



Nieuwe CX-6e getest
Voelt als een échte Mazda



We reden met de Skoda Epiq EV
en de Volkswagen ID. Polo



Dacia Spring
Elektrisch, polyvalent en betaalbaar

INHOUD

CONCEPT

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

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



Kia K4

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



Opel Corsa GSE



Audi A6



Audi Nuvolari



VW ID. Cross



BYD Ti



Ford Bronco



BMW X3



XPeng L03



Alpine A390 GTS



Mercedes C-Klasse



Omoda / Jaecoo



Omoda 9



Mercedes GLA



Hyundai Tucson



Dacia Striker



Mercedes C-Klasse



Honda Civic



Mini Oxford



Mini Countryman



Zeekr 7X



Suzuki e-Sky



Mercedes G-Klasse



Mazda MX-5



Mercedes E55 AMG



Geschiedenis Seat

COLOFON

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

Kernredactie: Alain Devos, Benjamin Van Maldergem, William Meerschaut.

Verantwoordelijke uitgever: AMC-Media - William Meerschaut

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

INHOUD



Suzuki Across

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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Jaecoo 7



Mini Cabrio JCW



Skoda Peaq



Skoda Epiq



Dacia Spring



Polestar 2



Volvo 40-Reeks



Mazda CX-6e



Audi A2



Leapmotor B03X



Volvo XC60



Volkswagen ID. Polo



Kia GT-mmodellen



Polestar 4 SUV



Audi RS 5

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

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

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

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

Test

Volkswagen ID. Polo 55

Braaf zijn is soms wel een gave



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





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

Heel bekende looks

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

luidt het echter op de hoofdzetel in Wolfsburg.

Made in Spain

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

Nieuwe en toch bekende naam

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



Verrassend ruim

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

Wel echt retrokantje (vanbinnen)

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







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

Met echte knoppen

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

Drie vermogens om uit te kiezen

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

Correct verbruik

Qua rijbereik gaat het van een allesbehalve spectaculaire 323 kilometer voor het basismodel tot een goede 450 kilometer met

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

Rijdynamiek en comfort

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Stevig bochtenwerk

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

DE ESSENTIE

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

die zich zelfs bij stevig bochtenwerk als een heuse (elektrische) hot hatch, dat zal voor de Volkswagen-variant dus zeker niet anders zijn.

Wat moet het kosten?

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

Conclusie

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

Mercedes-Benz

VERRASSEND VERTROUWD.

De nieuwe elektrische C-Klasse.

Welcome home.



HYPERSCREEN
optioneel

Tot
761 KM
rijbereik
(WLTP)

330 kW SNELLADEN
325 km in 10 min.



140 YEARS OF
INNOVATION

14,1 - 18,5 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

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

Volkswagen Mission Efficiency is soort van extreem zuinige ID. Polo

Een variant van de net gelanceerde Volkswagen ID. Polo met een rijbereik van maar liefst 654 kilometer? Hij bestaat al, maar je kan hem jammer genoeg niet kopen. De Mission Efficiency is en blijft een conceptcar met een ver doorgedreven aerodynamica, Volkswagen wil er vooral mee demonstreren tot wat zijn nieuwe elektrische aandrijflijn allemaal in staat is.



De Mission Efficiency is door zijn lage dak en smalle achterkant eerder een 2+2. Achterpassagiers mogen maximaal 1,6 meter groot zijn en ook voorin is de hoofdruimte beperkter. De koffer slikt wel 481 liter. Verzonken deurgrepen, afgedekte achterwielen, actieve koelluchtopeningen, een diffuser, gesloten bodem en banden met lage rolweerstand moeten de luchtweerstand verder beperken.

Auto- en Volkswagen-kenners leggen misschien meteen de link met de XLI uit 2012, de extreem zuinige plug-inhybride dieseltweezitter waarvan enkele honderden peperdure exemplaren werden gebouwd. Zo'n serieproductie lijkt voor de volledig elektrische Mission Efficiency niet aan de orde. Het blijft voorlopig een rijdend studiemodel.

De Mission Efficiency is grotendeels gebaseerd op de Volkswagen ID. Polo en gebruikt een elektromotor van 135 pk. Hij is wel 72,3 centimeter langer en 13,8 centimeter lager, terwijl de achteras 17 centimeter smaller is. Zo benaderen de vormen die van een druppel. Het resultaat is een bijzonder lage luchtweerstandscoefficiënt van 0,158. Met zijn batterij van 54,9 kWh zou hij tot 654 kilometer ver raken.

Volkswagen reed met het prototype van Wolfsburg naar Wenen, via Polen en Tsjechië. Over 1.278,36 kilometer bedroeg de gemiddelde snelheid 67,72 km/u en het stroomverbruik amper 6,89 kWh/100 km. Inclusief laadverliezen was dat 7,51 kWh/100 km. De batterij moest onderweg slechts één keer worden opgeladen en bij aankomst resteerde nog ongeveer 164 kilometer rijbereik.



Ook het gewicht kreeg veel aandacht. De structuur is van aluminium, terwijl onder meer deuren, motorkap en achterklep koolstofvezel gebruiken. Het interieur is sober, met kleine schermen en zelfs zonder luidsprekers. Zonnecellen op dak en achterklep kunnen tot ongeveer 30 kilometer rijbereik per dag opleveren. Ook het remsysteem is bijzonder: hydraulisch vooraan en elektromechanisch achteraan, wat gewicht en wrijvingsverliezen helpt beperken.

Polestar 4

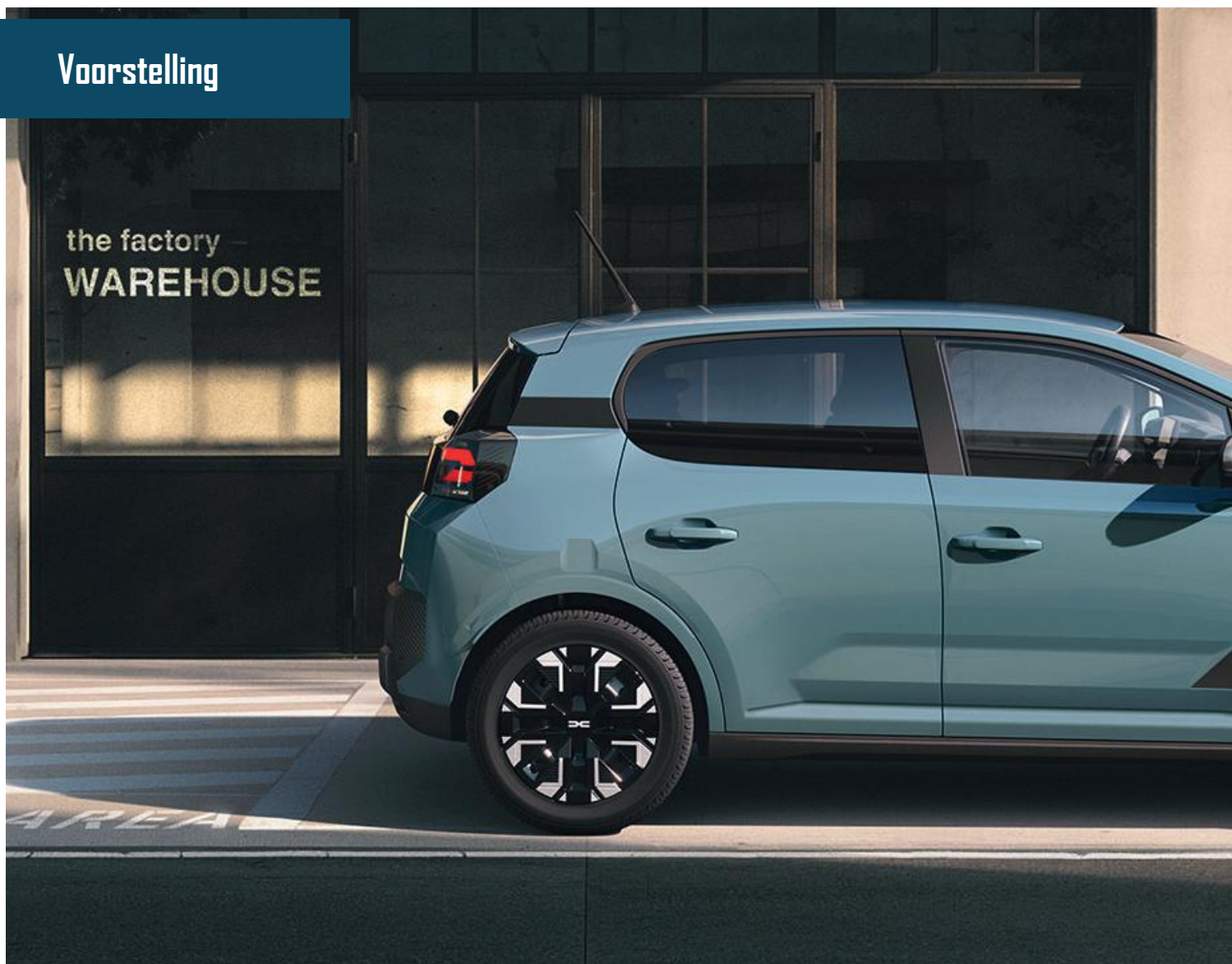


WLTP: 17,5-21,7 kWh/100 km en CO₂: 0 g/km.
Voorlopige cijfers. Onder voorbehoud van definitieve certificering.
Milieu-informatie: polestar.com

◆ GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



Ontdek
Polestar 4 SUV.



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

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

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

Altijd minder dan 20.000 euro

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

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



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

Sober design

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

Voldoende ruim

We zitten nog altijd in het kleinste A-segment, maar de nieuwe Spring is wel een volwaardige auto geworden. Met een lengte van

3,85 meter blijft hij compact, maar tegenover zijn voorganger is hij liefst 15 centimeter langer en 18 centimeter breder geworden. Door die groeispurt staat hij wel een stuk steviger op zijn wielen. Vooral de extra breedte moet binnenin voelbaar zijn en maakt van de Spring minder het smalle stadsautootje dat zijn voorganger soms was.

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

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



Een verrassend grote koffer

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

Daar stopt het niet. Onder de motorkap kan optioneel nog een frunk(je) van 18 liter worden gemonteerd. Niet gigantisch, maar ruim genoeg om bijvoorbeeld de laadkabel uit de eigenlijke bagageruimte

te houden. In dit geval is het wel jammer dat Dacia geen afdekplaatje voorziet voor alle zichtbare componenten onder de motorkap.

Eindelijk wat meer elektrische punch

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

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



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

Snelladen wordt een optie

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

Niet langer uit China

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



DE ESSENTIE

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



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

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

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

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



De nieuwe Spring deelt zijn platform met de Renault Twingo. Legt dat als designer niet meteen heel wat beperkingen op?

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

Maar hoe voorkom je dan dat Spring en Twingo uiteindelijk twee versies van dezelfde auto worden?

Dat was vanaf het begin een belangrijk onderdeel van de opdracht.

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

Zijn Spring en Twingo tegelijkertijd ontwikkeld?

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

Dacia staat bekend om vereenvoudiging. Hoe werkt dat concreet wanneer je een auto als de Spring ontwerpt?

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

Dus zelfs het design van een koplamp wordt bepaald door die rekensom?

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



De Twingo is speels en kleurrijk. De Spring krijgt bij zijn lancering maar vier kleuren. Is dat niet wat weinig?

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

De Spring heeft ook geen verschuifbare achterbank zoals de Twingo. Was dat een bewuste keuze?

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

Het design van de Spring zal niet direct een polemiek creëren. Is het voor een designer niet leuker om iets controversieels te tekenen?

Dan kom je bij het verschil tussen design en styling. Bij Dacia proberen we design een functie te geven. Kijk naar de grote beschermingsdelen voor- en achteraan. Die zijn er niet alleen om de auto een bepaalde uitstraling te geven. In een stedelijke omgeving

beschermen ze de auto ook. In Parijs kun je een auto perfect parkeren en toch weet je dat er na enkele weken waarschijnlijk iemand tegenaan heeft geschuurd. Wij willen ervoor zorgen dat de auto er ook bij intensief gebruik goed blijft uitzien. Daarom proberen we overbodige decoratie zo veel mogelijk weg te laten. Minder elementen betekent eenvoudiger, robuuster, minder kwetsbaar en goedkoper.

Dacia heeft de voorbije jaren een heel herkenbare designidentiteit opgebouwd. Hoe voorkom je dat je daarin te ver gaat of jezelf begint te herhalen?

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

We zien in de Spring wel elementen die doen denken aan het Hipster Concept. Is dat een voorbode van een nieuwe Dacia-designtaal die we ook op toekomstige modellen zullen zien?

Onze auto's zullen natuurlijk elementen met elkaar delen. Bepaalde

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Is de Dacia-klant daardoor ook veranderd?

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

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

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



Nieuwe Audi A2 e-tron is meest efficiënte Audi ooit

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

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

Van aluminium naar intelligente materiaalkeuze

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



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

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

Meteen als A2 herkenbaar

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

zacht af, waarna een duidelijk gedefinieerde spoiler de luchtstroom netjes moet afbreken.

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

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

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

Vleugeltjes op de deuren

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

Achterwielaandrijving en keuze uit drie batterijen

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



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

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

Niet de snelste lader, wel efficiënt

Op laadvlak probeert Audi niet mee te doen aan de huidige wedstrijd om wie met het grootste getal kan uitpakken, en dat is in deze categorie wellicht ook niet nodig. De twee kleine batterijen halen respectievelijk 100 en 105 kW DC aan de snellader, terwijl de grote 84 kWh-batterij maximaal 183 kW aankan. Dat zijn waarden die bescheiden blijven maar wel marktconform. En vooral de

curve is belangrijk in dit verhaal: van 10 naar 80 procent vraagt volgens Audi 24 minuten met de kleinste batterij, 26 minuten met de middelste en 29 minuten met de 84 kWh-accu. Meer dan correct dus voor dit segment. Het is alles in beschouwing genomen wel duidelijk waar Audi met deze A2 naartoe wil. In plaats van een gigantische batterij en extreem laadvermogen te gebruiken om een hoog praktisch reisdomein te realiseren, probeert het merk vooral minder elektriciteit te verbruiken.

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

Veel ruimte

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



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

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

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

materialen en met het uitgebreide sfeerverlichtingspakket kun je uit dertig kleuren kiezen. Maar wat ons betreft had Audi gerust nog een stap verder mogen gaan.

Goedkoop is anders, maar...

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

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



Suzuki Across

De stille kracht van een Japanse PHEV

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

Dat de Suzuki Across technisch nauw verwant is aan de Toyota RAV4, is uiteraard geen geheim en dat was ook al het geval met het uitgaande model. Het is het resultaat van de samenwerking tussen beide Japanse constructeurs, waarbij Suzuki niet krampachtig probeert om van de Across een compleet andere auto te maken. Dankzij zijn standaard vierwielaandrijving past hij bovendien prima binnen Suzuki's lange traditie van 4x4-modellen. Deze nieuwe generatie voegt daar vooral een erg complete uitrusting aan toe.

Evolutie zonder revolutie

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

Binnenin zijn de veranderingen groter. Het dashboard ligt 40 mm lager, waardoor het zicht naar voor verbetert. Schermen, versnellingspook en de belangrijkste bedieningsorganen zijn gegroepeerd in functionele zones. Voor de bestuurder staat een digitaal instrumentenpaneel van 12,3 duim, aangevuld met een head-up

display. Centraal staat een scherm van 12,9 duim voor infotainment en een deel van de voertuigfuncties. Het panoramische schuif- en kanteldak brengt extra licht binnen. De sfeer blijft eerder sober en hier en daar treffen we harde kunststoffen aan, zonder dat die het algemene kwaliteitsgevoel echt onderuit halen.

4x4 zit in het DNA

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

Ruimte als troef

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



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

PHEV maakt grote sprong

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

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

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

309 pk, maar vooral soepel

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

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



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

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

Waarom kiezen voor deze Japanner?

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

+ PLUS

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

- MIN

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



DE ESSENTIE

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

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

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



fun included

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



AI GENERATED

10 Year warranty
+ LIFETIME ASSISTANCE

*enkel op e VITARā en Across

7 Year warranty
+ LIFETIME ASSISTANCE

SUZUKI connect www.suzuki.be

S-Cross : CO₂ : 121 - 141 g/km Verbruik : 4,6 - 7,3l/100km (WLTP) Across : CO₂ : 32 - 33 g/km Verbruik : 1,4 - 1,5 l/100 km (WLTP) e VITARā : CO₂ : 0g/Km Verbruik : 14,8 - 16,5 kWh/100km (WLTP)
Vitara : CO₂ : 119 - 139 g/km Verbruik : 4,4 - 7,2l/100km (WLTP) Swift : CO₂ : 98 - 106 g/km Verbruik : 4,4 - 4,9l/100km (WLTP)

 GEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

Volkswagen ID.3 GTI is de sterkste GTI ooit, breekt tegelijk met 50 jaar traditie

Drie letters, meer heeft Volkswagen eigenlijk niet nodig om bij autoliefhebbers een belletje te doen rinkelen. GTI bestaat dit jaar exact 50 jaar en in die halve eeuw groeide de badge uit van een experiment op basis van de eerste Golf tot een begrip dat zowat synoniem werd met de sportieve compacte gezinswagens. Maar met de onvermijdelijke elektrificatie is de vlag er nog wel, maar die dekt de lading nu op een andere manier. Want na de elektrische ID. Polo GTI krijgt ook de grotere ID.3 zijn GTI-behandeling.



ten krijgen een specifieke GTI-weergave. En om extra sfeer te creëren voorziet Volkswagen zelfs een kunstmatig motorgeluid.

Visueel is de rode streep tussen de koplampen een rechtstreekse verwijzing naar de rode omlijsting van het radiatorrooster van de Golf GTI uit 1976. Onderaan de voorbumper keert ook het bekende honingraatmotief terug.

Met 326 pk en 545 Nm laat hij zelfs de 325 pk sterke Golf GTI Edition 50 nipt achter zich. Met dank aan de elektrische aandrijflijn die zijn vermogen bovendien naar de achterwielen stuurt. Daarmee breekt Volkswagen met een traditie die al sinds 1976 standhoudt: de ID.3 GTI wordt de eerste achterwielaangedreven productie-GTI van het merk.

De eerder voorgestelde ID. Polo GTI is de eerste volledig elektrische Volkswagen die officieel de GTI-badge draagt. Die blijft met zijn voorwielaandrijving nog trouw aan het klassieke concept, de ID.3 GTI gooit het technisch over een andere boeg. Hij is gebaseerd op de vernieuwde ID.3 Neo en gebruikt het MEB+-platform. De elektromotor op de achteras levert 326 pk en 545 Nm. Daarmee sprint de elektrische GTI met Launch Control in 5,6 seconden van 0 naar 100 km/u. De topsnelheid wordt elektronisch begrensd op 200 km/u. De batterij heeft een netto capaciteit van 79 kWh. Volkswagen voorspelt een WLTP-rijbereik van maximaal 601 kilometer. Snelladen kan met maximaal 183 kW.

De ID.3 GTI krijgt een aangescherpt adaptief DCC-sportonderstel, progressieve besturing en een specifieke GTI-rijmodus. Die laatste wordt geactiveerd via een verlichte GTI-knop onderaan het sportstuur. De sfeerverlichting kleurt rood en ook de digitale instrumen-



De standaard 20-duimsvelgen kregen bovendien de toepasselijke naam Wörthersee, naar de Oostenrijkse locatie waar jarenlang de beroemdste GTI-meeting ter wereld plaatsvond.

Ook binnenin haalt Volkswagen zijn geschiedenis boven. De sportstoelen krijgen een nieuw Superclark-motief dat geïnspireerd is op de gervute bekleding van de oorspronkelijke GTI. Rode accenten lopen over het dashboard en het stuur krijgt bovenaan een rode 12-uurmarkering. Onder het scherm zitten opnieuw fysieke bedieningselementen voor een aantal belangrijke functies en op de middenconsole zit een draaiknop voor onder meer het volume. De markt lancering is gepland voor het eerste kwartaal van 2027. Een Belgische prijs is nog niet bekend.

OMODA | JAECOO

OMODA 9

BLACK LINE

HELEMAAL ZWART
EEN EN AL KLASSE



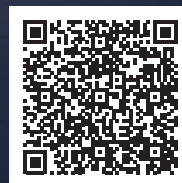
BOEK JE
TESTRIT

1.100 KM*

Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM

7 JAAR
OMODA | JAECOO
GARANTIE



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

1,7 l/100 km • 19,3 kWh/100 km • 38 g/km CO₂ (WLTP)

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Test

Jaecoo 7 SHS-P

Meer dan een Chinese budget-SUV





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

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

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

Eén enkele versie

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



“

*De Jaecoo 7 apprecieert veel meer een
soepele rijstijl.*



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

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

Snellaadmogelijkheid

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

Of je tijdens een lange snelwegrit daadwerkelijk een laadstop gaat inlassen voor een batterij van ongeveer 18 kWh, is natuurlijk een andere vraag. Met benzine in de tank hoeft dat immers niet. Maar de mogelijkheid is er dus wel. Merk echter op dat standaard enkel

een laadkabel voor een gewoon stopcontact wordt meegeleverd – of dat was toch in ieder geval zo voor de testauto die we meekregen.

