter past volledig binnen de bekende Skoda-filosofie. De Epiq moet vooral inzetbaar blijven als gezinswagen. De binnenruimte is dan ook meer dan behoorlijk, met zelfs op de achterbank nog voldoende zitruimte voor opgroeiende tieners. In tegenstelling tot wat de foto's misschien doen vermoeden krijgt de

Epiq een uitgesproken SUV-look, en dat vertaalt zich dus in meer dan voldoende hoofd- en knieruimte. Oh ja, en Skoda blijft natuurlijk ook trouw aan zijn 'Simply Clever' filosofie door verschillende slimme gadgets te voorzien. Zo zit er uiteraard een paraplu verstopt in het bestuurdersportier en ook een handige ijskrabber is aanwezig.

Eerste Skoda op nieuw MEB+ platform

Technisch is de Epiq misschien nog interessanter. Dit wordt namelijk het eerste Skoda-model op het nieuwe MEB+ platform van de Volkswagen Group. Dat is een evolutie van het huidige MEB-platform dat vandaag onder modellen zoals de Volkswagen ID.3 en Skoda Enyaq zit. Ook de Volkswagen ID. Polo en de Cupra Raval gebruiken uiteraard hetzelfde platform omwille van schaalvoordeel.

De Epiq krijgt voorwielaandrijving en maakt gebruik van een nieuwe generatie batterijen met zogenaamde cell-to-pack technologie, waarbij klassieke batterijmodules verdwijnen om ruimte en efficiëntie te winnen. Interessant is dat het platform flexibel genoeg is voor LFP-, NMC- én later zelfs solid-state batterijen. Er komen drie versies met vermogens van 115, 135 en 211 pk. De Epiq 35 is de instapper en die krijgt een batterij van 38,5 kWh, haalt een rijbereik van ongeveer 315 kilometer en snelladen gebeurt aan maximaal 50





kW. De Epiq 40 behoudt dezelfde batterijcapaciteit van 38,5 kWh (dezelfde autonomie ook) maar krijgt een hogere laadcapaciteit tot 90 kW. De Epiq 55 tenslotte krijgt een grotere NMC-batterij van 55 kWh, haalt tot 441 kilometer rijbereik en kan snelladen tot maximaal 105 kW. Volgens de technische fiche sprint deze versie in 7,1 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 160 km/u. Meer dan snel genoeg dus, al lig je bij een stadswagen als deze natuurlijk minder wakker van de prestaties.

Een detail dat misschien niet voor iedereen relevant is: de Epiq ondersteunt bidirectioneel laden. Dat betekent dat de auto stroom kan leveren aan externe apparaten via Vehicle-to-Load, energie kan delen met een woning via Vehicle-to-Home en zelfs kan terugleveren aan het elektriciteitsnet via Vehicle-to-Grid, afhankelijk van lokale infrastructuur. Voor een relatief betaalbare compacte EV is dat een opvallend geavanceerde functie, al zal de praktische bruikbaarheid sterk afhangen van regelgeving en infrastructuur per land. Nog goed om weten: op alle batterijen geeft Skoda acht jaar of 160.000 kilometer garantie.

Modern Solid-design zonder overdrijven

Visueel trekt de Epiq de nieuwe designtaal van Skoda door. Het zogenaamde "Modern Solid"-design zagen we eerder al op concept-cars, maar dit is het eerste productiemodel dat die stijl volledig adopteert. Denk aan strakkere lijnen, een meer gesloten neus en nieuwe T-vormige lichtsignaturen voor- en achteraan. Zoals gezegd straalt de Epiq een hoog SUV-gehalte uit, tot zelfs een beetje een 'boxy' look. Het resultaat mag er in ieder geval zijn want de Epiq ziet er tegelijk stoer en vriendelijk uit.

Het interieur blijft relatief minimalistisch, maar behoudt een duidelijke focus op functionaliteit. Een centraal 13-inch infotainment-



scherm vormt het digitale hart van het dashboard en Skoda kiest ook bewust voor diervrije materialen en gerecycleerde stoffen. Het enige wat wij een beetje jammer vinden is het vrij kleine scherm dat direct voor de bestuurder zit. Bij andere modellen uit de groep zien we tegenwoordig grotere schermen, en dat had ervoor kunnen zorgen dat de bestuurderspost iets volwassener aanvoelt.

Kan dit een Europese bestseller worden?

De timing van Skoda is interessant. Europese consumenten willen wel elektrisch rijden, maar veel modellen blijven simpelweg te duur. Met een vanafprijs van net boven de 26.000 euro positioneert de Epiq zich in een segment waar meer en meer serieuze alternatieven te vinden zijn. Concurrenten zoals de Renault 4 E-Tech, de Citroën e-C3 Aircross en de andere nieuwe compacte EV's van Volkswagen Group zullen het model wel scherp houden. De grote vraag blijft of Skoda voldoende marge heeft gelaten om die aantrekkelijke instapprijs realistisch te houden zodra klanten opties beginnen aanvinken. Maar als het merk daarin slaagt, zou de Epiq wel eens één van de belangrijkste betaalbare EV-lanceringen van 2026 kunnen worden. Blijft nog een laatste vraag die in ons hoofd speelt: zullen klanten door deze veelzijdige Epiq de niet zo veel grotere Elroq al dan niet links laten liggen? De toekomst zal het uitwijzen. - WM





Nieuwe Cupra Born

Elektrische Hot Hatch die durft

Nog net voor Volkswagen van zijn ID.3 een ID.3 Neo met nogal wat extra troeven maakte, mocht zustermerk Cupra al gelijkaardig nieuws voor zijn technisch dan ook zowat identieke maar nog altijd minder bekende Born aankondigen. Enkele weken later zitten we in Spanje al achter het stuur van de elektrische middenklasser.

Om nog maar eens te beginnen met wat de nieuwe of eerder vernieuwde Born visueel van de oude onderscheidt, het opgefriste design met ook wat extra lakkleuren omarmt nu als het ware het DNA van dat van recentere modellen van het – naast Seat – hippere Spaanse merk. Of om het nog wat concreter te maken, de 4,34 meter lange auto heeft nieuwe bumpers voor en achter, een her-tekende grille, (optionele) driehoekige Matrix-led-koplampen met desgewenst een heuse lichtshow, een verlicht logo in de 3D-achtige achterlichten en een wat prominenter diffusor. Het moet de auto er zowel wat eleganter, sportiever als technologisch verfijnder doen uitzien. Opdracht geslaagd, zonder dat de verschillen tussen voor en na de facelift echt spectaculair kunnen worden genoemd. Maar dat zijn ze bij dit soort schoonheidsoperaties natuurlijk zelden.

