



NIEUW (Nio) Firefly



TEST Hyundai Ioniq 9

De luxe EV uit Korea



Alles over de BMW iX3

Neue Klasse

INHOUD

CONCEPT

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

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



Volvo EX90

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



Audi Q3



BMW iX



Ford Capri



BYD Dolphin Surf



Renault Master E-Tech



Cupra Terramar



Audi RS2



Kia EV3



Skoda Elroq



Mazda 6



Mazda CX-5



Renault Espace



Lancia Y HF



Dacia Duster Hybrid



Xiaomi



Volvo SummerDrive



BMW iX



Ford Mustang



VW Polo wordt 50



De geschiedenis van de BMW 3-Reeks



Interview Eddy Haesendonck



Microlino

COLOFON

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

Kernredactie: Benjamin Van Maldergem, Yeelen Möller, William Meerschaut.
Verantwoordelijke uitgever: AMC-Media - William Meerschaut

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

INHOUD



BMW iX3



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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Audi Concept Car



Hyundai Ioniq 9



Interview Ja Stenuit



Alpine A290 GTS



MG HS



BMW iX3



Kia EV6 GT



Renault R5



Mini Aceman



Firefly



VW ID Every 1



130 jaar Skoda

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

Auto-Info DigiMag wordt elk kwartaal gratis verspreid naar meer **500.000 potentiële lezers** in verschillende doelgroepen, zowel B2C als B2B. Ook jouw merk- of productinformatie kan daarom een mooi bereik krijgen naar potentiële klanten.

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

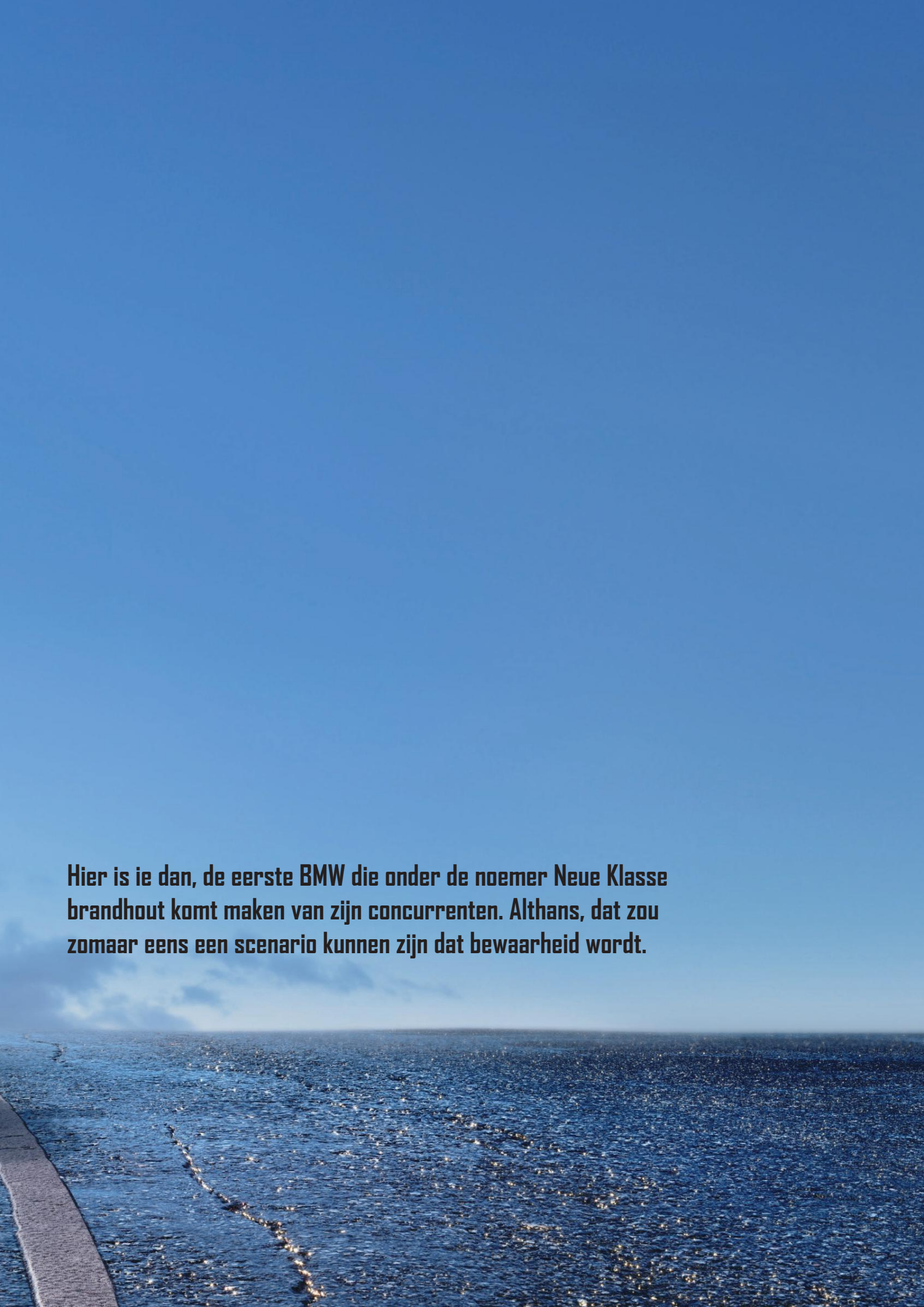
Ontdek onze interessante adverteerformules of vraag een vrijblijvende offerte aan william@amc-media.be.

Voorstelling

Alles over de BMW iX3

Neue Klasse





Hier is ie dan, de eerste BMW die onder de noemer Neue Klasse brandhout komt maken van zijn concurrenten. Althans, dat zou zomaar eens een scenario kunnen zijn dat bewaarheid wordt.





Geen twijfel mogelijk: als vandaag het doek gelicht wordt van de nieuwe BMW iX3 op het salon van München, dan zal vriend en vijand grote ogen trekken. Dat is ook wat wij deden toen we het model midden juli mochten gaan besnuffelen.

Neue Klasse of iX3

Misschien eerst even iets verduidelijken over de naamgeving. Wie dacht aan de hand van de inmiddels veelbesproken Neue Klasse concept car dat die benaming zou behouden blijven, die heeft het mis. Neue Klasse is namelijk de noemer waaronder BMW een volledige nieuwe richting wil uitgaan. Het is met andere woorden een kapstok van een nieuwe generatie van modellen die de komende jaren in de BMW-showrooms zullen opduiken, en waarvan deze iX3 de eerste is. Vrij snel zal trouwens ook nog een berlineversie volgen, zeg maar een elektrisch alternatief voor de 3-Reeks. Door zoveel buzz te maken heeft BMW de verwachtingen rond de generatie Neue Klasse alvast hoog gelegd. En dan kan je uiteraard niet afkomen met een flauwe evolutie of een technisch weinig vooruitstrevend pakket. En ook qua design kan je dan maar beter meteen een statement maken, toch?

Nu, qua designstatements heeft BMW niets te bewijzen. In het verleden heeft het merk al meer dan eens een boude designtaal gelanceerd, waar trouwens al heel wat inkt over is gevloeid. En niet altijd even positief, denk maar aan de ietwat forse kont van de iX of aan de riant uitgevallen nieren van de BMW i7. Dan is de nieuwe iX3 een stuk meer mainstream. Wat niet wil zeggen dat ie saai is, integendeel. De iX3 leunt qua uiterlijk behoorlijk dicht aan bij de concept car, en dat mag je als een groot compliment zien. De iconische BMW-nieren op de neus zijn gelukkig wel weer een pak bescheidener geworden tegenover de reeds genoemde i7.

Het nieuwe front symboliseert het nieuwe merkgezicht van BMW. En het idee dat we deze smoel ook op een pak toekomstige modellen gaan zien, stemt ons alvast heel erg positief. De LED-signatuur met verticale strepen is mooi om te zien en uiteraard zijn er leuke licht-animaties voorzien waarmee je zeker zult opvallen als je de auto opent. Heel geslaagd allemaal! BMW zelf noemt de nieuwe designtaal alvast tijdloos, klassevol en atletisch, en daar kunnen we ons best in vinden.

Geen SUV maar SAV

BMW wil de nieuwe iX3 liever geen SUV noemen, maar wel SAV, van Sport Activity Vehicle. Het merk wil de iX3 daarmee meer verfijning en klasse toeschrijven, maar vooral ook de nadruk leggen op het allround functionele karakter van het model. De iX3 voelt zich met andere woorden helemaal in z'n element als ie wordt ingezet als bedrijfswagen, maar ook als gezinswagen voor verre vakanties of andere citytrips. De iX3 is trouwens geen kleine jongen. Hij meet 7,78 meter bij 1,83 meter, en hij slikt moeiteloos 520 tot 1.750 liter bagage. Op de achterbank zit je ronduit royaal, met meer dan voldoende been- en hoofdruimte voor 3 passagiers. Voor de aankleding van het premium aanvoelend interieur kan je trouwens kiezen uit 4 zogenoemde Design Worlds, afgestemd op een brede smaak van het koperspubliek. Wij zouden daarbij trouwens de M-lijn durven aanbevelen, zodat je het ietwat vreemd uitziende 4-spaaks stuur (met die vreemde bovenste spaak) kunt inruilen voor een sportstuur met 3 spaken.

Die opmerking over het standaard stuurwiel is niet meer dan een voetnoot in een voor de rest fantastisch ogend interieur dat vooral opvalt door de zogenaamde BMW Panoramic iDrive boordplank. Naast een prominent centraal scherm van 17,9 inch krijg je ook een strook van digitale informatie die over de hele breedte van

DE ESSENTIE

We durven er meteen een bak Duvel op verwedden dat dit eerste model onder de Neue Klasse-kapstok een joekel van een succes wordt. De iX3 5.0 xDrive heeft op papier namelijk alles wat nodig is om een kleine stormloop te veroorzaken naar de showrooms. Hij heeft een aantrekkelijk design, een echt eye-catcher interieur met die Panoramic iDrive, een ruim en gerieflijk interieur, en EV-prestaties (800 km WLTP rijbereik) om U tegen te zeggen. Kortom, alles zit goed voor deze iX3. Zelfs de prijs van net geen 70.000 euro die in leasing wellicht nog aantrekkelijker wordt omdat de restwaardes ongetwijfeld positief zullen uitvallen met zulke toekomstbestendig EV-pakket. Wie houdt deze iX3 eigenlijk nog tegen?



de voorruit wordt uitgesmeerd. Een geweldige vondst waarbij je natuurlijk enkele essentiële informatie kunt aflezen, maar ook een 6-tal widgets vrij kunt invullen. Ook op het centrale display zijn er trouwens widgets die je naar eigen smaak kunt kiezen. Op die manier zegt BMW altijd de juiste info op de juiste plek en op het juiste moment te kunnen tonen. In optie kan je het aanbod aan digitale info nog verder uitbreiden door te kiezen voor het optionele 3D Head-Up Display. En tot slot belooft BMW ook vaker en sneller dan ooit te voorzien in Over-The-Air updates van de software.

Wat wel opvalt is het gebrek aan een apart display voor de voorste passagier, die dus niet zal kunnen kijken naar YouTube of zich bezondigen andere asociale bezigheden. Persoonlijk vinden we dat alvast geen gemis.

800 km rijbereik, zei je?

Tijd om (naast die Panoramic iDrive) het te hebben over die andere baanbrekende eigenschap van de iX3 en dan hebben we het natuurlijk over zijn EV-prestaties. BMW start in september met de lancering van de iX3 50 xDrive die meteen hoog in het gamma gepositioneerd wordt. Dankzij het gebruik van de 800 Volt technologie en een 108 kWh groot batterijpack (netto), kom je niet alleen tot 800 km ver op één lading, maar kan je ook maar liefst tot 400 kW snelladen. Dat betekent dat je in amper 10 minuten maar liefst 350 km aan rijbereik wint, en dat de sprong van 10% batterijniveau naar 8%, amper 21 minuten duurt. Dat is met andere woorden nauwelijks genoeg tijd voor een broodje en toiletstop onderweg naar je vakantiebestemming. AC-laden kan natuurlijk ook aan 22 kW, en vanzelfsprekend voorziet BMW ook bi-directioneel laden met V2L, V2G en V2H (Vehicle to load, grid en home).



Of de uiteindelijke iX3 eigenaar al deze features volop zal gaan benutten, dat is natuurlijk een open vraag. Maar op z'n minst is dit eerste model van de Neue Klasse overduidelijk future proof op het vlak van EV-eigenschappen. Daarbij spring vooral het beloofde rijbereik van 800 km in het oog. Of die daadwerkelijk gehaald kan worden in realistische omstandigheden, dat is voor elke EV (ook



deze iX3) twijfelachtig. Maar met 800 km WLTP lijkt, zelfs in de winter, een realistische autonomie van minstens 650 à 680 km wel haalbaar. Te verifiëren als we de auto in winterse omstandigheden kunnen testen.

Hoe rijdt hij eigenlijk?

Dat is iets voor later want voorlopig hebben we de nieuwe iX3 enkel statisch kunnen ontdekken. BMW belooft wel top rijplezier af te leveren dankzij het zogenaamde Heart of Joy superbrein. Dat is een processor die 10 keer sneller is dan conventionele systemen, waardoor de iX3 een snellere lezing, een grotere precisie en waar nodig een aanpassing voorziet van alle parameters die het rijplezier bevorderen.

Op papier zijn de prestaties van de iX3 50 xDrive alvast meer dan OK. Dankzij twee elektromotoren (eentje op de vooras en een tweede op de achteras), levert de vierwielaangedreven iX3 50 xDrive een systeemvermogen van maar liefst 470 pk en een koppel van 645 Nm. Daarmee snelt hij in 4,9 seconden naar 100 km/u en st(r)oomt hij door tot 210 km topsnelheid. Al zal dat natuurlijk geen gunstig effect hebben op het rijbereik, maar wie ligt daar van wakker met zulk riant rijbereik... Gemiddeld zegt BMW dat de iX3 genoeg neemt met 15 kWh per 100 km.

Conclusie

Als BMW (vanaf september- de configurator open zet van deze nieuwe BMW iX3, dan zal aan de 5.0 xDrive versie een prijskaartje



hangen van 68.900 euro. Dat is naar ons gevoel meer dan schappelijk als je kijkt wat je daarmee in huis haalt. Bovendien mogen we ons later nog aan goedkopere instapversies verwachten, maar wie in maart 2026 wil rijden is alvast wel "beperkt" tot de 5.0 xDrive. Die beperking lijkt ons alvast geen straf, en we denken dat er ook heel wat concurrerende merken zich nu al in het haar aan het wrijven zijn... - WM



WANNEER JAPANS VAKMANSCHAP ELEKTRISCH RIJDEN VORMGEEFT

ALL-NEW MAZDA6e

De All-New Mazda6e verpersoonlijkt onze toewijding voor Japans vakmanschap in al zijn aspecten, van de hoogwaardige materialen in het interieur tot de nieuwste vooruitstrevende technologieën. Deze volledig elektrische Mazda biedt een intuïtieve rijervaring met een rijbereik tot 552 km¹, snellaadtechnologie en de betrouwbare prestaties die u van Mazda verwacht. Het interieur staat in het teken van het Japanse concept « Ma », met de schoonheid van een lege ruimte centraal. Ontdek de volledig elektrische All-New Mazda6e op mazda.be of bij uw Mazda-verdeler.

NU VANAF € 239/MAAND EXCL. BTW
IN FINANCIËLE RENTING²

6 JAAR | MAZDA
GARANTIE

 16,5 - 16,6 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

¹Rijbereik bepaald volgens de WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Het werkelijke rijbereik kan afwijken naargelang de uitrusting en individuele factoren. ²Promotioneel financieringsaanbod in financiële renting voor een All-New Mazda6e Takumi 68,8 kWh (MY2025), op basis van een looptijd van 60 maanden en 50.000 km. Catalogusprijs: € 35.446,28. Maandelijkse huur van € 239, mits een eerste (optionele) verhoogde huur van € 4.689,81 en een aankoopoptie van 54%, fleetkorting inbegrepen. Afleverkost van € 330 en milieubijdrage van € 8,26 niet inbegrepen. Financiële renting is uitsluitend voor professioneel gebruik. Alle vermelde prijzen zijn exclusief BTW. Onder voorbehoud van vergissingen of prijswijzigingen. Aanbod geldig van 01/09/2025 tot en met 31/10/2025 bij de deelnemende erkende Mazda-verdelers in België. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Mazda Finance, handelsnaam van CA Auto Bank, Belgisch filiaal van CA Auto Bank S.p.A., verhuurder, met als maatschappelijke zetel Corso Orbassano 367, 10137 Torino - Italië en hoofdzetel in België, Herrmann-Debrouxlaan 54 te 1160 Brussel. RPR: Brussel - KBO: 0699.630.712 - IBAN: BE08 7360 4943 5813 - BTW: BE 699.630.712 - e-mail: customer-care.belux@ca-autobank.com. Uw Mazda-verdeler treedt op als kredietbemiddelaar, agent in nevenfunctie. Neem contact op met uw Mazda-verdeler voor meer informatie en voor een offerte op maat. 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.



MAZDA

VW T-Roc in 't nieuw

De tweede generatie Volkswagen T-Roc is los! Hij is maar liefst 12 cm langer dan zijn populaire voorganger en wordt daarmee ruimer dan ooit. Maar vooral de nieuwe hybride motoren onder de kap zijn interessant...

De eerste generatie VW T-Roc werd in 2017 gelanceerd en ging sindsdien meer dan twee miljoen keer over de toonbank. Maar vrij van kritiek was deze 'hoge Golf' niet: het interieur was goedkoop afgewerkt en niet erg ruim, terwijl er geen enkele hybride optie verkrijgbaar was. Allemaal zaken die deze tweede generatie hoopt op te lossen.

Mini-Tiguan

Uiterlijk kruipt de nieuwe T-Roc veel dichterbij de Tiguan, waarmee hij trouwens ook zijn MQB evo-platform deelt. Vooraan zien we scherpe kop-



lampen met een doorlopende lichtstreep, met centraal nu ook een verlicht VW-logo. LED-lampen zijn standaard, optioneel kan je kiezen voor matrixtechnologie. Achteraan is de gelijkenis treffend met de Tiguan, Tayron en zelfs de ID.4. De hogere uitvoeringen krijgen ook een lichtgevend logo op de kont. Er zijn zes kleuren om uit te kiezen, waarvan vier nieuwe (Canary Yellow, Flamed Red, Celestial Blue en Grenadilla Black). Optioneel kan je ook het dak in het zwart krijgen.

Ruimer en kwalitatiever interieur

Met een lengte van 4,35 m is de tweede generatie Volkswagen T-Roc 12 cm langer dan zijn voorganger. Dat zorgt niet alleen voor iets meer visuele présence, maar vooral voor meer ruimte aan boord. En ook de koffer is iets gegroeid: 475 liter, oftewel 30 liter groter dan voordien. Een volume dat je naar wens kan uitbreiden dankzij de in drie delen neerklapbare achterbank.

Maar het interieur kreeg niet enkel een upgrade op ruimtelijk vlak. Volkswagen is bezig met een queeste om de kwaliteitsperceptie en de ergonomie aan boord van zijn modellen weer op het oude niveau te brengen. In het persbericht spreekt het merk dan ook over tal van zachte materialen en een premiumgevoel in de nieuwe T-Roc. Dat laatste wordt nog versterkt door de uitgebreide sfeerverlichting. En ook het stuur krijgt echte knoppen! Positief is ook de aanwezigheid van de multifunctionele draaiknop uit de Tiguan en Tayron op de middenconsole (voor de rijmodi en het volume). En als primeur voor het segment, kan je de nieuwe Volkswagen T-Roc ook krijgen met een head-up display.

Mildhybride en nieuwe 'full hybrids'

De vernieuwing zet zich verder onder de motorkap. Daar krijgt de tweede generatie VW T-Roc een brede waaier aan geëlektrificeerde benzinemotoren. Bij de lancering is het aanbod beperkt tot de 1.5 eTSI-viercilinder met 116 of 150 pk. Later komen er nog twee gloednieuwe 'full hybrids'. Tenslotte krijgt de nieuwe T-Roc ook nog een 2.0 TSI-benzinemotor met vierwielaandrijving, zowel als efficiënte mildhybride én als sportieve T-Roc R!

De tweede generatie Volkswagen T-Roc wordt in november gelanceerd. Voorlopig is enkel de Duitse basisprijs bekend: vanaf 30.845 euro voor de T-Roc 1.5 eTSI met 116 pk. - **YM**

Test

Alpine A290 GTS

Kan een elektrische hot hatch spannend zijn?



Elektrische auto's hebben zonder twijfel de autowereld getransformeerd, maar criticasters durven al eens zeuren over een verlies aan karakter. Sportieve EV's zijn uiteraard stil, snel en efficiënt, maar ook vaak klinisch en emotioneel. Maar geldt dit ook voor de Alpine A290? Wij zochten het uit.





Alpine, het Franse sportautomerk met roots in de autosport en bekend van de lichte en speelse A110 (op benzine, stel je voor...), waagt zich met de A290 voor het eerst aan een volledig elektrisch model. De compacte hot hatch belooft rijplezier te combineren met zero-emissies. Maar is dat echt mogelijk? Kan een elektrische auto evenveel fun en emotie geven als een thermische hot hatch? Wel (spoiler alert!): JA !

Van Renault naar Alpine, en toch uniek

De A290 deelt zijn basis met de Renault 5 E-Tech Electric, maar Alpine heeft duidelijk veel moeite gedaan om hem meer dan zomaar een opgevoerde versie te maken. De koets is breder, de bumpers zijn meer uitgesproken en de opvallende koplampen met de 4 keer X-lichtsignatuur verwijzen duidelijk naar Alpine's raceverleden. Achteraan krijgt hij bredere schouders en een sportieve diffuser, terwijl de 19-duims velgen en performance-banden het sportieve karakter onderstrepen.

De badge op de neus mag dan klein zijn, het design schreeuwt sportiviteit. Alpine heeft ook gekozen voor een aantal exclusieve lakkleuren zoals het must have 'Bleu Alpine Vision' die het koetswerk extra flair geven. Alles aan de A290 oogt gespieerd, compact en prestatiegericht. En dat is belangrijk, want het oog wil ook wat in dit segment.

Interieur met een motorsportsausje

Binnenin is de Alpine A290 een aangename verrassing. Het interieur is niet over-the-top futuristisch zoals bij sommige andere EV's, maar eerder functioneel en rijder-gericht. Het digitale dashboard en centrale infotainmentscherm (12,3" en 10,25") zijn strak geïntegreerd en voorzien van Alpine-specifieke graphics. Wat we vooral appreciëren is het duidelijke verschil met de veel bravere R5. Ja, de boordplank is heel erg herkenbaar, maar de toevoeging van een sportieve centrale console met ronde drukknoppen voor de versnellingen, voegt een mooie dosis sportiviteit toe. Al hadden we



op diezelfde middenconsole ook graag de startknop teruggevonden, maar die zit nog steeds een beetje verdoken naast het centrale scherm.

De fraai uitzierende, sportieve kuipstoelen zitten stevig en laag, en het sportstuur voelt heerlijk dik aan. Het blauwe leder van onze testwagen voelt kwalitatief en premium aan. De cockpit voelt (veel meer dan in de R5) uitgesproken sportief aan, al was het maar omwille van de extra knoppen die je hier terug vindt. Opvallend is de rode knop onder je rechterduim met 'OV' (voor overtake), waarmee tijdelijk extra vermogen wordt vrijgegeven, inclusief een videospelletje-achtige animatie in de boordplank. Het is een knipoog naar de Formule 1 en WEC, waar Alpine ook actief is. Verder beschikt de bestuurder over een 'RCH'-knop (Regenerative Charge), waarmee vier niveaus van regeneratief remmen ingesteld kunnen worden.

DE ESSENTIE

De Alpine A290 is niet alleen een auto, maar ook een statement. Alpine wil zich positioneren als hét sportieve merk binnen de Renault-groep in een tijdperk waarin emotie steeds moeilijker te vatten is in elektromobiliteit. Met de A290 mikken ze op een nieuw publiek: jonge stadsrijders die willen genieten van hun dagelijkse ritten, maar ook op de puristen die nog geloven in de kunst van het autorijden. En ook al is hij niet foutloos, dankzij een stevige dosis rijplezier en emotie vergeef je 'm snel zijn grootste zonden.



Het is helaas niet allemaal goed nieuws want achterin kampt deze A290 met dezelfde ruimtelijke beperkingen. Dat betekent dat er op de achterbank plaats is voor 2 kleine kinderen, niet meer dan dat. En ook de kofferinhoud is met 326 liter niet royaal, maar dat is ook niet het doel van deze auto. Dit is een fun-machine, geen gezinswagens.

Lichtvoetig en slim getuned

Onderhuids gebruikt de A290 de CMF-B EV-architectuur van Renault, maar de Alpine-ingenieurs hebben die grondig aangepast. Er zijn twee motorversies beschikbaar: een basisvariant met 180 pk

PLUS

- Onderscheidende looks
- Premium en sportief interieur
- Rijplezier en Fun met een hoofdletter !
- Alpine virtuele sound werkt verslavend
- Nog relatief betaalbaar
- Merknaam met karakter

MIN

- Laadsnelheid is beperkt
- Geen ruimtewonder binnenin
- Niet de snelste in zijn segment



en een Performance-uitvoering met 220 pk. Beide krijgen een 52 kWh lithium-ion batterij met NMC-chemie (nikkel, mangaan, kobalt). Het rijbereik ligt officieel rond de 380 km WLTP voor de standaardversie, en iets lager bij de Performance. In de praktijk geraakte we met onze GTS ongeveer 300 km ver, wat naar ons gevoel aan de magere kant is. Je kan gelukkig wel snelladen, maar ook dat is beperkt tot 100 kW.

Nee, deze A290 koop je niet voor zijn EV-prestaties, wel voor zijn fun-gehalte op de weg. De ingenieurs hebben veel aandacht besteed aan gewichtsverdeling, torsiestijfheid en de afstelling van het chassis. Daarbij hebben ze actieve demping toegevoegd aan de Performance-uitvoering, en een mechanisch sperdifferentieel (van

ZF) om de voorwielen optimaal te laten bijten in bochten. Deze A290 is geen raket zoals veel EV's (hij sprint in 6,4 seconden naar 100 km/u), maar een auto die wil spelen – die uitnodigt tot rijden.

De gewichtsbesparing waar mogelijk (zoals lichtere velgen en aluminium componenten) helpt om de massa onder controle te houden: de A290 weegt zo'n 1.470 kg – een pluimgewicht vergeleken met andere elektrische modellen.

Feedback en precisie

Zodra je vertrekt merk je dat dit geen gewone elektrische stadswagen is. De A290 voelt strak aan, met een direct stuurgevoel en een onderstel dat leeft. In plaats van steriel comfort krijg je een dynamische mix van controle en speelsheid. Op een bochtig parcours laat de Alpine zien wat hij waard is. De auto duikt scherp bochten in, blijft mooi vlak en komt er met enthousiasme weer uit. Zelfs bij iets te veel snelheid in een bocht grijpt het sperdifferentieel in en trekt hij zich er gecontroleerd doorheen – alsof hij je uitdaagt om nog een tikje harder te gaan. Oh ja, en er is ook een virtuele sound die je kan inschakelen, en die wij persoonlijk wel vonden bijdragen aan de emotie. Meer nog, we vonden het zelfs een beetje verslavend. Daardoor moet je natuurlijk wel goed je snelheidsmeter in de gaten houden.

De gasrespons is direct, maar nooit brutaal. Alpine heeft ervoor gekozen om geen overdreven remregeneratie in te bouwen, wat zorgt voor een meer natuurlijke ervaring.





Conclusie

De Alpine A290 is een verademing. Hij bewijst dat elektrische auto's niet saai hoeven te zijn en dat rijplezier ook zonder uitlaatgeluid kan bestaan. Met zijn compact formaat, uitgebalanceerd onderstel en slimme techniek laat hij zelfs benzinepuristen twijfelen. Dit is een auto die je niet koopt voor zijn EV-specificaties, maar voor het gevoel dat hij je geeft op een bochtige bergweg, of zelfs op een alledaagse woon-werkrit. De A290 is geen compromis, maar een belofte: dat ook in het tijdperk van elektrificatie, passie en plezier achter het stuur nog steeds kunnen bestaan. Dat belooft alvast voor de nakende A390 !

Zijn prijs is natuurlijk geen habbekrats, maar 38.700 euro voor een A290 vinden wij eigenlijk nog redelijk als je kijkt naar de fun die je ermee in huis haalt. Maar je wil natuurlijk wel doorsparen voor de GTS-variant, die voor 44.700 euro van eigenaar wisselt. - WM



Test

De MG HS Plug-in Hybrid is zo'n auto die je bijna onderschat wanneer hij de oprit op rolt. Je ziet een middelgrote SUV, niet overdreven gespierd, niet overdadig met chroom besprenkeld, maar netjes, volwassen en met een soort ingetogen zelfvertrouwen dat je eerder zou verwachten bij een Japans premiummerk. En ja, er zijn aandachtspunten, maar het totaalplaatje is verrassend positief. Meer nog: waarom hebben we deze geweldige allrounder niet eerder ontdekt?

Spreek je over de opkomst van de Chinese merken, dan mag het MG succesverhaal niet ontbreken. MG is het grootste Chinese merk op onze markt en heeft intussen een erg uitgebreid gamma, waarbij er wel een focus ligt op de volledig elektrische modellen. Maar de nieuwe generatie HS die we hier voorrijden, is een plug-in hybride die eigenlijk het beste combineert van twee werelden; je rijdt tot 100 km volledig elektrisch op één lading, en in een gecombineerde cyclus moet je niet al te veel moeite doen om onder de 6 liter gemiddeld benzineverbruik te duiken. Wat heb je dan nog meer nodig?

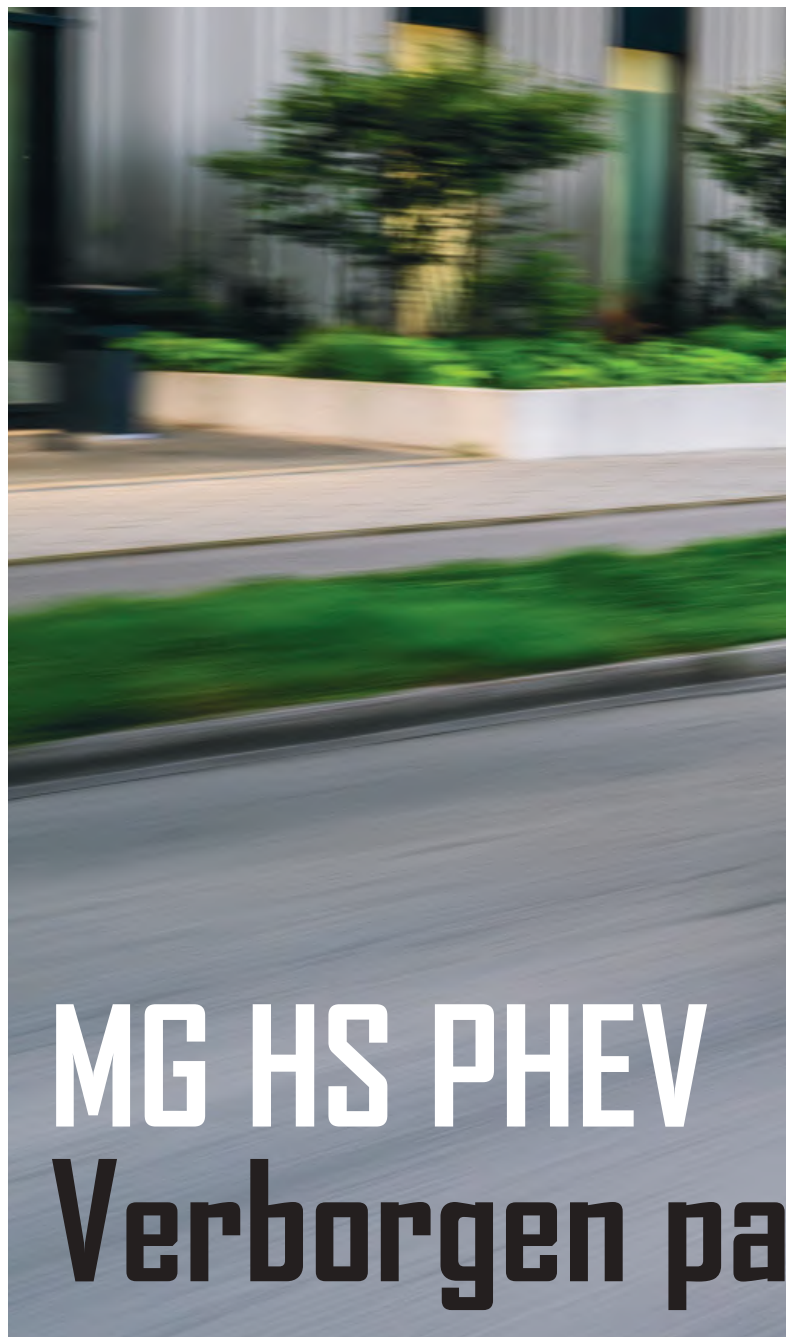
Stijlvol design

Het mag er natuurlijk ook allemaal een beetje leuk uitzien, en ook daar stelt de nieuwe HS niet teleur. Dit is geen SUV die met drukke koetswerklijnen schreeuwt, maar wel eentje die er stijlvol en ja, zelfs chic uitziet. Als je even voorbij het logo kijkt, dan zouden we er bijna een Lexus in gezien hebben. De voorzijde is scherp getekend, met een brede grille en koplampen die een vleugje sportiviteit uitstralen zonder dat ze op driftige ogen lijken.

Ook in profiel is de auto verrassend elegant: een licht aflopende daklijn, gespierde schouderpartij en velgen van 19 inch die proporties geven. Het is alsof MG een moodboard van de beste ontwerpen uit de klasse heeft genomen, ze heeft samengevoegd en er een eigen sausje over gegoten. Achteraan krijg je dan twee uitlaten

DE ESSENTIE

De MG HS Plug-in Hybrid combineert aantrekkelijk design, ruim interieur en groot rijcomfort met een sterke PHEV-aandrijflijn (272 pk, 0-100 in 6,8 s). Dankzij de 21,4 kWh-batterij rij je tot 100 km elektrisch, veel meer dan de meeste rivalen. Met 507-1.484 l koffer, rijke uitrusting en prijzen vanaf € 39.285 is dit een betaalbare, volwassen en verrassend snelle gezins-SUV die premiumgevoel biedt zonder een premiumprijs.



die, jawel, echt functioneel zijn, en een gestroomlijnde lichtpartij die de auto een moderne uitstraling geeft. Geen overdreven fake diffusers, geen lichtbalken die je verblinden bij nacht. Gewoon... evenwichtig.

Knap interieur

Het interieur is nog zo'n grote verrassing. Waar MG vroeger vooral bekend stond als budgetkeuze, krijg je nu een cabine die verrassend hoogwaardig aanvoelt. De zetels zijn royaal, met stevige contouren, zacht kunstleder en contrasterende stiksels die eerder Audi dan instap-Hyundai roepen. De voorzetels zijn elektrisch verstelbaar en verwarmbaar in de Luxury-uitvoering, en zelfs lange ritten voelen ontspannen aan. Achterin krijg je meer dan voldoende beenruimte waardoor zelfs lange passagiers hun knieën niet tegen de voorstoelen hoeven te drukken. De hoofdruimte is eveneens royaal. Kinderen, tieners of volwassenen, niemand klaagt over krapte. En met een vlakke vloer achterin zit een derde passagier niet helemaal als het vergeten familielid.



Biepjes alom

Functionaliteit is een sleutelwoord voor de MG HS. Je krijgt een kofferruimte van 507 liter in standaardconfiguratie. Genoeg voor meerdere koffers van het gezin, sporttassen of een kinderwagen. Klap je de achterbank neer, dan groeit dat tot 1.484 liter. Geen record, maar wel een keurige score, zeker voor een PHEV waar de batterij vaak een hap uit het volume neemt. De laaddrempel is laag, de opening breed, en in de Luxury-versie krijg je een elektrische achterklep die met een voetzwaai opent (ideaal als je handen vol boodschappen zitten). Binnenin zijn er voldoende opbergvakken, bekerhouders, een armsteun met opbergruimte, en een handschoenkast die niet te klein uitvalt. Alles voelt bruikbaar, gemaakt om een gezinsleven te ondersteunen zonder dat je voortdurend puzzels moet oplossen.

Het infotainment-systeem ziet er alvast gaaf uit. Je krijgt een 12,3-inch digitaal instrumentenpaneel dat overzichtelijk is en niet zou misstaan in een premium-merk. Daarnaast vind je een groot 12,3-

inch touchscreen in het midden, met scherpe resolutie, moderne graphics en een min of meer intuïtieve menu-structuur. Toch is het soms zoeken naar bepaalde functies, waarbij we (zoals bij zoveel modellen) het betreuren dat er bijna geen fysieke knoppen meer zijn. Zelfs de airco moet je via het scherm bedienen en dat geldt ook voor stoel- en stuurverwarming. Breng aub enkele fysieke knoppen terug, MG!

En doe dat dan meteen ook voor het uitschakelen van de overijverige veiligheidsmonitoring. Vooral de biepjes voor 'afleiding van de bestuurder' gaan al snel op je zenuwen werken en om ze uit te schakelen moet je vrij diep in de menu's gaan graven. Bovendien is de touchrespons niet altijd zo vloeiend als bij sommige rivalen. Maar alles bij elkaar werkt de multimedia verrassend snel en stabiel en hij geeft je alle info die je nodig hebt. We zouden enkel nog graag een draadloze Apple CarPlay en Android Auto zien. Je kan wel (standaard) connecteren, maar enkel via draad. Wel is er nog de MG iSMART-app waarmee je de auto vanop afstand kan bedienen:



klimaatregeling instellen, laden checken, deuren vergrendelen. Het voelt allemaal volwassen en sluit naadloos aan bij de verwachtingen van een 2025-rijder.

Comfortabele luxe-SUV

Het rijcomfort is misschien wel de grootste verrassing in deze HS. MG heeft duidelijk begrepen dat dit geen hot hatch hoeft te zijn. De ophanging is afgestemd op comfort: korte oneffenheden worden netjes weggefilterd, verkeersdrempels verteer je zonder drama, en zelfs op slechte wegen blijft de auto rustig. Er is een zekere body-roll in snelle bochten, maar nooit op een hinderlijke manier. Het is eerder een herinnering dat je in een comfortabele

SUV zit en niet in een sportwagen. De besturing is licht, ideaal voor stadsverkeer, en voldoende precies om vertrouwen te wekken bij hogere snelheden. Het geluidsniveau blijft opvallend laag, zelfs als de benzinemotor moet bijspringen. Je hoort 'm pas echt opkomen als je stevig accelereert. Het windgeruis is minimaal, ook op de snelweg. Kortom: je hebt bijna permanent het gevoel dat je volledig elektrisch rijdt. Knap!

De aandrijflijn is een van de sterkste troeven. Je krijgt een 1,5-liter turbobenzine gekoppeld aan een elektromotor en een forse 21,4 kWh-batterij. Samen leveren ze 272 pk en 480 Nm koppel. Dat vertaalt zich naar een 0-100 sprint in zo'n 6,8 seconden. Voor een SUV van dit formaat is dat meer dan voldoende snel, zeker als je bedenkt dat het hier om een gezinsvriendelijke plug-in hybride gaat en niet om een sportieve GT. De topsnelheid is 190 km/u, ruim voldoende voor de Belgische snelwegen. Het schakelen gebeurt via een slimme transmissie die zowel de zes benzineversnellingen als vier elektrische verzetten combineert – een unieke oplossing die efficiëntie en prestaties verenigt. Het resultaat: soepele overgangen, geen storende schokken, en altijd voldoende power wanneer je het gaspedaal dieper intrapt.

Tot 100 km op één lading

De EV-prestaties zijn bijzonder indrukwekkend voor een PHEV. Officieel haal je tot 100 km elektrisch bereik (afhankelijk van rijstijl en omstandigheden). Dat is veel meer dan de doorsnee plug-in hybride die vaak rond de 50 km blijft hangen. In de praktijk mag je rekenen op een dikke 70-80 km zonder benzine, en dat betekent dat veel dagelijkse ritten volledig elektrisch kunnen. Standaard zal de HS trouwens altijd in hybridemodus rijden waarmee optimaal wordt

+ PLUS

- Stijlvolle, klassevolle verschijning
- Ruime gezins-SUV
- Uitstekende plug-in aandrijflijn, stil en verfijnd
- 100 km elektrisch rijbereik
- Eenvoudig gamma, rijkelijk uitgerust
- Aantrekkelijke prijzen

- MIN

- Overdreven waarschuwings-biepjes
- Menustructuur multimedia soms omslachtig
- Gebrek aan fysieke knoppen

omgesprongen met zowel elektriciteit als benzine. Dat resulteert dan in een verbruik dat bij een vlotte rijstijl net boven de 6,5 liter uitkomt. Ga je voor een eco-rijstijl, dan moet zelfs 5 liter makkelijk haalbaar zijn. Dat zullen gezinnen zeker appreciëren als ze (niet zo heel vaak) aan de pomp staan.

Opladen kan aan een wallbox in minder dan 5 uur. Er is geen snel-laadoptie, maar dat is in deze klasse en dit type wagen geen ramp. Het belangrijkste is dat je batterij groot genoeg is om echt relevant elektrisch te rijden, en dat maakt het verschil in zowel gebruikskosten als ecologische voetafdruk.

Is die prijs wel juist?

Het beste nieuws hebben we tot het einde gehouden. Want je hebt intussen al door dat we de MG HS Plug-In Hybrid op maar weinig fouten hebben kunnen betrappen, terwijl zijn prijs ook nog eens bijzonder attractief blijkt te zijn. En als je dan toch gaat vergelijken, hou dan zeker ook rekening met de 100 km elektrisch rijbereik. Er zijn in deze klasse maar weinig concurrenten die 'm daarin evenaren.

De line-up van de MG HS is vrij simpel, en zo zien we het graag. Een rechttoe-rechtaan benzineversie is er al vanaf zo'n 25.000 euro, een hybride vanaf 34.285 euro. 'Onze' plug-in start in het Comfort uitrustingsniveau aan 39.285 euro en dan krijg je eigenlijk al een zeer uitgebreide basisuitrusting met onder andere LED-koplampen, 19" lichtmetalen velgen, donkere ramen, parkeersensoren achteraan met camera, Android Auto en Apple CarPlay, een elektrische 6-voudig verstelbare bestuurdersstoel, iSMART Lite met navigatie en nog veel meer.

Wij zouden altijd 1.000 euro bijbetalen voor de Luxury uitvoering, inclusief elektrische achterklep, gescheiden klimaatregeling, leder, enz... Oh ja, het beige interieur van 650 euro staat ook op ons verlanglijstje. Dan heb je voor nog geen 41.000 euro een ruim uitgevallen plug-in SUV met alle toeters en bellen. Zelfs zakelijke rijders kunnen hier moeilijk voorbij want de MG HS PHEV afficheert slechts 14g CO2.

Conclusie

De MG HS Plug-in Hybrid is een van de meest overtuigende gezins-SUV's in zijn prijsklasse. Hij ziet er goed uit, voelt ruim en comfortabel aan, biedt een ruim laadvolume en een rijkelijk uitgeruste cabine, en verrast met zijn sterke aandrijflijn en groot elektrisch bereik. Ja, sommige details verraden dat dit geen high-end premium product is maar dat doet weinig af aan het totaalplaatje. Voor gezinnen en zelfs professionele rijders die betaalbaar elektrisch willen rijden zonder angst voor het rijbereik, en tegelijk ruimte en comfort eisen, is dit een van de slimste keuzes van het moment. - WM





(Europese designbaas) over het voorbije, huidige en toekomstig Mazda-design

Al meer dan 26 jaar voert de Belg Jo Stenuit het hoge woord in de Europese designstudio van Mazda. Niemand is dus beter geplaatst om de designevolutie van het Japanse merk te duiden en vooruit te kijken naar wat nog komen moet.

We ontmoeten Jo Stenuit in het Brusselse automuseum Autoworld, waar de expo Big in Japan op z'n laatste benen loopt. De expositie geeft de bezoeker een heerlijk nostalgische blik op recente en minder recente Japanse iconische auto's, en daar kan Mazda natuurlijk niet bij ontbreken.

