



TEST DS Numéro 8

Is de Franse premiumklasse terug?



FEEST! 50 jaar Volkswagen Polo



Audi Q3 onthuld

Flinke groeischeut en premium afwerking

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 artikels.

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



Kia PV5



Volvo EX90



Mazda 6e



Fleet.TV: Audi Q6



Renault R5



Mini Cabrio



VW Transporter



De VW Polo wordt 50



Ford Capri



Renault Master



BMW M5



Renault R4



BYD Sealion7



Renault Austral



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

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



Interview Joris Spigt



Alpine A390



Audi Q3



BMW iX1



Audi RS2



Kia EV3



Skoda Elroq



Microlino



BYD Dolphin Surf



Kia EV4 - EV5



DS N°8



Fiat Panda-E



Cupra Terramar



Circuittest Mini JCW

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 artikelen 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

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-dieselvesie 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

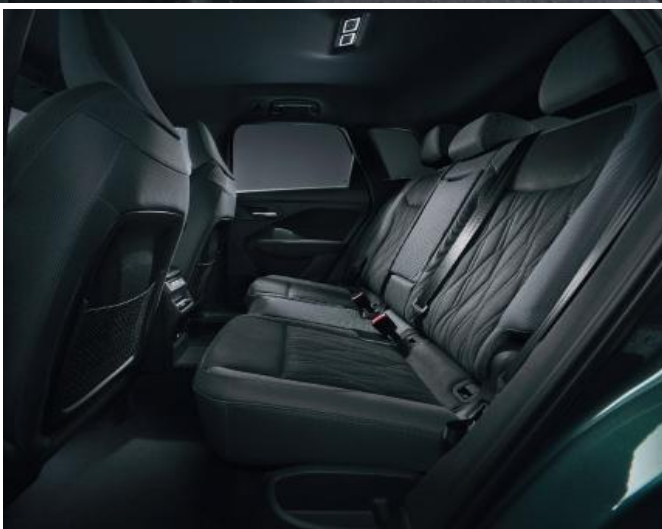


control, rijstrookassistent, verkeersbordherkenning en een noodremsysteem. Nieuw is de "remote park assist plus", waarmee de Q3 zichzelf automatisch in een parkeerplek kan manoeuvreren terwijl de bestuurder van buitenaf via de app toekijkt – of ingrijpt. Ook op het vlak van passieve veiligheid scoort 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

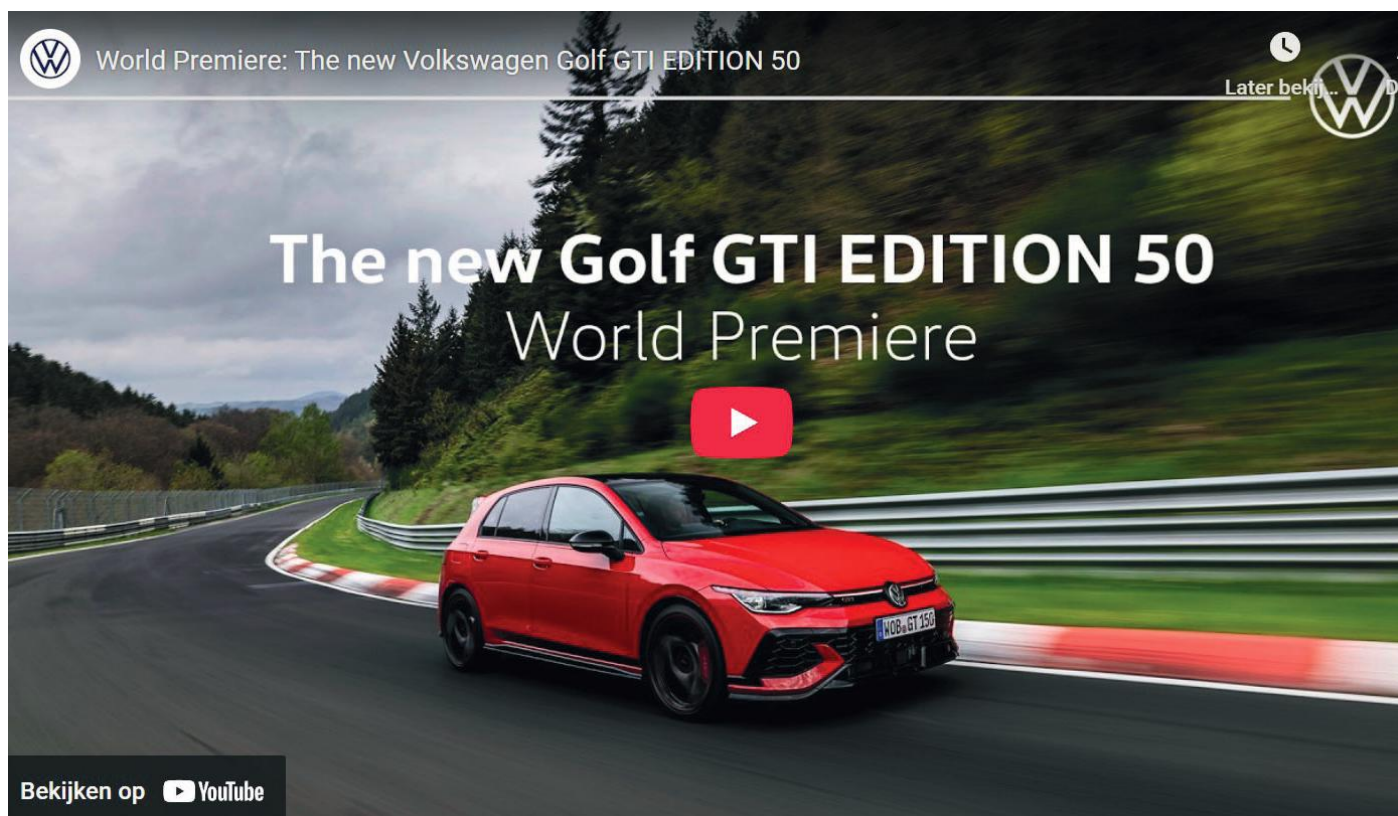
Volkswagen Golf GTI Edition 50 is de krachtigste Golf GTI ooit

Ondanks de eerste leveringen pas begin 2026 voorzien zijn is Volkswagen nu al zéér enthousiast om hun grote feest ter ere van een halve eeuw Golf GTI. Als eerbetoon aan de waanzinnig populaire "sportwagen voor Jan Modaal" ziet de exclusieve Edition 50 uitvoering het levenslicht.

De Volkswagen Golf GTI Edition 50 is gebaseerd op de Clubsport uitvoering. De gekende 2.0 TSI viercilinder levert hier geen 300 maar wél 325 pk, een recordwaarde voor een GTI in productievorm. Het motorkoppel stijgt tot 420 Nm. Of dat (veel) invloed heeft op de nul-naar-honderd sprint geeft Volkswagen niet mee, een reguliere Golf GTI Clubsport doet er alvast 5,6 seconden over. Mits bijbetalen kan je hiermee 267 km/u (ipv 250) rijden.

De visuele Edition 50 saus omvat vooral zwart (oa dak, spiegels, accentlijnen en uitlaatmonden) aan de buitenzijde terwijl het themakleur binnenin (oa gordels en stiknaden) rood is. Uiteraard mogen de nodige GTI 50 logo's hier niet ontbreken. Standaard monteert Volkswagen gekleurde (!) 18" Richmond velgen.

Voor de échte liefhebbers is er nog een optionele Performance Pack met verlaagde dempers, 19" velgen met sportief rubber (semislicks!) en een karaktervolle Akrapovic uitlaat. Finaal zelfs goed voor een gewichtsbesparing van enkele kilo's. De Dark Moss Green en Tornado Red lakkleuren zijn exclusief voorbehouden voor de Golf GTI Edition al kan je ook voor Pure White, Moonstone Grey of Grenadilla Black gaan. - BNNY



DS Numéro 8

Premium EV à la Française

(met 750 km rijbereik)

“We zijn het enige Franse premium merk op de markt.” orakelt de CEO van DS Automobiles tijdens de persconferentie. We horen het hem graag zeggen, maar vooralsnog zijn de DS4, DS7 en DS9 er niet in geslaagd om die perceptie helemaal in te vullen. Maar nu is er de DS Numéro 8. En die lijkt vastberaden om zijn deel van de premium-koek op te eisen.

Xavier Peugeot, afstammeling van de gelijknamige autofamilie, is sinds kort de grote baas van DS Automobiles. Gezien zijn verleden en bagage heeft de man natuurlijk wel enige kennis van luxueuze, Franse reisberlines. Denk maar aan legendarische luxesloepen als de Peugeots 604 en 605. En natuurlijk de DS'en van weleer en zelfs de Citroën XM, waar we constant aan moeten denken als we de Numéro 8 monstereën.

Eigenzinnig design

De vergelijking met de Citroën XM is volgens de designer van de N°8, Thierry Métroz, te vergezocht, maar wij zien toch parallellen als het gaat over eigenzinnigheid en eigengereidheid. Het design van de Numéro 8 is zonder meer bijzonder. We gingen ‘speciaal’ zeggen, maar daar zit doorgaans een negatieve connotatie aan vast die het model niet verdient.

De Numéro 8 is een statige verschijning die iets hoger van de grond staat, waardoor je hem bijna als SUV zou gaan catalogeren. Thierry Métroz noemt de N°8 zelf een crossover-coupé, wat dan weer te maken heeft met de sterk aflopende daklijn. Achteraan oogt het model bijzonder scherp met een ranke lichtsignatuur

en bescheiden kofferspoiler die helpt om de uitstekende CX van 0,24 op te tekenen. Werkelijk alles werd in het werk gesteld om de N°8 zo aerodynamisch en efficiënt mogelijk te maken. Zo zijn er ondermeer (kleine) luchtgeleiders en groeven die de luchtstroom optimaliseren, en ook de velgdesigns werden gekozen met het oog op een betere aerodynamica. Dat moet ook als je wilt uitpakken met

750 km autonomie.

Het design van de Numéro 8 is in ieder geval een fel besproken punt tijdens de voorstelling en de meningen zijn verdeeld. Maar dat is een goed iets. Bekijk hem gerust als een kunstwerk dat je beetje bij beetje moet opnemen om het meer te gaan appreciëren. Er is trouwens ook een groot verschil tussen een DS N°8 in één (monotone) kleur, of een Bi-Tone versie met gekleurde motorkap. Zo'n zwarte kap geeft de auto weliswaar iets statig en extra cachet, maar het is tegelijk ook redelijk in your face, als je begrijpt wat we bedoelen. Nee, doe ons maar een eenkleurige versie, dan vinden we het geheel absoluut geslaagd. En geen dertien-in-een-dozijn, gelukkig, want een premium Citroën, sorry DS, moet toch een beetje buiten de lijntjes kleuren. Negatief puntje wel: de klant heeft een heel beperkte keuze qua koetswerkkleuren. Vijf om precies te zijn, en vaak in dezelfde (donkere) tinten. Dat vinden we behoorlijk beperkt.

Interieur

Het feit dat er slechts 5 kleuren zijn staat trouwens in schril contrast met de personalisatiemogelijkheden van het interieur. Daar kan je kiezen uit knappe combinaties in zwart, blauw, pearl of cognac die ofwel leder, nappalader of alcantara bekleding krijgen. De sierstukken zijn dan ook telkens in een ander materiaal, al behoort houten inlegstukken niet tot de mogelijkheden. Jammer, maar dat is alweer die eigenzinnigheid die we eigenlijk moeten toejuichen. De boordplank zelf is knap getekend en het grote centrale scherm







blinkt uit in elegantie. Nochtans is het behoorlijk breed, waardoor het rechterdeel van het scherm ook dienst doet als touchscreen voor de passagier. Heel geslaagd!

Het geheel oogt, ongeacht je keuze qua kleur of materiaal, in ieder geval wel heel chique en... premium. De afwerking is top en de stoelen garanderen een vorstelijk comfort, terwijl ze toch voldoende ondersteunen tijdens snelle ritten. Het stuurwiel krijgt een X-signatuur, en dat is wel even wennen. Eigenzinnigheid, weet je wel. Maar op het einde van onze 300 km lange testrit, waren we helemaal

DE ESSENTIE

De DS Numéro 8 is dermate uitgesproken en eigenzinnig, dat hij mogelijks niet iedereen meteen zal aanspreken. Nochtans verdient het nieuwe DS topmodel absoluut een overweging want als EV en luxueuze premium-sloep, scoort hij op alle vlakken hoge punten. Zijn rijbereik zit aan de top van zijn segment, de sfeer aan boord is uitgesproken luxueus en de rij-ervaring is, dankzij de adaptieve ophanging, van het soort waar elke type chauffeur zich in kan vinden. Het enige wat je hem echt kan verwijten is het ietwat teleurstellende plaatsaanbod achterin. Maar als totaalpakket is dit nu al één van de betere verrassingen van het jaar.

mee in die aanpak. Wat we trouwens een goede evolutie vinden, is het feit dat dit interieur minder barok uitstraalt dan bijvoorbeeld het interieur van de DS7. Er zijn nog altijd behoorlijk veel lijnen en krulletjes in het interieur, maar er is wel een beter evenwicht. Er is ook veel aandacht besteed aan luxe en verwennerij. We denken dan aan de massagezetels met verschillende pulsen en intensiteiten. Of aan de nekwarmer (iets wat we doorgaans enkel in cabrio's zien).

Er is ook een belangrijk punt van kritiek, want achteraan worden de passagiers minder verwend. Ze krijgen weliswaar geventileerde zetels (dat zien we zelden achteraan), maar qua been- en hoofdruimte stelt de N°8 toch enigszins teleur. De beperkte hoofdruimte was te verwachten met de aflopende daklijn, maar beenruimte had toch wel iets meer mogen zijn voor een auto in dit segment. De koffer is dan weer wel voldoende groot en makkelijk toegankelijk dankzij de grote achterklep. Je beschikt over 620 liter met de achterbank in normale positie, of 1.553 liter met de zetels neergeklapt. Meer dan voldoende groot dus om in alle comfort te reizen.