Heel wat gerecycleerd materiaal

Het ruime interieur is evengoed opgewaardeerd, het gaat dan om te beginnen om nieuwe deurpanelen voor en achter, een nieuw stuurwiel met behoorlijk wat bedieningstoetsen en de mogelijkheid om voor de bekleding uit vier kleuren te kiezen. Bucket-stoelen zijn standaard, voor de VZ zijn het CUP Bucket-gedoopte exemplaren die er zowel geweldig uitzien als geweldig goed zitten. Het gebruik van heel wat gerecycleerd materiaal maakt van de Born ook een nog wat 'groenere' auto. Voor het infotainment, met een nog altijd 12,9 duim groot scherm, is er een nieuw Android-besturingssysteem. Het digitale instrumentenbord is 'gegroeid' van 5,3 naar 10,25 duim, het wordt ondersteund door een head-up display met augmented

reality. Jammer wel dat Cupra, in tegenstelling tot Volkswagen voor zijn opgewaardeerde ID.3 Neo, de toch nog altijd net iets minder handige haptische bediening voor de airco heeft behouden.

Als een Formule E-racewagen

Het audiosysteem zorgt, met onder meer Sennheiser's Contra-bass-technologie, voor een nog wat beter geluid. Daarover gesproken, in de Performance- en Cupra-rijmodi van onze VZ (zie verder) klinkt de auto ook – en natuurlijk volledig artificieel – heel sportief. Men bootst er zelfs het geluid van een Formule E-racewagen mee na, een leuke gadget voor wie daarvan houdt. Nog het vermelden waard zijn de nieuwe ventilatieopeningen achterin, de verlichte deurgrepen, de Mobile Device Key die van je telefoon een mobiele sleutel maakt, de trekhaak voor een fietsendrager en natuurlijk ook de Vehicle-to-Load-technologie waarmee externe apparaten van





+ PLUS

- Krachtige motor
- Toch behoorlijk zuinig
- Nog wat hipper design
- Knappe sportstoelen
- Ook ruim achterin

- MIN

- Hoog gewicht
- Nog wat harde plastics
- Minder handige tactiele toetsen voor airco

stroom kunnen worden voorzien. Daarmee is de Born beslist ook weer helemaal mee met zijn tijd.

Van 190 naar een straffe 326 pk

Eerder voel- dan zichtbaar is de opgewaardeerde aandrijftechnologie. De motor van 204 pk is verdwenen, het Cupra-aanbod start nu met een Born van 190 pk. De batterij van een vrij bescheiden 58 kWh is goed voor een rijbereik van 484 kilometer. Dat stijgt tot een flink eind boven de 600 kilometer met de accu van 79 kWh in de Endurance en de VZ. De eerste heeft een vermogen van 231 pk, de tweede van een nog wat leukere 326 pk. Er is voor de krachtigste varianten nu ook een launch control voor snelle(re) acceleraties, in het geval van de ook van een sportievere afstelling van de ophanging en besturing voorziene VZ gaat het van 0 naar 100 km/h in een korte 5,6 seconden. One-pedal driving zorgt voor extra vertragingseenergierecuperatie, er zijn in totaal drie en dus ook twee iets minder 'ingrijpende' niveaus.

Extra plezier en extra veiligheid

Een ESC Sport-functie en bredere banden (tot maat 235) voor zowel de 19- als de 20-duimsvelgen zorgen desgewenst voor extra wendbaarheid, er zijn ook vijf rijmodi en tot 15 niveaus voor de 'aanpassing' van het Dynamic Chassis Control. Ook het aanbod veiligheidssystemen is uitgebreid, onder meer met een nieuwe Travel Assist en dito Crossroad Assist. Het eerste hulpmiddel herkent verkeersdrempels, stoplichten en oversteekplaatsen voor voetgangers en past eventueel ook de snelheid bij het naderen van bochten aan, het tweede moet botsingen op kruispunten helpen voorkomen.



Nog geen kaskraker

Daarmee hebben we qua op te sommen nieuws dan wel echt helemaal gehad, tijd om de auto ook al een eerste keer proef te rijden. Dat doen we in en om Madrid en dus in Spanje, de thuismarkt van het merk en allicht ook het enige land waar de Born het in de verkoopstatistieken beter doet dan de ID.3 van moederhuis Volkswagen. Wereldwijd zijn er sinds de lancering al zowat 170.000 van verkocht, van een echte kaskraker kan je dus toch nog niet echt spreken.

Enkel achterwielaandrijving

Daar zijn allicht nog niet echt veel VZ-exemplaren bij, de krachtigste, extra sportief uitgedoste en onvermijdelijk ook duurste variant die pas sinds 2024 in de catalogus van de Born staat. Hij heeft geen extra elektromotor voorin, ook dit topmodel doet het dus met (enkel) achterwielaandrijving. Met 326 pk is het vermogen meer dan behoorlijk, maar het moet dus wel bijna 2 ton (chauffeur inbegrepen) in beweging krijgen en ook houden. Dat lukt natuurlijk probleemloos, al vallen we in tijden van krachtige en ook heel krachtige EV's wel niet meer meteen in zwijm van dus die tijd van 5,6 seconden voor de spurt naar 100. Daar heb je dan de al vermelde E-Launch-functie voor nodig, die is er dus ook voor de iets minder snelle Endurance van 231 pk.

Elektrische hot hatch

Qua rijddynamiek zit het zeker goed, met dank aan een efficiënte ophanging, een dito – lees: directe en precieze – besturing en iets gretiger bijtende remmen. De stabilisatorstangen zijn een fractie



stugger dan die van de braver Borns, maar echt oncomfortabel wordt het zeker niet. Met die cocktail is Cupra er toch wel in geslaagd om van een behoorlijk zware auto zoiets als een elektrische hot hatch te maken. Het natuurlijk altijd meteen beschikbare maximumkoppel van 545 Nm maakt desgewenst ook flitsende hernemingen mogelijk, daar heb je in het 'echte' leven uiteindelijk wel meer aan dan aan de spurtjes naar 100 km/u.