Filmheld

We starten bij de Mazda Cosmo (1967-1972) waarbij Jo bekend dat het één van die Mazda's is die hij graag eens zou besturen. Bucket list materiaal dus, en dat heeft ook te maken met een zekere film-geschiedenis die hem is bijgebleven. "De Mazda Cosmo heeft indruk gemaakt omwille van zijn aantreden in de Japanse film 'The Return of Ultraman'. Ik heb altijd een geweldige fascinatie gehad voor de Japanse cultuur, dus die film moest ik absoluut gezien hebben. Het was trouwens het antwoord van Mazda op de hoofdrol van een zekere Toyota 2000GT in de James Bond film You Only Live Twice. Ik vond het ook jammer dat het model nooit in Europa werd ingevoerd. Er werd nooit een versie met links stuur gebouwd."

De Mazda Cosmo was (samen met de NSU Ro80) één van de eerste productiewagens die werd voorzien van een Wankelmotor met dubbele rotor. Het model werd met de hand gebouwd aan een ritme van ongeveer één auto per dag. Er werden dan ook 'slechts' 1.176 stuks van gebouwd. De Cosmo lag dan ook aan de basis van andere Mazda-modellen die later ook met een Wankelmotor zouden worden uitgerust.

Kei-schattig

We slenteren naar een ander typisch Japans fenomeen, namelijk die van de kei-cars. Kei-cars zijn uniek voor Japan en ze moeten aan strikte regels voldoen. Zo moet de cilinderinhoud beperkt zijn tot 660 cc, en blijven ook het vermogen en vooral de afmetingen strikte gelimiteerd. De Mazda Autozam AZ1 (1994) is volgens Jo Stenuit een klassiek voorbeeld van de koppigheid van Japanners om door te zetten waar niemand anders mogelijkheden ziet. De Auto-

zam had de minuscule afmetingen inherent aan een kei-car, maar hij ziet eruit als een sportieve exoot, inclusief vleugeldeuren. Is dit dan misschien de kleinste supercar ter wereld? Intussen heeft Mazda wel het segment van de kei-cars verlaten, wegens te weinig mogelijk rendement. En als kleine constructeur moet het merk wel selectief zijn in de segmenten waarin het opereert.

"Nog één ultieme auto."

"Lichtgewicht, pure fun en betaalbaar. Daar draait het om bij de Mazda MX-5.", weet Jo Stenuit. "Dit is echt de core van ons merk. Het is zelfs vandaag ook mijn daily driver. Ik kocht een 30th Anniversary versie, in het oranje, een beetje per ongeluk toen die per opbod werd verkocht door mijn werkgever en ik na 6 weken het hoogste bod bleek uitgebracht te hebben. Een topwagen, ik geniet er echt elke dag van. Wist je trouwens dat bij de eerste modellen de perfecte gewichtsverdeling van 50/50 in kilogram uitgedrukt in de deuren werd gestanst? Het toonde aan de Mazda enorm veel belang hechtte aan de dynamiek en het rijplezier."



MX-5 (Miata)



Dat de MX-5 uit 1989 en daarna een grote indruk heeft nagelaten op Jo blijkt later nog als we hem vragen wat het ultieme model nog zou zijn dat hij wil ontwerpen voor Mazda. Het antwoord laat niet op zich wachten: "De MX-5, direct. Al is het bijna onmogelijk om de MX-5 beter te maken dan hij is, zeker met de huidige regulering waarbij gewicht en veiligheid voor designers geen cadeau is. Gaan we dan wel de fun en lichtgewicht in zijn DNA kunnen behouden? Maar ja, natuurlijk zou de MX-5 mijn ultieme wapenfeit mogen zijn."

Italiaanse Japanner

We slenteren en mijmeren nog langsheen enkele andere Mazda's zoals de RX8 en ook enkele sportieve versies waar Jo naar eigen zeggen minder parate kennis van heeft, al kan je niet onberoerd blijven bij een iconisch model als de Mazda 787B Group C (ook weer met wankelmotor) die Le Mans heeft gewonnen in 1991.

Maar de auto waar Jo Stenuit in deze beperkte expo het langst bij wegdroomt is de Mazda 1800 Luce uit 1997. Hij werd niet door een Japanner ontworpen, wel door de beroemde Giorgetto Giugiaro.

Hij was voor die tijdsgeest vrij laag en hoekig getekend, waarbij de Luce bijna een rechtstreekse aanval lijkt te doen op BMW. Het was een vierdeurs sedan met achterwielaandrijving en later zou ook nog een stationwagen aan het gamma worden toegevoegd. De Luce is misschien één van de meest atypische Mazda's uit de geschiedenis van het merk, net omdat het meer op een Italo-Europees model lijkt, dan op een Mazda. Maar karakter heeft ie met oervloed, en misschien is het daarom wel de lieveling van Jo Stenuit uit deze expositie.

Mazda 6e

Geen betere auto om onze designdiscussie af te sluiten, dan bij de nieuwe Mazda 6e die voor de gelegenheid een centrale plaats heeft gekregen in Autoworld. Jo Stenuit wijst op veel inspiratiepunten uit het Mazda verleden, in de nieuwe 6e. "In onze huidige Kodo-designtaal streven we naar een gevoel van energie, en dat hebben we ook vaak in het verleden terug gezien. We hebben bij de Mazda 6e ook getracht op reflecties op te wekken in de gladde oppervlakken. Dat geeft enerzijds een zekere lichtheid aan het geheel, maar het



MX-5 (Miata)



Mazda 787B

creëert ook dynamiek in het design. Je kan trouwens ook duidelijke invloeden zien van bijvoorbeeld vorige generaties van de Mazda 626, en in de achterlichten bemerk je misschien ook een hint naar de RX-7."

Jo is in zijn lange staat van dienst ook geruime tijd interieurontwerper geweest, en we merken een kleine verontwaardiging wanneer we hem toewerpen dat we Mazda interieurs altijd vrij klassiek hebben gevonden, in tegenstelling tot de modernistische leefruimte van de 6e. "Ik zou onze interieurs niet klassiek noemen hoor, maar we hebben altijd gestreefd naar een klassevolle uitstraling met wat wij noemen craftsmanship (nvdr: vrij vertaald vakmanschap). Kijk maar naar de materialen die we gebruiken, of naar de stiksels en andere details. Dat hebben we ook bij de Mazda 6e behouden en dat zal ook in de toekomst een vaste waarde blijven."

Of er lang gewerkt is aan het design van de 6e, wilden we nog graag weten: "Eigenlijk niet, het initiële design was in nagenoeg 6 maanden klaar, en we zijn nochtans van een volledig wit blad gestart. We hebben ook niets overgenomen van onze Chinese partner, behalve dan het chassis natuurlijk. Eén van de dingen waar ik persoonlijk blij mee ben zijn de frameloze ramen en de Signature Wing-verlichting. Het is echt opmerkelijk hoe lichtsignaturen een ding geworden zijn in autodesigns."

Wat brengt de toekomst?

Het was een boeiende en leerrijke wandeling met de Europese designbaas van Mazda, die vooral een bescheiden Vlaming is gebleven met die typische 'voetjes-op-de-grond-mentaliteit'. "Autodesigner worden was mijn grootste droom en ik ben dankbaar dat ik bij Mazda veel vrijheid geniet. Ik heb echt alles mogen doen wat ik wilde en ik kan je verzekeren dat je nog mooie dingen van ons mag verwachten."

Gaat het Mazda design dan nog gevoelig veranderen, vragen we ons af? "Het Kodo-design zal evolueren. Nu gebruiken we een eerder pure versie die een beetje fragiel is. Het nieuwe Kodo zal krachtiger zijn, maar zal nog altijd energie en beweging uitstralen. Het eerste resultaat daarvan mogen jullie in 2028 verwachten. Maar weet je, Mazda designs zijn altijd bedoeld om overal in de wereld aan te slaan, we bouwen geen specifieke modellen voor bijvoorbeeld Azië of Europa. We proberen ook niet geforceerd cool of fashionable te zijn, we doen gewoon ons ding." Dat is dan weer die typische Mazda koppigheid zeker? - WM



Mazda 1800 Luce



Mazda 6e



Mazda 6e

Test



A silver Hyundai Inster is shown from the side, driving on a city street at night. The car is in the foreground, and the background shows a blurred city street with other vehicles and streetlights. The image has a motion blur effect, suggesting the car is moving quickly.

De beste verrassingen zitten soms in de kleinste doosjes. Daar is ook de nieuwe Hyundai Inster het bewijs van. Hij borduurt in zekere zin verder op het succes van de Japanse keicars; je weet wel, die kleine maar praktische doosjes op wielen die zich helemaal in hun element voelen in de stad. Maar buiten de stad vallen ze al eens door de mand. Wel, da's niet het geval bij de Hyundai Inster.

Hyundai Inster

De (out of the) box(y) EV

Er is al veel gezegd over het 'moeilijke A-segment' dat in de eerste plaats betaalbaar wil zijn, maar tegelijk aan alle strenge veiligheidsnormen moet voldoen waardoor de prijs al snel de pan uit swingt. En als je zoals Hyundai dan ook nog eens beslist om het kleinste aanbod uit je gamma alleen maar als EV aan te bieden, dan is de cocktail voor een te dure en weinig praktische lilliputter helemaal gemaakt. Niet zo in het geval van de Inster, want deze elektrische allesdoener blijft netjes onder de psychologische grens van 25.000 euro, terwijl er niet bekibbeld wordt op uitrusting en al zeker niet op functionaliteit.

Groots in zijn kleinheid

Laat ons maar meteen even dieper ingaan op die gerieflijkheid en bruikbaarheid van de Inster, meteen zijn grootste troeven. Hoewel de Inster echt klein is (3,83 meter lang en 1,61 meter breed, en centimeters liegen niet) zal je stomverbaasd zijn over de binnenuimte die Hyundai's kleinste te bieden heeft. Ja, hij is erg smal en dat maakt dat het altijd heel erg knus is aan boord. Je zal dus per definitie vrij dicht tegen je buurman of vrouw aanschurken en op de achterbank is geen plaats voor 3 personen. Maar qua been- en hoofdruimte waan je je wel in een veel grotere MPV. Het is ronduit belachelijk hoeveel beenruimte je hebt op de achterbank, ruim meer dan in vele modellen uit twee segmenten hoger. Bovendien klappen alle zetels plat (de voorste stoelen inbegrepen) en de achterbank kan 16 cm verschuiven voor extra bagageruimte (van 238 tot 351 liter). De laadvloer is in neergeklapte configuratie volledig vlak waardoor je zelfs kan slapen in de Inster.

Ook aan de stijl binnenin voel je meteen: dit is geen saaie stadswagen. Vierkante lijnen, een mix van nostalgie en hightech: de ventilatieroosters lijken uit de jaren tachtig, maar laten zich op een hedendaagse manier bedienen. Tegelijkertijd heb je twee 10,25-inch

grote schermen: een voor je instrumentenbord en een voor infotainment. Fysieke knoppen zijn nooit ver weg en dat kunnen we alleen maar toejuichen. Wel moet het gezegd dat sommige gebruikte plastics echt wel hard aanvoelen, maar het blijft dan ook een A-segmenter natuurlijk. Tegelijk beschik je over uitrustingselementen uit de veel duurdere klassen en vooral op veiligheid wordt niet bespaard. Goed gedaan, Hyundai!

Love or hate, maar wel met attitude

Het design van de Inster geeft veel stof ter discussie. Hij combineert vrolijke retro-futuristische charme met moderne snufjes en een doordachte, dagelijkse bruikbaarheid. Hij kijkt je aan met zijn guitige blik, bijna als een stedelijke superheld in een klein jasje, klaar om je door smalle straten, strakke parkeervlakken en zelfs lange snelwegkilometers te gidsen zonder een greintje arrogantie. In zekere zin lijkt hij bijna op een stripfiguur; de markante ronde dagrijverlichting flankeren een strakke grille, en de pixelvormige achterlichten knipogen naar de Ioniq-lijn. Hij oogt een tikkeltje ondeugend dankzij zijn stevige wielkasten en de functionele dakrails.

De Inster is absoluut geen grijze muis en dat verdient al lof op zich. Maar er is ook een mogelijke keerzijde want tijdens onze testweek lokte de Inster gemengde reacties. Sympathiek vonden ze 'm allemaal, maar zijn design is zo gedurfd dat misschien niet iedereen de sprong durft te wagen. Het is een beetje een 'you love it or you hate it' verhaal, maar aan de twijfelaars raden we toch aan om de Inster ook eens in een wat braver koetswerkkleur te gaan bekijken. Dat geeft meteen een heel ander beeld.

Rijden als een grote

Je zou denken: zo'n klein geval, hoe voelt dat op de weg? Het antwoord op die vraag: heel knap, toch zeker voor dit formaat. De







Inster weegt tussen 1.300 en 1.410 kg, wat zorgt voor een vlotte rit met voldoende rijplezier, en zonder enige nervositeit. In de stad blinkt hij uit qua soepel rijden, terwijl hij zelfs op de snelweg zijn mannetje staat. De Inster komt meer dan vlot mee met het verkeer en heeft altijd net voldoende reserve om in te halen waar nodig. Voor de cijferaars: de sprint naar 100 km/u bedraagt 10,6 seconden en de topsnelheid bedraagt 150 km/u.

Er zijn ook regeneratieve remmen en die zijn instelbaar via schakelpaddles: van volledig uit tot de i-Pedal-modus waarbij je het rempedaal nog nauwelijks aanraakt. En hoewel je de i-Pedal bij elke start opnieuw moet inschakelen, blijft het bedienen simpel en

intuïtief. Hyundai's overdaad aan assistentiesystemen omvat verder adaptieve cruisecontrol, lane-keeping, dodehoekwaarschuwing, 360-camera, en parkeersensoren. De dodehoek-camerabeelden verschijnen zelfs in je instrumentenpaneel wanneer je richting aangeeft, je waant je hier echt in een veel duurdere auto.

Een kleine kanttekening wel: de snelheids- en aandachtwaarschuwingen kunnen soms overenthousiast zijn maar gelukkig kan je een snelkoppeling instellen om ze uit te schakelen. Hoe dan ook: we onthouden vooral dat de Inster rijeigenschappen etaleert van een volwassen C-segmenter. En dat geldt ook voor de vering die altijd comfortabel blijft. Echt knap !

DE ESSENTIE

De Hyundai Inster is zo geniaal qua functionaliteit en ruimte-aanbod, dat je bijna zou wensen dat er een klassieke benzinemotor onder de kap zou zitten. Niet dus. Hyundai maakt een statement door de Inster enkel te voorzien van een elektrische aandrijflijn waarmee je ook nog eens voldoende ver geraakt (350 km). En zelfs snelwegkilometers zijn geen straf aan boord van de Inster. Zijn enige discussiepunt wordt wellicht zijn design. Ja hij is speels, vrolijk en hij maakt een statement. Maar mogelijks schrikt dat ook sommigen af. Onterecht, wat ons betreft. Er zijn al genoeg grijze muizen op de weg.

Hoe ver kom je eigenlijk?

Tijd om de EV-cijfers in te duiken. De instapversie heeft een 42 kWh-accu en 97 pk, 147 Nm koppel en een WLTP-bereik van zo'n 327 km. Ga je voor de long-Range dan krijg je een 49 kWh-accu, 115 pk, dezelfde 147 Nm en een autonomie van 370 km. Laden doet de Inster aan 11 kW, DC-laden gebeurt aan 85 kW. Dat lijkt niet bijster snel, maar door de kleine batterij vul je de Inster in slechts 30 minuten van 10 tot aan 80% batterijniveau. Efficiënt, maar niet hyper-prestatiegericht dus, perfect afgestemd op stads- & buitenritten. En uiteraard is er ook V2L (Vehicle-to-Load) waarmee je de espressomachine of de laptop van stroom kunt voorzien. Leuk voor de marketingfoto's, maar benieuwd wie dat effectief zal gebruiken...

In de praktijk bleek de Inster zijn belofte ook na te komen. Het



normverbruik bedraagt tussen de 14,3 – 15,6 kWh, wij slaagden erin om met de krachtigste versie rond de 14,2 te schommelen. En dat betekent dat je makkelijk 330 km ver geraakt. Al moet het wel gezegd dat wij Hyundai's sympathiekste lilliputter bij prima weersomstandigheden hebben gereden.

Wat kost dat feestje?

De tijd dat je een kleine stadswagen in huis haalt voor 15.000 euro, die ligt ver achter ons. Een stadswagen die vol slimme snufjes zit én ook nog eens een volledig elektrische aandrijflijn heeft waarmee je 350 km ver komt, daar staat nu eenmaal een andere prijs tegenover. Hyundai België afficheert de Inster in een prijsvork van 23.899 euro voor de basisversie met kleine batterij, tot 32.349 euro voor de 'dikste' versie. Voor het basisniveau met grote batterij betaal je 25.899 euro.

Nu, basisversie doet de instapper geen eer aan, want elke Inster zit bijzonder dik in de uitrusting. Zo wordt er niet bespaard op veiligheids-items en ook op het vlak van luxe en comfort krijgt elke Inster een indrukwekkend rist aan uitrusting mee. Zo krijg je bijvoorbeeld altijd een volautomatische airco, een digitale boordplank, een navigatiesysteem, key-less go, enz... En er is niet te vergeten ook de 5 jaar algemene waarborg voor extra gemoedsrust.

Conclusie: charmante en functionele EV

In een stad waar elke parkeerplek een uitdaging is en range anxiety nog altijd je grootste vijand, staat de Hyundai Inster klaar als een

compacte, functionele, pittige, volwaardige EV-reisgezel. Hij is vriendelijk met zijn uiterlijk, slim met binnenruimte, en inventief met technologie. Het is een stadswagen die ook niet bang is op de snelweg, en die meer dan voldoende ver komt op één lading. Hij heeft karakter, maar geen geforceerde gimmicks. Hij is doordacht met een zee aan binnenruimte en ook nog eens goed uitgerust. Kortom: twijfel je al lang aan de stap richting elektrisch rijden, dan biedt de Inster alle antwoorden op je belangrijkste vragen. - WM

PLUS

- Ruimtewonder
- Als een vis in het water in de stad...
- ...maar ook daarbuiten
- Heeft uitrustingen uit hogere segmenten
- Meer dan prima EV-prestaties en rijbereik
- Geen grijze muis

MIN

- Design stof voor discussie
- Soms harde plastics binnenin
- Over-enthousiaste biepjes en waarschuwingen



5 redenen waarom je deze (Nio) Firefly moet ontdekken

Het is niet de eerste keer, en zeker niet de laatste, dat we jullie een nieuwe (elektrische) Chinese speler voorstellen. In dit geval zelfs 2 want zowel Nio komt niet enkel met een eigen line-up, ze lanceren meteen ook een sub-merk met een heel eigenzinnig karakter: Firefly.

Over die Nio-modellen vertellen we jullie binnenkort meer, maar na een eerste korte test kunnen we nu al amper ons enthousiasme bedwingen om deze Firefly voor te stellen. Voorlopig zonder verdere benaming, hij luistert dus enkel naar zijn familienaam. Daar zal mogelijks later nog verandering in komen want het heeft er alle schijn van dat Firefly nog meer compacte auto's zal lanceren in de toekomst.

Voorlopig moeten we het echter wel met deze gekke of kekke verschijning doen, en wij konden er al heel even mee rijden. Hier zijn alvast 5 redenen waarom dit vuurvliegje jouw aandacht verdient.

1. Hij is meer Europees dan Chinees

Op papier heeft de Firefly natuurlijk de Chinese nationaliteit, maar

in realiteit is hij verwerkt in het Nio designcenter van München en het R&D Center in het Britse Oxford. Dat neemt niet weg dat de Firefly een uitgesproken Aziatische uitstraling heeft, straks meer daarover. Qua afmetingen is de auto dan weer uitgesproken op de Europese klant geënt. De Firefly is 4 meter lang, 2,01 meter breed en 1,53 meter hoog. Dat plaatst hem pal in het zogenaamde B-segment, maar qua aanvoelen voelt hij bijna aan als een grotere C-segmenter. Wij zouden 'm zelfs een soort van Crossover durven noemen waarbij je vooral moet onthouden dat hij een groter hart heeft dan zijn afmetingen doen vermoeden. Een bijkomende Europese roeping schuilt ook nog in de gebruikte materialen die kwalitatief en zelfs premium aanvoelen. Binnenin de Firefly krijg je dus geen blinkende, harde, krasgevoelige materialen, maar wel een hoogstaande, zacht aanvoelende en klassevolle afwerking. Je waant je bijna in een Duitse premium.

2. Je bent geen grijze muis...

...maar wel een sprankelend vuurvliegje (dat is natuurlijk de vertaling van 'Firefly'). What's in a name maar je moet toegeven dat zowel de naam als het design blijk geven van inspiratie en durf. Daar houden we wel van. Het design van de Firefly bleek tijdens de persvoorstelling alvast een veelbesproken discussiepunt.

Daarbij was iedereen het erover eens dat het autootje er in het echt veel beter en misschien minder speelgoed-achtig uitziet dan op de foto's. En neen, de designers werden niet overgebracht van Duplo of Lego, maar hebben wel degelijk goed nagedacht over de merkidentiteit die de Firefly moet uitstralen met zijn opvallende LED-lichtsignatuur met drie circels die je zowel vooraan als achteraan terugziet. Om de designfilosofie beter te begrijpen raden we jullie aan om onderstaande korte video even te bekijken.

3. Het is een ruimtewonder

Ok, ok, we schuwen de grote woorden niet maar de cijfers liegen er niet om: de Firefly heeft een verrassend functioneel karakter. Zo vind je niet alleen her en der een pak slimme opbergvakken (onder de zitting van de passagiersstoel, om er maar eentje te noemen) maar ook de koffer is verbazend ruim met een volume van 404 liter tot zelfs 1.253 liter als je de achterbank neerklappt met een volledig vlakke laadvloer. En daar stopt het niet want je beschikt ook nog over een joekel van een frunk (vooraan dus) die 92 liter groot is. Bovendien is die frunk ook echt bruikbaar, want er zitten hydraulische veren onder de 'motorkap' waardoor die extra opbergruimte ook effectief als een koffer aanvoelt. Alweer een premium signatuur misschien?

4. Hij rijdt als een grote

We konden de volledig elektrische Firefly al heel even de sporen geven en dat is ons zeer goed bevallen. Je krijgt een klein, bijna rechthoekig maar sportief stuur in handen dat zorgt voor een soort van kart-gevoel. De elektromotor van 143 pk zorgt voor meer dan vlotte acceleraties (van 0 naar 100 neemt 8,1 seconden in beslag, de topsnelheid bedraagt 150 km/u). Meer nog, de Firefly is een achterwielaandrijver, dus een rondje driften op een besneeuwde parking behoort in principe tot de mogelijkheden. Verder onthouden we vooral dat we een prima zitpositie konden vinden in de heerlijke fauteuils en dat de auto uitgesproken comfortabel is afgesteld. Ja, zelfs lange ritten lijken ons geen straf in de Firefly. En dat is perfect mogelijk, want de boardcomputer belooft een autonomie van 330 km (WLTP). Dat zou zelfs nog iets meer kunnen zijn, want wij doken met 12,8 kWh makkelijk onder het gemiddelde normverbruik van 14,5 kWh per 100 km. De batterij is trouwens 41,2 kWh en laden doet de

Firefly maximum aan 100 kW. Wel jammer dat de 11 kW boordlader een optie is. V2L (Vehicle To Load) is dan weer wel standaard.

5. Hij is niet de goedkoopste, wel de best uitgeruste

29.990 euro betaal je voor deze elektrische Firefly, en dat lijkt ons een eerlijke prijs. Ja, je vindt inmiddels al goedkopere (Chinese) modellen op de markt, maar niet met dit premium-gevoel of deze zeer uitgebreide uitrusting. De lanceringseditie komt met alle mogelijke veiligheidsitems, en uiteraard ook met een 13,2 inch centrale scherm dat uitpakt met een heldere menustructuur en hippe graphics. Hier hebben duidelijk enkele designers naar Mini gekeken... We besparen jullie verder de rist aan uitrustingen, maar vernoemen nog graag de 256 beschikbare kleuren voor de sfeerverlichting en de uitstekende audio met maar liefst 14 speakers! En bij het aanzetten van je richtingaanwijzer krijg je zelfs een digitaal beeld van het verkeer naast jou op het scherm. Oh ja, ook nog vernoemenswaardig is de garantie van 5 jaar en de 5-sterren Euro NCAP veiligheidsnorm. Later volgt trouwens nog een Comfort-versie (vermoedelijk wordt die 2.600 euro duurder) die zelfs een elektrische achterklep, een panoramisch dak en massagestoelen krijgt.

Is er dan geen enkel puntje van kritiek?

Goh, tuurlijk wel, al blijven we heel enthousiast na deze eerste korte kennismaking. Wel hebben we ons een beetje gestoord aan de overdreven piepjes tijdens het rijden (snelheid of rijstrook overschreden, vermoeidheid bestuurder, botswaarschuwing,...) al kan je die gelukkig allemaal uitschakelen. En achterin is de beenruimte zeker ok, maar onder de talrijke slimme functionele oplossingen hadden we ook graag nog een verschuifbare achterbank gezien. En die is er niet. Tot slot vonden we bij momenten het koetswerk wel stevig hellen als je fluks de bocht instuurt, maar dat vinden we dan weer een aanvaardbare prijs om te betalen voor het hoge comfortniveau van de ophanging.

Alles samen een eerste goed rapport dus voor de Firefly, en je kan 'm nu alvast ontdekken bij Hedin Automotive in Antwerpen, Brussel en Maldegem. Later zullen er trouwens nog bijkomende verdeelpunten worden toegevoegd. - WM





Test

Mini Aceman S

Funky & functioneel

De nieuwe Mini Cooper Electric is er (momenteel) louter als compacte driedeurs. Voor meer gebruiksgemak moet je richting de gloednieuwe Aceman crossover. Een waardig EV alternatief voor de ontbrekende vijfdeurs... én Clubman?



DE ESSENTIE

Mini laat een Cooper Electric vijfdeurs achterwege en kiest voor de gloednieuwe Aceman Crossover. Behalve twee deuren extra zorgt de verhoogde koetservorm meteen ook voor meer gebruiksgemak.

Naar goede Mini gewoonte kan je de Aceman ook verregaand personaliseren en is er moderne technologie aanwezig, en bovendien stuurt hij ook nog eens behoorlijk direct. Allemaal troefkaarten die nodig zullen zijn om het verschil te maken in het drukbevolkte elektrische B-SUV-segment...

+ PLUS

- Looks
- Praktisch(er)
- Rijgedrag
- Zuinig
- Moderne uitrusting
- Personalisatiemogelijkheden

- MIN

- Stevige prijzen
- Beperkte been- en kofferruimte
- Beperkte laadsnelheden

Slim gezien van Mini. Ze houden namelijk hun bestaande modellen met verbrandingsmotor in leven met een deugddoende update qua looks/technologie terwijl ze soortgelijke (en zowaar gelijknamige) modellen ook in gloednieuwe – en vooral zuiver elektrische vorm – aanbieden. Dat kan ietwat complex lijken als je hun gamma of showroom aanschouwt, gelukkig valt het in de praktijk best mee.

Logische gezinsuitbreiding

Na de lancering van de nieuwe Mini Cooper Electric eind 2023 was het uitkijken naar de vijfdeurs afgeleide voor meer praktisch gebruiksgemak. De hippe Britten uit Oxford zagen dat toch anders en kwamen met een gloednieuwe Aceman crossover (codenaam: J05) op de proppen. Hiervoor sloegen ze de handen in elkaar met het Chinese Great Wall Motor dat ook de productie voor hun rekening neemt. Op termijn moeten er ook exemplaren in Oxford van de band rollen.

En neen, deze Aceman heeft niets te maken met de Paceman die tussen 2012 en 2016 in de Mini gammafolder prijkte. Dat was zowaar een Countryman-met-drie-deuren-en-aflopende-daklijn. Of hoe de Britse autobouwer té vroeg met een hippe SUV coupé kwam...

Hoe kleurrijk mag jouw Mini Aceman zijn?

De nieuwe Mini vormgeving zit ook de Aceman als gegoten met zéér herkenbare (hoekige/scherpe) looks die toch fris en modern ogen. Onder andere dankzij die karakteristieke LED dagrijverlichting rondom de slimme lichtblokken. De achterlichten zijn zowaar niet verbonden met elkaar, wel zijn ze voorzien van het obligatoire Union Jack patroon. So British!

De stoere wielkastbescherming, extra beschermplaten in de voor/achterbumper, bredere schouders en zwarte dakrails versterken het avontuurlijke karakter van de Aceman. Maar gezien de beperkte bodemvrijheid (21,4 cm) maak je het hiermee toch best niet al te bont. Wel gaat in/uitstappen zo wat vlotter en is de zichtbaarheid rondom prima.

Traditiegetrouw kan je een Mini naar hartenlust (en vooral verregaand) personaliseren en dat is bij de Aceman eveneens het geval.





Dit met diverse velgen (17", 18" of 19"), lakkleuren (10 mogelijkheden), contrasterende spiegelkappen, accentlijn in de grille en zelfs stickers op de motorkap. Een multitone dakkleur (met wit-donkerblauw-lichtblauwe gradiënt) hadden we echter nog niet gezien.

Omdat een sober/clean interieur ook hip kan zijn

Net zoals de Cooper en Countryman komt de Mini Aceman met een strak/minimalistisch interieur. Naast een behoorlijk dik stuurwiel (met fysieke functietoetsen) en rond infotainmentdisplay (24 cm) vinden we nog slechts een handvol fysieke bedieningselementen terug (oa de gekende vliegtuigschakelaars). Ook de kleurrijke (en frivole) LED sfeerverlichting is van de partij. Inzake afwerking en (gerecycleerd) materiaalgebruik scoort de Aceman goede punten, en bovendien ziet het er allemaal karaktervol en atypisch uit, met opnieuw talrijke personalisatiemogelijkheden om jouw droomconfiguratie te maken.

Het Mini Interaction Unit infotainmentsysteem oogt niet enkel haarscherp en kleurrijk, het werkt ook zeer vlot en intuïtief. Voorzie wel de nodige tijd/gewenning om alle (moderne) functionaliteit te ontdekken. Of doe gewoon beroep op de Spike spraakassistent die in de Aceman debuteerde. Leuke extra's (en handige updates) volgen over-the-air ... al kan je ook gewoon draadloos gebruik maken van Apple CarPlay / Android Auto.

Praktischer ... maar ook ruimer?

De gloednieuwe Mini Aceman nestelt zich met een lengte van 4,08 meter cijfermatig tussen de Cooper (3,85 meter) en Countryman (4,42 meter). In de koffer past er 300 liter bagage, wie de achterbank volledig neerklappt (60:40) verkrijgt 1.005 liter laadvolume.

Samen met een extra paar deuren is de Aceman dus alvast praktischer/veelzijdiger dan een Cooper. Maar héél veel beenruimte achterin is er toch niet terug te vinden en ook een frunk (extra opbergruimte onder de motorkap) ontbreekt.

MINI Aceman E, SE of JCW? Voor elk wat wils!

De Aceman E instapversie rekent op een 184 pk / 290 Nm sterke elektromotor waarmee je in 7,9 seconden aan 100 km/u zit en bij 160 km/u de topsnelheid bereikt. Het 42,5 kWh accupack (38,5 kWh netto) staat garant voor een rijbereik van 309 km (WLTP), snelladen kan hiermee aan 75 kW (DC).

Wie op zoek is naar straffe(re) prestaties moet richting de Aceman SE. Hier produceert de elektromotor 218 pk / 330 Nm waardoor de befaamde nul-naar-honderd sprint slechts 7,1 seconden in beslag neemt. Interessanter dan de hogere topsnelheid (170 km/u) is de grotere batterijcapaciteit (54,2 kWh waarvan 49 netto bruikbaar). Daardoor loopt de actieradius van deze blitse Britse crossover op tot 405 km, ook snelladen gaat iets sneller (95 kW). Aan een klassieke laadpaal of Wallbox doen beide versies het met 11 kW (AC).

In tegenstelling tot de Mini Cooper en Countryman staan er van de Aceman geen versies met verbrandingsmotor op de planning. Wel is er een Aceman JCW topversie met aangedikte looks en een 258 pk sterke aandrijflijn die 0-100 km/u in 6,4 seconden doet.

Rijgedrag

Dankzij het ogenblikkelijke reactievermogen van de elektrische aandrijflijn reageert de Mini Aceman steevast direct én met het nodige enthousiasme terwijl het zwaartepunt lekker laag ligt. Dat



resulteert, samen met het directe stuurgevoel en vertrouwde/stabiele wegligging, in een aantrekkelijk totaalpakket. De straffe(-re) damping sluit hierbij mooi aan zonder écht hard/onstuimig te worden. Of we bij de Aceman SE écht over 'rijdynamiek' kunnen spreken durven we niet hardop te zeggen. Wel kan het gemakkelijk plezant/betrokken worden, je moet gewoon voor de Go Kart rijmodus kiezen!

Dergelijke spelerei lieten we achterwege tijdens onze testperiode (leve het filegevoelige België) waardoor we zowaar behoorlijk scherpe verbruikscijfers (14 kWh per 100 km!) zagen verschijnen. En dat lukte zelfs zonder het gebruik van de schakelflippers achter het stuur om de remenergierecuperatie te regelen. Met een volle batterij haal je op die manier ongeveer 350 km rijbereik wat ruim voldoende moet zijn voor dagdagelijks gebruik. Een groter accu-pack (en daardoor grotere actieradius) zou de Aceman op papier ongetwijfeld helpen om z'n concullega's te evenaren/overtreffen, al is méér niet altijd beter.



Prijzen

Om de productie zoveel mogelijk te stroomlijnen (lees: versnellen) en de consument geen onnodige stress te bezorgen heeft Mini het configuratieproces van de Aceman sterk vereenvoudigd. Zo wordt er gestart van de Essential Trim, Classic Trim, Favoured Trim en JCW Trim uitvoering, telkens met een vrij volledige basisuitrusting. Deze kan je nog aanvullen met een pack (XS, S, S Plus, M, L en XL) waardoor losse opties (naast kleuren, velgen, interieurbekledingen ...) tot een minimum beperkt blijven.

De Belgische prijzen starten aan 33.350 euro (Aceman), 37.350 euro (Aceman S) en 45.550 euro (Aceman JCW). De geteste configuratie (Aceman SE Favoured Trim XL) was finaal 46.500 euro waard.

Conclusie

Met de Aceman zet Mini een nieuwe (en logische/frisse) stap inzake elektrificatie. De blitse nieuwkomer combineert hippe looks en het gekende MINI karakter met meer praktisch vernuft dan de drie-deurs Cooper Electric. Toch blijft de (koffer)ruimte achterin beperkt. Het interieur voelt modern en kwalitatief aan, met veel aandacht voor personalisatie en een hightech beleving. Onderweg overtuigt de Aceman met zijn directe aandrijflijn en betrokken stuurgevoel. Of desgewenst een behoorlijk zuinig stroomverbruik.

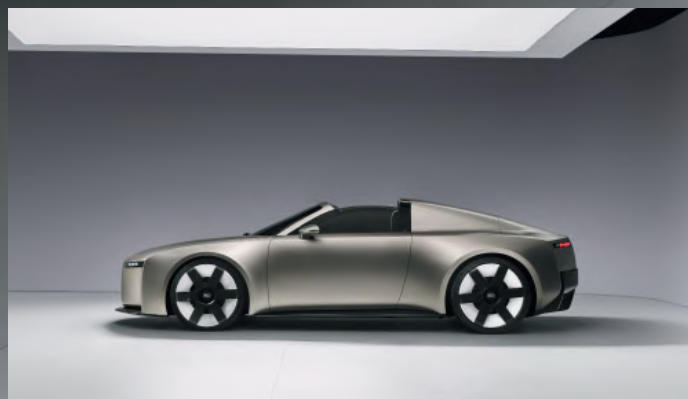
Qua prijs/positionering wil de Mini Aceman zich duidelijk bovenaan het premiumsegment nestelen terwijl de basisuitrusting genereuzer is dan ooit. Dat is geen overbodige luxe want louter op specificaties is het niet evident om de eindeloze lijst aan concurrenten altijd te overklassen. - **BNNY**



Concept Car

Audi Concept C

De opvolger van de
TT komt eraan





De Audi Concept C blikkt vooruit op meer dan enkel een toekomstige elektrische sportwagen voor het Duitse merk. Het is ook het begin van een nieuwe designfilosofie: “radicale eenvoud”. Kan Audi zich hiermee weer onderscheiden van de massa?

Audi is zichzelf nog maar eens opnieuw aan het uitvinden. Blijkbaar waren de afgelopen jaren een periode van “de balans opmaken”, en richt het merk zich nu op de toekomst. Wij dachten dat Audi al bezig was met de renovatie van zijn gamma, met nieuwe modellen als de A6 en A6 e-tron, Q5 en Q3 (Sportback). Maar blijkbaar zijn zelfs die strak gelijnde wagens niet onderscheidend genoeg. Vandaar deze Audi Concept C, een voorproefje op een nieuwe elektrische sportwagen die al in 2027 op de markt komt.

Inspiratie van de A6 uit 2004

Voor zijn nieuwe designtaal heeft Audi met een schuin oog naar het verleden gekeken. De verticale grille op de neus? Die komt van de Auto Union Type C uit 1936. Maar ook van... de Audi A6 C6 uit 2004, die de befaamde ‘single frame grille’ introduceerde. De Concept C is een relatief compacte elektrische tweezitter van 4,52 meter lang. Bovendien is het een cabrio, want het stalen dak kan wegklappen – een primeur voor Audi, dat tot nu toe altijd canvas cabriodaken gebruikte. De lichtsignatuur met vier LED-blokjes per lamp verwijst tenslotte natuurlijk naar de vier ringen.

Wegklapbaar scherm en fysieke knoppen

Ook het interieur van de Audi Concept C blinkt uit in zijn eenvoud. En ook in zijn realisme. Hoewel sommige geometrische vormen, zoals de dikke deurgrepen, het productiestadium waarschijnlijk niet zullen halen, lijkt dit interieur zo goed als af. Audi belooft de terugkeer van fysieke knoppen met een aangename ‘klik’ en kiest voor “verlegen technologie”. In tegenstelling tot de huidige interieurs van het merk, die vol staan van de displays, heeft de Concept C een relatief compact aanraakscherm van 10,4 inch dat kan wegklappen voor een rustgevende uitstraling aan boord. Ook dat deed Audi eerder al in de jaren 2000 en 2010.

2027 in productie, na de elektrische A2?

Zoals gezegd, gaat de Audi Concept C in productie. Audi spreekt over eind 2027, wanneer deze elektrische sportwagen zowel de TT als de R8 zal opvolgen. Maar dat is niet het enige volledig nieuwe model van Audi dat eraan komt. In 2026 komt er ook een nieuw elektrisch “instapmodel” dat in Ingolstadt wordt gebouwd. Wordt dit de elektrische Audi A2 e-tron? Wordt vervolgd... - YM



De facelift van de inmiddels goed ingeburgerde Kia EV6, is geen dertien-in-een-dozijn facelift. En hoewel verre van dramatisch opgesmukt, mogen we toch spreken van een onderhuidse grondige metamorfose. Meer nog; Kia tilde de EV6 naar een nieuw prestatieniveau, met als apotheose een nieuwe topversie die zich zowaar kan meten met de... Hyundai Ioniq 5N.



Ja ja, we zijn nog maar 3 zinnen ver en we leggen de lat al meteen erg hoog voor deze Kia EV6 GT. Want elke liefhebber van echte rijdersauto's weet dat de Hyundai's Ioniq 5N en Ioniq 6N echte juweeltjes zijn als het gaat over elektrische auto's mét emotie. Kia behoort natuurlijk tot dezelfde Hyundai Motor Group, en dat betekent dat ook zij toegang hebben tot de kennis om van een EV een echte drivers car te maken. Of dat gelukt is...?

Inclusief virtuele versnellingen

We willen er natuurlijk nog even de spanning in houden maar laat ons alvast beginnen met te stellen dat we geen appels met peren kunnen vergelijken. Waar Hyundai met de N-modellen eerder hard core willen gaan, is de Kia EV6 GT bewust een pak beschaafder in opzet en afstelling, maar daarom niet minder snel. Of misschien een fractie. Maar zeg zelf: een versnelling van 0 tot 100 km/u in 3,5 seconden, dat zijn al bijna Space Shuttle sensaties. Die indrukwek-

Kia EV6 GT

Snelle familie GT



kende acceleratie komt er dankzij opgewaardeerde aandrijflijn. Twee elektromotoren zijn samen goed voor 650 pk en maar liefst 770 Nm aan koppel. Dat is een flinke stijging ten opzichte van de vorige 585 pk / 740 Nm configuratie. De topsnelheid is elektronisch beperkt tot 260 km/u.

Chassis en wegligging kregen eveneens upgrade. Kia verlaagde de ophanging, maakte de damping strakker en finetuned de besturing voor meer scherpte en responsiviteit. Maar dé leuke gimmick (via de gele knop op het stuur) is natuurlijk de 'Virtual Gear Shift' (VGS) of anders gezegd de virtuele versnellingsbak, inclusief kunstmatig motorgeluid. Dat is een truckje dat we al kennen uit de Hyundai Ioniq 5N.

VGS simuleert een sequentiële versnellingsbak waarbij je manueel het verzet kan kiezen, terwijl het Active Sound Design ook bijpas-

send geluid toevoegt via de luidsprekers. Het effect van het virtueel schakelen is zonder meer amusant, al betrapten we onszelf erop vrij snel weer naar de klassieke EV-modus over te schakelen. Want ook dan gaat de EV6 GT simpelweg loeihard. De algemene rij-ervaring is pure fun! De EV6 GT kan altijd nog een extra versnelling uit de mouw schudden en geeft zelf de snelle Tesla's en Porsches het nakijken aan het stoplicht.

Design upgrade

Op het eerste gezicht oogt de recent vernieuwde EV6 GT vertrouwd. Het is nog steeds een gestroomlijnde crossover met het kenmerkende coupéachtige silhouet van het uitgaande model. Maar bij nadere inspectie vallen subtiele vernieuwingen op. De nieuwe "Star Map"-LED-verlichting aan de voorzijde is bepaald opwindend en geeft de EV6 een meer expressieve uitstraling dan voorheen. Achteraan zijn de verschillen minder uitgesproken, maar dat was



ook niet nodig. In profiel vallen de GT-specifieke 21-inch velgen op met hun fluo groene (of is het geel?) remklauwen en discrete GT-emblemen.

Ook binnenin is er een duidelijke evolutie, je voelt er meteen dat Kia meer wilde dan gewoon een update. De cockpit beschikt nu over twee gebogen 12,3-inch beeldschermen, aangevuld met een head-up

display dat heldere grafische informatie projecteert op de voorruit. Onder het centrale scherm zit een handige touch-strip die wisselt tussen infotainment en klimaatbediening – een slimme oplossing die intuïtiever werkt dan gebruikelijke piano-zwart touchpanelen.

De zetels zijn echte eye-catchers. Het zijn sportieve kuipstoelen met dezelfde fluo-groene accenten die je lichaam perfect op z'n plek houdt tijdens het betere bochtenwerk. En toch zijn ze comfortabel genoeg (lees 'breed' genoeg) voor dagelijks gebruik. Het onderstel is trouwens best strak, en bij momenten misschien een tikje te hard voor rustige ritten. Maar we mogen niet vergeten dat deze GT-topversie natuurlijk een sportieve roeping heeft. Het enige waar we ons soms wél aan hebben gestuurd, is de ruim bemeten draaicircel. Praktisch blijft de EV6 trouw aan z'n afkomst: dankzij het E-GMP-platform is de vloer vlak, wat maximale beenruimte oplevert op de achterbank. De koffer meet 480 liter, en is uitbreidbaar tot 1.260 liter, aangevuld met 20 liter opbergruimte onder de motorkap voor laadkabels of andere spullen.

+ PLUS

- Monsterlijke acceleratie en indrukwekkend rijgevoel
- Significant betere chassisafstemming
- Scherp en direct!
- Snelle laadtijden, 800V architectuur
- Ruim interieur, gebruiksvriendelijke familieauto
- Ziet er gelikt en sportief uit

- MIN

- Grote draaicircel
- Rijbereik beperkt bij sportief gebruik
- Misschien niet de interessantste EV6 uit het gamma

Hoe ver kom je ermee?