Variabel verbruik

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

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

Liever een soepele rijstijl

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



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

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

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

Niet intrusief

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

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

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



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

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

Exclusive en all inclusive

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

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

DE ESSENTIE

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

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

Conclusie

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

OMODA | JAECOO

JAECOO 7

GRENZELOZE ELEGANTIE



BOEK JE
TESTRIT

1.200 KM*

Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM



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

2,4 l/100 km • 15,1 kWh/100 km • 54 g/km CO₂ (WLTP)

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

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

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

Snelle spurtjes

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

EV5 GT is nog wat krachtiger

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

GT-filosofie voor een breder publiek

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

Meer betrokkenheid achter het stuur

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

Ook aparte looks

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



Test

Mini John Cooper Works Cabrio

De alleseizoenscabrio met bakken karakter

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







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

Nog altijd onmiskenbaar Mini

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

De bumpers zijn meer uitgesproken, de wielen groter, de uitlaat prominenter, de zwarte en rode details talrijker en uiteraard zijn er de nodige JCW-logo's. Toch blijft het geheel verrassend stijlvol. Dat is belangrijk, want een Mini Cabrio wordt minstens even vaak gekocht om zijn uitstraling als om zijn prestaties. En precies daar blijft Mini bijzonder sterk. Personalisatie is nog altijd een belangrijk onderdeel van het concept. Andere carrosseriekleuren, contraste-

rende spiegelkappen, striping allerhande, verschillende velgen en interieurafwerkingen laten voldoende ruimte om van twee identieke JCW Cabrio's twee behoorlijk verschillende auto's te maken. Wie ver(der) wil gaan kan kiezen uit een rist van uiterlijke opties zoals bijvoorbeeld de typische Mini Yours-kap met Union Jack-motief. Subtiel is anders, maar niemand koopt een Mini omdat hij graag anoniem door het leven gaat.

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

Een stoffen dak dat je daadwerkelijk gebruikt

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

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



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

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

OLED-scherm in de hoofdrol

Het interieur is misschien nog opvallender veranderd dan het koetswerk. Mini heeft sinds enige tijd de klassieke instrumentencluster voor de bestuurder grotendeels naar de geschiedenisboeken verwezen en concentreert bijna alles rond het ronde centrale OLED-scherm met een diameter van 240 mm. Dat scherm is echt een knappe blikvanger. Niet alleen omdat het beeld scherp is, maar vooral omdat Mini er iets mee doet. Animaties, verschillende Experience Modes, kleuren en grafische thema's veranderen de sfeer in het interieur en het ronde formaat verwijst tegelijk naar de centrale snelheidsmeter van historische Mini's. In de JCW past het allemaal uitstekend. Schakel naar de sportievere instellingen en de graphics veranderen mee. Het interieur voelt daardoor speels zonder kinderachtig te worden. Ook de stoffen

bekleding van delen van het dashboard geeft de cabine meer karakter dan de gebruikelijke vierkante meters zwart kunststof. De afwerkingskwaliteit is uitstekend en de gebruikte materialen voelen op de belangrijkste plaatsen goed aan. Nog belangrijker zijn de sportstoelen. Die verdienen een compliment want ze houden je lichaam uitstekend vast wanneer je het tempo verhoogt en zijn tegelijkertijd voldoende goed gevormd om er langere afstanden in uit te houden.

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

Digitaal soms iets té enthousiast

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



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

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

Vier zitplaatsen, theoretisch althans

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

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

Gelukkig nog gewoon een tweeliter

Onder de motorkap zit een motor die in 2026 bijna ouderwets gul aanvoelt: een 2,0-liter viercilinder turbobenzinemotor. Geen 1,2-liter driecilinder dus met elektrische ondersteuning en ook geen batterij van een halve ton, maar een klassieke viercilinder die uitsluitend de voorwielen aandrijft. Hij levert 231 pk en vooral 380 Nm koppel, beschikbaar tussen 1.500 en 4.000 t/min. Het vermogen

wordt via een 7-traps Steptronic-transmissie met dubbele koppeling naar de vooras gestuurd. Een handgeschakelde versnellingsbak is helaas niet meer beschikbaar. Puristen zullen daar terecht even om treuren, want een kleine sportieve cabrio met drie pedalen had uitstekend bij het concept gepast. Persoonlijk hebben we het koppelingspedaal alvast niet gemist.

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

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

Niet voor comfortzoekers

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

+ PLUS

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

- MIN

- Niet echt comfortabel
- Kleine koffer
- Niet de goedkoopste



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

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

Hoeveel kost hij?

Goedkoop is al dit plezier uiteraard niet. Mini positioneert de John

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

Conclusie

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

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

DE ESSENTIE

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

BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

Polestar 4 SUV gaat voor extra gebruiksgemak

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

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

Merkbaar veelzijdiger zonder het strakke design overboord te gooien

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

Knappe prestaties

Onderhuids maakt de Polestar 4 SUV gebruik van dezelfde SEA-architectuur als de coupé. Er is keuze uit twee aandrijflijnen. De Rear Motor-versie levert 200 kW (272 pk) en 343 Nm, deze sprint in 7,3 seconden naar 100 km/u vanuit stilstand. Dankzij de 100 kWh-batterij haalt hij een maximaal WLTP-rijbereik van 630 kilometer. De Dual Motor voegt een tweede elektromotor (en dus vierwielaan-

drijving) toe en ziet het systeemvermogen oplopen tot 400 kW (544 pk) en 686 Nm. Daarmee zijn 0-100 km/u sprintjes mogelijk in 3,9 seconden, terwijl het geafficheerde rijbereik toch nog 600 kilometer bedraagt.

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

Polestar 4 SUV wordt een rijdende powerbank

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

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

Ruimer én goedkoper

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



Test

Skoda **Epiq** 55

Klein, betaalbaar en verrassend **volwassen**



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



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

Modern Solid staat hem goed

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

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

Geen budgetgevoel in het interieur

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



+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

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

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

Klein van buiten, ruim vanbinnen

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



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

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

Drie versies, twee batterijen

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

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

De topsnelheid is bij alle versies begrensd op 160 km/u.

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

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

Zuinig tijdens onze testrit

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



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

Snelladen zonder recordcijfers

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

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

Technologie uit een hogere klasse

Dat zie je ook aan de beschikbare rijhulpsystemen. Front Assist, Side Assist, Lane Assist en verkeersbordherkenning zijn voorzien

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

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

En de prijs?

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

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



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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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

Klaus Zellmer
CEO Škoda Auto



5 vragen aan Klaus Zellmer, CEO van Skoda

We konden voor het eerst het stuur in handen nemen van de nieuwe Skoda's Epiq en Peaq en in de marge van dit voor Skoda belangrijke persmoment hadden we een gemoedelijke babbel met de wereldwijde Skoda-CEO Klaus Zellmer. Zellmer was in een vorig leven onder meer de baas van Porsche in de Verenigde Staten, maar hij zag in Skoda de perfecte uitdaging die hem op het lijf geschreven is.

Dat Klaus Zellmer de juiste man op de juiste plaats is, is intussen wel gebleken. Terwijl de Volkswagen-groep door woelig water gaat slaagde hij erin Skoda verder te laten groeien en tegelijk stevig winstgevend te houden. De modellen worden duidelijk gesmaakt door het koperspubliek en met de uitbreiding van het elektrische gamma wil Skoda die lijn resoluut doortrekken.

Mr. Zellmer, Skoda doet het uitstekend binnen de Volkswagen-groep. Wat is de sleutel tot dat succes?

"Het is volgens mij een combinatie van verschillende zaken. We hebben ons gamma sterk uitgebreid en elektrificatie speelt daarin uiteraard een steeds grotere rol. Kijk naar wat we met de Enyaq en Elroq hebben gedaan en wat daar nu met de Epiq en Peaq bijkomt. Tegelijk vergeten we onze andere aandrijvingen niet. We willen klanten de keuze blijven geven.

Design is eveneens belangrijk. Met Modern Solid hebben we een heel duidelijke richting gekozen. Een Skoda moet onmiddellijk herkenbaar zijn als een Skoda, maar we moeten ook vooruitgaan en aantrekkelijk zijn voor nieuwe klanten.

En we hebben natuurlijk het grote voordeel dat we deel uitmaken van de Volkswagen-groep. We kunnen technologie, platformen, aandrijflijnen en steeds meer software delen. Waarom zouden verschillende merken telkens opnieuw hetzelfde ontwikkelen? Door technologie binnen de groep te delen, kunnen we veel efficiënter werken. De kunst bestaat erin die gemeenschappelijke technologie vervolgens te gebruiken om een auto te maken die onmiskenbaar een Skoda is. Die combinatie van schaalgrootte, efficiëntie en een sterke eigen identiteit is een van onze grootste troeven."

Met elk nieuw model zien we ook wel de prijspositionering evolueren naar boven toe. Binnen het Skoda-DNA was goedkoop zijn nochtans altijd een doelstelling. Is dat veranderd?

"Skoda wil geen goedkoop merk zijn. Dat is ook nooit de essentie geweest. Wat wij willen bieden, is value for money. Dat is iets heel anders. Een Skoda hoeft dus niet noodzakelijk de goedkoopste auto in zijn segment te zijn, maar de klant moet wel het gevoel krijgen dat hij bijzonder veel auto krijgt voor het geld dat hij uitgeeft.

Ik nodig je uit om onze modellen werkelijk met de concurrentie te vergelijken. Neem een vergelijkbare auto, voorzie hem van een vergelijkbare motor, dezelfde veiligheids- en comfortuitrusting en dezelfde technologie en kijk dan naar de prijs. Vergeet daarbij ook zaken zoals binnenruimte en praktische bruikbaarheid niet. Dan denk ik dat je zult vaststellen dat Skoda nog altijd moeilijk te kloppen is.

Alle auto's zijn bovendien duurder geworden. Elektrificatie, software, veiligheidssystemen en regelgeving kosten allemaal geld. We kunnen niet doen alsof die evolutie niet bestaat. Onze opdracht is ervoor te zorgen dat de klant ondanks die hogere kosten nog altijd het gevoel heeft dat hij bij Skoda veel waar voor zijn geld krijgt. Dat principe verandert niet."

Hoe belangrijk is het succes van de nieuwe Epiq en Peaq?

"Dat succes is heel belangrijk. We moeten vanuit Europa verder decarboniseren en elektrische mobiliteit speelt daarin uiteraard een essentiële rol. Daarom investeren we zoveel in elektrische auto's. Met Epiq en Peaq breiden we ons elektrische aanbod sterk uit en spreken we bovendien heel verschillende klanten aan.

Maar ik vind het wel problematisch dat Europa probeert voor te schrijven hoe snel die transitie precies moet verlopen. Kijk naar de rest van de wereld: Europa is zowat de enige grote regio die zo nadrukkelijk één technologisch pad en een einddatum oplegt. En zelfs binnen Europa bestaan enorme verschillen.

Kijk naar Scandinavië, Nederland of België. Daar ligt het aandeel elektrische auto's al hoog. Maar ga naar andere Europese landen en je krijgt een compleet ander beeld. Neem ons thuisland Tsjechië. Daar blijft de Octavia ontzettend belangrijk en willen heel veel klanten vandaag nog gewoon een auto met een verbrandingsmotor. Voor die markten komt 2035 bijzonder te snel dichterbij.

Daarom geloof ik sterk in keuzevrijheid. Wij willen elektrische auto's bouwen die zo goed en aantrekkelijk zijn dat mensen er zelf voor kiezen. Maar vandaag onze verbrandingsmotoren uit het gamma halen, zou commercieel een drama zijn. De vraag is er simpelweg nog veel te groot voor. Het doel om de CO₂-uitstoot terug te dringen staat voor mij niet ter discussie, maar we moeten wel naar de realiteit van de markten kijken. Uiteindelijk beslist de klant hoe snel deze transitie werkelijk gaat."

Over de toekomst gesproken: hoe kijken jullie naar autonoom rijden?

"Autonoom rijden komt er, daar twijfel ik niet aan. De technologie ontwikkelt zich bijzonder snel en nieuwe elektronische architecturen zullen het mogelijk maken om steeds geavanceerdere rijfuncties aan te bieden.

Ik denk alleen dat technologie uiteindelijk niet de grootste hindernis zal zijn. Regulering wordt minstens even belangrijk. Je moet

bepalen wanneer en waar een auto autonoom mag rijden, wie verantwoordelijk is wanneer er iets gebeurt en hoe je ervoor zorgt dat de regelgeving in verschillende landen op elkaar aansluit. Een technisch systeem ontwikkelen is één ding, het overal wettelijk mogen gebruiken is iets helemaal anders. De technologie zal dus komen. De vraag is vooral hoe snel de wetgeving ons zal toelaten om ze volledig te gebruiken."

U heeft met Skoda ongeveer alles bereikt, wat is voor u de uitdaging de komende jaren?

"De uitdaging is eigenlijk heel eenvoudig om uit te leggen, maar veel moeilijker om uit te voeren: het succes dat we vandaag hebben vasthouden. We hebben de voorbije jaren enorme stappen gezet. We zijn sterk gegroeid in Europa en tegelijk hebben we een gezonde winstgevendheid kunnen behouden. Dat laatste is voor mij minstens even belangrijk als verkoopvolume.

De komende jaren worden daarin niet gemakkelijker. De concurrentie wordt sterker, ook vanuit China, en tegelijk moeten we enorme bedragen investeren in elektrificatie, software en nieuwe technologie. Vooral wanneer het aandeel elektrische auto's verder stijgt, moeten we heel goed op onze marges letten.

Een elektrische auto moet uiteindelijk ook een gezonde business-case hebben. Het volstaat niet om veel elektrische auto's te verkopen wanneer je er onvoldoende geld mee verdient. Daarom zijn schaalgrootte, lagere batterijkosten, gedeelde technologie binnen de Volkswagen-groep en een efficiënte productie zo belangrijk.

We willen groeien en verder elektrificeren, maar niet ten koste van onze financiële gezondheid. Het moeilijkste is misschien niet om één succesvol jaar neer te zetten. Het moeilijkste is om dat succes jaar na jaar te herhalen terwijl de hele industrie rondom ons verandert. Dat is voor mij de grote uitdaging voor de komende jaren." - WM



UPDATE

Nauwelijks enkele weken na dit interview maakte Volvo bekend dat Klaus Zellmer de nieuwe CEO wordt van het Zweedse merk. Meer daarover op [Autonieuws.be](https://www.autonieuws.be)



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



Interview

Skoda Peaq 90x 4WD

Het premium-label komt nu wel erg dichtbij

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







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

Modern Solid in XXL-formaat

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

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

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

Een Zweedse Skoda

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

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

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



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

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

Simply Clever, maar dan next level

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

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



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

Zeven zitplaatsen

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

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

299 pk en vierwielaandrijving

Wij reden met de Peaq 90x, de vierwielaangedreven topuitvoering. Onder de vloer ligt een NMC-batterij van 91 kWh bruto (86 kWh bruikbaar). Achteraan zit een synchrone elektromotor met permanente magneten, terwijl vooraan een asynchrone motor wordt bijgeschakeld wanneer extra vermogen of tractie nodig is. Samen leveren ze een stevige 299 pk. De sprint van 0 naar 100 km/u

duurt 6,7 seconden en de topsnelheid bedraagt 180 km/u. Dat klinkt sportiever dan de auto in werkelijkheid aanvoelt, en dat bedoelen we niet negatief. De Peaq is snel genoeg om nooit traag te voelen en bij invoegen of inhalen is 299 pk uiteraard ruim voldoende. Maar de acceleratie voelt nooit agressief. Anders gezegd: dit is geen auto die bij ieder groen licht je hoofd tegen de hoofdsteun wil slaan.

Stilte, we rijden

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

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

Best zuinig voor zijn formaat

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



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

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

Goedkoop is hij niet

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

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



DE ESSENTIE

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

DE NIEUWE BMW i3

THE HEARTBEAT OF A NEW ERA.



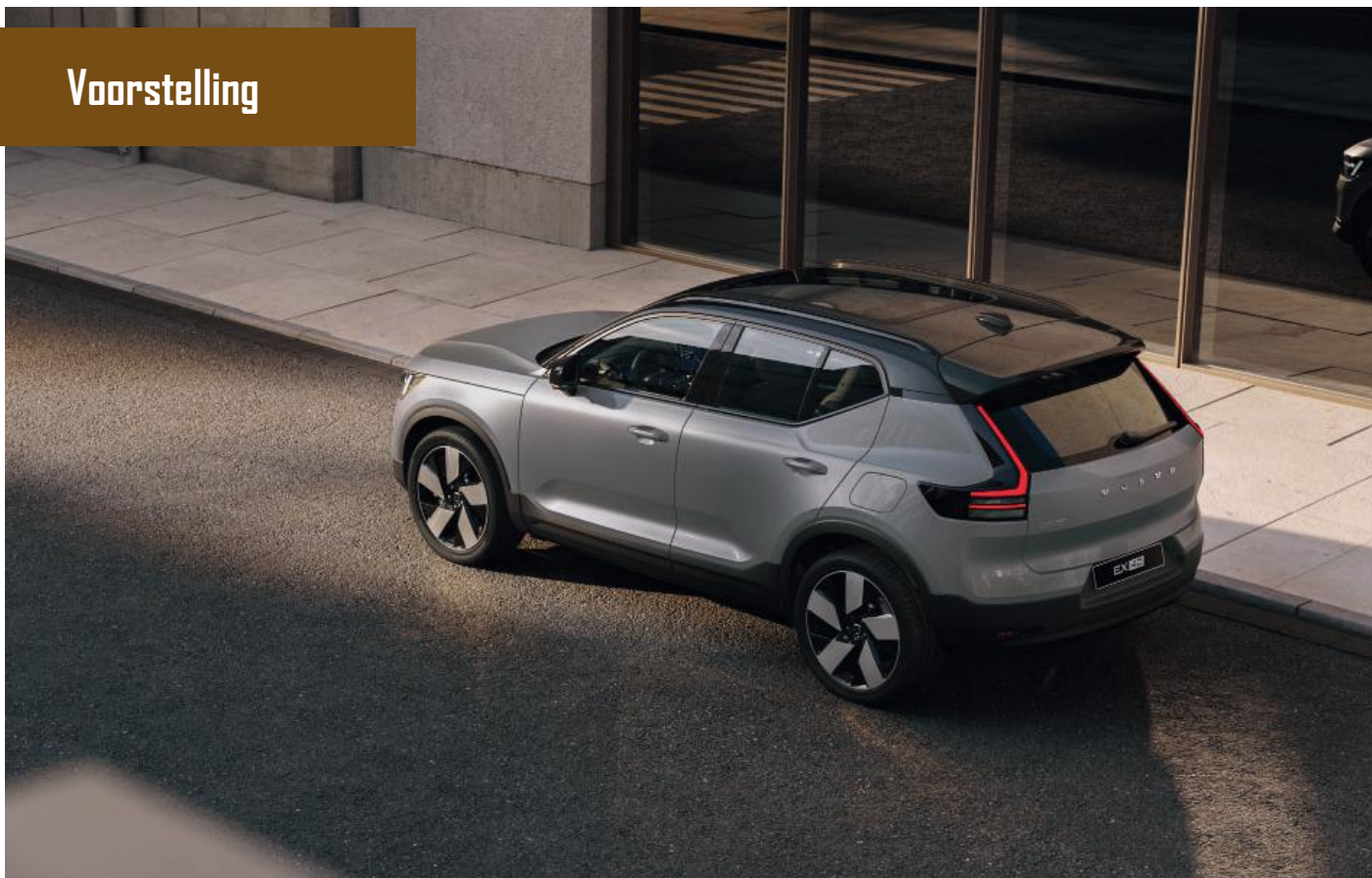
Echt rijplezier

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

13,4 - 16,5 KWH/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP)





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

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

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

Zichtbare evolutie aan de buitenkant

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

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

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

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

Groter scherm en Gemini

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

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

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

Onderhuids nieuwe veiligheidstechniek

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

inzittenden waarschuwt wanneer ze een deur willen openen terwijl bijvoorbeeld een fietser nadert.

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

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

Elektrisch tot 584 kilometer

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





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

Volvo kiest voor zachte evolutie

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

EX40 wordt zelfs goedkoper

Het echt goede nieuws hebben we tot op het laatste gehouden want opvallend is dat al die verbeteringen niet resulteren in een hogere prijs. Integendeel zelfs voor de elektrische modellen. De vernieuwde Volvo EX40 wordt zelf goedkoper en duikt met een Belgische vanafprijs van 48.990 euro zelfs een stuk onder de grens van 50.000 euro. Dat maakt de prijsverlaging commercieel interessant, zeker nu het aanbod elektrische SUV's in deze prijsklasse

snel groeit. Ook de meer gestroomlijnde EC40 zakt in prijs en is voortaan verkrijgbaar vanaf 51.490 euro. Volvo verlaagt dus de instapdrempel voor beide elektrische modellen, terwijl ze tegelijk de hierboven beschreven technische en digitale update krijgen.

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

Worden we blij van deze facelift?

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



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.



Håkan Samuelsson redde Volvo twee keer, is het merk klaar voor een nieuwe CEO?

Er zijn CEO's die hun stempel zo nadrukkelijk op een bedrijf drukken, dat merk en topman bijna onlosmakelijk met elkaar verbonden raken. Håkan Samuelsson behoort wat mij betreft tot die categorie. Zijn naam staat niet op de kofferklep van een Volvo en hij heeft zelf geen auto ontworpen, maar zonder de ondertussen 75-jarige Zweed zou Volvo vandaag misschien een heel ander merk zijn. Als het überhaupt nog in zijn huidige vorm had bestaan.

Samuelsson leidde Volvo Cars al van 2012 tot 2022, vertrok vervolgens en werd in april 2025 opnieuw opgetrommeld toen het bedrijf in zwaar weer terecht was gekomen na een desastreuze passage van voorganger Jim Rowan. Zijn tweede termijn was vanaf het begin tijdelijk en loopt in principe in april 2027 af. Tegen dan moet er weer een opvolger klaarstaan. Maar vooral: tegen dan moet Volvo opnieuw een gezond bedrijf zijn waarvan hij de sleutels met een gerust hart kunt doorgeven. En precies daarin lijkt Samuelsson stilaan te slagen.

Van overlevingsstrijd naar premiummerk

Om de verdienste van Samuelsson te begrijpen, moeten we eigenlijk terug naar zijn eerste periode als CEO. Toen hij in 2012 aantrad, was Volvo Cars nog maar twee jaar in handen van het Chinese Geely. Ford had het Zweedse merk in 2010 verkocht en de toekomst was allesbehalve vanzelfsprekend. Samuelsson stond mee aan het roer van de wederopbouw. Volvo kreeg onder Geely de financiële ruimte om opnieuw zelfstandig auto's te ontwikkelen, maar het moest die kans natuurlijk ook succesvol benutten. Met nieuwe platformen, nieuwe motoren en vooral een bijna volledig nieuw modellengamma werd het merk opnieuw relevant. De XC90 van de tweede generatie werd het uithangbord van die wedergeboorte, waarna onder meer de S90, V90, XC60, XC40 en hun afgeleiden volgden.