500 km snelwegautonomie

En reizen, dat is echt wel de roeping van deze Numéro 8. Het nieuwste DS vlaggenschip pakt namelijk uit met een indrukwekkend rijbereik van maar liefst 750 km. Dan hebben we het wel over de



versie met grote batterij en voorwielaandrijving. DS claimt zelfs dat je met de 97 kWh batterij, 500 echte snelwegkilometers kan malen. We geloven het graag want tijdens onze test stelden we vast dat de Numéro 8 belachelijk weinig stroom verbruikt. Op een bergachtig parcours, waar we met het mes tussen de tanden vol in de aanval gingen, verbruikte onze N°8 AWD slechts 22 kWh. Dat is zonder meer een sterk resultaat gezien de omstandigheden. Tijdens een rustige maar vlotte rit klokten we af op 12,8 kWh. Dat is echt belachelijk weinig voor zo'n grote auto. En dat was dan nog met de vierwielaangedreven versie, de versie met voorwielaandrijving kan ongetwijfeld nog beter.

Qua aandrijfmogelijkheden is het aanbod trouwens vrij simpel. De Numéro 8 is er met een 'kleine' (nou ja) batterij van 74 kWh en voorwielaandrijving, goed voor 550 km WLTP-bereik. Ga je voor de tweede optie, met de grotere batterij van 97 kWh, dan kan je nog kiezen voor een versie met voorwielaandrijving en 750 km rijbereik, of de versie met twee motoren en dus vierwielaandrijving met 688 km rijbereik. Qua vermogens krijg je respectievelijk 230, 245 en 350 pk.

Wij zouden gaan voor de versie met grote batterij en voorwielaandrijving. Met zijn 245 pk komt de grote luxesloep nog altijd vlot uit de startblokken (de acceleratie van 0 tot 100 km/u neemt 7,8 seconden) maar hij springt wel het zuinigst met stroom om. Als

de opstap naar de nog snellere All Wheel Drive geen issue is (je betaalt 4.000 euro extra), dan kan je natuurlijk voor die topversie gaan. In dat geval duurt een stoplichtsprint naar 100 km/u slechts 5,4 seconden.

DS koos er trouwens voor om de N°8 te voorzien van 400 Volt technologie en niet een duurdere 800V configuratie. Dat heeft natuurlijk alles te maken met het concurrentieel houden van de prijs, terwijl de 400V set-up ook niet bepaald slechte cijfers toont. De Numéro 8 laadt aan de wallbox thuis of aan een AC laadpaal aan 11 kW terwijl snelladen kan pieken aan 160 kW. Dat is niet best in class, maar nog altijd meer dan behoorlijk, zeker in het licht van de riantie autonomie. Een warmtepomp is trouwens altijd standaard. Bovendien, en dat vinden we bijzonder slim, kan je met een druk op de knop de batterij voorverwarmen zodat je volgende laadbeurt sneller verloopt. Goed gezien van DS!

Citroën-comfort?

Raffinement en comfort stond hoog in het lastenboek, en dat merk je onderweg. De adaptieve ophanging "DS Active Scan Suspension" genoemd, biedt 3 standen en de auto scant daarbij de weg en andere parameters om de juiste demping te voorzien. En je voelt wel degelijk een verschil tussen bijvoorbeeld de Sport- of Comfort-setting. Luchtvering vind je trouwens niet terug, maar het moet gezegd



dat de N°8 met zijn variabele dempers bijzonder hoog scoort op het vlak van rijcomfort. Ja, we durven daarbij zelfs terug denken aan sommige illustere Citroën-modellen van weleer die gekend stonden om hun ultiem ophangingscomfort.

Dat neemt niet weg dat de Numéro 8 toch verrassend scherp en zelfzeker door de bochten laveert. De koets vertoont daarbij relatief weinig rolneiging (het blijft natuurlijk wel een zware jongen van minstens 2,1 ton) en het stuur is ook lekker direct en communicatief. Voor een auto met een uitgesproken comfort- en luxueuze roeping kan de N°8 met andere woorden verrassend sportief uit de hoek komen. Ja, we durven zelfs zeggen dat dit één van de meest homogene auto's is, waar we sinds lange tijd mee gereden hebben. En hoewel het redelijk vanzelfsprekend lijkt voor een volledig elektrische auto, is de Numéro 8 ook uitzonderlijk stil. DS heeft dan ook veel aandacht besteed aan de geluidsisolatie en het vermijden van alle mogelijke parasietgeluiden. Enkel het piepen van de banden als

je bovengemiddeld snel door de bocht gaat hoor je. Door die rust biedt de N°8 een uitgesproken relaxe en 'zen' rijervaring. Zo hebben we het graag! Je kan dan ook ten volle genieten van de Focal 3D audio-installatie, waarbij je je meteen live in een concertzaal waant.

Conclusie

De DS Numéro 8 heeft ons hart gestolen. Toegegeven, zijn design is misschien niet van het soort waar je een onmiddellijke coup de foudre van krijgt, maar het maakt wel iets los. En daar houden we van. Bovendien raakten we na 24 uur in het gezelschap van de N°8, meer en meer overtuigd van de keuzes van het designteam. Dat we als een blok vallen voor deze EV heeft ook veel te maken met het feit dat hij gewoon super goed en prettig stuurt, én dat hij dankzij zijn belachelijk laag verbruik en grote batterij, een effectief riant rijbereik kan voorleggen. We zijn benieuwd om 'm ooit in winterse omstandigheden te testen, maar we verwedden er een kist Bordeaux wijn op dat hij zelfs dan nog meer dan 550 km ver geraakt op één lading.

De laatste aangename verrassing hebben we dan nog tot het laatste gehouden, want de Numéro 8 pakt ook uit met een interessant prijskaartje. Zo haal je al een Pallas basisversie (die behoorlijk is uitgerust) in huis voor 59.200 euro. Aan de andere kant van het spectrum wordt de duurste N°8 (de Jules Verne AWD) de jouwe voor 81.400 euro, wat nog steeds schappelijk is als je ziet wat je ervoor in de plaats krijgt. Wel jammer is het feit dat je voor bepaalde uitrustingen gebonden bent aan de voorbepaalde versies. Wij zouden kiezen voor de Etoile Long Range 2WD, en die wisselt voor 71.400 van eigenaar. Een heel sterk aanbod voor een premium, luxueuze EV die even ver rijdt als een benzineauto. Ja, DS heeft met de Numéro 8 een sterk nummer neergezet. **-WM**





5 vragen aan Xavier Peugeot, CEO van DS

In de marge van de presentatie van de nieuwe DS Numéro 8, waarover we pas vanaf zondag mogen berichten, konden we ook van gedachten wisselen met de recent aangestelde nieuwe baas van DS, Xavier Peugeot. Tijdens zijn officiële persbabbel hamerde hij er op dat DS vandaag het enige Franse premium merk is, en dat zet meteen de toon qua ambities.

Auto-Info: Mr. Peugeot, Jullie proberen met de DS Numéro 8 terug aansluiting te vinden bij de vervlogen traditie van de grote Franse luxe merken. Hoe groot is jullie ambitie met dit model?

XP: We hebben met de nieuwe Numéro 8 inderdaad een visitekaartje willen afgeven, en ik denk dat we daarin geslaagd zijn. Niet alleen qua design, maar ook qua verfijning, comfort en verschillende details die 'm speciaal maken. We willen er in een volledig jaar zo'n 16.000 van verkopen. Dat moet zeker haalbaar zijn..

Auto-Info: 16.000 lijkt ons al bij al nog weinig. Kan je een model op zulke volumes wel rendabel maken?

XP: Onze eerste doelstelling was niet meteen geld te verdienen aan de Numéro 8. Het is ook een investering, we hebben nu de toon gezet voor de toekomst en wat nog komt. Dat heeft de directie van Stellantis gelukkig goed begrepen. Bovendien zal deze basis nog kunnen dienen voor andere varianten binnen de groep, dus de investering is zeker zinvol.

Auto-Info: Hoeveel modellen moet DS idealiter in het gamma hebben?

XP: We zouden graag evolueren naar 4 modellen, dat moet een goede basis zijn. We hebben vandaag de vernieuwde DS4 en de DS7

is nog altijd goed voor meer dan 50% van onze verkopen. DS9 loopt nu wel op zijn laatste benen, maar er staan al nieuwe modellen in de steigers. We zullen daar snel meer over vertellen.

Auto-Info: Met de Numéro 8 willen jullie ongetwijfeld ook vloten aanspreken. Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat de restwaarde op een goeds niveau blijft om de leasing-prijzen positief te sturen?

XP: Daar haalt u inderdaad een heel belangrijk punt aan. Weet je, één van onze belangrijkste bekommernissen is de kwaliteit van onze producten, en dat geldt misschien nog het meest voor de Numéro 8. We doen dan ook alles om aan de leasingmaatschappijen uit te leggen welke belangrijke stappen we nemen om die kwaliteit, en dus ook de restwaardes, te garanderen. We moeten dus constant duidelijk maken dat we duurzaamheid en betrouwbaarheid hoog in het vaandel voeren. Bovendien hebben we natuurlijk die geweldige troef van de autonomie. De EV-technologie evolueert razend snel en met 750 km autonomie zal de Numéro 8 binnen 5 jaar nog altijd bij de top horen. Dat helpt de restwaarde natuurlijk enorm !

Auto-Info: Tot slot, Was het een goede keuze om in 2015 van DS een autonoom merk te maken? Het kost uiteindelijk handenvol geld om een aparte communicatie- en marketing strategie uit te werken...

XP: Het is zeker waar dat het in stand houden van een merk geld kost, maar ik denk toch dat we de juiste keuze hebben gemaakt. Premium klanten vragen een bijzondere benadering en aanpak, en je wilt ze ook ontvangen in een andere sfeer en omgeving dan pakkweg Peugeot of Citroën. Onze DS Stores beantwoorden perfect aan die noodzaak. Samen met een coherent verhaal én de juiste producten, zoals de Numéro 8, timmeren we verder aan de weg.



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.



BMW maakt de XM nog wat exclusiever

Naar aanleiding van de 24 uur van Le Mans 2025 toonde BMW ons de opgefriste XM krachtpatser. Aan de vormgeving werd niet geraakt, wel omvat het XM gamma nog slechts twee mogelijkheden. Ook werden de personalisatiemogelijkheden nog wat ruimer.

Ter ere van 50 jaar BMW M kwam de autobouwer uit München in 2022 met een resem sportievelingen. Denk aan de M4 CSL, de (langverwachte!) M3 Touring ... en de XM super-de-luxe SUV. Die laatste heeft geen regulier BMW model als basis, wat zijn exclusief karakter (à la M1) versterkt.

Omdat de verhoopte verkoopcijfers van de XM uitbleven, kuist BMW het XM-gamma nu wat op. Zo blijven er slechts 2 (in plaats van 3) varianten over. De basisversie gaat nog steeds als XM 50e (476 pk) door het leven, ook de zes-in-lijn basismotor blijft behouden. Erboven prijkt de XM Label topversie (voorheen Label Red) die met z'n V8 PHEV aandrijflijn maar liefst 748 pk / 1.000 Nm(!) produceert. In optimale omstandigheden goed voor een nul-naar-honderd-sprint in 3,8 seconden. Zeker niet slecht voor een 2.700+ kg zware luxe-SUV! Afhankelijk van je budget ligt de topsnelheid van de BMW XM op 250 km/u of 290 km/u (M Drivers Package).

Met deze BMW XM update is de Frozen Tanzanite Blue metaalkleur beschikbaar, net zoals de Vintage Coffee of Night Blue Merino interieurbekledingen. De prominente grille is desgewenst zwart terwijl de XM Label's standaard(!) op 22" lichtmetalen velgen rollen. Of 23 inch als je via de optielijst gaat. Voor de aangepaste welcome home-verlichting en comfortkussens hoef je niet bij te betalen.

Voor de vernieuwde XM vraagt de Belgische BMW-verdeler minstens 136.200 euro (XM 50e) of 188.300 euro (XM Label). Vervolgens kan je naar hartenlust personaliseren! Je kan natuurlijk ook voor een BMW M5 (Touring) gaan die op dezelfde aandrijflijn rekent...
- BNNY



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 ogende 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.



Kia EV3 Compacte EV met grote ambities

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 beleidsmensen 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.



Peugeot 208 GTi reïncarneert als Hot Hatch EV met 280 pk

Het bloed kruipt waar het niet gaan kan ... en dus komt Peugeot opnieuw met een compacte sportieveling. Geheel in de actuele tijdsgeest is de nieuwe Peugeot 208 GTi voorzien van een zuiver elektrische aandrijflijn. Samen met specifieke hardware en sportieve details moet deze voor het nodige rijplezier zorgen.

Met de 205 GTi had Peugeot tussen 1984 en 1999 een échte (iconische!) speelvogel in de aanbieding. Bijna veertig jaar later komen de Fransen met een modern equivalent, namelijk de E-208 GTi hot hatch.

De nieuwe Peugeot 208 GTi ligt lager bij de grond (-30 mm) dan een reguliere E-208, ook de spoorbreedtes zijn vergroot: +56 mm vooraan en +27 mm achteraan. De blitse 18" velgen zijn voorzien van grote "gaten" die helpen met de koeling van de remmen. De voorbumper krijgt een extra spoiler(lip) mee en onder de achterbumper bevindt zich een specifieke aerodynamische diffuser. Zowaar met een kleine LED mistlamp.

Rood is dé 208 GTi kleur bij uitstek en dat is bij de E-208 GTi nog steeds het geval. Binnenin is deze themakleur aanwezig bij de tapijten, vloermatten, veiligheidsgordels en alcantara sportstuur. Ook monteert Peugeot sportieve zetels (vooraan) met geïntegreerde hoofdsteunen en rode accentlijn.



De voorwielen worden aangedreven door een 280 pk/345 Nm sterke elektromotor. Daarmee sprint de GTi EV van 0 naar 100 km/u in slechts 5,7 seconden en haalt hij een topsnelheid van 180 km/u. De 54 kWh accupack werd geoptimaliseerd voor sportief gebruik (oa aangepast koelsysteem). Qua rijbereik spreekt men van 350 km (WLTP) maar dat zal sterk afhankelijk zijn van je rijgedrag...

De Peugeot E-208 GTi beschikt over een sperdifferentieel, Michelin Pilot Sport Cup 2 banden, stabilisatorstang (achteraan), krachtige remmen en sportieve dempers. Finaal moet dat allemaal resulteren in "optimale bochtprestaties, verbeterde wendbaarheid, efficiëntie en stabiliteit". Oftewel rijplezier dus!