De batterij van deze EV6 GT groeide van 77,4 naar 84 kWh, wat de officiële WLTP-actieradius opdrijft naar circa 450 km. Dat is eerlijk gezegd niet echt haalbaar in de deze GT-versie, die natuurlijk wel uitnodigt om de indrukwekkende versnelling met de regelmaat van de klok te gaan gebruiken. In realistische omstandigheden kwamen



wij uit op een rijbereik van zo'n 350 tot 370 km. Trouwens, kies je voor de meer civiele EV6 Long Range met tweewielaandrijving, dan kom je volgens de WLTP maar liefst 582 km ver.

De laadsnelheid blijft indrukwekkend: met een 800V DC-systeem kan de batterij van 10 naar 80 % opgeladen worden in slechts 18 minuten bij ideale omstandigheden. De EV6 laadt dan ook maximaal aan 240 kW wat in de praktijk betekent dat je in principe gemiddeld boven de 200 kW zult uitkomen. Dat is echt wel indrukwekkend!

Prijzen en conclusie

Met de EV6 GT wil Kia een punt maken en dat is dat je geen Porsche Macan Turbo moet kopen om belachelijk snel en strak te sturen. Meer nog, in de EV6 GT komt er nog een laagje beleving bovenop dankzij de virtuele versnellingsbak en het bijhorende motorgeluid. Hij is weliswaar niet zo extreem in zijn aanpak als zijn neef bij Hyundai, maar net dat maakt 'm wellicht net iets bruikbaar.

Nu, de extra pk's en Nm zijn slechts onderdeel van het verhaal: het gloednieuwe chassis, de ultrasnelle laadsnelheid, de scherpe besturing en de hoogwaardige afwerking maken van deze GT een bijzondere all-rounder. Hij is snel, praktisch, voldoende comfortabel en toch scherp. Dit zou wel eens je ding kunnen zijn als je sportieve familieauto zoekt. Maar dan moet je wel 73.390 euro neertellen. - **WM**



DE ESSENTIE

De Kia EV6 GT is een razendsnelle, maar verfijnde elektrische familiecoupé met 650 pk, 770 Nm koppel en een sprint naar 100 km/u in 3,5 seconden. Hij combineert dus indrukwekkende prestaties met comfort en bruikbaarheid, inclusief flitsende looks, sportieve kuipstoelen, en een scherpere ophanging. De rijervaring wordt nog opgeleukt door een virtuele versnellingsbak met kunstmatig motorgeluid, al kan je je wel afvragen hoe vaak je dat zal gebruiken. Met een prijskaartje van 73.390 euro is hij niet goedkoop, maar wel een complete en emotionele rijdersauto. Toch blijft de vraag hangen of de goedkopere GT-Line met 325 pk niet gewoon de betere deal is....



Renault R5 E-tech 120 pk

Tussen basis en top(budget)

Je hebt 'm vast al gespot op de weg want de nieuwe R5 is een hit! Renaults compacte retromodel is alvast qua design een duidelijke nazaat van zijn illustere voorganger uit de seventies. Onderhuids is hij wel helemaal futureproof met (enkel) een volledig elektrische aandrijving. Eind vorig jaar werd hij gelanceerd met een topmotorisatie en een dikke batterij, vandaag volgt een meer betaalbare versie in afwachting van het instapmodel, de 'Five'.

Met deze neoretro R5 knoopt de Franse constructeur aan bij een succesmodel dat tussen 1972 en 1996 ruim 9 miljoen keer van de montageband is gerold. Onderhuids voorziet Renault zuiver elektrische technologie en op dat vlak heeft het merk alvast flink wat expertise in huis. De Zoë bijvoorbeeld, die door De R5 op pensioen wordt gestuurd, was lange tijd een van de bestverkopende compacte EV's en het ziet er naar uit dat de R5 nog beter zal doen.

3.000 euro goedkoper

De lanceringsversie van de elektrische R5 kreeg een elektromotor van 150 pk die energie puurt uit een batterij met een capaciteit van

52 kWh. Vandaag gaan we op pad met wat je het tussenmodel zou kunnen noemen. Het motorvermogen van deze sympathiek ogende EV werd teruggeschoefd tot 120 pk en Renault monteert hier eveneens een kleinere batterij die 40 kWh stroom kan opslaan. Op die manier kan Renault de prijs (een beetje) drukken tot 27.900 euro, wat 3.000 euro beterkoop is dan de meest krachtige versie met 150 pk. Later volgt trouwens nog de langverwachte Five-instapversie waarvan de prijs net onder de kaap van 25.000 euro duikt. Het budget wordt verder gedrukt door nog meer eenvoudige plastics te gebruiken voor het interieur. Los van de kleinere batterij, daalde ook het motorvermogen naar 90 pk. Dat zal minder flitsend zijn, maar mogelijk is dit wel een manier om meer kilometers uit één batterijlading te halen.

De tussenversie (120 pk) die we vandaag rijden in combinatie met de 40 kWh batterij afficheert op de boordcomputer een rijbereik van pakweg 300 km. Hij komt meer dan vlot uit de startblokken met dank aan het instant-motorkoppel van 225 Nm dat vanaf de start beschikbaar is. De wagen reageert meer dan vlot tot snelwegtempo en houdt ook de decibelproductie netjes onder de controle, wat het rijcomfort verhoogt. Tenminste, het auditief rijcomfort, want door het hogere gewicht werden de veren iets strakker aangespannen. Bij grote koetswerkbewegingen (denk over een vluchtheuvel rijden)



gaat alles prima, enkel kleine oneffenheden in het wegdek worden minder vergevingsgezind gefilterd.

Nieuw platform

Comfort 'à la française' zoals de R5 van weleer dat wel bood, is dus minder aan de orde. In de plaats kwam een heel andere Renault-aanpak. Voor deze B-segment EV werd immers een totaal nieuw platform ontwikkeld dat enkel voor elektrische voertuigen kan worden gebruikt. De packaging met een centraal onderin geplaatste batterij verschilt immers fundamenteel van de klassieke lay-out van een auto met verbrandingsmotor (bijvoorbeeld de Clio). Het zit er platformgewijs dus niet in dat er op een later tijdstip ook een verbrandingsmotor zou komen in de R5. Het EV-platform wordt echter wel nog voor andere modellen gebruikt zoals de grotere R4 en straks ook de Nissan Micra.

Renault gebruikte voor de ontwikkeling vrij dure technologieën zoals een complexe multilink achteras en dat voel je (in positieve zin) vanaf de eerste bocht. De R5 heeft een prettig stuurgedrag

en het onderstel maakt meteen duidelijk dat het zonder verpinken meer vermogen kan verteren. Kortom, vanaf de eerste pennentrek werd ook rekening gehouden met snelle Alpine-afgeleiden.

Conclusie

Dit tussenmodel van de R5 is perfect dagelijks inzetbaar en is een trendy alternatief in het elektrische B-segment. Hoewel het interieur ook over een achterbank – die naam waardig – beschikt, is de kofferruimte toch beperkt en moet je dit model eerder positioneren als een grotere Mini-concurrent. Hoewel de nakende basisversie aan € 25.000 elektrisch rijden wil democratiseren, blijft het model redelijk prijzig voor een compact stadswagentje dat in gezinsverband vooral als tweede wagen zal worden ingezet. Je betaalt natuurlijk niet alleen een stukje de ontwikkelingskost, maar ook het imago van de hippe R5. Dat hij daarbij jezelf en de andere weggebruikers aanzet tot een brede glimlach op het gezicht, is mooi meegenomen.



Test

Hyundai Ioniq 9



De luxe EV uit Korea

Ben je op zoek naar een elektrische 7-zits SUV met een beetje luxe, dan ben je nu niet meer verplicht om langs te gaan bij Mercedes of Volvo. Hyundai heeft namelijk een nieuw vlaggenschip in zijn gamma: de Ioniq 9. En die gaat zelfs nog een paar stappen verder dan zijn neef, de Kia EV9...

Hyundai's elektrische Ioniq-lijn blijft intrigeren. De Ioniq 5 zette de toon met zijn bijzondere design, en de Ioniq 6 ging nog een paar stappen verder in de queeste naar de ultieme stroomlijn. Deze Ioniq 9 ziet er wat conventioneeler uit, maar probeert op een andere manier te verleiden: door zijn inzittenden zo veel mogelijk in de watten te leggen. De ultieme reismobiel, dus. Of zitten er addertjes onder het gras?

Groter dan hij lijkt

De Ioniq 9 is niet zo uitgesproken getekend als zijn kleinere broers, maar de typische pixelvormige koplampen maken hem wel meteen herkenbaar als elektrische Hyundai. Achteraan doen de verticale lichtblokken dan weer denken aan Volvo, maar dat vinden we niet per se een nadeel. Je zou het niet meteen zeggen, maar de Hyundai Ioniq 9 is wel degelijk 5,06 meter lang! Dat is zelfs 23 cm langer dan zijn tegenhanger met verbrandingsmotor, de Santa Fe. En toch ziet hij er wat minder bombastisch uit, dankzij de aflopende daklijn en de gladde flanken.

Infotainment is niet helemaal mee

Aan boord krijg je een mix van bekende elementen en aangename verrassingen in de Ioniq 9. De dubbele displays van twee keer 12,3 inch zitten bijvoorbeeld in zowat elke moderne Hyundai. Het infotainmentsysteem is niet meer het modernste op de markt, ook al zit



er nu ChatGPT in. Het mist wat entertainmentopties: andere merken bieden bijvoorbeeld externe apps zoals YouTube en Spotify. Maar je smartphone (Apple of Android) verbindt wel draadloos en de Android-achtige terug- en hometoetsen blijven logisch in gebruik.

Veel luxe en ruimte aan boord

De rest van het interieur is een stuk knapper gedaan. Alles wat je aanraakt is zacht, solide of gewoon heel mooi, zoals het kunstige sierpaneel van 'onze' Calligraphy-uitvoering. Er zijn geen rammeltjes, kraakjes of piepjes te horen, en de zetels zitten ook voortreffelijk. Niet enkel vooraan, waar je de zetels in ligstand kan zetten, maar ook in het midden, zeker als je hebt gekozen voor de versie met 6 zitplaatsen. Dan krijg je namelijk twee individuele relaxzetels die het reizen alleen maar aangenamer maken.

Alle drie de zitrijen van de Ioniq 9 zijn trouwens bruikbaar voor

DE ESSENTIE

Met de Ioniq 9 verschuift Hyundai steeds meer naar het premiumsegment, ook zonder luxemerk Genesis. Zijn hoge prijs gaat gepaard met hoge verwachtingen, maar de Ioniq 9 lost die verwachtingen in. Hij biedt een ruim, luxueus interieur, knappe elektrische prestaties en een goede prijs-kwaliteitverhouding – toch vergeleken met de premium concurrentie.

volwassenen, zelfs de twee extra zitjes in de koffer. Daar zit je wat met je benen omhoog, maar het past wel. En heb je minder volk mee, dan krijg je een enorme koffer van maar liefst 908 liter in 4/5-zitsconfiguratie! Ook met de derde rij overeind is de koffer nog bruikbaar: 338 liter. En voor de volledigheid: met alle achterzetels plat heb je 2.419 (7-zit) tot 2.494 liter (6-zit) ter beschikking. Er is zelfs een frunk voor de laadkabels!

Ontsmettingslade

Maar het is niet enkel in absolute cijfers dat de Ioniq 9 indruk maakt aan boord. Hyundai heeft ook gedacht aan ieders gemak met onder meer 6 USB C-poorten, waarvan de meesten ook laptops kunnen opladen (tot 100 W), een verschuifbare middenconsole met een lade voor de passagiers op de achterbank, en zelfs een UV-sterilisatielade om je telefoon, sleutel of bril te ontsmetten! Een erfenis van de Coronaperiode, waarschijnlijk. In de koffer zit ook nog een volwaardig stopcontact.

Geweldige roadtripmachine

Qua luxe en comfort aan boord, zit het dus snor. Maar hoe rijdt de Hyundai Ioniq 9? Zo comfortabel als je zou verwachten. Je zou zweren dat hij over luchtvering beschikt, maar enkel de achteras van de Ioniq 9 is zelfnivellerend. Oneffenheden worden magistraal

+ PLUS

- 6 of 7 ruime zitplaatsen
- Luxe gevoel alom aanwezig
- Ruim rijbereik
- Knappe verschijning
- Garantiepakket
- Prijs/kwaliteit tegenover de concurrentie

- MIN

- Duur in absolute zin
- Infotainment mocht moderner
- Iets te zwaar stuur



weggeveegd en ook de stilte aan boord is opmerkelijk. Dat komt dankzij de actieve ruisonderdrukking, zoals bij een koptelefoon. Ook de stabiliteit op de snelweg is zeer goed, wat deze elektrische SUV alleen maar meer geschikt maakt om te cruisen. In de bochten blijft de koets vrij stabiel, maar door de zware besturing rond het middelpunt voelt de Ioniq 9 nog zwaarder aan dan hij is (2,5 tot 2,6 ton leeg).

Minstens 600 km autonomie

Dat gewicht valt te verklaren als je naar de technische specificaties kijkt. Elke variant van de Hyundai Ioniq 9 heeft namelijk een batterij van 110,3 kWh! Dat is zelfs nog groter dan die van de Kia EV9, die nochtans op hetzelfde platform staat. Daarmee komt de Ioniq 9 eerder in de buurt van de Volvo EX90 en Mercedes EQS SUV, ook wat de autonomie betreft: 600 tot 620 km, afhankelijk van de motorisatie.

Er zijn drie aandrijflijnen om uit te kiezen: de Long Range RWD (218 pk), Long Range AWD (308 pk) en de AWD Performance (428 pk). De instapper is iets minder vlot (0-100 km/u in 9,4 seconden), dus als het budget het toelaat, zouden we kijken naar een van de AWD-versies. Die bieden veel krachtigere prestaties (0-100 km/u in respectievelijk 6,7 of 5,2 seconden) en mogen bovendien zwaardere aanhangwagens trekken dan de RWD (2,5 ton vs. 1,6 ton). En het scheelt amper qua autonomie.

Ruim reëel rijbereik en snel opladen

Tijdens onze eerste kennismaking, aan een vlot tempo maar bij

zacht weer en zonder al te veel snelweg, kwam ons gemiddeld verbruik met de Hyundai Ioniq 9 AWD Performance uit op 23,4 kWh/100 km. Dat betekent een realistisch rijbereik van 450 km, of zelfs 500 km als je het wat rustiger aan doet. En ook opladen gaat supersnel dankzij de 800 V-technologie van de Ioniq 9: tot 233 kW aan een DC-snellader, ofwel 10 tot 80% in slechts 24 minuten. Aan een klassieke AC-laadpaal is de Ioniq 9 echter beperkt tot 11 kW, waardoor je minstens 10 uur moet wachten om zijn grote batterij volledig op te laden.

Belgische prijzen Hyundai Ioniq 9

Hyundai bewijst met de Ioniq 9 dat het ook kan meespelen in het premiumsegment. En dat is maar best, want de prijzen zijn eveneens "premium": vanaf 70.999 euro. Heel veel geld, maar de standaarduitrusting is compleet en je krijgt altijd de grote batterij van 110,3 kWh. De topversie AWD Performance Calligraphy kost 86.999 euro en is zo goed als compleet. Voor dat geld heb je ook maar net de instapversie van de Volvo EX90, waarvoor deze premium Koreaan niet moet onderdoen...

Conclusie

Als je als generalistisch merk een high-end model wil lanceren, zijn de verwachtingen hooggespannen. En gelukkig voor Hyundai, lost de Ioniq 9 die verwachtingen in. Hij is ruim, comfortabel, goed uitgerust en biedt knappe elektrische prestaties. Ja, het is veel geld "voor een Hyundai", maar qua prijs-kwaliteit is dit een van de beste elektrische wagens op de markt. - YM



Facelift voor Peugeot 308

Hoewel de geliefde SUV in het C-segment nog steeds aan populariteit wint, blijven ook de klassieke hatchback en station wagon een belangrijke rol spelen. Reden genoeg voor Peugeot om hun 308 onder handen te nemen.



Als we voor het eerst de 308 te zien krijgen, dan zien we toch vooral een fors bijgewerkt front. En dat is toch een beetje verrassend want we zouden vermoeden dat de (huidige) karakterkop van de uitgaande 308, een belangrijke aantrekkingskracht uitoefent op de potentiële klant. De facelift zorgt ervoor dat de 308 een ietwat zachtere, meer elegante aanblik krijgt. Het bezorgt hem in ieder geval wel een veel braver uitstraling dan zijn voorganger maar we kunnen ons inbeelden dat hij daardoor ook een veel breder publiek zal aanspreken.

De koplampen krijgen bovenaan een nieuwe LED-lichtsignatuur met 3 klauwen. Die verlichting loopt dan naadloos over in het verlichte radiatorrooster waar ook nog eens een verlicht Peugeot-logo prijkt. De koplampen zijn voortaan in een aparte behuizing onder de LED's gepositioneerd en ook de onderkant van de bumper krijgt een volledig nieuw design. En daarmee hebben we de grootste designwijzigingen wel gehad want voorts is er enkel nog sprake van wat kleine aanpassingen aan de achterkant (vooral aan de bumper en schorten) die nog altijd heel herkenbaar Peugeot 308 blijft. Er is ook sprake van een aangepast design van de achterlichtblokken, maar het zal enkel een kennersoog zijn die dat opmerkt. Er doen wel twee nieuwe kleuren hun intrede; Lagoa Blue (wat naar onze mening meer groen lijkt) en Ingaro Blue. Oh ja, er zijn ook nieuwe velgdesigns voorzien.

Binnenin verandert er weinig tot niets bij deze facelift, en dat betekent dat de 308-klant nog altijd mag rekenen op een ruim interieur

dat ook nog eens goed is afgewerkt. Afhankelijk van de uitvoering krijg je wel nieuwe stofjes en patronen en is ook een massagefunctie mogelijk.

Wat het motoraanbod betreft zal de 308 en 308 SW nog altijd beschikbaar zijn met (bijna) alle mogelijke oplossingen. Je zal kunnen kiezen voor een gewone (stekkerloze) benzine hybride van 145 pk, een plug-in hybride van 195 pk (dat is meteen de snelste van het pak), een volledige elektrische variant van 156 pk en zelfs nog een BlueHDi diesel van 130 pk. Daarmee zal Peugeot alvast een antwoord kunnen bieden op alle noden.

De volledig elektrische e-308 krijgt trouwens een 58,3 kWh batterij waarmee hij voortaan 450 km ver geraakt volgens de WLTP-cyclus. Dat is, voor een C-segment EV, meer dan behoorlijk. Peugeot voorziet ook een regeneratieve remfunctie zodat de aandrijflijn efficiënter met energie omspringt. Tot slot zullen er ook tal van diensten worden aangeboden die de elektrische reiservaring zullen verbeteren. Zoals bijvoorbeeld Plug & Charge, waarbij je gewoon stekker kunt inpluggen en meteen kan laden zonder een badge of betaalkaart boven te halen.

Hoewel we niet zouden durven beweren dat het hier een revolutionaire facelift betreft, zorgt de nieuwe frontpartij ervoor dat de nieuwe 308 en 308 SW toch ingrijpend anders zijn geworden. Het zal aan de klant zijn om te oordelen als het model na de zomer in de Peugeot showrooms belandt, maar die zal alvast niet kunnen klagen over het uitgebreide aanbod van motoren en uitrustingslijnen. Wie in deze line-up zijn gading niet vindt, die zal het nergens vinden.





Destination Mini: Met Sam Dejonghe mee achter de schermen en op avontuur bij Mini

In de videoreeks Destination Mini gaat racepiloot en Mini-ambassadeur Sam Dejonghe op zoek naar wat het merk speciaal maakt. In de eerste aflevering trekt hij naar de 24 Uur van de Nürburgring, waar de kleine Mini Cooper van Bulldog Racing meestrijdt tegen de GT3-wagens op de Groene Hel.

Wie ooit al naar de 24 Uur van de Nürburgring is geweest, kan het bevestigen: het is een van de beste races ter wereld. Een waar spektakel, met honderden auto's, van GT3-racers tot geprepareerde Dacia's en alles daartussen, die de klok rond over het 25 km lange circuit razen. En dan hebben we het nog niet over de honderdduizenden fans gehad, die de bossen rond het circuit omtoveren tot een groot festivalterrein! De piloten zouden 's avonds zelfs de geur van de barbecue's tot in de cockpit ruiken...

Spontane blik achter de schermen

Met andere woorden: de 24 Uur van de Nürburgring was de ideale locatie voor de eerste aflevering van Destination Mini. In deze videoreeks trekt Sam Dejonghe, racepiloot, FI-commentator en kersverse Mini-ambassadeur, op roadtrip naar iconische plekken die verbonden zijn met de geschiedenis van Mini. De introductie van de reeks werd gefilmd tijdens de Mini Trackday op Zolder, waar Dejonghe aan Charlie Cooper, de kleinzoon van, vroeg naar welke plekken hij overal moet gaan.

Op naar Oxford

De reeks begint dus op de Nürburgring, achter de schermen bij Bulldog Racing. Maar in de volgende afleveringen zouden bezoekjes aan de Mini-fabriek in Oxford, het hoofdkwartier van het merk in het Verenigd Koninkrijk, een ritje met een klassieke Mini-racewagen en nog veel meer aan bod moeten komen.

De afleveringen van Destination Mini worden elke maand gelost op de socials van Mini Belux, het YouTube-kanaal van het merk én op deze kanalen, inclusief het Auto-Info DigiMag. - YM





Wordt de Volkswagen ID. EVERY1 de elektrische auto voor iedereen?

Met veel tromgeroffel, lasershows en een catwalk die eerder deed denken aan een mode-event dan aan een auto-voorstelling, trok Volkswagen eerder dit jaar het doek van de ID. EVERY1, een compacte concept-EV die het merk moet helpen om zijn belofte van “elektrische mobiliteit voor iedereen” eindelijk waar te maken. Het model wordt pas in 2027 verwacht in de showrooms maar Volkswagen voorspelt nu al dat dit de auto wordt die de massa moet overtuigen van elektrisch rijden.

De keuze om bijna twee jaar voor de lancering een concept te tonen is opvallend, maar niet zonder reden. In de woorden van de VW CEO Thomas Schäfer, die bij de voorstelling persoonlijk het woord voerde: “Dit is de auto waar de wereld op wacht.” De ID. EVERY1 is méér dan zomaar een studiomodel. Het is de hoeksteen van een strategie waarmee VW tegen 2030 een technologisch leidende, en tegelijk breed toegankelijke volumeconstructeur wil zijn.

Een nieuw instapmodel onder de 20.000 euro. Het sleutelwoord tijdens de onthulling was dan ook ‘toegankelijkheid’. Waar de ID. Zall in 2026 op de markt verschijnt met een prijskaartje van ongeveer 25.000 euro, mikt de ID. EVERY1 nóg lager, tot aan de magische ondergrens van 20.000 euro. Daarmee wil Volkswagen niet enkel een technisch huzarenstukje afleveren, maar ook een symbolische daad stellen.

Het model komt in de traditie van de Kever en de Golf, modellen die ooit mobiliteit democratiseerden voor brede lagen van de bevolking. De ID. EVERY1 moet die rol in het elektrische tijdperk overnemen. Daarmee plaatst VW zich recht tegenover concurrenten die aan eenzelfde instap-EV werken: Renault met de elektrische Twingo, Stellantis met compacte Citroën- en Fiat-varianten, en niet te vergeten de Chinese uitdager BYD, die met scherpe prijzen en forse ambities de Europese markt bestormt.

Technische feiten: klein maar bruikbaar

Volgens de officiële gegevens wordt de ID. EVERY1 3,88 meter lang, wat hem positioneert tussen de inmiddels verdwenen Up! en de

huidige Polo. Daarmee lijkt VW een sweet spot te zoeken: compact genoeg voor de stad, maar niet te klein om ook een gezin te bedienen. De conceptauto krijgt een elektromotor van ongeveer 70 kW, wat neerkomt op 95 pk, en beschikt over voorwielaandrijving. De topsnelheid ligt rond 130 km/u, net voldoende voor Europese snelwegen. De actieradius wordt geschat op 250 kilometer volgens de WLTP-norm, een waarde die bescheiden klinkt maar voor dagelijks gebruik vaak volstaat. Het interieur zou plaats bieden aan vier inzittenden en ongeveer 305 liter bagageruimte, wat vergelijkbaar is met de Polo. Op papier lijkt de ID. EVERY1 dus over de juiste parameters te beschikken.

Qua design zet Volkswagen in op herkenbaarheid met een duidelijke VW-signatuur. Een vriendelijk ogend front, brede wielkasten en een boxy silhouet geven de auto een stoerder voorkomen dan zijn afmetingen doen vermoeden. Tijdens de presentatie kreeg de aanwezige pers enkel schetsen te zien van het interieur, maar de belofte is dat het MEB-platform met voorwielaandrijving een verrassend ruime cabine mogelijk maakt. Dat zullen we dus wel nog moeten afwachten.

Software als troefkaart

Misschien nog belangrijker dan de hardware is de software-architectuur die de ID. EVERY1 zal introduceren. Volkswagen ontwikkelt die samen met het Amerikaanse Rivian, waarin het miljarden investeerde. VW mikt daarbij op minder bedrading, lagere productiekosten, en vooral de mogelijkheid om functies via over-the-air updates continu te verbeteren of toe te voegen. Waar de huidige generatie ID-modellen vaak kritiek kreeg om trage en onhandige software, wil VW met de nieuwe architectuur een sprong maken naar gebruiksgemak én efficiëntie. En nog meer goed nieuws: de fysieke knoppen keren terug; een bewuste koerswijziging na de negatieve feedback op de touch-only bediening van eerdere modellen.

En dus, wordt dit de EV voor iedereen?

De ID. EVERY1 belichaamt Volkswagen's ambitie om terug te keren naar de essentie: een auto die de massa kan bereiken, maar deze keer volledig elektrisch. De combinatie van compacte afmetingen, een richtprijs van 20.000 euro en een vernieuwend software-ecosysteem maakt dat VW wel eens in dit opzet zou kunnen lukken. Al moeten we wel een klein voorbehoud noteren omdat we het interieur (functionaliteit, binnenruimte) nog niet hebben kunnen ontdekken.

Maar beloftes volstaan niet. Tegenover de indrukwekkende show bij de onthulling staat een realiteit van hevige concurrentie en een markt die zich razendsnel ontwikkelt. Of de ID. EVERY1 in 2027 nog steeds even relevant is, hangt af van Volkswagen's vermogen om vaart te maken en de productiebelofte waar te maken. Maar met een auto als de ID. EVERY1 is het zeker mogelijk om terug aan te knoppen met die allereerste merkbefoete van VW: auto's maken voor iedereen. Zelfs in een elektrisch tijdperk. - WM





130 jaar Skoda: 13 verrassende weetjes die je (waarschijnlijk) nog niet kende

Feest, want Skoda blaast dit jaar 130 kaarsjes uit. Wat ooit begon als een droom van twee vrienden met een passie voor techniek, groeide uit tot een wereldmerk dat niet alleen een onwaarschijnlijke imago-switch heeft gerealiseerd, maar intussen ook miljoenen auto's op de weg heeft gezet.

Het mooie is: in al die jaren heeft Skoda veel meer gedaan dan alleen auto's bouwen. Het verhaal zit vol onverwachte wendingen, slimme uitvindingen en grappige details. We zetten 13 weetjes op een rij die je een ander beeld van Skoda geven.

1. Het begon allemaal met een fiets

Het klinkt bijna als een mop: twee mannen, een fiets en een droom. Maar Václav Laurin (een fietsmaker) en Václav Klement (een boekhandelaar) waren bloedserius. Toen Klement een kapotte fiets niet gerepareerd kreeg bij de fabrikant en een boze brief schreef (waar hij geen antwoord op kreeg), besloot hij het dan maar zelf beter te doen.

Samen met Laurin startte hij in 1895 een eigen werkplaats in Mladá Boleslav. Laurin & Klement (L&K) was geboren. Eerst maakten ze degelijke fietsen (met een eerste model dat naar de naam Slavia luisterde), daarna motorfietsen en nog later auto's. Een eeuw later is Skoda een gevestigde waarde en kwam er trouwens een Slavia concept car, die door een groep studenten werd gebouwd voor de 125ste verjaardag van het merk.

2. Van trapper naar motor: de eerste auto in 1905

Tien jaar na de eerste fiets rolde de L&K Voiturette A uit de werkplaats. Een klein, elegant autootje met een 1.0 V2-motor van 7 pk. Het was geen snelheidsmonster (max 40 km/u), maar wel revolutionair voor die tijd. Voor veel inwoners van Bohemen (het huidige Tsjechië) was het de allereerste kennismaking met een automobiel. Met dit model was de stap gezet: Laurin & Klement waren officieel autofabrikanten.

3. Samenwerking met Hispano-Suiza in 1924

Na een verwoestende fabrieksbrand sloegen de Tsjechen de handen ineen met het Spaanse luxemerk Hispano-Suiza. Resultaat: auto's met kwaliteitsmaterialen en een flinke dosis prestige. Eigenlijk was het de voorloper van "co-branding", een soort collab avant la lettre. Denk Nike x Off-White, maar dan met motorolie.

4. De originele Superb in 1934

De Superb modelnaam staat als een klok en dateert al van 1934. De eerste Superb was een limousine voor de elite, met zes cilinder en zelfs een afgeschermd bestuurderscompartiment. Diplomaten en



1. Skoda Slavia



2. L&K Voiturette A



3. Hispano - Suiza



4. Skoda S 640 Superb



5. Skoda Popular Monte Carlo



6. Skoda Sport

zakenlui lieten zich er graag in rondrijden. Hij was uitgerust met een 2.492 cc zescilinder lijnmotor van – hou je vast – 55 pk en had een voor die tijd hoge topsnelheid van rond de 115 km/u. De auto was ook groot en lang (zo'n 5 meter lang, met een wielbasis van 3.300 mm). Daarmee concurreerde hij met Mercedes en Horch in dezelfde periode. De naam "Superb" is trouwens afgeleid van het Latijnse superbis, wat "prachtig, voortreffelijk" betekent, en dat moest dit model uitstralen.

5. De eerste rallykriebels in 1936

Met de Popular werd Skoda tweede in de Rally van Monte Carlo. Dat feestje werd gevierd met een speciale Monte Carlo-editie. Het is trouwens een traditie die merken nog altijd volgen: succes in

de autosport meteen vertalen naar een model. Later zou Skoda de rally-successen nog aan elkaar rijgen. Zelfs anno 2025 zijn ze nog een te duchten concurrent in verschillende rally-classes.

6. Skoda in Le Mans in 1950

Eén keer trad Skoda aan in Le Mans. De Skoda Sport reed in 1950 de 24 Uur van Le Mans. Die roadster was gebaseerd op de Skoda 1101 'Tudor' uit 1946, maar draaide dankzij een doorgedreven dieet toch rondjes aan gemiddeld 126 km/u in de 1.100cc klasse. Het was dus een lichtgewicht, snel en verrassend competitief. Het bleef de enige deelname, maar hé: één keer Le Mans rijden is toch beter dan het twintig keer op je bucketlist laten staan.

ŠKODA then and now

Employees in the Czech Republic



1991
16 974

2020
35 437

ŠKODA brand cars produced in the Czech Republic



1991
172 074

2020
753 013

Engine variants



1991
2

2020
38

Model series



1991
1

2020
10

Number of markets



1991
30

2020
100

Gearbox variants



1991
1

2020
28

Engines produced



1991
172 074

2020
411 000



7. Škoda Octavia



8. Škoda 130 RS

7. Octavia: de publiekslieveling

Vraag een Škoda-rijder welk model symbool staat voor het merk, en de kans is groot dat je "Octavia" te horen krijgt. Sinds 1959 is dit model een vaste waarde. De eerste Octavia was een bescheiden sedan, maar betrouwbaar en verrassend comfortabel. Vandaag is de Octavia een moderne alleskunster: van gezinswagen tot taxi, van zakelijke leasefavoriet tot sportieve RS-variant. Met meer dan 7 miljoen verkochte exemplaren wereldwijd is het hét succesnummer van Škoda.

8. Motorsport in de jaren zeventig

Tijdens de Koude Oorlog was motorsport zowat de enige manier om grenzen te overstijgen. De Škoda 130 liet zien dat rally en circuit niet alleen voor dure merken waren. Met 130 pk achterin en achterwiel aandrijving stal hij de show. Noem hem gerust de Tsjechische versie van een Porsche 911, maar dan met meer modder op de

spatborden. En niet alleen modder, want ook op het circuit wist hij te schitteren.

9. Een horrorfilm in 1971

De Škoda Ferat speelde de hoofdrol in de film *The Vampire of Ferat*. Een sportwagen die zijn bestuurder uitzoog. Letterlijk. Hij was gebaseerd op de Škoda 110 Super Sport ontwerpstudie en diende in 2021 nog eens als inspiratie voor de Ferat 2.0 Concept. Eat your heart out, Christine van Stephen King. De Ferat was de échte killer car.

10. Italiaanse en Belgische invloeden in 1987

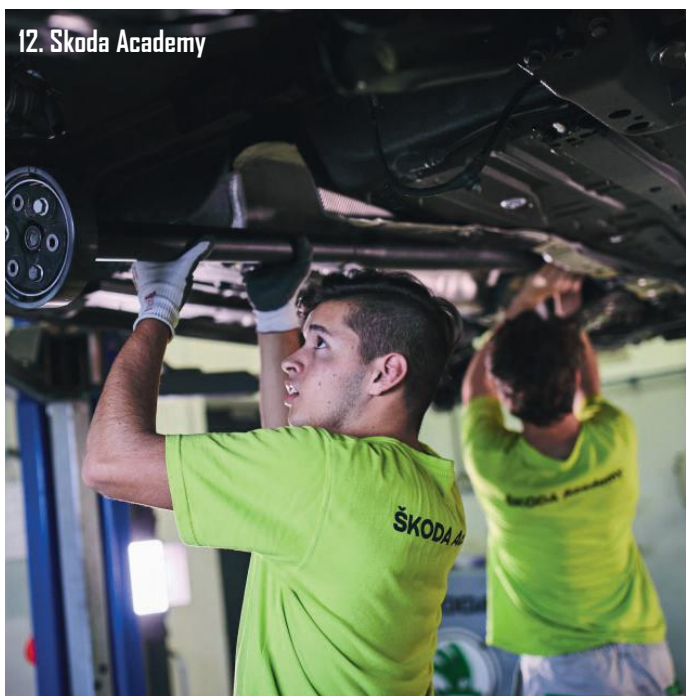
We zijn intussen in de tijd beland dat Škoda een echt budgetmerk wou zijn. Škoda zocht daarbij naar manieren om toch voldoende aantrekkingskracht te etaleren, bijvoorbeeld door een opmerkelijk design. De Škoda Favorit werd getekend door de gerenommeerde Bertone-studio, met de Belg Marc Deschamps als creatieve kracht.



9. Skoda Ferat



10. Skoda Favorit



12. Skoda Academy



Het leverde niet alleen een vijfdeurs hatchback op, maar ook verrassende varianten zoals een pick-up en een zeldzame roadster. Een Belgische designer dus die een Tsjechische auto tekent bij een Italiaans bureau. Het klinkt bijna als een Eurovisie Songfestivalact.

11. Nieuwe vleugels vanaf 1991

Na de val van de muur stapte Volkswagen op 28 maart 1991 in met een aandeel van 30%. En de mayonnaise 'pakte' want in 2000 al volgde de volledige overname. Het gaf Skoda de middelen en knowhow om wereldwijd door te groeien. Sindsdien heeft Skoda een Duits accent gekregen, maar nog steeds met een Tsjechische ziel.

12. Opleiden via de Skoda Academy

In 2000 opende de Skoda Academy de deuren, met een eigen middelbare school en universiteit. Jongeren worden er klaargestoomd voor een carrière in de fabrieken of bij de R&D. Je diploma ophalen

mét een stage in een autofabriek? Dat klinkt toch net iets leuker dan Grieks-Latijnse studeren zonder concreet perspectief.

13. Feest in het museum in 2025

Voor het jubileumjaar 2025 pakt Skoda groots uit in het Skoda Museum in Mladá Boleslav. Bezoekers kunnen er door 130 jaar autogeschiedenis wandelen, tussen iconische modellen en zeldzame prototypes. Daar kan de transformatie van fietsenmaker tot autobouwer herbeleefd worden doorheen unieke decors en zeldzame modellen; helemaal op maat van autoliefhebbers én gezinnen. Meer info vind je hier.

Van twee vrienden met een fiets tot een wereldwijd merk met elektrische SUV's: Skoda's 130 jaar zijn allesbehalve saai geweest. En gezien de ambities, staat er nog heel wat nieuws te wachten. - WM



Voorstelling

Nieuwe Mazda CX-5

Dat ook voor Mazda het razend populaire C-SUV segment heel belangrijk is, dat zal niemand verbazen. Dat het merk, soms tegen de stroom in, lekker koppig hun eigen keuzes blijft maken, is best verrassend. Want hou je vast: de nieuwe CX-5 komt met slechts één (benzine)motor. Geen EV, geen PHEV, maar wel een degelijke atmosferische viercilinder.



De eerste generatie CX-5 dateert al van 2012 en maar liefst 850.000 eenheden heeft Mazda sindsdien aan de man gebracht. In een tijdsgeest dat andere merken hun stinkende best doen om full hybrids, plug-in hybrides en zelfs volledig elektrische varianten in de markt te duwen, gaat Mazda voor een atypische keuze die volgens hen het best past bij het voertuig.

Slechts 1 motor

En de volgens Mazda ideale motorisatie voor de nieuwe CX-5 is de 2.5 e-Skyactiv G benzineversie van 141 pk. Met 24 volt milde-hybridetechnologie weliswaar, maar verder dan dat gaat de elektrificatie niet. Het valt nog te bezien of potentiële klanten gaan afhaken bij deze moedige keuze, maar Mazda gelooft dat deze motor het beste fit bij het voertuig dat ontwikkeld werd vanuit een mensgerichte aanpak.

De 2.5 e-Skyactiv G motor is ontwikkeld in het hoofdkantoor van Mazda in Hiroshima en afgestemd op de Europese rijomstandigheden in het R&D-centrum van het merk in Duitsland. Mazda claimt dat de motor erg aangenaam is in gebruik, met een rijkelijk koppelgevoel en een combinatie van een betere respons en mechanische puurheid. Het motorvermogen en koppel pieken trouwens op respectievelijk 141 pk en 238 Nm.

Tegenover de uitgaande tweelitermotor is het koppel tot 19% verbeterd, en dat zou vooral op de snelweg moeten resulteren in meer souplesse en een lager verbruik. In de voorwielaangedreven versie versnelt de CX-5 trouwens in 10,5 seconden van 0 naar 100 km/u. Een versie met vierwielaandrijving is eveneens beschikbaar.

Evolutie van Kodo-design

Het is natuurlijk afwachten of Mazda met deze boude keuze geen potentiële klanten doet afhaken, maar wij kunnen de halsstarrigheid van de Japanners best appreciëren. Soms moet je nu eenmaal moedige keuzes maken die het best passen bij het product. Dat merkten we bijvoorbeeld ook toen we het design van de nieuwe CX-5 mochten ontdekken en we meteen suggereerden dat de auto best grotere wielen kan verdragen dan de 19 inch alu's die nu zijn voorzien. De Belgische Design Director, Jo Stenuit, volgde die stelling, maar voegde er in één adem aan toe dat grotere wielen mogelijks ook het perfecte rijgedrag zouden beïnvloeden. En dus blijven de Japanners bij de 19-duimers, al zullen er in het accessoire-aanbod wel grote velgen beschikbaar zijn.

Over het design gesproken; wat meteen opvalt is dat de CX-5 een pak groter oogt dan zijn voorganger. Het model groeide met 11,5 centimeter tot 4m69 en dat zie je vooral aan de achterste portieren die bijna het gevoel geven alsof het een versie betreft met verlengde wielbasis. En dat is het eigenlijk ook, want de wielbasis is effectief ook met 11,5 cm gegroeid.

Algemeen mag de design-evolutie tegenover de vorige CX-5 zeker opmerkelijk worden genoemd. Zo is de frontpartij behoorlijk vernieuwend, met een knappe LED-lichtsignatuur en een herkenbaar radiatorrooster. In het echt ziet de CX-5 er trouwens meer evenwichtig uit dan de foto's doen vermoeden (zeker het vooraanzicht), maar dat terzijde. Achteraan zie je dankzij de langwerpige lichtblokken duidelijke familiebanden met de CX-60 en het Mazda-logo werd (net als op de Mazda 6e) vervangen door de uitgeschreven







**ZOUTE
GRAND
PRIX**

25

ZOUTE GRAND PRIX CAR WEEK

8-12 OCTOBER 2025

Beach Albertplein, 8300 Knokke-Heist, Belgium

ZOUTE GRAND PRIX GALLERY

by EY | 8-12 October 2025

ZOUTE ICONIC RALLY

by Integra | 8 October 2025

ZOUTE RALLY

by ASL Group | 9-11 October 2025

ZOUTE GT TOUR

by Insententials | 11-12 October 2025

ZOUTE SALE

by Bonhams Cars | 12 October 2025

Approach Golf, 8300 Knokke-Heist, Belgium

ZOUTE CONCOURS AUCTION

by Broad Arrow | 10 October 2025

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE

by ING Private Banking | 11-12 October 2025

MORE INFO & TICKETS

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE





Mazda-letters. Het totaalbeeld is in ieder geval geslaagd, waarbij je het gevoel krijgt dat de CX-5 voortaan in een hogere klasse speelt.

Grote leefruimte

Dat gevoel krijg je misschien nog meer binnenin, want dankzij de al eerder vernoemde langere wielbasis, is de CX-5 ook aan de binnenkant een grote(re) jongen geworden. Zelfs iemand van pakweg 1m90 heeft nog recht op voldoende been- en hoofdruimte achterin, terwijl ook de koffer profiteert van de groeischeut. Die is nu 61 liter groter dan bij het uitgaande model, met een totaal volume van 583 liter.

Een andere evolutie zien we als we plaats nemen achter het stuurwiel met nieuw design. Voor het eerst krijgt een Mazda namelijk een volledig digitale tellerpartij van 10,25 inch, terwijl de echte publiekstrekker natuurlijk het centrale grote scherm is. Dat is, afhankelijk van de uitvoering, 12,9 of 15,6 inch groot en draait op Google gebaseerde software. Er zijn nog wel fysieke knoppen op het stuur en op de centrale console. De afwerking is naar goede Mazda gewoonte trouwens onberispelijk, en het valt ook op dat de designers afstappen van enig chroom-gebruik. Wel zijn er verschillende knappe kleurcombinaties mogelijk voor het interieur, en je kan ook kiezen tussen 7 verschillende kleuren voor de interieurverlichting.

De eerste conclusie

Het is wellicht nog vroeg om al grote conclusies te trekken na onze eerste (statische) kennismaking met de nieuwe Mazda CX-5, maar je kan er niet omheen dat zijn behoorlijke groeischeut vooral veel

voordelen biedt op het vlak van het plaatsaanbod en de functionaliteit. Hoewel we het hier eigenlijk hebben over een SUV uit het C-segment, doet de beschikbare binnenruimte bijna vermoeden dat je met een auto uit een hoger segment te maken hebt. Een dan vragen we ons bijna af of de CX-5 niet in het vaarwater gaat zitten van de CX-60, die nauwelijks 50 centimeter groter is.