Volvo transformeerde in die periode van een ietwat eigenzinnig maar relatief klein Europees merk naar een moderne premiumconstructeur met mondiale ambities. Samuelsson begeleidde ook de beursgang van Volvo Cars in 2021. Toen hij in 2022 afscheid nam, kon hij terugkijken op een Volvo dat fundamenteel sterker stond dan tien jaar eerder. Eigenlijk heeft Samuelsson zich in die eerste

periode maar één keer vergist. Dat was helemaal op het einde in 2021, toen hij aankondigde dat Volvo tegen 2030 enkel nog volledig elektrische auto's zou bouwen. Een beslissing die hij 5 jaar later zelf zou gaan terugdraaien.

Opa Håkan moest opnieuw orde op zaken stellen

Na zijn vertrek begin 2022, liep het niet allemaal zoals gepland. Volvo had onder opvolger Jim Rowan grote ambities met elektrificatie en software, maar de uitvoering bleek moeilijker dan de theorie. De EX90, nota bene het technologische vlaggenschip van het nieuwe Volvo, liep forse vertragingen op en kampte met softwareproblemen. Tegelijk vertraagde wereldwijd de groei van de elektrische automarkt, werd de concurrentie uit China almaar heviger en kreeg Volvo af te rekenen met handelstarieven en geopolitieke onzekerheid. Gevolg: exit Jim Rowan na amper 3 jaar, en hoewel Volvo het nooit zo officieel verkondigde, lagen de uitgebreide EX90-perikelen eigenlijk aan de oorzaak van zijn ontslag.

In april 2025 werd de toen 74-jarige Samuelsson daarom opnieuw van stal gehaald. Niet om nog eens tien jaar CEO te spelen, maar met een duidelijk tijdelijk mandaat: stabiliseren, bijsturen en Volvo klaarzetten voor de volgende fase. Zoals hij het begin dit jaar tijdens ons gesprek zelf samenvatte: "Men heeft mij gevraagd om terug te komen en het bedrijf op een stevig spoor richting toekomst te zetten." Een uitspraak die achteraf bijna als de perfecte samenvatting van zijn tweede ambtstermijn klinkt.

Ook in ons gesprek over de nieuwe EX60 was opvallend hoe weinig Samuelsson zich verloor in grote managementwoorden. Volvo

moest simpelweg opnieuw competitief worden. Nieuwe technologie moest niet alleen indrukwekkend zijn, maar ook goedkoper en efficiënter. Over de nieuwe SPA3-technologie zei hij bijvoorbeeld: "We voeren nieuwe technologieën in om de kosten te verlagen. Denk maar aan megacasting, of cell-to-body." En gevraagd of hij na het EX90-verhaal gerust is in de goede software-werking van de EX60 antwoordde hij: "Bij de merken die overschakelen op een software gebaseerd voertuig heb je twee categorieën. Je hebt de merken die problemen zullen ondervinden, en de merken die ze gehad hebben en lessen hebben getrokken. Wij behoren tot de tweede categorie." Heerlijk toch, die Zweedse nuchterheid.

Realisme zegeviert

Ook strategisch lijkt Volvo onder Samuelsson opnieuw wat pragmatischer geworden. De harde deadline om vanaf 2030 enkel nog elektrische auto's te gaan bouwen, is ondertussen verdwenen. Elektrische auto's blijven essentieel, maar Volvo accepteert opnieuw dat niet elke markt en niet elke klant even snel elektrificeert. Daarom blijven hybrides en plug-inhybrides deel uitmaken van het verhaal en werkt Volvo verder aan nieuwe hybridetechnologie. Dat lijkt misschien een stap terug tegenover de grote elektrische beloften van enkele jaren geleden, maar ik zie het eerder als realisme. Een autobouwer kan de markt proberen te sturen, maar uiteindelijk moet hij ook auto's bouwen die klanten daadwerkelijk willen kopen. Tegelijk is er geen twijfel dat Volvo volop blijft investeren in elektrische auto's. Samuelsson zei daarover tijdens ons gesprek eerder dit jaar weinig dubbelzinnig: "Het gaat voor Volvo echt volledig om elektrische auto's... we hebben geen excuses, we móeten gewoon echt goed zijn."



Maak de EX60 wat lager, en de eerste contouren van een plausibele break tekenen zich af.



ook niets wijsmaken. Maar technisch wordt de deur opnieuw opengezet. En daar word ik persoonlijk enthousiaster van dan van nóg een SUV.

Ook Gent kreeg duidelijkheid

Voor België heeft Samuelsson bovendien een boodschap gegeven die moeilijk verkeerd te begrijpen valt. Tijdens ons gesprek over de EX60 hadden we het uiteraard over de fabriek in Gent, waar Volvo ondertussen onder meer elektrische modellen bouwt. Samuelsson was toen al bijzonder duidelijk: "De fabriek in Gent is er om te blijven, en ze zal verder gemoderniseerd worden." Daar

Dertien nieuwe Volvo's als afscheidscadeau

En dan komen we bij wat misschien wel Samuelssons belangrijkste afscheidscadeau wordt. Volvo heeft zijn productplanning tot eind 2030 gevuld met maar liefst dertien volledig nieuwe modellen. Niet dertien facelifts of modeljaarupdates, maar dertien nieuwe auto's. Zes daarvan zijn specifiek voor China bestemd, terwijl zeven andere modellen zich vooral op Europa en Noord-Amerika richten. Ik ga hier bewust niet opnieuw het volledige strategische plan ontleden. Dat deden we eerder al uitgebreid op Autonieus.be. Belangrijker in het verhaal van Samuelsson is wat die planning betekent voor degene die hem straks opvolgt.

Die krijgt namelijk geen merk waarvan het gamma dringend opnieuw moet worden uitgevonden, maar een fabrikant met een goed gevulde productpijlijn, nieuwe platformen, een duidelijker regionale strategie en een veel intensievere samenwerking met moederbedrijf Geely. Volvo wil tegen 2030 ongeveer 30 procent onderdelenstandaardisatie bereiken, tegenover ongeveer 10 procent vandaag, wat de materiaalkosten mee moet helpen drukken. Dat moet uiteindelijk bijdragen aan een operationele winstmarge van meer dan 8 procent. Een cijfer dat veel minder tot de verbeelding spreekt dan 810 kilometer rijbereik of 680 pk, maar voor de toekomst van Volvo minstens even belangrijk is.

Alsjeblieft Håkan, geef ons de break terug

Voor mij zit er in dat toekomstige modellengamma trouwens nog een leuk detail. Volvo heeft namelijk bevestigd dat zijn toekomstige aanbod niet alleen uit de ondertussen onvermijdelijke SUV's en crossovers zal bestaan. De flexibele SPA2- en SPA3-architecturen laten ook opnieuw lagere modellen toe. Berlines dus, en mogelijk zelfs breaks. Dat is voor een merk als Volvo geen fait divers. De break behoort bijna even sterk tot het historische Volvo-DNA als veiligheid. Denk aan de 240, 740, 850, V70, V90 en alle generaties ertussen. Vandaag is de in Gent gebouwde V60 zowat de laatste vertegenwoordiger van die traditie. Een elektrische opvolger van de V60 of V90 is nog helemaal niet bevestigd, dus we moeten onszelf

koppelde hij wel meteen een belangrijke economische voorwaarde aan: "Zolang ze kunnen bouwen... tegen een competitieve kost." Dat laatste lijkt alvast gegarandeerd door de financiële tussenkomst van de Vlaamse Regering, en bovendien wordt nu ook het licht op groen gezet om andere merken te gaan produceren in de Gentse fabriekshallen.

2 keer gered door dezelfde persoon

Misschien is het woord 'redden' een beetje overroepen wanneer het over een bedrijf met tienduizenden werknemers, een kapitaalkrachtige Chinese eigenaar en bijna een eeuw geschiedenis gaat. Geen enkele CEO doet zoiets alleen. Maar je kunt moeilijk om de vaststelling heen dat Samuelsson twee keer op cruciale momenten aan het hoofd van Volvo stond. De eerste keer hielp hij van Volvo opnieuw een relevante en succesvolle premiumconstructeur te maken. De tweede keer werd hij teruggehaald toen de elektrische en softwarematige transformatie veel moeilijker bleek dan voorzien.

Zijn tweede termijn loopt normaal in april 2027 af. De meeste van de dertien aangekondigde modellen zal hij als CEO dus nooit op een podium onthullen. Maar als Håkan Samuelsson volgend jaar daadwerkelijk voor de tweede keer de deur van het hoofdkantoor achter zich dichttrekt, laat hij een Volvo achter met moderne technologie, een duidelijker strategie, een pragmatischer aandrijvingsbeleid en vooral een productplanning die tot het einde van dit decennium gevuld is. Dat is een aanzienlijk comfortabelere uitgangspositie dan het bedrijf waarin hij in april 2025 opnieuw binnenstapte. Benieuwd wie die grote schoenen nu gaat vullen... - WM

UPDATE

Nauwelijks enkele weken na dit interview maakte Volvo bekend dat Klaus Zellmer (ex Skoda) de nieuwe CEO wordt van het Zweedse merk. Meer daarover later op Autonieus.be

V O L V O

Volvo EX60



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

Verleg uw grenzen. Elektrisch.

14,7 - 16 KWH/100 KM | 0 G CO₂/KM (WLTP)

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

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

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

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

Tot 200 kilometer elektrisch

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

Dat grote elektrische bereik kan de manier waarop een plug-inhybride wordt gebruikt behoorlijk veranderen. Wie thuis of op het werk regelmatig kan laden, zal met 200 km in theorie heel wat

dagelijkse verplaatsingen volledig elektrisch kunnen uitvoeren. Tegelijk blijft de benzinemotor beschikbaar voor langere ritten, waardoor laadstops onderweg niet altijd noodzakelijk zijn.

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

Een zichtbare facelift

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

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





inspiration DAYS

09/09 - 16/09



De Kia Picanto

Vanaf
€ 14.490⁽¹⁾

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Beperkte wijzigingen binnenin

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

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

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

Nieuwste veiligheidstechnologie

Ook de veiligheidsuitrusting wordt uitgebreid. De vernieuwde XC60 krijgt Volvo's nieuwste actieve veiligheidstechnologie en een

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

T6 vanaf 66.690 euro

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

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

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



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

Test

Mazda CX-6e

Chinese techniek, maar dit
voelt als een echte Mazda





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

Europees design, of is het Belgisch?

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

Daar mag trouwens een Belg een pluim voor op zijn hoed steken. Jo Stenuit is Design Director bij Mazda Motor Europe en zijn Europese team speelde een veel grotere rol dan bij eerdere Mazda-projecten. Stenuit en zijn mensen gingen op zoek naar nieuwe propoities

en strakkere oppervlakken zonder de emotionele kant van Kodo overboord te gooien. En dat is gelukt, vooral omdat de CX-6e zijn afmetingen uitstekend weet te verbergen. Met een lengte van 4,85 meter, een breedte van 1,94 meter en een wielbasis van 2,90 meter is dit bepaald geen compacte SUV. Hij is ongeveer even lang als een flinke Europese SUV uit het hogere middensegment, maar oogt op straat nooit lomp. De relatief lage koetswerkhoogte van 1,62 meter, de korte overhangen en het visueel zwevende dak helpen daarbij.

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



Binnenin is vooral ruimte het sleutelwoord

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

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

Een scherm waar je niet naast kunt kijken

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

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



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

Blijf weg van die digitale spiegels

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

In theorie prima. In de praktijk zijn we niet overtuigd. Het probleem zit enerzijds in de positie van de schermpjes. Ze staan niet op de plaats waar je ogen instinctief een buitenspiegel verwachten,

waardoor je blik zich telkens opnieuw moet aanpassen. Bovendien verdwijnt het natuurlijke dieptezicht dat een gewone spiegel wel geeft. Afstanden tot achteropkomend verkeer zijn daardoor minder intuïtief in te schatten. En daarmee komen we meteen bij ons belangrijkste advies in de configurator: neem de gewone Takumi (basisversie), dan krijg je klassieke spiegels die perfect doen wat ze moeten doen.

De koffer is groot

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

“

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





258 pk, maar wel ingetogen

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

Dat zijn prestaties die meer dan volstaan. Vanuit stilstand reageert deze Mazda onmiddellijk en tot pakweg 100 km/u is hij gewoon heel vlot. Voor dagelijks gebruik ontbreekt er niets; invoegen, voorbijste-

ken of een gaatje in het verkeer benutten gaat probleemloos. Pas op hogere snelheid merk je dat 258 pk tegenwoordig niet overvloedig is. Wie bij 120 km/u het stroompedaal tegen de vloer drukt, krijgt geen geweldsexplosie. De versnelling bouwt eerder lineair op en mist daar wat punch. Dat sluit overigens aan bij de algemene indruk van de auto: de CX-6e probeert je niet te imponeren met acceleratiecijfers, maar wil vooral aangenaam snel zijn. En eigenlijk vinden we dat verfrissend. Niet iedere elektrische gezinswagen heeft 500 pk nodig.

Mazda heeft duidelijk aan het onderstel gewerkt

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

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

DE ESSENTIE

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



484 kilometer en 200 kW snelladen

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

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

Heel veel auto voor een schappelijke prijs

En dan komt misschien een bijkomend sterk argument van de Mazda CX-6e: zijn prijs. Je haalt 'm in huis in de rijkelijk uitgeruste Takumi versie voor 46.290 euro. Onder meer het panoramadak, het 26-inchescherm, de head-up display, elektrische achterklep, 360-gradencamera, verwarmde én geventileerde voorstoelen, stuurverwarming en uitgebreide rijhulpsystemen krijg je standaard mee. De Takumi Plus kost 3.000 euro meer, maar zouden we altijd links laten liggen omwille van de digitale spiegels. Bovendien rijdt

de basis-Takumi op 19 inch officieel nog net iets verder op één lading, en zijn de kleinere wielen ook zelden slecht nieuws voor het veercomfort.

Conclusie

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

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

100% ELEKTRISCH

DE ALL-NEW MAZDA CX-6e

EEN NIEUWE VORM VAN ZELFVERTROUWEN

6 JAAR | MAZDA
GARANTIE

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

CRAFTED WITH JAPANESE SOUL

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

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



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



Rijbereik bepaald volgens de WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Het werkelijke rijbereik kan afwijken naargelang de uitrusting en individuele factoren. De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode. Adverteerder en V.U.: Mazda Motor Logistics Europe NV, handeldrijvend onder de naam Mazda Motor Belux, invoerder. Blaasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Ondernemingsnummer: 0406.024.281. Rekeningnummer: BE21 3200 0698 7003. Contact: info-be@mazdaeur.com. www.mazda.be

Test

Audi **RS 5** Avant

Extremisme moet plaats maken voor **redelijke waan**zin

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



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

Is dit nog een echte RS?

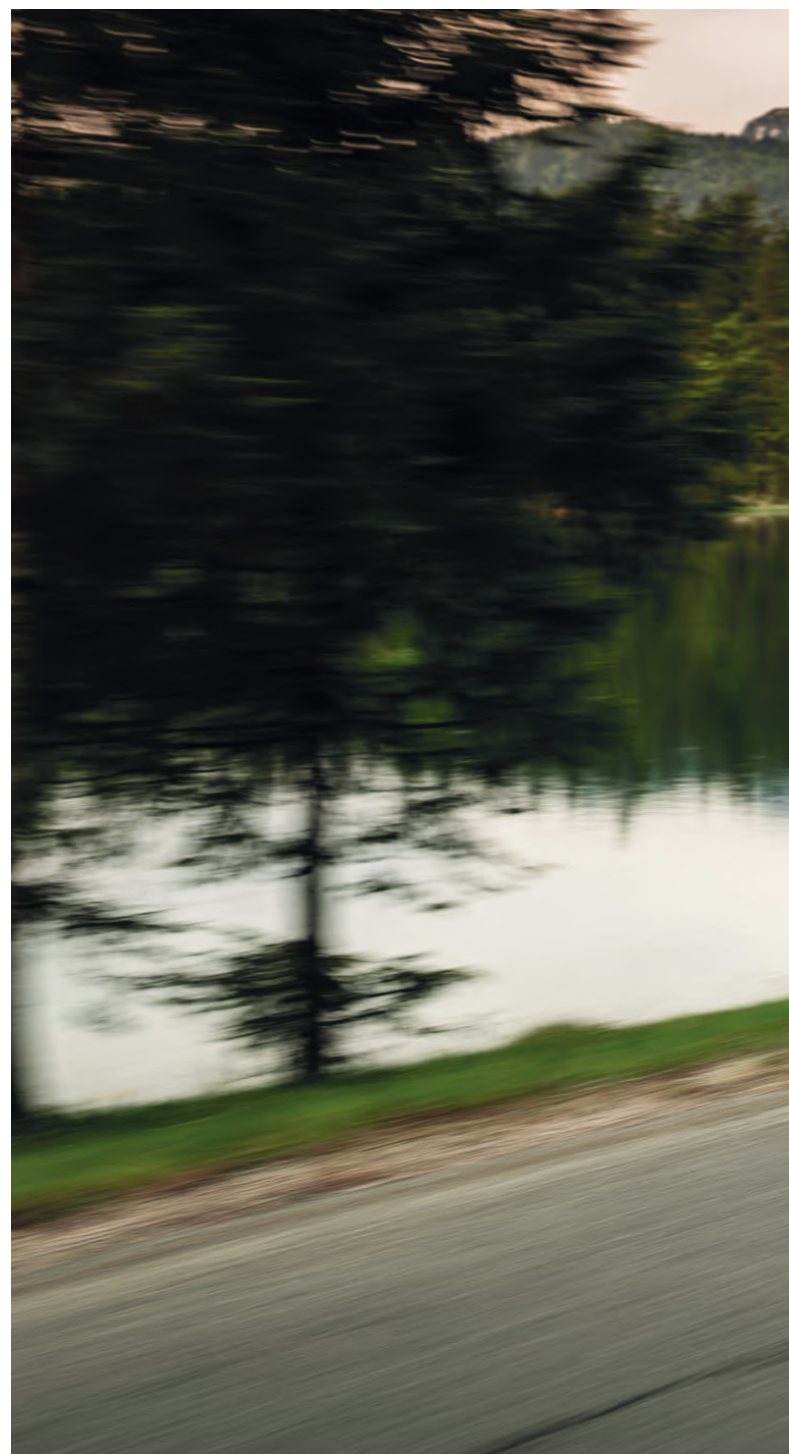
Laat ons met het makkelijkste onderdeel beginnen: zijn looks. Want de Audi RS 5 Avant ziet er echt fantastisch uit. Audi Sport heeft gelukkig niet geprobeerd om van zijn nieuwe krachtpatser een subtiele A5 met wat grotere velgen te maken. Het koetswerk is aan weerszijden ongeveer negen centimeter breder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

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

Binnenin iets minder vuurwerk

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

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



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



Een Avant, maar geen verhuishwagen

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Zes cilinders én een elektromotor

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

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

Boost knop als reddingsboei

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

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

De V6 lust wel wat

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



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



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

Zwaarlijvig zei je?

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

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

Soms zelfs een beetje té braaf

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

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

Verrassend goed veercomfort

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



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

De prijs van al dat geweld

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

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

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

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

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

DE ESSENTIE

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

Polestar 2 Long Range Dual Motor

Op schoonheid staat geen leeftijd

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

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

Scandinavische eenvoud mét karakter

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

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

Minimalisme hoeft niet saai te zijn

Ook het interieur volgt die Scandinavische filosofie. Het dashboard

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

Stilstaan is achteruitgaan

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

Hightech ... op een klassieke manier

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





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

Polestar 2 is verrassend praktisch

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

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

Al het goede komt in drievoud

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

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



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

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

En in de praktijk?

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

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

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

Rustig wanneer het kan, snel wanneer het moet

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

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

Moderne rijhulp en veiligheid

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

het feit dat de basis van de auto intussen al zes jaar oud is.

Premium EV = premium prijzen

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

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

Personaliseren kan je leren

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



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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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

Test

Leapmotor B03X

Een kwestie van prioriteiten

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





+ PLUS

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

- MIN

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

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

Lachende gezichten

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

Grote en 'slimme' bergruimtes

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



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

Geen knoppen

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

Doorgeslagen slinger

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



Kaart of telefoon

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



Zuinige elektromotor

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

Langs de Costa del Sol

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

Geen sportieve ambities

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

Wel comfortabel

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

Wat moet het kosten?

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



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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

Test

Omoda 9 SHS-P

Interessant hybride-alternatief voor aantrekkelijke prijs

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





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

Een vleugje Lexus

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

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

merken, maar het geheel is coherent genoeg om niet als een kopie over te komen.

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

Interieur verrast vooral met kwaliteit

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

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

“

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







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

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

Een telefoon in je hoofdsteun

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

Ruimte zat, ook achteraan

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Geen luchtvering, wel bijna het gevoel

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

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

Algemeen mogen we wel zeggen dat de Omoda 9 weinig sportieve ambities heeft, ook al zouden de cijfers anders kunnen doen ver-

moeden. Omoda heeft comfort boven sportiviteit gezet, en ook de besturing past daarbij. Ze is licht en je krijgt weinig informatie over wat de voorwielen precies uitvoeren. Maar in de stad maakt die lichte bediening de grote Omoda juist gemakkelijker hanteerbaar. De auto voelt bovendien minder zwaar aan dan zijn breedte van 1,92 meter doet vermoeden. De uitstekende 360-gradencamera's zijn daarbij geen overbodige luxe.