Details omtrent de Belgische markt lancering werden nog niet vrijgegeven net zoals een prijskaartje. - **BNNY**



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 luxueuze 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 achterraut, 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**



Met de Audi RS e-tron GT Performance op circuit

In het hart van Beieren ligt een plek waar rijvaardigheid tot kunst wordt verheven. Het Audi Driving Experience Center in Neuburg an der Donau is geen gewoon testcircuit – het is een speeltuin van Audi waar rijplezier en merkbeleving centraal staan.

Voorafgaand aan de onthulling van de nieuwe Audi Q3, trakteerde Audi ons op enkele spectaculaire rondjes op het circuit met de Audi RS e-tron GT Performance. Zelfs vier jaar na de lancering oogt het model nog steeds als een concept car die per ongeluk op de openbare weg is toegelaten. Met zijn agressieve voorkant, brede postuur en sierlijke coupélijnen laat hij meteen zien dat hij tot de snelsten behoort. Maar het echte spektakel begint zodra je het stroompedaal indrukt – want met 925 pk (in boost mode) en een koppel van 830 Nm gaat deze elektrische sedan van 0 naar 100 km/u in slechts 2,4 seconden. Dat zijn echte hypercar prestaties waarmee hij menig ander supercar het nakijken geeft, en ja – ook op het circuit.

Op het asfalt: grip als klittenband

Op het bochtige handling-circuit van Neuburg komt het ware karakter van de RS e-tron GT Performance naar boven. Dankzij de quattro vierwielaandrijving (volledig elektronisch aangestuurd) en een bijzonder laag zwaartepunt – te danken aan het in de vloer verwerkte accupakket – kleeft de auto aan het asfalt alsof hij met klittenband is vastgemaakt. Insturen gaat direct, zonder vertraging of onbalans. De luchtvering en adaptieve damping lezen het asfalt en passen zich vliegensvlug aan. En het remsysteem, met keramische schijven als optie, is gemaakt voor zware belasting – ook na meerdere ronden blijft de vertraging krachtig en constant.

Elektrisch, maar emotioneel

Veel mensen associëren circuitrijden met brullende motoren en opzwepend geluid. De RS e-tron GT doet het anders – hij zoekt

eerder dan hij schreeuwt. Toch ontbreekt het niet aan sensatie. De acceleratie is zó onmiddellijk dat je hersenen de versnelling bijna niet capteren. En zeker als je de boost-functie gebruikt (beschikbaar gedurende 10 seconden), dan gaat het zo snel dat je je bijna in een straaljager waant. Jammer genoeg denkt je maag er ook zo over, na enkele rondjes aan verscheurende G-krachten, ben je blij dat je de piste kan verlaten. Trouwens, ondanks de stevige batterij zie je het stroomniveau zienderogen zakken onder zware belasting. Op de weg belooft Audi een zeer degelijk rijbereik van minstens 533 km, maar het mag niet verbazen dat op het circuit de verbruiksmeter helemaal tilt slaat.

Wat vooral opvalt: Audi heeft met de RS e-tron GT Performance geen compromisauto gebouwd. Hij is comfortabel genoeg voor dagelijks gebruik, maar capabel genoeg om een hele dag op het circuit te domineren. Hij bewijst dat elektrisch rijden niet alleen duurzaam of stil hoeft te zijn, maar ook bloedsnel en meeslepend. Op het circuit laat hij met andere woorden zien wat mogelijk is als technologie en performance samenvallen. Hij laat op het vlak van ultra-prestaties een verpletterende indruk na, en in dat opzicht is zijn prijskaartje van 163.430 euro eigenlijk nog aanvaardbaar. Ga maar eens kijken wat een Ferrari Portofino kost (211.000 euro), om maar iets te zeggen. En die is nog meer dan een volle seconde trager... - WM



Voorstelling





Alpine A390

Dé sportieve (elektrische) gezins-SUV

Alpine schakelt een versnelling hoger. We wisten al dat elk toekomstig model volledig elektrisch zou worden, en dus krijgt de nieuwe A390 drie (!) elektromotoren, maar ook een SUV-koetswerk (uiteraard), vijf zitplaatsen en vierwielaandrijving. Volgens de makers zal deze elektrische A390 minstens even begeistertend zijn als de modellen met verbrandingsmotoren ooit waren. De geheime formule? Een strak dieet.

Het mag niet verbazen dat Alpine voor haar tweede elektrische auto (na de A290) voor het SUV-thema kiest. Tegenwoordig wil namelijk iedereen wat hoger zitten en profiteren van de bijkomende functionele voordelen. Maar de A390 is geen klassieke SUV, hij positioneert zich als een 'sport fastback' – een carrosserievorm die weliswaar een beetje inboet aan functionaliteit, maar wel wint op het vlak van elegantie en aerodynamische efficiëntie.

De ondraaglijke lichtheid

We hadden de gelegenheid om de A390 in levende lijve te kunnen besnuffelen, en het mag gezegd dat hij er erg knap uitziet. En ook al kan je bezwaarlijk spreken van een zekere herkenbaarheid (qua design lijkt hij in niets op de A110 of A290), toch voel je de Alpine-begeestering als je oog in oog staat met deze sportcoupé. De A390 oogt uitgesproken krachtig en sportief, terwijl hij nog steeds als elegant mag bestempeld worden. Onder de opmerkelijke elementen vernoemen we graag het dak-silhouet met een aflopende lijn van 17 graden, de luchtgeleiders, wielkasten en de diffuser geïnspireerd op Le Mans-racewagens. Mooi om te zien, maar dus ook voldoende aerodynamisch om bij te dragen aan een voldoende groot rijbereik.

De afmetingen zijn compact maar royaal (4,61 meter lang), en volgens Alpine blijft de auto toch wendbaar dankzij zijn korte wielbasis van 2,71 meter en een ideale gewichtsverdeling (49/51). Maar hét sleutelwoord dat tijdens de persconferentie maar bleef opduiken, is lichtheid. Alpine heeft er namelijk alles aan gedaan om deze auto zo licht mogelijk te maken, helemaal in lijn met de traditie van het merk. Dat is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan met een elektrische auto die sowieso een grote batterij mee zeult, maar het resultaat mag er zijn. De A390 zet 2.121 kilo op de weegschaal, wat

naar EV-normen inderdaad zeer knap is. Benieuwd of de beloofde lichtvoetigheid achter het stuur ook echt te voelen is. Alpine zegt zelf dat rijden moet voelen als dansen: precies, lichtvoetig en puur.

Interieur met Renault inspiratie

Het interieur van de Alpine A390 voelt erg luxueus aan en krijgt een design dat meteen doet denken aan de betere Renault-producten. Of nog beter: aan de boordplank van A290, die qua lay-out grotendeels dezelfde opstelling heeft. Je krijgt natuurlijk het typische Alpine sportstuur in handen, met de prominente rode OV-knop (van OverTake) waarbij je kortstondig een boost krijgt om in te halen, en ook de blauwe schakelaar om het niveau van recuperatie te kiezen.

Op de centrale console prijken de herkenbare P-N-D knoppen om de auto in versnelling te zetten. Een launch control-functie is eveneens standaard en levert een videogame-achtige startsequentie, compleet met visuele en auditieve animaties. Opmerkelijk is ook het digitale ontwerp van de tellerpartij met analoge tekening. Daar houden we persoonlijk wel van.

Qua binnenruimte heb je in deze A390 alvast geen klagen. Er is plaats voor vijf, al houdt het achterin op de middelste plek natuurlijk niet over. De kofferruimte is ook behoorlijk en slikt met 532 liter voldoende bagage voor een tripje met de familie, of voor de golfclubs.

Drie motoren, alstublieft

Waar de meeste elektrische voertuigen het bij één of twee motoren houden, kiest Alpine voor een radicalere aanpak: één motor op de vooras en twee volledig onafhankelijke motoren op elk van de ach-





terwielen. Dit maakt niet alleen vierwielaandrijving mogelijk, maar ook een technisch huzarenstukje: Alpine Active Torque Vectoring. Dit systeem verdeelt het vermogen niet alleen tussen voor- en achteras, maar ook tussen de twee achterwielen afzonderlijk. De A390 kan daardoor als het ware actief sturen met zijn aandrijving. Volgens de ingenieurs resulteert dit in een auto die onderstuur op elegante wijze omvormt tot neutraal of zelfs licht overstuur – zonder dat de bestuurder het gevoel krijgt dat hij met elektronische hulpmiddelen rijdt. Het zou zeer intuïtief aanvoelen, bijna zoals een achterwielaandrijver, maar dan met de precisie van een digitale chirurg. We kunnen nu al niet wachten om het zelf uit te testen.

Twee versies: GT en GTS

De A390 komt in twee uitvoeringen: de GT en de GTS. De GT levert een systeemvermogen van 400 pk en sprint in 4,8 seconden naar 100 km/u. De GTS doet daar nog een schep bovenop met 470 pk en 808 Nm koppel – goed voor een sprint naar 100 km/u in slechts

3,9 seconden. Daarmee evenaart hij de prestaties van de A110 R, een van de lichtste sportwagens op de markt. Topsnelheden liggen op 200 km/u (GT) en 220 km/u (GTS).

Centraal in dit elektrische spektakelstuk staat een 89 kWh batterij, ontwikkeld door het Franse Verkor. Volgens Alpine blinkt de batterij uit qua uithoudingsvermogen, ook bij herhaalde belasting. Dankzij een geoptimaliseerd koelsysteem en een chemie met hoog nikkel-gehalte wordt thermische degradatie beperkt en blijven prestaties stabiel – cruciaal voor sportief gebruik.

Het rijbereik bedraagt tot 555 kilometer volgens de WLTP-cyclus, afhankelijk van de gekozen velgen. En snelladen? Dat kan tot 190 kW, met een laadtijd van 15 naar 80 procent in minder dan 25 minuten. De batterij wordt automatisch voorgeconditioneerd via Google Maps-navigatie om snelladen te optimaliseren.

//

Waar de meeste elektrische wagens het bij één of twee motoren houden, kiest Alpine voor een radicalere aanpak met drie motoren.



Alpine Drive Sound en Devialet

Bij afwezigheid van een klassieke motor gebruikt Alpine twee digitale soundprofielen om het rijgevoel te versterken: een sportieve en een dagelijkse klank. Ze zijn volgens de bedenkers 'eerlijk' – geen verbrandingsimatie – maar wel versterkend voor de beleving. In combinatie met het Devialet XtremeSound-systeem met dertien luidsprekers ontstaat een hoogstaande audiococon, waarin ook de motorgeluiden slim worden verweven.

Via Alpine Telemetrics krijgt de bestuurder ook toegang tot live-rijgegevens, coaching-modules en uitdagingen. De interface toont parameters als G-krachten, bandentemperaturen, regeneratie, en zelfs de verhouding tussen hydraulisch en regeneratief remmen. Alles is erop gericht om je niet alleen beter te doen rijden, maar ook meer te begrijpen van de technologie onder je rechtersvoet.

Made in France

De A390 is een zuiver Frans product, en dat zul je geweten hebben aan de talrijke Franse vlaggen en driekleuren die her en der verspreid zitten in en rond het koetswerk. Het model wordt trouwens gebouwd in de historische fabriek van Dieppe, met motoren uit Cléon, batterijen uit Duinkerke en assemblage in Douai. De banden zijn ontwikkeld met Michelin, de luidsprekers met Devialet. Zelfs de aerodynamica is doordacht in samenwerking met het Alpine Racing-team, bekend van de Formule 1 en het WEC-kampioenschap.

Conclusie en prijzen

De Alpine A390 is volgens zijn ontwerpers geen elektrische auto die zich sportief voordoe, maar een échte sportwagen die toevallig elektrisch is. Door technische verfijning, slimme software en een compromisloze aandrijflijn zet hij een nieuwe maatstaf in het segment van elektrische sportieve fastbacks. Zijn lichtgewicht thema, zelfs voor een EV, zou garantie moeten voor een zinnenprikkelende rij-ervaring. Daar zullen we later op terug komen.

En wat moet dat allemaal kosten? Renault zal de Alpine A390 eind dit jaar op de markt brengen (met een echt lanceringsmoment op het salon van Brussel), aan prijzen die rond de 65.000 tot 76.000 euro zullen schommelen. Niet goedkoop dus op het eerste zicht, maar Alpine belooft er wel een geweldige drivers car voor af te leveren. - WM

DE ESSENTIE

Grote baas Luca de Meo hemzelve kwam met een grote tevredenheid de nieuwe Alpine A390 aan de verzamelde pers voorstellen. Zijn aanwezigheid is niet zonder betekenis qua belang van deze lancering. De CEO beklemtoonde zelf ook de ambitie om Alpine verder uit te bouwen tot een merk van enkel droomwagens. Tussen nu en 2030 moet het gamma zo 7 elektrische modellen tellen, die stuk voor stuk uitblinken op het vlak van design, (licht)gewicht en EV-prestaties. Op papier lijkt deze nieuwe A390 Sports Fastback alvast in dat opzet te slagen. Eind dit jaar zullen we ook op de weg kunnen testen of de A390 die belofte kan waar maken.





Op bezoek in de Alpine-fabriek

Waar de passie overheerst

In de marge van de wereldwijde onthulling van de nieuwe Alpine A390, kon Auto-Info een bezoek brengen aan de fabriek van Alpine in Dieppe. Een bijna nostalgische plek, waar men er alles aan doet om de EVolutie (heb je 'm?) te omarmen, maar vooral de liefde voor het product niet te verliezen.

We hebben in onze carrière al heel wat autofabrieken bezocht en dan valt steeds weer de evolutie op als het gaat over automatisering en de trend naar minder mensen, meer machines. Dat is niet meteen merkbaar in de Alpine Manufacture Jean Rédélé.

Lange geschiedenis

Het klinkt toch mooi, niet? De Manufacture Jean Rédélé. Het heeft iets artisaanaal, chique en premium als je het hoort. En dat is deze fabriek ook in zekere zin. Als je op de fabrieksterreinen arriveert, dan word je meteen terug geflitst naar de jaren '70. De productiefaciliteit werd dan ook in 1969 opgericht door autocoureur en Alpine bezieler Jean Rédélé, wiens naam tot op de dag van vandaag met duidelijke trots op de muur prijkt. Vier jaar na de oprichting van de fabriek, in 1973, wordt Alpine onderdeel van de Renault groep waarna een lange periode van productie van allerhande modellen volgt. Om vervolgens de Alpine merknaam in de schuif te steken in 1995.