Mazda zelf denk dat dat wel zal loslopen, zeker omdat de CX-5 toch een pak prijsgunstiger zal zijn als ie begin 2026 op het autosalon van Brussel gelanceerd zal worden. Meer nog; de invoerder belooft een vanafprijs die lager zal zijn dan het oude model. Zo zal de CX-5 al verkrijgbaar zijn vanaf 32.690 euro. Als eerste aantrekking kan dat alvast tellen. - WM

DE ESSENTIE

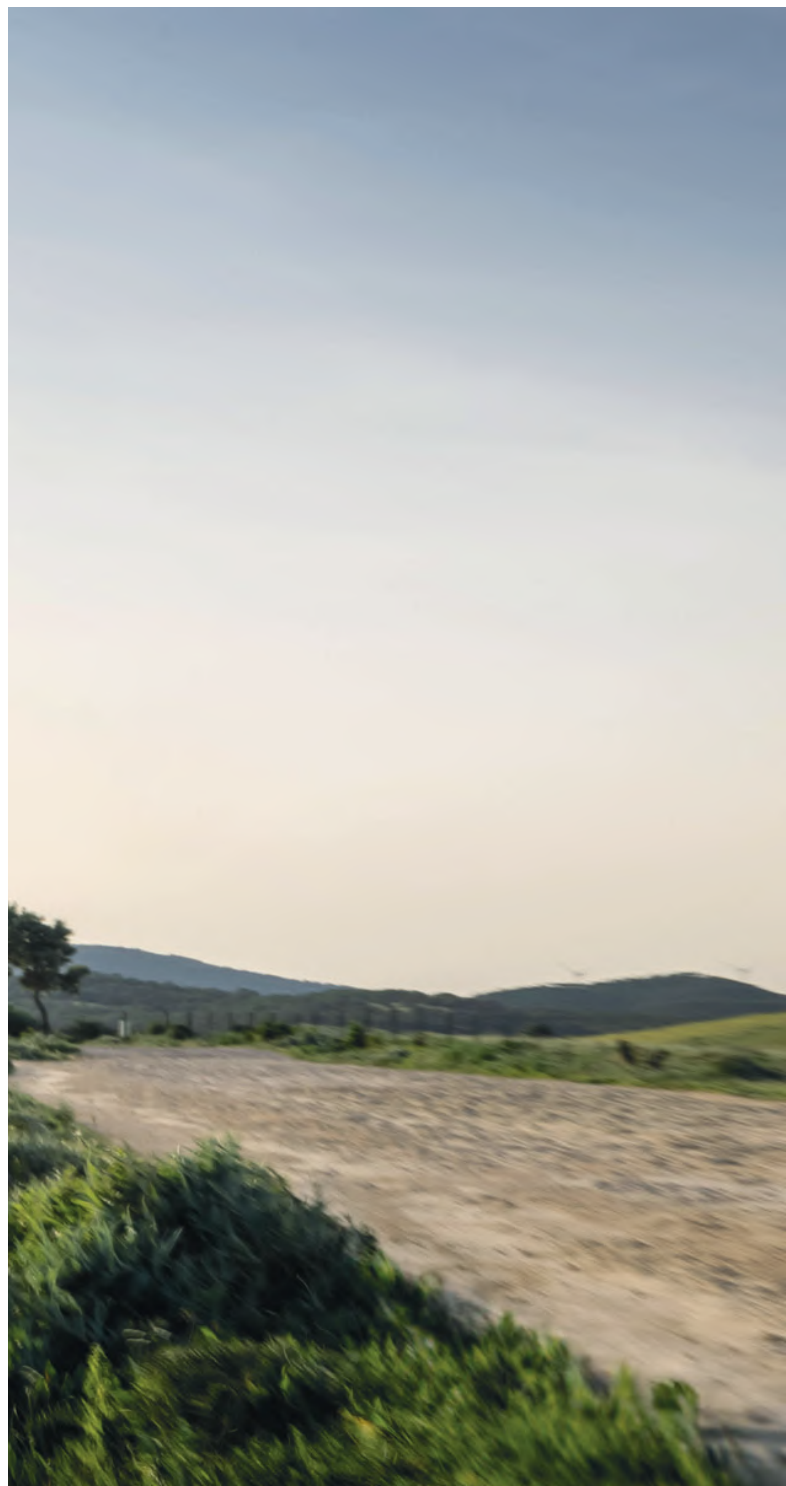
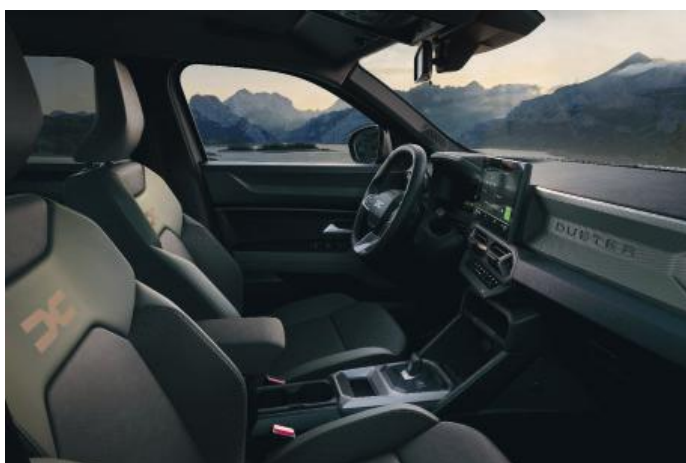
De CX-5 is voor Mazda een erg belangrijk product en in dat opzicht is het een opmerkelijke keuze om enkel een benzineversie met milde-hybrideondersteuning aan te bieden. Wie een plug-in hybride of een diesel wilt, die kan natuurlijk terecht bij de (nauwelijks grotere) CX-60. Alleen moet je dan wel flink dieper gaan qua budget, want de nieuwe CX-5 is goedkoper dan het uitgaande model, terwijl hij eigenlijk evenveel binnenruimte en functionaliteit biedt dan de CX-60. Gezinnen die zo makkelijk om en bij de 20.000 euro willen uitsparen, zullen alvast niets tekort komen als ze voor de CX-5 kiezen.

Test

Dacia Duster Hybrid

De nieuwe generatie Dacia Duster is niet enkel knapper dan ooit, maar heeft nu ook een hybride motorisatie in het gamma zitten. Komt de lowcost SUV daarmee op hetzelfde niveau als zijn duurdere rivalen, of missen we toch nog een beetje finesse?





Een echte SUV voor minder dan 20.000 euro: dat is al jaren het succesrecept van de Dacia Duster. Deze derde generatie, die eind 2023 werd gelanceerd, breekt niet met de trend. Al blijft er niet veel marge meer over, want de goedkoopste nieuwe Duster kost anno 2025 19.690 euro. Je krijgt wel meer waar voor je geld: knappe looks, pittige én zuinige turbomotoren op LPG of met mildhybride ondersteuning, een 4x4-versie of zelfs een echte hybride. Het is die laatste versie, een primeur voor de Duster, die we aan de tand konden voelen.

Geen doetje meer

De eerste twee generaties Dacia Duster zagen er al redelijk goed uit voor hun prijs, maar deze nieuwste versie is gewoon een knappe auto tout court. Dacia heeft ingezet op een stoer design, met veel

hoeken en randen. Een présence die de SUV niet enkel te danken heeft aan zijn geslaagde proporties, maar ook aan het slim gebruik van ongelakte plastic delen, die hem nog avontuurlijker doen ogen. Het gespikkelde plastic dat rondom de Duster wordt gebruikt is trouwens een nieuw materiaal, "Starkle", dat deels uit gerecycleerde materialen bestaat.

Basic, maar compleet

Bij het instappen voel je wel nog steeds dat Dacia niet plots een premiummerk is geworden. Er is geen energie gestoken in een deur die met het juiste geluid dichtvalt, noch in het gebruik van zachte materialen voor elk oppervlak. Toch is de boordplank van de nieuwe Duster vrij modern. In de instapversie 'Essential' krijg je analoge tellers en een opbergvak bovenop het dashboard, maar onze luxere



'Extreme' uitvoering heeft digitale tellers en een centraal aanraak-scherm van 10,1 inch.

Het infotainmentsysteem is niet het handige Android-systeem van in de nieuwste modellen van Renault, maar het werkt vlot en verbindt ook draadloos met Apple CarPlay en Android Auto. Bovendien zijn er aparte knoppen voor de airco én om de irritante veiligheidssystemen naar keuze uit te schakelen. Je moet gewoon twee keer op de programmeerbare 'My Safety Sense'-knop links van het stuur drukken, en voilà: gedaan met de piepjes.

Ruimte genoeg

De derde generatie Dacia Duster is niet groter geworden (4,34 m lang, 1,83 m breed en 1,66 m hoog), maar biedt wel meer binnen-

DE ESSENTIE

Je zou misschien kunnen denken dat Dacia van de hybridisatie van de Duster gebruikmaakt om de prijzen op te drijven, maar wees gerust: ook met een geëlektrificeerde motor blijft dit een prijs-kwaliteitkanon. Vanbuiten is hij misschien iets mooier dan vanbinnen, maar de uitrusting is compleet, modern en zelfs modulair dankzij de YouClip-accessoires. Een ideale kilometervreter op de snelweg is de Duster niet, maar voor de rest is deze derde generatie completer dan ooit.



+ PLUS

- Scherpe prijs
- Breder motorengamma, ook als 4x4 of hybride
- Zuinige hybride
- Knappe verschijning
- Ruim interieur
- Veercomfort

- MIN

- Soms schokkerige transmissie bij de hybride
- Zetels missen steun
- Materialen aan boord

ruimte dan zijn voorgangers. Op de achterbank is er inderdaad voldoende plek voor 2,5 volwassenen, en in de koffer kan je 517 tot 1.609 liter aan spullen kwijt (430-1.545 l voor de hybride). Wil je meer ruimte, dan is er tegenwoordig ook de Dacia Bigster. Bovendien kan je het interieur aankleden met handige accessoires zoals een smartphonehouder vooraan, bekerhouders achteraan, of zelfs lampjes en kleeuhangers met het modulaire 'YouClip'-systeem.

Benzine/LPG, mildhybride of 'Full Hybrid'

Onder de motorkap van de nieuwste Dacia Duster krijg je vier opties: de Eco-G 100 (1.0 turbo-driecilinder op benzine/LPG), de Mild Hybrid 130 (1.2 turbo-driecilinder) die je ook met 4x4 kan krijgen, en de Hybrid 140. Die laatste maakt gebruik van dezelfde hybride motor als in de Renault Clio en Symbioz. Het systeem bestaat uit een atmosferische 1,6 liter-viercilinder op benzine, die samenwerkt met twee elektromotoren voor een totaal van 143 pk. Vooral de transmissie is bijzonder: het is een versnellingsbak zonder klassieke koppeling of synchromesh. De tweede elektromotor synchroniseert de 4 versnellingen van de benzinemotor met de 2 versnellingen van de primaire elektromotor. Dat zorgt volgens Renault voor een lager gewicht en meer efficiëntie.

Gekke versnellingsbak

In de praktijk is de Dacia Duster Hybrid niet de meest geperfectioneerde hybride om mee te rijden. Bij rustig rijden merk je er niet zoveel van, omdat er dan veel gebruik gemaakt kan worden van de elektromotoren om soepel te accelereren. Maar wil je snel inhalen of de snelweg oprijden, dan is er vaak een klein moment van 'twijfel' alvorens de Duster Hybrid de juiste overbrenging gevonden heeft. En pas dan krijg je het volle vermogen. Ook zijn er bepaalde snelheden waarbij de auto het net niet de moeite vindt om op te schakelen, bijvoorbeeld net op of onder de 50 km/u, waardoor de benzinemotor onnodig veel toeren maakt.

Maar er valt niet te discussiëren over de resultaten, want na een testweek met behoorlijk wat snelwegkilometers kwam ons gemiddeld verbruik uit op 5,5 l/100 km. Dat is amper meer dan de fabrieksopgave, en het zou zelfs nog beter kunnen, moesten we wat meer op binnenwegen hebben gereden. Een zeer mooie score, dus.

Comfortabel geveerd

Nog een pluspunt van de Dacia Duster: zijn veercomfort. Akkoord, in de bochten en tijdens het remmen zit er wel wat beweging in de koets, vooral omdat het rempedaal niet zo gemakkelijk te doseren is. Maar de keerzijde daarvan is dat putten, drempels en kasseien geen enkel probleem vormen voor deze SUV. Er zijn echter twee grote pijnpunten die het comfort van de Dacia Duster verstoren:

de niet zo ergonomische voorzetels, en het windgeruis op de snelweg. Ideaal voor verre roadtrips is de Duster dus niet, maar voor dagdagelijkse afstanden, zeker naast de snelweg, is er geen probleem.

Full option hybride SUV voor minder dan €30.000

Zoals gezegd, kan je al een gloednieuwe Dacia Duster Eco-G 100 Essential kopen vanaf 19.690 euro. De Mild Hybrid 130 kost minstens 22.690 euro, maar dan krijg je ook de veel completere Expression-uitvoering. De Duster 4x4 is iets minder interessant: vanaf 26.190 euro als Expression. De Dacia Duster Hybrid 140 kost precies evenveel, maar dan krijg je wel een zuinigere motor én een automaat. Zelfs een 'full option' Dacia Duster, zoals onze testversie, kost echter minder dan 30.000 euro. En dan heb je echt wel heel veel auto voor het geld.

Conclusie

Perfect is de nieuwe Dacia Duster niet. De voorzetels missen wat steun, op de snelweg is er wat windgeruis te horen en bij de hybride kan de bijzondere transmissie voor irritaties zorgen. Maar waar vind je nog een ruime, comfortabele én hybride SUV voor minder dan 30.000 euro, die er ook nog eens bijzonder goed uitziet? En heb je genoeg aan een 'simpele' benzinemotor en stalen velgen, dan kan het nog veel goedkoper. De Duster blijft dus trouw aan zijn roots, maar is nu wel beter dan ooit. - YM





Eddy Haesendonck, CEO Hedin Automotive Benelux

“Je moet kijken naar je eigen sterktes en waar je het verschil kunt maken.”

De expansie van de Zweedse automotive-groep Hedin in de Benelux mag in vele opzichten opmerkelijk worden genoemd. Daarbij valt ook op dat het bedrijf niet enkel de focus wil behouden op hun retail-activiteit, maar ook het invoerderschap van verschillende merken neemt stilaan indrukwekkende proporties aan. Auto-Info ging op gesprek met de man die dit alles in goede banen leidt.

Dat Hedin in 2022 Eddy Haesendonck inlijfde als CEO voor de Benelux-divisie, mag niet verbazen. Met een indrukwekkende carrière bij BMW Belux slaagde hij er als CEO in om BMW voor het eerst naar het marktleiderschap in België te brengen. Bij Hedin zijn de ambities een pak diverser, maar na 3 jaar aan het roer kan Eddy Haesendonck alvast terugblikken op enkele mooie realisaties.

Auto-info: Eddy, wat was eigenlijk jouw missie bij de start, nu drie jaar geleden?

Mijn missie was om in de eerste plaats te zorgen dat we als Zweeds bedrijf, in de Benelux, een solide organisatie konden opzetten om de recente acquisities die in de Benelux gebeurd waren te laten samensmelten tot één geheel, als één bedrijf. Want na een resem van acquisities is de stroomlijning van processen en systemen van verschillende bedrijven die hun eigen bedrijfsvoering hebben, noodzakelijk. En dan waren er ook nog de verschillende merken met eigen dynamieken en met verschillende strategieën. Mijn eerste bekommernis was dus om structuur te brengen in het amalgaam van bedrijven en merken. Een ander belangrijk aspect was natuurlijk het opzetten van een duurzaam en winstgevend businessmodel in een financieel uitdagende sector.

Is het fair om te zeggen dat Hedin, voordat jij aan het roer kwam, voornamelijk een retailbedrijf was en dat er wel een bewuste keuze is gemaakt om ook het invoerder-model te gaan ontwikkelen?

Dat is niet helemaal zo want als je kijkt op Europees niveau, dan was Hedin voor bepaalde merken al invoerder. Heel concreet bijvoorbeeld zijn we de invoerder van Ford in Zweden. Maar we zijn ook invoerder van Renault en Dacia in zowel Denemarken als Zweden. Dus het bedrijf had zich al toegespitst op de distributie. Enerzijds als retailer maar ook als importeur voor een aantal merken.

De expansie als invoerder is dus vooral een Belgisch fenomeen?

In België zijn we historisch vooral gestart met distributie, bijvoorbeeld met de eerste acquisities van Mercedes-Benz dealerships. Daarna zijn er ook 6 acquisities geweest van Toyota en Lexus dealerships. Dat is natuurlijk telkens een retail-verhaal, terwijl we voor de merken Hongqi, Ineos en Corvette ook invoerder en distributeur zijn. Voor XPeng zijn wij niet de invoerder, maar momenteel wel de exclusieve distributeur, wat natuurlijk dicht bij elkaar ligt. En dan is er nog het nieuwe project rond NIO en Firefly, waarmee we gaan starten vanaf september. Voor dit project zullen we voor België en Luxemburg ook de invoerder zijn en natuurlijk ook distributeur vanuit een aantal vestingen in Vlaanderen en Brussel.

Hoe verschillend is het voor jou om retail en distributie te gaan managen tegenover een invoerderschap?

Het zijn twee verschillende disciplines. Als je distributeur of retailer bent, dan is de invoerder diegene die alle overkoepelende activiteiten voor zijn rekening neemt. Dan heb ik het vooral over de marketing met in het bijzonder de digitale aanpak rond de customer journey, maar ook de homologatie, het logistieke verhaal, onderdelen, het garantieproces, opleidingen, noem maar op. Dat is de invoerder zijn rol. Wij als dealer zorgen ervoor dat de, zeg maar fysieke relatie voor sales en service met de klant, optimaal wordt verzorgd.

Wanneer je voor bepaalde merken ook de invoerder bent, dan moet je die andere dimensies ook zelf gaan doen. En dat is natuurlijk een andere metier waarvoor je ook andere mensen nodig hebt in je organisatie om die zaken te uitwerken die anders door een invoerder voor jou geregeld worden. Dat wordt vaak onderschat. Plus, als invoerder draag je natuurlijk eindverantwoordelijkheid. Als iets niet werkt kan je de hete aardappel niet doorschuiven en moet je alle problemen van A tot Z zelf oplossen.

Hoe is die evolutie naar meerdere merken binnen het luik van invoerderschap er gekomen?

Onze strategie is eigenlijk gestoeld op twee sporen. Eén spoor is het werken met traditionele merken en rond de traditionele business waar je een bestaand klantenbestand en wagenpark hebt, waar je gekende merken hebt en waar je eigenlijk kunt rekenen op een goed geoliede

machine die omzet genereert, zowel in verkoop als naverkoop. Het tweede spoor is wat wij noemen New Business. Wij willen met Hedin Automotive natuurlijk ook in het snel veranderende automobiellandschap deel uitmaken van de toekomst en daarom kijken we ook naar nieuwe trends. Mooie voorbeelden daarvan zijn onze merken XPeng, Hongqi, maar zeker nu ook Nio en Firefly. Die new kids on the block zijn misschien de nieuwe sterren van de toekomst. We willen parallel aan onze traditionele merken kijken welke van die nieuwe spelers ook duurzaam en succesvol kunnen zijn op de Europese markt.

Veel van de Chinese merken zien het natuurlijk wel groots als ze hier willen opstarten. Moet je dan ambities gaan temperen bij je Chinese gesprekspartner?

Onze Chinese partners zien het inderdaad vaak groots en dat mag. Je moet ambitieus zijn in deze business. Als je naar een continent gaat of naar een markt gaat zonder ambitie, dan kom je nergens. Je moet altijd hoog mikken om ook met je organisatie een perspectief te hebben. Je moet natuurlijk wel een realistisch businessplan maken; hoe gaan we daar naartoe werken en welke resources hebben we daarvoor nodig? De realiteit is vaak anders, maar op zich is dat niet verkeerd. Dat is ondernemend zijn. Als je ondernemer bent, dan moet je durven investeren, moet je durven risico's nemen. En dat kan je niet doen als je alleen maar laag mikt.

Maar neem nu Hongqi. Zijn jullie tevreden over de commerciële resultaten van het eerste model?

Kijk, bij Hongqi heeft de consument in België maar één model gezien bij de lancering, de top-SUV E-HS9. En dat was ook de bedoeling. De Chinezen hebben toen gezegd: laat ons met één model naar de markt gaan om alle invoerdersprocessen eerst netjes uit te rollen. Stel je voor dat we meteen al vijf, zes modellen hadden voorgesteld. We waren daar niet klaar voor en Hongqi zelf ook niet. Nu hebben we twee jaar de tijd gehad om de go-to-market voor te bereiden met één model. Daar zijn we nu klaar mee en nu komt ons modeloffensief op gang. We hebben op het voorbijgeautosalon twee nieuwe modellen voorgesteld. De EH7, de sedan en de EHS7, een midsize SUV die trouwens zeer gesmaakt wordt. En op het volgende autosalon gaan we mogelijk nog één of twee kleinere modellen toevoegen aan de line-up.





Ik ga een ander voorbeeld nemen. Met XPeng hebben we vorige week onze duizendste verkoop gevierd na exact één jaar dat we actief zijn. Ik vind dat toch wel een mooi succes. XPeng was ook een merk dat totaal niet gekend was. Het merk bestaat ook nog maar tien jaar. Het is een echt technologie-gedreven merk en we hebben vandaag één sedan en twee SUV's in de aanbieding. We zien hier zelfs dat we ook in de fleetmarkt al een graantje beginnen mee te pikken. Dat is zeker veelbelovend als je weet dat we de volgende 18 maanden nog drie modellen aan het gamma zullen toevoegen. Ik moet zeggen dat ik blij ben dat we naast onze traditionele merken ook nieuwe spelers hebben toegevoegd zodat we onze scope kunnen verbreden. Kijk bijvoorbeeld naar wat we hier in Wilrijk bij Antwerpen doen (nvdr: het interview vindt plaats bij Hedin Automot-

tive in Wilrijk). Aan de ene kant heb je de Mercedes-Benz en smart showroom, aan de overkant voeren we de nieuwe merken die zo makkelijk profiteren van extra showroom-bezoekers en visa versa.

Is Mercedes daar wel blij mee?

Je moet dat natuurlijk in het juiste perspectief plaatsen. Geen enkel merk heeft een monopolie maar traditionele merken worden in de eerste plaats ook gekocht door mensen die bewust kiezen voor zulke merken. En een premium klant kiest bewust voor een Duits premium merk. Mensen die openstaan voor nieuwe merken, zoals vroeger bijvoorbeeld de Saab-klanten, die kiezen daar ook bewust voor. Die zijn klaar om een alternatieve keuze te maken. Ik denk dat er dus weinig concurrentie is tussen Mercedes-Benz en onze nieuwe merken. We hebben trouwens ook een duidelijke merken-scheiding met een eigen organisatie en aansturing. Maar dat neemt niet weg dat we toch profiteren van de showroom-traffic en dat stimuleert ook onze verkopers die er energie uit halen.

Zijn er belangrijke lessen die jullie hebben getrokken uit de eerste projecten? Gaan jullie bijvoorbeeld de invoer van Nio / Firefly anders aanpakken tegenover de start van Hongqi?

Ik geloof enorm in het empirisch denkmodel, leren uit ervaringen. En daarom zei ik al eerder dat het goed is dat we met een merk met maar één model gestart zijn om kennis op te bouwen. Kijk, sales en marketing structuur opzetten is relatief eenvoudig. Maar kijk je naar de dimensie Logistiek, Aftersales, of homologatie dan bots je vroeg of laat toch tegen een aantal obstakels waar je wel iets uit leert. In onze Hedin Benelux organisatie hebben we nu medewerkers met "invoerders" ervaring die de structuur en processen borgen. daar zullen de volgende projecten zoals NIO voordeel uit halen.

Even naar het aspect van de retail en de onvermijdelijke vraag: hoe kijken jullie naar het agentschapsmodel?

Ik sta daar heel neutraal in. Als de invoerder het agentschapsmodel goed inricht, dan ben ik er niet tegen. De digitale customer journey moet natuurlijk wel op punt staan zodat wij in de fysieke wereld op een naadloze manier kunnen aansluiten voor de verdere opvolging

HEDIN IN ENKELE CIJFERS

Hedin Automotive is onderdeel van Hedin Mobility Group, een Zweeds familiebedrijf actief in 14 Europese landen en met bijna 12.000 medewerkers. In 2024 bedroeg de netto-omzet 92,3 miljard SEK (ongeveer 8,22 miljard euro) en verkocht de Groep meer dan 259.000 voertuigen.

Hedin Automotive vertegenwoordigt in België momenteel 11 automerken, en hun netwerk telt 42 verkooppunten in België met circa 800 medewerkers. In Luxemburg vertegenwoordigt Hedin Automotive 5 automerken vanuit Luxemburg-stad. In Nederland vertegenwoordigt Hedin Automotive momenteel 30 automerken en 133 verkooppunten met circa 2.400 medewerkers.

Hedin focust op drie hoofdactiviteiten: distributie, retail en Mobility Solutions. Met dat laatste speelt de groep in op nieuwe gebruikersbehoeften en verkoopmodellen in de auto-industrie door het leveren en ontwikkelen van innovatieve diensten.

zoals de proefrit organiseren, de offerte concretiseren, en de financiering of de leasing afronden. Als de invoerder goed z'n werk doet, dan kan een agentschapsmodel ons ook helpen omdat we toegang hebben tot ruimere stocks. Dan vind je ook makkelijker de juiste wagen voor de klant.

Je bent natuurlijk minder flexibel met kortingen.

Ja, maar de klant zoekt niet noodzakelijk een korting, maar wel een goede deal, een goed pakket. We kunnen ook op het vlak van financiering, overname of leasing de juiste hefboomen gebruiken. Doordat we zelf geen stock moeten financieren, komen er natuurlijk middelen vrij om op die andere aspecten een inspanning te doen. Nu, over het algemeen biedt het wholesale-model inderdaad net iets meer flexibiliteit om een individuele deal voor de klant uit te werken. Maar je moet er dan wel over waken dat de kortingen niet de pan uit swingen want dat is dan weer nefast voor de restwaardes. Er zijn merken die in het verleden zwaaiden met 25% korting. Dat zegt mij niets. Want een merk dat traditioneel 25% korting geeft creëert meteen slechte restwaardes voor hun producten. Met als gevolg een lagere inruilwaarde en een hogere maandkost. De klant moet overtuigd zijn van het product, en dan heb je geen grote kortingen nodig.

Is het voor jou belangrijk om voor een merk een breed netwerk te hebben met veel showroom-locaties?

Ik denk dat we moeten meegaan met de tijd. Drie decennia terug had je van elk merk in elke gemeente wel een vestiging. Dat is natuurlijk niet houdbaar. Vandaag speelt vooral de kracht van de digitale informatiesnelweg een belangrijke rol. De klant die nu bij een verdeler binnen stapt, heeft zichzelf doorgaans al goed online geïnformeerd en komt bij ons voor de proefrit en de validatie van zijn keuze. Daarvoor wil je gerust 20 tot 35 km ver rijden. Het is dan ook onze strategie om met de nieuwe merken in elke provincie een point of sales en service te hebben, want dat is wat de klant

wel verwacht. Op die manier bedienen we ongeveer 80% van Vlaanderen binnen een range van 35 kilometer. De planning met NIO is iets anders. Hier gaan we voor een twee-stappen-aanpak. In de eerste plaats willen we met NIO starten in Antwerpen, Brussel, en Maldegem op de grens van West- en Oost-Vlaanderen. En tegen het einde van het jaar voegen we nog Sint-Martens-Latem bij Gent en Luxemburg-stad toe.

Laat ons misschien kort even de invoerdersmerken bekijken. Om met XPeng te beginnen, 1.000 verkopen is wel een mooi resultaat. Is dat dankzij de strapatsen van Elon Musk?

Ik vind niet dat je naar de concurrentie moet kijken, je moet kijken naar je eigen sterktes en waar je het verschil kunt maken en een stuk van de markt kunt nemen. Dat doe je niet door je te focussen op je concurrenten, maar door te focussen op je eigen propositie. Van jouw product, van jouw marketing, van jouw klantenbeleving zoals ik het net beschreven heb. En als je dan goede marketing doet en dat product slaagt aan, ook met een correcte prijs, dan ga je sowieso veel leads genereren die je kan omzetten in verkopen. Er hangt ook een leuke buzz rond het merk XPeng, en dat helpt natuurlijk ook.

Trouwens, de investeringen die we deden op het autosalon werpen ook hun vruchten af. Met Hongqi bijvoorbeeld hebben we zo veel leads gegenereerd en dan is het nu aan ons om die vast te pakken en om te zetten in proeffritten. En die proeffritten, die werken heel erg overtuigend. Klanten die bijvoorbeeld al met de nieuwe EHS7 hebben gereden, zijn echt verbluft.

Corvette dan, een speciaal verhaal?

Zeker en vast, maar je moet weten dat we hier Europees invoerder zijn voor een merk dat nog de echte petrolheads aanspreekt. Hedin Sport Car is gevraagd om invoerder voor Europa te worden en we vonden het een fijne toevoeging aan ons palet. Maar het blijft na-





tuurlijk een niche-product. En het zijn toch wel heel leuke modellen die ze hebben, want we staan nu aan de vooravond van de lancering van het 3e model van Corvette, de e-Ray. Dat is een Corvette met een V8 motor, maar wel met hybride aandrijving waarbij de vooras wordt aangedreven door een elektromotor. Het blijft echt wel een supersportauto voor een respectabel budget.

En wat is de ambitie met NIO?

We zijn zeker ambitieus met NIO, maar met de nodige dosis realisme. In Nederland is het merk al eerder gestart en hebben ze de eerste stappen gezet in de zakelijke markt. Wij denken dat we na een aanlooperperiode die start na de zomer, dat we in 2026 ook succesvol zullen zijn met NIO. De reacties van de leasingmaatschappijen zijn alvast zeer positief dat stemt mij vol vertrouwen. Het ruime NIO portfolio zit goed in elkaar, het product is kwalitatief en de media schrijft met veel lof, ook over het design. Ik zie het merk als zeer beloftevol. En dan is er ook nog het submerk Firefly, met een heel hip en trendy product net onder de 30.000 euro. Daarmee kunnen we ook weer een ruimere doelgroep aanspreken.

Gaan jullie de battery-swap aanbieden voor NIO?

Elke nieuwe NIO die we verkopen zal inclusief de batterij zijn, daar hebben we bewust voor gekozen. Maar we bieden wel de 'battery as

a service' aan, waarbij je inderdaad in minder dan 3 minuten van batterij kunt wisselen. Persoonlijk denk ik dat het een leuk en high-tech verhaal is, maar gezien de riante autonomie en de heel snelle laadtijden van NIO, niet echt noodzakelijk voor de klant. Maar zij die wensen kunnen nu al terecht voor een battery swap op de parking van Hotel Ter Elst in Edegem.

En Ineos, hoe zit het daarmee?

Met Ineos hebben we onze doelen bereikt, en we zijn er ons van bewust dat we het segment nu wel grotendeels hebben bediend. Het blijft een heel mooi niche-product voor de liefhebbers van het echte offroad. Het model wordt wel een stuk gepenaliseerd door de Belgische fiscaliteit, maar voor die klanten die the real thing willen om off-road te gaan, denk ik dat er momenteel niks beter op de markt te vinden is dan de Ineos Grenadier. We hebben trouwens recent de pick-up versie aan het gamma toegevoegd, de Grenadier Quatermaster.

Tot slot, jullie collega's van Van Mossel willen 'Van Mossel' duidelijk als merknaam uitbouwen met daaraan gekoppeld enkele duidelijke publiciteitscampagnes. Moet Hedin ook een merknaam worden, of blijven jullie eerder communiceren rond de merken die jullie vertegenwoordigen?

Ik denk dat de klant in de eerste plaats een product koopt met een bepaalde merknaam. En in de tweede plaats zal hij of zij dan kiezen voor de verdeler. Dus wij zetten niet de Hedin-naam voorop, maar wel de merken en de producten die we voeren. Maar dat neemt niet weg dat we fier zijn over onze naam die ook duidelijk bovenaan onze toonzalen prijkt. Onze klanten weten dus wel dat ze bij Hedin Automotive klant zijn en daar goed verzorgd en bediend worden. -
Opgetekend door William Meerschaut



Nieuwe Volvo XC70 plug-in hybride komt (later) naar Europa met 200 km elektrisch rijbereik

Na een resem zuiver elektrische nieuwigheden (EX30, EX40, EC40, EX60, ES90 en EX90) tovert Volvo nu de XC70 plug-in hybride uit haar Zweedse hoed. Zijn grootste troef is een zuiver elektrische rijbereik van meer dan 200 km !

Volvo heeft de ambitie om tegen 2030 volledig elektrisch te gaan, bijgesteld. Ze mikken nu tegen het volgende decennium op een verkoop van 50% EV en 50% PHEV modellen. Een verstandige (commerciële) keuze die kracht bijgezet wordt met de lancering van een gloednieuwe XC70 SUV.

Zoals de numerieke waarde doet vermoeden nestelt de Volvo XC70 zich tussen de XC60 en XC90. Qua vormgeving kiest Volvo uiteraard voor de hedendaagse (frisse/strakke) designtaal die voor het nodige karakter zorgt. En ondanks de aanwezigheid van een verbrandingsmotor kiest Volvo hier toch voor een gesloten grille.

Binnenin vinden we een horizontaal gepositioneerd infotainmentsysteem (15,4") daar waar Volvo's sinds jaar en dag met een verticale layout komen. Achter het fijne



stuurwiel prijkt een digitaal instrumentenpaneel (12,4") en via de optielijst verkrijgt u nog een riant head-up display. Qua materiaalgebruik en afwerking wil Volvo een premium experience bieden.

Initieel mikt Volvo met de XC70 PHEV op de Chinese markt. Dit op basis van een 1,5-liter viercilinder benzinemotor en drie elektromotoren. Dankzij een enorme accupack van 40 kWh, haalt de XC70 een zuiver elektrische actieradius van meer dan 200 km. Snelladen behoort tot de mogelijkheden.

Of dezelfde basis ook gebruikt zal worden voor de Europese XC70 is nog niet duidelijk, spoedig hopen we meer (technische) details te krijgen. De totale actieradius zou wel 1.200+ km bedragen. Voor een Belgische prijs is het ook nog (véél) te vroeg, vermoedelijk zal deze rond de 65.000 euro starten.

Tussen 2003 en 2016 had Volvo reeds een XC70 in de gammafolder. Dat was een avontuurlijke stationwagon met extra bescherming rondom, technisch deelde deze het nodige met het S80 vlaggenschip. - **BNNY**



Eerste test





Mazda 6e getest

De Mazda 6 is al een tijdje van de Belgische markt verdwenen, maar nu is hij er terug, als volledig vernieuwde 5-deurs berline met een puur elektrische aandrijving. Met twee elektrische varianten en een op het eerste zicht aantrekkelijke prijsstelling, lijkt de 6e op papier alvast te beschikken over de juiste troeven. Hoog tijd dus om te gaan testrijden en een praktijk-oordeel te vellen.



Voor Mazda is de 6 altijd een belangrijk model geweest, getuige daarvan de meer dan 1 miljoen exemplaren die het van de eerste drie generaties in Europa verkocht en de plus 4 miljoen die de Japanners over de hele wereld wisten te slijten. De nieuwe 6e wil die traditie verderzetten maar ook een nieuw cliënteel aanboren. Zeker in landen zoals het onze, waar de professionele markt meer dan de helft van alle verkopen voor zijn rekening neemt. Een markt waarin de kleine, onafhankelijke Japanse constructeur nog niet zo goed thuis is maar waar het met dit model verandering in wil brengen.

Veel waar voor je geld

De 6e is de vierde generatie van deze uit de kluiten gewassen berline die meer dan 4,9 m lang is en nu een grote achterklep (met geïntegreerde spoiler) meekreeg om het in- en uitladen van bagage (466 tot 1.074 liter) nog makkelijker te laten verlopen. En aangezien we hier met een achterwielaangedreven elektrische auto te maken hebben zit voorin onder de kap een bijkomende 'frunk' van maar

liefst 72 liter waar nog wel wat meer in kan dan de laadkabels. Een elektrisch inklapbare trekhaak is een van de weinige toebehoren en laat toe een aanhanger van maximum 1.500 kg te trekken.

Ellenlange, ingewikkelde zoektochten op configurators zijn er bij deze nieuweling ook niet bij. De Mazda 6e zal beschikbaar zijn met twee verschillende batterijen en in twee zeer volledige uitrustingsvarianten, zonder bijkomende opties. Het verschil tussen de Takumi en de Takumi Plus ligt hem in de kwaliteit van het lederen interieur, zwart of beige leer in het eerste geval, oranjebruin nappa-leer in het tweede, en in de duurste uitvoering is er ook een elektrisch bediende afscherming voor het standaard zonnedak.

Twee elektromotoren, twee batterijen

De standaard versie heeft een LFP batterij (lithium/ijzer/fosfor) met een capaciteit van 68,8 kWh, waarmee deze Mazda een rijbereik heeft van 479 km volgens de WLTP-standaard. Voor wie dit niet



DE ESSENTIE

De nieuwe Mazda 6e, bij ons enkel volledig elektrisch verkrijgbaar, heeft de kwaliteiten om zowel vroegere/huidige eigenaars van een Mazda 6 te overtuigen als een nieuw cliënteel aan te spreken, zeker in de leasing-sector. Voor iets meer dan 40.000 euro heb je een grote, comfortabele 5-deurs hatchback (die eruit ziet als een berline) die door de elektrische aandrijving de kwaliteiten van zijn voorgangers nog eens extra in de verf zet. Dit is een welkome frisse wind in een door SUV's overwoekerd aanbod. Door zijn geslaagde vormgeving zowel binnen als buiten, verzorgde afwerking, comfortgericht plaatsaanbod en aantrekkelijke prijs verdient hij zeker een plaats in zowel de particuliere als de professionele markt.

(47/53%) voor een zeer evenwichtig en voorspelbaar weggedrag garant staan. Een niet te onderschatten voordeel van de beperkte vermogens is dat we tijdens onze testrit een gemiddeld elektriciteitsverbruik van om en bij de 16 kWh/100 km lieten optekenen. Dat is meer dan behoorlijk voor zo'n grote sedan en iets waar menig concurrent niet aan kan tippen. Gezien de veel betere laadsnelheid én het beperkt verschil in rijbereik, lijkt de standaardversie trouwens de slimmere keuze te zijn voor alledaags gebruik.

Het is trouwens overduidelijk dat Mazda niet mikt op de sportieve chauffeur, maar eerder de op comfort en welbehagen gerichte automobilist wil aanspreken, net zoals met de voorgangers van deze Mazda 6. Daar komt bij dat het van deze constructeur gekende KODO-design hier helemaal uitgepuurd is en resulteert in een zeer slank en elegant silhouet met een meer dan behoorlijke stroomlijn, waarbij de uitklappende spoiler achteraan de finishing touch geeft voor een zo laag mogelijke luchtweerstand en dito verbruik.

genoeg is, is er ook nog een 'long range' versie met een batterij van 80 kW die 552 km actieradius biedt. Merkwaardig genoeg is dit een duurdere NMC batterij (nikkel/mangaan/kobalt) die maar tot 90 kW per uur kan snelladen, daar waar de LFP batterij tot maximaal 165 kW per uur aankan. Ook al vrij merkwaardig is dat de LFP-batterij gekoppeld zit aan een 190 kW sterke elektromotor, terwijl de NMC long range batterij een 180 kW elektromotor van energie voorziet. Beide motoren leveren 320 Nm koppel en het verschil in prestaties is verwaarloosbaar.

Design en welbehagen prioritair

Sportievelingen zullen misschien hun neus ophalen voor het 'relatief beperkte' vermogen van deze beide versies maar tijdens onze eerste kennismaking rond Mazda's Europese hoofdkwartier in het Duitse Leverkusen, bleek deze Mazda meer dan voldoende alert door het verkeer te loodsen, ook in bochtiger gedeeltes waar het lage zwaartepunt en de bijna ideale gewichtsverdeling voor/achter





Dezelfde elegantie wordt voortgezet in het heldere, uitgepuurde interieur binnenin, met comfortabele stoelen, aardig wat ruimte voor- en achterin en een verzorgde aankleding die het geheel heel sfeervol doen overkomen, mede dankzij het standaard zonnedak.

Chinese erfenis

Dat welbehagen blijft enigszins achterwege als je voor de eerste keer met de auto probeert te communiceren. Mechanische knoppen en schakelaars zijn zoveel mogelijk achterwege gelaten en alle bedieningen verlopen via het centrale aanraakscherm of spraakbevelen. Dat scherm is nog nooit zo groot geweest in een Mazda en komt bijna rechtstreeks uit de Chinese sedan van Mazda-partner Changan waarop deze Mazda 6e is gebaseerd.

Gelukkig hebben de Mazda-ingenieurs hun uiterste best gedaan om toch enige logica te steken in het veelvoud aan instellingen die je allemaal via dit touchscreen moet bedienen, met een individueel aanpasbare toetsenbalk onderaan het scherm die 'shortcuts' naar veelgebruikte regelingen aanbiedt. We raden de Mazda-verdelers wel aan om hun klanten niet met hun nieuwe kleinood te laten vertrekken zonder een grondige introductie in de bediening van de interface, zo niet komen er mogelijks frustraties van.

Conclusie

Waar de vroegere Mazda 6 vooral particuliere klanten aansprak die uitkeken naar een grote, aangenaam vormgegeven, praktische en comfortabele sedan, wil de nieuwe elektrische 6e zeker ook de professionele markt op. Gezien de uitgesproken gunstige prijsstelling (toch zeker voor een auto van deze grootte en uitstraling) en de prima EV-prestaties zal de Mazda 6e zeker de juiste argumenten kunnen voorleggen bij de fleet-owners en kleine zelfstandigen.



PLUS

- Aantrekkelijk geprijsd
- Uitgepuurd design
- Ruime hatchback
- Comfort en uitstraling
- Aangenaam rijdend
- Laag energieverbruik



MIN

- Bedieninterface vergt gewenning
- Long Range versie brengt weinig bij
- Er komt (wellicht?) geen break



De 'basis' versie Takumi met kleinere batterij krijgt als catalogusprijs 42.890 euro mee, een scherpe prijs waar Mazda eventueel nog 1.500 euro afdoet als overnamepremie. Een long range versie moet 45.290 euro kosten, 2.400 euro meer dus. De Takumi Plus outfit kost bij beide uitvoeringen 1.950 euro extra, zodat voor de duurste Mazda 6e slechts 47.240 euro gevraagd wordt, een zeer concurrentiële prijs als je ziet wat je ervoor terugkrijgt. De lan-

ceerprijs in professionele leasing is een zeer aantrekkelijke 31.902 euro, BTW niet inbegrepen. Het enige wat we op dit moment nog kunnen betreuren is het feit dat er voorlopig geen break-versie, vroeger de bestseller in het gamma, wordt voorzien. Dat neemt niet weg dat zelfs deze vijfdeurs al kan uitpakken met een behoorlijke functionaliteit. - **Tony Verhelle**



Retro: De geschiedenis van de BMW 3-Reeks



Wat begon als een ambitieuze opvolger van de BMW 02-serie, groeide uit tot een wereldwijd icoon: de BMW 3-Reeks. In 1975 werd de eerste generatie gepresenteerd op het autosalon van Frankfurt en sindsdien heeft de 3 Reeks zich in zeven generaties ontwikkeld tot één van de best verkochte premiummodelreeks ter wereld.

Er werden maar liefst meer dan 20 miljoen exemplaren verkocht van de BMW 3-Reeks. Doorheen de verschillende generaties is de 3-Reeks weliswaar flink gestegen qua standing (dat heeft ook te maken met de gestage groei van de koetswerkafmetingen), maar de sportiviteit heeft altijd centraal gestaan.

Eerste generatie (E21, 1975-1983)

Toen BMW in 1975 de 3 Reeks introduceerde, was het meteen duidelijk dat dit geen gewone middenklasser zou worden. De eerste generatie was een sportieve sedan van 4,35 meter en met een duidelijke designlink naar de grotere 5-Reeks. De intussen iconische nieren en ronde koplampen gaven het model een markante uitstraling, terwijl binnenin de focus resoluut op de bestuurder

lag: het dashboard was voor het eerst licht naar de bestuurder gericht – een ontwerpkeuze die sindsdien een BMW-handtekening is gebleven.

Aanvankelijk leverbaar als 316, 318 en 320 – toen nog wel vermeld naar de cilinderinhoud – imponeerde vooral de 320i met zijn injectiemotor. Die werd in die tijd toch een beetje aanzien als een waardige opvolger van de BMW 2002 tii en dat zijn grote schoenen om te vullen. In 1977 introduceerde BMW als eerste in dit segment zescilindermotoren, met de 320 en 323i als topmodellen. Innovaties als elektronische motormanagementsystemen en een uitgebalanceerd chassis zorgden voor ongekennde dynamiek. Tegen het einde van de productie in 1983 waren er meer dan 1,3 miljoen exemplaren verkocht, inclusief de zeldzame half-cabriolet' van Baur.

Tweede generatie (E30, 1982-1994)

De tweede generatie stond in het teken van verbreding: de 3-Reeks groeide uit tot een volwaardige modelreeks met een vierdeurs, een Touring (break), een Cabrio én de iconische M3. Het ontwerp werd aerodynamischer, lichter en ruimer, zonder in te boeten aan sportiviteit. Dubbele koplampen werden standaard.