Verrassend zuinig

Als je het (een pak) rustiger aandoet en in natuurlijk uitermate gunstige en dus weinig realistische omstandigheden zou je met een volledig opgeladen batterij met de VZ 631 kilometer ver geraken, die variant heeft dan ook het grootste rijbereik van het Born-gamma. We hebben ons tijdens de Spaanse testrit niet echt ingehouden en

XPENG G9

Slechts 12 minuten laden. De nieuwe norm.



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



kozen af en toe eventjes voor de strafste Cupra-modus, een verbruik van zo'n 17,5 kWh mag dan ook heel redelijk worden genoemd. Snelladen kan tot 183 kW, daarmee krijg je – alweer vooral in 'theorie' – de batterij van 10 weer naar 80 procent van haar capaciteit in net geen half uur.

Wat moet het kosten?

Zoals al gezegd, de VZ is natuurlijk wel de duurste Born-variant. Het basismodel met (slechts) 190 pk heeft een catalogusprijs van 45.510 euro, de Endurance met dan meteen de grotere batterij kost 48.730 euro en voor 'onze' VZ met evengoed de accu van 79 kWh moet je 53.280 euro neertellen. Of toch niet, want er worden bij Cupra echt nog altijd heel mooie kortingen gegeven. Volgens de configurator van Belgisch invoerder D'leteren moet bijvoorbeeld die VZ momenteel niet meer dan 48.280 euro kosten. En wellicht valt zelfs daar nog wel even "over te praten".

Conclusie: Uit de schaduw van de ID.3?

Dat de Born bij ons maar moeilijk uit de schaduw van de ID.3 geraakt, lijkt logisch. Voor heel wat potentiële klanten is het toch nog jonge merk Cupra nog vrij en soms wellicht zelfs totaal onbekend. Als je er toch voor durft gaan, misschien ook 'aangespoord' door

de leuke kortingen die er bij de dealers te scoren vallen, rijd je natuurlijk wel met een origineel en vooral ook hip modelletje. Nu ja, toch als het de VZ wordt. Met de toch wat minder spectaculaire 190 pk en de kleinere batterij van het basismodel wordt zelfs zo'n Cupra Born een eerder (heel) brave auto... - AD

DE ESSENTIE

Geen revolutie, wel een interessante evolutie voor de elektrische Cupra Born. Het Spaanse broertje van de Volkswagen ID.3 (voortaan Neo gedoopt), dat overigens evengoed in Duitsland wordt gebouwd, is opgefrist en komt met een nog wat hipper design en een kwaliteitsvoller interieur. Het verhaal begint nu met een motor van 190 pk en een batterij van 58 kWh, een pak leuker wordt het met de Endurance van 231 en vooral de VZ van 326 pk. Die vermogens komen nog altijd van één elektromotor, varianten met vierwielaandrijving zijn er niet. De krachtigste Borns krijgen standaard een batterij van 79 kWh mee, de strafste van de twee is met een rijbereik van 631 kilometer ietwat verrassend ook de zuinigste.



Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé nu volledig elektrisch, bijzonder krachtig én heel slim

De nog altijd wat vreemde voornaam is behouden, maar de jongste Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé is wel helemaal nieuw. Het is nog altijd... geen coupé, maar de sportieve vijfdeurs komt nu met een volledig elektrische aandrijving en desgewenst tot 1.169 pk. We hebben de eerste foto's en dus ook de eerste info.

De productie van de eerste generatie van de Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé liep van 2019 tot eind 2025, voor die sportieve berline was er keuze tussen varianten met zes en met acht cilinders en een E Performance met een (plug-in)hybride aandrijving. Die laatste was met zijn 843 pk al bijzonder krachtig, maar het kon volgens Mercedes dus nog beter. Beter en zelfs radicaal anders, want de nieuwe AMG GT 4-Door Coupé (met weer een grote achterklep en dus eigenlijk vijf deuren) zal alleen nog worden geleverd met een volledig elektrische aandrijving.

Drie unieke elektromotoren

Zowel de 55 als de 63 komen met drie voor het eerst in een productiewagen gebruikte axiale fluxmotoren, twee op de achter- en één op de vooras. Ze zijn ontwikkeld door het Britse YASA, sinds 2021 een volledige dochteronderneming van Mercedes-Benz AG. In vergelijking met conventionele elektromotoren zorgt de innovatief genoemde aandrijving voor een hoger continu vermogen en dito koppel, waardoor 'veeleisende' prestaties zeer vaak achter elkaar kunnen worden herhaald. Zonder er hier een cursus voor ingenieurs van te willen maken, bij zo'n axiale fluxmotor loopt de elektromagnetische flux parallel aan de rotatieas van de motor. Bij een conventionele elektromotor loopt deze loodrecht op de as. De belangrijkste componenten van de axiale fluxmotor zijn ontworpen als dunne schijven. Twee rotoren omsluiten de stator als een sandwich aan de linker- en rechterkant. Deze opstelling, H-configuratie genoemd, zorgt voor een optimale koppeling van de door de stator

gegenereerde magnetische flux aan de rotoren. Op de vooras is de combinatie slechts negen centimeter breed, de twee motoren achteraan zijn zelfs nog wat compacter.

Tot 600 kW snelladen

De AMG GT 4-Door Coupé krijgt een batterij van 106 kWh mee, die heeft direct gekoelde cilindrische cellen met een speciale celchemie met nikkel, kobalt, mangaan en aluminium in de kathode en een siliciumhoudende anode. Het zorgt onder meer voor een hoge energiedichtheid, een uniforme temperatuurverdeling en een hoge prestatie stabiliteit onder continue belasting. Snelladen is alvast in theorie mogelijk tot 600 kW. Mocht je ergens laadinfrastructuur vinden die dat kan leveren, dan zijn 10 minuten al goed voor 460 ki-





lometers. Van 10 tot 80 procent van de capaciteit vraagt 11 minuten, of wat langer als er met 400 in plaats van 800 volt wordt geladen. Qua totaal rijbereik wordt al zowat 700 kilometer beloofd, maar dat vereist dan ongetwijfeld wel een heel 'rustige' rijstijl.