537 pk die zich niet als 537 pk gedragen

Dan is er dus de aandrijflijn, en die verdient meer uitleg dan het woord 'plug-inhybride' doet vermoeden. Omoda noemt het systeem SHS-P, oftewel Super Hybrid System. Centraal staat een 1,5-liter turbobenzinemotor, gekoppeld aan een 3-versnellings Dedicated Hybrid Transmission en een batterij van 34,46 kWh. Daarnaast zijn er drie elektromotoren (één achteraan en twee vooraan). Het systeemvermogen bedraagt een stevige 537 pk en 650 Nm, en dat gaat naar alle vier de wielen.

Vierwielaandrijving is bij zo'n krachtige SUV absoluut een toegevoegde waarde. Zeker op nat wegdek helpt de aangedreven achteras om het vermogen zonder drama op de weg te krijgen. Het geeft bovendien extra vertrouwen in slechte weersomstandigheden, en daar hebben we in ons Belgenland toch regelmatig mee te maken. Druk het rechterpedaal volledig tegen de vloer en de Omoda 9 haalt 100 km/u in 4,9 seconden. Dat is absurd snel voor een comfortabele familie-SUV van dit formaat, al moet het gezegd dat het nauwelijks absurd aanvoelt. De acceleratie is zeer lineair. Geen theatrale klap in je rug, geen brullende motor en geen transmissie die met



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

Kleine ergernissen

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

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

Veiligheid overtuigt

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

En dan is er die prijs

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

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

Een plug-inhybride die je wél wilt opladen

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

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



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

Is de Omoda 9 dan een premium-SUV?

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

9 komt op verschillende punten verrassend dicht bij auto's die aanzienlijk meer kosten.

Conclusie

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

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

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

DE ESSENTIE

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

OMODA | JAECOO

OMODA 9

BLACK LINE

HELEMAAL ZWART
EEN EN AL KLASSE



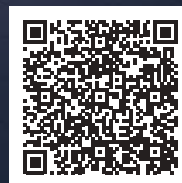
BOEK JE
TESTRIT

1.100 KM*

Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM

7 JAAR
OMODA | JAECOO
GARANTIE



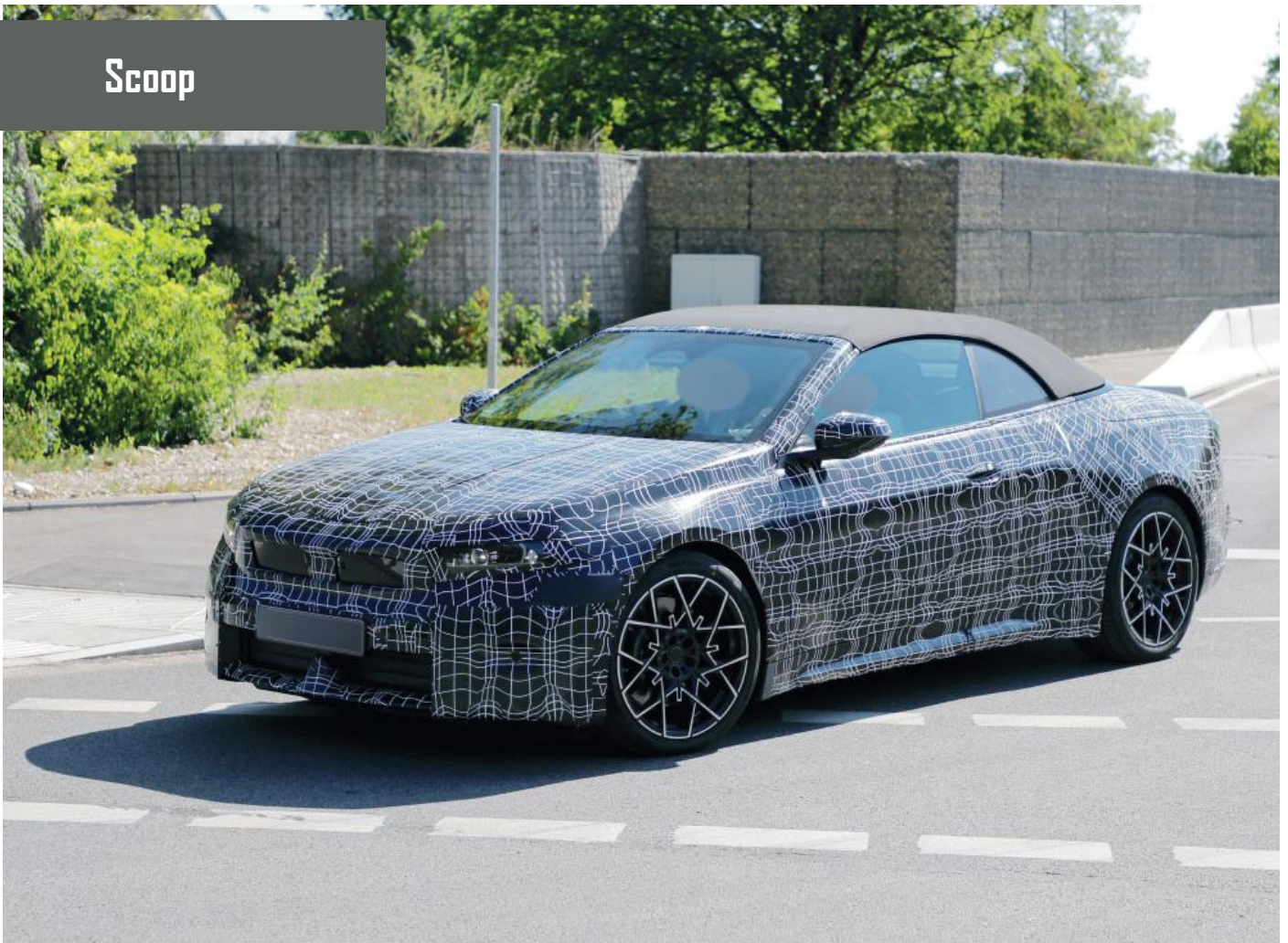
OMODA 9 SHS-P Premium, AWD, Matte Black. Afbeelding niet bindend. *De vermelde CO₂-uitstootwaarden en rijbereik zijn gebaseerd op de WLTP-testmethode. De WLTP-metprocedure heeft als uitgangspunt dat de testcondities de rijcondities in de praktijk zo dicht mogelijk benaderen, waardoor de vastgestelde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

1,7 l/100 km • 19,3 kWh/100 km • 38 g/km CO₂ (WLTP)

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



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

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

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

Een heel andere i4

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

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



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

Vier zitplaatsen en een stoffen dak

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

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

Neue Klasse-techniek ligt voor de hand

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

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

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

Elektrische cabrio's blijven uitzonderlijk

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

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

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

Productie vanaf 2028?

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



Mercedes C-Klasse met thermische aandrijving krijgt grondige update

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

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

Sterren à volonté

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

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



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

Meer AI, maar gelukkig ook opnieuw echte bediening

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

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

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

Benzine en diesel zijn nog niet afgeschreven

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

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

Plug-inhybride tot 100 kilometer elektrisch

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



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

Ook het onderstel evolueert

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

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

C-Klasse Break blijft de praktische keuze

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

Thermisch en elektrisch naast elkaar

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

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

Mercedes-Benz

VERRASSEND VERTROUWD.

De nieuwe elektrische C-Klasse.

Welcome home.



HYPERSCREEN
optioneel

Tot
761 KM
rijbereik
(WLTP)

330 kW SNELLADEN
325 km in 10 min.



140 YEARS OF
INNOVATION

14,1 - 18,5 kWh/100 KM • 0 G/KM CO₂ (WLTP).

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



Zo zit je écht goed achter **het stuur** van je auto

We besteden bij een nieuwe auto veel aandacht aan vermogen, veiligheidssystemen, comfort en zelfs het aantal manieren waarop een stoel elektrisch verstelbaar is. Maar hoe die stoel uiteindelijk staat? Daar lijken we veel minder bij stil te staan. Nochtans kan een verkeerde zitpositie niet alleen het comfort verminderen, maar ook je zicht, reactievermogen, stuurcontrole en zelfs je vermogen om krachtig te remmen beïnvloeden.

Dat stelt rijvaardigheidsschool Jesco, die van de correcte zitpositie een belangrijk onderdeel maakt van veilig en gecontroleerd autorijden. En het goede nieuws is dat je nauwelijks een minuut nodig hebt om het goed te doen.

Niet te ver van het stuur

Een van de meest voorkomende fouten is te ver naar achter zitten. Dat kan ontspannen aanvoelen, maar wanneer je plots moet reageren, blijkt die comfortabele houding minder ideaal.

Wie te ver van het stuur zit, strekt zijn armen verder en verliest daardoor een deel van de precisie waarmee stuurbewegingen kunnen worden uitgevoerd. Ook snel corrigeren wordt moeilijker. In een noodsituatie wil je niet eerst naar het stuur moeten reiken, maar onmiddellijk kunnen reageren. De bedoeling is daarom dat je voldoende dicht bij het stuur zit om het soepel te kunnen bedienen, zonder dat je lichaam uit balans raakt. Je armen blijven daarbij licht gebogen.

Ook te laag zitten is geen goed idee

De laagste stoelstand kiezen omdat het sportief aanvoelt, is evenmin noodzakelijk een goed idee. Volgens Jesco kan een te lage zitpositie het zicht rondom de auto beperken. Je krijgt minder overzicht over wat vlak voor en naast de wagen gebeurt, wat vooral in druk verkeer een nadeel kan zijn.

Goed kijken vormt een essentieel onderdeel van veilig rijden. Wie een situatie sneller opmerkt, heeft doorgaans meer tijd om erop te reageren en hoeft minder bruusk in te grijpen. De juiste zithoogte helpt daarom niet alleen om meer te zien, maar ook om verder vooruit te kijken en verkeerssituaties beter in te schatten.

Vergeet je benen niet

De juiste afstand tot de pedalen is minstens even belangrijk. Wie te ver naar achter zit, kan bij een noodstop minder kracht uitoefenen. Wie te dicht bij de pedalen zit, verliest dan weer bewegingsvrijheid en comfort.

De juiste positie bevindt zich tussen beide uitersten. Je moet alle pedalen gemakkelijk kunnen bedienen zonder je benen volledig te moeten strekken of verkrampt te zitten. Een handige richtlijn daarbij is dat je knieën licht gebogen moeten blijven. Dat wordt vooral belangrijk wanneer je onverwacht hard moet remmen. Op zo'n moment wil je niet alleen snel reageren, maar ook maximale controle over de auto behouden.

Eerst de stoel, dan het stuur en pas daarna de spiegels

De volgorde waarin je alles instelt, speelt eveneens een rol. Veel

automobilisten stappen in, kijken even in de spiegels, passen die aan en beginnen daarna nog aan hun stoel te prutsen. Daarmee verander je echter opnieuw de hoek waaronder je in die spiegels kijkt. Jesco adviseert daarom een eenvoudige volgorde: eerst stel je de stoel in, daarna het stuur en pas vervolgens de spiegels. Zelfs enkele centimeters verschil in zithoogte of afstand tot het stuur kunnen je kijkhoek veranderen. Een correcte spiegelfstelling helpt je om beter rondom de auto te kijken, dode hoeken te beperken en gemakkelijker te manoeuvreren.

Je lichaam moet klaar zijn om te reageren

Een correcte zitpositie kan ook invloed hebben op hoe snel en gecontroleerd je in een onverwachte situatie reageert. Niet omdat je hersenen daardoor plots sneller werken, maar omdat je lichaam al in de juiste positie zit. Je handen bevinden zich correct aan het stuur, je voeten zitten goed tegenover de pedalen, je rug en schouders zijn stabiel en je blik kan vrij op het verkeer worden gericht. Daardoor kun je meteen handelen wanneer er iets gebeurt.

Dat past volgens Jesco binnen het bredere principe van bewust en gecontroleerd rijden. Een correcte rijhouding is met andere woorden geen detail dat je pas belangrijk moet vinden wanneer je uren onderweg bent. Ze vormt een van de basisvoorwaarden om een auto goed te kunnen beheersen.

Zo stel je de juiste zitpositie in

In de praktijk hoeft het allemaal niet ingewikkeld te zijn. Begin met de afstand van de stoel tot de pedalen. Die moeten gemakkelijk bereikbaar zijn, terwijl je knieën licht gebogen blijven. Stel vervolgens de rugleuning zo af dat je ontspannen maar toch actief achter het stuur zit. Daarna komt het stuur. Ook hier moeten je armen licht

gebogen blijven. Vervolgens stel je de hoofdsteun correct in en pas daarna komen de spiegels aan de beurt. Controleer ten slotte of je vanuit je normale rijhouding voldoende zicht hebt rondom de auto. Die volledige controle neemt minder dan een minuut in beslag.

Extra belangrijk wanneer je van auto wisselt

In je eigen auto heb je meestal een vaste instelling en hoef je daar weinig aan te veranderen. Anders wordt het wanneer je regelmatig met verschillende auto's rijdt. Denk bijvoorbeeld aan een nieuwe bedrijfswagen, een vervangwagen, deelauto of de wagen van een collega. Iedere auto heeft een andere zitpositie en reageert bovendien anders. Meteen vertrekken zonder eerst je rijpositie te controleren, betekent volgens Jesco dat je eigenlijk al een deel van je controle opgeeft voordat je de eerste meter hebt gereden.

Daarom ziet Jesco de correcte zitpositie ook als onderdeel van verkeersveiligheid en de introductie van nieuwe bedrijfswagens. Het onderwerp komt terug in opleidingen rond onder meer stuurcontrole, remtechniek, kijkgedrag en voertuigbeheersing.

Een minuut die het verschil kan maken

Het positieve aan dit alles is dat een van de eenvoudigste veiligheidsmaatregelen in een auto helemaal geen technologie vereist. Geen camera's, radars of elektronische rijkhulpsystemen, maar gewoon een bestuurder die correct achter het stuur zit. Want uiteindelijk komen verschillende aspecten samen. Een goede zitpositie helpt je beter te kijken en te anticiperen. Je kunt nauwkeuriger sturen, sneller reageren en krachtiger remmen wanneer dat nodig is. - Powered by Jesco.™





Mini Countryman E (65,2 kWh)

Meer **maxi** wordt Mini niet

De Mini Countryman heeft door de jaren heen een opmerkelijke metamorfose ondergaan. Wat ooit begon als een eigenzinnige compacte crossover, is vandaag uitgegroeid tot een volwaardige SUV van 4,44 meter lang. Wie bij het woord Mini nog automatisch aan een kleine stadsauto denkt, moet zijn referentiekader dus dringend bijstellen.

Laten we maar meteen duidelijk zijn: de huidige generatie Mini Countryman is groot, ruim en gerieflijk genoeg om zonder veel compromissen als enige auto van een gezin door het leven te gaan. Met de jongste technische update wordt dat argument bij de elektrische Countryman E nog overtuigender, want Mini heeft niet alleen de batterij licht vergroot, maar vooral de efficiëntie verbeterd. Het resultaat is een officieel rijbereik dat tegen de grens van 500 kilometer aanschurkt. Daarmee wordt de Countryman E plots een veel completere elektrische SUV.

Groot geworden, maar onmiskenbaar Mini

Het design speelt daarbij een belangrijke rol. Deze generatie

Countryman is groter en hoekiger dan zijn voorganger en heeft daardoor veel meer présence gekregen. De vorige Countryman kon afhankelijk van kleur en uitvoering nog wat braaf ogen. Dat verwijt kun je de huidige moeilijk maken. De vrij verticale neus, forse wielkasten, korte overhangen en uitgesproken daklijn geven hem een robuuste uitstraling zonder dat Mini in de val trapt om hem te overladen met nep ornamenten.

Het knappe is dat je hem ondanks zijn afmetingen onmiddellijk als een Mini herkent. De klassieke ronde koplampen hebben plaatsgemaakt voor hoekigere exemplaren, maar de proporties, het contrasterende dak en vooral de grafische details zorgen voor



duidelijke familiegelijkenis. Achteraan zijn de lichtblokken bovendien personaliseerbaar met verschillende lichtsignaturen. Nuttig? Niet echt. Leuk? Absoluut. En laat dat nu net iets zijn waar Mini altijd goed in is geweest.

Met de juiste uitvoering en een paar grotere velgen staat hier gewoon een bijzonder trendy SUV. De personalisatiemogelijkheden spelen daarbij een belangrijke rol. Mini biedt verschillende zogenaamde Trims aan die elk een andere sfeer creëren, waardoor twee Countrymans er behoorlijk verschillend kunnen uitzien. De Favoured-uitvoering legt bijvoorbeeld meer nadruk op een stijlvolle uitstraling, terwijl een JCW-aankleding nadrukkelijk de sportieve kaart trekt.

Onderscheidend interieur

Als je van het Mini uiterlijk al vrolijk wordt, dan zal het interieur je zeker kunnen bekoren. Waar veel moderne interieurs lijken te zijn ontworpen door dezelfde leverancier van grote rechthoekige tablets, trekt Mini resoluut een originele kaart. De echte blikvanger van het interieur is natuurlijk het grote centrale ronde OLED-scherm met een diameter van 24 centimeter, dat een flinke knipoog blijft naar de originele Mini's van weleer. De resolutie is ook nog eens uitstekend, de kleuren springen van het scherm en

de reactiesnelheid is goed. Het infotainmentsysteem vraagt enige gewenning omdat Mini ontzettend veel informatie op een relatief beperkte oppervlakte probeert te krijgen, maar na een paar dagen begin je de logica te begrijpen en swipe je speels door de verschillende mogelijkheden.

Het scherm speelt trouwens een belangrijke rol als sfeermaker in het interieur. Via de Mini Experience Modes veranderen de grafische vormgeving, verlichting en in bepaalde gevallen zelfs de geluidssfeer van de auto. Je kunt dat gimmicky noemen, maar wij vinden het een toegevoegde waarde. Het past bij het speelse karakter van het merk en geeft de Countryman een identiteit die veel concurrenten missen. Je koopt tenslotte geen Mini omdat je absoluut geen emoties wilt voelen wanneer je ermee op pad bent.

Gelukkig heeft Mini onder het scherm ook een aantal fysieke bedieningselementen behouden. De karakteristieke tuimelschakelaars worden onder meer gebruikt voor de transmissie, de startfunctie en de Experience Modes. Daardoor blijft er iets mechanisch en herkenbaars aanwezig in een interieur dat verder behoorlijk digitaal is geworden.

Ook de materiaalkeuze verdient een vermelding. Mini gebruikt veel textiel op dashboard en deurpanelen, wat niet alleen origineel oogt maar het interieur ook warmer maakt. De afwerkingskwaliteit zelf staat op het niveau dat je gezien de BMW-genen mag verwachten. Panelen sluiten mooi aan, schakelaars voelen degelijk aan en nergens krijg je het gevoel in een goedkoop afgeleide van een premiumproduct te zitten. Dat mag ook wel, want Mini positioneert zichzelf allang niet meer als budgetmerk.

Een Mini waar het hele gezin in past

De grootste verrassing blijft echter hoeveel ruimte de Countryman tegenwoordig biedt. Met een lengte van 4,44 meter is dit met ruime voorsprong de grootste Mini in het gamma. En die centimeters zijn niet uitsluitend besteed aan stoere bumpers. Vooraan zit je uitstekend. De stoelen combineren een goede ondersteuning van bovenbenen en rug met voldoende zachtheid om ook langere ritten comfortabel te maken. Wie wat dieper in de optielijst duikt, kan elektrisch verstelbare voorstoelen met geheugen krijgen. De zitpositie zelf is typisch SUV: duidelijk hoger dan in een Mini Cooper, maar zonder dat je het gevoel krijgt boven op de auto te zitten. Het stuur kan ruim worden versteld en de ergonomie is in grote lijnen goed, al moet je voor een aantal functies onvermijdelijk het centrale scherm induiken.

Ook achterin heeft Mini zijn huiswerk gemaakt. Twee volwassenen zitten er uitstekend en beschikken over voldoende been- en hoofdruimte. Ook wanneer er een grote bestuurder vooraan zit, blijft achter hem behoorlijk wat plaats over. De middelste zitplaats is zoals bij de meeste auto's van dit formaat minder aantrekkelijk voor een lange reis met drie volwassenen naast elkaar, maar voor een gezin met kinderen vormt dat nauwelijks een bezwaar. Achterpas-



sagiers krijgen bovendien ventilatieroosters en USB-C-aansluitingen. Kortom: de Countryman is gewoon een praktische gezins-SUV die toevallig een Mini-logo draagt.

460 liter bagage en een bruikbare vorm

Dat geldt ook voor de koffer. De elektrische Countryman biedt 460 liter bagageruimte. Dat is niet de absolute top van het segment (een BMW iX1 heeft bijvoorbeeld iets meer) maar in de praktijk is de ruimte goed bruikbaar. De laadruimte is mooi vierkant, de vloer vlak en er zijn weinig onhandige uitstulpingen. Met de achterbank neergeklapt groeit het laadvolume tot 1.450 liter. De rugleuning is bovendien in een praktische 40:20:40-verhouding neerklapbaar. Daardoor kun je bijvoorbeeld ski's of andere lange spullen meenemen terwijl twee achterpassagiers hun volwaardige zitplaats behouden.

Onder de laadvloer is nog een kleinere bergruimte voorzien waarin laadkabels kunnen verdwijnen. Het totaalplaatje is overtuigend. Kinderwagen, boodschappen, vakantiebagage of sportmateriaal: de

Countryman kan het allemaal aan. Voor heel wat gezinnen hoeft er functioneel geen tweede grotere auto op de oprit te staan.

Geen stoplichtkanon, wel snel genoeg

Wij reden met de Countryman E, de versie met één elektromotor op de vooras. Die levert 204 pk en 250 Nm. Wie vooral indrukwekkende acceleratiecijfers wil verzamelen, kan beter naar de 313 pk sterke Countryman SE ALL4 met twee elektromotoren en vierwielaandrijving kijken. Maar de vraag is of je dat in het dagelijkse verkeer werkelijk nodig hebt. De Countryman E sprint in 8,9 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt maximaal 170 km/u. Op papier zijn dat in het huidige EV-tijdperk bijna bescheiden cijfers. In de praktijk kom je zelden vermogen tekort. Vanuit stilstand reageert de elektromotor onmiddellijk en tussen pakweg 30 en 100 km/u is er ruim voldoende reserve om vlot in te halen.