Maar in 2012 wordt de wedergeboorte van Alpine aangekondigd en de fabriek maakt zich op om in 2017 te starten met de productie van de A110 compacte sportwagen, die momenteel zijn laatste levensjaar ingaat. Met de productie van de elektrische A390 beleeft de Manufacture vandaag een belangrijke nieuwe mijlpaal in de geschiedenis van Alpine en deze belangrijke productie-site. De Alpine A110 (rechts) en de nieuwe A390 (links) rollen kris kras door elkaar van de band in Dieppe.

50 auto's per dag

Vandaag de dag werken er zo'n 500 mensen in de Alpine fabriek (waarvan 377 vaste contracten), en die schroeven dagelijks – hou je vast – 11 auto's in elkaar. Dat zijn natuurlijk erg kleine volumes en met de komst van de A390, die kris kras met de A110 van dezelfde assemblagelijijn loopt, is de fabriek wel klaar om stevig op te schalen. Het wordt niet officieel bevestigd, maar er zou rekening worden gehouden met een prognose van 50 auto's per dag. Dan kom je dus uit op een jaarvolume van 10 à 12.000 voertuigen, wat meteen ook iets zegt over de ambitie die Alpine heeft met de A390. Bij Alpine benadrukken ze wel dat de fabriek flexibel is en makkelijk kan opschalen als de vraag naar de A390 dat zou vereisen.

Een wandeling door de relatief compacte fabriekshal leerde ons vooral dat er nog sterk artisaanaal (lees: met de hand) wordt gewerkt. Van grote robots is hier geen spoor en het zijn dus vooral

menselijke handelingen die moeten zorgen voor een kwalitatief eindproduct. Je zou daar vragen bij kunnen stellen, maar Alpine voert kwaliteit hoog in het vaandel en daarom krijgen de arbeiders ruim de tijd om hun werk uit te voeren. Het typische moment in de fabriek wat men "het huwelijk" noemt (het moment waarop onderstel en motor gemonteerd worden in het koetswerk) gebeurt hier nog grotendeels manueel, en daar krijgen de arbeiders 20 minuten de tijd voor. Dat is behoorlijk relax, en dus is er alle tijd om die taak met de grootste zorg uit te voeren.

Controle en passie is alles

Bovendien hebben we gemerkt dat er binnen het productieproces altijd voldoende tijd wordt voorzien om het werk te controleren. Dat gebeurt al na elke stap van het productieproces, en uiteraard is er ook een finale controle alvorens de Alpine A110 of A390 van de band rolt. Wij stelden zelf vast hoe 4 inspecteurs ruim de tijd namen om met het spreekwoordelijke vergrootglas het eindproduct te inspecteren. En ook de passie waarmee elke medewerker ons meer vertelde over zijn of haar (kleine) verantwoordelijkheid binnen het volledige productieproces, schept natuurlijk wel vertrouwen in de kwaliteit van het product dat elke eindklant in handen krijgt. Eens de auto van de band rolt, dan wordt elk exemplaar trouwens ook nog getest op een kleine testpiste, net naast de fabriek.

Conclusie

Met de lancering van de Alpine A390 staat de nog vrij artissanele Alpine-fabriek in Dieppe, voor grote veranderingen. Tijdens ons bezoek zagen we een 3-tal A390 op de band staan tussen de A110's, maar die zitten voorlopig nog in de pré-productie fase. De finale versies zullen pas na de zomer van de band rijden op het moment dat het productieproces helemaal op punt staat en deze elektrische SUV aan de dealers kan worden uitgeleverd. -WM



De Alpine A110 (rechts) en de nieuwe A390 (links) rollen kris kras door elkaar van de band in Dieppe.



Elke auto die van de band rolt, wordt op een kleine testpiste aan een finale check onderworpen.



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 riant 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 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 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 stuitend 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.



Voor het rijden zelf kan je kiezen uit 3 rijmodi: Normaal, Eco en Sport. Da's een leuke gimmick, maar in dit type van auto wat ons betreft redelijk overbodig. Wel nuttig is het uitgebreide arsenaal aan veiligheidsvoorzieningen die altijd standaard zijn, ongeacht het uitrustingsniveau. Aan de sensor die de aandacht van de bestuurder monitort, hebben we ons wel een beetje gestoord want die komt wel heel snel tussenbeide.

Tot slot nog een woordje over de prestaties want die mogen meer dan vlot worden genoemd. Afhankelijk van de versie beschik je over een koppel van 175 of 220 Nm, en daarmee zoeft de Dolphin Surf in 9,1 of 12,1 seconden naar de 100. De topsnelheid bedraagt 150 km/u. In ieder geval voelde we ons in alle omstandigheden voldoende op ons gemak op het vlak van prestaties en rijdynamiek, om zelfs op de autosnelweg vlot mee te kunnen.

Kek, cool, funky?

We hebben het nog niet over het design gehad van BYD's jongste telg en dat mag toch wel bepaald funky worden genoemd. Met zijn coole LED-koplampen vooraan, zijn doorlopende lichtblokken achteraan en de opmerkelijke oplopende gordellijn op de flanken, oogt de Dolphin Surf al even speels als zijn naam doet uitschijnen. Bovendien zijn er ook leuke 16-duimsvelgen op de twee hoogste versies. Een prominente dakspoiler maakt het geheel af. Zeker in de Lime Green koetswerkkleur (wat er meer geel dan groen uitziet), heeft de Dolphin Surf een uitgesproken jeugdige en kekke uitstraling. Ga je voor één van de drie andere koetswerkkleuren, (zwart, wit of lichtblauw), dan oogt deze stadswagen al een pak braver. En je mag er rustig van uitgaan dat de eindklant vooral voor de brave versies zal kiezen.

Duidelijke, strakke line-up, kleine prijzen

Wie bij de BYD-dealer een voorstel vraagt voor een Dolphin Surf, zal blij zijn met het heldere aanbod. De Active is de basisversie en krijgt altijd de kleine batterij en een meer dan behoorlijke basisuitrusting met onder andere airco (die trouwens moeilijk af te stellen blijkt), lederen stoelen, Android Auto/Apple Car Play, parkeersensoren, adaptieve cruise control, Keyless entry met digitale sleutel, en zelfs standaard metaalkleur. Waar ga je dat nog vinden? Voor deze versie betaal je een zeer schappelijke 21.290 euro. Wij zouden minstens voor de Boost (middelste) versie van 23.290 euro kiezen omdat je dan meteen de grote batterij krijgt en ook de grootste autonomie (322 km). Bovendien krijg je voor die 2.000 euro toeslag ook een beetje extra uitrusting zoals alu velgen, elektrische stoelverstelling, regensensor,... Doe je er nog 1.000 euro bij dan haal je de topversie 'Comfort' in huis die ook onder andere verwarmde stoelen krijgt, LED-koplampen, getint glas, een draadloze lader voor de gsm en een 360° camera. Alles op en aan dus, en dan nog blijft de prijs met 24.990 euro net onder de magische grens van 25.000 euro. Een volledige garantie van 6 jaar is ook altijd inbegrepen. Knap van BYD !

Conclusie

De nieuwe BYD Dolphin Surf heeft ons niet teleur gesteld. Hij ziet er goed uit, is verrassend ruim binnenin, komt met een meer dan behoorlijke uitrusting en rijdt ook nog eens verbazend volwassen. En het is een EV natuurlijk die bovendien ook nog eens in alle drie zijn versies minder dan 25.000 euro kost. De versie met de kleinste autonomie zouden we links laten liggen, al was het maar omdat de meerprijs naar de grotere batterij zeker aanvaardbaar is, én omdat de kleine batterij qua restwaarde misschien ook niet de beste keuze is. - WM

Waarom je VAA in 2026 (waarschijnlijk) niet zal stijgen

FLEET.be


Het ziet ernaar uit dat bestuurders met een bedrijfswagen op benzine, diesel, CNG, LPG of zelfopladende hybride in 2026 hun Voordeel Alle Aard (VAA) niet zullen zien stijgen. Tenzij... ze in een heel specifiek scenario vallen.

Waarom is dit goed nieuws?

Het VAA van bedrijfswagens wordt elk jaar opnieuw berekend op basis van twee parameters: de cataloguswaarde van het voertuig en de CO₂-uitstoot. Cruciaal daarbij zijn de jaarlijkse CO₂-referentiewaarden, die gebaseerd zijn op de gemiddelde uitstoot van alle nieuw ingeschreven wagens in het voorgaande jaar.

De afgelopen jaren werd die gemiddelde sterk gedrukt door de opmars van elektrische bedrijfswagens in de vloten. Omdat die geen CO₂ uitstoten, daalden de referentiewaarden telkens aanzienlijk – met als gevolg dat het VAA voor verbrandingsmodellen jaar na jaar omhoog ging. Maar daar lijkt nu verandering in te komen.

Particulieren duwen CO₂ gemiddeld omhoog

Sinds kort kopen ook particulieren opnieuw meer nieuwe wagens – en dat zijn nog steeds vooral modellen met een klassieke verbrandingsmotor of zelfopladende hybrides. Aangezien deze voertuigen meer CO₂ uitstoten, zal de gemiddelde uitstoot van alle nieuw ingeschreven auto's in 2025 naar verwachting stijgen. En dat betekent: hogere CO₂-referentiewaarden voor het VAA in 2026. Voor bestuurders van een bedrijfswagen met een verbrandingsmotor

betekent dit een mogelijke daling van het VAA. Althans, in theorie. Dalende VAA? Vergeet het maar (meestal)

Er bestaat namelijk een mechanisme in de wetgeving dat voorkomt dat het berekende VAA zomaar daalt, zelfs als de referentiewaarden stijgen. In de praktijk komt het erop neer dat het VAA voor bedrijfswagens met verbrandingsmotor in 2026 stabiel zal blijven ten opzichte van 2025, tenzij je vandaag het minimumbedrag betaalt. Dat komt omdat het minimum VAA elk jaar geïndexeerd wordt en op die manier dus wel stijgt, tot 1.650 euro in 2025.

Een kleine rekensom leert ons dat we de voorbije jaren een stijging zagen van gemiddeld 4,3%. Indien we dat percentage doortrekken, zou het minimum VAA in 2026 kunnen uitkomen op circa € 1.721.

En wat met elektrische en plug-in hybride wagens?

Voor elektrische en plug-in hybride bedrijfswagens blijft het VAA ook in 2026 berekend via een specifieke formule, waarin CO₂-uitstoot geen rol speelt. Hier telt enkel de cataloguswaarde, vermenigvuldigd met een vast percentage van 4%, aangepast via een leeftijdscoëfficiënt.

Die formule resulteert vaak in een VAA dat op of onder het minimumbedrag blijft. Wie dus onder het minimum uitkomt, wordt automatisch terug opgetrokken naar dat wettelijke minimum.

Artikel in samenwerking met FLEET.be

Eerste test

Test Renault Austral

Tot in de puntjes bijgewerkt

Om de stoere Austral extra slaagkansen te geven in het uitdagende SUV segment voorziet Renault enkele interessante nieuwigheden. Aan zijn (bejubelde) praktische kwaliteiten werd gelukkig niet geraakt.



In 2022 presenteerde Renault met enige fierheid de kersverse Austral. Deze compact SUV was de opvolger van de – eerder matig gesmaakte – Kadjar, die op zijn beurt het stokje overnam van de Koleos. Begin 2025 stond de teller op 200.000+ geproduceerde Austral's en was de tijd blijkbaar al aangebroken voor de traditionele update/facelift. Daarvoor werd er goed geluisterd naar de feedback van pers/eigenaars.

Tezamen met de Arkana en zuiver elektrische Megane E-Tech Electric en Scenic E-Tech modellen is de Austral het Renault speerpunt binnen het populaire SUV C segment. Met daarnaast nog de hoger gepositioneerde (lees: meer luxe, comfort en gadgets) Espace en Rafale modellen.

Renault Austral komt fris en fruitig voor de dag

De hedendaagse Renault designtaal prijkt nu ook op de Austral en is snel te herkennen aan de karaktervolle grille (met 3D patroon) en aangepaste bumpers/achterklep. De lichtblokken (zowel voor- als achteraan) werden in een nieuw jasje gestoken en pronken met een onderscheidende dagrijverlichting/lichtsignatuur. Desgewenst komt de vernieuwde Austral met superkrachtige/intelligente Matrix LED koplampen.

In de personalisatiegids verwelkomen we de Ultramarine Blue en Satin Pearl White tinten. Die laatste is, tezamen met Schist Grey (oftewel matgrijs) voorbehouden voor het sportief ogende Esprit Alpine uitrustingsniveau. Qua velgen draait het om naamloze 18" of knappe 20" Altitude exemplaren. Verder kan je beroep doen op een riant assortiment aan accessoires om je Austral écht uniek te maken, denk aan kleurpacks (neus, bodemplaat, spiegelskappen), instaptreden, dakstangen, verlichte deurdrempels en zelfs een picknick tafeltje.

Hello, is it me you're looking for?

Binnenin installeerde Renault nieuwe zetels (vooraan) die nog meer comfort bieden, specifiek voor de lenden en schouders. Tevens zijn er nieuwe (gerecycleerde) zetelbekledingen verkrijgbaar. Toch is dé nieuwigheid hier de camera in de A-stijl voor de bestuurdersherkenning. Desgewenst 'registreer' je jouw gezicht waarna je als bestuurder automatisch een gepersonaliseerde rij-ervaring krijgt (qua radio/mediavoorkeuren, zithouding, connectiviteit ...). Om privacyredenen kiest Renault er voor om de biometrische gegevens enkel lokaal (in de auto dus) te bewaren.