Technologisch ging het hard vooruit: ABS werd geïntroduceerd (en was later standaard), evenals een dieselmotor (de 324d) en de eerste BMW met vierwielaandrijving – de 325ix. De 325e zette in





op efficiëntie en BMW gebruikte digitale motorelektronica om zowel benzine- als dieselprestaties te optimaliseren. In 1985 kwam dan dé sensatie: de eerste BMW M3, met een 'slechts' 200 pk sterke viercilinder die rechtstreeks uit de racerij kwam. Geen cijfer om van achterover te vallen, maar in die tijd een magische kaap en het was alvast een geslaagde start van het M3 label dat heel erg succesvol zou worden.

Derde generatie (E36, 1990-2000)

Met de derde generatie deed BMW afstand van de hoekige lijnen van zijn voorgangers. De E36 oogde vloeiender en volwassener, met grotere afmetingen en aanzienlijk meer ruimte binnenin. Alle motoren hadden minstens 100 pk, en zescilinders kregen dubbele bovenliggende nokkenassen. Het innovatieve VANDS-systeem en lichtere aluminium motoren maakten hun intrede.

De modeldiversificatie nam toe: voor het eerst kwam er een coupé, een cabrio, een Compact hatchback én een Touring. Ook de diesel-motoren werden performanter, met de 325tds als topper. Chassis-innovaties zoals ASC en ASC+T verhoogden de veiligheid, terwijl het interieur verfijnd en ergonomisch werd. In totaal verlieten bijna 2,75 miljoen E36-modellen de fabriek.



Vierde generatie (E46, 1998-2006)

De E46 bracht een verdere verfijning van design en technologie. Hij groeide opnieuw in lengte en breedte, met een modern interieur dat technologieën uit de 7-Reeks overnam. GPS, regen- en lichtsensoren en multifunctionele stuurwielen deden hun intrede. Ook de veiligheid ging erop vooruit, met standaard zij-airbags achteraan. Nieuw waren de dieselmotoren met common-railtechnologie (zoals de 320d) en directe benzine-injectie. Valvetronic-technologie zorgde voor een opmerkelijke brandstofbesparing. De nieuwe 330i met 231 pk werd een publiekslieveling. Voor het eerst kwamen er ook dieselcoupés en -cabrio's op de markt, en in 2001 debuteerde het nieuwe xDrive-vierwielaandrijvingssysteem. De M3 met zijn 343 pk sterke zes-in-lijn werd opnieuw een legende. Met ruim 3,2 miljoen verkochte exemplaren brak deze generatie alle records.

Vijfde generatie (E90/E91/E92/E93, 2005-2013)

Op het autosalon van Genève in 2005 introduceerde BMW de E90. Deze generatie zette in op efficiëntie, zonder de rijdynamiek uit het oog te verliezen. BMW EfficientDynamics debuteerde, met technologieën als start-stopsystemen, energie-recuperatie bij het remmen en variabele klepsturing.

De carrosserie werd stijver én lichter, en er kwam voor het eerst een cabriolet met stalen vouwdak. De Coupé kreeg een geheel eigen lijnenspel. De M3 kreeg een dikke 4-liter V8 met maar liefst 420 pk, en was beschikbaar als Coupé, Sedan en Cabrio. Op dieselvlak imponeerden de 335d en 330d, terwijl de benzineversies zoals de 335i met TwinTurbo-technologie het prestatiepotentieel naar een hoger niveau tilden.

Zesde generatie (F30/F31/F34, 2012-2019)

De zesde generatie bracht een soort van opsplitsing: het aanbod werd gesplitst in de 3-Reeks (Sedan, Touring, GT) en 4-Reeks (Coupé, Cabrio, Gran Coupé). Voor het eerst kreeg een middenklasser een Head-Up Display en optionele actieve veiligheidssystemen zoals Lane Keeping Assistant en botswaarschuwing. De BMW 3 Reeks ActiveHybrid markeerde de eerste hybride in deze lijn.

BMW voerde de TwinPower Turbo-technologie in voor zowel de benzine- als dieselmotoren. Ook de xDrive-vierwielaandrijving werd op bredere schaal toegepast. Dankzij lichtere componenten werd het rijklaar gewicht met 40 kg verminderd. Met het debuut van de M3 Sedan en M4 Coupé/Convertible kwam de zes-in-lijn krachtbron opnieuw op het voorplan, nu met 431 pk.





Zevende generatie (G20/G21, 2019-heden)

De huidige generatie, sinds 2019 op de markt, bracht een frisse designaanpak, nog meer technologie en een hernieuwde focus op elektrificatie. Qua lengte zitten we inmiddels op 4,69 meter voor de sedan, wat maar liefst 34 groter is dan de allereerste generatie. De aerodynamica werd sterk verbeterd (luchtweerstandscoefficiënt van 0,23), het interieur werd ruimer en moderner, en de introductie van het BMW Operating System 7.0 (en later 8.5) luidde een nieuw tijdperk van connectiviteit in. De BMW Intelligent Personal Assistant en het BMW Curved Display brachten de cockpit in het digitale tijdperk.

De 330e plug-in hybride kreeg in 2024 een nieuwe batterij, goed voor een elektrische actieradius tot 101 kilometer. Mild-hybridtechnologie op diesel- en zescilinderbenzinemotoren optimaliseerde efficiëntie. Ook de chassisaafstelling werd verfijnd, met schokdempers die hun werking aanpassen aan de rijomstandigheden. Op vlak van rijhulpsystemen biedt deze generatie alles van verkeersbordherkenning tot automatisch achteruitrijden in krappe ruimtes. Een racegeschiedenis om 'u' tegen te zeggen

De BMW 3-Reeks heeft ook zijn stempel gedrukt op het circuit. Sinds 1976 verscheen de 320 in het Europese toerwagenkampioenschap, gevolgd door de legendarische M3 in 1985 – een wagen die menig titel in de wacht sleepte, van DTM tot het wereldkampioenschap toerwagens.

Zelfs dieselkracht kreeg erkenning toen een BMW 320d in 1998 de 24 uur van de Nürburgring won. Met de comeback in DTM in 2012, een triple zege voor merk, team en rijder, en de introductie van de BMW M3 Touring in 2022 blijft de link met motorsport levend en krachtig.

Vijftig jaar rijplezier: de essentie van de 3-Reeks

In vijftig jaar tijd groeide de BMW 3- én 4-Reeks uit tot veel meer dan een populaire middenklasser. Elke generatie bracht innovaties, verfijning en bovenal rijplezier. Van carburatoren tot plug-in hybrides, van handgeschakelde modellen tot auto's die zelf parkeren – de 3-Reeks blijft het oorspronkelijke DNA van BMW uitdragen. De toekomst mag dan elektrisch en digitaal zijn, maar het hart van de 3-Reeks klopt nog altijd in het ritme van puur rijplezier. Gaat de Neue Klasse daar iets aan veranderen? - WM



Eerste test



Lancia Y HF: Is dit de betere Alfa Junior Veloce?

Het is intussen al vier jaar geleden dat Lancia haar zogezegde renaissance-plan aankondigde en de nieuwe Ypsilon was het eerste wapenfeit. Het model is voorlopig geen eclatant succes en de wedergeboorte van het merk verloopt dus eerder traag. Maar daar zou nu snel verandering in moeten komen, met de Ypsilon HF als volgende stap..



Lancia belooft elke twee jaar een nieuw model te lanceren, en dat betekent dat we volgend jaar alvast een nieuwe Gamma te zien zullen krijgen. Dat wordt een 4,7 meter lange Crossover die tussen het C- en D-segment zweeft, en die (uiteraard) met een volledige elektrische aandrijflijn beschikbaar zal zijn. Lancia verklaart trouwens nu al dat de Gamma meer dan 700 km ver zal geraken op één lading.

Design: sportief of kunst?

Maar dat is dus voor later want voorlopig moeten de 10 Lancia-verdelers in ons land het stellen met de compacte Ypsilon die aan de start van zijn carrière eerder matig presteert in de verkoop-hitlijsten. Als we er de Febiac-cijfers (onze Nationale automobiefederatie) op nalezen, dan zien we een volume van een 80-tal inschrijvingen dit jaar. De nieuwe topversie komt dus als geroepen om de verkoop een beetje aan te zwengelen. Lancia zelf verwacht dat de HF zo'n 10% van de totale verkoop zal uitmaken, al denken we persoonlijk dat er best meer potentieel zit in die kleine elektrische spurt-bom.

De verleidingsact van de Lancia Y HF begint al met de lekkere opsmuk die het koetswerk krijgt. Dankzij het obligate spoilerwerk en de dikkere schorten zie je meteen dat je hier te maken hebt met een sportieve versie. De extra spatbordverbreeders ter hoogte van de voorste wielen (met het iconische rode Elefantino logo) maken samen met de specifieke 18-duimsvelgen het plaatje compleet. De Y HF ligt trouwens ook 3 cm lager bij de grond, en dat geeft 'm een uitgesproken sportieve houding.

Eerlijkheidshalve moeten we wel toegeven dat ondanks het overduidelijke sportieve plaatje, het design van de Y HF toch ook een beetje wringt in bepaalde opzichten. De Ypsilon is als basis namelijk vrij kunstzinnig opgevat, waarbij de frontpartij zich niet meteen leent

tot sportieve uitpattingen. De achterkant tapt min of meer uit hetzelfde vaatje, maar de ronde achterlichten die duidelijk hintten naar de Stratos rally-auto van weleer, zorgen er dan weer wel voor dat het sportieve plaatje klopt. Bovendien is dit allemaal een kwestie van smaak, en smaken verschillen nu eenmaal. Tijdens de eerste kennismaking heeft het merendeel van de aanwezige media het design van de nieuwe sportieve versie alvast zeer gesmaakt.

Smurfen-interieur

De kunstzinnig opvatting van het exterieur is misschien nog meer terug te vinden in het interieur van de Lancia Ypsilon. De overduidelijke eye-catcher in de gewone versies is daarbij de centrale kleine koffietafel, waar we in de niet-sportieve versies wel fan van zijn. Niet dat het groot uitgevallen soepbord per definitie super handig is (je kan er wel je GSM opladen via inductie), maar het is tenminste iets wat je nergens anders terug vindt. Dat de koffietafel het ook tot in de sportiefste HF-versie heeft geschopt, dat vonden we aanvankelijk een beetje vreemd. Zo'n tafeltje strookt naar ons gevoel namelijk minder met de sportieve aanpak en inborst van de Y HF. De aanwezige designer verklaapte daarover dat er bij de ontwikkeling van de Y HF, behoorlijk wat interne discussie is geweest over het al dan niet behouden van de salontafel. Maar uiteindelijk was de redenering dat de HF net zo goed gebruikt zal worden als (rustige) daily driver, waarbij het tafeltje perfect verantwoord blijft.

Een ander bijzonder element in de Y HF zijn de blauwe sportstoelen. Die zitten weliswaar voortreffelijk en bieden een fantastische ondersteuning van het lichaam, maar de smurfblauwe kleur zal misschien niet naar ieders smaak zijn. De opvallende kleur is weliswaar een flinke hint naar het roemruchte sportieve verleden van Lancia, maar we vragen ons af of sommige klanten er niet op gaan afhaken. Dezelfde designer bevestigde alweer de interne discussie, maar kwam tot het besluit dat er voor de Ypsilon HF







bewust is gekozen voor een 'eclectische aanpak' waarbij Lancia heel overtuigd is bij hun 'out of the box' aanpak. Wel is het jammer dat de verstelling niet elektrisch gebeurt en wel manueel. Samen met de blauwe accenten op de boordplank mag het interieur alvast wel uitgesproken sportief worden genoemd. Je krijgt trouwens ook specifieke graphics op de tellerpartij en een prettig in de hand liggend sportstuur met HF logo.

EV-prestaties

Tijd om op het iconische testcircuit Stellantis in het Italiaanse Balocco, de Ypsilon HF de piste op te jagen. We kunnen daarbij niet anders dan terugdenken aan de Alfa Romeo Junior Veloce die grosso modo dezelfde techniek gebruikt en die we ook op de Balocco Proving Ground konden testrijden. Binnenkort lanceert Stellantis trouwens nog de elektrische Peugeot 208 GTi met dezelfde aandrijflijn, maar laten we ons nu op de snelle Lancia concentreren.

Dat een topversie anno 2025 enkel nog aan de stekker kan om energie te tanken, daar kijken we intussen niet meer van op. Op

+ PLUS

- Design met karakter
- Sportieve rijeigenschappen die je goed gezind maken
- Goed meubilair
- Volledig uitgerust...
- ...voor een bescheiden prijs

- MIN

- Interieur alleen met blauwe zetels verkrijgbaar
- Benieuwd naar de EV-prestaties bij alledaags gebruik

technisch vlak deelt de sportieve Lancia zijn techniek met de al eerder genoemde Stellantis varianten. In de vloer zit dus een batterij van 54 kWh en onder de kap zit een elektromotor die een stevige 280 pk levert en 345 Nm koppel. Daarmee sprint de Ypsilon HF in 5,6 seconden naar 100 km/u, een tijd waar menig GTI op benzine jaloers op zal zijn. Wil je het beschikbare vermogen veelvuldig aanspreken, dan zal dat nefaste gevolgen hebben voor het rijbereik, maar als je 'm als goede huisvader gebruikt, dan belooft Lancia een autonomie van 370 km (volgens de WLTP cyclus). Voor een auto uit het B-segment is dat correct, zonder meer. We zijn wel benieuwd welk realistisch gebruik haalbaar is bij alledaagse verplaatsingen. Dat zullen we later nog moeten verifiëren. Met deze Y HF kan je wel aan 11 kW laden aan de wallbox of publieke laadpaal, terwijl Lancia geen concreet cijfer geeft over het snelladen. Wel zou je aan de snellader 100 km moeten kunnen bijladen in 10 minuten. Als EV scoort de Ypsilon HF daarmee binnen de middenmoot.

Rijden

We zijn natuurlijk niet naar Balocco gekomen voor een eco-run, en dus gaat het gas er meteen flink op als we het circuit oprijden. De versnelling zorgt voor een stevige duw in de rug en de Michelin Pilot Sport Cup banden hebben het met het Italiaanse warme weer een beetje moeilijk om bij de eerste meters voldoende grip te krijgen op het hete asfalt. De sportieve ervaring is natuurlijk een tikje steriel door het ontbreken van enig motorgeluid. De ingenieurs wisten ons daarover te vertellen dat er bij Lancia aanvankelijk onvoldoende overtuiging was dat er ook een sound generator moest voorzien worden en dus krijgen we geen artificieel motorgeluid te horen uit de luidsprekers. Vreemd genoeg werd die beslissing nadien toch bijgesteld, want bij een volgende over-the-air update zou de sound generator alsnog toegevoegd worden.

Wat absoluut niet steriel is, dat is het levendige rijgedrag. Vooral de erg fijne en directe besturing draagt in grote bij tot het rijplezier,



maar ook de 40% stijvere ophanging zorgt voor een uitstekende mix tussen sportiviteit en comfort. Neen, de Y HF is niet dermate hard dat je tandvullingen los schudden, en toch opmerkelijk strak afgesteld voor het betere gooi-en-smijtwerk. Bij hevige lastwissels durft zelfs de achterkant wat losser te worden, wat resulteert in een heerlijk controleerbare drift waarbij het ESP net laat genoeg tussenbeide komt. Het topmodel is trouwens naar EV-normen ook een lichtgewicht en zet ongeveer 1.600 kilo op de weegschaal. De Ypsilon HF krijgt ook aangepaste remmen met grotere schijven en meer bijkracht. Na enkele rondjes op het scherp van de snee voel je weliswaar een beetje fading, maar voor alledaags sportief gebruik zullen de stoppers zeker niet ontgoochelen.

Een laatste trucje dat de Ypsilon GTi, sorry HF, uit z'n mouw schudt is de aanwezigheid van het Torsen differentieel. Dat zorgt voor een gelijklopende rotatie van de aandrijfassen en daarmee kan je dus vooral met optimale tractie snel uit-accelereren uit snelle bochten. Dat zorgt niet alleen voor zinnenprikkelende sensaties, maar ook voor betere rondetijden. De keuze om een Torsen diff te monteren is trouwens niet licht genomen; het maakt de kostprijs om de auto te bouwen een pak duurder, en toch blijft de Ypsilon HF ook op dat vlak verrassend bereikbaar. Straks meer daarover, maar het toont wel dat de Lancia ingenieurs niet wilden inboeten op het vlak van rijnsensatie en wegligging. Dat kunnen we alleen maar toejuichen.

En de minpunten?

Hebben we dan geen uitgesproken minpunten kunnen vaststellen? Goh, objectief gesproken laat de Ypsilon HF geen grote steken vallen. We willen zoals eerder gezegd wel nog even bij normaal gebruik vaststellen hoe zuinig (of net niet) hij met elektriciteit omspringt. De grootste twijfel hebben we misschien toch bij de kleurstellingen. Het interieur met felblauwe accenten vonden we weliswaar verteerbaar met bijvoorbeeld de zwarte koetswerkkleur, maar in combinatie met de oranje 'Arancio Lava' buitenkleur blijft het toch

wringen. We begrijpen niet waarom Lancia in optie geen alternatief of bijvoorbeeld leder aanbiedt. Laat het je in ieder geval niet afschrikken, want deze nieuwe top of the range Ypsilon verdient absoluut een plekje op je shortlist.

Conclusie

We hebben het beste trouwens tot laatst gehouden want de Ypsilon is niet alleen een leuke rijders-auto, hij is ook nog eens verrassend betaalbaar. Nu is 40.200 euro natuurlijk geen peulschil, maar je krijgt er wel een full EV voor in de plaats waarmee je – we zeggen maar iets – een duurdere Golf GTi achter je aan het stoplicht. Bovendien tovert de Y HF ook nog eens een brede glimlach op je gezicht én is hij ook volledig uitgerust met alle belangrijke toeters en bellen. Nu is het afwachten hoe de Peugeot 208 GTi zich voorstelt qua prijs en rijgedrag. Maar de 5.000 euro duurdere Alfa Romeo Junior Veloce mag alvast zijn tenen uitkuisen nu de Lancia een stuk van de GTi-koek komt opeisen. - WM

DE ESSENTIE

Lancia maakt gretig gebruik van hun roemrijke rally-verleden om deze Ypsilon HF in de markt te zetten. Het is natuurlijk meer dan begrijpelijk dat de rally-successen worden én zelfs de bekendste Lancia piloot Miki Biasion worden opgevoerd, maar het is nog maar de vraag of de klanten van vandaag daar nog echt van wakker liggen. Dat hoeft ook niet per se zo te zijn, want de auto zelf heeft meer dan voldoende troeven om potentiële klanten te overtuigen. De aantrekkelijke prijs is er zeker één van, maar het zijn vooral de heerlijke rijeigenschappen die ons over de streep trekken. Of ie ook als EV voldoende punten scoort, dat gaan we een andere keer moeten uitzoeken bij een meer gewone rijstijl..

Op Zweeds avontuur met de vernieuwde Volvo XC60 en EX30 Cross Country

Temidden de Scandinavische natuur, zomerse gezelligheid en nieuwe accessoires nodigde Volvo ons uit voor een uitstapje in het teken van Midsummer, het meest iconische feest van Zweden. Geen betere auto's om het feest te beleven dan de stoere EX30 Cross Country en de vernieuwde XC60.







Het lijkt alsof het licht aan de westkust van Zweden nooit echt dooft. Zelfs laat in de avond blijft de lucht goudkleurig en diffuus, en weerspiegelen de rode huizen zich in het volkomen kalme water. Een bijna onwerkelijk decor dat rustgevend is en ons een echte zomerse onderbreking biedt. We zijn aangekomen op de luchthaven van Landvetter en zetten koers naar de oevers van het Kattegat. Een midzomer-roadtrip waarbij we twee populaire Volvo's testen, inclusief hun outdoor-accessoires en de lokale cultuur. Op naar het Hälleviksstrand en het Strana Hotel, voor een meeslepende ervaring achter het stuur van twee modellen die gemaakt zijn voor avontuur.

XC60: een vaste waarde

Het is de best verkochte SUV in de geschiedenis van het merk, met meer dan 2,7 miljoen verkochte exemplaren. Het modeljaar 2026 verfijnt deze succesformule nog verder met subtiele aanpassingen: nieuwe kleuren (Forest Lake, Aurora Silver...), donkere achterlichten, nieuw ontworpen velgen en een volledig vernieuwd multimedia-systeem, gebaseerd op de nieuwste generatie Android Automotive. Volvo heeft zich gebaseerd op de feedback van zijn klanten om aan hun eisen te voldoen, en dat is een succesvolle zet gebleken.

Achter het stuur staat comfort voorop. De luchtvering dempt elke oneffenheid, de geluidsisolatie zorgt voor rust en de donkere, verfijnde afwerking contrasteert met de licht houten inzetstukken. Het Bowers & Wilkins-systeem levert een goede geluidskwaliteit. De XC60 belichaamt perfect wat men van een premium SUV verwacht: rust, elegantie en efficiëntie.

EX30 Cross Country: de gedurfde

De EX30 Cross Country is compacter, 100% elektrisch en radicaler in zijn aanpak. Hij heeft een actieve persoonlijkheid en is klaar om bijna elk terrein te verkennen. Met zijn verhoogde bodemvrijheid, versterkte bumpers en bijna natuurlijk design geïnspireerd op de berg Kebnekaise, valt hij op door zijn avontuurlijke stijl en zijn adembenemende acceleratie: van 0 naar 100 km/u in 3,7 seconden.

Maar hoewel het exterieur aantrekkelijk is, roept het interieur vragen op. Door het ontbreken van een instrumentenpaneel voor de bestuurder of een head-up display (HUD) moet je voor elke rij-informatie je blik afwenden en op de grote centrale tablet kijken. Een esthetische keuze van Volvo, maar wel eentje die vragen oproept bij een merk dat van oudsher gericht is op veiligheid. Bij een eerdere ontmoeting werd ons trouwens al stilltjes ingefluisterd dat Volvo hier mogelijks op termijn een mouw aan zou passen.

DE ESSENTIE

Ondanks de Chinese eigenaars slaagt Volvo erin om zijn Zweedse DNA volledig te bewaren. De typische Volvo aanpak en -sfeer ervaar je natuurlijk nog het best in het thuisland, waar we met de vernieuwde XC60 en de stoere (elektrische) EX30 Cross Country helemaal ondergedompeld werden in de Zweedse (auto-)cultuur.



Accessoires voor het avontuur

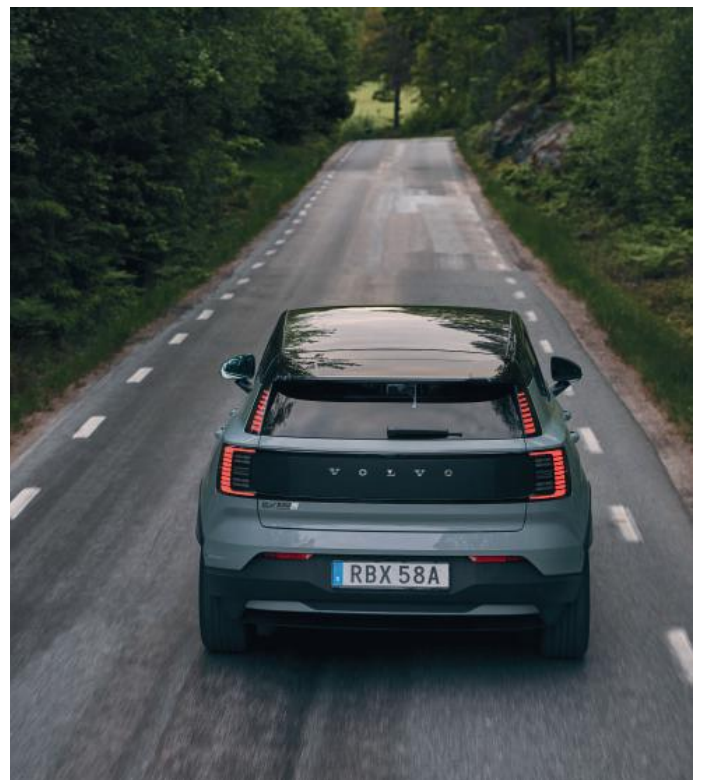
Volvo maakt van de gelegenheid gebruik om zijn assortiment outdoor-accessoires onder de aandacht te brengen. Daaronder vinden we twee voorstellen die perfect bij het thema van de reis passen. De daktent heeft een geïntegreerde matras, standaard panoramisch uitzicht en blinkt uit door een relatief eenvoudige installatie (€ 2.750 incl. btw). Je kan ook kiezen voor de kajakdrager met een afsluitbaar systeem voor twee kajaks (€ 450 incl. btw).

Een onderdompeling in Midsummer

De Volvo-ervaring houdt niet op bij het rijden. Het programma rond de Zweedse zonnewende combineerde tradities zoals bloemen-

kronen, dineren bij zonsondergang en Nordic swimming. Allemaal momenten van gedeelde ontspanning, ideaal om helemaal tot rust te komen. Het decor, tussen granietrotsen, een rustige zee en rode huizen, vormde een zowel verkwikkende als rustgevende achtergrond.

Onze accommodatie versterkte dit gevoel van harmonie: een chalet in "stuga"-stijl aan de waterkant met grote ramen die uitkijken op het zeegezicht. Aan het einde van de dag konden we even pauzeren in de spa, tussen de omhullende warmte van de sauna en het ritueel van de zoutscrub. Het ontwaken bood een stil schouwspel.



Een ervaring die perfect de filosofie van Volvo belichaamt: welzijn, evenwicht en sereniteit.

Conclusie: twee visies van Volvo, één horizon

Terwijl de XC60 zich positioneert als een veilige keuze met een gematigde update, zou zijn kleine broertje een echte verbetering verdienen op het gebied van ergonomie en waargenomen kwaliteit. Twee karakters die echter samenkomen in dezelfde ambitie: van elke rit een bijzonder moment maken. En aan deze zonnovergoten Zweedse kust krijgt mobiliteit een poëtische lading. - **Sabrina Parant**



Test

Ford Mustang Dark Horse: Een laatste (volle) galop?

Luidruchtig, dorstig en behoorlijk politiek incorrect. Toch is de nieuwe Ford Mustang (zeker als straffere Dark Horse) een volbloed sportwagen die zichzelf goed weet te onderscheiden met looks, karakter en betrokkenheid.



Vandaag de dag draait het in Europa voornamelijk om EV's en SUV's. Niet geheel onlogisch dus dat Ford hier de Fiesta, Focus en Mondeo inwisselde voor Puma, Kuga, Explorer en Capri. Toch maakt de Amerikaanse autobouwer ook (zéér) eigenzinnige keuzes ... door zowaar de gloednieuwe Mustang hier opnieuw officieel aan te bieden.

De Mustang voorstellen hoeven we vermoedelijk niet te doen. Deze legendarische sportwagen (of moeten we muscle car zeggen?) is samen met het vrijheidsbeeld, een Big Mac en vrije wapendracht (alhoewel) misschien wel hét symbool van de befaamde American Dream.

Ford viert 60 jaar Mustang met zevende generatie Mustang. De allereerste Mustang zag het levenslicht in 1964 waardoor ze in 2024 de 60ste verjaardag vierden... met de lancering van de 7e generatie Mustang (codenaam: S650). Die is voorzien van wat strakkere/modernere looks en driedelige LED koplampen, en toch blijft deze Mustang onmiskenbaar een Mustang. Met zijn lange neus, brede heupen en typerende achterlichten doet hij geen moeite om zich aan te passen aan actuele designtrends.

Ford biedt de nieuwe Mustang opnieuw aan als Fastback (coupé) en Convertible (cabrio). De straffere Mustang Dark Horse is direct beschikbaar, bij de uitgaande Mustang generatie kwamen de speciale varianten pas in een later stadium. Het summum moet de Mustang GTD worden die graag beter wil doen dan een Porsche 911 GT3 RS op de Nürburgring. Een straf statement!

Zowaar hightech

Binnenin is de generatiewisseling pas écht goed zichtbaar met het nieuwe haarscherpe digitale dashboard (12,4") dat naadloos overloopt in het SYNC4 infotainmentsysteem (13,2"). De bediening is intuïtief, het systeem werkt vlot en is voorzien van alle hedendaagse functionaliteiten. De afwerking is bovendien aanzienlijk verbeterd tegenover z'n voorganger. Ondanks de stevige buitenafmetingen (4,8 x 1,91 x 1,40 meter) en het gangbare 2+2 etiket, is de achterbank niet echt bruikbaar wegens onbestaande been-/hoofdruimte. Een kinderzitje monteren lukte anderszinds wél. In de koffer past er 391 liter bagage wat voor een sportwagen/sportcoupé best prima is.

PLUS

- Looks
- Unieke aandrijflijn met manuele V8
- Karakervol en levendig weggedrag
- Moderne rijhulpsystemen, veiligheid & connectiviteit
- (Relatief) aantrekkelijker prijs

MIN

- Miniscule achterbank
- Fiscale en brandstofkost

V8 baby!

Speciaal voor de Europese consument lepelde Ford in 2015 een 2.3-liter EcoBoost viercilinder in de Mustang. Daar zaten "we" duidelijk niet op te wachten want wegens te weinig interesse werd deze eind 2020 alweer geschrapt. Ook de V6 varianten blijven in 'Murica, want de nieuwe Mustang is hier uitsluitend leverbaar met de 5.0-liter V8 Coyote benzinemotor. Die doet het volledig atmosferisch en dus zonder turbo's noch enige vorm van elektrische ondersteuning. Gewoon, omdat 't kan?!

De V8 produceert 446 pk / 540 Nm, en al het vermogen vloeit richting de achterwielen. Standaard monteert Ford een handgeschakelde 6-versnellingsbak van Getrag, wie wenst kan ook voor een 10-traps automaat gaan. Die laatste doet 4,9 seconden over de 0-100 km/u sprint en bereikt bij 250 km/u z'n topsnelheid.

Wie het zwaardere geschut verkiest is bij de Mustang Dark Horse aan het juiste adres, een speciale uitvoering die louter aangeboden wordt als coupé. Wegens de strenge Europese emissieregels levert de V8 hier 'slechts' 453 pk (en opnieuw 540 Nm) daar waar de Amerikaanse variant er 507 pk uitperst. Ook de optionele Handling Package (oa met brede Pirelli semislicks) zal hier niet aangeboden worden.

Als Dark Horse komt de Ford Mustang met diverse visuele upgrades: van een vaste achterspoiler tot extra luchtinlaten in de motorkap en zwarte accenten (oa 19" velgen) rondom. In het interieur prijkt een genummerde badge, contrasterende stiknaden, een afgeplat (verwarmd) stuurwiel en (verwarmde) sportzetels. Blickvangers van dienst zijn de oldschool handrem (hetzij met elektronische bediening) en de 3D-geprinte schakelpook in het blauw titanium, shiny ! Graag nog wat expressiever? Dan is er het aanvullende Dark Horse Appearance Pack met zwart dak, exclusieve Blue Ember lakkleur en blauwe Brembo remklauwen.

Dorstig?

Onderhuids voorziet Ford de Dark Horse van een specifieke (lees: meer sportieve) afstelling van het onderstel, extra koeling en een verstevigde Tremec handbak met kortere overbrengingsverhoudingen. Jammer schakelt die laatste wel niet zo direct/soepel als een Mazda MX5. Mits enig talent duurt de 0-100 km/u sprint hiermee 5,2 seconden en stopt 't pas bij 263 km/u.

Met een rustige/normale rijstijl kan je het WLTP verbruik van 12,2 liter per 100 km zeker benaderen. Mits wat meer enthousiasme mag je daar toch nog enkele liters bijrekenen. Gelukkig voorziet Ford een grote benzinetank (66 liter) waardoor 450 km actieradius toch haalbaar moet zijn. Voor een EV zouden we dat al krap noemen, beleving heeft dus zijn prijs.

Sportieve GT olé olé

Soortgelijke Europese speelvogels trekken voluit de kaart van een knetterharde ophanging, directe gaspedaalrespons en messcherp

Als extraatje voegen we nog graag deze video toe van Chris Harris en Max Verstappen die een Mustang GTD op circuit:testen:





stuurgevoel. De zevende Mustang kiest voor een volledig andere aanpak. Initieel voelt het zelfs allemaal wat vreemd aan, zeker qua (slome) respons van de atmosferische achtcilinder en remmen. Na een korte kennismakingsperiode wordt het allemaal een pak duidelijker hoe je de teugels van dit raspaard moet hanteren, en zo het unieke rijkarakter volledig naar boven kan doen komen. De beleving is puur, analoog en verslavend. Zeker omdat de sportuitlaat (met uiteraard vier donkere uitlaatmonden) de sensaties hoorbaar benadrukt (vooral merkbaar in de hogere toerentallen en bij het terugschakelen).

In tegenstelling tot de Duitse conculega's draait het bij deze Mustang ook niet om pure snelheid, je rijbewijs loopt daardoor niet constant gevaar. En dankzij de optionele MagneRide dempers (standaard voor de Dark Horse) wordt het nooit écht oncomfortabel. Tegelijk profiteer je ook van adaptieve cruise control, parkeerhulp (oa sensoren en camera's), draadloze Apple CarPlay / Android Auto, regen/lichtsensor, krachtig B&O audiosysteem (860 Watt) en keyless-entry/go.

Scherpe Belgische prijzen...

De lokale Ford verdeler vraagt minimaal 58.460 euro voor een Mustang bestelbon. Wil je wapperende haren (lees: de Convertible) dan moet je 4.500 euro opleggen, de automaat kost 3.000 euro extra. Vervolgens kan je nog een beetje personaliseren met kleurtjes, velgen, packs, sportzetels en adaptieve MagneRide dempers.

Het Mustang Dark Horse verhaal start in België bij 70.260 euro, full option wordt dat 75.000 euro. Gezien het enorme slagvolume (en torenhoge CO2 uitstoot) betaal je wel volle pot qua taksen, in het eerste jaar kan dat gemakkelijk oplopen tot (tien)duizenden euro's. Ook de bandenboer zal je vermoedelijk een kerstkaartje sturen. Zeker wanneer je beseft hoe leuk (en gemakkelijk) de Drift Modus en Line Lock zijn...

... rationeel gezien toch een koopje!

Dergelijke prijzen zijn logischerwijs niet voor iedereen weggelegd. Toch oogt de Mustang op financieel vlak best interessant. Zo vragen



ze bij Hedin Automotive minstens 106.000 euro voor de Chevrolet Corvette (495 pk). Andere muscle cars (oa Chevrolet Camaro en Dodge Challenger) zijn officieel niet leverbaar in België.

In Europa kijken we richting de Mercedes-AMG CLE53 (449 pk), BMW M4 Coupé (480 pk) en Porsche 911 Carrera S (480 pk). Deze mogen dan allemaal nog scherper/directer rijden, ook zijn ze ontielig veel duurder en zowaar minder exclusief. Voor de Maserati GranTurismo (490 pk) betaal je eveneens veel meer...

Conclusie

Een diepe buiging voor Ford omdat ze het aandurven om – in de huidige tijdsgeschiedenis – de nieuwe Mustang richting Europa te sturen. Verwacht wel geen compromissen, deze iconische musclecar is nog steeds bijzonder imposant, luid en eigenzinnig. Zo getuige de haast ondenkbare combinatie van een atmosferische V8 benzinemotor, achterwielaandrijving en een manuele versnellingsbak. Met als uiteindelijk resultaat een heerlijk uniek rijgedrag met de nodige

DE ESSENTIE

De zevende generatie Ford Mustang (S650) blijft trouw aan zijn roots: een rasechte, achterwielaangedreven sportwagen met een atmosferische 5.0-liter V8 onder de motorkap. Zowaar leverbaar met manuele zesbak én zonder enige vorm van elektrificatie! Het is bijna ondenkbaar vandaag de dag maar Ford doet het gewoon. Het ontwerp blijft herkenbaar maar oogt scherper/frisser, het interieur kreeg een digitale make-over en het rijgedrag werd verfijnd. Toch blijft de Mustang vooral een emotionele keuze met z'n uniek rijgedrag. De Dark Horse uitvoering voegt daar (klein beetje) extra vermogen, een strakker chassis en specifieke styling aan toe, en vormt de meest expressieve variant van het gamma. In tijden van fluisterstille EV's is deze Mustang een heerlijk ouderwets, compromisloos en karaktervol scheurrijzer... dat bovendien een pak goedkoper is dan z'n soortgenoten!

betrokkenheid én auditieve (lees: luidkeelse!) ondersteuning. Zeer verslavend en nefast voor de verbruikscijfers.

Ford heeft een aangescherpte Mustang Dark Horse uitvoering in de aanbieding voor de dynamische (of nostalgische?) meerwaardezoeker. Al moet die daarvoor wel een stevige meerprijs (van 10.000 euro) ophoesten. - **BNNY**

BMW iX XDrive45

De (interne) kannibaal

Met de recente facelift van hun grote elektrische SUV, de iX, maakt BMW komaf met de grootste tekortkoming van het uitgaande model. De gekozen oplossing zorgt er voor dat zelfs de nieuwe instapversie gehakt maakt van zijn interne concurrenten.

Als er één noemenswaardig pijnpunt was van de eerste BMW iX, dan was het wel het rijbereik van de xDrive40 basisversie. Zijn batterij van 76,6 kWh stelt namelijk een WLTP rijbereik voorop van 425 km, en dat is voor dit kaliber van auto simpelweg te weinig. Zeker omdat je dan in de praktijk (en afhankelijk van het seizoen) ergens tussen de 300 en 350 km reëel rijbereik strandt. De oplossing die BMW voor deze facelift nu heeft uitgewerkt, is dodelijk efficiënt voor... zijn duurdere broers.

Veel grotere accu

Rij je vandaag met de nieuwe basisversie van de BMW iX naar buiten, dan zit er een flink groter batterijpack van 94,8 kWh (netto) onder de vloer. Om die opwaardering kracht bij te zetten luistert de nieuwe instapper nu ook naar de naam XDrive45. De upgrade van de naam is meer dan terecht want het rijbereik neemt nu toe tot maar liefst 602 km volgens de WLTP-berekening. Kijk, daar kan je al mee buiten komen, zeker omdat wij tijdens een uitgebreide test er toch in slaagden om 525 km uit één lading te puren, zelfs bij een flukse rijstijl. En als je aan de stekker moet, dan laad je aan 11 kW AC of 175 kW aan de snellader. Een warmtepomp is standaard. Allemaal zeer correcte waarden natuurlijk die ons zelfs doen vragen stellen bij de noodzaak van de duurdere versies die nog maar weinig toegevoegde waarde brengen. De xDrive60 bijvoorbeeld, belooft weliswaar 701 km autonomie, maar heb je dat ook echt nodig als de xDrive45 toch al 500 km ver komt in de praktijk?

Voor de prestaties dan misschien? Wel, ook daar zijn de verschillen te verwaarlozen want de xDrive45 stoomt al in 5,1 seconden naar de 100 km/u. En het voelt zelfs iets sneller aan, al is dat een louter subjectieve vaststelling. DC-laden doet zijn duurdere broer wel nog ietsje sneller (aan 195 kW), en misschien is dat wel de enige kanttekening die we hier moeten maken. Want ook al is 175 of 195 kW laadsnelheid zeker correct, het is vandaag de dag niet meteen een referentiewaarde in de markt. Daarvoor heb je minstens 250 kW debiet nodig. Maar alles in beschouwing genomen is de EV-waardigheid van de nieuwe iX basisversie echt wel meer dan OK.

Evenwichtig en gebalanceerd

We zeiden het al, aan prestaties geen gebrek in deze iX xDrive45. Waar de uitgaande instapper het moest stellen met – ocharme – 326 pk, krijgt de nieuwe een flinke powerboost tot 408 pk. Daarmee heb je voldoende kracht in huis om altijd een duw in de rug te krijgen als je het stroompedaal vloert. Het lekkere koppel van 700 Nm zit daar natuurlijk voor iets tussen en het geheel maakt dat je het gevoel krijgt met een uitgesproken krachtige auto onderweg te zijn. Zoals het een BMW betaamt, quoi.

Dat sensatiegevoel wordt trouwens nog in de verf gezet door het evenwichtige onderstel en de plezierige (lees: directe en communicatieve) besturing. Het dikke (nieuw ontworpen) stuur valt ook erg prettig in de handpalmen. Qua comfort is de basisafstelling trouwens voldoende comfortabel, zelfs met de 23-duims wielen van onze testwagen. Maar voor dit type van auto zouden we altijd investeren in de optionele luchtvering. Tot slot geven we nog mee dat vierwielaandrijving altijd standaard is (vandaar xDrive) en dat wil zeggen dat er twee elektromotoren, eentje aan elke as, aanwezig zijn. De recuperatie van remenergie is trouwens heel goed afgesteld, waardoor je op een vrij natuurlijke manier quasi heel de tijd enkel met het gaspedaal kunt rijden, zonder de rem te hoeven gebruiken. Anders gezegd: de iX biedt wat ons betreft de betere one pedal drive ervaring die je kan vinden op de markt.

Interieur

Stap binnen in de nieuwe iX en je wordt meteen helemaal zen door het barokke interieur met tal van luxueuze accenten. Je blik valt meteen op het gebogen Curved Display dat haast organisch is geïntegreerd en een echte eye-catcher is in deze heerlijke cockpit. De meeste knoppen zijn vervangen door tactiele functies via het scherm, al kan je met de iDrive ook alles via de centrale ronde schijf bedienen op die ook al zo mooi gestileerde middenconsole. Dat scheelt meteen een pak vettige vingerafdrukken op het scherm, maar niet op de centrale console die er al snel vrij vettig gaat uitzien. De iDrive werkt trouwens intuïtief, maar de menustructuur is naar onze smaak te uitgebreid. Een week was simpelweg te kort om





alle lagen van de menu's te doorgronden. Wat we wel snel hebben gevonden is de heerlijke massagefunctie van de ook nog eens mooi uitzijende en goed steunende stoelen.

Qua plaatsaanbod heb je evenmin klagen. Er is ruimte zat voor vijf volwassenen en het panoramadak biedt een heldere kijk op de blauwe lucht. De koffer heeft een laad volume tussen 500 en 1.750 liter met de achterbank neergeklapt. Flexibiliteit is er dus genoeg, al vonden wij de afdekschalen van de koffer niet zo praktisch.

Een lichte maar herkenbare facelift

We hebben het nog niet over het design gehad, en nochtans is dat één van die punten die behoorlijk wat controversie opwekt bij de iX. De nieuwe iX behoudt zijn imposante postuur – bijna vijf meter lang

en het aanzicht van een monoliet op wielen – maar dankzij enkele subtiële maar belangrijke aanpassingen oogt hij scherper dan voorheen. Vooraan zijn de immens nieren nu verlicht, en ze krijgen diagonaal geplaatste lamellen. De koplampen krijgen een nieuwe verticale LED-signatuur, terwijl de nieuwe bumpers en reflectoren achteraan zijn opgefrist.

Niet iedereen is fan van het model, maar de facelift geeft het design een ietwat slankere en meer geaccepteerde uitstraling. Persoonlijk kunnen we de iX-stijl wel smaken, zeker omdat je zoveel leuke personalisatiemogelijkheden terugvindt in de online configurator.

Prijzen: instapper zei je?

BMW België noteert een basisprijs van 85.400 euro zonder opties. Voor dat geld krijg je (zeker naar BMW-normen) eigenlijk al een behoorlijke uitgebreide lijst van standaarduitrustingen. Zo is er bijvoorbeeld een uitstekend Harman Kardon Surround System, LED koplampen, stuurwielverwarming, zetelverwarming, een warmtepomp en parkeerassistentie. Duik je natuurlijk in de optiepakketten (M Sport, Iconic Glow, het panoramadak, leder, massage, geheugenpack, enz.) dan zie je de afrekening al snel richting de 100.000 euro evolueren.

Maaaaa... voor die 85 à 100.000 euro krijg je wel een knoert van een SUV, die in de praktijk altijd 500+ elektrische kilometers garandeert én die voor de zakelijke rijders ook kan uitpakken met interessante leasingtarieven. Kijk je naar enkele van zijn directe concurrenten met sportieve inborst (bv de Porsche Macan, de Lotus Eletre of... de duurder iX'en) dan ben je meteen een pak meer geld kwijt.