Meestal achterwielaandrijving

Terug naar de motoren, de elektrische aandrijving aan de voorzijde fungeert als een soort booster en wordt alleen geactiveerd wanneer extra vermogen of tractie op de vooras nodig is. Voor een hogere efficiëntie bij lage belasting ontkoppelt de Disconnect Unit die elektromotor binnen milliseconden. Of nog wat concreter: tijdens acceleratie en recuperatie 'sluit' de DCU voor optimale prestaties en constante snelheden, bij lage belasting of uitrollen opent hij weer om wrijvingsverliezen te verminderen en de efficiëntie te verhogen. De 55- en 63-varianten zijn goed voor respectievelijk 816 en een nog een pak gekkere 1.169 pk. Minstens even indrukwekkend lijkt het koppel, dat bedraagt 1.800 Nm voor de 55 en 2.000 Nm voor de 63. Aangezien we dan toch met de cijfertjes bezig zijn, kunnen we die voor de prestaties ook al meegeven. Met het optionele Drivers Package bedraagt de topsnelheid van beide modellen een geweldige 300 km/u, iets relevanter lijken ons echter nog de acceleraties. Van 0 naar 100 km/u lukt in 2,5 (voor de 55) en 2,1 seconden (63), van 0 naar 100 km/u in respectievelijk 9,0 en 6,8 tellen.

De klank van een V8

Dat kan desgewenst met het typische geluid van een... V8. Met de modus AMGForce S+ levert de auto een klank die aan zo'n grote benzinemotor uit de AMG-stal doet denken, gecombineerd met de gesimuleerde schakelmomenten. De geluidsbeleving gaat ook verder dan alleen het rijden, er zijn zelfs 'aangepaste' klanken voor het naderen, ontgrendelen en vergrendelen van de auto en het – echt waar – aansluiten van de laadkabel en het laden zelf. Met de AMG Race Engineer kunnen bestuurders de dynamiek van de nog auto wat beter of dus 'individueler' afstemmen op hun rijstijl. Met intelligent gekoppelde hardware en software worden respons, tractie en bochtgedrag nauwkeurig geregeld, kwestie van de rijervaring ook voor al bijzonder getalenteerde rijders naar een indrukwekkend hoog niveau te tillen. De AMG Dynamic Select voorziet zeven rijmodi, met voor de eerste keer in zo'n AMG-wagen ook eentje die... Eco heet.

Extra boostvermogen

Ze worden allemaal geactiveerd met een ronde draaiknop op het stuurwiel en wijzigen telkens de parameters van de gaspedaalrespons, de afstelling van de ophanging, de besturing, het ESP, het geluid en de energierecuperatie. Die laatste kan ook onafhankelijk van het rijprogramma worden aangepast met behulp van de schakelpeddel. Met één trek aan beide wordt in de programma's Comfort, Sport en Sport+ een extra boostvermogen geactiveerd,



met nog meer vermogen en koppel en dus een voelbare acceleratiestoot.

Sneller op het circuit

Ook nog straf is de Predictive Performance Manager voor het behalen van optimale rondetijden op circuits. Bij bijvoorbeeld de afdelingen en de krappe bochtencombinaties op de Nürburgring is het volle vermogen niet echt nodig, er wordt dan energie opgespaard voor de beklimmingen en andere momenten waarop het wel kan worden ingezet. AMG Track Pace kan van elk circuitbezoek ook een soort professionele trainingssessie maken, met telemetrie- en acceleratiegegevens en rondetijden en zelfs optimale rempunten en rijlijnen op de head-up display. Voor het digitale instrumentenbord van het MBUX zijn natuurlijk verschillende configuraties en dus weergaves mogelijk, hetzelfde geldt al even vanzelfsprekend voor de sfeerverlichting.

Stukje autosportgeschiedenis

Daarmee zijn we in het interieur beland. De combinatie van schermen, met een iets verschoven en voor de bestuurder dan ook verscholen passagiersgedeelte, oogt in de AMG GT 4-Door Coupé toch al eleganter dan het grote en wat lompe blok in andere recent gelanceerde Mercedesen. De middenconsole neemt de bestuurdersgerichte hoek van het centrale scherm over en heeft een armsteun met een gesloten opbergvak, evenals twee voorzie-

ningen voor het inductief opladen van smartphones. Het stuurwiel heeft rollers en peddels en biedt zelfs keuze voor de bekleding. De deurenpanelen met 'zwevende' armleuningen en naar een stukje autosportgeschiedenis verwijzende ruitvormige stiksels zijn haast al echte kunstwerken ontworpen. Dat mag ook van het grote panoramadak worden gezegd, het loopt door tot aan de achterraut en kan (in segmenten) helemaal ondoorzichtig worden gemaakt. 's Nachts kan het veranderen in een lichtshow met racestrepen over het volledig oppervlak, dat is dan wel een optie.

Met twee of drie achterin

De AMG GT 4-Door Coupé heeft dus vier (of vijf) deuren en biedt dan ook plaats aan minstens vier mensen. Achterin zijn er in de vloer twee 'uitsparingen', die zorgen behalve voor voldoende beenruimte ook voor een aangenaam genoemde kniehoek. In de plaats van de twee voorgevormde stoelen kan je daar ook kiezen voor een bank voor drie personen, de rugleuningen zijn altijd in twee delen neerklapbaar. Voorin kan er worden opgelegd voor AMG Performance-stoelen met geïntegreerde hoofdsteunen en openingen in de rugleuning, die moeten ook de lichtgewichtconstructie ondersteunen.

Slimme aerodynamica

De actieve aerodynamica van de sportberline past zich razendsnel aan elke rij situatie aan. De AMG GT 4-Door Coupé is voorzien van di-



verse innovatieve ontwikkelingen, zoals Aerokinetics-venturiplaten in de bodem en een actieve en met dezelfde naam bedachte achterspoiler en diffuser. Het al van de GT- en SL-modellen bekende Airpanel-luchtstroombelastingssysteem is verder ontwikkeld en regelt de luchtstroom op basis van de koelbehoefte en werkt met verticale lamellen. Deze bevinden zich in het midden achter de luchtinlaat in de voorbumper en voor het eerst ook aan de linker- en rechterkant achter de remkoelingsinlaten. Voor de velgen is keuze uit de maten 19 tot 21, met voor die laatste een aerodynamisch geoptimaliseerd ontwerp dat het rijbereik nog wat groter kan maken. De standaard AMG Active Ride Control-luchtvering met semi-actieve rolstabilisatie verlaagt de rijhoogte in twee stappen, afhankelijk van de voertuigsnellheid. Het vermindert de luchtweerstand en verbetert de stabiliteit en stuurprecisie. In stedelijke omgevingen blijft de rijhoogte hoger voor maximaal comfort.