Gebruiksvriendelijke technologie

Achter het ietwat vierkante stuurwiel prijkt een digitaal instrumentenpaneel (12") met diverse weergavemogelijkheden. Die krijgt het gezelschap van een verticaal gepositioneerd infotainmentsysteem (9" of 12,3") en head-up display (optioneel). Het volledige OpenR systeem draait op Android Automotive waardoor het niet enkel kleurrijk oogt maar ook vlot en intuïtief werkt. Updates volgen over-the-air en extra functionaliteiten (zoals Waze, Spotify, ...) download je gewoon in de Google Play appstore! Uiteraard is de Austral voor-

DE ESSENTIE

Een nieuwe grille (inclusief lichtblokken), extra personalisatie, aangepaste zetels en een verfijnd rijgedrag. Dat is de Renault Austral facelift zo ongeveer in een notendop. Achter het stuurwiel van deze frisse Franse SUV verkrijg je een aangenaam rijgedrag, toch wanneer je de zweep achterwege laat. De concurrentie in het populaire SUV C segment is anderzijds bijzonder hevig. De vernieuwde Austral probeert de aandacht naar zich toe te trekken met zijn praktische inborst en zuinige hybride aandrijflijn.

zien van draadloze Apple CarPlay / Android Auto ondersteuning, je telefoon (of andere apparaten) kan je opladen met de diverse USB-C en 12V aansluitingen doorheen het interieur.

Niemand minder dan Jean-Michel Jarre (dé synthesizer pionier) creëerde een unieke auditieve welcome sound. Très chic! Dat kunnen we ook zeggen over de voorspellende onderhoudsmeldingen waarmee versleten remmen/banden of lege batterij – op slimme wijze – tijdig aangepakt kunnen worden.

Veelzijdig ruimtegebruik

Ook na de facelift blijft de verstelbare én verschuifbare achterbank behouden. Zo heb je steeds de keuze om voor méér beenruimte of kofferruimte te gaan, zelfs grotere volwassen kunnen daardoor achterin probleemloos zetelen. In de koffer is er plaats voor 527 liter bagage of maximaal 1.736 liter met de neergeklapte achterbank (60:40).

Vive la hybride!

De Renault Austral is stevast voorzien van een geëlektrificeerde aandrijflijn, met de facelift verdwijnt bovendien de (verwarrende en) gekleurde "e" in de type-aanduiding achteraan. De instapversie is de Mild Hybrid 160 motorisatie, die inderdaad 160 pk sterk is. Die rekent op een 1,3-liter viercilinder turbobenzine en 48V milde hybride ondersteuning die helpt waar kan om het verbruik zoveel mogelijk te beperken.





De Austral Full Hybrid E-Tech gebruikt een 1,2-liter driecilinder benzine (130 pk / 205 Nm), elektromotor (70 pk / 205 Nm) en aanvullende hoogspanningsstartmotor (25 pk / 50 Nm). Allemaal tezamen resulteert dit in een systeemvermogen van 200 pk, een 0-100 km/u sprint van 8,4 seconden en 180 km/u topsnelheid. Dit terwijl het verbruik (4,7 liter per 100 km) en de uitstoot (107 g/km CO₂) relatief laag blijven. Reken in de praktijk op ongeveer 5 à 6 liter benzine waardoor je met een volle brandstoftank (55 liter) toch richting de 1.000 km rijbereik zal gaan!

Rijgedrag

Jammer genoeg is het met het blote oog minder goed zichtbaar maar Renault trakteerde de Austral op diverse doelgerichte verbeteringen. Zo geniet je van een verbeterd geluidscomfort dankzij extra isolatie, nieuwe deurafdichtingen en reductie van mechanische trillingen.

Wel merkbaar is de verfijnde afstelling van de hybride aandrijflijn. Onder stevige belasting laat de driecilinder zich nog steeds goed horen en heerst er wat twijfel bij de automatische versnellingsbak

(met klauwkoppelingen à la Formule 1). Ondanks 200 pk is de Austral weinig tot niet sportief, laat de gelijknamige MultiSense rijmodus dus maar achterwege. Aan een rustig(er) tempo toont de Full Hybrid E-Tech technologie zich van zijn beste kant met een alerte, soepele en vlotte werking. De optimaliseerde dempers zorgen dan weer voor het nodige comfort, zelfs met de grotere velgen.

Optioneel geniet de Austral van 4Control Advanced vierwielsturing wat zowel het rijplezier, de veiligheid als de draaicirkel ten goede komt. Op lagere snelheden (onder 50 km/u) draaien de achterwielen tegen (tot 5°) wat voor extra wendbaarheid zorgt, op snelheid verkrijgt je dan weer extra stabiliteit.

Veiligheid is een prioriteit

Met maar liefst 32 (!) rijhulpsystemen doet de Renault Austral er (opnieuw) alles aan om het welzijn van de inzittenden ten alle tijden te beschermen. Gaande van ondersteuning tijdens parkeermanoeuvres, comfortverhogende hulp voor langere (snelweg)ritten en diverse actieve/passieve veiligheid. Na elke rit volgt er trouwens een Safety Score rapport met aanvullend advies om de volgende keer beter te doen.



Ook hier durft het systeem soms nogal "enthousiast" te reageren op (verkeer geïnterpreteerde) snelheidsbeperkingen, verkeersborden en/of de nabijheid van wegmarkeringen (rijstrookassistentie). Renault voorzien gelukkig een My Safety Switch waarmee je deze eenvoudigweg het zwijgen oplegt.

Prijzen

Om onnodige stress tijdens het configuratieproces te voorkomen heeft Renault het Austral gamma vereenvoudigd. Zo is er nu keuze uit drie uitrustingsniveau's (Evolution, Techno en Esprit Alpine) en twee motorisaties. De Belgische prijzen schommelen tussen 33.500 euro (Mild Hybrid 160 Evolution) en 42.200 euro (Full Hybrid E-Tech Esprit Alpine) in basisvorm.

Naast wat personalisatie (lakkleur, velgen, contrasterend dak ...) kan je nog opteren voor diverse packs (Safety, Harman Kardon, Family, Winter (Premium), Vision ...). Op de optielijst staan verder nog Matrix LED Vision koplampen, een enorm panoramisch glazen dak en de 4Control vierwielsturing. Reken voor een full option Renault Austral op ongeveer 51.000 euro.

Met tientallen (!) directe concurrenten moet de Austral stevig aan de bak om zich in de kijker te werpen. Om nog maar te zwijgenen van de ruimte SUV keuze binnen de eigenste gammafolder. Misschien verkies je wel eerder zo'n hippe Arkana (vanaf 28.650 euro), Espace (vanaf 41.900 euro) of Rafale (vanaf 44.650 euro)? Ook biedt zo'n Dacia Bigster ook een interessant totaalpakket, zeker wanneer je met een beperkt budget een ruime SUV zoekt!

Conclusie

Nee, de Renault Austral is niet de knapste, scherpst sturende, ruimste of goedkoopste SUV. Wel laat hij, zeker na een deugddoende facelift, bijna nergens steken vallen. Dat vertaalt zich in frisse looks, moderne uitrusting, comfortabel rijgedrag en aangename (zuinige) aandrijflijn. De praktische veelzijdigheid versterkt de aantrekkelijkheid van de ambitieuze Austral. - **BNNY**



DE ESSENTIE

De Mini driedeurs en Countryman in JCW-uitvoering kunnen meer dan hun mannetje staan op een circuit, en dat zegt meteen ook iets over hun capaciteiten voor de openbare weg. De parallel blijft; op rechte stukken moeten ze soms hun meerdere erkennen in bolides met meer peper in de kont, maar qua stabiliteit en bochtenwerk laten deze Mini's zich niet snel vloeren. Doe daar nog de über coole looks en multi-media ervaring bij, en je dagelijkse ritten eindigen altijd met een big smile..

Circuittest

Mini JCW & Mini Countryman JCW Kartgevoel met een SUV-twist

In tijden waar je zelden nog de ruimte krijgt (letterlijk en figuurlijk) om het gaspedaal te vloeren, is een uitje naar een racecircuit een prima oplossing om puur en onversneden rijplezier op te zoeken. Wij gingen het circuit op met de krachtigste der Mini-versies: de Mini driedeurs en Countryman in John Cooper Works uitvoering.

Aarzel vooral niet om verder te lezen, want zelfs als je niet van het type bent om op een circuit te gaan sjezen, dan kom je uit deze test wél te weten welke circuit-eigenschappen zelfs op de gewone weg meer dan hun nut bewijzen. Door de extremen te gaan opzoeken weet je namelijk pas echt waar de limieten liggen, en waartoe een auto in staat is. In het geval van de Mini JCW: tot veel!

John Cooper Works is het sportieve label van Mini, te vergelijken met GTI, AMG of M-Modellen bij andere constructeurs. En zoals vaak het geval is, biedt Mini de meeste modellen ook aan in een John Cooper Works-trim, waarbij we enkel spreken over sportieve opsmuk. De Mini's met JCW techniek, dat zijn de echte sportievelingen die naast het visuele aspect ook onderhuids flink aangepast zijn.

Iconisch design met moderne twist

Beide JCW-modellen behouden het iconische Mini-design, maar met een sportieve flair. De Mini JCW heeft een agressieve voorbumper, grotere luchtinlaten en een centrale uitlaat, terwijl de Countryman JCW een robuustere uitstraling heeft met bredere wielkasten en een verhoogde rijhoogte. De rode accenten en JCW-badges benadrukken hun sportieve karakter.

Binnenin combineren beide modellen klassieke Mini-elementen met moderne technologie. Het ronde centrale display is een geavanceerd infotainmentsysteem met touchscreenfunctionaliteit, een echte eye-catcher! De sportstoelen bieden uitstekende zijdelingse steun, en de materialen voelen premium aan. De sfeerverlichting en digitale beleving dragen bij aan een high-tech ambiance.

Een van de opvallende kenmerken van de nieuwe JCW-modellen zijn de instelbare rijmodi. Met een simpele draai aan de selector kan de bestuurder kiezen tussen verschillende instellingen die de motorrespons, stuurinrichting en ophanging aanpassen. Of je nu kiest voor de sportieve 'Go-Kart Mode' of de comfortabele 'Green Mode', de auto past zich aan jouw rijstijl en voorkeuren aan.

Let's go !

Wij gaan als eerste de piste op met de Mini driedeurs JCW. Die mag je zien als een ode aan het oorspronkelijke kartgevoel waar het merk bekend om staat. Met een gewicht van ongeveer 1.255 kg en een 2.0-liter turbomotor die 231 pk levert, is deze hatchback een wendbare rakker. We kiezen voor onze 10 rondes op het circuit de passende Go-Kart experience en schieten meteen uit de startblokken. De acceleratie van 0 naar 100 km/u in iets meer dan 6 seconden is natuurlijk behoorlijk snel, maar het is vooral de manier waarop hij door bochten snijdt die indruk maakt.

De directe stuurinrichting en het stijve chassis zorgen voor een uitstekende feedback. Elke beweging van het stuur wordt onmiddellijk vertaald naar het asfalt, waardoor je je als bestuurder één voelt met de auto. De gerobotiseerde versnellingsbak is snel en accuraat en draagt bij aan de betrokkenheid. Het geheel geeft vooral een gevoel van controle en je voelt dat de Mini JCW heel erg vergevingsgezind is als je al eens te snel een bocht aansnijdt. De remmen zijn trouwens meer dan voldoende performant, al beginnen ze na 10 hete rondjes toch al wat van hun kracht te verliezen. Dat is natuurlijk perfect begrijpelijk. Voor je alledaagse snelle ritten en bochtige weggetjes, bieden ze meer dan voldoende bijkracht ten allen tijde.

Zijn er dan geen kanttekeningen? Goh, hangt ervan af hoe je het bekijkt. In deze EV-tijden zijn de acceleratie- en koppelwaarden (380 Nm) niet bepaald hallucinant, dus op dat vlak is er ander materiaal te vinden dat nog meer het gevoel van de duw in de rug garandeert. Maar dat maakt de Mini JCW gelukkig ruimschoots goed door een algemene beleving te bieden die voor een brede glimlach zorgt.

Countryman JCW is de leukste

De Mini Countryman JCW is een ander beest. Met een lengte van 4,45 meter en een gewicht van bijna 1.725 kg is hij aanzienlijk groter en zwaarder dan zijn kleine broer. Maar zijn 2.0-liter turbomotor



is met 306 pk een pak krachtiger waardoor hij ook sneller over het circuit raast. Een sprint van 0 naar 100 km/u duurt slechts 5,1 seconden. We krijgen hier trouwens ook vierwielaandrijving onder de billen, en dat zorgt voor een optimale tractie, met nog flukser bochtsnelheden dan bij de driedeurs.

De Countryman is natuurlijk wel wat hoger en zwaarder, en dat voel je, ook al blijft het effect daarvan verrassend beperkt. Op het circuit van Zolder voelt de Countryman JCW stabiel en krachtig aan. De ophanging is sportief afgestemd, maar biedt nog steeds voldoende comfort voor dagelijks gebruik. De besturing is weliswaar iets minder direct dan die van de kleinere JCW, maar biedt nog steeds voldoende feedback om met vertrouwen bochten aan te vallen.

Waar we het meest van genoten hebben is zowel het extra vermogen als de meer aanwezige sportieve sound in deze Countryman JCW. En dat maakt hem voor ons de leukste van de twee. Al kunnen we ons perfect inbeelden dat er ook liefhebbers zijn van de lagere zitpositie en het uitgesproken kartgevoel in de Mini driedeurs JCW.

Conclusie: Twee smaken van rijplezier

De Mini driedeurs JCW en de Mini Countryman JCW bieden beide een opwindende rijervaring, zij het op verschillende manieren. De Mini JCW is de keuze voor puristen die op zoek zijn naar een directe en betrokken rijervaring, terwijl de Countryman JCW een krachtig en comfortabel alternatief biedt voor diegenen die ruimte en veelzijdigheid waarderen. - **WM**

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



Eerste test Renault 4

Retro-klassieker in een nieuw jasje

Met de terugkeer van de Renault 4 levert het Franse merk opnieuw een staaltje retromoderne vormgeving af, ditmaal iets ruimer dan de R5. Waar de R5 voornamelijk fungeert als hip stadswagentje voor koppels, profileert de R4 zich als de gezinsvriendelijke variant binnen de elektrische line-up.





DE ESSENTIE

De R5 smaakt naar meer: ook de Renault 4 krijgt een moderne reïncarnatie. De moderne variant bedient zich van hetzelfde platform als de R5, maar kiest toch voor een ander karakter: dat van de meer praktische, comfortabele gezinsvriend.