Voor de manier waarop het vermogen wordt afgegeven, bevalt. Je ervaart geen absurde klap in de rug maar een lineaire en beschaafted krachtonplooiing. De Countryman voelt daardoor krachtig zonder nerveus te worden. Voor een auto die in de eerste plaats als gezins-SUV moet functioneren, vinden we dat eigenlijk aangenaamer dan een sprintkanon.

Kartgevoel

Daarmee zijn we bij het leuke gedeelte aanbeland. Mini gebruikt de term 'go-kart feeling' zo vaak dat je bijna zou vermoeden dat er ergens in München een contract bestaat waarin staat dat iedere medewerker hem minstens drie keer per werkdag moet uitspreken. Marketing of niet, er zit bij deze Countryman wel degelijk een grond van waarheid in. Het stuurgevoel is opvallend goed. De besturing reageert direct, is mooi gewogen en communiceert beter dan in het gros van de elektrische SUV's. Je voelt vrij goed wat de voor-





wielen doen en de Countryman reageert gretig wanneer je hem een bocht instuurt. Voor een grote, elektrische SUV is hij verrassend levendig.

Dat dynamische karakter heeft wel een keerzijde. De Countryman is niet de zachtste SUV in zijn klasse. Vooral met grotere velgen kunnen korte oneffenheden en slechte dwarsnaden nadrukkelijk het interieur bereiken. Niet dat het oncomfortabel wordt, maar het moet wel gezegd dat hij eerder stevig dan fluweelzacht is afgestemd. De ophanging van de Countryman wordt weliswaar nooit vermoeiend, maar wie uitsluitend op zoek is naar maximaal zwevend comfort vindt elders zachtere alternatieven. Op snelwegtempo komt de Countryman dan weer goed tot rust. Wind- en rolgeluiden blijven netjes binnen de perken en de uitstekende stoelen helpen om lange afstanden zonder vermoeidheid af te leggen. Het is precies die combinatie van volwassen reiscomfort en relatief speels rijgedrag die de Mini multi-inzetbaar maakt.



Kleine batterijgroei, grote efficiëntiewinst

De belangrijkste technische verandering voor 2026 zit onderhuids. Mini heeft de bruikbare capaciteit van de batterij verhoogd tot 65,2 kWh. Dat klinkt alsof de Countryman een compleet nieuw accupakket heeft gekregen, maar de werkelijkheid is subtieler. De capaciteitswinst tegenover de vorige versie is beperkt, maar veel belangrijker zijn de efficiëntiemaatregelen rondom de batterij. De vernieuwde Countryman gebruikt namelijk een nieuwe inverter met siliciumcarbide technologie, doorgaans afgekort als SiC. Zo'n inverter regelt de omzetting van de gelijkstroom uit de batterij naar de wisselstroom waarmee de elektromotor wordt aangestuurd. Siliciumcarbide kan daarbij efficiënter werken en vermindert elektrische verliezen. Daarnaast monteert Mini vooraan wiellagers met minder wrijving. Voeg daar de behoorlijk gunstige Cw-waarde van

+ PLUS

- Design valt positief op
- Ruime en bruikbare gezins-SUV
- Interieur waar je vrolijk van wordt
- Stuurplezier à volonté
- Goede restwaarde wordt verwacht

- MIN

- Snelladen is correct, maar geen hoogvlieger
- De opties zijn verleidelijk en...
- ...die maken de eindprijs hoog



Bovendien vertelt de catalogusprijs maar een deel van het verhaal. Mini's kennen traditioneel een behoorlijk sterk waardebehoud. Dat is interessant voor particuliere kopers omdat een hogere restwaarde de totale gebruikskost kan drukken wanneer de auto na enkele jaren opnieuw wordt verkocht. Dezelfde logica speelt bij leasing en financiële renting: wanneer de financierder een relatief hoge restwaarde kan voorzien, hoeft tijdens de looptijd minder waardeverlies te worden ingecalculleerd. Dat verklaart waarom Mini ondanks stevige catalogusprijzen toch competitieve maandtarieven kan aanbieden.

De volwassen Mini

De Countryman E is uiteindelijk misschien wel de meest volwassen Mini die je vandaag kunt kopen. Niet omdat hij alle typische Mini-eigenschappen heeft afgezworen, maar omdat hij ze combineert met eigenschappen die vroeger niet vanzelfsprekend waren voor het merk. Hij ziet er hip uit, heeft een interieur dat daadwerkelijk iets anders probeert, voelt kwalitatief uitstekend aan en stuurt met een directheid die je steeds minder vaak tegenkomt. Tegelijkertijd passen vier volwassenen zonder problemen binnen, heb je 460 liter koffer en kun je er comfortabel honderden kilometers mee afleggen.

Vooral de technische update maakt het plaatje compleet. Die extra fractie batterijcapaciteit is eigenlijk bijzaak. De aanpassingen er rond zijn veel interessanter. Met een praktijkverbruik onder 16 kWh/100 km en ongeveer 450 kilometer daadwerkelijk gereden bereik is de Countryman E meer dan ooit toegankelijk als elektrische gezins- of bedrijfswagen. - **WM**



DE ESSENTIE

De vernieuwde Mini Countryman E bewijst dat een groter rijbereik niet noodzakelijk een gigantische batterij vereist. Dankzij een netto accucapaciteit van 65,2 kWh, een efficiëntere SiC-inverter en lagere mechanische verliezen klimt het officiële rijbereik tot ongeveer 500 km. Wij doken onder 16 kWh/100 km en haalden circa 450 km in de praktijk. Tegelijk blijft de Countryman een bijzonder aangename gezins-SUV: ruim, uitstekend afgewerkt, voorzien van goede stoelen en een bruikbare koffer van 460 tot 1.450 liter. Het hippe OLED-interieur geeft hem karakter en de directe, communicatieve besturing zorgt zowaar voor een vleugje kartgevoel. Minpunten? 130 kW snelladen is vandaag geen record en de prijs vanaf 41.950 euro is stevig, al helpen sterke restwaardes het financiële plaatje.

Primeur



Nieuwe Hyundai Tucson gaat voor gewaagd





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

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

Lancering in etappes

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

Groter en breder?

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

Nog even geduld

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

Test

Audi A6 Sportback e-tron

Helemaal bijgebeend bij het peloton



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





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

Design doet hoofden draaien

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

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

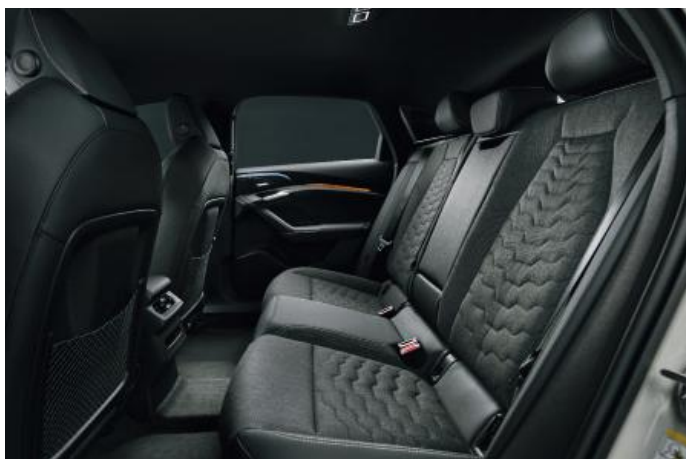
design is trouwens niet alleen mooi, maar ook functioneel. Met een luchtweerstandscoefficiënt van amper 0,21 behoort de Sportback tot de meest gestroomlijnde productieauto's ooit gebouwd. Dat zie je niet alleen aan de vloeiende daklijn, maar ook aan details zoals de actieve luchtgeleiding, de verzonken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

Op onze honger

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

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

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



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

Functioneel van binnen

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

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

Zweven en toch strak genoeg

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Snel zei je ?

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

Verrassend zuinig

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

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

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

Camera's en veiligheid

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



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

Wat moet dat kosten?

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

Conclusie

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

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

DE ESSENTIE

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

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

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

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

Een stevige zevenzitter

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

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

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

Geen EV maar een stevige plug-inhybride

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

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

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

België nog niet bevestigd

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



Test



Mercedes G 580 Electric

De meest absurde elektrische SUV is tegelijk briljant én compleet irrationeel

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

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

Knokke of Monaco?

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

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

Deuren van een kluis

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

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

Functionaliteit

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



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

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

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

G-Spot

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



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

Strak en niet zuinig

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

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

is degelijk, maar niet uitzonderlijk meer in 2026.

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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



Suzuki e-Sky komt naar Europa

Is de kei-car klaar voor België?

Suzuki en kleine auto's: het is een combinatie die al decennialang werkt. Denk maar aan de Alto, Celerio, Ignis en natuurlijk de Swift. Met de elektrische e-Sky kan Suzuki die filosofie binnenkort nog wat extremer doortrekken. De boxy EV komt in 2027 naar het Verenigd Koninkrijk en zou weleens kunnen aantonen dat Europa klaar is voor een concept dat in Japan al decennialang doodnormaal is: de kei-car. België staat voorlopig nog niet op de officiële planning, en daar is ook een heel praktische reden voor.

De e-Sky is de productieversie van de Vision e-Sky die Suzuki in 2025 op de Japan Mobility Show liet zien. Met een lengte van slechts 3,395 meter, een breedte van 1,475 meter en een hoogte van ongeveer 1,63 meter volgt hij nauwgezet het Japanse kei-car recept. Dat segment is aan strikte afmetingen en technische voorwaarden gebonden en geniet in Japan fiscale voordelen.

Kort en hoog

Het resultaat zijn auto's met proporties die voor Europese ogen soms wat vreemd overkomen: heel kort en smal, maar opvallend hoog en hoekig. Daar zit echter een rationele gedachte achter. Door iedere beschikbare centimeter maximaal te benutten, krijg je een verrassend bruikbare cabine zonder dat je een enorme auto door de stad moet sleuren. Suzuki kent dat kunstje als geen ander. Het merk is een van de grote spelers op de Japanse kei-carmarkt en kan voor de e-Sky dus terugvallen op heel wat ervaring met dit soort auto's.

Suzuki maakte gisteren nieuwe informatie over de productieversie bekend. Het merk houdt daarbij vast aan een opvallend eenvoudige filosofie. De e-Sky werd ontwikkeld onder het motto 'Easy to Switch': iemand die vandaag met een kleine benzinewagen rijdt, moet zonder grote aanpassingen kunnen overstappen naar

elektrisch rijden. De focus ligt dus niet op spectaculaire prestaties, maar op woon-werkverkeer, boodschappen, kinderen wegbrengen en andere dagelijkse verplaatsingen.

64 pk en vooral veel efficiëntie

Dat zie je ook aan de elektrische aandrijflijn. Volgens de eerste Japanse technische informatie krijgt de e-Sky een elektromotor vooraan die de voorwielen aandrijft. Die levert 47 kW, omgerekend 64 pk, en 133 Nm koppel. Daarmee blijft Suzuki netjes binnen de Japanse vermogenslimiet voor kei-cars.

Verwacht dus geen elektrische stadsraket, en dat is ook helemaal niet de bedoeling. Een elektromotor levert zijn koppel onmiddellijk en 133 Nm is voor zo'n kleine en lichte auto voldoende om in stedelijk verkeer vlot uit de startblokken te komen. Suzuki benadrukt zelf dat veel aandacht werd besteed aan een directe gasrespons, zodat de auto ook bij veelvuldig stoppen en vertrekken of op hellingen aangenaam rijdt.

Voor de batterij kiest Suzuki volgens Japanse informatie voor LFP-technologie, waarbij de cellen afkomstig zijn van FinDreams Battery, de batterijdochter van BYD. LFP-batterijen hebben doorgaans een lagere energiedichtheid dan sommige nikkelrijke lithium-ionbatterijen, maar zijn relatief goedkoop, robuust en goed geschikt voor een betaalbare stads-EV. Suzuki zet bovendien sterk in op gewichtsbesparing en energie-efficiëntie. De Japanse auto zou iets meer dan een ton wegen. Daardoor hoeft Suzuki geen gigantisch batterijpakket onder de e-Sky te stoppen om toch een behoorlijk rijbereik te halen.

De nieuwste Japanse cijfers spreken over een referentierijbereik van 310 kilometer. Dat cijfer kan niet rechtstreeks worden vergeleken met onze Europese WLTP-waarde en voor een eventuele Europese versie zijn nog geen definitieve cijfers bekend. Reken dus niet zomaar op 310 WLTP-kilometers. Maar zelfs wanneer daar bij Europese homologatie nog een stuk vanaf gaat, zou een bereik rond

250 kilometer voor een auto met deze afmetingen zeker voldoende bruikbaar zijn.

Europa herontdekt de kleine auto

De timing kan nauwelijks interessanter zijn. Jarenlang leek het A-segment in Europa langzaam te verdwijnen. Kleine auto's werden door strengere veiligheids- en emissievoorschriften relatief duur om te ontwikkelen, terwijl fabrikanten op grotere modellen meer konden verdienen. Elektrificatie maakt het probleem nog groter, want een grote batterij in een goedkope stadsauto stoppen is economisch moeilijk.

Maar precies daardoor groeit de belangstelling opnieuw voor compacte en betaalbare elektrische mobiliteit. De nieuwe Renault Twingo is daar een goed voorbeeld van, en zelfs Europa lijkt stilaan te beseffen dat niet iedere elektrische auto een twee ton zware SUV met 600 kilometer rijbereik hoeft te zijn. Er wordt steeds nadrukkelijker gesproken over een aparte categorie voor kleinere en betaalbare elektrische auto's. Het doel is auto's goedkoper te kunnen ontwikkelen en daarmee opnieuw een aanbod te creëren onder de prijsniveaus waarop veel huidige EV's zitten.

Een kei-car kan een interessante tussenoplossing vormen. Je krijgt de voordelen van een extreem compacte auto (minder materiaal, lager gewicht, kleinere batterij en minder parkeerplaats) zonder meteen terug te vallen op de beperkingen van een brommobiel of lichte vierwieler. Voor gezinnen zal zo'n auto meestal geen vervanger zijn voor de grote gezinswagen, maar als tweede auto of puur stedelijk vervoermiddel kan het concept bijzonder logisch zijn.

Eerst naar het Verenigd Koninkrijk

Voor Suzuki wordt het Verenigd Koninkrijk de eerste interessante Europese testcase. Suzuki UK heeft bevestigd dat de e-Sky daar in 2027 wordt gelanceerd. Volgens Britse media wordt gemikt op een prijs van minder dan 20.000 pond, waarmee hij ongeveer in dezelfde prijsklasse zou terechtkomen als een Suzuki Swift met verbrandingsmotor. Suzuki UK noemt een elektrische auto in het A-segment zelfs van vitaal belang voor het merk. Een Britse introductie is bovendien technisch gemakkelijker dan een lancering op het Europese vasteland. Japan en het Verenigd Koninkrijk rijden allebei links, waardoor beide markten auto's met het stuur rechts gebruiken.

En precies daar zit voorlopig het vraagteken voor België: wanneer krijgt hij het stuur links? Die vraag blijft voorlopig open, maar het is niet uitgesloten dat ze op korte tot middellange termijn positief wordt beantwoord. Je hoort ons alvast geen neen zeggen.



Test

Opel Corsa **GSE**

Elektrische **hot hatch**
met 281 pk heeft talent
én scherpe randjes





De hot hatch is niet dood. Hij rijdt alleen elektrisch. Dat lijkt alvast de overtuiging bij Stellantis, dat opvallend veel energie (heb je 'm?) steekt in een segment waarvan je zou kunnen denken dat het in tijden van SUV's, betaalbare EV's en hoge ontwikkelingskosten ten dode is opgeschreven. Peugeot heeft de E-208 GTi, Lancia de Ypsilon HF en ook Alfa Romeo doet met de Junior Veloce een duit in het zakje. Nu schuift Opel de Corsa GSE naar voren. Kan die overtuigen? We zochten het uit.

De ingrediënten voor de Corsa GSE zijn dankzij die andere Stellantis producten grotendeels bekend, maar de Duitsers hebben er hun eigen recept van gemaakt: 281 pk, voorwielaandrijving, een mechanisch Torsen-sperddifferentieel en een onderstel dat duidelijk meer ambities heeft dan alleen snel van het ene verkeerslicht naar het andere sprinten. Technisch gezien hoeft Stellantis alvast het warm water niet telkens opnieuw uit te vinden. De verschillende sportieve modellen maken namelijk gebruik van dezelfde elektrische bouwstenen, terwijl elk merk met onderstelafstelling, design en karakter een eigen saus over het geheel giet.

Sportief zonder carnavalskostuum

Visueel pakt Opel het relatief verstandig aan. De Corsa GSE ziet er duidelijk gespierder uit dan een gewone Corsa, maar hij vermijdt wel het theatrale waarmee sommige sportieve modellen om aandacht smeken. De specifieke bumpers, bredere wielkasten, 18-duimsvelgen en GSE-details geven hem meer présence, terwijl de auto tegelijk herkenbaar een Corsa blijft. En dat werkt. Hij oogt sportief, maar ook redelijk zakelijk zoals het een Duitse auto betaamt. Geen gigantische achternvleugel dus, geen overdosis luchtinlaten en geen koetswerk dat overdreven om aandacht schreeuwt. Opel lijkt vooral te willen uitstralen dat dit de snelle Corsa is voor iemand die inmiddels een volwassen job heeft, maar nog niet helemaal vergeten is waarom een snelle hatchback leuk kan zijn.



Knappe stoelen, saaie tellers

Binnenin blijft de gewone Corsa herkenbaar en dat is tegelijk goed en minder goed nieuws. De bediening blijft vrij logisch en traditioneel, zonder dat elke functie in een centraal scherm verstopt zit. Maar het dashboard kan niet verbergen dat de Corsa inmiddels geen piepjong ontwerp meer is. Zo is bijvoorbeeld de digitale tellerpartij een gemiste kans. Functioneel is er weinig mis mee, maar voor de snelste productie-Corsa oogt het allemaal redelijk saai. Opel had hier veel meer met specifieke GSE-graphics, animaties of een sportiever display kunnen voorzien. Dat is in fel contrast met de stoelen die wel tonen dat het merk perfect begrijpt hoe je met kleine ingrepen karakter toevoegt. De schermen doen dat helaas niet.

+ PLUS

- Zakelijke maar sportieve uitstraling
- Knap sportief afgesteld
- Sportieve prestaties
- Communicatief en precies stuur
- Staat garant voor rijplezier

- MIN

- Comfort op slechte wegen
- Rijbereik en laden eerder beperkt
- Prijs

De absolute blikvangers zijn dus die sportstoelen. Het ruitjesmotief geeft het interieur precies genoeg retrogevoel en de kuipjes zelf bieden uitstekende steun. Ze houden je stevig op je plaats zonder overdreven hard te knellen en passen perfect bij het karakter van de auto. Er zit wel een klein ergonomisch minpunt aan. De draaiknop waarmee je de rugleuning verstelt, zit zo dicht tussen stoel en deurpaneel gekneld dat je er moeilijk bij kunt. Dat klinkt banaal, maar het is precies zo'n detail dat je elke keer opnieuw irriteert wanneer je van zithouding wilt veranderen. Het feit dat de rugverstelling traploos kan, is dan weer wel positief.

Achterin krap

De praktische kant van de Corsa GSE blijft die van een compacte hatchback. Achterin is de ruimte beperkt, vooral voor de benen. Dat heeft ook te maken met de dikke sportstoelen die een stukje van de beschikbare knieruimte opeten. Voor kinderen is het nog prima, maar volwassenen hebben op de achterbank eigenlijk niets te zoeken.

De koffer is gelukkig wel bruikbaar. Hij slikt 267 liter met de achterbank rechtop. Dat is minder dan bij een Corsa met verbrandingsmotor, maar voldoende voor dagelijkse boodschappen of een weekendje weg. Met neergeklapte achterbank groeit het laadvolume tot ruim 1.000 liter. Een praktische kampioen is hij niet, maar voor een compacte performance-EV is het zeker voldoende.



281 pk op de voorwielen

De elektromotor levert (net als bij de andere Stellantis concullega's) 281 pk en 345 Nm. Daarmee sprint de Corsa GSE in 5,5 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt hij 180 km/u. Op zich zijn dat in 2026 geen buitenaardse cijfers meer, maar in een compacte hatchback mag je dat gerust ultra sportief noemen. Belangrijker is hoe het vermogen op de weg wordt gezet. De volledige 345 Nm gaat naar de voorwielen en dat kan bij een krachtige elektrische auto snel eindigen in wielspin en vervelende stuurreacties.

Daarom monteert Opel een mechanisch Torsen-sperddifferentieel. Dat differentieel is een van de belangrijkste redenen waarom deze Corsa echt leuk rijdt. Wanneer je vroeg op het gas gaat bij het uitkomen van een bocht, bijt de voortrein zich opvallend hard vast. In plaats van trekkracht weg te gooien, trekt de auto zichzelf naar buiten. Het sperddifferentieel verdeelt het vermogen tussen beide voorwielen en zorgt voor veel meer tractie dan je op basis van het vermogen zou verwachten. De keerzijde is dat de voortrein soms nerveus wordt. Vooral op oneffen asfalt en bij stevig accelereren merk je dat de voorwielen tegelijk moeten sturen, trekken en 345 Nm verwerken. De auto kan dan wat zoeken en vraagt meer aandacht van de bestuurder. Gelukkig is de besturing uitstekend. Het stuur reageert direct en geeft goed door wat de voorwielen doen. Ook de remmen doen hun werk. De grote Alcon-schijven en vierzuigerklauwen zorgen voor voldoende vertrouwen wanneer je stevig rijdt. We vragen ons alleen af waarom enkel de voorste wielen gele remklauwen krijgen...?