+ PLUS

- Veel auto, zelfs in de basisuitvoering
- Rijbereik van 500 tot 550 km in het echte leven
- Evenwichtig onderstel en comfort
- Aangename en communicatieve besturing
- Praktisch als grote gezinsauto

- MIN

- Menu-structuur multimedia
- DC-laadlimiet van 175 kW is niet grensverleggend



Conclusie

Deze test maakt duidelijk dat de vernieuwde BMW iX xDrive45 niet zomaar een instapversie is; het is een (voor een grote premium) slim geprijsde, krachtige en technisch ingenieuze SUV die zijn concurrenten (inclusief die binnen het merk) vlot achter zich laat. Je krijgt een WLTP-bereik dat dagelijks gebruik zonder laadstress mogelijk maakt, een interieur dat rust uitstraalt en een rijgevoel dat comfortabel én verfijnd is. Kortom, dit is een luxe EV die serieus genomen moet worden genomen. Echt grote steken laat de nieuwe iX xDrive45 dus niet vallen, al zouden we misschien toch durven suggereren aan de BMW-ingenieurs om het multimedia menu wat logischer en minder complex te maken. - **WM**

DE ESSENTIE

Bij zijn lancering was de BMW iX behoorlijk controversieel waarbij vooral zijn looks en eerder beperkt elektrisch rijbereik nogal wat stof deden opwaaien. Met deze facelift maakt BMW komaf met de belangrijkste kritiek. Hoewel niet doortastend veranderd, is het design van de nieuwe iX wat zachter en vriendelijker geworden, terwijl een flink grotere batterij ook een knap rijbereik voorop stelt. De hier geteste nieuwe basisversie, ontpopt zich trouwens als dé beste koop uit de iX line-up.

Renault Espace

Franse ruimtevaarder mikt nog hoger

De Renault Espace mag dan sinds 2023 meer SUV dan MPV zijn, toch komt deze Fransman bovengemiddeld functioneel voor de dag. Met een relatief snelle update versterkt Renault nogmaals het totaalpakket.

De veelzijdige Espace draait al mee sinds 1984 (!) en mag je gerust zien als de MPV (of monovolume) trendsetter bij uitstek. Anno 2025 is er nog maar weinig animo voor zo'n multi-purpose vehicle koetswerkvorm waardoor Renault de Espace richting de populaire SUV koetswerkvorm liet evolueren. Daardoor komt de Espace nu met een gemakkelijke(re) instap en goede zichtbaarheid rondom. Renault positioneert de Espace nog altijd bovenaan haar gammafolder maar sinds 2024 is er een lifestyle Rafale afgeleide voorhanden.

Met een (op papier) beperkte en vooral relatief snelle update versterkt Renault nu de Espace, een strategie die ze ook hanteerden voor de compactere Austral SUV.

Stilistische update

Mooi in analogie met de Rafale krijgt de Renault Espace nu een nieuwe motorkap, achterklep en bumpers mee. De grille is versiert met een karakteristiek (ruitvormig) patroon terwijl de lichtblokken (voor+achteraan) grondig opgefrist werden. Op de optielijst prijken er intelligente (krachtige) Matrix LED Vision koplampen.

De personalisatiegids verwelkomt de Baltic Blue Grey lakkleur en 20" Altitude velgen (met sneeuwvlokmotief), afhankelijk van het uitrustingsniveau zijn er ook contrasterende elementen in het grijs of zwart.

Meer comfort, slimmere technologie

Dankzij de Android Automotive basis is het OpenR Link infotainmentsysteem stevast up-to-date met hedendaagse functionaliteit. Extra apps (oa Spotify en YouTube) download je gewoon via de Play Store al is er ook (draadloze) Apple CarPlay en Android Auto beschikbaar. Vanaf nu is het systeem gezegend met unieke soundeffects die elektropionier Jean-Michel Jarre speciaal hiervoor componeerde.

Gloednieuw is de camera (in de A-stijl) die via gezichtsherkenning je rijprofiel met persoonlijke instellingen activeert (oa radiozenders, mediavorkeuren, stoelposities, ...). Best handig wanneer de

Espace actief gedeeld wordt. En geen stress, de gegevens worden louter lokaal opgeslagen. Dezelfde camera detecteert ook tekenen van vermoeidheid en zal daar indien nodig voor waarschuwen.

Het innovatieve Solarbay dak maakt nu ook z'n opwachting in de Espace. Naast bijzonder groot (bijna 2 vierkante meter) is het eenvoudigweg (deels of volledig) te verduisteren via een knopje of spraakcommando! De Franse autobouwer gaat er prat op dat het Solarbay dak een betere thermische isolatie biedt dan het uitgaande glazen dak én dat er geen invloed is qua hoofdruimte.

Renault Espace blijft een ruimtewonder

Met een verbeterde geluidsdemping (oa gelaagd glas, efficiëntere deurafdichtingen en nieuwe motorsteunen) moet het binnenin nog aangenamer vertoeven zijn. Ook de aircosensor werd verfijnd terwijl de zetels vooraan meer (schouder)steun bieden. En er zijn nieuwe mogelijkheden inzake interieurafwerking!

Toch draait het bij de Renault Espace vooral om de binnenruimte. Standaard zijn er vijf zitplaatsen en schommelt het koffervolume tussen 692 en 2.224 liter! Niet slecht gezien z'n lengte van 4,74 meter.

Naast de hoop USB-C poorten, elektrische kofferklep (bedienbaar via voetzwaabediening!), Harman Kardon audiosysteem, 3D Vision 360° camera en head-up display zijn we ook fan van de verschuifbare achterbank (22 cm). Hiermee leg je zelf de focus op been- of bagageruimte.

Desgewenst komt de Espace als zevenzitter met twee extra (neerklapbare) stoelen in de koffer. Zoals vaak zijn deze voornamelijk weggelegd voor kinderen, zeker omdat er wel wat geklauterd moet worden om er te geraken. Met volle bezetting is er hier nog steeds plaats voor 212 liter bagage, met alle zetels neergeklapt wordt dat 2.054 liter.

E-Tech Full Hybrid

Met het befaamde "kiezen is verliezen" spreekwoord in het





achterhoofd beperkt Renault vermoedelijk het motorengamma van de Space tot exact één versie. Dat is de 200 pk sterke E-Tech Full Hybrid die een 1.2-liter driecilinder turbobenzinemotor met twee elektromotoren en een compacte accu (2 kWh) combineert. De innovatieve aandrijflijn (met vooral een ingenieuze multimode-versnellingsbak) werd herwerkt met het oog op soepelere acceleraties/schakelmomenten. Kwestie van naast zuinig ook stevast comfortabel te zijn!

Dat rijcomfort is wederom van een hoog niveau in de Space. Toch wanneer je sportieve aspiraties achterwege laat, iets dat de 0-100 km/u chrono van 8,8 seconden eveneens goed aangeeft. Bij een rustige rijstijl hebben de dempers/onderstel voldoende tijd/ruimte om de 1.600 kg zware SUV goed te verwerken. Bovendien zal zo het werkelijke verbruik de WLTP cijfers (4,8 liter per 100 km) benaderen.

+ PLUS

- Frisse, karaktervolle look
- Ruim, praktisch en veelzijdig
- Aangename hybride-aandrijving
- Comfortabel
- Moderne rijhulpsystemen en connectiviteit

- MIN

- Te snelle facelift?
- Slechts één motorisatie beschikbaar

In combinatie met een volle benzinetank (55 liter) zorgt dat voor een geruststellende 1.000+ km actieradius. Een "ritje" dat met Active Driver Assist (adaptieve cruise control met rijstrookassistentie op basis van geodata) en de prinsheerlijke zetels aangenaam, vlot en zorgeloos moet verlopen.

4Control Advanced

De (optionele) 4Control vierwielbesturing is niet nieuw maar blijft indrukwekkend. Op lage snelheden creëert het een heerlijke wendbaarheid wat ideaal is in stedelijke gebieden. Aan een vlotter tempo zorgen de meedraaiende achterwielen voor extra stabiliteit. Initieel voelt het wat zenuwachtig aan maar het zit zo in de vingers/het hoofd.

De gekozen Multi-Sense rijmodi (Eco, Sport, Comfort en Perso) heeft ietwat invloed op de "rijsensaties", de verschillen inzake interieurverlichting en dashboardweergave zijn een pak duidelijker. Kies dus maar gewoon voor Comfort! De lastige/onnodige meldingen van de verkeersbordenherkenning demp je eenvoudig via de My Safety Switch knop links van het stuurwiel.





Premium?

Renault biedt de vernieuwde Espace aan in de Techno, Esprit Alpine en Iconic uitrustingsniveau's waarbij de Belgische vanafprijzen tussen 41.900 en 46.900 euro schommelen. Reken alvast op een meerprijs van 2.000 euro voor een Espace met zeven zitplaatsen.

Naast een frisse lakkleur, interessante packs en losse opties zijn er ook een resem leuke accessoires beschikbaar. Denk aan gekleurde spiegelkappen, vloermatten, comfortkussens, dakdragers, kofferbakdrempel ... en zowaar een rugzak die als armsteun door het leven kan gaan!

Waar zitten al die zuinige SUV's met zeven zitplaatsen hier? Zelf kijkt de Franse autobouwer richting de Nissan X-Trail, Kia Sorento, Peugeot 5008, Volkswagen Tayron en Skoda Kodiaq als directe uitdagers voor de Espace. Wie voldoende neemt met vijf zitplaatsen heeft véél meer keuze ... met hier ook een vernieuwde Austral (vanaf 33.500 euro)! Wie de blitse (technisch gerelateerde) Rafale verkiest moet minstens 44.650 euro neertellen. Wanneer dergelijke prijzen misschien toch wat te hoog gegrepen zijn kan concerngenoot Dacia nog een oplossing bieden met de Jogger Hybrid.

Conclusie

De metamorfose van MPV naar SUV heeft de Renault Espace niet gekraakt. De gekende troeven (oa ruimteaanbod en moduleerbaarheid) blijven namelijk mooi behouden terwijl de Espace steevast met een zuinige (stekkerloze) hybride aandrijflijn komt. Wie zonder haast achter het stuurwiel kruipt heeft weinig redenen tot klagen dankzij de vlottere transmissie en het verhoogde (rij)comfort. Ook de afwerking, het materiaalgebruik, de connectiviteit en uitrusting



staan op punt, zeker wanneer je wat extra budget kan spenderen. Of hoe een beperkte facelift op papier in de praktijk toch zijn meerwaarde bewijst. - **BNNY**

DE ESSENTIE

Sinds de 6e generatie is de Renault Espace zowaar een SUV geworden al blijft het een échte gezinsvriendelijke wagen met maximaal zeven zitplaatsen of 2.000+ liter bagageruimte. Veel keuze inzake motoren is wel niet, de Espace komt louter met de 200 pk sterke E-Tech Full Hybrid ... die gelukkig aangenaam (en best zuinig) z'n ding doet. Ook het rijcomfort blijft steevast intact.

Na een snelle maar doordachte update komt deze Franse SUV nu met frisse looks, vlottere automaat, méér personalisatiemogelijkheden, extra isolatie en premium gadgets.

Xiaomi SU7 en YU7

Gaat dit Chinese merk potten breken?



Het is niet de eerste keer dat een tech-gigant luidop droomt en zelfs plannen ventileert over het lanceren van een automerk. Maar heel concreet is het zelden geworden en sommige plannen, zoals de Apple Car, werden intussen volledig afgevoerd. Niet zo met de smartphone-fabrikant Xiaomi dat intussen al twee modellen heeft gelanceerd. En met (veel) succes.



De opkomst van de Xiaomi autodivisie is nog maar heel recent want het aan de basis telecom-merk lanceerde pas vorig jaar, in 2024 dus, hun eerste auto. De Xiaomi SU7, een elektrische sedan uit de middenklasse, kwam meteen verrassend uit de hoek en deed de Tesla model 3 en andere concurrenten op de Chinese markt behoorlijk pijn qua verkoop. Xiaomi zelf claimt dat ze in 2024 meteen 100.000 bestellingen mochten noteren voor het model. Wel lees je op internetfora allerhande verhalen over sommige kwaliteit-sproblemen, en dat mag eigenlijk niet verbazen bij de lancering van een allereerste model. Maar dat het model een succes is, en dat de Chinezen snel werk zullen maken van die problemen, dat is duidelijk.

Nieuwe SUV met Ferrari-looks

Enkele weken geleden lanceerde de Chinese tech-gigant een tweede model op de Chinese markt. De YU7 doet wel heel erg denken aan een kruising tussen een McLaren en een Ferrari Purosangue. Het model werd op de thuismarkt massaal positief onthaald en Xiaomi beweert dat ze binnen het uur maar liefst 289.000 bestellingen mochten noteren voor de YU7 die er, daar moeten we eerlijk in zijn, best knap uitziet. Trouwens, omgerekend zou de YU7 ongeveer 32.000 euro kosten. Daar haal je bij Ferrari misschien vier schijfremmen en een kofferset mee in huis.



EV toptechnologie

Onder de vloer schuilt EV-technologie die, net zoals het totaalplaatje, indruk maakt. Xiaomi biedt 3 versies aan: de Standard (achterwielaandrijving), de Pro (vierwielaandrijving) en de Max (vierwielaandrijving met extra spierballen). Het topmodel, de Max, beschikt over een piekvermogen van 690 pk, een koppel van 866 Nm en sprint in amper 3,23 seconden naar de 100 km/u. Daarmee is hij de snelste elektrische SUV op de markt en meteen ook een zucht sneller dan... de Ferrari Purosangue. Hoe dan ook, de YU7 belooft prestaties om alles en iedereen omver te blazen.

De actieradius is al even indrukwekkend. De Standard haalt maar liefst 835 km volgens de Chinese CLTC-norm, wat vertaald naar de Europese WLTP-norm ongeveer 740 km zou betekenen. Daarmee scoort de YU7 alvast tot de top van het SUV-segment. Laden gebeurt razendsnel dankzij de 800 Volt technologie: in 15 minuten laad je genoeg stroom bij voor minstens 500 km. En in 12 minuten laad je de batterij van 10 naar 80 procent. Dat is alvast sneller dan je koffie afkoelt.

Lekker rijden?

Xiaomi claimt ook een rijervaring die niets te wensen overlaat. De YU7 krijgt een dubbele wishbone-voorophanging, een vijf-link achterophanging, luchtvering, Brembo-remmen, adaptieve dempers en zelfs een "Motion Sickness Relief Mode" ontwikkeld in samenwerking met topziekenhuizen. Die instelling reduceert wagenziekte

Laten we het fenomeen meteen bij zijn looks grijpen: de Xiaomi YU7 is geen doorsnee gezinswagen met een groot logo en dito ego. Het is een aerodynamisch gevormde, technisch hyperontwikkelde sport-SUV met bakken karakter. De verhoudingen zitten ook helemaal goed met een design dat van alle kanten kracht en elegantie uitstraalt. Voeg daar negen kleurmogelijkheden aan toe, met klinkende namen als Dawn Pink, Shadow Teal en Titanium Silver, en je krijgt een potente SUV die zich in het verkeer gedraagt als een paauw op steroïden.

Ook binnenin is het pure verwennerij in de Xiaomi YU7. Je wordt getraakteerd op Nappa-lederen stoelen (in verschillende kleuren en optioneel met massage) en een pak gadgets. Zoals bijvoorbeeld de twee draadloze opladers van 80 watt, een ingebouwde mini-koelkast, een Dolby Atmos-geluidssysteem met 25 speakers, een panoramisch scherm met drie Mini LED-displays, de spraaksistent XiaoAi (inclusief een mega cute capibara-avatar) en zelfs een achteruitkijkspiegel met ontspiegelfunctie (heu?). Voor wie nog twijfelt: je kunt je iPhone bedienen met de Action Button, CarPlay gebruiken én je Apple Watch koppelen aan de auto. Meer futuristisch wordt het echt niet.



tot 51%. Zelfs de meest misselijkmakende haarspeldbocht in de Alpen krijgt daarbij geen schijn van kans.

Ook op vlak van veiligheid ging Xiaomi niet over een nacht ijs. De carrosserie bevat 90,2% ultra sterk staal en aluminium en scoort met een hoge torsiestijfheid. De batterij – een LFP of NMC, afhankelijk van de versie – zit verpakt in een soort van gepantserd omhulsel en is bestand tegen kogelregens. Figuurlijk gesproken wel te verstaan (tenzij je banden hebt met de Chinese mafia). Ook op softwarevlak laat Xiaomi zien dat ze een technologie-gigant zijn. Zo

is er een Nvidia Drive AGX Thor-chip van 700 TOPS, 11 HD-camera's, LiDAR, radars en meer sensoren dan in de gemiddelde ruimtesonde.

Het slimme ecosysteem van Xiaomi, dat je telefoon, je huis en nu ook je auto met elkaar laat praten, is de kers op de taart. De YU7 ondersteunt gebarenbediening, AI-interacties, augmented reality-projectie op de voorruit en – jawel – karaoke zonder microfoon.

En wat met Europa?

Maar gaan ook wij binnenkort een potje “Don’t go breaking my heart” kunnen mee schreeuwen in onze Xiaomi YU7? Je had vast al begrepen dat de eerste twee modellen van Xiaomi zeker het potentieel hebben om potten te breken in Europa. Maar zoals zo vaak moet het recept dan wel op Europese smaak worden gebracht, want wij Europeanen lusten niet altijd een overdosis aan zingende avatars en bijhorende muziekjes bij elke knop die je aanraakt.

Xiaomi maakt er overigens geen geheim van dat ze mikken op een Europese lancering vanaf 2027, en om die voor te bereiden werd alvast een Europees R&D Center geopend in Munchen. Aan het hoofd ervan staat een voormalige BMW-ingenieur, kwestie van de juiste kennis en bagage meteen binnen te halen. Welke vaart het allemaal zal lopen valt af te wachten. Maar niemand zal ontkennen dat dit een merk is dat wij – en met ons heel wat gevestigde Europese merken – maar beter van dichtbij kunnen opvolgen. **-WM**





Smart heeft 2 problemen, maar er is ook goed nieuws

318 auto's, zoveel eenheden verkocht Smart over de eerste 8 maanden van dit jaar in ons land. Dat is minder dan XPeng, KGM of Honda. Zelfs nieuwkomers Jaecoo en Leapmotor doen beter. Wat is er aan de hand?

Aan de naamsbekendheid zou het nochtans niet mogen liggen. Smart is bij de meeste mensen nog wel gekend als de eigenzinnige fabrikant die in 1998 de Smart City Coupé (later herdoopt naar Fortwo) lanceerde. Je weet wel, dat was die lilliputter tweezitter die fluks doorheen de stad laveerde en waarmee je dwars over de parkeervakken kon parkeren. En om een statement te maken, bouwde Smart aan hun dealerships opvallende Smart-torens waar de auto's in een lift-systeem de aandacht trokken.

Te vroeg elektrisch?

Dat Smart wilde pionieren merkte je niet enkel aan het koetswerkconcept. In 2017 (Smart zat toen nog onder de vleugels van Mercedes) kondigde het merk aan om volledig elektrisch te gaan en het was daarmee de eerste grote autobouwer die zulk besluit nam. Maar het was wellicht iets te vroeg, zeker ook omdat het rijbereik van die elektrische Fortwo simpelweg ondermaats was. Dat was meteen ook nefast voor het commerciële succes, en dat zette Mercedes ertoe aan om in 2019 50% van het bedrijf te verkopen aan het Chinese Geely. En hoewel Mercedes tot op vandaag nog altijd 50% van de aandelen bezit, voel je aan alles bij Smart dat het meer een Chinees, dan wel een Duits merk is geworden. Da's niet meteen een uitgangspunt waar de Europese klant echt warm van wordt.

Probleem 1: geen imago

Eigenlijk kunnen we stellen dat Smart opnieuw van nul is moeten beginnen om merkbekendheid op te bouwen, en daar zit het eerste

grote probleem. Bovendien zijn ze aan hun nieuwe verhaal begonnen met twee vrij klassieke elektrische auto's (de #1 en de #3), die in niets doen terugdenken aan het pioniersmerk dat Smart ooit was. Het maakt van Smart op dat moment een zoveelste Chinese speler die weliswaar goede producten brengt, maar er niet echt uitspringt. En ook de link met Mercedes – wat toch een pluspunt zou kunnen zijn – is in de nieuwe modellen ver te zoeken.

Anders gezegd: Smart heeft een joekel van een imago-probleem en dat is nochtans (relatief) makkelijk aan te pakken. Herinner je je nog dat SsangYong (nu KGM) ooit terreinwagens lanceerde met Mercedes-motoren en het duidelijke opschrift 'Powered by Mercedes'? We moeten dat nu ook niet overschatten, maar het creëerde wel herkenbaarheid en vertrouwen. En dat kan het nieuwe Smart vandaag ook gebruiken. Dus, Smart: giet dus een dikkere Mercedes-saus over de modellen en het imago, dat zal de drempel verlagen en de nieuwsgierigheid van potentiële klanten stimuleren.

Probleem 2: geen marketing

Feit: Smart is simpelweg niet of nauwelijks zichtbaar. Een merk of een verhaal lanceren doe je deze dagen niet zonder marketing. Het is 'de kip of het ei' natuurlijk; met 318 inschrijvingen genereert het merk niet veel financiële middelen om de grote marketingbudgetten vrij te maken. Maar zonder marketing ga je ook niet springen naar die broodnodige 1.000 of zelfs 5.000 eenheden in onze markt. Ook bij Auto-Info spendeert Smart trouwens geen euro, wat niet wegneemt dat we er toch over blijven berichten (binnenkort volgt hier trouwens een test met de Smart #5).

Een positieve test links en rechts helpt natuurlijk wel, maar je moet als merk nu eenmaal steviger uitpakken met zichtbare en regelmatige aanwezigheid in de media om wat men noemt 'top of mind' te blijven bij het koperspubliek. Dus, Smart, je zal toch eerst moeten investeren om nadien te oogsten, vrezen we. - WM

Voorstelling

Nieuwe Audi Q3

Knappe evolutie en elektrificatie

Premium en SUV, het blijft een populaire combinatie. Dat geldt ook voor de compacte Audi Q3 die wereldwijd het tweede meest verkochte Audi-model is. Een doorgedreven vernieuwing moet er nu voor zorgen dat de Q3 z'n succes kan bestendigen.





De Q3 is als sportief-compacte SUV uitgegroeid tot een vaste waarde binnen het premiumsegment. Met deze nieuwe generatie trekt Audi de lijn van de evolutie door: de Q3 blijft herkenbaar, maar wordt scherper, slimmer en zuiniger. Hybridesering is uiteraard aan de orde, maar van een volledig elektrische Q3 is (nog) geen sprake.

Herkenbaar, maar gespierder

De vernieuwde Q3 blijft trouw aan het gekende silhouet, maar krijgt een geheel nieuwe uitstraling die nauwer aansluit bij... de Q6. Alsof die laatste op een te hoge temperatuur is gewassen is de Q3 een duidelijke kleine broer die de belangrijkste stijlkenmerken overneemt. Zo herkennen we meteen de opvallende grille vooraan die er een pak gespierder uitziet dan bij het uitgaande model. Het radiatorrooster is hoekig, groot en prominent, terwijl aan weerszijden ook de slanker vormgegeven LED-koplampen opvallen. Bij de hogere uitvoeringen zijn deze standaard voorzien van Matrix-technologie.

Die stoere saus merk je al even sterk op aan de achterzijde, waar de lichtblokken verdacht veel lijken op die van de A6 Avant. Onderaan zie je een indrukwekkende diffuser die de krachtige look van de nieuwe Q3 nog accentueert. Oh ja, en het verlichte Audi-logo mag hier uiteraard niet ontbreken. Als totaalbeeld vonden we de nieuwe Q3 vooral erg groot lijken. We hebben 'm nog niet naast de nieuwe Q5 gezien in levende lijve, maar we vragen ons af of het verschil in formaat nog wel opvallend genoeg is.

In profiel zie je nog wel dat we hier te maken hebben met een compacte auto, die net iets kleiner uitvalt dan zijn grotere broers. In zijaanzicht vallen vooral de strak getekende wielkasten op, die helemaal passen met het stoerder karakter van de nieuwe Q3. Aan de bovenkant zien we een lichtjes aflopende daklijn ter hoogte van de C-stijl, die een welgekomen streep elegantie toevoegt. De Q3 is trouwens leverbaar in verschillende design-lijnen, waaronder de sportieve S line en de robuustere Advanced. Elke lijn krijgt eigen accenten in bumpers, diffusor en wielontwerpen. Er is keuze uit velgen van 17 tot maar liefst 20 inch, afhankelijk van uitvoering en/of optiepakket.

Digitale cockpit

Binnenin krijgt de nieuwe Q3 de inmiddels gekende Audi lay-out dat nu helemaal aansluit bij de rest van het gamma. Dat betekent dat je (standaard) een digitale tellerpartij krijgt, en een heel groot (misschien een tikje té groot) centraal scherm dat lichtjes gekanteld is naar de bestuurder. Een scherm voor de passagier is er niet, en dat vinden we helemaal prima. Trôp is teveel, quoi. Een heel leuke nieuwigheid zijn trouwens de satellieten aan het stuur voor de bediening van ruitenwissers, richtingaanwijzers en... het schakelen. Geen schakelknop meer op de middenconsole, maar wel een handel aan de stuurkolom. Het is de eerste Audi die deze feature krijgt, en wij vinden het helemaal top. De twee satellieten doen zelfs een beetje denken aan de Citroëns van weleer. Herinner je je de CX bijvoorbeeld, waar alle belangrijke functies gegroepeerd werden aan de uiteinden van het stuur? Wel, alles komt terug.



DE ESSENTIE

Voor wie een premium SUV zoekt met een stevige uitstraling, moderne techniek en een herkenbaar Audi-DNA, lijkt de Q3 wederom een solide keuze. Qua design maakt deze nieuwe Q3 behoorlijke stappen en hij wordt ook onderhuids consistent beter. En precies die combinatie zal bij veel kopers in de smaak vallen. Door zijn grotere proporties en zijn (subjectief) groter aanvoelende uitstraling, zou het ons niet verbazen mocht deze Q3 in de fleet zelfs een interne concurrent worden van... de Q5.

Het infotainmentsysteem draait op MIB3-technologie en beschikt natuurlijk over de nieuwste connectiviteitsfuncties. Ook draadloze Apple CarPlay en Android Auto zijn inbegrepen. Fysieke knoppen zijn grotendeels verdwenen, al zijn de klimaatbediening en rijmodus-schakelaar gelukkig nog via tastbare toetsen te bedienen.

De Q3 is weliswaar niet de grootste SUV op de markt, maar visueel komt hij bepaald groot over. Zelfs op de achterbank krijg je (op voorwaarde dat de bestuurder niet te groot is) nog behoorlijk wat beenruimte. Bovendien heeft het merk ook aandacht besteed aan een verbeterde functionaliteit. Zo is de achterbank verschuifbaar over een lengte van 13 centimeter, zodat je desgewenst kan kiezen tussen meer beenruimte voor de achterste passagiers, of voor meer koffervolume. Ook de rugleuningen zijn trouwens in meerdere hoeken verstelbaar, wat het comfort op de achterbank natuurlijk ten goede komt. De kofferinhoud varieert van 530 tot 675 liter, afhankelijk van de positie van de bank. Met neergeklapte rugleuningen groeit het volume tot 1.525 liter – ruim voldoende voor vakan-

tiebagage of de kinderspullen. Wij hadden zelfs nog ietsje van de kofferruimte opgeofferd ten voordele van de achterste passagiers.

Motoren: alles behalve EV

Onder de motorkap biedt Audi de keuze tussen efficiënte viercilinders, allemaal met turbo en directe injectie. De benzinevarianten gaan van een 1.5 TFSI met 150 pk tot een 2.0 TFSI met 204 pk. Beide motoren zijn leverbaar met een zeventraps S-tronic automaat en beschikken over milde-hybridetechnologie. Dat betekent dat een 48-voltsysteem de verbrandingsmotor ondersteunt bij acceleraties en het mogelijk maakt om korte stukken 'uit te rollen' met de motor uitgeschakeld. Vooral in stadsverkeer kan je daar enig voordeel mee doen.

Voor wie vaak lange afstanden rijdt, is er ook nog de 2.0 TDI-dieselfersie met 150 pk, eveneens gekoppeld aan de S-tronic en optioneel leverbaar met Quattro-vierwielaandrijving. Dat Audi nog steeds een diesel voorziet in het gamma mag eigenlijk niet verrassen, en dat moet je ook een beetje





in een Europees perspectief zien. De diesel is in de praktijk nog steeds bijzonder zuinig en levert koppel op afroep, wat nog steeds zorgt voor een bijzondere rijervaring en een zorgeloos lange autonomie. Binnen enkele maanden volgen er trouwens nog twee plug-in hybride versies, eentje van ongeveer 200 pk en eentje van ongeveer 270 pk. Meer info heeft Audi nog niet vrijgegeven. Gezien de aanwezigheid van mild hybrid-technologie is het wel duidelijk dat Audi inzet op elektrificatie, maar zonder de traditionele aandrijflijnen volledig los te laten.

De techniek

Audi positioneert de Q3 als een SUV met premium rijeigenschappen, en dat zou onder meer moeten blijken uit de nieuwe afstem-

ming van het onderstel. We hebben de Q3 nog niet kunnen rijden, maar Audi is er gerust in dat het comfort verzekerd is, zonder afbreuk te doen aan de snedigheid van het onderstel. Voor wie meer dynamiek zoekt, is er een sportonderstel beschikbaar (standaard op de S-line). Adaptieve dempers behoren tot de opties, waarbij je de vering kan afstemmen op comfort of sportiviteit. De Quattro vierwielaandrijving is trouwens beschikbaar voor de krachtigere motoren, waarbij het vermogen afhankelijk van de omstandigheden automatisch over de vier wielen wordt verdeeld.

Assistentie en veiligheid

De nieuwe Q3 is vanzelfsprekend standaard uitgerust met een uitgebreid pakket aan rijhulpsystemen. Denk aan adaptieve cruise



control, rijstrookassistent, verkeersbordherkenning en een noodremsysteem. Nieuw is de "remote park assist plus", waarmee de Q3 zichzelf automatisch in een parkeerplek kan manoeuvreren terwijl de bestuurder van buitenaf via de app toekijkt – of ingrijpt. Ook op het vlak van passieve veiligheid scoort de Q3 goed. Tal van airbags, een stevige veiligheidskooi en diverse camera- en radar-systemen zorgen voor maximale bescherming bij een aanrijding. Veel interesse van de pers bij de onthulling van de nieuwe Q3.

Mooie evolutie

De vernieuwde Audi Q3 is toch ingrijpend veranderd, en hij bouwt verder op een succesvol recept dat we recent al mochten proeven met de Q5 en de Q6. Hij ziet er strakker uit, rijdt zuiniger dankzij de hybridisering van de motoren, én hij biedt een digitaal en praktisch(er) interieur. Daarmee blijft hij een belangrijke speler in het drukbezette compacte SUV-segment, waar hij de strijd aanbindt met onder andere de BMW X1, Mercedes GLA en Volvo XC40.

De Belgische Audi-invoerder heeft trouwens ook de prijzen al bekend gemaakt (behalve van de plug-in hybride, die pas na de zomer het gamma vervoegt). De "instap"-Q3 is de 1.5 TFSI van 150 pk en die wisselt van eigenaar voor 40.500 €. Dieselen doe je met de 2.0 TDI vanaf 42.600 € en de eerste vierwielaangedreven versie in de catalogoog is de 2.0 Quattro (204 pk) waar een prijskaartje van 47.700 euro aan vast hangt. Naar goede gewoonte kunnen die prijzen wel nog flink oplopen als je in de optielijsten duikt. - **WM**





BMW iX1

Sympathiek, premium en degelijk

Hij is mogelijk dé populairste elektrische bedrijfswagen in ons land. En toch is de BMW iX1 niet de goedkoopste, niet de snelste noch de EV met het beste rijbereik in zijn prijsklasse. Waar vallen alle zakelijke rijders dan voor in deze BMW iX1? Wij zochten het uit.

Een eerste ding dat BMW slim aanpakte, is de basis gebruiken van de razend populaire X1, de meest bereikbare instapper in het SUV-universum van BMW. Bij het doorbreken van de elektrificatie-trend besloot BMW wijselijk om de X1 eind 2022 een volledig elektrische aandrijflijn aan te meten. De iX1 was geboren, en het model bleek meteen een schot in de reus waarbij hij op menig car-policy terug te vinden is.

Knap design

Een groot deel van zijn succes heeft natuurlijk alles te maken met zijn koetswerkvorm want tegenwoordig wil iedereen een SUV op de oprit. Vaak zie je dan op het vlak van design een soort van eenheidsworst uit de designstudio's rijden, maar niet in het geval van deze iX1. Natuurlijk is hij nog herkenbaar een BMW, maar toch zijn de ontwerpers erin geslaagd hem een scherp en tegelijk premium lijnenspel te geven. Wat ons betreft is dit momenteel de mooiste SUV die je bij BMW kan kopen; niet te groot, niet te klein, niet te lomp, helemaal perfect. En dankzij de vele personalisatiemogelijkheden kan je zijn look nog helemaal naar je hand zetten.

Binnenin

Ook binnenin krijg je een uitgesproken premium-ervaring en aankleding, al hangt natuurlijk veel af van het aantal gekozen opties. Zaken als leder, een panoramisch dak of een M-sportpakket vergen



DE ESSENTIE

We begrijpen helemaal waarom de BMW iX1 zowat de populairste bedrijfswagen is in EV-land. Hij maakt zijn premium-belofte helemaal waar op het vlak van imago en beleving. Bovendien blijft BMW ook trouw aan hun basisbelofte, en dus is ook het rijplezier volop aanwezig. Zijn koetservorm houdt een ideale middenmaat waarbij er voldoende plaats is voor het volledige gezin, en er toch ook nog een meer dan behoorlijk koffervolume beschikbaar is. Het enige wat hij nu nog nodig heeft is een grotere batterij.

Qua beenruimte op de achterbank valt het redelijk mee (zeker als de voorste inzittenden een beetje inschikkelijk zijn), en met een volume van 490 tot 1.495 liter is de koffer zeker ruim genoeg voor alle gezinsverplaatsingen. Verdient deze populaire salariswagen met andere woorden ook het etiket van functionele gezinswagen? Als je geen boomlange tieners op de achterbank moet huisvesten: absoluut !

Elektrische aandrijving en prestaties

Onze iX1 xDrive30 testwagen is uitgerust met twee elektromotoren (één op elke as) die samen 313 pk en 494 Nm koppel leveren. Daarmee mag je je dus aan uitstekende prestaties verwachten, en dat wordt ook bevestigd aan het stoplicht want de iX1 xDrive30 sprint in slechts 5,6 seconden van 0 naar 100 km/u. De acceleratie



weliswaar extra budget, maar ze zijn wel aanbevelenswaardig voor de algemene sfeer aan boord. Het dashboard wordt gedomineerd door het prachtige (standaard) gebogen "Curved Display", bestaande uit een 10,25-inch digitaal instrumentenpaneel en een 10,7-inch infotainmentscherm. De bediening verloopt via touch, spraakcommando's of enkele fysieke knoppen. De mooi uitziende zwevende middenconsole biedt extra opbergruimte en draagt bij aan het ruimtelijke gevoel. Over de afwerking ga je ons alvast geen slecht woord horen zeggen, die staat gewoon helemaal op punt.

Over de binnenruimte hoor je ons evenmin klagen, al hangt dat natuurlijk wel af van je verwachtingen. Vergeet niet dat dit de kleinste SUV van het merk blijft, dus uiteraard is er minder ruimte dan in pakweg een X3 of X5. Voorin is het prima zitten, ook al voelt de iX1 binnenin smaller aan dan hij er aan de buitenkant uitziet.



is krachtig en lineair, zonder echt overweldigend aan te voelen. De batterijcapaciteit bedraagt 64,8 kWh, goed voor een WLTP-actieradius tussen de 416 en 438 km, afhankelijk van de uitrusting en bandenkeuze.

Hier komen we wel aan een klein pijnpunt want in de praktijk kan het verbruik wel hoger uitvallen dan de opgegeven 16,9 kWh/100 km. Tijdens onze test noteerden we een gemiddeld verbruik van 19,5 kWh/100 km gemeten, wat voor dit formaat van auto als normaal mag worden bestempeld. Alleen betekent dit dat de autonomie zelden hoger is dan 400 km, tenzij je bijna nooit op de autosnelweg rijdt want in de stad en op trage wegen zagen we het verbruik makkelijk zakken tot 16 kWh. Laden doet deze iX1 trouwens aan 11 kW (AC) of 130 kW (DC).

Rijgedrag en dynamiek

Je had al begrepen dat de iX1 een dynamische rijervaring biedt, met een directe acceleratie en stabiel weggedrag. Toch is het gewicht

van ruim 2.100 kg merkbaar, vooral in snel genomen bochten, waar de koets de wetten van de fysica moet aanvaarden en soms de neiging heeft naar buiten te willen. Niets problematisch en alles blijft veilig, want de elektronische stabiliteitscontrole waakt erover dat je netjes binnen de spreekwoordelijke lijnen kleurt.

Leasing als troef

De instapprijs van de iX1 xDrive30 bedraagt 61.660 euro, wat hem minder prijsgunstig maakt dan sommige van zijn concurrenten. Dat staat zijn succes alvast niet in de weg, want de iX1 is bijna niet aan te slepen richting leasingmaatschappijen, wellicht omdat hij kan uitpakken met aantrekkelijke leasingprijzen.

De succesformule van de iX1 blijft in ieder geval overeind want hij biedt een combinatie van flukse EV-prestaties, comfort en premium-uitstraling die hem onderscheidt in het segment van compacte elektrische SUV's. Alleen een wat grotere batterij zou het plaatje helemaal af maken. - WM

Hyundai Ioniq 6 N is een 5 N in maatpak

Hyundai heeft van het Goodwood Festival of Speed gebruik gemaakt om zijn nieuwe Ioniq 6 N te lanceren. En dat is geen verkeerde keuze geweest, want snel is deze 650 pk sterke elektrische berline zeker!

Zoals we wel hadden verwacht, neemt de Hyundai Ioniq 6 N de aandrijving over van zijn SUV-achtig broertje, de Ioniq 5 N. Dat wil zeggen: twee motoren van 238 pk (vooraan) en 412 pk (achteraan), samen goed voor een totaal van maar liefst 650 pk en 770 Nm! Daarmee sprint de 4,94 m lange Koreaan in 3,2 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 257 km/u. De batterij is trouwens 84 kWh groot en kan tot 350 kW laden (10-80% in 18 min.), maar een officiële autonomie weten we nog niet.



Indrukwekkend, maar Hyundai wil dat de Ioniq 6 N meer kan dan alleen snel optrekken in een rechte lijn. Het merk heeft er zelfs een filosofie voor bedacht: 'Corner Rascal', 'Racetrack Capability' en 'Everyday Sportscar'. Met andere woorden: een sportwagen waarmee je je kan amuseren op een bochtig weggetje of op het circuit, maar die toch dagelijks bruikbaar is.

Hoe ze dat hebben geflikt? Wel, de Hyundai Ioniq 6 N heeft een volledig herziene ophanging gekregen ten opzichte van de reguliere Ioniq 6. De N staat ook lager op zijn pootjes en heeft een stijver chassis, onder meer dankzij extra verstevigingen, zoals te zien zijn in de koffer. Maar het model rekent natuurlijk ook op de elektronische snufjes van de Ioniq 5 N om zijn koppel optimaal te verdelen, zijn maximale vermogen met een druk op de knop los te laten en om maximaal te kunnen driften. Ook de virtuele versnellingen en het nagebootste motorgeluid zijn aanwezig en zouden beter dan ooit zijn.

Om dat allemaal af te maken, heeft de Hyundai Ioniq 6 N ook een bijzonder sportief uiterlijk gekregen. Het doel was natuurlijk om zoveel mogelijk downforce te genereren. We zien agressieve bumpers met extra lipjes, verbrede wielkasten en vooral een dikke achterspoiler op de kont. Daarmee onderscheidt het model zich al duidelijk van de reguliere Ioniq 6, maar er is nog een eigenaardigheid: de doorlopende lichtstreep op de kont is hier afwezig!

En mocht dat allemaal nog niet sportief genoeg zijn, dan heeft Hyundai ook de nieuwe 'N Performance Parts' uitgevonden om jouw 6 N verder te personaliseren. Benieuwd waar ze dat idee hebben gevonden... De prijzen en marktlancering van de Ioniq 6 N zijn helaas nog niet bekend. - YM





Test

Ford CAPRI

Retro in naam, bijdetijds in aanpak

Zelden vloeide er zoveel spreekwoordelijke inkt als bij de lancering van de Ford Capri. Vooral het ietwat oudere publiek, journalisten inclusief, schreeuwden moord en brand bij de naamkeuze die ongepast zou zijn. Wel, daar zijn we het niet mee eens.





Toegegeven, Ford heeft met de Capri de geest van de jaren zeventig opnieuw tot leven gewekt, maar dan in een verpakking die niet meteen doet denken aan de Capri van weleer. Aan de basis van het probleem ligt eigenlijk het koetswerktype. Waar de Capri vroeger nog een sportieve coupé was met een tikje een stoute uitstraling, is de Capri anno 2025 een SUV-sportback met een vriendelijk smoelwerk. Heiligschennis zeg je? Dat is een persoonlijke beoordeling.

Maar hoorden we evenveel kritiek toen bijvoorbeeld Mercedes het concept van de eerste A-Klasse volledig overboord gooide? En wie vindt een R4, Mini Countryman of Fiat 500X nog nauw aansluiten bij hun voorouders? We vinden het weinig relevant en begrijpen helemaal waarom de marketeers bij Ford hebben teruggegrepen naar een bekende naam. Dat zorgt er namelijk voor dat je nieuwe model meer top of mind is bij het publiek dat in de markt is voor een nieuwe auto. Missie geslaagd dus.



Capri invloeden?

Trouwens, als je meer in detail kijkt, dan zie je wel degelijk subtiele knipogen naar de Capri van vroeger. Er is de duidelijk aflopende daklijn, het elegante silhouet, de gespierde schouderlijn, een korte overhang vooraan en een licht naar boven krullende achterspoiler wat allemaal doet denken aan het klassieke fastback-profiel van de originele Capri Mk2. De LED-koplampen aan de voorzijde zijn gescheiden in vier segmenten, een knipoog naar het dubbele-ronde lichtdesign van het origineel. Achteraan prijkt de merknaam in opvallende kapitalen — geen logo, maar letters, net als bij de Mustang Mach-E.

Binnenin is de retro-stijl natuurlijk ver te zoeken. Behalve dan misschien bij wat het stuurwiel betreft waar de onderste spaak is vervangen door een metalen plaatje met gaten, helemaal in de stijl van de jaren '70. Hier zie je ook de duidelijke verwantschap met de Volkswagen ID.5 met wie Ford het model samen ontwikkelde.

Persoonlijk vinden we het dan weer wel jammer dat we op hetzelfde schermje kijken dan in de VW, of dezelfde hendels zien aan de stuurkolom en dezelfde onhandige schuifregelaar voor het audiovolume. Steek daar toch gewoon je eigen knoppen en hendels in, Ford. Verder is het interieur vrij rustig en koos Ford duidelijk voor eenvoud. Het centrale infotainmentscherm (14,6") is verstelbaar — uniek in deze klasse — en heeft een verborgen bergruimte, de zogenaamde Private Locker. Die menustructuur van het multimedia-gebeuren is vrij logisch opgebouwd en ook visueel mooi gestileerd.

DE ESSENTIE

Ford haalt de Capri-naam uit de schuif en dat is een prima beslissing, ook al heeft de nieuwe versie maar weinig te zien met de versie uit de oude doos. De nieuwe elektrische Ford Capri is méér dan een nostalgische knipoog: het is een strategische stap in het EV-offensief van Ford Europa. Gebouwd op hetzelfde platform als de Volkswagen ID.5, is de Capri feitelijk een zustermodel van de recent gelanceerde Ford Explorer EV. Maar waar de Explorer mikt op robuuste functionaliteit, is de Capri bedoeld om meer emoties los te maken, en dat lukt hem helemaal. Met prijzen rond de 50.000 euro voor de meest interessante versie met 627 km autonomie (WLTP), is dit in ieder geval een model dat een plekje verdient op je shoppinglist.

Qua binnenruimte en functionaliteit doet deze moderne Capri het natuurlijk veel beter dan zijn voorouder, hij heeft dan ook 3 extra deuren. De stoelen zijn goed gevormd en bieden voldoende zijdelingse steun. Voorin zit je vorstelijk, achterin is de hoofdruimte wat beperkter (maar voldoende) door de aflopende daklijn. Toch is de beenruimte verrassend royaal, ook voor volwassenen.