De R4 is immers een stukje groter dan zijn broertje R5. 22 cm om precies te zijn. En ook de koffer groeit een stuk, naar 420 liter, best groot voor een kleine crossover. Zelfs grotere bestuurders hebben voldoende hoofd- en beenruimte én nog wat plaats op de achterbank voor de kinderen, mede dankzij de vlakke vloer. En als je echt grote volumes moet vervoeren, kan de achterbank en zelfs de passagiersstoel neergeklapt worden, goed voor een laadvloer van 2,2 meter! En daarmee is ook het excuus om die boekenkast niet naar het containerpark te brengen verleden tijd...

Retrodetails met moderne afwerking

Nostalgici herkennen onmiskenbare knipogen naar de klassieke Renault 4L, zoals de ronde koplampen, LED's in dit geval, het

drievoudig geribbelde zijpaneel en de karakteristieke dakdragers. Achteraan vind je een extra lange kofferklep met lage tildrempel, net zoals vroeger.

Binnenin ademt de R4 eigentijds design dankzij het royale Twin-Screen-dashboard, maar het kleurenpalet en de materialen zijn soberder dan in de R5, passend bij de meer praktische insteek van dit model. Het geheel oogt alvast zeer knap, al weet Renault wel op slimme wijze enkele hardere materialen te verbergen achter dit retromoderne design.

Het 10-inch touchscreen met het OpenR Link-systeem (in samenwerking met Google ontwikkeld) vormt tot slot het technologische

hart van het interieur. Stembediening via 'Reno', de ChatGPT-assistent van Renault, en de Vehicle-to-Load-functie (V2L), waarmee je de wagen als mobiele oplader kunt inzetten, maken het plaatje compleet.

Comfortabel én wendbaar

Onder de motorkap kan je kiezen uit twee accupakketten: er is keuze tussen een 40 kWh en 54 kWh-batterij die respectievelijk 120 pk en 150 pk leveren, vermogen dat in beide gevallen op de vooras wordt afgezet. Maar je wilt vooral de versie met grote batterij omwille van het grotere rijbereik van 409 km (WLTP). De versie met kleine batterij is na 308 km leeg. Ook de DC-laadtijd is net iets beter voor de topversie met 100 kW snelladen, tegenover 80 kW snelladen voor de kleine accu.

De motoren houden de R4 trouwens zonder probleem op tempo, zonder daarbij rasechte sportieve prestaties te ambiëren. En dat zorgt er gelukkig wel voor dat ook het verbruik onder controle blijft. Tijdens onze test in Portugal, weliswaar in EV-gunstige omstandigheden, vroeg de elektromotor zo'n 13,6 kWh elektriciteit per 100 km, en in de stad haalden we dankzij de one-pedal-drivingstand, een primeur bij het Franse merk, nog lagere waarden.

Dat komt ook omdat de R4 iets minder aanzet tot dynamisch rijden dan zijn broertje R5, met een besturing die weliswaar lichtvoetig is, maar iets minder aanzet tot het betere bochtenwerk. Hetzelfde geldt voor de ophanging, die iets meer op comfort werd afgesteld, al houdt de nieuwe multilink achteras het koetswerk in de bochten

wel keurig rechtop. Een ietwat ruwer wegdek is dan weer wat minder de vriend van deze R4, op hobbels en putten reageert hij soms wat droog.

Prijzen

Door zijn betere bruikbaarheid en grotere functionaliteit, is de R4 ietsje hoger (lees: duurder) gepositioneerd dan de R5. Een R4 met de kleine batterij is er vanaf 29.900 euro. Ga je voor de grote batterij, dan betaal je minstens 32.900 euro. De basisuitrusting is behoorlijk met onder andere een digitale boordplank, regensensor, achtruitrixcamera, cruise control, warmtepomp en een rist aan veiligheidsuitrustingen. Wil je toch naar een hoger uitrustingsniveau, dan moet je meteen ook de grotere batterij kiezen. Maar dat lijkt ons sowieso de betere keuze. Een leuke versie met linnen schuifdak volgt trouwens nog eind dit jaar.

Conclusie

Renault slaagt erin om een legendarische naam als de 4L een hedendaagse invulling te geven. De R4 combineert een royaal interieur met subtiële retroaccenten en een verrassend hoog technologisch niveau. Dankzij zijn praktische karakter mikt hij vooral op jonge gezinnen en actieve stadsmensen die ruimte, comfort en gebruiksgemak waarderen boven pure sportiviteit. Of de R4 het succes van zijn illustere voorvader evenaart? De toekomst zal het leren, maar de ingrediënten voor een nieuwe bestseller liggen er alvast. - **Fleet.be**



Nieuw



Kia zet met EV4 en EV5 elektrisch offensief onverminderd verder

Als het op elektrificatie aankomt, dan heb je de Koreanen geen lessen te leren. In Europa zijn het al lange tijd koplopers zoals ook Kia met de Niro EV, de EV9 en de populaire EV3 heeft bewezen. Maar daar stopt het niet voor Kia.

Voor al met de grote luxe-SUV EV9 en met de EV3 heeft Kia al getoond dat ze gedurfd uit de hoek kunnen komen. Zelfs in het segment van de bestelwagens waagt Kia zich met de PV5 aan een opvallend design. Die futuristische look trekt het merk binnenkort naar twee nieuwe modellen, de EV4 en EV5.

Kia EV4: compacte, elegant en future-proof

De Kia EV4 zal beschikbaar zijn in zowel sedan- als hatchbackvarianten en valt op door zijn gedurfde ontwerp. De sedanversie heeft een gestroomlijnde, lage neus en een langgerekte achterzijde, wat resulteert in een silhouet dat zowel elegant als sportief is. De hatchbackvariant straalt meer robuustheid uit met zijn contrasterende zwarte C-stijlen en scherpe lijnen. Beide versies beschikken over Kia's opvallende 'EV Tiger Face' met verticale koplampen en de kenmerkende 'Star Map'-verlichting, die zowel een sportieve als klassevolle uitstraling geeft.

De hatchback gaat voor de meer hoekige benadering met uitgesproken wielkasten en scherpe lijnen op de carrosserie. De sedan wordt gekenmerkt door een tweedelige dakspoiler en verticale achterlichten, terwijl de hatchback een schuin aflopende achterraut en brede achterlichten heeft die de breedte van het voertuig accentueren.

Binnenin biedt de EV4 een strak en technologisch geavanceerd interieur, dat voor klanten van de EV3 en EV9 alvast heel herkenbaar zal zijn. Een 30-inch panoramisch display - twee 12,3-inch schermen en een 5-inch klimaatbedieningspaneel - domineert het dashboard. Daarnaast zijn er duurzame materialen gebruikt, zoals gerecycled katoen geleverd met natuurlijke kleurstoffen.

Elektrische topprestaties

Kia voorziet voor de EV4 een elektromotor met een vermogen van 204 pk, die gekoppeld kan worden aan twee batterijopties van 58,3 kWh en 81,4 kWh. Daarmee zal een theoretisch rijbereik mogelijk zijn tussen de 430 km en 630 km, en we weten uit ervaring dat een elektrische Kia in de praktijk vaak erg dicht bij die WLTP-waarden uitkomt. Maar dan moet je natuurlijk niet altijd het volle potentieel van de auto aanspreken. En dat is er wel degelijk want de acceleratie van 0 naar 100 km/u wordt bereikt in 7,7 seconden voor de hatchback en 7,4 seconden voor de sedan.

Met zijn 400V-architectuur ondersteunt de EV4 zowel AC- als DC-snelladen. Met een DC-snellader kan de batterij in ongeveer 31 minuten van 10% naar 80% worden opgeladen. Daarnaast beschikt de EV4 over Vehicle-to-Load (V2L)-functionaliteit, waarmee externe apparaten kunnen worden gevoed met een vermogen tot 3,5 kW. Op het gebied van veiligheid is de EV4 uitgerust met geavanceerde rijhulpsystemen, waaronder Highway Driving Assist 2 (HDA2) en Hands-on Detection (HOD), die de bestuurder ondersteunen bij het binnen de lijntjes blijven van de rijstrook, het aanpassen van de snelheid en het behouden van een veilige afstand tot andere voertuigen. Na de zomer zullen de eerste EV4's worden uitgeleverd.

Kia EV5 is ruime gezins-SUV

De Kia EV5 hebben we voorlopig enkel nog maar als concept car gezien, maar tegen eind dit jaar al zal hij in de showrooms staan. Met zijn lengte van 4,62 meter is het een gerieflijke (elektrische) SUV die ontworpen is voor gezinnen en professionele bestuurders

die vooral veelzijdigheid zoeken. Hij zal beschikbaar zijn in meerdere uitvoeringen waaronder een instapmodel dat beschikt over een 64,2 kWh batterij en een 160 kW elektromotor, wat resulteert in een actieradius tot 530 km. De Long Range-versie is dan weer uitgerust met een 88,1 kWh batterij en belooft een actieradius tot maar liefst 720 km! In deze klasse is dat echt een recordwaarde. Afhankelijk van de gekozen uitvoering kan je bij de EV5 ook kiezen voor voorwielaandrijving of vierwielaandrijving.

De EV5 ondersteunt zowel 400V- als 800V-laadinfrastructuur en met een DC-snellader kan de batterij in ongeveer 36 minuten van 10% naar 80% worden opgeladen. Daarnaast beschikt de EV5 over zowel externe als interne Vehicle-to-Load (V2L)-functionaliteit, waarmee elektronische apparaten en huishoudelijke apparatuur kunnen worden gevoed.

Interieur en technologie

Het interieur van de EV5 is ontworpen met comfort en technologie





in gedachten. Het dashboard bevat maar liefst drie schermen: twee 12,3-inch displays voor het instrumentarium en infotainment, en een 5-inch aanraakscherm voor de klimaatregeling. Daarnaast biedt de EV5 functies zoals een massagefunctie voor de bestuurdersstoel, een opvouwbaar tafel aan de achterkant van de passagiersstoel en een koel- en verwarmingsbox in de middenconsole.

De EV5 is verder uitgerust met geavanceerde veiligheidsfuncties, waaronder Blind-Spot Collision-Avoidance Assist en een Surround View Monitor, die de bestuurder helpen bij het navigeren en parkeren.

Conclusie

Met de introductie van de EV4 en EV5 zet Kia alweer een indrukwekkende stap in de transitie naar elektrische mobiliteit voor een breed publiek. Met hun opvallend design, geavanceerde technologie en focus op duurzaamheid bieden beide modellen een aantrekkelijke optie voor consumenten die de overstap naar elektrisch rijden overwegen.





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





Voorstelling Kia PV5: ongeziene entree in het segment van de bedrijfsvoertuigen

Kia maakt zich op voor een stevige entree op de markt van elektrische bedrijfsvoertuigen. Met de officiële lancering van zijn zogenaamde PBV-strategie (Platform Beyond Vehicle) is het merk klaar om de volledig elektrische PV5 op de LCV-markt los te laten. De eerste pré-orders zijn inmiddels binnen, met leveringen gepland tegen eind 2025.

Kia pakt het groots aan. In totaal worden er 20 gespecialiseerde LCV-centra uitgerold verspreid over België en Luxemburg. Deze centra, afkomstig uit het bestaande dealernetwerk, krijgen een focus op verkoop, onderhoud en naverkoop van de bedrijfsvoertuigen. Daarmee wil Kia zich onderscheiden op een markt die tot nu toe nog grotendeels wordt gedomineerd door traditionele bedrijfswagenfabrikanten zoals Ford, Renault en Stellantis. De personenwagenvariant van de PV5 zal ook via het reguliere Kia-netwerk verkrijgbaar zijn.

De PV5 komt met twee batterijopties

Centraal in Kia's eerste bedrijfswagenoffensief staat de PV5 Cargo, een compacte elektrische bestelwagen die vanaf de introductie beschikbaar zal zijn in L2H1-configuratie. Later volgen ook andere varianten zoals L1H1, L2H2 en chassisversies.

De PV5 komt met twee verschillende batterijopties. De versie met een batterij van 51,5 kWh heeft een theoretisch rijbereik van 291

kilometer volgens de WLTP-norm. Voor wie grotere afstanden moet overbruggen, biedt Kia een versie met een 71,2 kWh batterij aan, goed voor een rijbereik van 397 kilometer. Daarmee positioneert de PV5 zich als een van de interessantere alternatieven op de markt, zeker in vergelijking met andere elektrische bestelwagens in het segment. De kleinere batterij is ideaal voor stedelijke leveringen en korte trajecten, terwijl de grotere batterij een oplossing biedt voor langeafstandsroutes.

Het prijskaartje ligt op 32.250 euro exclusief BTW voor de basisversie met de kleinere accu en 35.500 euro exclusief BTW voor de versie met de grotere batterij. Kia heeft daarnaast aangekondigd dat er in de toekomst ook een nog kleinere batterijoptie (43,3 kWh) op de markt zal komen, al zijn daarvan de prijzen nog niet bekendgemaakt.

De PV5 is niet alleen vooruitstrevend qua aandrijving, maar ook wat betreft technologie. Het model beschikt over een 12,9-inch centraal touchscreen, dat directe toegang biedt tot de Android Play Store. Hiermee kunnen gebruikers specifieke apps en software installeren die de dagelijkse werkzaamheden vergemakkelijken. Kia werkt bovendien samen met technologiepartners als Geotab, Samsung en 42dot om de softwarecapaciteiten van het voertuig voortdurend te optimaliseren. Voor fleetklanten betekent dit de mogelijkheid tot gedetailleerde voertuigdata-analyse en wagenparkbeheer, waardoor efficiëntie en onderhoudskosten verder kunnen worden geoptimaliseerd.

DE ESSENTIE

Met de lancering van de PV5 zet Kia een belangrijke stap in de richting van de elektrificatie van de bedrijfswagenmarkt. Het merk mikt duidelijk op professionele klanten die op zoek zijn naar een duurzaam alternatief zonder in te boeten aan praktisch nut of technologische ondersteuning. Met twee batterijopties, goede EV-prestaties en aantrekkelijke prijzen, lijkt het er op dat we (alweer) stevig moet rekening houden met het groeipotentieel van Kia.