Tot slot van dit hoofdstuk nog dit: de 281 pk zijn niet automatisch beschikbaar, daarvoor moet je wel de sport-modus selecteren. In normale modus beschik je over 231 pk, in de eco-stand wordt de GSE zelfs dichtgeknepen tot 190 pk.

Hard comfort

Op vlak van comfort betaal je wel de rekening voor de sportieve afstelling van deze GSE. Op een gladde weg voelt de Corsa gecontroleerd en strak, maar slechte betonplaten, putten en scherpe dwarsnaden komen vrij nadrukkelijk binnen. Het comfort op slechte wegen is dan ook niet geweldig. De combinatie van een stugger onderstel en 18-duimswielen maakt de auto behoorlijk stevig en dat zou op typisch Belgische wegen misschien wel eens gaan vermoeien. Een testrit voor je de bestelbon tekent is zeker aangewezen om zeker te zijn dat het ophangingscomfort in de smaak valt.



DE ESSENTIE

Met 281 pk, 345 Nm en 0 naar 100 km/u in 5,5 seconden is de Opel Corsa GSE de snelste productie-Corsa ooit. Vooral het Torsen-sperddifferentieel, de directe besturing en de sterke remmen maken hem leuk op een bochtige weg. De sportstoelen zijn uitstekend, maar achterin is het krap en de 267 liter grote koffer slechts redelijk. Minder overtuigend zijn het relatief harde comfort, de saaie digitale tellers en het stevige prijskaartje. Maar wie 47.000 euro veil heeft en z'n tweede jeugd wilt beleven, is hier absoluut aan het goede adres.

Ook het artificiële geluid dat Opel voorziet verdeelt de meningen. Omdat een elektromotor van zichzelf weinig karakteristiek geluid produceert, voegt Opel een digitale soundtrack toe. In eerste instantie werkt dat aardig: acceleraties voelen daardoor iets dramatischer aan. Maar na verloop van tijd kan het geluid echter vermoeiend worden.

Batterij en laden

De batterij is met 54 kWh bruto en 51 kWh bruikbaar vrij compact. De officiële WLTP-actieradius bedraagt tot ongeveer 373 kilometer, al moet je voor dat cijfer wel nog optioneel andere banden bestellen met een lagere rolweerstand. Met de standaard banden is het WLTP-cijfer 354 km. Voor dagelijks gebruik is dat voldoende, maar wie het vermogen regelmatig aanspreekt, ziet de resterende kilometers uiteraard snel slinken.

Veel minder overtuigend is de laadsnelheid. Aan een DC-snellader haalt de Corsa GSE maximaal 100 kW. Onder goede omstandigheden duurt een laadbeurt van ongeveer 10 tot 80 procent rond een halfuur. Dat was enkele jaren geleden nog aanvaardbaar, maar anno 2026 is 100 kW weinig voor een elektrische auto van bijna 47.000 euro. De Corsa hoeft geen technologisch vlaggenschip te zijn, maar hier voelt zijn Stellantis-basis duidelijk ouder aan dan zijn sportieve onderstel. Thuis of aan de gewone laadpaal is het verhaal beter. De standaard 11 kW AC-lader maakt het mogelijk om de batterij in enkele uren volledig op te laden.

Conclusie

En dan is er de prijs van 46.990 euro. Dat is veel geld voor een snelle Opel Corsa. Let op; daarvoor krijg je wel meer dan alleen

een sterke elektromotor. Het Torsen-differentieel, de specifieke ophanging, Alcon-remmen, sportstoelen en aangepaste stuurinrichting zorgen ervoor dat de GSE daadwerkelijk anders rijdt dan een gewone Corsa. Toch verdwijnen de beperkingen niet. Achterin is het krap, de koffer is slechts redelijk, het comfort op slechte wegen matig en de laadsnelheid is laag. Ook het interieur had op digitaal vlak wat meer animo mogen krijgen.

Maar zet de Corsa GSE op een mooie bochtige weg en veel van die kritiek verdwijnt naar de achtergrond. De besturing is direct, de vooras pakt dankzij het Torsen-differentieel uit met veel grip en 281 pk blijkt in een auto van dit formaat meer dan voldoende om serieus tempo te maken. Dat is misschien wel het belangrijkste compliment dat je hem kunt geven: hij voelt niet aan als een elektrische Corsa waaraan simpelweg extra vermogen werd toegevoegd. Opel heeft echt werk gemaakt van het chassis en daardoor ontstaat een auto die je ook voor je plezier wilt rijden.

Rationeel bestaan er ruimere, comfortabelere en sneller ladende elektrische auto's voor hetzelfde geld. Maar een hot hatch koop je niet alleen met je rekenmachine. En in dat opzicht bewijst de Corsa GSE dat de elektrische toekomst van dit segment helemaal niet saai hoeft te zijn. - **WM**



Retro



Opel Corsa A GSi (1989)

100 pk was ooit meer dan genoeg

100 pk en in 9,5 seconden naar 100 km/u. Een topsnelheid van 188 km/u. Wie vandaag met die cijfers een sportieve auto probeert te verkopen, zal waarschijnlijk weinig animo creëren. Maar stap in een Opel Corsa A GSi uit 1989 en na enkele kilometers begrijp je weer dat die cijfers lang niet alles vertellen.

Dat begint al wanneer je plaatsneemt. De eerste Corsa is naar moderne maatstaven piepklein en zijn interieur voelt bijna aandoenlijk eenvoudig. Geen digitale schermen uiteraard, nauwelijks comfortsnufjes en vooral veel hard kunststof, eenvoudige schakelaars en analoge meters. Nochtans was de eerste Corsa GSi voor die tijd al voorzien van 'exclusieve' zaken als een achterrautverwarming, een

klokje of een middenconsole. Dat kreeg je allemaal niet in de basisversies. De geruite sportstoelen en het driespaaks stuur moeten voor de nodige sportieve sfeer zorgen. Je zit wel een beetje 'off center' tegenover het relatief grote stuur, en je moet ook goed nadenken over je voetenwerk want de pedalen staan erg dicht bij elkaar en zijn behoorlijk smal. Met een hedendaagse schoenmaat moet je dus enigszins zorgvuldig mikken bij het terugschakelen voor je 'm in de volgende bocht gooit.

Wazig sturen

Nu ja, gooien is misschien wat overmoedig want ook het stuur vraagt gewenning. Stuurbekrachtiging ontbreekt en precisie is bepaald niet het eerste woord dat in je opkomt. Rond de middenstand



voelt het zelfs uitgesproken wazig aan. Verrassend genoeg betekent het ontbreken van stuurbekrachtiging niet dat je voortdurend aan het stuur moet sleuren. Dankzij het lage gewicht en de smalle banden blijft de besturing ook bij lage snelheden behoorlijk licht.

En laag gewicht is meteen het geheim van deze auto. De GSi zet amper 820 kilogram op de weegschaal. Opel puurde uit zijn 1,6-liter injectiemotor 100 pk en paste voor de GSi onder meer veren, dempers en stabilisatorstangen aan. Vooraan kwamen bovendien grotere, geventileerde remschijven.

Voelt snel aan

Op papier blijft 0 naar 100 km/u in 9,5 seconden weinig indrukwekkend, maar achter het stuur voelt de Corsa duidelijk sneller. De viercilinder hangt gretig aan het gaspedaal en hoeft nauwelijks massa mee te slepen. Je kunt daardoor vandaag nog perfect met het verkeer mee, en op een bochtige weg voelt de kleine Opel zelfs verrassend snedig. Dat lijkt bijna in tegenspraak met die weinig



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.



precieze besturing, maar het lichte koetswerk reageert zo direct op je commando's dat de GSi toch een scherp en levendig karakter heeft. Daar komt een versnellingsbak bij die in ons testexemplaar werkelijk boterzacht en precies schakelt. Geen overdreven korte of mechanisch harde bewegingen, maar een aangenaam lichte bediening die uitnodigt om zelf aan het werk te blijven. Een mooi voorbeeld van hoe overtuigend de ervaring in een 37 jaar oude auto kan zijn.

Nog een verrassing is het comfort. Ondanks zijn sportieve ambities en aangepaste onderstel is deze GSi helemaal geen harde plank. Hij veert redelijk comfortabel en omdat er zo weinig gewicht gecontroleerd moet worden, voelt hij tegelijk lichtvoetig aan.

Benzinegeur

Maar het leukste zit niet in het stuur, de vering of zelfs de prestaties. Het zit in de sfeer. Je ruikt de benzine door het open raam (er is geen airco natuurlijk), je hoort de rauwe viercilinder zonder veel isolatiemateriaal zijn werk doen en krijgt mechanische geluiden

binnen die moderne auto's zorgvuldig proberen weg te filteren. Objectief is dat allemaal minder verfijnd. Subjectief is het een heerlijk terugkeren naar de tijd van toen.

En precies daarin zit de charme van deze eerste Corsa GSi. Hij is niet bijzonder snel, zijn stuur weinig precies, het interieur spartaans en ergonomisch heeft de autowereld sinds 1989 flinke vooruitgang geboekt. Maar met 820 kilogram, 100 pk, een levendige motor en nauwelijks isolatie tussen bestuurder en techniek voelt iedere kilometer als een pure beleving.

Nu elektrisch

Wie daarna in de nieuwe elektrische Corsa GSE met 280 pk stapt, kan moeilijk geloven dat beide auto's dezelfde sportieve familie lijn vertegenwoordigen. De nieuwe heeft bijna drie keer zoveel vermogen en hij is elektrisch natuurlijk. Toch heeft hij een bijzonder moeilijke opdracht: proberen evenveel sensatie te halen uit snelheid als deze oude GSi uit zijn eenvoud. Of dat lukt, dat lees je binnenkort. - WM



Omoda en Jaecoo

waarom twee relatief nieuwe namen snel hun plaats opeisen in Europa

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

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

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

Europa blijkt bijzonder ontvankelijk

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



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

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

Je hoeft niet te kiezen tussen elektrisch of hybride

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

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

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



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

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

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

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

Ook in België gaat het snel

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

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



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

Chery wil ook een Europese constructeur worden

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





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

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



Twee merken om rekening mee te houden

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



OMODA | JAECOO

JAECOO 7

GRENZELOZE ELEGANTIE

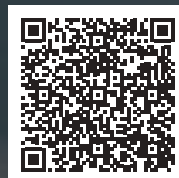


BOEK JE
TESTRIT

1.200 KM*

Gecombineerd rijbereik

SHS-P
SUPER HYBRID SYSTEM



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

2,4 l/100 km • 15,1 kWh/100 km • 54 g/km CO₂ (WLTP)

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Test

BMW X3 30e xDrive

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





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





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

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

Groot geworden, maar niet lomp

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

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

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

Minder knoppen, meer scherm

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

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



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

Functionaliteit

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

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

299 pk en altijd voldoende punch

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Tot 88 kilometer elektrisch

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

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

Zuinig met benzine?

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

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

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

Comfortabel, maar niet week

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

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



Meer dan twee ton

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

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

Prijs

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

Conclusie: uitstekend, maar de iX3 is beter

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

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

DE ESSENTIE

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

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

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



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

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

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

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



BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

Kia K4 Sportswagon 1.6 T-GDi 150 GT-Line

Ruim plaats voor K3 en de manager

Zonder in het grote EV-debat partij te willen kiezen, het is af en toe toch wel eens leuk om nog een compleet nieuwe auto met een klassiekere aandrijving te zien verschijnen. Zoals de recent gelanceerde Kia K4, waarvan we dus met plezier de benzinemotor startten. Dat deden we al eens eerder met de hatchback, nu probeerden we ook de break. Of dus de Sportswagon, zoals Kia die graag noemt.

Ja hoor, ze maken ook bij Kia nog wat we zo stilaan als (heel) klassieke auto's mogen zien. Tussen al het EV-geweld van de laatste tijd, met begin dit jaar ook nog de komst van de compacte EV2, wordt er ook nog altijd gescoord met modellen als de (beide) recent nog eens opgefriste Stonic en Sportage. De Ceed waren we wel al een beetje uit het oog verloren, maar die is nu vervangen door een alvast op papier weer een pak interessantere K4.

Nog wat grotere break

Om die Ceed en de hem nu vervangende K4 even te situeren, het zijn compacte middenklassers en dus voormalige en huidige concurrenten van onder meer de Opel Astra, Peugeot 308 en Volkswagen Golf. Of als je wil ook van de Audi A3, BMW 1-Reeks en Mercedes A-Klasse, al spelen de laatste drie qua imago toch nog altijd een beetje in een aparte categorie. Opmerkelijk is alvast dat de K4 met zijn 4,44 meter maar liefst 13 centimeter langer is dan de Ceed, hij is ook wat breder en heeft haast logischerwijze een grotere wielbasis. Onze Sportswagon-variant meet door de langere overhang achteraan zelfs 4,7 meter in de lengte, in de koffer kan je minstens 604 liter bagage kwijt. Met neergeklapte achterbank wordt dat 1.217 liter, in de MHEV of dus mild hybride K4 met 115 pk (zie verder) moet je wel behoorlijk wat laadruimte inleveren.

Echte wereldauto

Het betreft hier dan ook zoiets als een wereldauto, zo moet de in Mexico gebouwde K4 evengoed doorgaans nog altijd wat grotere modellen verkiezende Amerikaanse klanten verleiden. In Noord-Amerika is er zelfs al even keuze tussen wat ze daar dan een K4 en een K4 Hatchback noemen, bij ons wordt de tweede en sinds kort dus ook die Sportswagon of break aangeboden. Voor zo'n variant is niet overal in de wereld nog veel belangstelling, maar in Europa en zeker ook België worden er zelfs in SUV- en cross-over-tijden toch nog wel wat klanten voor gevonden.

Apart genoeg

Terwijl de Ceed met een sowieso altijd al eerder braaf design anno 2026 amper nog opviel, doet de K4 dat eigenlijk net wel. Hij is net iets minder apart dan de elektrische Kia's, maar toch nog altijd apart genoeg om er uit te springen. Dat lukt zeker ook met het front van de auto, met alweer een heel fijne Star Map-lichtsignatuur die onder de motorkap en dus over de volledige breedte van de auto en zelfs tot een eindje in de flanken doorloopt. Links en rechts van het onderste radiatorrooster vallen ook nog twee luchthappers op, achteraan wordt er ook op de Sportswagon esthetisch gescoord met een flinke dakspoiler en alweer nogal opmerkelijke lichtblokken. De C-stijl heeft evengoed wel een aparte vorm, de





designers hebben er heel stijlvol de grepen voor de achterste zijdeuren in verwerkt. De wielkasten ogen dan weer wel enigszins gespierd. Samengevat, dit is echt wel een mooie auto met zelfs wat hippe shooting brake-allures.

Veel handige knoppen

Bij Kia weten ze ook wel hoe ze een knap interieur moeten ontwerpen, dat van de K4 komt met een qua concept met dat van de EV-modellen vergelijkbaar dashboard. De 12,3 duim grote schermen voor de instrumenten en het echt wel gebruiksvriendelijke infotainment lijken een geheel te vormen, er zit al even (schijnbaar) naadloos ook nog een kleiner exemplaar voor de bediening van de airco tussen. Dat is helaas wel deels achter het stuurwiel verscholen. Er zijn evengoed nog behoorlijk wat klassiekere knoppen en je moet ook voor de bediening van de buitenspiegels en de ruitenwissers gelukkig niet via het aanraakscherm passeren. Echt waar, de toetsen voor de zetelverwarming en de ventilatie staan op de deurpanelen. Dat vinden wij, voor alle duidelijkheid, een prima locatie.

Uitzonderlijk veel beenruimte

In de GT Line zorgen onder meer zetels met extra steun (en leder in twee kleuren) en een uniek stuurwiel met drie spaken voor een sportieve toets, aan de buitenkant doen de zwarte spiegels en dito zijschorten dat. Even opvallend als opmerkelijk is de nog vrij klassieke hendel voor de automaat, die is behoorlijk groot en staat onderaan de middenconsole. Een manuele bak kan ook nog, zij het dan wel enkel in combinatie met de driebcilindermotor. Maar daarover later meer, we verheugen ons voor het starten van onze 1.6 T-GDi eerst nog even over de zitruimte. De grote buitenlengte en de lange wielbasis van 2.720 millimeter zorgen zowel voor- als achterin voor enorm veel plaats voor de benen, omwille van het lage dak is de hoofdruimte net iets minder royaal.

Geen echte spurter

De aandrijving van de K4 is dus nog wat we tegenwoordig klassiek noemen, ook al kun je de 1 liter grote en 115 pk sterke driebcilinder met het oog op een iets lager verbruik wel als mild-hybrid met een 48V-batterij krijgen. Voor de 1.6 zonder dat soort elektrische



+ PLUS

- Mooie looks
- Knappe afwerking
- Veel zit- en laadruimte
- Knap infotainment
- Garantie

- MIN

- Geen sportieve automaat
- Grote versnellingspook
- Niet de zuinigste

assistentie is er keuze tussen vermogens van 150 en 180 pk, die motor komt standaard dus met een zeventrapsautomaat met dubbele koppeling. Zelfs de krachtigste variant van de viercilinder op benzine maakt van de K4 nog geen echte spurter, zo herinneren we ons nog van de test met die auto. Met slechts 150 pk wordt het dus nog net iets minder flitsend. Anno 2026 is een acceleratie van 0 naar 100 km/h in zo'n 9 seconden correct, maar ook niet veel meer dan dat. Hetzelfde geldt trouwens voor het verbruik. WLTP-gewijs bedraagt dat 7,1 liter per 100 kilometer, in het echte leven kan daar afhankelijk van je rijstijl toch nog (tot) zo'n half tot een volledig litertje bijkomen.

Wat twijfelende automaat

De reacties van de automaat zijn ook niet van die aard om tot een echt sportieve rijstijl uit te nodigen, bij een flinke dot gas duurt het wel even voor een naar een lagere versnelling wordt teruggekeerd. Het is duidelijk dat de K4 zelfs met zijn GT Line-pak een andere roeping heeft, comfortabel is de auto beslist wel. Het onderstel is ook echt op slechte wegen berekend en het rijgedrag laat zich als

heel evenwichtig omschrijven. Met dank ook aan een vrij directe besturing en een mede in Duitsland door Europese specialisten aan onze wensen aangepaste ophanging. Die zou zeker nog wat extra vermogen aankunnen, maar verder dan 180 pk gaan ze bij Kia voorlopig nog niet.

Wat moet het kosten?

Het K4 Sportswagon-verhaal start met een sober uitgeruste en dan ook nogal toepasselijk Pure gedoopte variant van de 1.0 T-GDi voor 29.490 euro. Dat is 1.900 euro meer dan voor de K4-hatchback, een prijsverschil dat wel nog wat groter wordt naarmate je het hoger in het gamma gaat zoeken. Het maakt die basisversie hoe dan ook nog aanzienlijk goedkoper dan een niet eens krachtigere basis-Golf Variant, maar echt veel plezier valt er met zo'n auto misschien nog niet te beleven. Je moet het dan ook nog met stalen velgen met wiel doppen stellen. Voor de 1.6 van 150 pk begint het bij 37.990 euro en dan wel al meteen de Pace-uitrusting en de automaat, voor de echt wel luxieuze GT Line wordt dat 39.990 euro en voor een exemplaar met 180 pk (en sowieso de GT Line-aankleding en -uitrusting) 40.790 euro.



DE ESSENTIE

Geen laadkabels, geen elektrische, geen plug-inhybride en zelfs (nog) geen zelfopladdende hybride, verder dan een MHEV-versie gaat het voor de Kia K4 voorlopig niet. Ook niet voor de nog iets grotere en dan ook van een ruime koffer en extra functionaliteit voorziene Sportswagon- of dus breakvariant. Voor de aandrijving start het met een scherp geprijsde 1.0 GDi 115 Pure met slechts 115 pk, bovenaan het gamma is er een wel wat straffere 1.6 T-GDi 180 DCT7 GT Line. Wij testen de auto met de viercilindermotor van 150 pk, die levert correcte prestaties zonder (veel) meer. De Sportswagon is enkele duizenden euro duurder dan de vergelijkbare hatchback, maar je krijgt er dus wel nog wat meer auto voor in de plaats.