Niet té agressief

De 'verpakking' is misschien iets minder spectaculair dan wat de dan ook heel bijzondere Concept AMG GT XX van 2025 had laten vermoeden (of hopen). De 5.094 millimeter lange, 1.959 millimeter brede en 1.411 millimeter hoge AMG GT 4-Door Coupé ziet er wel degelijk uit als een sportwagen voor 'middelgrote' families, maar is ondanks de power domes op de motorkap en de brede schouders zeker niet (te) agressief. Heel opmerkelijk zijn wel de zes ronde achterlichten in turbinedesign met stervormige graphics. Je zal ook nog kunnen opleggen voor een lichtstrip die dan als extra achterlicht fungeert. Vooraan kunnen de lamellen in de grille en de erin geïntegreerde ster ook nog van verlichting worden voorzien.

Wat nog?

Een materiaalmix van aluminium, staal en met koolstofvezel versterkte kunststof moet een grote stijfheid combineren met een relatief laag gewicht. Nu ja, de auto weegt leeg wel al 2.460 kilogram. Mercedes heeft het dankzij een uitgekiende constructie ook over een heel hoog veiligheidsniveau, met een accu die als essentieel onderdeel van de structuur zelfs 'actief' krachten kan absorberen en afvoeren. Wat we in afwachting van een eerste dynamische kennismaking nog over de wagen kunnen vertellen? Wel, onder meer dat hij is voorzien van een slimme vierwielsturing. Tot 80 km/u draaien de achterwielen in tegengestelde richting van de voorwielen en wordt de wielbasis voor een grotere wendbaarheid 'virtueel' verkort. Bij hogere snelheden gebeurt, met dan vier in dezelfde richting sturende wielen, zowat het omgekeerde.

Prijs

Volledig ontkoppelde elektromotoren maken een maximale variabiliteit in de koppelverdeling tussen de voor- en achteras mogelijk, torque vectoring verdeelt de aandrijfkracht individueel tussen de twee achterwielen en de auto is ook voorzien van een combinatie van koolstofkeramische remmen op de voor- en stalen exemplaren op de achteras. Dat innovatieve concept zorgt voor een nauwkeurig en aangenaam genoemd rempedaalgevoel, ongeacht of de remkracht wordt gegenereerd door recuperatie, het frictieremsysteem of een combinatie van beide. De prijzen? Vanaf 151.855 euro. - AD

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

Retro



Wat voorafging

Honda Prelude zet een mooie coupétraditie voort

Ze zullen er bij Honda geen nieuwe verkooprecords mee vestigen, maar de terugkeer van de Prelude is toch een statement dat kan tellen. In SUV-tijden met zelfs alsminder klassieke berlines en breaks durft de Japanse constructeur toch nog eens een coupé lanceren, een wagentype waar dus haast geen enkele concurrent zich nog aan waagt. Dat vraagt dan ook om een eerbetoon aan wat er bij Honda allemaal aan voorafging.

Zeggen ook de namen Integra, CRX, S2000, NSX en van nog wat langer geleden S800 je nog iets? Dan ben je beslist een kenner van leuke Honda's en misschien wel van sportieve(re) auto's in het algemeen. Net zoals zowat alle andere Japanse constructeurs had

Honda in zijn catalogi lange tijd altijd wel één en vaak meerdere van dat soort vierwielers staan. Tot monovolumes en daarna vooral SUV's en cross-overs en dus ook de economische noodzaak om (alleen nog) auto's te bouwen waar een groot commercieel potentieel voor bestond quasi alle coupés en cabrio's deed verdwijnen. Ook die van Honda, dachten we tot voor kort. Tot enkele jaren geleden plots zowaar de terugkeer van de Prelude werd aangekondigd.

Hybride technologie

Na een lange aanloop werd die eind vorig jaar ook in België gelanceerd, met onder dus eindelijk nog een echt coupékoetswerk de even leuke als efficiënte hybride technologie van de Civic. Over die auto deden we hier in een testverslag recent al eens eerder behoorlijk lyrisch over, vandaag hebben we vooral aandacht voor alles wat voorafging en dus ook voor de 'redenen' waarom Honda's nieuwe coupé terug Prelude heet.



Nummer 1

De eerste generatie werd op 24 november 1978 op de Japanse markt gelanceerd. De compacte coupé werd daar samen met nog enkele andere opgewaardeerde of toch wat rijker uitgeruste modellen via een nieuw en Verno gedoopt Honda-dealernetwerk verdeeld. Nissan en Toyota hadden eerder al iets gelijkaardigs gedaan. In Europa beleefde de Prelude zijn grote première op de Amsterdamse AutoRAI van begin 1979. Een leuk weetje om onze geschiedenisles mee te beginnen, de naam Prelude zou oorspronkelijk een handelsmerk van Toyota zijn geweest. Die constructeur maakte er zelf echter geen gebruik van en 'leende' hem dus blijkbaar graag uit aan zijn concurrent. In het Honda-gamma sloot hij in de loop der jaren mooi aan bij een reeks andere muzikale namen als Accord, Ballade, Concerto, Jazz en Quintet.

Lange motorkap en korte kofferbak

De motor, de onafhankelijke ophanging en de remmen van de eerste Prelude waren afkomstig van de Accord, maar het chassis was wel volledig nieuw en dus ook exclusief voor de met zijn nog geen 4,1 meter toch wel compacte coupé ontwikkeld. Hij leek wat geïnspireerd door de Toyota Celica, met een relatief lange motorkap en een korte kofferbak. De auto kreeg standaard een in die dagen nog niet zo vanzelfsprekende stuurbekrachtiging mee, het was ook de

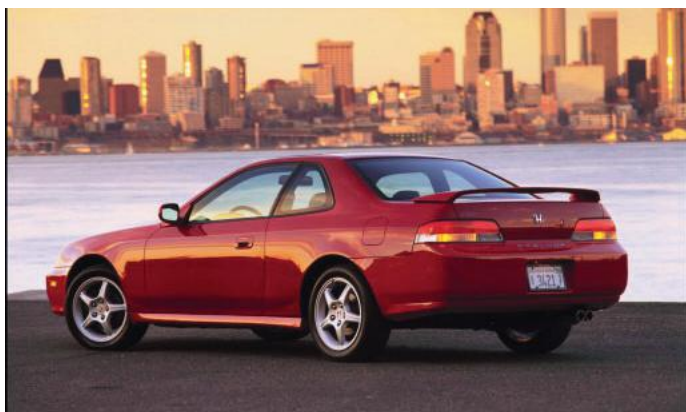
eerste Honda met een elektrisch schuifdak. Er was een achterbankje, maar dat bood alleen plaats aan twee kleine kinderen.