De koffer meet 572 liter met de achterbank omhoog (dat is méér dan in een VW ID.5) en groeit naar 1.510 liter met de zetels plat. De laadvloer is vlak, er is geen frunk, maar wél een dubbele bodem waarin je de laadkabels kwijt kunt. Wel jammer dat Ford een stoffen niemendalletje voorziet als kofferscherm, dat mocht gerust iets kwalitatiever zijn.

EV-opties

Geheel in de huidige tijdsgeest (de oude Capri keert zich wellicht om in z'n graf), komt de nieuwe Capri in drie volledig elektrische smaken. De Capri Standard Range heeft achterwielaandrijving, een 52 kWh accu en 170 pk. Niet meteen ruim bemeten dus en de autonomie van 393 km is eerder aan de krappe kant. Dan kies je beter meteen voor de Capri Extended Range (286 pk), ook met achterwielaandrijving, en een groter 77 kWh batterijpack goed voor een indrukwekkende autonomie van 627 km. Tot slot is er op basis van deze versie ook een variant met vierwielaandrijving, 340 pk en een rijbereik van 592 km. Deze laatste is meteen ook de snelste Capri in de catalogoog die een sprintje kan trekken van 0 tot 100 km/u in 5,3 seconden.

Ford voorziet uiteraard ook de mogelijkheid tot snelladen aan maximaal 185 kW (voor de Extended Range), waarmee je in 26 minuten van 10 naar 80 procent gaat. AC-laden gebeurt aan 11 kW via de Type 2-aansluiting. De Capri is voorzien van Plug & Charge en een routeplanner die laadsessies integreert in het navigatiesysteem.

Meer dan voldoende rijplezier

Wij reden met de krachtigste Capri en die AWD-versie is bijzonder vlot te noemen, zeker bij de eerste meters. Het koppel (545 Nm) is onmiddellijk aanwezig, en de lineaire versnelling maakt dat je zelfs op de snelweg nog 'duwtjes' voelt bij hernemingen. We hadden in ieder geval geen klagen over de prestaties van deze Capri. De besturing is trouwens licht bij lage snelheden, maar geeft meer gevoel naarmate je sneller rijdt.



“

Als je meer in detail kijkt, dan zie je wel degelijke de Capri-invloeden van vroeger.



Het meest indrukwekkend is misschien de balans tussen prestaties en efficiëntie want zelfs bij een sportief rijgedrag blijft het verbruik onder controle. Wij verbruikten tussen 18 en 21,5 kWh, wat meer dan schappelijk is voor zulk een grote auto. Mits wat inspanning, geraakten we onder ideale omstandigheden net geen 500 km ver. En dat zou nog beter kunnen als de Capri een sterker niveau zou bieden qua regeneratieve remmen. Dat niveau van afremmen blijft eerder beperkt, waardoor je niet echt kan spreken van een zogenaamde one-pedal-drive.

De wegligging en rijeigenschappen zijn naar goede gewoonte afgesteld op de Belgische testsite van Ford in Lommel. We weten uit ervaring dat een Ford doorgaans uitpakt met de betere dynamische eigenschappen, en dat is bij deze Capri niet anders. Naar onze persoonlijke smaak is de ophanging van de Capri wel aan de harde kant. Op een goed wegdek (op de snelweg bijvoorbeeld) blijft het allemaal uitgesproken comfortabel, maar met dwarsrichels en oneffenheden kan de zware Capri minder goed overweg waardoor de ophanging eerder 'droog' aanvoelt. Dat mocht wat ons betreft dus iets zachter, maar dat is natuurlijk een kwestie van persoonlijke smaak. Doe zeker een testrit om te zien of deze Ford voldoende comfortabel is voor jou. We lezen trouwens in andere testverslagen dat de tweewielaangedreven versies zachter zouden zijn afgeveerd. We geven het maar mee... In ieder geval is rijplezier altijd gegarandeerd. De Capri voelt niet als een emotieloze computer, maar als een doordachte, op mensenmaat afgestemde machine.

Een laatste klein puntje van kritiek toch; de Capri is uiteraard voorzien van alle nodige veiligheids- en rijhulpsystemen die vaak door de Europese regelgeving zijn opgelegd. De waarschuwing voor het overschrijden van de maximum snelheid is makkelijk uit te schakelen, dat is alvast een pluspunt. Maar meer dan eens werden we op de vingers getikt als zouden we het stuur niet vasthouden. Wat natuurlijk niet het geval was. Maar niet alleen zijnde sensoren nogal onvergeeflijk afgesteld, bovendien gaan bovenop de auditieve waarschuwing ook de vier richtingaanwijzers knipperen, wat er qua waarschuwing toch een beetje over is.

Eindverdict: een elektrische auto met karakter

De Ford Capri EV is geen goedkope marketingtruc maar een auto met een bewuste vette knipoog naar het verleden. Niet meer en niet minder. Het is een grote (hij oogt echt indrukwekkend als je in de rij geparkeerd staat), stijlvolle en functionele cross-over met een eigen smoelwerk. Hij biedt een uitstekend rijbereik, prima prestaties én een subtiel vleugje nostalgie. Wel jammer dat we binnenin net iets te veel VW-onderdelen zien.

De Capri is ook verrassend betaalbaar met prijzen vanaf 46.450 euro voor de basisversie (die je beter links laat liggen), over 50.450 euro voor de betere keuze met de beste autonomie, tot 57.450 euro voor de krachtigste variant. - **WM**



Korte test



CUPRA Terramar

Liefhebber van Guilty Pleasures

Met zijn scherpe styling en dubbele motorisering speelt de Cupra Terramar VZ plug-in hybride op twee fronten: zuinig in de stad, pittig wanneer de batterij vol is. Maar dan moet je wel de reflex hebben om hem in te pluggen.

Moet je je vanuit ecologisch standpunt schuldig voelen als je in een SUV rijdt? Als het gaat om een plug-in hybride model dat meer dan 100 km kan afleggen zonder een druppel benzine te verbruiken, is het antwoord waarschijnlijk neen. En als diezelfde SUV bovendien met zijn sportieve, futuristische look en zijn gecombineerde vermogen van 272 pk de meeuwen op de Nederlandse dijken omver blaast, beginnen we ons af te vragen of we niet de perfecte balans tussen plezier en verstand hebben gevonden. Is deze gespieerde Spaanse SUV nu een echte schok of een schot voor de boeg?

Een opvallende look

Laten we eerlijk zijn, het design van de Cupra Terramar VZ is indrukwekkend. Met zijn 20 inch koperen Hadron-velgen en een donkere metallic koetswerkkleur met de mooie naam Dark Void trekt hij alle blikken naar zich toe. Met zijn grote zeshoekige grille, driehoekige koplampen en strakke lijnen lijkt hij meer klaar om te sprinten in een dragrace dan om de kinderen naar school te brengen. Maar vergis je niet: onder zijn stoere showcar-uiterlijk kan de Terramar ook zacht en volgzaam zijn.

Want de Terramar VZ PHEV is een beetje bipolair. Hij kan stil door

de straatjes rijden of als een wild dier wegspringen wanneer de gecombineerde 272 pk te hulp worden geroepen. Maar dan moet er wel nog stroom in de accu's zitten. Want in de Cupra-modus met bijna 0% reserve staat de verbrandingsmotor (1,5 l met 177 pk) er alleen voor om de 1,9 ton zware koets voort te stuwten. En dan is de sportieve ervaring ook meer luidruchtig dan dynamisch.

Met een volle accu verandert de auto van inborst. De elektromotor van 116 pk komt in actie, het koppel schiet omhoog en de SUV verandert in een echte stier die het zand van de polders doet opwaaien. Een simpele druk op het Cupra-logo op het stuur en de cavalerie komt in actie. De acceleratie drukt je tegen je stoel, de passagiers houden zich vast en de bestuurder juicht. Op voorwaarde dat je het stuur niet loslaat: het ESP heeft soms moeite om bij de les te blijven...

Verplichte discipline

Tijdens onze 708 km lange roadtrip van het centrum van België naar Zeeland en terug bedroeg het gemiddelde verbruik 3,9 l/100 km, dankzij meer dan 230 km volledig elektrisch rijden, met een oplaadpauze op de snelweg. Niet slecht voor een krachtige SUV.





En zelfs verbluffend: in volledig elektrische modus, met de 19,7 kWh-batterij op 100 %, hebben we echt 100 km afgelegd zonder dat de verbrandingsmotor ook maar enigszins in actie kwam. Oordeel: 0 l/100 km brandstof, 19 kWh/100 km elektriciteit voor deze rit. Maar als je vergeet op te laden, dan loopt de rekening snel op: tot 7,5 l/100 km op de snelweg bij constante snelheid. Dit bevestigt de gouden regel van de PHEV: opladen of verbruiken. De keuze is aan jou.

Leven aan boord

Afgezien van een eerder bescheiden koffervolume (400 liter) en opbergvakken die wat groter zouden mogen zijn, is de Terramar VZ een aangename cocon. Het interieur combineert sportiviteit en luxe met leer (optioneel), een goed doordacht stuurwiel, een verschuifbare achterbank en enkele handige technische snufjes, zoals de dodehoekwaarschuwing die op de ledstrip in het interieur knippert, of het altijd toegankelijke menu "opladen".

Wat de autonomie betreft, kan men rekenen op 95 tot 140 km in volledig elektrische modus, afhankelijk van de omstandigheden en van het type rit. Ideaal voor dagelijkse ritten, boodschappen en zelfs weekenduitstapjes. Men moet alleen de goede gewoonte aanhouden om op te laden: 30 minuten om 80 % op te laden aan een CCS-snel-lader, minder dan 3 uur aan een wallbox thuis.

Prijs en concurrentie

Wat de prijzen betreft, flirt de geteste versie met alles erop en eraan (20 inch velgen, Ssenheiser-geluidssysteem, kuipstoelen, techno-pakketten, enz.) met de 60.000 € in België en Frankrijk. Dat is ongeveer hetzelfde als zijn concurrenten, zoals de Volkswagen Tiguan PHEV, de BMW X1 30e of de toekomstige Toyota RAV4 PHEV. Maar dan met een veel gedurfdere stijl. Voor wie op zoek is naar karakter zonder in te boeten aan efficiëntie, is de Cupra Terramar VZ zeker het overwegen waard. - **D. Duquesne**

DE ESSENTIE

De Cupra Terramar VZ plug-in hybride is een SUV die zich profileert als een "guilty pleasure" zonder het schuldgevoel: hij combineert een krachtige aandrijflijn met een opvallend design én een relatief milieuvriendelijke insteek. Deze PHEV biedt een elektrische actieradius van meer dan 100 km, waardoor hij in veel gevallen volledig elektrisch kan rijden. Hierdoor weet hij de balans te vinden tussen rijplezier en verantwoord verbruik — op voorwaarde dat je hem regelmatig oplaadt.





Mercedes CLA: Grote sprong voorwaarts?

Er ligt veel druk op de schouders van de nieuwe Mercedes CLA 2025. Het is niet enkel de eerste van een nieuwe generatie compacte modellen, maar ook de speerpunt van een nieuwe generatie elektrische Mercedesen. Maakt hij zijn hoge verwachtingen waar?

De nieuwe Mercedes CLA 2025 is het eerste model op de modulaire MMA-architectuur. Een platform voor compacte modellen dat zowel verbrandingsmotoren als volledig elektrische aandrijflijnen kan huisvesten, zonder compromis op vlak van prestaties.

Op het eerste gezicht lijkt het silhouet van de CLA niet drastisch veranderd. Maar wie goed kijkt, merkt dat alles nét wat moderner oogt. Vooral de extra sterren vallen op: in de lichtblokken, zoals bij de E-Klasse, maar ook als verlichte elementen in de afgesloten grille. Verder dragen de aerodynamische velgen, verzonken deurgrepen en een volledig vlakke onderzijde bij aan een uitzonderlijk lage luchtweerstand, wat natuurlijk essentieel is voor de autonomie.

Het interieur van de nieuwe Mercedes CLA EQ ziet er vooral erg hightech uit. Het bestuurdersscherm is 10,25 inch groot en lijkt op wat je in de meeste moderne Mercedesen terugvindt. Het centrale scherm van 14 inch is echter volledig nieuw, net als het optionele passagiersscherm van dezelfde

doorsnede. Dat is echter pas vanaf augustus te bestellen. Het luxegevoel van een E-Klasse of hoger ontbreekt, maar we zijn fan van de verschillende materiaalkeuzes voor de zetels en de sierpanelen. De middenconsole kan je zelfs laten bedekken in een nieuw soort geperst papier, dat een aangename textuur heeft en er bijzonder uitziet..

Ondanks de grotere buitenafmetingen (4.723 mm lang, 1.855 mm breed en 1.468 mm hoog) voelde het interieur van de nieuwe Mercedes CLA EQ niet zo ruim aan. En dat blijkt te kloppen: hoewel je voorin geniet van meer hoofd-, schouder- en beenruimte dan voorheen, is er achterin minder been- en schouderruimte dan in de vorige generatie. Ook de koffer is gekrompen om plaats te maken voor de batterij: 405 liter, tegenover 460 liter in het oude model.

Er is wel eenfrunk aanwezig op beide elektrische versies van de nieuwe Mercedes CLA 2025: de CLA 250+ en de 350 4Matic. De eerste heeft achterwielaandrijving en levert 272 pk, terwijl de tweede met vierwielaandrijving en 354 pk aanzienlijk vlottere prestaties levert. De sprint van 0 tot 100 km/u duurt respectievelijk 6,7 en 4,9 seconden, maar beide versies halen een begrensde topsnelheid van 210 km/u.

Mercedes belooft een rijbereik tot 792 km (WLTP) voor de CLA 250+. In de praktijk haalden wij tijdens onze test rond Kopenhagen

een gemiddeld verbruik van ongeveer 13,5 kWh/100 km, ofwel een reële range van 630 km. De krachtigere CLA 350 4Matic is ook iets minder zuinig: tot 771 km autonomie in de praktijk, maar in onze test onder gunstige omstandigheden was 580 km realistischer.

Roadtrips met de elektrische CLA zijn dus geen enkel probleem. Dankzij een 800 V-architectuur kan de CLA bovendien supersnel laden tot 320 kW. Daarmee zit je in 10 minuten terug 325 km verder, en laad je van 10 tot 80% in slechts 22 minuten.

Rijden doet de nieuwe Mercedes CLA zoals je zou verwachten van een grote premium middenklasser uit Duitsland. De ophanging is op het randje van stevig afgesteld, maar de zetels zitten goed en de stilte aan boord zorgt voor een hoog comfortniveau.

Met een vanafprijs van 56.870 euro is de elektrische Mercedes CLA EQ geen koopje. En toch heeft hij vrijwel geen rechtstreekse concurrenten. Qua efficiëntie staat de CLA trouwens oop een eenzaam niveau. Bovendien zou de vanafprijs binnenkort moeten zakken met de introductie van een kleinere LFP-batterij van 58 kWh.

Kortom, de nieuwe CLA maakt indruk met zijn royale autonomie, zijn laadsnelheid en zijn moderne uitrusting. - YM

Verjaardag



FEEST ! De VW POLO wordt 50



Begin mei 1975 rolde een compacte, bijna onopvallende tweedeursauto de showrooms binnen: de Volkswagen Polo. Met de slogan “Klein vanbuiten. Groot vanbinnen” richtte Volkswagen zich op de automobilist die mobiliteit zocht zonder opsmuk, maar mét kwaliteit en betrouwbaarheid.

Vijf decennia en zes generaties later is de Polo uitgegroeid tot een iconisch model in het B-segment, met wereldwijd meer dan 20 miljoen verkochte exemplaren. Wat ons betreft heeft ie met de latere generaties misschien een beetje van zijn iconisch gehalte moeten inleveren, maar dat neemt niet weg dat een halve eeuw innovatie en internationale waardering de Polo tot een blijvende pijler binnen Volkswagens modellengamma maakt. Om dat alles te vieren heeft Volkswagen een heerlijke brochure gemaakt die je hier kan ontdekken.



zogenaamde 'steilheck'-vorm – een bijna verticale achterklep die de laadruimte optimaliseerde. De Polo II bood voor het eerst een dieselmotor en kreeg later een coupé-uitvoering én de sportieve GT40-variant. Tien jaar later bracht VW met de Polo III (1994) een meer volwassen design, een vijfdeursoptie en veiligheidsvoorzieningen zoals ABS en airbags.

In 2001 maakte de vierde generatie indruk met zijn grotere afmetingen, een stijlvoller design met vier grote koplampen en een flinke toename in laadcapaciteit. Nieuwe varianten zoals de CrossPolo en BlueMotion lieten zien dat de Polo ook efficiëntie en avontuur kon combineren. De vijfde generatie, gelanceerd in 2009, bracht een verdere optimalisatie van het design en debuteerde met de zuinige Polo BlueMotion en de bijzonder krachtige Polo R WRC Street – een model geïnspireerd op Volkswagens rallysuccessen. Want doorheen zijn leven zagen we de Polo overigens nog in verrassende rollen, zoals als cabriolet-prototype of als stoere WRC rallywagen (een episode die we trouwens nog altijd missen).

Met de zesde generatie in 2017 zette de Polo een grote stap in digitalisering. Voor het eerst gebaseerd op het MQB-platform, kreeg de auto toegang tot technologieën die eerder waren voorbehouden aan hogere klassen: geavanceerde rijhulpsystemen, digitale cockpits en connectiviteitsopties zoals draadloos opladen. In 2021 werd deze generatie nog verder aangescherpt, met een grondige facelift en de introductie van de Polo GTI Edition 25 in 2023 – een eerbetoon aan 25 jaar GTI-sportiviteit.



Hoe het begon

De eerste Polo kwam op de markt in een periode waarin Volkswagen zich begon los te maken van het Kever-tijdperk. In het kielzog van de Passat (1973) en Golf (1974) werd de Polo in 1975 gelanceerd als het derde model van een nieuwe generatie watergekoelde auto's. In tegenstelling tot zijn technische tweelingbroer, de Audi 50, werd de Polo eenvoudig uitgerust en scherp geprijsd. Het model zette daarmee de toon voor wat het zou blijven: een betaalbare instapauto die vooruitstrevende technologie toegankelijk maakte voor een breed publiek. Met een basisprijs van 7.500 Duitse mark bood de Polo I plaats aan vier personen en bagage, verpakt in een koetswerk van slechts 3,50 meter lang.

Hoe het evolueerde

Wat volgde was een gestage evolutie over zes generaties, waarin de Polo steeds weer inspeelde op veranderende mobiliteitsbehoeften. In 1981 verscheen de tweede generatie, herkenbaar aan de

50 years of POLO



Veelzijdigheid als succesformule

De kracht van de Polo zit vooral in zijn veelzijdigheid. Door de jaren heen verscheen het model in talloze gedaanten: als hatchback, coupé, sedan (onder de naam Derby), kleurrijke Harlekin, sportieve GTI, robuuste CrossPolo en zelfs als rallymonster Polo R WRC. Daarmee bewees Volkswagen dat zelfs een kleine auto een breed publiek kan aanspreken – van jonge stadsrijders tot sportieve liefhebbers.

Die veelzijdigheid weerspiegelt zich ook in de wereldwijde productie: naast het hoofdkantoor in Wolfsburg werd de Polo gebouwd in Spanje, Argentinië, Slovenië, China, Zuid-Afrika, India en Brazilië. De wereldwijde aantrekkingskracht van het model toont zich in de verkoopcijfers: van de eerste generatie werden er 1,1 miljoen geproduceerd, de derde haalde 3,5 miljoen, en de vijfde generatie spande de kroon met maar liefst 6,3 miljoen stuks.

Op naar de toekomst

Wat we vooral hebben gezien is een gestage groei van de Polo. Het model was bij zijn lancering 3,5 meter lang, maar vandaag is hij na enkele flinke groeischeuten al 4,07 meter lang. Dat heeft ook effect gehad op de weegschaal want de oorspronkelijke 685 kilo is louter nog een vage herinnering. Vandaag zet een Polo makkelijk 1.143 kilo op de weegschaal.

Hoe dan ook, na vijftig jaar, zes generaties en talloze varianten blijft de Polo een schoolvoorbeeld van duurzame modelontwikkeling. Van eenvoudige tweedeurs van 40 pk, tot de Polo R WRC met 318 pk: de Polo bewijst dat klein niet alleen groot kan denken, maar ook groot kan worden. - WM





DE ESSENTIE

De VW Polo mag dan wel een leven in de schaduw van grote broer Golf hebben geleefd, het maakt het model niet minder iconisch. Om z'n 50ste verjaardag te vieren heeft Volkswagen een heerlijke brochure ontwikkeld die je meteen terug katapulteert naar je verleden. Tenminste, als je zelf al wat jaren op de teller hebt. Klik op dit blok om de brochure te ontdekken.



KIJK ZEKER OOK EVEN NAAR DE HEERLIJKE VIDEO DIE DE NEDERLANDSE COLLEGA'S VAN AUTOVISIE HEBBEN GEMAAKT, MET EEN LEUK OVERZICHT VAN DE MEEST SPECIALE POLO'S DIE DOIT ZIJN GEBOUWD:

Audi RS2 (1994)

De snelle station die niemand zag aankomen

We schrijven vroege jaren '90 en Audi was nog volop bezig haar sportieve en premium merkimago uit te bouwen. In dat opzicht was de strijd met BMW M en Mercedes AMG nog nauwelijks begonnen, en sportieve ambities kwamen zelden verder dan wat subtiele S-modellen. Tot in 1994 de RS2 het levenslicht zag.

De RS2 was een sportieve bom in stationwagenvorm, ontwikkeld in samenwerking met niemand minder dan Porsche. Wat volgde was een schokgolf door de autowereld: Audi kon wél echt sportief zijn. En dat gevoel is zelfs 30 jaar later nog altijd aanwezig als we achter het stuur kruipen van het piekfijne exemplaar uit het D'leteren museum.

Een onverwachte alliantie

De RS2 was het resultaat van een unieke samenwerking tussen Audi en Porsche. Beide merken zaten op een kruispunt in hun geschiedenis. Audi wilde zich bewijzen als serieuze sportieve speler, Porsche kampte met tegenvallende verkopen en wilde zijn expertise breder inzetten. De samenwerking werd bezegeld in het bescheiden stadje Zuffenhausen, waar Porsche een deel van de productie van de RS2 op zich nam.

Het resultaat was een auto die niet alleen qua prestaties maar ook qua uiterlijk de signatuur van beide merken droeg. Porsche leverde niet alleen technische onderdelen – zoals de remmen en ophanging – maar ook visuele details. Zo kwamen de spiegels rechtstreeks van de 911 (964), net als de richtingaanwijzers en zelfs de velgen, die sterk leken op de Cup-wielen van de 968 Clubsport. Een wolf in stijlvolle schapenvacht

De basis was een Audi 80 Avant – destijds niet bepaald een spannend model – maar de RS2 veranderde die perceptie radicaal. De Audi 80-basis verklaart ook meteen waarom het model niet RS4 heette, zoals dat wel binnen het huidige gamma zou passen. Onder de imposante snuit van de RS2 ligt 2.2-liter vijfcilinder turbo motor die zo maar even 315 pk en 410 Nm koppel levert, wat voor die tijd waanzinnige cijfers waren.

Met dank trouwens aan de aanpassingen die door Porsche werden uitgevoerd. Denk aan een grotere turbo, aangepaste intercooler, Bosch software en een hoogwaardig roestvrijstalen uitlaatsysteem. Porsche had bovendien de hand in de remmen (vierzuiger remklauwen van de 968), het onderstel en de transmissie.

Dat resulteerde in prestaties die ook vandaag nog indrukwekkend zijn: van 0 naar 100 km/u in 4,8 seconden – sneller dan een Ferrari 348 of zelfs de Porsche 911 Carrera van dat moment. De topsnelheid bedroeg 262 km/u. En dat alles in een vijfdeurs stationwagen met plaats voor het hele gezin.

Rauw en compromisloos

We starten de RS2 (door aan een klassieke sleutel te draaien, stel je voor...) en de vijfcilinder laat meteen van zich horen. Er is een typische grom die alleen dit motortype kan produceren – mechanisch, nerveus, opwindend. Het driespaaks sportstuur staat trouwens een beetje off-center, maar de kuipjes zorgen verder voor de perfecte ondersteuning.

Het interieur is vandaag misschien wat saai, maar in die tijd was het best bijzonder om een automatische klimaatregeling te krijgen met digitaal display. Ook de 3 extra sportieve metertjes op de







centrale console zorgen voor de speciale touch, net als de oranje dashboardverlichting. Voor de rest is dit icoon binnenin behoorlijk rechttoe – rechtaan, zonder al te veel franjes, en zonder duidelijk zichtbare Porsche-invloeden. Maar de kwaliteit is onberispelijk. Zelfs na 31 jaar is deze RS2 nog in prima conditie.

Al van bij de eerste meters voelen we dat je met de RS2 echt nog wel zelf aan de slag moet. De stuurbechrachting helpt niet bijzonder veel, en de versnellingen vergen een gedecideerde hand waarna het volop genieten is van de 6 (zes !) verzetten. Volgens vertrekken zit er trouwens niet meteen in, want onder de 3.500 toeren is er niet veel volk thuis. Maar dan laat de RS2 al zijn duivels los!

De turbopunch is bruut en niet lineair zoals moderne turbomotoren; je moet even wachten op de opbouw van druk, maar wanneer die

er is, duwt hij je genadeloos in de stoelen. Het spreekwoordelijke turbogat vergt enige aanpassing en gewenning, maar dat draagt alleen maar bij aan de charme.

De RS2 is geen lichtvoetige ballerina. Met een rijklaar gewicht van net boven de 1.600 kilo voel je het massieve karakter in elke bocht. De besturing is zoals gezegd zwaar maar direct, zonder kunstmatige filtering. De RS2 vraagt een zekere toewijding van zijn bestuurder, dat is duidelijk. Ga je er écht mee aan de slag, dan krijg je er veel voor terug: grip, balans en vooral: karakter. Veel karakter. De quattro-vierwielaandrijving helpt uiteraard, vooral bij nat weer (hebben we van horen zeggen). Waar een achterwielaangedreven BMW M3 van die tijd je kon verrassen, blijft de RS2 stevig aan de weg geplakt.





DE ESSENTIE

De Audi RS2 is geen auto die je objectief moet beoordelen. Hij is rauw en compromisloos, maar juist daardoor zo begeerlijk. Hij is een auto die je hart wint, niet je verstand. En ondanks zijn praktische vorm en degelijke bouw is hij ook een beetje een Porsche in vermomming – eentje die het segment van snelle stations definieerde, lang voordat dat populair werd.

Tijdloze status

Er werden slechts 2.891 exemplaren van de RS2 gebouwd tussen 1994 en 1995, wat hem vandaag tot een gewild verzamelobject maakt. Hij luidde het begin in van Audi's RS-lijn – een sportieve tak die later iconen als de RS4 en RS6 zou voortbrengen. Maar geen van die latere modellen had de onverwachte impact die de RS2 had. Hij was niet zomaar snel; hij was een statement. Een visitekaartje. Audi bewees dat het meer kon dan degelijkheid en quattro – het kon emotie, karakter, performance. En Porsche hielp ze daarbij, op een manier die weinigen hadden zien aankomen. - WM



Na de geprezen EV6 en EV9 modellen breidt Kia z'n zuiver elektrische gamma nu uit met de compacte EV3, een ambitieuze nieuwkomer die duidelijk op een breder publiek mikt.

Waar Kia eerder al indruk maakte met grotere modellen zoals de EV6 en EV9, is de EV3 nieuwkomer bedoeld voor een breder publiek. Hij biedt soortgelijke technologie (en looks) maar dan in een compacter en toegankelijker verpakking. De EV3 komt – niet toevallig – op het juiste moment, het aanbod aan elektrische crossovers groeit namelijk razendsnel gezien een recht evenredige (commerciële) interesse vanwege de Europese consument. Speciaal hiervoor tovert Kia spoedig nog een EV2 en EV4 (in twee koetswerkvormen) uit haar hoed.

Stoere (herkenbare) looks

Voor de vormgeving van de EV3 heeft Kia duidelijk de mosterd gehaald bij de EV9, zo getuige de hoekige lijnen, prominente neus en smalle LED koplampen. Hetzij in een kleinere (en speelsere?) vorm. De personalisatiegids omvat 9 kleuren en 17" of 19" velgen om jouw droomconfiguratie te maken. Met momenteel de sportief ogend GT Line uitvoering als topmodel .. in afwachting van een volwaardige EV3 GT speelvogel?

Veelzijdig functioneel

Dankzij de flexibele E-GMP basis kan de Kia EV3 pronken met beperkte buitenafmetingen (4,3 meter) terwijl de wielbasis (2,68 meter) dan weer best groot is. In mensentaal: compact buiten, ruim binnen. Achterin passen er zowaar probleemloos twee volwassenen. In de koffer is er ruimte voor 460 liter bagage of zelfs 1.251 liter met de achterbank neergeklapt. En onder de "motor"kap vooraan kan er nogmaals 25 liter, ideaal voor de laadkabel.



De verhoogde zitpositie resulteert in een goed zicht rondom, behalve naar achteren als gevolg van de ietwat aflopende daklijn. De brede deuropeningen zorgen dan weer voor een vlotte instap. Een leuke feature is de uitschuifbare armsteun/middenconsole die ook dienst doet als tafeltje. Maar écht nuttig zouden we het niet omschrijven, daarvoor mist het wat structuur/reliëf.

Functionaliteit boven frivoliteit

Het interieur van de EV3 is een pak rustiger/serener dan z'n stoere/boxy vormgeving aan de buitenzijde doet vermoeden. Dat is zeker geen nadeel met de overzichtelijke layout, deftige afwerking en correct (diervriendelijk) materiaalgebruik. Zowel de digitale tellerpartij als het Kia Connect infotainmentsysteem zijn 12,3" groot, werken logisch/doordacht en bieden allerhande mogelijkheden. Apple CarPlay en Android Auto gaat draadloos en ook toekomstige updates/functionaliiteit volgen over-the-air! De aanwezigheid van een hoop fysieke bedieningselementen voor de basisfuncties zijn een verademing in tijden waarbij autoconstructeurs alles in scher-



men proppen. En dankzij Digital Key 2.0 wordt je slimme telefoon gepromoveerd tot sleutel waardoor er interessante mogelijkheden omtrent car sharing ontstaan...

Verder is er nog een 5,3" display voor de klimaatregeling en staat een head-up display (12") op de optielijst. Ook klust de EV3 blijkbaar graag bij als energiebron met een resem USB-C poorten, draadloze telefoonlader, 230V stopcontact en V2L adapter (max 3,6 kW).

Allesomvattend basismodel

Elke EV3 rekent momenteel op een 204 pk / 283 Nm elektromotor op de vooras (= voorwielaandrijving). Daarmee sprint hij in 7,7 seconden naar 100 km/u en haalt hij maximaal 170 km/u. In de praktijk voelt de EV3 voldoende vlot/levendig aan.

Sportief of dynamisch zouden we het zeker niet noemen maar mits enig enthousiasme wordt het wel speelser dan initieel gedacht/verwacht. Dankjewel instant vermogensopbouw, laag zwaartepunt

en communicatief stuurwiel. Toch voelt de EV3 zich merkbaar beter aan een rustiger tempo, in ruil profiteer je van een goede geluidsdemping en hoogwaardig rijcomfort. Daarvoor monteert Kia frequentiedempers die zich automatisch aan het wegdek aanpassen, kwestie van het leeggewicht (1.800 kg) voldoende te maskeren.

Een vierwielaangedreven versie (met 2 elektromotoren) lijkt op termijn een logische toevoeging net als die eerdergenoemde EV3 GT variant. En waarom zou er geen ruimte zijn voor instapversie met pakweg 150 pk?

Meer dan 600 km rijbereik

De Kia EV3 is verkrijgbaar met een 58,3 kWh (Standard Range) of 81,4 kWh (Long Range) accupack. Met die laatste kan deze Koreaan zich écht onderscheiden ten opzichte van de vele concurrenten. Aldus het WLTP cijfermateriaal ligt de actieradius op 435 km en 605 km (!), in de praktijk moet 80% daarvan zeker haalbaar zijn. Met de "schakel"flippers achter het stuurwiel is de i-Pedal remenergiere-



cuperatie instelbaar (weinig, matig, veel of automatisch) waarmee de geofende e-rijder alles uit de efficiënte aandrijflijn van de EV3 haalt.

Tijdens een eerder koude testperiode (4 à 10°) noteerden we een verbruik van 17 à 18 kWh wat resulteerde in 460+ km rijbereik voor de Long Range uitvoering. Zonder de optionele warmtepomp zal dat lager uitvallen terwijl je in de zomer vlot 500 km zal halen. Aan een klassieke laadpaal of Wallbox kan de EV3 overweg met 11 kW (AC). Snelladen gaat aan maximaal 100 kW (Standard Range) of 135 kW (Long Range). Dat zijn geen recordwaardes maar is wel marktconform en ongetwijfeld voldoende voor de meeste gebruikers. In beide gevallen verkrijgt je na 30 minuten een volle batterij (80% SOC).

Zorgeloos comfort

De EV3 komt met een breed arsenaal aan moderne rijhulpmiddelen en veiligheidssystemen. Deze dragen actief bij om het rijden, parkeren en manoeuvreren te vergemakkelijken en eventueel problemen te voorkomen. Denk aan intelligente cruise control (met actieve stuurhulp, rijstrookwissels en verkeersbordenherkenning), 360° camera, dodehoekverklippers (met camerabeeld) of meldingen bij naderend/kruisend verkeer. Over meldingen gesproken, ook de EV3 durft wel eens (snel) klagen omtrent denkbeeldige situaties (oa verkeerslimieten). Kwestie van Europa tevreden te houden?



Ook mooi (optioneel) meegenomen zijn pakweg het elektrisch open dak, Harman Kardon audiosysteem, verwarmd stuurwiel en multifunctionele zetels vooraan. Deze zijn niet enkel elektrisch verstelbaar (met geheugenfunctie), ze zijn ook verwarmd én geventileerd. Daarnaast kan je ze omvormen tot lounge zetels, ideaal om laadsessies te combineren met een powernap.

Extra gemoedsrust

Het Kia EV3 verhaal start in België bij 36.890 euro (Standard Range) of 41.190 euro (Long Range). Zelf in basisvorm is de uitrusting vrij correct te noemen met licht/regensensor, airco, adaptieve cruise control, achteruitrijcamera, parkeersensoren en 17" velgen. Mits extra budget kan je richting de Earth, Business Plus of GT Line uitrustingsniveau's gaan.

Onze full option EV3 testwagen in de blitse Ivory Silver Matt koetswerkkleur was net geen 56.000 euro waard. Ook hier voorziet Kia de genereuze garantie van 7 jaar (of 150.000 km) wat voor de nodige gemoedsrust moet zorgen. Daar kunnen veel concurrenten een voorbeeld aan nemen. - **BNNY**

DE ESSENTIE

Zware marketingtermen als gamechanger of trendsetter laten we bij voorkeur achterwege. Toch vatten ze eigenlijk het Kia EV3 totaalpakket goed samen. Frisse looks, moderne technologie, efficiënte aandrijflijn en een aangenaam (no-nonsense) rijgedrag. En vooral, dat allemaal aan een correcte prijs/uitrusting met genereuze garantie, wat wil je nog meer? Voor wat meer beenruimte of een grotere koffer moet je richting de grotere Kia EV's gaan terwijl de EV3 eigenlijk méér (binnen)ruimte biedt dan je op basis van zijn formaat zou verwachten.





Joris Spigt, Directeur Mobility Solutions by D'leteren

“We hebben stabiliteit nodig op het vlak van fiscale regelgeving.”

Als de bekendste invoerder van het land en wellicht de grootste leverancier van bedrijfswagens, is D'leteren een hoofdrolspeler in het verhaal van de salarismotoren, grote vloeden en de vergroening van het wagenpark. Wij spraken met Joris Spigt die de 35-koppige fleetafdeling aanstuurt.

Joris Spigt: Die 35 mensen dat lijkt heel veel, maar daar zitten ook heel wat technische en logistieke profielen bij. Als we louter kijken naar de mensen die de sales aansturen, dan komen we uit op een 15-tal medewerkers. En die zijn ook nodig want over al onze

verkoop doen we maar liefst 63% in B2B. Een groot stuk daarvan betreft natuurlijk ook directe verkoop naar bijvoorbeeld lease-maatschappijen of autoverhuurbedrijven.

Auto-Info: Hoe is vandaag de mix tussen elektrische wagens en wagens die een verbrandingsmotor hebben?

JS: Daar merk je dat B2B-sales de echte motor vormt van de vergroening van het wagenpark want slechts 5% van onze verkoop van volledig elektrische voertuigen, gaat naar particuliere klanten. Alles andere EV's gaan naar bedrijven, al kunnen dat uiteraard ook eenmanszaken zijn of kleine KMO's.

WIE IS JORIS SPIGT?

In de eerste plaats een familieman die duidelijk open bloeit bij de aanwezigheid van vrouw en kinderen (2 volwassen zonen), zelfs op professionele events. Zijn 'werk', dat situeert zich al sinds 1999 bij D'Ieteren waar hij eigenlijk onafgebroken in sales of fleet-sales heeft gewerkt. Hij heeft zowat alle horden genomen, inclusief een paar jaar in de parts-business, maar zijn passie ligt duidelijk in de B2B-verkoop. Daar floreert hij als een sales pur sang die zijn dossiers kent, maar vooral als de man van de schier onuitputtelijke relaties. Dat helpt hem ook prima in zijn huidige functie waar hij de volledige fleet-sales overschouwt voor de groep, werd.



Auto-Info: Is elk bedrijf dan al helemaal klaar om de EV te omarmen? Rijdt elke medewerker al met een elektrische auto?

JS: Er is in ieder geval de wil om de omschakeling te realiseren maar in de goedkopere categorieën van de car-politici is het niet altijd makkelijk om een EV te vinden die binnen het budget past. Daarom zetten we nu bijvoorbeeld in op de zogenaamde second life EV. Daarmee kunnen we een jonge tweedehands of directiewagen voorstellen die perfect nog een volledige looptijd kan rijden en toch binnen het budget past. We zien dat meer en meer bedrijven - 40% om precies te zijn - maar ook de eigenlijke bestuurders, daarvoor open staan. Het laat ons trouwens ook toe om zelf meer de restwaardes te sturen wanneer de elektrische bedrijfswagen fin de carrière is.

Auto-Info: De omslag naar elektrisch rijden moet voor bedrijven toch vaak voor heel wat operationele issues zorgen?

JS: Absoluut, en precies daar willen wij als D'Ieteren een meerwaarde bieden. Als wij naar bedrijven stappen, dan doen we dat met een portfolio van 30 merken. Dat zijn niet alleen de automerken van onze groep die natuurlijk het meest zichtbaar zijn, maar we hebben ook een ruim aanbod aan merken die ondersteunende diensten aanbieden voor de vlootbeheerder. We willen de bedrijven daarbij

vooral ontzorgen omdat ze via ons departement van de D'Ieteren Mobility Solutions, meteen een antwoord en oplossing kunnen vinden op al hun vragen en obstakels waar ze tegenaan lopen. Of het nu gaat over financiering, een oplossing voor wallboxen bij de medewerkers, laadkaarten, split billing, korte-termijn gebruik van auto's, fiscaliteit of zelfs hulp bij het inzetten van het mobiliteitsbudget: D'Ieteren kan elke klant daarin bijstaan. Dat is echt onze grote troef en dat daarin investeren we ook veel tijd en energie. De tijden waarin je met een bestelbon onder de arm een bedrijf binnen stapt om enkel de handtekening nog te laten zetten, die is voorbij. Wagenparkbeheerders willen een totaaloplossing, en die kunnen wij bieden.

Auto-Info: De verkoop van de auto zelf blijft, veronderstellen we, toch nog altijd de essentie als het op omzet en winst aankomt?

JS: Ja, maar je moet echt het totaalplaatje bekijken. Niet alles wat we doen op het vlak van ondersteunende dienstverlening levert meteen geld op, maar het is de enige weg die je moet bewandelen om de langetermijnrelatie met de klant te verzekeren.

Auto-Info: Zijn, er merken binnen jullie portfolio die het moeilijker hebben in fleet, en hoe gaan jullie om met interne concurrentie?

JS: Kijk, ik werk 25 jaar voor het huis en ik heb gelukkig wat krediet opgebouwd bij de merken en hun directies. Zij weten ook dat we alle merken de nodige aandacht geven, en zeker de merken die het soms wat moeilijker hebben. Neem nu Cupra; een fantastisch merk met wagens die kunnen uitpakken met mooie designs en goede EV-prestaties, maar die wel nog vaak onbekend zijn. We proberen uiteraard om ook die modellen voor te stellen, en vaak met succes. Maar als bedrijven vinden dat hun personeel niet de juiste doelgroep is, dan moeten we dat respecteren. En dan mogen we als D'leteren blij zijn dat we nog een pak alternatieven kunnen voorstellen.

Auto-Info: Over een ander merk gesproken. Bij Audi, toch een fleetmerk bij uitstek, staan de volumes al even onder druk. We vermoeden dat ook de saga rond naamgeving het merk geen goed heeft gedaan.

JS: Daarin heb je gelijk, de benamingen bij Audi zorgen voor heel wat verwarring en ik ben bijvoorbeeld blij dat men bijvoorbeeld is afgestapt van de A7 naam voor het model dat finaal toch gewoon A6 heet. A7 voelde bij heel wat bedrijven gewoon te duur aan. Maar ik heb het volste vertrouwen in de comeback van Audi. Het merk heeft enkele jaren moeten wachten op een resem nieuwe modellen, maar kijk eens waar we nu staan. De nieuwe Q6 is ons best verkopende fleetmodel en ook de A5, A6, Q5 en Q3 zijn onder een goed gestern te geboren.

Auto-Info: Is dat zo? Want de nieuwe Q3 en Q5 zijn niet beschikbaar met een volledig elektrische aandrijflijn. Is er nog wel toekomst in de fleet voor benzine, diesel en plug-in?

JS: EV zal volgens mij het leeuwendeel van onze verkoop blijven uit-

maken bij de vloten, maar we mogen de alternatieve aandrijvingen zeker niet volledig afschrijven. We zien bijvoorbeeld bij KMD's en de eenmanszaken toch nog altijd een gezonde interesse in de PHEV's.

Auto-Info: Sommige merken, niet toevallig merken die een volledig elektrisch aanbod hebben, zien in de PHEV nochtans geen oplossing.

JS: Het probleem zit in het gebruik. Als je het merendeel van je verplaatsingen kan dekken met de elektrische autonomie, dan is de PHEV wel een prima ecologisch alternatief. Zeker omdat je voor die enkele langere verplaatsingen gewoon de verbrandingsmotor kan gebruiken. En als ik kijk naar de PHEV binnen onze gamma's, dan kom je met veel modellen al makkelijk ruim 100 km ver op één lading. Maar het is natuurlijk wel essentieel dat je de auto zo vaak als mogelijk oplaadt.

Auto-Info: Er is natuurlijk ook nog de kwestie van de onzekere fiscaliteit. De nieuwe regering kondigde weliswaar een langer fiscaalvriendelijk regime aan voor de plug-in, maar Europa zou dat idee nu terugfluiten. Hoe kijken jullie ernaar?

JS: Voor ons, en bij uitbreiding voor heel de autosector in ons land, is die onzekerheid een groot probleem. Want welke oplossing moeten we aan de klant voorstellen die voldoende lange termijn zekerheid biedt?

Auto-Info: Moet D'leteren dan bij de juiste instanties gaan lobbyen om een snel en gunstig fiscaal klimaat te bekomen?

JS: We proberen bij D'leteren via verschillende beleids mensen erop aan te dringen dat er snel duidelijkheid moet zijn. Maar ik zie daar toch ook een belangrijke rol voor de betrokken federaties die meteen de stem van de volledige sector kan vertolken.

Auto-Info: Wat is voor jullie de ideale uitkomst?





JS: Er is geen ideaal scenario dat voor iedereen goed zal zijn, maar we hebben op zijn minst duidelijkheid en stabiliteit nodig in de beslissingen die genomen worden. Ik vind persoonlijk wel dat we het aan onze volgende generaties verplicht zijn om volop voor een ecologisch verantwoorde oplossing te gaan, en dan lijkt EV vandaag toch de juiste piste om te volgen.

UPDATE: Intussen heeft de overheid een beslissing genomen. Enkel nog zelfstandigen en eenmanszaken zullen nog kunnen profiteren van een gunstige fiscaliteit voor de plug-in hybrides. Vennootschappen en bedrijven vallen uit de boot.