Conclusie

Als je een ruime en comfortabele middenklasser zoekt en het om wat voor reden dan ook echt nog geen elektrische en zelfs geen hybride auto moet of mag zijn, is de Kia K4 beslist wel het overwogen waard. Sportieve ambities heeft hij zelfs als GT Line duidelijk niet, maar die staan vermoedelijk – en ook wel terecht – toch niet meer op het verlanglijstje van de overgrote meerderheid van de beoogde klanten. Sturen doet de auto trouwens wel prima, moet het dan echt nog veel meer zijn? Indien wel, is het misschien toch beter wachten op de al beloofde ‘echte’ en dan nog een pak krachtigere hybride variant. - AD



inspiration DAYS

09/09 - 16/09



De Kia Picanto

Vanaf
€ 14.490⁽¹⁾

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

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

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

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

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

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

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

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





Tristesse troef met de BMW Z4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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







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

Anders werken

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

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

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

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

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

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

Discussie over stiknaden

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

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

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

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

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

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

Een achterspoiler die je nauwelijks ziet

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

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

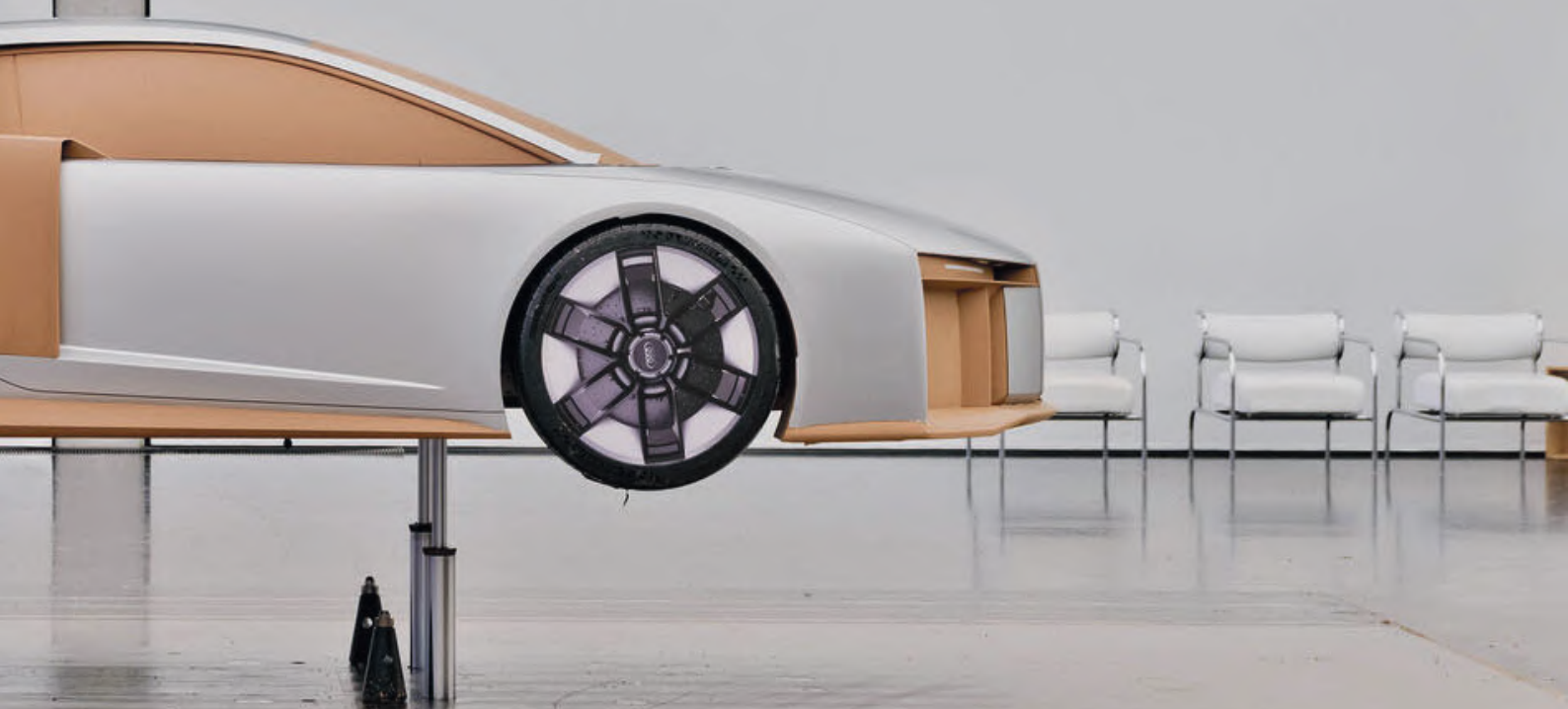
Ontwikkelen is ook problemen oplossen

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



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

C5



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

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



Formule 1 als ultieme testbank

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

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

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

Meer dan 1.000 pk, maar vooral beheersbaar

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

Een emotioneel moment voor het hele team

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

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

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

Meer dan een exclusieve supercar

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

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

DE ESSENTIE

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

Test



Ford Bronco Badlands

Een stukje Rocky Mountains in de Ardennen

SUV's blijven populair, sommige exemplaren zijn ook naast het asfalt nog tot heel wat in staat. Maar de echte terreinwagens, die kan je tegenwoordig op de vingers van niet veel meer dan één hand tellen. Zo biedt Jeep hier zelfs geen nieuwe Wranglers meer aan, Ford houdt wel nog dapper vol met zijn

Bronco. Het is een in België echt wel miskende auto, mogen we daar misschien toch nog eens iets aan proberen doen?

De allereerste Bronco dateert van 1966, maar in Europa kent haast niemand die auto. Hij werd hier niet via de officiële kanalen te koop aangeboden, voor de autoreus uit Detroit was het dan ook een té



typisch Amerikaans product om export naar (onder meer) Europa zinvol te maken. Op de eigen Noord-Amerikaanse markt werd de auto wel snel een begrip en ook een hit. In 1978 lanceerde Ford de tweede generatie en twee jaar later zelfs al een derde. Er volgden er daarna nog enkele, in de jaren 80 was er ook een tijdlang een wat compactere variant met de naam Bronco II.

Eindelijk naar Europa

In 1996 leek het Bronco-verhaal echter wel afgelopen, na vijf generaties werd voor de naam Expedition en tegelijk ook voor een totaal nieuwe look gekozen. Maar ook – of zelfs vooral in de VS – komt bijna alles ooit wel een keer terug en in 2021 mochten alvast de Amerikaanse liefhebbers kennismaken met een gloednieuwe Bronco. Een best wel moderne auto, met natuurlijk toch de nodige visuele knipogen naar vroegere generaties én met nog altijd de

ambitie uitstekend te scoren op moeilijk bereikbaar terrein. Ford wou er immers ook weer wat Jeep Wrangler-klienten mee van kamp doen veranderen. Deze keer mocht het Europese dealernet de Bronco dus wel verkopen, zij het met minder keuzemogelijkheden dan op de thuismarkt. Hij is hier alleen met het vijfdeurskoetswerk en een 2,7 liter grote V6 verkrijgbaar. Vraag niet naar hybride of volledig elektrische varianten, daar doet Ford voor zijn Bronco nog niet aan mee.

Voor fans van het genre

Natuurlijk past zo'n Bronco beter in de natuur van Arizona, in een cowboystadje in Colorado of Wyoming of op een ranch in Texas dan op de ringwegen van Brugge, Gent of Hasselt. En dat geldt dan zowel voor zijn looks als voor zijn aandrijftechnologie. Om met het eerste te beginnen, je moet echt wel een fan van het genre zijn om





het stoere en zelfs ruige voorkomen van de Bronco te waarderen. Het is ook niet alleen schone schijn, zo dragen onder meer de korte overhangen voor en achter, de hoge bodemvrijheid (26 centimeter) en zeker ook de BF Goodrich All-Terrain-banden bij tot de uitbundende terreineigenschappen van de met zijn lengte van een dikke 4,8 meter allesbehalve compacte auto.

Ook een 'halve' cabrio

Toch nog even over de visuele troeven van de auto. Mits enige handigheid en liefst ook extra handen tover je de Bronco desgewenst in een tiental minuten om in een... cabrio. De dakpanelen, de hardtop en de achterraut laten zich verwijderen, een gadget die we ook al kennen van de dus uit de Belgische catalogus verdwenen Wrangler. Zelfs de deuren kunnen eraf, al is het in België wel niet toegelaten je in die configuratie op de openbare weg te vertonen. Het op diverse plaatsen terugkerende paard doet denken aan de Mustang, maar in het geval van de Bronco gaat het om een ongetemd exemplaar en legt het dan ook de link met de in heel wat Amerikaanse staten nog altijd populaire rodeosport.

Zijn ware roeping

Je vindt zo'n paardenlogo's ook terug in het interieur. Dat komt met een heel massief dashboard en in de middenconsole een groot aanraakscherm voor het infotainment, het is allemaal best wel gebruiksvriendelijk. Her en der zijn er grote handvaten, daar kunnen passagiers zich tijdens zwaar terreinwerk aan vasthouden. Ook de bijna verticale voorruit en de grote zijruiten maken meteen de ware roeping van de auto duidelijk. Twee uitstulpingen vooraan

op de motorkap geven de contouren van de snoet aan, ze kunnen tegelijk ook dienst doen als sjoerhaken. Vooraan is het behalve hoog ook comfortabel zitten, maar op de achterbank is de zitruimte niet echt royaal te noemen. Ze is geschikt voor twee volwassenen en in het midden misschien nog een kind, meer niet.

Robuust ladderchassis

De Bronco staat nog op een wat ouderwets en tegelijk heel robuust ladderchassis. Naast de van wat extra luxe voorziene Outer Banks-versie is er ook een Badlands, die heeft een specifieke Bilstein-ophanging met grotere veerwegen voor- (240 millimeter) en achteraan (261 millimeter), extra verstevigingen onder de auto en ook een nog wat meer geavanceerde overbrenging. Er zijn zowel voor- als achteraan een vergrendelbaar differentieel, de auto heeft vooraan ook een loskoppelbare stabilisatorstang en maar liefst acht rijmodi, waarvan vier specifiek voor terreinrijden. Met Rock Crawl raak je makkelijker over rotsblokken en de Baja-stand laat hoge(re) snelheden op een terrein met (bijvoorbeeld) los zand toe. Een en ander wordt verzameld onder de naam GOAT, dat staat hier voor "Goes Over Any Type of Terrain".

Bijna alles gaat vanzelf

De Bronco wordt bij ons zoals gezegd alleen aangeboden met een 2,7 liter grote V6 van de EcoBoost-generatie, die is goed voor 335 pk en 563 Nm. De combinatie met de automaat met maar liefst tien versnellingen maakt een spurt van 0 naar 100 km/h in 7,2 seconden mogelijk, maar ze zorgt ook voor een stevig brandstofverbruik. Reken, afhankelijk van wat je allemaal met de auto uitspookt, op een



gemiddelde tussen de 14 en 15 liter per 100 kilometer. Veel lager zal je het niet krijgen, tenzij je vooral op snelwegen vertoeft. Maar daarvoor bestaat geschikter gerief dan deze Bronco.

Geen ervaring vereist

We hebben het al verschillende keren gezegd, deze Ford is een echte terreinwagen. Je vindt in Vlaanderen nog amper plaatsen waar je hem al zijn talenten kan laten demonstreren, in het eigen Amerika zijn die er natuurlijk wel. Met het knappe Terrain Management System hoef je niet eens een grote specialist te zijn, het volstaat het juiste rijprogramma te kiezen en jezelf te laten verrassen door de enorme mogelijkheden van de auto. Zelf het oversteken van een rivier met water tot 80 centimeter hoog mag geen probleem vormen. De transmissie heeft natuurlijk ook een reductiebak, daarmee redt het koppel van de V6 je zelfs in heel benard lijkende situaties vaak nog uit de nood.

De keerzijde van de medaille

Op zo'n momenten demonstreert de Bronco pas echt zijn ware potentieel. Maar het is bekend, haast elk voordeel heeft ook zijn nadeel. Het is leuk om met de auto te gaan terreinrijden in de Ardennen, op de geasfalteerde baantjes ernaartoe realiseer je je wel snel onderweg te zijn met een klassiek onderstel met starre achteras. Die toont bij momenten ook haar onvermijdelijke beperkingen op een slechte weg, dan gaat ze al eens stuiteren. Een vlotte bochtenpikker is de Bronco natuurlijk ook niet, terwijl de allesbehalve gunstige aerodynamica en de terreinbanden op de snelweg voor flink wat kabaal zorgen. De V6 en de tientrapsautomaat kunnen het goed met elkaar vinden, maar het op papier best wel hoge vermogen van 335 pk blijkt in de praktijk maar net te volstaan voor deze zware kolos. Gelukkig zorgt het hoge koppel voor de nodige souplesse.



Op het asfalt

Laat je dus niet te snel verleiden door de hippe looks en de bejubelde terreincapaciteiten van de Bronco. Als je die laatste vaak denkt te kunnen (of moeten) benutten, is hij een meer dan waardig alternatief voor zijn niet eens nog talrijke concurrenten. Voor lange ritten op snel- en andere 'normale' wegen is het natuurlijk niet het ideale vervoermiddel. We vermelden al het stevige verbruik, maar ook de prijs doet je allicht schrikken. De Outer Banks kost 68.970 euro, voor de hier geteste Badlands wordt 71.925 euro aangerekend. Dat is wel al een pak minder dan bij de Belgische lancering enkele jaren geleden en je krijgt er een ook wel quasi complete uitrusting voor mee naar huis.

Conclusie

Ford heeft het geweer van schouder veranderd. De Mondeo en nog wat recenter ook de Fiesta en Focus zijn verdwenen. De Amerikaanse constructeur zet nu ook in Europa eerder in op auto's met een wat sterkere persoonlijkheid en dito uitstraling. Het commerciële succes moet vooral van modellen als de Puma, de Kuga, de elektrische Explorer, de grote Tourneo-familie en natuurlijk ook de Ranger komen, maar auto's als de iconische Mustang en de al even exotische Bronco mogen ook hun steentje bijdragen. Die grote terreinwagen is hier echter nog geen allemansvriend geworden, daarvoor ligt de focus te sterk op terreinrijden en zijn het verbruik en ook de prijs te hoog. Maar als het eerste voor jou een must is en het tweede en derde geen echt bezwaar, dan beschik je met de Bronco toch wel over een bijzonder capabel én origineel voertuig.

-AD

+ PLUS

- Indrukwekkende looks
- Uitmuntende terreincapaciteiten
- Desgewenst ook (halve) cabrio
- Originele keuze (in België)
- Voor fans van het genre

- MIN

- Hoog brandstofverbruik
- Rijgeluiden
- Stevige prijs

DE ESSENTIE

Echte Amerikanen of wat daar toch voor moet doorgaan? Ze bestaan nog altijd, naast de iconische Dodge Charger, Chevrolet Corvette, Ford Mustang en de hier ondertussen wel niet meer (nieuw) verkochte Jeep Wrangler mag je er zeker ook de al even in België beschikbare Ford Bronco bijrekenen. Die best wel heel stoere en natuurlijk vierwielaangedreven SUV laat zich bij ons enkel bestellen met een 2,7 liter grote benzinemotor van 335 pk. Er is wel keuze tussen een Outer Banks en een nog wat ruigere Badlands, alleen al die namen klinken heel Amerikaans. Reken op uitmuntende terreincapaciteiten, daar staat dan wel een iets minder hoogstaand comfort op het asfalt tegenover.

Genesis GV90



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





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



Voorstelling

XPeng L03

Slim en betaalbaar





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

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

Eén of twee motoren

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

Ook met benzinemotor als range extender

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

Vizier op Tesla Model Y

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

Veel bergruimte

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

Meer technologiebedrijf dan autobouwer

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







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

Enorme rekenkracht

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

Slimme spraakassistent en Google Maps

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

XPENG G9

Slechts 12 minuten laden. De nieuwe norm.



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

Voorstelling

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



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





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

GLC Berline

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

Geluidscomfort

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

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

Sportiefste ooit?

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

S-Klasse comfort?

De Airmatic-oophanging 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

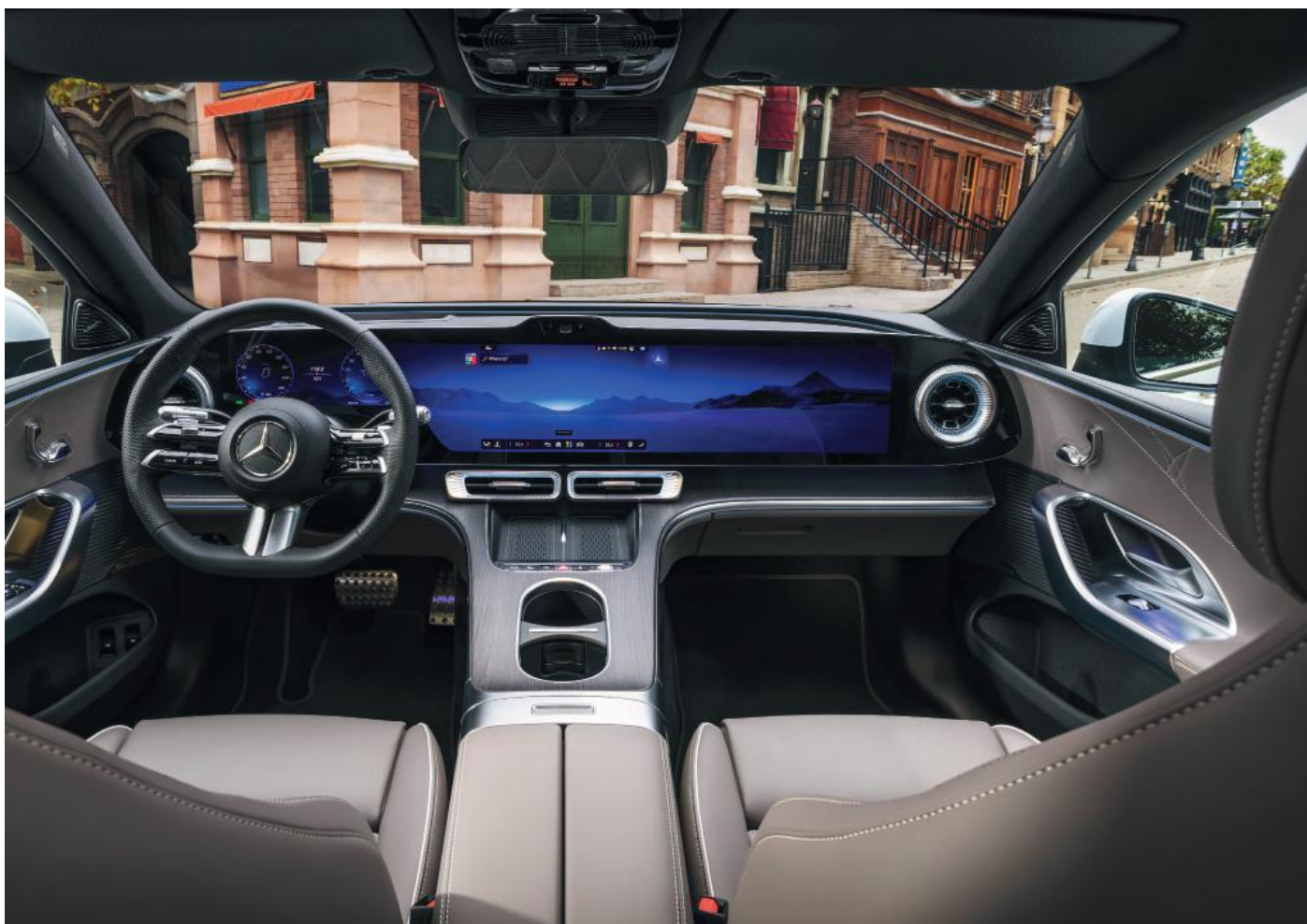
Uiteraard volgen later nog meer vermogensversies van deze elektrische C-Klasse, die vermoedelijk zullen overeenkomen met die uit het GLC-gamma. Al zeker dus een 421 pk sterke 300 4Matic en een 250, met één enkele elektromotor (uiteraard op de achterwielen), maar toch nog 354 pk. Reken echter niet op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

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

Je doel raken

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



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

Slimme kofferklep...

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

...en slimme koffer

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

Dashboard met drie niveaus

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

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

Vloeiende lijnen en verticale elementen

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



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

Veel bergvakken en andere handige voorzieningen

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

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

My Safety

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

Geen verrassingen voor de aandrijving

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



Ook met vierwielaandrijving

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

Strategisch plan

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

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

Nog even geduld

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

Voorstelling



Mercedes GLA

Vervangt elektrische EQA, hybride varianten volgen

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

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



Nieuwe strategie

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

Eerder cross-over dan SUV?

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

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

Geen verrassend design

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

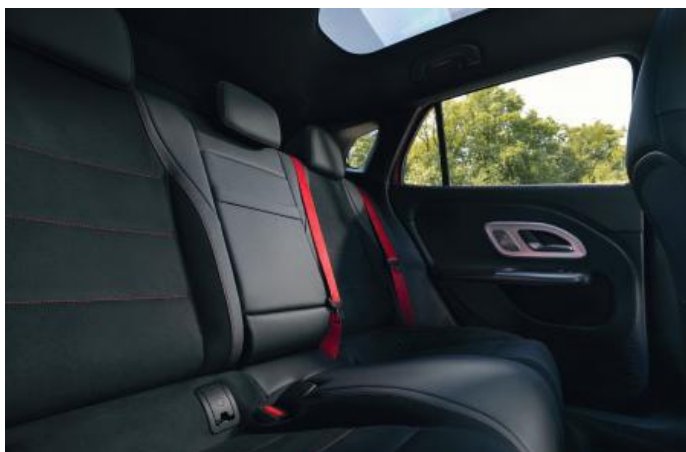
We kennen het allemaal al van andere recent gelanceerde modellen, echt heel elegant vinden we het nog altijd niet. Natuurlijk krijgt de auto de allernieuwste snufjes inzake connectiviteit en AI mee, denk dan aan onder meer een slimme MBUX Virtual Assistant die – zo leren we al – ook complexe gesprekken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



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

+ PLUS

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

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

Een design dat spierballen toont

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



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

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

Een interieur dat op een cockpit lijkt

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

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

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

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





De gezins-AMG

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

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

Een AMG die zelfs comfortabel is

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

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

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

Een zescilinder aandrijflijn

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

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



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

Snelheid in overvloed

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

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

De keerzijde van perfectie

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

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

Ook elektrisch verrassend sterk

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

Prijs en verdict

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

Mercedes-Benz

FOR LIFE LOVERS AND CAR LOVERS.

De nieuwe elektrische GLB.



Tot
630 KM*
rijbereik
(WLTP)

| **TREKHAAK**
optioneel

| **7 ZITPLAATSEN**
optioneel



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

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

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

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

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

Enorme wielbasis voor veel binnenruimte

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

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

Zes of zeven zitplaatsen

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

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

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

Bekend dashboard, groot panoramadak

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

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

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

Vanaf 110.900 euro

Standaard beschikt de Audi Q9 over adaptieve luchtvering, waarmee de rijhoogte 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 speelvoelgel interessant te houden. Dit op vlak van uitstootnormen, aangescherpte looks en personalisatiemogelijkheden. Een gloednieuwe MX-5 generatie (NE) moet ergens in 2028 het daglicht zien!



Jinba Ittai, oftewel de innige band tussen ruiter en paard

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

Moderne technologie in een retro jasje

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

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

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

Het perfecte zen moment van de dag

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



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

De Mazda MX-5 is niet perfect

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Aantrekkelijke prijzen

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

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

Conclusie

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

- BNNY

+ PLUS

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

- MIN

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

DE ESSENTIE

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



Honda Civic

Het verhaal van een uniek DNA

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

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

Een Civic moet vooral jong blijven

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

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

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

De inspiratie kwam... tijdens een fietstocht

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

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



De perfecte ochtendrit

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

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

Een knipoog naar de Honda's van de jaren tachtig

Hoewel de elfde generatie bijzonder modern oogt, zit er meer

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

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

“Thin, Light and Wise”

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



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

Gaat de Civic elektrisch?