Lovende commentaren

De bij ons alleen met een 1,6 liter grote en 80 pk sterke viercilinder aangeboden auto kreeg van de gespecialiseerde pers best wel lovende reviews, maar werd in Europa geen groot commercieel succes. Hij was hier behoorlijk duur en misschien ook wel een beetje té apart, met voor de eerste modeljaren onder meer een nogal bijzonder centraal instrumentenpaneel met de snelheidsmeter en toerenteller in één unit. Dat werd in 1981 trouwens vervangen door een weer wat traditioneler dashboard. Honda bouwde zowat 313.000 exemplaren van die eerste Prelude, zowat 80 procent ervan werd toch buiten het eigen Japan verkocht.

Met klapkoplampen

De tweede generatie van de Prelude werd in november 1982 in Japan en in de lente van 1983 in de rest van de wereld gelanceerd. Met een lengte van 4,37 meter was de coupé aanzienlijk groter geworden, hij had dan ook een nieuw platform en kwam met aanzienlijk krachtigere motoren. Het was ook de eerste Prelude met de in die tijd best wel populaire klapkoplampen, dat bezorgde hem een aerodynamischer front en dus minder luchtweerstand. Tot ze werden geopend, dan gebeurde natuurlijk net het omgekeerde.



Groter, ruimer, luxueuzer...

De uitrusting was best wel rijk en de auto leek dan ook meer een soort mini-GT dan een echte sportwagen, een concept waar natuurlijk niets mis mee was. Coupés waren toen al een beetje op hun retour, zo eindigde in 1986 ook de carrière van de toenmalige Ford Capri zonder opvolger. Honda ging echter wel dapper door en lanceerde in 1987 de derde Prelude-generatie, weer nog wat groter, ruimer, luxueuzer en natuurlijk ook krachtiger dan de tweede.

Vierwielsturing als wereldpremière

De auto kon alweer pronken met een lage luchtweerstandcoëfficiënt en als (optioneel) technisch snufje ook een heuse vierwielsturing, wereldwijd de eerste in een voor massaproductie bestemde auto. Ze maakte gebruik van twee door een speciale stuurstang met elkaar verbonden stuurhuizen. Ondanks de complexiteit bood het toch wel extra voordelen. Op de snelweg vereisten rijstrookwisselingen slechts minimale stuurbewegingen, het systeem zorgde ook voor responsievere en snellere manoeuvres onder 'ongunstige' omstandigheden. Bij parallel parkeren draaiden de voor- en achterwielen in tegengestelde richting zodra het stuurwiel 140 graden was gedraaid.

Variabele kleptiming en -lift

De auto onderging een facelift in 1989 en vooral voor de Japanse thuismarkt en Noord-Amerika werden er regelmatig nieuwe varianten gelanceerd. In 1991 (1992 in Europa) volgde al de vierde generatie. De vierwielsturing bleef behouden, maar was nu van het elektronische type. De viercilindermotoren zagen hun inhoud vergroot tot 2,2 en zelfs 2,3 liter, qua vermogen ging het voor het krachtigste model al tot 190 pk. Voor de VTEC-versie met een door

Honda ontwikkelde variabele kleptiming en -lift werd ook een nog wat efficiënter remsysteem voorzien.

Elegantere rondingen

De klappoklampen werden voor die vierde Prelude niet behouden, achteraan werd de nogal 'hoekige' vorm van de koffer vervangen door misschien wel wat elegantere rondingen. Het glazen panoramadak ruimde plaats voor een stalen exemplaar dat bij het openen naar buiten en dus ook naar achteren schoof. De vijfde Prelude-generatie volgde al in 1996, met toch terug wat meer hoekige vormen. De auto was ook weer iets groter en onvermijdelijk zwaarder. In Japan en Noord-Amerika kwamen er weer tal van varianten, in Europa was het aanbod wat beperkter. Er was wel keuze uit verschillende vermogens, met voor de 2.2 VTI met desgewenst nog altijd vierwielsturing toch al 200 pk.

Lange pauze

De markt voor coupés was toen echter al een heel pak kleiner geworden en zelfs met minder concurrenten vielen de verkoopcijfers tegen. Met het stopzetten van de productie in oktober 2001 en het dus niet meer voorzien in een opvolger leek het Prelude-verhaal dan ook definitief afgelopen. Tot Honda op de Japan Mobility Show van 2023 plots uitpakte met een coupé met dus toch terug dezelfde naam. Als conceptcar, maar met al snel de belofte dat er een productiemodel zou volgen. Misschien een verrassing voor Europa, maar iets minder voor markten waar er tot voor kort toch nog coupévarianten van de Civic en de bij ons al zowat vergeten Accord bestonden. Die zijn er ondertussen niet meer, de nieuwe Prelude vervangt hen dus zo'n beetje. Bij ons kan de auto hopelijk toch ook weer wat liefhebbers met heimwee naar de glorierijke coupédagen van weleer gelukkig maken, ook al zijn die natuurlijk niet zo talrijk meer. - AD



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.

De Volkswagen
ID. POLO GTI
is er





De gewone Volkswagen ID. Polo komt dit voorjaar al op de markt, vanaf oktober zal je ook de elektrische GTI-variant kunnen bestellen. Met 226 pk is die goed voor een spurt van 0 naar 100 km/u in 6,8 seconden, qua rijbereik wordt ons al 424 kilometer beloofd. Het extra sportieve autootje krijgt ook adaptieve DCC-dempers en een elektronisch sperddifferentieel mee. Met een aparte grille en dito bumpers, een dakspoiler, 19-duimsvelgen en nog wat andere 'versieringen' moet het verschil met de bravere elektrische Polo ook visueel meteen duidelijk worden.



KGM Musso diesel

Stoer werkpaard met een zacht randje

Officieel is het een uitgebreide facelift, maar de KGM Musso ziet er volledig nieuw uit. De Koreaanse pick-up combineert nog steeds een stoer voorkomen en krachtige prestaties met een comfortabel interieur. Maar kan hij tippen aan de Europese en Japanse referenties in het segment?