Auto-Info: Allemaal goed en wel, maar vandaag is de EV voor bedrijven quasi onbelast. Dat lijkt ons niet duurzaam op lange termijn voor de schatkist.

JS: Ik ben het daar mee eens. We gaan volgens mij ergens moeten aanvaarden dat ook de elektrische bedrijfswagens een vorm van belasting zal gaan krijgen. Dus ja, gebruikers van bedrijfswagens zouden gerust iets meer mogen bijdragen om de gunstige fiscaliteit te vrijwaren. Kijk maar naar het VAA, dat is in het geval van elektrische auto's nog altijd vrij laag. Maar pas op, het zal een fragiel evenwicht zijn voor de beleidsmakers om een duurzaam fiscaal model uit te werken. We willen daar vanuit D'leteren alvast graag aan meewerken en adviseren.

Auto-Info: En intussen zijn er ook veel Chinese kapers op de kust.

JS: Het is knap wat de Chinese merken aan het doen zijn, maar je mag ook de Europese producten niet onderschatten. Bovendien vind

ik dat we best wel iets chauvinistischer mogen zijn. Wie Europees koopt, steunt ook de Europese werkgelegenheid in de auto-industrie.

Auto-Info: Tot slot nog even iets heel anders. Hoe gaat D'leteren om met het veelbesproken agentschapsmodel waarbij de garages volledig afhankelijk zijn van de invoerder, maar ook geen eigen stock meer moeten nemen?

JS: We zijn geen voorstander van het agentschapsmodel en we stappen er dan ook volledig van af. We hebben gemerkt dat verdelers onder het klassieke retailmodel waarbij ze zelf voor de rotatie van hun stock moeten zorgen én meer kunnen verdienen op een verkoop, meer gemotiveerd zijn om achter elke potentiële klant aan te gaan. En die reflex moet finaal toch altijd aanwezig zijn om te blijven groeien.

Auto-Info: Dank je wel voor het gesprek. - WM



LCV



Renault Master E-Tech (EV)

Steeds minder redenen om niet elektrisch te rijden

Bij personenwagens is de drempel naar elektrisch rijden steeds lager, maar gebruikers van bestelwagens vinden de omslag naar EV vaak nog te vroeg. Kan de Renault Master E-Tech het tegendeel bewijzen?

Dat professionele gebruikers van bestelwagens nog eerder terughoudend blijven tegenover de elektrische varianten, mag eigenlijk niet verbazen. De twee grootste struikelblokken blijven dan toch het beperkter rijbereik, en het feit dat je in geval van nood niet even op 1-2-3 de batterij weer op volle capaciteit brengt. Maar recente evoluties maken dat elektrische bestelbusjes toch weer een pak interessanter worden. Dat bewijst ook de Renault Master E-Tech.

Zuinig in de stad

Recent presenteerde Renault een volledig nieuwe generatie Master, inclusief een compleet hertekende E Tech variant. Deze vierde

generatie staat op een nieuw platform met sterk verbeterde aerodynamica én technologie, onder meer dankzij windtunneloptimalisatie: Renault spreekt van +21 % winst ten opzichte van de vorige brandstofversie. Het resultaat is niet alleen een frissere lijn, maar ook concrete winst in bereik en rijcomfort. Qua look ziet de nieuwe Master er in ieder geval nog steeds impressionant uit met een indrukwekkende frontpartij en opvallende lichtsignatuur.

De Master E Tech is uitgerust met een 140 pk elektromotor die 300 Nm koppel levert. Daarmee voelt hij levendig aan in de stad – dankzij het directe koppel dat nooit aanvoelt als overdreven – maar tegelijk is de Master daarmee niet de beste leerling uit de klas. Sommige concurrenten pakken uit met meer vermogen, maar eerlijk gezegd hebben we tijdens deze test nooit het gevoel gehad dat de prestaties van deze elektrische master tekort schoten. Integendeel, zelfs op de snelweg is er altijd nog wel reserve voor een vlot inhaalmanoeuvre. De snelheid is wel begrensd op 120 km/u, wat zeker voldoende is.



Die begrenzing moet er ook voor zorgen dat de batterij niet te snel leegloopt want aan 120 km/u is het instant verbruik natuurlijk behoorlijk hoog. In onbeladen toestand zagen wij aan 120 km/u een verbruik van 28 kWh op de boordcomputer, en je doet er dan ook goed aan het tempo een beetje te temperen. Aan 100 km/u kan je makkelijk onder de 25 kWh duiken en in de stad toonde onze Master E-Tech zich zelf verrassend zuinig met verbruikcijfers rond de 18 kWh.

+400 km elektrisch rijden in de praktijk

Met de 87 kW batterij claimt Renault een WLTP-rijbereik van 460 km. Dat is dan wel in ideale omstandigheden en we denken dat het zelfs mogelijk is als je veel in de stad rijdt. Wij verbruikten in de mix ongeveer 24 kWh per 100 km, en dat resulteerde in een effectief rijbereik van dik 350 km. Wellicht is dat voor veel professionele gebruikers meer dan voldoende voor een dagtaak. De beschikbare ECO-stand hebben we trouwens zelden gebruikt. Wel kan je rekenen op een regeneratiefunctie (met één stand) die toch behoorlijk wat afremt en dus weer energie naar de batterij stuurt.

Wie dagdagelijks moet kunnen rekenen op een elektrische bestelwagen kan er maar best voor zorgen dat je 's nachts kunt laden aan de wallbox aan de thuisbasis. Wie in geval van hoge nood moet bijladen kan rekenen op een laadsnelheid van maximum 130 kW (DC snelladen). Daarmee behoort de Master niet tot de beste in het segment maar het is wel voldoende om in de praktijk op een kwartiertje weer 100 à 150 km bij te laden.

Rijervaring & comfort

Rijden met de nieuwe Master E-Tech is geen straf en voelt zelfs heel sterk als rijden met een gewone personenwagen. Maar dan wel met een groter koetswerk en verhoogde rijpositie. De ophanging en het chassis zijn stevig, maar niet oncomfortabel. Meer nog: de tijd dat je met een bestelwagen over de weg stuitert ligt ver achter ons. Deze Master rijdt met andere woorden meer dan voldoende comfortabel en ook het prima geluidcomfort draagt bij tot een positieve algemene ervaring.

Nog zo'n aangename verrassing is trouwens de aankleding en het algemene comfortniveau in de cabine. Je krijgt een slimme mix van functionaliteit en modernisering met weliswaar harde, maar goed ogende (en makkelijk te reinigen) materialen. De boordplank is ook ergonomisch getekend met duidelijke knoppen en een centraal multimediascherm dat op Google werkt. Het scherm zelf is niet van





de grootste in het segment (10 inch), maar het bedieningsgemak is prima. Ook een dikke pluim voor de stoelen die goed afstelbaar zijn, en meer dan voldoende comfort bieden. Ze zijn dan ook vrijwel identiek aan die uit de Austral personenwagen. Daarnaast vonden we de middelste achteruitkijkspiegel (met camerafunctie uiteraard) heel handig en van een hoge kwaliteit. Vaak flippen onze hersenen op zulke cameraspiegels, maar niet in dit geval.

Met ongeveer 135 liter aan opbergruimte her en der verspreid in het interieur, scoort de Master sterk. De middelste stoel is ook neerklapbaar en fungeert in dat geval als mobiele desk waarbij je ook beschikt over de nodige USB-poorten en zelfs een inductielading voor de smartphone (afhankelijk van de versie). Wat wel nog

redelijk "old school" aanvoelt is de fysieke sleutel die je nog moet omdraaien om te starten (we zouden liever een startknop zien) en de handrem naast de stoel. Goede punten gaan er dan weer naar de inductielader voor de GSM en de aanwezigheid van verwarmde stoelen.

Conclusie

De vernieuwde Renault Master E-Tech geeft je werkdag een hoog zen-gehalte met een moeiteloze elektrische prestatantie die zelden teleur stelt. Zoals bij alle elektrische bestelwagens blijft het rijbereik een beperkende factor, maar met minstens 300 à 350 effectieve kilometers, zelfs in de winter, is er meer dan genoeg jus voor de dagtaak van menig professioneel gebruiker. **-WM**

DE ESSENTIE

De Renault Master E-Tech 2025 is een volwassen, zakelijk bedacht voertuig geworden dat eindelijk meer dan ver genoeg komt op één lading. De grote functionaliteit en de prima (elektrische) prestaties maken hem in de dagelijkse praktijk een serieuze kandidaat voor kleine of grote bedrijven die willen inzetten op elektrisch rijden. Er is geen drang naar high-tech kunstjes, dit is gewoon een solide, goed doordachte elektrische bestelwagen. Hij is nog steeds niet goedkoop, maar wie goedkoop aan elektrische energie komt (bv door zonnepanelen) doet er goed aan de rekening ten gronde te maken. Het zou zo maar kunnen dat de Master E-Tech toch de slimme keuze blijkt te zijn.



EXP 15 is voorbode van elektrische Bentley



Bentley bereidt zich voor op de lancering van zijn eerste elektrische model in 2026. Om te polsen naar de wensen van de klanten, heeft het merk deze EXP 15 gemaakt.

De Bentley EXP 15 is gebaseerd op de driezits Bentley Speed Six 'Blue Train' uit 1930. Kijk maar naar de lange motorkap, waaronder extra opbergruimte schuilgaat wegens geen verbrandingsmotor. Of de rechte grille, die als lichtspel wordt gebruikt, opnieuw omdat er geen frisse lucht dient binnengewerkt te worden. Bentley geeft trouwens geen details over de aandrijflijn van de EXP 15, het blijft immers bij een designstudie. De Britten vermelden enkel dat het een elektrische auto is met vierwielaandrijving.

Maar ook het interieur van de Bentley EXP 15 gaat voor een ouderwetse lay-out die we vandaag niet meer terugzien in nieuwe auto's. Het is namelijk een driezitter. In de EXP 15 heb je aan de bestuurskant twee zetels achter elkaar. Aan de passagierskant kan je dan weer kiezen om in copilootmodus te zitten, naast de bestuurder dus, of in een loungepositie met meters aan beenruimte.

Nog leuke snufjes in het interieur van de Bentley EXP 15: het infotainment is transparant en toont dus een mooi houten sierpaneel

wanneer het is uitgeschakeld. Zeg maar de futuristische interpretatie van het huidige roterende scherm, zoals in de recente Continental GT. In de koffer zitten er dan weer twee klapstoeltjes en een koelkast, ideaal voor picknicks of om in alle comfort naar de plaatselijke polomatch te gaan kijken.

Zoals gezegd, zijn er geen rechtstreekse productieplannen voor deze Bentley EXP 15. Het is een designstudie in de letterlijke zin van het woord, om te onderzoeken in welke richting het merk kan gaan met zijn elektrische modellen. Toch laat Bentley vallen dat "EXP 15 ook hints geeft naar het design van toekomstige Bentley's, zoals de eerste elektrische wagen van het merk, die binnenkort aankomt". - YM



Fun-factor



Wij reden met de Microlino Spiaggina

De Zwitserse constructeur Micro is in vele opzichten een buitenbeentje. Hun nieuwste product is daar, nog maar eens, een inspirerend bewijs van. Maak kennis met de volstrekt irrelevante maar oh zo leuke Microlino Spiaggina.

Het merk Micro is het meest gekend van de Microlino micro-auto, maar eigenlijk is het voor de Zwitserse constructeur allemaal begonnen met kleine steps. Het leuke verhaal van een familie vol ondernemende dromers verdient wat meer diepgang, maar dat houden jullie nog van ons tegoed voor een volgende keer. Hier concentreren we ons graag op de jongste telg uit de Microlino line-up die ter gelegenheid van de lancering tot in Antwerpen was afgezakt.

De Riviera vind je overal

Al van bij de eerste aanblik kan je niet anders dan de Spiaggina een glansrol zien spelen naast één of andere luxe zeilboot in een haven aan de Italiaanse Riviera. Onder een stralende zon lijkt het ons alvast een heerlijke gedachte om vanop de boot met de Spiaggina de stad in te trekken en daar het spreekwoordelijke mooie weer te maken. Omdat je met wat verbeelding de Riviera ook

DE ESSENTIE

Er zullen slechts 100 exemplaren gebouwd worden van de Microlino Spiaggina, en dat maakt 'm ongetwijfeld een echt collectors item dat ook nog eens behoorlijk exclusief mag genoemd worden. Dat je er om en bij de 26.000 euro voor moet neertellen, mag in dat opzicht dan ook niet verbazen. En zeg nu zelf: er zijn maar weinig gelimiteerde, exclusieve open auto's die voor 'slechts' 26.000 euro in je garage komen te staan.



kan verhuizen naar andere geografische plekken, trokken wij met de een fris gestripte Spiaggina de Antwerpse stad in, om hem naast de Schelde te parkeren. Dichter bij een zomerse scène geraakten we niet, maar de auto zelf slaagde er alvast wel in om de toeschouwers in de binnenstad meteen goed gezind te maken. Overal waar we passeerden verscheen een brede glimlach op de wandelaars die de kleine blauwe cabrio zagen passeren.

Een echte cabrio kan je de Microlino Spiaggina trouwens niet noemen. De naam betekent in het Italiaans eigenlijk zoveel als "klaar voor het strand", wat meteen zijn topless aanpak duidelijk maakt. In deze Microlino zitten geen zijruiten en geen achterrait, enkel een voorruit. Je haalt 'm dus best enkel buiten in prettige weersomstandigheden, want ook het kleine stoffen dakje (dat zich laat open rollen voor een ultieme cabriobeleving), houdt wellicht niet veel regen tegen. Je kan het dak trouwens ook volledig verwijderen, de vegan-lederen stoelen zijn ook water-resistent.

Multi-inzetbaarheid is trouwens geen doel van deze Microlino Spiaggina. Neen, met deze geluksbrenger wil je vooral in goede weersomstandigheden zorgen voor een vrolijk element in het straatbeeld. Je kan gewoon niet anders dan goed gezind worden als je de Spiaggina ziet voorbij zoemen.

Het is trouwens ook altijd spektakel als je in- of uitstapt met de Microlino. De ver openzwaaiende voordeur (gebaseerd op de BMW Isetta waarop de Microlino is geïnspireerd) doet altijd de monden open vallen. En eigenlijk is het ook best praktisch om in en uit het autootje te klauteren. Behalve natuurlijk als er iemand (te) dicht bij de voorkant geparkeerd staat.



200 km in de stad

En hij zoemt, inderdaad, deze elektrische stads-smurf. Zijn elektromotor pikt vrolijk op in de stad en hoewel sommigen zijn zoemend geluid mogelijks als storend zullen ervaren, vonden wij het net bijdragen aan het rijplezier. Zelfs aan lage snelheden van pakweg 30, 40 km/u heb je het gevoel van nog echt auto te rijden. Het enige wat soms wat vervelend kan zijn, is het feit dat het stuur onbekrachtigd is. Eens in beweging is dat geen punt, maar bij het manoeuvreren moet je toch behoorlijk wat spierkracht gebruiken. Aan vinnigheid in de stad alvast geen gebrek, en tot 50 km/u per uur gaat de kleine Microlino vlot mee met het verkeer. Hij rijdt trouwens maximum 90 km/u, maar aan die snelheid gaat de autonomie natuurlijk snel achteruit. Blijf je in de stad, dan is 200 km zeker haalbaar. En geen nood, als de 'jus' op is dan hang je de Spiaggina aan het gewone stopcontact. Na 3 à 4 uur is de batterij van 10,5 kWh weer op peil.

2 kleuren beschikbaar

De Microlino Spiaggina is eigenlijk irrelevant als dagelijks gebruiks-object, maar hij is wél de beste remedie tegen neerslachtigheid of negativiteit. Hij tovert niet alleen een grote glimlach op de gezichten van de toeschouwers, ook achter het stuur garandeert hij een stevige portie rijplezier en bezorgt hij jou een gevoel van een zorgeloze zomer die nooit eindigt. Toch zeker als je kiest voor de Portofino blauwe kleur. De enige andere beschikbare kleur, Sardinia Sage oogt meer upp-class met zijn woestijnbruine zandkleur en dito zetels. Het geeft de Spiaggina meteen een heel andere persoonlijkheid. Ga je de auto vooral gebruiken op een plek waar water in de buurt is? Dan is de blauwe versie de juiste keuze. Heb je een buitenverblijf in de bergen of in de stad, dan zouden we de bruine Spiaggina aanbevelen. Maar hey, over smaken en kleuren...





Skoda ELROQ Magische formule?

Skoda heeft zijn elektrische aanbod recent uitgebreid met de Elroq, een SUV die compacter is dan grote broer Enyaq. Onze test van de 85-versie, verwijst naar het feit dat onze testwagen de grootste batterij uit het gamma krijgt.

In deze 85-configuratie heeft de Elroq een motor van 286 pk en een koppel van 545 Nm. Hij drijft de achterwielen krachtig en gecontroleerd aan, wat alvast wijst op een sportieve inborst. Deze Elroq heeft een opgegeven actieradius van 530 km dankzij zijn batterij van 77 kWh.

Sportieve cijfers

In de praktijk haalt de Elroq in gemengd gebruik (als je weg blijft van de snelweg) inderdaad gemakkelijk een actieradius van 500

km. De regeneratie kan worden aangepast met de schakelflippers aan het stuur, waardoor het rempedaal vaak niet hoeft te worden gebruikt. En dat vonden we niet zo erg want dat pedaal voelt net iets te sponsachtig aan naar onze smaak. Dat is een punt dat wat ons betreft mag worden aangepast, zeker voor een zo dynamisch model. De besturing is gelukkig heel nauwkeurig, de acceleratie (0 tot 100 km/u in 6,6 s) indrukwekkend en het chassis volgt zonder morren, met goed gekalibreerde elektronische hulpsystemen.

Dit flatteuze beeld verandert niet op de snelweg. Bij 120 km/u bleef het verbruik ondanks de regen tijdens onze testperiode en het hoogteverschil onder de 19 kWh/100 km. Dat levert onder deze omstandigheden bij een temperatuur van 15,5 °C een actieradius op van ongeveer 400 km. Een zeer goed punt, grotendeels te danken aan een voor een SUV opmerkelijke Cx van 0,26. Het zijn weliswaar niet de 590 km en meer waar je op mag rekenen bij milieuvriende-



lijk rijden in de stad, maar het maakt stressvrije ritten van meer dan 2,5 uur op de snelweg mogelijk. Als kers op de taart kan deze EV snelladen met gelijkstroom tot 175 kW, met een gemiddelde van meer dan 100 kW tijdens onze test.

Compact buiten, ruim binnen

De volledig elektrische Elroq is 4,49 m lang, 16 cm korter dan de Enyaq. Maar geen paniek wat betreft de ruimte: de achterste passagiers beschikken over voldoende been- en hoofdruimte en daar zit de riante wielbasis van 2,77 m voor iets tussen. Die is zelfs identiek aan die van de Enyaq.

De gebruikte materialen zijn milieuvriendelijk want de kunststoffen zijn afkomstig van gerecycleerde PET-flessen. Toch is er hier en daar wat hard plastic te vinden, maar wel op plaatsen die niet meteen in het oog springen. Dat is niet erg, want de afwerking is

DE ESSENTIE

De Skoda Elroq is een compacte, volledig elektrische SUV met een sportieve inborst en gezinsvriendelijke eigenschappen. In de krachtige 85-versie biedt hij 286 pk, een actieradius tot 530 km en uitstekende prestaties, mede dankzij precieze besturing en goede rijhulpsystemen. Met veel binnenruimte, een koffervolume tot 1.580 liter en slimme, praktische details blijft Skoda trouw aan zijn "Simply Clever"-filosofie. Het zou ons dan ook niet verbazen als de Elroq de zoveelste Skoda wordt die aanspraak maakt op de titel "Gezinswagen van het Jaar".



verzorgd en de meeste oppervlakken voelen prettig aan. De sfeer voorin wordt gedomineerd door een groot standaard 13-inch touchscreen, het controlecentrum voor comfort en entertainment. Gelukkig heeft Skoda niet alle fysieke knoppen opgeofferd. Er zijn er nog die de essentiële functies aansturen zoals ontdooien, automatisch parkeren of de selectie van de rijmodus. En dan zijn er nog de knoppen op het stuur. Er is zelfs een knop om de rijhulpsystemen aan te passen (bijvoorbeeld de irritante snelheidswaarschuwing). De keuze tussen vooruit of achteruit rijden gebeurt met een schuifknop tussen de stoelen.

De kofferbak

Trouw aan het familiale DNA van Skoda is de Elroq gericht op het behagen van gezinnen. Deze SUV heeft een koffervolume van 470 liter en tal van praktische snufjes: een net onder de bagageafdekking om kabels op te bergen, een rubberen mat, een speciaal com-



partiment voor kleine boodschappen en een QR-code die verwijst naar de digitale handleiding met video-tutorials. De achterbank kan worden neergeklapt om een volume van 1.580 liter te bereiken, allemaal met bedieningselementen die direct toegankelijk zijn in de kofferbak. De elektrische achterklep gaat open met een simpele voetbeweging en Skoda blijft trouw aan zijn cult-accessoires: de in de achterklep geïntegreerde ijskrabber, de parapluhouders in de deuren... Simply Clever dus!

Prijzen: voor elk wat wils

Het gamma begint met een 50-versie van 170 pk (batterij van 52 kWh en 370 km WLTP-autonomie) voor 36.490 €. De Elroq 60 heeft 204 pk, een batterij van 59 kWh en 449 km WLTP en kost 39.000 €. Voor de 85-versie moet je rekenen op meer dan 44.000 €. Ons testmodel – rijkelijk uitgerust – kost meer dan 57.100 € inclusief de Corporate-afwerking, kunstlederen bekleding, trekhaak, warmtepomp en 20-inch velgen.

Conclusie

De Skoda Elroq is een comfortabele, goed ontworpen, zuinige en slimme auto. Alleen het remgevoel is nog voor verbetering vatbaar. Maar voor de rest heeft hij alles in huis om een referentie te worden voor elektrische gezinsauto's of bedrijfswagens in België. - **Olivier Duquesne**

DE ULTIEME KARTERVARING

FUN & ADRENALINE OP EEN UNIEK 2-LEVEL CIRCUIT!

Race op het uitdagende in- & outdoor Inkart circuit met hoogteverschil. Onze veilige en snelle karts zorgen voor pure adrenaline en fun!



BOEK ONLINE



INKART.SHOP

2 LEVELS IN- & OUTDOOR B2B EVENTS

OOIEVAARSNEST 33 | 2870 PUURS
03 866 18 19 | WWW.INKART.BE



Test

BYD Dolphin Surf

3 elektrische versies onder de 25.000 €





Het gaat razendsnel voor het Chinese BYD dat na amper 30 jaar al het derde meest verkochte merk is ter wereld. In Europa lanceert het merk nu al het 10e model in de line-up, de Dolphin Surf.

Echt gloednieuw is de Dolphin Surf trouwens niet, want het model staat in andere continenten al een tijdje in de prijslijst. Voor Europa is het model wél nieuw, en het krijgt voor die gelegenheid ook de nieuwe naam Dolphin Surf. Wat trouwens niets te maken heeft met de 'gewone' Dolphin, want dit kleinste model komt het gamma gewoon vervoegen, onder de Dolphin.

Lilliputter?

De Dolphin Surf is een kleine stadswagen die met zijn lengte van 3,99 meter in het kleinste A-segment gepositioneerd wordt. Hij oogt ook uitgesproken klein, zeker omwille van zijn beperkte breedte van 1,5 meter. Dat wil gelukkig niet zeggen dat de Dolphin Surf benepen aanvoelt aan de binnenkant, want het interieur voelt verrassend ruim aan. Tijdens een eerste testrit zaten we met twee uit de kluiten gewassen volwassenen meer dan voldoende comfortabel naast elkaar, en dankzij de grote wielbasis van 2,5 meter is er zelfs op de achterbank nog voldoende plaats voor twee extra inzittenden. Je zal ons niet horen beweren dat we met vier meteen naar het zuiden van Frankrijk willen bollen, maar een retourtje Brussel – Gent is zeker mogelijk. Bovendien beschik je ook nog eens over een meer dan redelijk koffervolume van 308 liter, nog uitbreidbaar



tot 1.037 liter. Je moet je boodschappen weliswaar over een kleine kofferdrempel tillen, maar er is in ieder geval wel voldoende ruimte voor al je tassen.

Wat in de cabine meteen opvalt is de hoogwaardige afwerking en het uitstekende zitmeubilair. De gebruikte materialen zien er voor deze klasse heel erg goed uit. Een soort van alcantara-imitatie krijgt ter hoogte van de armsteunen zelfs nog een chic uitzienende stikselboord, en al vanaf de basisversie zijn de stoelen bekleed met vegan-leder dat best gezien mag worden. Enkel de bovenkant van de boordplank is nog van harde plastic, maar goed; het is en blijft een goedkope stadswagen.

De boordplank zelf is erg compleet en wordt gekenmerkt door het

DE ESSENTIE

In de markt zijn de modellen met volledig elektrische aandrijving aan minder dan 25.000 euro, erg dun bezaaid en BYD maakt er een zaak van om ons te stimuleren in de shift naar verdere elektrificatie. Enter de Dolphin Surf die maar liefst in al zijn versies onder die magische grens blijft. Dat het model voor die interessante prijs ook uitpakt met positieve dynamische eigenschappen en een riante uitrusting, is het finale argument dat nodig was om de switch naar elektrisch rijden toch te overwegen met je bescheiden budget. De autonomie blijft weliswaar bescheiden, maar BYD maakt er een zaak van om de beloofde kilometers ook effectief af te leveren.

voor BYD typische roterende centrale multimediascherm van 10,1 inch. Da's niet bijster groot, maar het koppelt wel draadloos met Apple Car Play en Android Auto. Het enige wat we hier als minpuntje moeten aanhalen is de vrij omslachtige menustructuur en de wel erg kleine lettertjes op het scherm. Dat geldt trouwens ook voor de snelheidsaanduiding op het display voor je neus, daar zouden we de gereden snelheid liever iets groter zien.

EV-architectuur is top

Als er één punt is waar BYD geen lessen te leren heeft, dan is het wel op het vlak van batterijtechnologie. De Chinese constructeur is trouwens één van de enige die zelf hun batterijen maakt. In het geval van deze Dolphin Surf is dat een LFP-Blade batterij van 30 of 43,2 kWh. Daarmee kom je in het geval van de kleine accu volgens de WLTP-norm 220 km ver, en met de grote batterij 322 km. BYD zegt dat je in een stadsomgeving zelf respectievelijk 356 tot 507 km kan rijden alvorens je terug aan de stekker moet.

Tijdens onze eerste test (met de grote batterij) moesten we weinig moeite doen om in de stad 12 à 13 kWh te verbruiken, wat een zeer goed resultaat is. Eens je met de Dolphin Surf de snelweg opzoekt dan zie je het verbruik natuurlijk wel exponentieel stijgen. Reken aan 120 km/u gerust aan 15 kWh, wat nog altijd zeer schappelijk is. Laden doe je trouwens aan een mooie 11 kW AC en tot 65 kW (kleine batterij) en 85 kW voor de grote batterij. Oh ja, een warmtepomp en V2L (vehicle to load) is standaard aanwezig, wat betekent dat je je koffiemachine aan de auto kunt hangen om een espressootje te brouwen.

Hoe rijdt hij eigenlijk?

Van kleine auto's is geweten dat ze wel eens last hebben van een stuiterig weggedrag. Maar da's niet het geval in de Dolphin Surf want die vertoont een verrassend volwassen veergedrag en comfort. Zelfs op een stevige kasseiweg was onze testwagen niet uit zijn lood te slaan en ook de besturing voelt aangenaam en precies. Ook het zitcomfort is bepaald goed, tenminste als je niet te groot bent uitgevallen. Ga je richting de twee meter, dan zou je willen dat de stoel wel iets lager kan worden gezet.



Het gaat razendsnel voor het Chinese BYD dat na amper 30 jaar al het derde meest verkochte merk is ter wereld. In Europa lanceert het merk nu al het 10e model in de line-up, de Dolphin Surf.

Echt gloednieuw is de Dolphin Surf trouwens niet, want het model staat in andere continenten al een tijdje in de prijslijst. Voor Europa is het model wél nieuw, en het krijgt voor die gelegenheid ook de nieuwe naam Dolphin Surf. Wat trouwens niets te maken heeft met de 'gewone' Dolphin, want dit kleinste model komt het gamma gewoon vervoegen, onder de Dolphin.

Lilliputter?

De Dolphin Surf is een kleine stadswagen die met zijn lengte van 3,99 meter in het kleinste A-segment gepositioneerd wordt. Hij oogt ook uitgesproken klein, zeker omwille van zijn beperkte breedte van 1,5 meter. Dat wil gelukkig niet zeggen dat de Dolphin Surf benepen aanvoelt aan de binnenkant, want het interieur voelt verrassend ruim aan. Tijdens een eerste testrit zaten we met twee uit de kluiten gewassen volwassenen meer dan voldoende comfortabel naast elkaar, en dankzij de grote wielbasis van 2,5 meter is er zelfs op de achterbank nog voldoende plaats voor twee extra inzittenden. Je zal ons niet horen beweren dat we met vier meteen naar het zuiden van Frankrijk willen bollen, maar een retourtje Brussel – Gent is zeker mogelijk. Bovendien beschik je ook nog eens over een meer dan redelijk koffervolume van 308 liter, nog uitbreidbaar tot 1.037 liter. Je moet je boodschappen weliswaar over een kleine kofferdrempel tillen, maar er is in ieder geval wel voldoende ruimte voor al je tassen.

Wat in de cabine meteen opvalt is de hoogwaardige afwerking en het uitstekende zitmeubilair. De gebruikte materialen zien er voor deze klasse heel erg goed uit. Een soort van alcantara-imitatie krijgt ter hoogte van de armsteunen zelfs nog een chic uitziende stikselboord, en al vanaf de basisversie zijn de stoelen bekleed met vegan-leder dat best gezien mag worden. Enkel de bovenkant van de boordplank is nog van harde plastic, maar goed; het is en blijft een goedkope stadswagen.

De boordplank zelf is erg compleet en wordt gekenmerkt door het voor BYD typische roterende centrale multimediasherm van 10,1 inch. Da's niet bijster groot, maar het koppelt wel draadloos met Apple Car Play en Android Auto. Het enige wat we hier als minpuntje moeten aanhalen is de vrij omslachtige menustructuur en de wel erg kleine lettertjes op het scherm. Dat geldt trouwens ook voor de snelheidsaanduiding op het display voor je neus, daar zouden we de gereden snelheid liever iets groter zien.

EV-architectuur is top

Als er één punt is waar BYD geen lessen te leren heeft, dan is het wel op het vlak van batterijtechnologie. De Chinese constructeur is trouwens één van de enige die zelf hun batterijen maakt. In het geval van deze Dolphin Surf is dat een LFP-Blade batterij van 30 of 43,2 kWh. Daarmee kom je in het geval van de kleine accu volgens de WLTP-norm 220 km ver, en met de grote batterij 322 km. BYD zegt dat je in een stadsomgeving zelf respectievelijk 356 tot 507 km kan rijden alvorens je terug aan de stekker moet.

Tijdens onze eerste test (met de grote batterij) moesten we weinig moeite doen om in de stad 12 à 13 kWh te verbruiken, wat een zeer goed resultaat is. Eens je met de Dolphin Surf de snelweg opzoekt



Lexus RZ 2025: de eerste goede yoke?!

De vernieuwde Lexus RZ 2025 krijgt meer dan alleen een nieuw snoetje en een grotere batterij. De RZ krijgt namelijk het eerste steer-by-wire-systeem van de markt met een yoke!

Bij zijn lancering was de Lexus RZ, we moeten eerlijk zijn, een lichte teleurstelling. Hij leek te veel op de Toyota bZ4X waarmee hij zijn platform deelt, had een teleurstellend rijbereik en was ook nog eens best duur. Dat laatste kan je natuurlijk verwachten van een elektrische SUV van het Japanse premiummerk, maar vooral de beperkte autonomie kon niet door de beugel. Lexus heeft dan ook heel wat werk gestoken in deze facelift van de RZ voor modeljaar 2025, die op elk vlak beter zou moeten rijden.

Bizar genoeg voor een facelift heeft Lexus het uiterlijk van de RZ 2025 vrijwel niet aangepast. Er is maar één versie die geniet van een nieuwe look: de nieuwe RZ 550e F Sport. Die krijgt een specifieke voorbumper met luchtkanalen om de remmen te koelen, een dubbele spoiler op de kont en een speciale diffusor. Ook de 20-duimsvelgen zijn eigen aan de F Sport, net als de blauwe remklauwen die je erdoor kan zien. 0

Het grootste verschil zie je wanneer je instapt in de Lexus RZ F Sport. Die krijgt namelijk standaard het nieuwe steer-by-

wire-systeem mee van Lexus. Dat betekent dat er geen fysieke verbinding is tussen het stuurwiel en de voorwielen. En dat betekent ook dat Lexus heeft kunnen spelen met de stuurhoeken: je moet maar 200 graden aan het stuur draaien om van het middelpunt naar uiterst links of rechts te gaan. Het resultaat: je hoeft je handen nooit van het stuur te halen, ook niet tijdens manoeuvres.

Om die nieuwe manier van sturen kracht bij te zetten, heeft Lexus ook een nieuw soort stuurwiel gemonteerd in de RZ 2025 met steer-by-wire (dat je trouwens ook op de RZ 500e kan krijgen). Het stuur heeft trouwens nog echte knoppen. Niet enkel voor de bediening van de cruisecontrol en het digitale dashboard, maar ook voor de... schakelflippers.

Er is ook een 'M Mode'-knopje dat transformeert deze elektrische SUV tot een... brommende sportwagen met een versnellingsbak! Deze 'Interactive Manual Drive', zoals Lexus het noemt, simuleert namelijk het geluid van een verbrandingsmotor én een automatische versnellingsbak met 8 verzetten. Een beetje zoals het systeem van de Hyundai Ioniq 5 N.

De Lexus RZ 2025 rijdt trouwens prima. De voortrein is snedig en reageert direct op inputs van het stuur, zeker met het steer-by-wire, maar tegelijk is de koets stabiel

en is de demping zacht genoeg. Ondanks zijn hoge gewicht is dit een van de meer dynamische auto's in het Lexus-gamma.

Er is ook extra rijbereik dankzij een grotere batterij. Die meet nu 77 kWh en is bovendien sneller op te laden, zowel op gelijkstroom (tot 150 kW) als op wisselstroom (nu standaard 22 kW). De meest efficiënte Lexus RZ van na de facelift is de RZ 350e, met een 224 pk sterke elektromotor op de voorwielen en tot 568 km WLTP-autonomie.

Je hebt ook niet per se de krachtigste Lexus RZ nodig om vlot mee te komen met het verkeer. Ook de RZ 350e doet maar 7,5 seconden over de standardsprint en voelt in de praktijk al vinnig aan.

Normaal gesproken rondt we onze verslagen af met een overzicht van de prijzen, maar die zijn nog niet bekend van de Lexus RZ 2025. De bestelboeken gaan pas rond september open, de eerste leveringen verwachten we tegen het einde van het jaar.

Wel weten we al hoe het gamma is opgebouwd: de RZ 350e heeft een naamloze basisversie, maar is er ook als Executive Line en Privilege Line. De RZ 500e komt standaard als Executive Line, en vanaf de Privilege Line kan je ook kiezen voor steer-by-wire. De RZ 550e is altijd een F Sport Line en krijgt ook standaard steer-by-wire. - YM

Luid tromgeroffel en hoge verwachtingen toen eind 2022 Volvo het doek lichtte van de EX90. Maar het enthousiasme werd al meteen getemperd toen bleek dat niet alle software helemaal op punt stond. Ruim twee jaar later is Volvo wél klaar om hun nieuwe vlaggenschip los te laten op het koperspubliek. Maar is de auto wel klaar?

In het segment van de grote elektrische premium-SUV's zijn er niet zo heel veel spelers en dus is het niet onlogisch dat Volvo daar post wilt vatten. De EX90 heeft alvast de goede uitstraling en het up-class merkimago van Volvo is een prima basis om een luxe elektrische SUV in de markt te zetten.

Grote jongen

Wat meteen opvalt als je oog in oog staat met de EX90, is zijn formaat. Dit is echt wel een grote jongen, en met zijn lengte van 5,04 meter kan je 'm niet in elk (krap) parkeervak kwijt. De aangename keerzijde van de medaille is wel dat deze Volvo een heel ruim interieur biedt, met naar keuze plaats voor zes of zeven personen. Ga je voor de 6-zitsconfiguratie, dan krijg je twee captain seats op de middelste rij. De zevenzitter heeft een 2-3-2 opstelling.

De twee achterste zitjes verdwijnen, als je ze niet gebruikt, in de koffervloer die dan ook helemaal vlak is. In dat geval gaapt achter de elektrische achterklep een joekel van een kofferruimte waarin je bijna een klein dansfeest kan organiseren. Het volume bedraagt een indrukwekkende 697 liter, met alle zetels weggeklapt kan dit zelfs oplopen tot 2.135 liter. Vooraan is er ook een frunk beschikbaar van 46 liter waar je de laadkabel in kwijt kan.

Aan comfort ook geen gebrek in deze Volvo. Het is geen geheim dat het merk zowat het beste zitmeubilair biedt dat je in de markt kan vinden en in onze testwagen werden we bovendien ook nog verwend met een heerlijke massagefunctie op de voorste stoelen. Daarbij kan je kiezen uit verschillende programma's, snelheden en intensiteiten. In combinatie met de luchtvering geeft dit alvast een eerste gevoel van ultieme comfortbeleving. Je kan trouwens ook kiezen



Rijden met de Volvo EX90



**Groot, premium, volledig
zen én elektrisch**

“

...met als gevolg dat de rijbeleving heel erg zen aanvoelt en je helemaal relaxed achter het stuur kan vertoeven.



voor een stoffen zetelbekleding die heel ecologisch aanvoelt. Voor de liefhebbers behoort ook leder tot de mogelijkheden.

Software niet helemaal op punt

Achter het stuur kijk je op een vrij sobere boordplank die strak en opgeruimd wordt gepresenteerd. Centraal is er het gigantische 14,5 inch multimediascherm, dat je voor werkelijk alles nodig hebt. De lay-out van de menustructuur is knap gestileerd, maar je moet soms ver zoeken om bepaalde functies terug te vinden. Dat zal na enige gewenning met de auto wel makkelijker gaan. Achter het stuur zit ook nog een klein schermpje waar je de essentiële parameters zoals snelheid, rijbereik en de volgende GPS-instructie kan aflezen. Handig, maar het scherm voelt niet bijster premium aan. Dat had gerust wat groter en chiquer mogen zijn. Wel is er een duidelijke head-up display die je optioneel kan bijbestellen.

Dat zowat alle functies via het centrale aanraakscherm moeten worden bediend, dat zien we tegenwoordig wel vaker. Volvo kiest er trouwens voor om het systeem rond uw Google-account uit te bouwen, wat in bepaalde gevallen best handig kan zijn omdat je dan meteen toegang hebt tot je persoonlijke voorkeuren en geschiedenis. Voor de liefhebbers kan je wel nog apart inloggen via Waze, al was dat iets dat op onze testwagen niet lukte. Idem trouwens voor het handsfree bellen; we konden onze telefoon wel koppelen, maar bellen lukte niet. Volvo verzekerde ons wel dat zulke haperingen snel via Over-The-Air-Updates opgelost worden.

Helemaal zen

Tijd om te gaan rijden en daar heeft de Volvo EX90 ons helemaal kunnen overtuigen. We hebben intussen al tientallen elektrische auto's in handen gekregen, en een stille werking is natuurlijk eigen aan een elektrische aandrijflijn. Maar in deze EX90 verloopt alles nog net iets geruislozer en moeiteloos. Je hoort niets van de elektrische motor, geen typisch elektrisch aandrijfgezoem, geen rolgeluiden en geen parasietgeluiden. Dit is veruit de meest rustige en aangename elektrische ervaring die we al hebben ervaren. Met als gevolg dat de hele beleving heel erg zen aanvoelt en je helemaal relaxed achter het stuur kan vertoeven. Nog even een nieuwe massagecyclus aanzetten, een streepje klassieke muziek via die geweldige Bowers & Wilkins installatie kiezen, en elke rit wordt een relaxerende verwennerij.

Waar je ook al geen stress van krijgt, is van de elektrische prestaties. De EX90 krijgt een forse batterij van 104 (Single Motor) of 111 kWh (Twin Motor), en dat is natuurlijk ook nodig om deze mastodont van minstens 2.650 kilo en met de aerodynamica van een klein tuinhuis enig rijbereik te gunnen. De beloofde 620 km ga je weliswaar niet halen, maar wij vonden een realistisch bereik van 450 tot 480 kilometer meer dan voldoende. Bovendien laadt de EX90 aan de snellader bliksemsnel op. Met een debiet van 250 kW doe je er slechts 30 minuten om de batterij van 10 tot 80% bij te vullen. Thuis, aan de eigen wallbox laadt de EX90 aan 11 kW.



DE ESSENTIE

De Volvo EX90 is wat traag uit de startblokken geschoten, maar nu heeft hij ons helemaal kunnen overtuigen met zijn uitgesproken 'zen' benadering. Rijden met de EX90 voelt dan ook uitgesproken relaxed en premium. Ook de EV-prestaties zijn prima, zeker voor een auto van dit formaat. Je haalt in de praktijk weliswaar net niet de kaap van 500 km rijbereik, maar dankzij ultra snel laden hoeft dat zeker geen stressfactor te zijn. Het enige wat deze EX90 nu nog nodig heeft is een software-update, zodat ook die kleine problemen helemaal van de baan zijn.



Volvo biedt de EX90 aan in 3 combinaties en wij reden met de op één na krachtigste versie. Die heeft twee motoren en die zijn samen goed voor 408 pk. De acceleratie naar 100 km/u neemt 5,9 seconden en de topsnelheid is begrensd op 180 km/u. Interessant ook is het feit dat je met deze versie 2.200 kg aan de trekhaak mag hangen, al zal dat natuurlijk een desastreus gevolg hebben op het rijbereik.

Hoe zit het met die Lidar?

Als veiligheidsmerk bij uitstek is het maar vanzelfsprekend dat Volvo deze EX90 voorziet van alle denkbare veiligheidsnufjes. We hebben in het verleden al enkele keren een echte crashtest van een Volvo meegemaakt in het Zweedse R&D Center, en dan is het geruststellend te zien dat hier niets aan het toeval wordt overgelaten. Al is het natuurlijk vooral de bedoeling om een ongeluk te vermijden, en daarom word je er net iets te vaak op gewezen dat je je aandacht op de weg moet houden. Die overrijverige waakzaamheidsassistent komt heel vaak tussenbeide, iets wat we tegenwoordig wel vaker zien. Gelukkig kan je 'm wel (gedeeltelijk) uitschakelen, net zoals de waarschuwing vanaf het moment dat je 1 km/u te snel rijdt.

Wat we dan weer wel raar vonden, is het feit dat de adaptieve cruise control niet de mogelijkheid biedt om de afstand met je voorligger te regelen. Volvo kiest voor jou de ideale afstand, en die is te nemen of te laten. De auto gebruikt daarvoor trouwens

Lidar-technologie, via die grote (niet zo esthetische) halve bol centraal vooraan op het dak. Voor veel meer wordt dat super-oog nog niet gebruikt, vandaag gaat het vooral om het verzamelen van gegevens. Volvo belooft dat het systeem later operationeel zal zijn en dan biedt het toch verschillende voordelen.

Zo is er een aanzienlijke veiligheidswinst door objecten, voetgangers en andere weggebruikers tot 250 meter ver en zelfs in volledige duisternis te detecteren. In tegenstelling tot camera's en radar ziet het systeem ook stilstaande of slecht verlichte obstakels, wat de kans op ongevallen aanzienlijk verkleint. Bovendien is de EX90 uitgerust met de benodigde hardware om in de toekomst autonoom te kunnen rijden, waarbij Lidar een cruciale rol speelt.

Conclusie

Er waren hoge verwachtingen gecreëerd bij de lancering van de EX90, en die konden in eerste instantie niet helemaal worden ingelost. Je zal het een officiële woordvoerder natuurlijk nooit horen zeggen, maar het feit dat enkele maanden geleden de Volvo CEO de laan werd uitgestuurd (en nota bene de 'oude' CEO weer terug werd binnen gehaald), zal ongetwijfeld iets te maken hebben met het moeilijke lanceringstraject van de EX90. - WM



In het volgende nummer

» IAA MOBILITY 2025



De nieuwigheden van het salon van München