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

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



Test

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



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





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

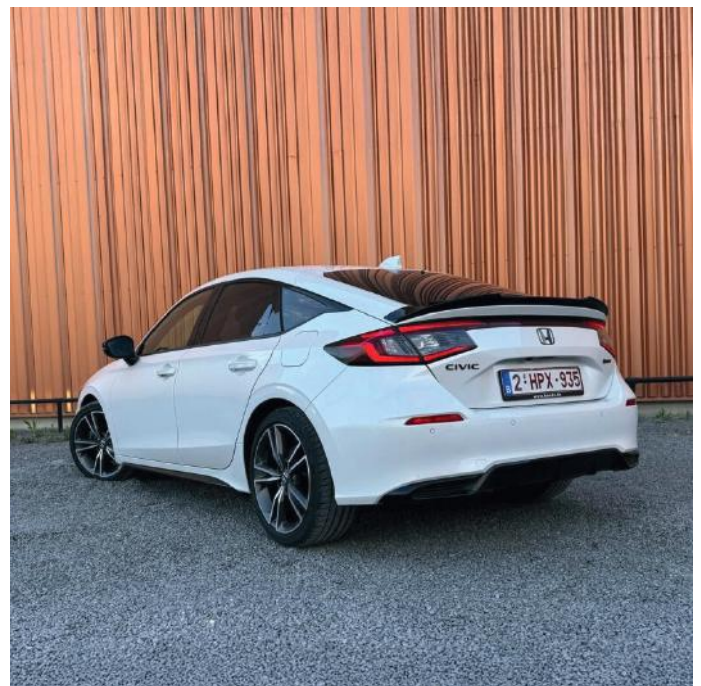
Karaktervolle verschijning

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

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

Internationale superster

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



+ PLUS

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

- MIN

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

Ruimer dan zijn looks doen vermoeden

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

Slim en gebruiksvriendelijk

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

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

De Honda Civic is beter dan ooit

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



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

Specificaties Honda Civic e:HEV

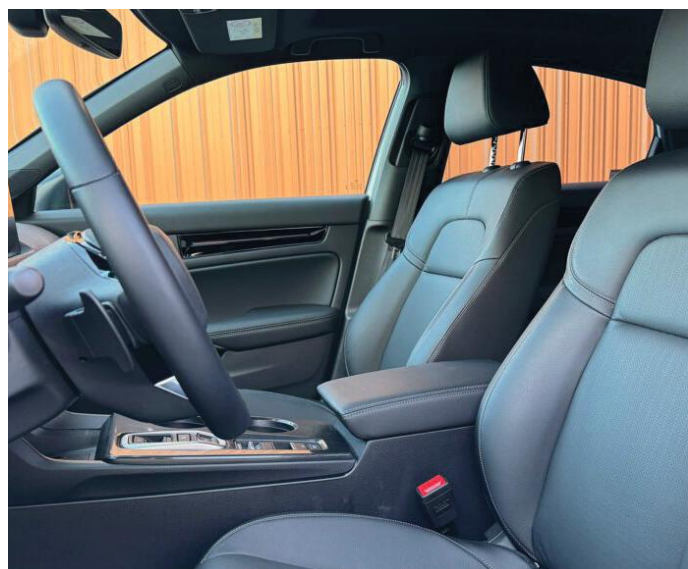
De Honda Civic modelnaam roept bij autoliefhebbers wereldwijd snel herinneringen op aan de legendarische en hoogtoerige VTEC motoren. De huidige emissienormen vereisen echter een ander verhaal waardoor de elfde generatie Civic hier uitsluitend leverbaar is als e:HEV Full Hybrid. Daarbij werken een 2.0-liter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

Met de introductie van de Civic Type R Ultimate Edition kondigde Honda het afscheid aan van deze iconische hot hatch voor de Europese markt. Een spijtige beslissing, want op vlak van prestaties, betrokkenheid en rijdynamiek 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

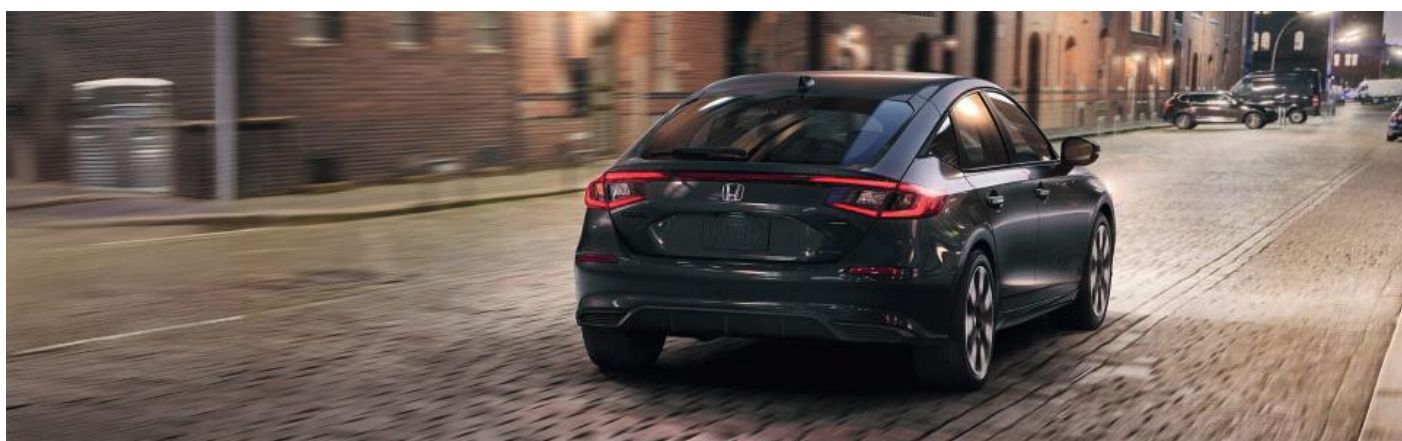
Het huidige Civic (MY27) gamma is heerlijk overzichtelijk opge-

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 Autonieuws, be hoogstens af en toe een beetje aan autosportverslaggeving, maar vonden een Spaans verhaal vandaag toch ook wel even 'gepast'. Seat vierde vorig jaar zijn 75ste verjaardag, met een beetje vertraging vieren we graag nog even mee.

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

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

Liever achteruit

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



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

Wat voorafging

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

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

Gebrek aan expertise

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

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

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

Rode draad

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

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



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

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

Nood aan kleiner model

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

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

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

Ruzie met Fiat

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

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



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

Spaanse VW's

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

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

Volkswagen wordt baas

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

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

Onzekere toekomst

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

Test

Seat Ibiza FR Edition 1.0 TSI DSG7

Waardig ouder worden

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





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

Trouwe fans

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

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

Het aanbod

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

Een beetje nieuw

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



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

Toch nog modern

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

De juiste keuze?

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



+ PLUS

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

- MIN

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





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

Comfort en dynamiek

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

Conclusie

Grote verhalen hoeven we over de Seat Ibiza en bij uitbreiding het hele merk echt niet meer te vertellen. Wat ooit de trots van de Spaanse industrie was, zit nu een beetje op een dood spoor. Een

drama hoeft dat gezien de komst van Cupra dus zeker niet te zijn, met de Ibiza en evengoed de dus nog wat functionelere Arona parkeer je desgewenst ook nog altijd heel keurige auto's voor je deur. Ze zien er zelfs zowel vanbuiten als vanbinnen nog vrij modern uit. Met 28.900 euro voor de manuele bak en 30.540 euro voor de automaat is de dan wel vrij luxueus uitgeruste en aangeklede FR Edition van 115 pk zeker geen koopje, maar er zijn bij de dealers altijd wel nog interessante kortingen en aanverwante condities te scoren. - AD

DE ESSENTIE

De tijd lijkt al even stil te staan bij Seat en de huidige Ibiza dateert dan ook al van 2017, net als de Volkswagen Polo waar hij zowat alle technologie mee deelt. Mede dankzij nog eens een opwaardering vorig jaar oogt de Spaanse stadswagen echter toch nog vrij modern. Ook het rijden voelt dankzij beproefde en dus degelijke mechaniek en een dito onderstel nog niet te gedateerd aan, toch niet met de 1.0 TSI van 115 pk en een hoogstens soms iets te traag reagerende zeventraps-automaat. Een opvolger komt er zo goed als zeker niet meer, maar de Ibiza kan dus toch nog wel eventjes mee.



Zeekr 7X

Toch meer dan de zoveelste in de rij?

Zeekr is sinds kort ook actief in België. Het merk behoort tot dezelfde en dus heel grote Geely-groep als Lotus, Lynk & Co, Polestar, (deels) Smart en Volvo en waagt zijn kansen hier met onder meer – hoe kan het anders – enkele elektrisch aangedreven SUV's. Na onze test met de vrij compacte X toerden we ook een weekje rond met de wat grotere 7X.

Het voordeel van zo'n grote verzameling automerken onder dezelfde paraplu is natuurlijk dat er heel wat technologie kan worden gedeeld, daarmee kunnen dan ook verschillende segmenten van de markt worden bediend. Niet alleen qua formaten, maar ook qua financiële mogelijkheden. Met het 'eigen' Geely-merk kan er op de centen worden gelet, met Polestar en Volvo blijft het premium en met Lotus wordt er zo mogelijk nog wat hoger gemikt. Juist ja, het is een strategie die niet echt veel verschilt van die van groepen als Stellantis en natuurlijk ook Volkswagen. Of om in China te blijven, van die van het ook al verschillende merken (en zelfs een sportwagen) tellende BYD.

Kleine of grote batterij, één of twee motoren

Zeekr is ook wel een beetje als premiummerk in de markt gezet, de catalogus telt met de GT, de 001, de X en de 7X al enkele shooting brake-achtige berlines en natuurlijk ook de onvermijdelijke SUV's. Allemaal met een elektrische aandrijving, dat is dus ook het geval voor de hier geteste 7X. Je kan kiezen tussen een batterij van 75 kWh voor de Core-variant en een aanzienlijk groter exemplaar van 100 kWh voor de Long Range. Die accu is er ook voor de Privilege AWD met een extra motor en dus vierwielaandrijving. Dat topmodel

levert 646 pk en 700 Nm, de tweewielaangedreven varianten doen het met een toch ook al heel keurige 421 pk en 440 Nm.

Zweeds ontwerp

Terwijl de compactere X er met toch wel wat opvallendere vormen visueel meteen uitspringt, valt de 4,79 meter lange 7X tussen de vele andere (en ook alsmaar talrijkere Chinese) SUV's op onze wegen misschien iets minder snel op. De ene buurman noemde het een soort Aziatische Range Rover, de andere vond de looks dan weer een beetje te 'gewoon' om hem echt te prikkelen. Laten wij het maar bij een misschien net iets te generisch design houden, tot stand gekomen in de windtunnel en voorzien van heel gladde oppervlakken, verzonken deurklinken en zelfs zowat frameloze buitenspiegels. De lichtsignatuur loopt zowel voor- als achteraan over de volledige breedte van de auto door, in het donker is dat best wel knap. Dat is, als we dan toch met wat lof willen zwaaien, ook de zowaar wat Ferrari-achtige zwarte band op het front. Bij Zeekr en dus ook moederhuis Geely pakken ze overigens graag uit met het... Zweedse ontwerp van de auto. Hij kwam immers tot stand op ongetwijfeld vooral digitale tekentafels in Göteborg, daar staat ook nog altijd de hoofdzetel van zustermerk Volvo.



Chinees interieur

Het interieur van de 7X oogt op het eerste gezicht ook nogal minimalistisch, dat geldt natuurlijk voor wel meer van dit soort Chinese auto's. Met een eerder compact instrumentenbord en een rechthoekig en met 16 duim best wel groot aanraakscherm bovenop de middenconsole ziet het er allemaal een pak braver uit dan de dashboards van pakweg de jongste BMW's en dito Mercedesen. De gebruikte materialen zijn wel van een hoge kwaliteit en de afwerking lijkt zowat kritiekvrij, op dat vlak moet zo'n Zeekr beslist niet meer onderdoen voor de Europese en dus vooral Duitse premiumconcurrentie.

130 km/u, echt waar?

Aan het instrumentenpaneel valt niet veel te configureren en het is wennen aan de bediening van het infotainment. Niet alles lijkt meteen even logisch, maar na een tijdje vind en onthoud je natuurlijk wel je weg. De qua geluid behoorlijk irritante waarschuwingen voor onder meer het overschrijden van de maximumsnelheid kan je met enkele vegen snel neutraliseren, op onze testwagen bleek de verkeersbordherkenning wel compleet te flippen. De 10 km/u van het containerpark bleef de hele weg naar huis 'staan' en een dag

later was de auto er ook van overtuigd dat je op de E40 van Leuven naar Brussel 130 km/u mag. Vreemde schoonheidsfoutjes toch, maar natuurlijk ook geen drama's.

Te weinig knoppen

We blijven het wel jammer vinden dat je ook voor de bediening van de airco en de afstelling van het stuurwiel en de zijspiegels via het centrale scherm moet passeren. Dat is het geval bij zowat alle Chinese en ook al wel wat Europese's auto's, vooruitgang inzake ergonomie zal je ons dat nooit horen noemen. Dat is het grote en echt knappe head-up display zeker wel, met zogeheten automated reality die als het ware een beeld van je auto tussen het andere verkeer toont.

Ook royaal zitten achterin

Dat klinkt misschien gekker dan het is, het stoort tijdens het rijden in elk geval nooit en waarschuwt je soms ook voor mogelijke gevaren die je anders niet of toch later zou opmerken. Tot de (grote) pluspunten van de 7X behoort zeker ook de zitruimte, die is zelfs op de evengoed elektrisch verstelbare achterbank echt heel royaal. Met minimum 539 liter is ook de koffer best wel ruim, voorin is er



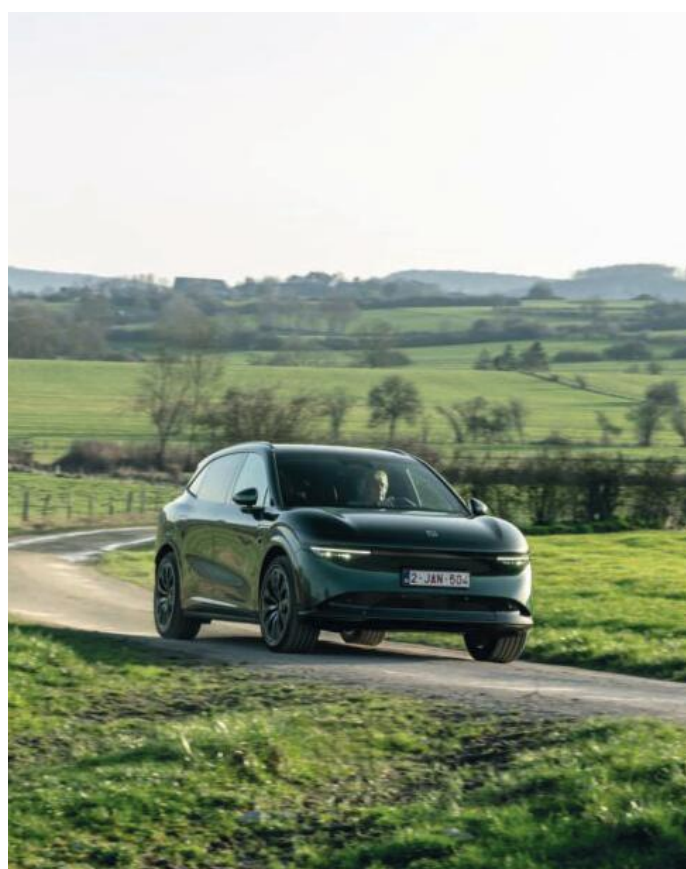
nog een handige frunk van 66 liter en her en der in het interieur zijn er nog nogal wat handige bergvakken.

Tot 615 kilometer rijbereik

Met zijn vermogen van 421 pk spurt de achterwielaangedreven 7X desgewenst in 6 seconden van 0 naar 100 km/u, leuker bij dit soort auto's zijn echter weer de dankzij het altijd meteen beschikbare koppel van 440 Nm heel vlotte hernemingen. Als je echt nooit 'gekke' toeren uithaalt, raak je met een volle batterij van dus 100 kWh zowat 600 kilometer ver. Het WLTP-bereik bedraagt zelfs 615 kilometer, maar hou met een verbruik rond de 20 kWh per 100 kilometer en af en toe een haast onvermijdelijke piek in het echte leven toch rekening met een kleine 100 kilometer minder. Voor de volledigheid, voor de Core (met de kleinere batterij) en de krachtigere Privilege (met de grote) wordt een actieradius van respectievelijk 480 en 543 kilometer beloofd.

Snelladen tot 480 kW (in theorie)

Dat lijkt voor dit type auto allemaal correct zonder (veel) meer, straf is wel het laadvermogen. Met wisselstroom en dus in de praktijk thuis of aan een laadpaal op het werk kan het met 22 kW, dankzij







de 800-voltarchitectuur en nog wel wat meer knappe Chinese technologie lukt het met gelijkstroom tot 480 kW. In theorie dan toch, we kennen in België nog niet veel laadstations waar dat ook in de praktijk al lukt. Maar goed, daar wordt wel aan gewerkt. Iets meer dan 10 minuten zouden dan volstaan om de accu weer van 10 op 80 procent van haar capaciteit te krijgen. Met een installatie die al 360 kW kan leveren, duurt het een nog altijd korte 16 minuten.

Focus op (hoogstaand) comfort

Sportieve ambities heeft de omwille van de grote batterij onvermijdelijk bijzonder zware 7X niet echt, daarvoor staat er al ander gerief in de Zeekr-catalogus. De besturing is precies en het koetswerk helt zelfs bij al eens wat sneller bochtenwerk nooit echt over, het zorgt voor een rijgedrag dat het midden houdt tussen dynamisch en comfortabel. Met duidelijk een net iets grotere focus op het tweede zelfs, maar zo hoort het voor zo'n toch als ruime familiewagen bedoelde SUV eigenlijk ook wel. Oneffenheden in het wegdek worden goed gefilterd, het is in het interieur ook opvallend stil. In de Privilege-topuitvoering ligt de lat nog wat hoger, die komt standaard met luchtvering en actieve dempers.

Wat moet het kosten?

De 7X is er als Core met de 'kleine' batterij vanaf 53.990 euro, daar krijg je al een behoorlijke uitrusting voor mee naar huis. Met de accu van 100 kWh begint het bij 57.990 euro en voor de variant met twee motoren en dus echt veel vermogen en ook echte toppresta-

ties wordt 64.990 euro gevraagd. Voor een Chinese auto van dit formaat zijn dat stevige prijzen, maar bij Zeekr zoeken ze het dus ook wat hoger in de markt dan pakweg MG. Dat blijkt bijvoorbeeld ook uit de vele camera's en sensoren die voor goed werkende rijhulpsystemen en al een zeker niveau van autonoom rijden zorgen, met onder meer het zelfstandig van rijstrook wisselen.

Conclusie

De zoveelste Chinees in de al lange rij, deze Zeekr 7X? Toch niet, want net als pakweg Nio en XPeng is het hier niet echt meer de

+ PLUS

- Knappe technologie
- Fraai afgewerkt en ruim interieur
- Comfort en zelfs rijdynamiek
- Tot 10 jaar (of 200.000 km) garantie
- Correcte prijs

- MIN

- Niet echt spetterend design
- Zwaargewicht
- Niet uitzonderlijk zuinig



DE ESSENTIE

Het voor Europa bedoelde Zeekr-aanbod telt ook de 7X, een middelgrote tot grote SUV met een volledig elektrische aandrijving. Er is keuze tussen twee batterijen en configuraties met één en twee motoren en in het laatste geval dus ook vierwielaandrijving en zelfs een offroadmodus. Die Privilege-topvariant heeft standaard ook luchtvering, de basis-Core en de Longe Range met batterijen van 75 en 100 kWh krijgen die niet mee. Het verbruik en het rijbereik zijn in de praktijk niet uitzonderlijk (respectievelijk) laag en groot, de ruime en goed uitruste auto is met leeggewichten tussen de zowat 2,4 en meer dan 2,5 ton dan ook behoorlijk zwaar. Grote troeven zijn de afwerking, de binnenruimte en het comfort, de prijzen zijn premium "op zijn Chinees".

bedoeling om Europese harten (en opritten) te veroveren met extreem lage prijzen. Wel met een hoogstaande kwaliteit, een rijke uitrusting, efficiënte technologie en dus ook hoge laadsnelheden voor de batterij. Overgoten met wat autobouwers dan graag een premiumsous noemen. Makkelijk maakt Zeekr het zichzelf daarmee natuurlijk niet. De 7X heeft heel wat kwaliteiten, als daar zijn de afwerking, de ruimte en voor wie ervan houdt zelfs het design. Hij rijdt ook prima en is vooral comfortabel, terwijl een brave chauffeur ook geen klagen zal hebben over het rijbereik. Maar goed, de concurrentie is natuurlijk wel heel groot en succes in dit segment is en blijft in België toch nog altijd een kwestie van een succesvolle intrede op fleetmarkt. En daar staan best wel al wat auto's, ook andere Chinezen, voor de poort te drummen... - AD



Zeekr 001

From 0 -100km in 3.8s Range of up
to 620km Charges from 10% to
80% in 30 mins*

ZEEKR

Zeekr 001 Energy consumption (combined): 18,5 – 17,3 kWh/100km (WLTP); CO2 emissions (combined): 0g. The electric range is influenced by factors including but not limited to driving style and road conditions. *With a 200kW charger.



In het volgende nummer



Test van de **Peugeot 208 GTi** (En nog veel meer autonieuws)