Nu denk je misschien: maar er was toch al een nieuwe KGM Musso met een elektrische aandrijflijn? En dat klopt, de Musso EV werd vorig jaar gelanceerd als een van de weinige elektrische pick-ups op de markt. Maar in feite zijn deze Musso op diesel en de Musso EV twee totaal verschillende modellen. De 'klassieke' Musso is gebaseerd op de Rexton en staat op een ladderchassis, terwijl de

Musso EV een zelfdragend koetswerk heeft en technisch gerelateerd is aan de Torres (EVX).

KGM-look

De naam is dus ietwat verwarrend, maar visueel vallen de verschillen in ieder geval meteen op. De nieuwe Musso staat nog op hetzelfde platform als zijn voorganger, maar krijgt nu de 'KGM-look'. Die doet het oude SsangYong vergeten met een veel stoerder voorkomen. We kunnen ons niet van het idee ontdoen dat er een beetje afgekeken is van de Ford Ranger en F-150, vooral wat de lichtsignatuur betreft. Maar de algemene indruk is positief: de nieuwe Musso ziet er echt robuust uit, met een modern randje. De topversie Titanium krijgt zelfs een verlichte grille.



Groot of groter

De nieuwe KGM Musso komt trouwens, net als vanouds, weer in twee maten: Musso en Grand Musso. De eerste is 5,15 m lang, de tweede zelfs 5,46 m. De cabines van beide modellen zijn echter volledig identiek: alle extra lengte gaat naar de laadbak achteraan. In de Musso krijg je een laadbak van 1.300 mm lang, 1.570 mm breed en 570 mm hoog, wat een praktisch laadvolume van 1.011 liter oplevert. De Grand Musso biedt een laadlengte van 1.610 mm en daarmee een volume van 1.262 liter. Daarmee zit de pick-up van KGM bij de referenties in zijn segment, vooral dankzij de extra laadhoogte.

De Grand Musso mag meer meezeulen

Maar er zijn ook technische verschillen tussen de 'kleine' en de 'grote' Musso, met name ter hoogte van de ophanging. De korte versie krijgt een 5-armige multilink achteraan voor meer rijcomfort, maar die beperkt wel het laadvermogen van de laadbak tot 400 kilo. Wil je meer meezeulen, dan moet je voor de Grand Musso gaan, die dankzij zijn bladveren tot 700 kilo in de laadbak mag vervoeren. Het totale laadvermogen (dus van de passagiers en de bagage samengeteld) bedraagt wel tot meer dan een ton, wat binnen de normen ligt van het segment. En om de praktische

cijfertjes af te maken: afhankelijk van de transmissie kan de KGM Musso tot 3,5 ton trekken, waar deze pick-ups natuurlijk vaak voor worden gebruikt.

Nieuw infotainment en betere ergonomie

In het interieur zijn de wijzigingen vooral van technologische aard. De nieuwe KGM Musso geniet van het nieuwste Athena 3.0-infotainmentsysteem van het merk. Dat is niet per se het snelste of meest intuïtieve systeem op de markt, maar het is wel compleet qua connectiviteit dankzij draadloze Apple CarPlay en Android Auto. Ook de ingebouwde TomTom-navigatie werkt vrij goed, en met één swipe krijg je een snelmenu om alle storende rijhulpmiddelen uit te schakelen. Dat er over de ergonomie is nagedacht, zie je ook aan de bediening van de airco. Het paneel zit nog op dezelfde plek tussen het centrale aanraakscherm en de middenconsole, maar je krijgt weer handige draaiknoppen in plaats van aanraakgevoelige toetsen voor de temperatuur. Dat past natuurlijk beter bij de robuuste insteek van een pick-up.

Opvallend comfortabel (voor een pick-up)

Aan boord van de Musso is het trouwens aangenaam vertoeven. Je zit op comfortabele zetels (stof, kunstleer of echt leer met het



Titanium Plus Pack) die zelfs verwarmd én geventileerd zijn vooraan. Ook de achterzetels (enkel op de Titanium) en het stuurwiel zijn verwarmd, er is keyless entry en go, adaptive cruise control en een inductielader voor je smartphone (opnieuw op de Titanium). Het enige minpunt is dat de achterbank minder ruim is dan bij sommige concurrenten. Je kan er wel als volwassene plaatsnemen, maar achter een lange bestuurder is het behelpen qua beenruimte.

Altijd met 2.2 diesel

Onder de motorkap houdt de KGM Musso het lekker ouderwets. Je mag alles kiezen, zolang het een 2,2 liter-viercilinder turbodiesel is met inschakelbare vierwielaandrijving. KGM biedt wel nog de keuze tussen een manuele of een automatische versnellingsbak, met in beide gevallen een lage gearing voor lastig terrein. De Titanium-uitvoering moet je altijd met een automaat nemen, maar dan krijg je er wel een sperddifferentieel bij. De 2.2 e-XDI voldoet aan de Euro 6e-bis-norm en levert 202 pk, maar vooral een royaal koppel van 400 (handbak) of 441 Nm (automaat).

Handbak of automaat?

Ondanks zijn zeer klassieke aandrijving komt de KGM Musso totaal niet agrarisch over tijdens het rijden. Het motorgeluid van de diesel is goed gedempt, waardoor je hem zeker bij lage snelheden of op kruissnelheid amper hoort werken. Qua transmissie wou KGM klanten nog steeds de optie geven voor een handbak, voor zij die liefst de totale controle hebben met aanhangwagens of in het terrein. Maar wij zouden altijd voor de zestrapsautomaat gaan. Die schakelt soepel en surft perfect mee op de golf van koppel die de dieselmotor aanbiedt, waardoor hernemingen geen probleem zijn.

Het verbruik is wel even slikken, zeker met de dieselprijzen van vandaag: 9,1 tot 9,9 liter/100 km volgens de WLTP-cyclus, in de praktijk zit je al gauw aan 11 l/100 km. Dat doen sommige concurrenten, zelfs met een krachtigere motor, toch iets beter.

Een beetje stuiterig

Voor deze eerste kennismaking konden we enkel testrijden met de korte KGM Musso, met dus een multilink op de achteras. Die belooft een beter rijcomfort dan de Grand Musso met bladvering, maar ook deze versie rijdt zoals je eigenlijk mag verwachten van een pick-up. Zeker in onbeladen toestand durft de achteras wat stuiterig over te komen, vooral op een slecht wegdek. Het is niet onaangenaam, zeker dankzij de goede geluiddemping en comfortabele zetels aan boord, maar echt 'als een personenwagen' rijdt de Musso niet. Daarvoor moet je uitwijken naar de Musso EV, met zijn zelfdragend koetswerk en soepelere ophanging.