Laadvermogen en praktische bruikbaarheid

De PV5 Cargo L2/HI weet ondanks zijn compacte buitenafmetingen toch een behoorlijk laadvermogen en -volume te bieden. De bestelwagen kan tot 790 kilogram aan lading vervoeren en heeft een laadruimte van 4,4 kubieke meter. Dit maakt het model bijzonder geschikt voor kleine en middelgrote bedrijven die efficiënte stads-distributie combineren met duurzaamheid.

De PV5 is trouwens pas het begin. In 2027 wil Kia een groter model, de PV7, lanceren, gevolgd door de nog grotere PV9 in 2029. Hiermee zet Kia zijn strategie voort om een breder aanbod van elektrische bedrijfsvoertuigen te bieden. -WM



Test

Fiat Grande Panda-e

Een waardige opvolger?



De Fiat Panda uit de jaren '80 is niet enkel een stijl-icoon dankzij het hoekige ontwerp van Giugiaro, maar ook de auto die Italië meer dan 20 jaar lang mobiliseerde. En zelfs vandaag zie je ze nog rijden door de Italiaanse villaggio's en città's. De nieuwe Grande Panda verwijst hevig naar zijn voorvader. Maar heeft hij het in zich om dezelfde culturele impact te behalen?

Het is een beetje crisis bij Fiat. Het modelgamma is beperkt en verouderd geworden, met tot voor kort enkel de 500e en 600(e) als recente aanvullingen. Maar de 500e is een zorgenkindje: de elektrische opvolger van de immens populaire 500 uit 2007 raakt maar niet verkocht en de productie moest meer dan eens stilgelegd worden in Mirafiori. Fiat heeft als noodoplossing een benzine-motor onder de motorkap van het bolletje gelepeld, maar de vraag is maar of die de 500 Hybrid goedkoop genoeg kan maken. De oplossing? Een knap gelijnde, maar goedkoop ontworpen auto met de keuze tussen benzine en elektrisch. Enter de Fiat Grande Panda!

Smelten voor het design van de Grande Panda

Het is moeilijk om niet te zwichten voor de charmes van de Fiat

Grande Panda. Niet alleen door zijn hoekige vorm, die sterk doet denken aan de originele Panda, maar ook omdat Fiat zijn gave nog niet kwijt is om een betaalbare auto toch speciaal te doen ogen. De Grande Panda is onderhuids vrijwel identiek aan de nieuwe Citroën C3, maar zet beide modellen eens naast elkaar en je ziet dat de Italiaan doordrenkt is van de leuke details. Kijk maar naar de letters 'PANDA' die in de deuren staan gestanst, het klassieke streepjeslogo van Fiat op de wielkasten en aan de C-stijlen, 'FIAT' in het kofferpaneel, enzovoort.

Zelfs het basismodel 'RED' zit er leuk uit met zijn witte stalen velgen, die een beetje een rallygevoel geven – ook al ligt dit ver van de roeping van de Grande Panda. De topversie 'La Prima' krijgt wel



gewoon lichtmetalen velgen, dakrails, specifieke bumpers en meer om hem wat 'aangekleder' te doen ogen.

Goedkoop interieur, maar niet saai

Bij het instappen waren we even teleurgesteld in het interieur van de Grande Panda. Hier zie je duidelijk dat er zo veel mogelijk bespaard moest worden. De plastics zijn hard, de aankleding is simpel en de RED-instapversie waar wij mee reden, miste heel wat comfortsnuftjes die we wel gewend zijn anno 2025. Automatische airco? Vergeet het. Een centrale armsteun? Pech gehad. Daarvoor moet je upgraden naar de La Prima.

Je krijgt wel een digitaal instrumentarium van 10 inch en een

DE ESSENTIE

De Fiat Grande Panda is het Italiaanse equivalent van de Citroën C3, beschikbaar in hybride of volledig elektrische versies. De Grande Panda zet in op een knap design boordevol leuke details, maar kost dan ook iets meer dan zijn Franse evenknie.

Aan boord valt ook niet te ontkennen dat er bespaard moest worden en toch doet de Grande Panda zijn voorouder uit de jaren '80 eer aan. Het is een geslaagde (elektrische) stadswagen voor een scherpe prijs, die het verdient om opnieuw een succesnummer te worden.

centraal aanraakscherm van 10,25 inch, maar beide schermen staan niet in verbinding met elkaar en ook de functionaliteit en personalisatiemogelijkheden zijn bijzonder beperkt (maar je krijgt wel draadloze Apple CarPlay/Android Auto).

Maar het is niet allemaal kommer en kwel aan boord van de Fiat Grande Panda. Het goede nieuws is dat Fiat ervoor heeft gekozen om de typische zwarte en grijze plastics links te laten liggen. Het interieur bestaat dus vooral uit blauwe panelen, die mooi in contrast staan met de fluogele elementen op het dashboard en de middenconsole.

En ook in het interieur van de Grande Panda zijn er tal van vrolijke elementen te vinden. Op de zetels kan je 'PANDA' aflezen, op de deurpanelen staat dan weer 'FIAT' en het digitale dashboard is omringd door een plastic behuizing die zijn inspiratie haalt bij het iconische Lingotto-gebouw in Turijn, waar vroeger miljoenen Fiats van de band zijn gerold. En doe je de koffer open, dan word je met een vrolijke 'Ciao!' begroet door de Grande Panda. Daar worden we instant blij van. Welke andere betaalbare auto heeft zoveel aandacht voor detail?

Praktisch stadswagentje

De Fiat Grande Panda is trouwens ook best praktisch voor zijn formaat van precies 3.999 mm. Aan boord is er voldoende ruimte voor vier volwassenen, maar de achterbank is niet erg comfortabel voor lange ritten en ook achter het stuur zitten lange mensen niet perfect, zonder dat het pijnlijk wordt. Bovendien zit het interieur vol opbergvakken, met zelfs twee handschoenenkastjes – bijzonder in dit segment!

In de koffer kun je tot 361 liter kwijt in de elektrische versie, uitbreidbaar tot 1.315 liter met de achterbank neergeklapt. Een frunk is er niet, maar je hebt sowieso geen extra ruimte nodig voor de laadkabel. Die zit namelijk ingebouwd in de neus en rolt op als een oude telefoonkabel! Een bijzonder handig snuftje is dat. En als je toch een externe laadkabel moet gebruiken, is er nog een extra laadpoort aan de achterzijde, waar je ook moet inpluggen bij de snellader.



(Mild)hybride of elektrisch

En dat brengt ons naadloos bij de aandrijving van de Fiat Grande Panda. Er zijn twee opties: de Hybrid, met een mildhybride 1,2 liter-driecilinder van 110 pk (bekend uit tal van andere Stellantis-producten), of de volledig elektrische Grande Panda-e (ook wel Grande Panda Electric genoemd) met 113 pk. Wij reden met die laatste, die correcte prestaties kan voorleggen: 0 tot 100 km/u in 11 seconden, een begrensde top van 132 km/u en tot 320 km WLTP-range dankzij de batterij van 44 kWh.

Is die range haalbaar in de praktijk? Enkel als je wegblijft van de snelweg, want daar schiet het verbruik van de Fiat Grande Panda-e omhoog en daalt de range tot minder dan 200 km. Toch rijdt de kleine Italiaan daar niet onaangenaam, want de koets blijft stabiel

en het geluidsniveau is onder controle. Zelfs de muziek blijft redelijk klinken dankzij de standaard aanwezige tweeters in de A-stijlen, maar een echte Hi-Fi-ervaring mag je natuurlijk niet verwachten.

Blijf je rond de stad en op binnenwegen hangen, dan is het wel degelijk mogelijk om meer dan 300 km autonomie uit een volle batterij te halen in de Grande Panda. Bovendien is het erg eenvoudig rijden: er zijn geen rijmodi of speciale regeneratieniveaus, het is gewoon gas geven en remmen. De regeneratieve remwerking staat standaard op een gemiddeld niveau, en als je wil uitbollen is er de 'C'-functie van de transmissie (voor 'Coast').

De vooraan gemonteerde elektromotor van 113 pk heeft voldoende pit om de ongeveer 1,6 ton (rijklaar) zware Grande Panda vlot te



laten meekomen met het verkeer, maar echte fun blijft uit. Het chassis is ook vooral afgesteld voor comfort: putten en drempels vormen geen enkel probleem, ook dankzij de iets hogere bodemvrijheid, maar in de bochten helt de koets wel wat over. Ook is het stuur niet direct genoeg, waardoor je veel omwentelingen moet maken in scherpe bochten.

Goedkoop, maar niet de goedkoopste

Dan komen we bij de clou van het verhaal: als de Fiat Grande Panda zo goedkoop is gebouwd, is hij dan ook goedkoop in aanschaf? Ja en neen. De Grande Panda Hybrid is er vanaf 18.890 euro, de elektrische Grande Panda-e kost minstens 24.890 euro. Een volledig uitgerust model kost trouwens 29.390 euro. Daarmee is de Fiat Grande Panda een dikke 1.500 euro tot 3.000 euro duurder dan de Citroën C3, maar hij is dan ook een stuk charmanter. En het is nog steeds een praktische elektrische auto voor minder dan 25.000 euro, een zeldzaamheid op de markt.

Conclusie

De Fiat Grande Panda is, wat ons betreft, geslaagd in zijn missie; we zien hem wel degelijk de plaats innemen van zijn iconische voorouder op de Italiaanse wegen. Hij is praktisch, betaalbaar, geweldig ontworpen en rijdt ook gewoon goed genoeg. Ja, een Dacia is goedkoper, maar dit is een auto waar je vrolijk van wordt! - YM



Eerste test Mini Cabrio 2025

Grondig vernieuwd met focus op interieur

Wie al eens graag topless door het verkeer laveert, stelt helaas vast dat het cabrio-aanbod jaar na jaar zorgwekkend slinkt. Maar gelukkig zijn er nog enkele vaste waarden, zoals de Mini Cabrio die zopas grondig werd vernieuwd.

Alleen, 'grondig vernieuwd', wat moeten we daaruit begrijpen? Mini zelf benadrukt dat het om veel meer gaat dan een facelift van de vorige generatie, maar van een volledig nieuw model kan je niet spreken. Eigenlijk doet het weinig terzake. Feit is dat de Mini Cabrio nog altijd kan terugvallen op een stevig (premium) imago en een uitstraling die sympathie opwekt. En met een duidelijke focus op de herwaardering van het interieur, heb je als bestuurder alvast wel het gevoel met een nieuwe generatie op stap te zijn.

Boordplank is de eye-catcher

Aan de buitenkant is de Mini Cabrio niet zo geweldig vernieuwd. Vooral achteraan is de herkenbaarheid met de vorige generatie groot, maar de frontpartij krijgt wel een duidelijke nieuwe stempel met de inmiddels gekende ronde koplampen die ook de nieuwste EV-versie krijgt. Ook de compacte afmetingen van de Mini Cabrio zijn gebleven. Met een lengte van 3,88 meter voelt de Mini Cabrio zich helemaal in z'n element in de stad, al zijn er ook een aantal beperkingen aan zijn gedrongen lichaamsbouw. Zo is deze nieuwe Mini Cabrio officieel een vierzitter, maar laat er geen twijfel over bestaan; in deze Cabrio passen achterin enkel jonge kinderen of lilliputters. En ook de koffer is nog steeds klein en onpraktisch in het gebruik. Eigenlijk is de kleine achterbank een ideale plaats voor een grote sporttas of boodschappentassen.

De blikvanger van de nieuwe Mini Cabrio is natuurlijk het volledig nieuwe interieur. Het nieuwe dashboard wordt gekarakteriseerd

het inmiddels gekende en opvallende OLED-scherm, dat niet alleen esthetisch aantrekkelijk is, maar ook een scala aan functies biedt. De temperatuurregeling is bijvoorbeeld geïntegreerd in het scherm, en de 'Experience' instellingen bieden verschillende thema's die je rijervaring kunnen beïnvloeden, zoals de heerlijke 'Go Kart'-modus, die je begroet met een luide "WAHOO!" uit de luidsprekers. Kijk, dat soort leukigheidjes toveren direct een glimlach op ons gezicht.

In termen van afwerking zijn de materialen in de cabine van goede kwaliteit, en de keuze voor duurzame materialen is duidelijk een belangrijke gegeven voor Mini, dat ook een ecologisch verantwoord lederenafwerking biedt in de Favoured Trim. Dat leder ziet er trouwens luxueus en kwalitatief uit. En toch zijn er hier en daar enkele harde, glanzende kunststoffen te vinden die de algehele premium-ervaring een beetje teniet doen. Verder niets dan lof over de voorste stoelen, die (optioneel) elektrisch verstelbaar zijn.



De essentie

De Mini Cooper Cabrio 2025 oogt vertrouwd, en blinkt uit met een grondig vernieuwd premium interieur, inclusief opvallend OLED-scherm. Compact en speels, sportief en dynamisch op de weg, maar achterbank en kofferruimte blijven beperkt bruikbaar. De prijs is niet mals per vierkante meter, maar eerlijk per meter rijplezier.

Rijervaring: Dynamiek en Prestaties

In een automotive omgeving die steeds vaker overstapt op zware elektrische voertuigen, is het verfrissend om een auto in handen te krijgen die minder dan 1.400 kg weegt. Dat voel je dan ook op een positieve manier als je de nieuwe Mini Cabrio de sporen geeft. Eigenlijk rijdt ie zoals je van een Mini verwacht: direct, met een ietwat stugge vering die je een goed gevoel geeft van wat er onder de wielen gebeurt. Ondanks de eerder harde afstelling is de Cabrio niet oncomfortabel, zelfs niet op een hobbelige weg. De prestaties zijn ook sportief te noemen: de 204 pk sterke Cooper S-variant die we konden testen sprint in 6,9 seconden van 0 naar 100 km/u, en met zijn aangeblazen (met turbo dus) tweeliter motor voelt hij alvast sneller aan dan wat de cijfers beloven. Maar pas op, als je 'm regelmatig op z'n staart trapt, dan gaat het verbruik ook recht evenredig stijgen met het niveau van het rijplezier.

De zeventrapsautomaat met dubbele koppeling schakelt heel efficiënt (zelfs met dotten tussengas als je kiest voor sommige sportieve Experiences), maar het is jammer dat er geen schakelpaddels aan het stuur beschikbaar zijn voor manueel schakelen, behalve dan in de John Cooper Works-versie. - **WM**

Is de 2025 Mini Cooper Cabrio een goede keuze?