Hoeveel kost de KGM Musso diesel in België?

Goed, we hebben kunnen vaststellen dat de nieuwe KGM Musso in ieder geval een aangename metgezel is, die qua prestaties ook min of meer meekan met de concurrentie. Maar hoe zit het met de prijzen? De Musso is verkrijgbaar vanaf 41.990 euro inclusief btw. De topversie Titanium kost 48.990 euro, voor de Grand Musso betaal je nog eens 1.250 euro extra. Dan zijn de enige opties nog een metaalkleur (750 euro) en het Titanium Plus Pack (3.000 euro, met echt leer, de verlichte grille, LED-achterlichten en een schuifdak).

Kijken we naar de concurrentie, dan is dat echt een heel scherpe prijs. De populaire Ford Ranger is pas verkrijgbaar vanaf 60.863



euro incl. btw. De Toyota Hilux kost minstens 51.089,83 euro incl. btw, en de Isuzu D-Max is er vanaf 47.826 euro incl. btw. En die doen het allemaal heus niet beter qua standaarduitrusting.

Hoe zit het met de BIV en verkeersbelasting van de KGM Musso? Dan blijft er natuurlijk nog de kwestie van de fiscaliteit over. Zoals je misschien al wist, genieten particulieren niet meer van het fiscale voordeel op de BIV en wegenbelasting van pick-ups, ondanks hun status als lichte vrachtwagen. En vooral in Vlaanderen is dat een serieuze aanslag op de rekening: particulieren betalen 13.969,29 euro aan BIV, plus een jaarlijkse rijtaks van een dikke 900 euro. In Wallonië gaat het om 6.936,51 tot 8.512,43 euro aan BIV plus 662,64 euro jaarlijks. In Brussel valt het dan nog relatief mee: 3.053,64 euro BIV en 662,64 euro rijtaks. Kan je de aanschaf van een pick-up als professional wel verantwoorden aan de fiscus, dan betaal je 0 euro BIV en 127,51 tot 189,42 euro aan jaarlijkse verkeersbelasting.

Conclusie

De nieuwe KGM Musso is een geslaagde mix geworden van modern en klassiek. Zijn nieuwe look maakt indruk en zorgt ervoor dat de pick-up weer helemaal mee is met de rest van het gamma. En ook aan boord zijn er welkomte verbeteringen qua comfort en technologie. Bovendien is zijn dikke dieselmotor heerlijk soepel en voldoende krachtig, met ook de nodige terreincapaciteiten. Er zijn pick-ups die een nog bredere spreidstand bieden tussen comfort en prestaties, maar die kunnen bijlange niet tippen aan de prijs die KGM 'maar' vraagt voor zijn nieuwe Musso. Een dikke duim omhoog, dus. - YM

+ PLUS

- Stoere en knappe verschijning
- Stoelen bieden eersteklas comfort
- Je kan er (beperkt) elektrisch mee rijden
- Er is altijd power op overschot
- Zeult 3,5 ton mee aan de trekhaak

- MIN

- Elektrisch rijbereik blijft beperkt
- Groot en onhandig in de stad
- Geen flippers aan het stuur

DE ESSENTIE

De KGM Musso kreeg officieel 'maar' een facelift, maar oogt alsof hij helemaal opnieuw werd uitgevonden. De Koreaanse pick-up krijgt een stoerder design, een moderner interieur en slimme updates op vlak van comfort en technologie. Onderhuids blijft hij trouw aan het klassieke recept: ladderchassis, dieselmotor en vierwielaandrijving. Hij komt bovendien opnieuw in twee formaten, met verschillen in laadvermogen en ophanging. De grote troef? Zijn prijs. Want net daar lijkt deze vernieuwde Musso een opvallend sterk antwoord klaar te hebben voor de gevestigde namen.



Lancia Gamma wil premium alternatief zijn, komt met verschillende aandrijvingen

De catalogus van het 'nieuwe' Lancia telt met de hybride en elektrische Ypsilon nog altijd maar één model, wat het commerciële potentieel van het merk natuurlijk niet echt groot maakt. Daar komt binnenkort gelukkig verandering in, als het aanbod wordt verdubbeld met de Gamma.

De Gamma, met een voornaam die vorige eeuw ook een achttal jaar werd gebruikt voor een naar goede Lancia-traditie bijzonder origineel gevormde berline met de allures van een fastback en ook een heel elegante coupé, keert nu terug voor een middelgrote en naar keuze elektrische of hybride cross-over. Die staat natuurlijk op hetzelfde STLA Medium-platform als nogal wat andere Stellantis-auto's met vergelijkbare afmetingen en komt ook met bekende mechaniek, maar Lancia legt de lat bij de lancering wel vrij hoog.

Drie elektrische varianten

Zo krijgt de vierwielangedreven topversie 375 pk mee, voor die elektrische Gamma wordt een rijbereik tot 675 kilometer beloofd. Er zal daarnaast en wat later ook nog een EV met een wat bescheidener vermogen van 245 pk beschikbaar worden, met slechts één elektromotor en tweewiel aandrijving weegt die minder en moet een actieradius tot 740 kilometer mogelijk zijn. Het basismodel komt met 230 pk en een compactere batterij, daarvoor wordt dan ook maar een bereik van 540 kilometer beloofd. Voor de hybride variant wordt dat met een bij vertrek volle tank en een volledig opgeladen batterij meer dan 1.000 kilometer.

Made in Italy

Onder het 4,67 meter lange en op het eerste gezicht toch niet echt verrassende koetswerk van de nieuwe Gamma schuilt een zowel sober als elegant interieur, dankzij de grote wielbasis zou het comfortabel plaats aan tot vijf volwassenen moeten bieden. De auto is grotendeels in Italië ontworpen en daar zal hij ook worden gebouwd, meer bepaald in de fabriek in Melfi in het zuiden van het land. Hij komt in het vierde kwartaal van dit jaar op de markt, het is dan ook nog even wachten op wat meer technische gegevens en dus ook de prijzen. - AD





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 **Skoda Peaq** (En nog veel meer autonieuws)