Als je op zoek bent naar een cabriolet met karakter, veel rijplezier en een hoogwaardig interieur, dan is de Mini Cooper Cabrio 2025 zeker een uitstekende keuze. Hij staat niet alleen garant voor de typische Mini rijeigenschappen, hij kan ook teren op zijn premium genen en tal van afwerkingsthema's waardoor je hem heel persoonlijk kan aankleden. Natuurlijk zijn de achterbank en kofferbak niet geschikt voor grote hoeveelheden bagage of passagiers, maar voor wie op zoek is naar een leuke, sportieve rit met een open dak, blijft de Mini Cooper Cabrio een topaanbieding vanaf 32.000 euro.



Mazda 6e Stevige EV-entree



Mazda heeft lang gewacht met het aanbieden van een volwaardige elektrische auto, maar springt nu eindelijk mee op de elektrische trein. Hun nieuwste EV, de Mazda 6e, presenteert alvast overtuigende troeven, hoewel er toch enkele vreemde keuzes zijn gemaakt.

Voor wie nu klaarstaat om ons erop te wijzen dat Mazda al langer de elektrische MX-30 verkoopt: dat weten we. Maar wees eerlijk, die MX-30 EV blinkt niet uit in veelzijdigheid, zelfs niet als je er de versie met range extender bijneemt. Daarom mag deze nieuwe Mazda 6e gerust als de eerste echte praktische elektrische auto van het Japanse merk gezien worden.

Waarom geen sedan?

Het blijft wat mysterieus waarom Mazda zo lang gewacht heeft om een breed inzetbare elektrische auto op de markt te brengen. Misschien heeft dat te maken met hun relatief kleine schaal als onafhankelijke autobouwer. Jaarlijks produceert Mazda immers slechts 1,3 miljoen auto's, wat betekent dat hoge ontwikkelingskosten sterk doorwegen. De keuze om hun vlaggenschip als eerste elektrisch model te lanceren is bovendien gewaagd: het resultaat moet dan natuurlijk direct overtuigen. Daarbij komt dat Mazda meteen afscheid neemt van benzineversies van de 6. Wil je dus een nieuwe Mazda 6, dan wordt het elektrisch rijden of helemaal niets.

Vooral voor de B2B-verkoop heeft deze 6e voldoende sterke troeven. Bijvoorbeeld op het vlak van functionaliteit. Verrassend genoeg blijkt het silhouet van de 6e geen sedan, maar een hatchback te zijn. De kofferruimte is meer dan voldoende, terwijl je voorin een bijzonder grote frunk krijgt. Exacte cijfers over het laadvolume ontbreken nog, maar over praktische ruimte hoef je je in elk geval

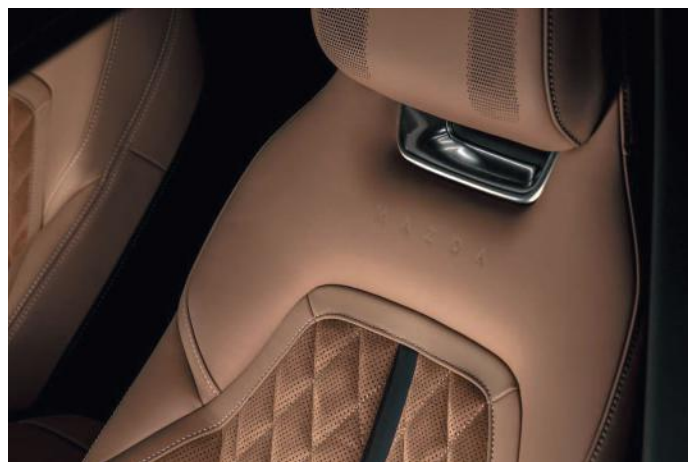




geen zorgen te maken. Genoeg voordelen dus om de gemiddelde zakelijke rijder te overtuigen.

Laden: waarom zo verschillend?

Voor zakelijke klanten zijn goede prestaties cruciaal en daarin lijkt de Mazda 6e te slagen, ondanks enkele vreemde keuzes. De auto wordt geleverd met twee batterijpakketten van 68,8 kWh en 80 kWh, waarmee respectievelijk een WLTP-bereik van 479 en 552 kilometer mogelijk is. Mooie cijfers, prima geschikt voor professionele gebruikers. Opvallend is wel dat de kleinere batterij gekoppeld wordt aan de krachtigste elektromotor (258 pk), terwijl de grotere batterij het met minder vermogen (245 pk) moet doen. Dit leidt overigens nauwelijks tot merkbaar verschil in prestaties, aangezien



de versie met groter bereik slechts 0,2 seconden langzamer naar 100 km/u sprint.

Vreemd wordt het vooral bij het opladen. De kleinere batterij haalt een indrukwekkend pieklaadvermogen van 200 kW, terwijl de grote batterij slechts 95 kW aankan. Geen typefout: het verschil is inderdaad aanzienlijk, en dit valt moeilijk te verklaren aan potentiële klanten. Beide versies laden overigens AC aan maximaal 11 kW. Door zijn betere laadprestaties is de kleinere batterij zelfs sneller opgeladen (10%-80% in 22 minuten), wat hem waarschijnlijk populairder maakt. Nog leuk om te weten: de Mazda 6e heeft standaard achterwielaandrijving, wat een sportieve rijervaring belooft.

Sportief en cocooning interieur

Dat Mazda mooie interieurs maakt, wisten we al langer, maar de Mazda 6e brengt toch een nieuwe, sportieve en high-tech sfeer met zich mee. Denk aan premium kuipstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen, een volledig digitaal instrumentarium en een groot multimediascherm van 14,6 inch waarmee fysieke knoppen verleden tijd zijn (alleen op het stuur zijn ze nog te vinden). Mazda belooft





intuïtieve bediening met widgets en introduceert bovendien Gesture Control voor diverse handelingen zoals telefoonoproepen aanemen en muziek kiezen. Leuk idee, al valt nog te bezien of het in de praktijk veel gebruikt zal worden.

De hoogwaardige materialen geven het interieur een premium uitstraling en creëren een cocooning gevoel, mede dankzij de lage daklijn en hoge middenconsole. Achterin is er voldoende beenruimte, al lukt het net niet om voeten comfortabel onder de voorstoelen te schuiven.

DE ESSENTIE

Mazda heeft lang gewacht met hun eerste echte EV, maar ze lijken met de 6e meteen raak te schieten. Deze ruime hatchback (4,92 m) biedt twee accu-opties van 68,8 kWh en 479 km bereik, of 80 kWh met 552 km autonomie. Het interieur is sportief, high-tech en premium afgewerkt. Achterwielaandrijving is standaard en de vanafprijs uitgesproken scherp. We kunnen niet wachten om te gaan testrijden.

Heel interessant geprijsd

Ben je nu al enthousiast over Mazda's eerste echte elektrische model? Dat begrijpen we goed, want de 6e oogt fraai, zeker dankzij de opvallende 'Glowing Signature Wing' tussen de koplampen, inclusief animaties bij bijvoorbeeld opladen of openen. Toch moet je nog even geduld hebben tot komende zomer. Dan kun je ook zelf vaststellen hoe groot de auto werkelijk is: met 4,92 meter lengte is hij beduidend groter dan een Kia EV6 of Hyundai Ioniq 6, en zou hij zelfs concurrenten zoals de BMW i5, Mercedes EQE of Audi A6 het vuur aan de schenen kunnen leggen.

Het goede nieuws hebben we voor het einde gehouden want de prijszetting is zonder meer heel concurrentieel. Zo haal je al een Standard Range Takumi in huis vanaf 42.890 euro. Aan de duurste versie, de Long Range Takumi Plus hangt een prijskaartje van 47.240 euro. De standaarduitrusting is zeker royaal te noemen met onder meer 19" velgen, 360° camera, adaptieve cruise control, head-up display, panoramadak, Sony audiosysteem, getinte ramen achteraan, 14,6" infotainmentsysteem én een warmtepomp. Personalisatie is mogelijk met acht verschillende koetswerkkeuren. De Crystal White Pearl tint is gratis ... en Soul Red Crystal nog steeds onze favoriet. - 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 meeste nieuwe vooruitstrevende technologieën. Deze volledig elektrische Mazda biedt een intuïtieve rijervaring met een rijbereik tot 552 km¹, snellaadtechnologie en biedt u de betrouwbare prestaties die u van Mazda verwacht. Het interieur staat in het teken van het Japanse concept « Ma », waarbij de schoonheid van een lege ruimte centraal staat. Ontdek de All-New Mazda6e op mazda.be.

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. Het werkelijke rijbereik onder reële omstandigheden varieert afhankelijk van factoren zoals rijstijl, snelheid, gebruik van comfortfuncties (bv. zetelverwarming, airconditioning), ondersteunende apparatuur, buitentemperatuur, aantal passagiers en lading, topografie, ouderdom en slijtage van de batterij. De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode. De waarden zijn voorlopig en in afwachting van homologatie. 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.



LCV

Nieuwe Volkswagen Transporter

Veelzijdigheid troef



Liefhebbers van pure rijbeleving of klassieke auto's zullen er misschien hun slaap niet voor laten, maar voor Volkswagen is de nieuwe generatie lichte bedrijfswagens van cruciaal belang. De Transporter, al jaren een begrip in de LCV-wereld, krijgt een opvolger die zich richt op zowel professioneel gebruik als personenvervoer. Het resultaat is een breed en soms zelfs overweldigend aanbod.

DE ESSENTIE

De nieuwe Transporter is een schoolvoorbeeld van hoe samenwerking kan leiden tot een sterk product. VW koppelt zijn decennialange ervaring aan Ford's knowhow, wat resulteert in een bestelwagen die weinig tekortkomt. De keerzijde van het uitgebreide aanbod is een complexe prijslijst – ondersteuning van een VW LCV-specialist is geen overbodige luxe. Prijzen starten bij €33.491 (excl. btw) voor de 2.0 TDI met 110 pk. Maar wil je opties, dan loopt het snel op. Gelukkig krijg je standaard 5 jaar garantie, waarmee VW zich opnieuw positief onderscheidt van de concurrentie.

Volkswagen speelt al decennia een hoofdrol in het segment van lichte bedrijfsvoertuigen. In 2024 verkocht het merk in Europa zo'n 400.000 exemplaren, waarvan maar liefst een kwart Transporters. Cijfers die sommige merken met hun volledige personenwagenaanbod nog niet halen. VW behandelt dit segment dan ook niet als bijzaak. De roots van dit succesverhaal gaan terug tot eind 1949, toen de allereerste 'Bulli' – een naam die ondertussen legendarisch is – werd onthuld. Toen al presenteerde VW meerdere varianten: bestelwagens, een combi en een busje. Die filosofie van keuzevrijheid en flexibiliteit is gebleven.

Samenwerking met Ford: één basis, twee karakters

De nieuwe Transporter deelt z'n technische basis met de Ford Transit – een product van een gedeelde ontwikkeling waarbij Ford het voortouw nam. Toch heeft VW meer dan zijn eigen stempel kunnen drukken. De ervaring die het merk door de jaren heen opdeed, is dan ook duidelijk voelbaar. Ondanks de gedeelde architectuur

hebben beide modellen hun eigen identiteit. Aan de voorzijde is de Transporter onmiskenbaar een VW: met verfijnde koplampen en een herkenbare styling, zeker bij de Caravelle-versie voor personenvervoer. Daar verbindt een kunststof band de koplampen, wat het design dichter bij dat van een MPV brengt.

Achteraan zijn de verschillen subtieler, wat bij bestelwagens geen verrassing is – daar primeert nu eenmaal functionaliteit boven stijl. Toch oogt de Transporter fris en professioneel, met net genoeg VW-DNA om zich van z'n Ford-broer te onderscheiden. Binnenin treffen we duidelijke Ford-invloeden, vooral aan de lay-out van het dashboard. Gelukkig is het stuur onmiskenbaar VW, inclusief het logo. De stoelen zitten uitstekend en het digitale instrumentencluster en het grote infotainmentscherm zorgen voor een moderne rijervaring. De afwerking is voor een bedrijfsvoertuig bovengemiddeld goed.

Toch is niet alles perfect. Er is her en der opbergruimte in het interieur aanwezig, maar niet altijd even goed bereikbaar. Zo is er een grote aflegruimte bovenaan het dashboard, maar daarvoor moet je erg ver reiken. En handige plekken voor kleine spullen zoals je telefoon zijn er niet in overvloed.

Ruimte en inzetbaarheid: grote troef

Waar de Transporter echt in uitblinkt, is zijn bruikbaarheid. Je kan kiezen uit meerdere lengtes en hoogtes. De standaardversie (NWB) is 5,05 meter lang en biedt tot 5,8 m³ laadruimte. Ga je voor de langere versie (LWB) van 5,45 meter, dan krijg je tot 9 m³ volume en ruimte voor 3 meter lange objecten. Zelfs een eurolallet past zonder problemen via de zijdelingse schuifdeur – en een tweede deur is optioneel. Het laadvermogen varieert tussen 1.038





kg (elektrisch) en 1.326 kg (diesel), afhankelijk van de motor. De dieselfersie mag tot 2,8 ton trekken; elektrisch kan er tot 2,3 ton aan de haak – indrukwekkend voor een EV.

Drivetrains: van klassiek tot volledig elektrisch

De motorenlijn is verrassend ruim en homogeen. De beproefde 2.0 TDI (van Ford-origine) is er met 110, 150 of 170 pk, met manuele versnellingsbak of 8-trapsautomaat. De elektrische variant beschikt over een 83 kWh accu (64 kWh bruikbaar), gecombineerd met een motor van 136, 218 of 286 pk. Een plug-in hybride met CVT komt in 2025: 232 pk en een elektrische actieradius van 60 km. De volledig elektrische Transporter haalt tot 357 km rijbereik.

Wat de Transporter trouwens uniek maakt in vergelijking met de Ford Transit, is de mogelijkheid om te kiezen voor een pick-up met dubbele cabine – enkel bij VW verkrijgbaar. Ook vierwielaandrijving is beschikbaar, wat het aanbod nog veelzijdiger maakt.



Rijervaring van een personenwagen

Tijdens onze test bleken vooral de diesels een comfortabele indruk te maken. De geluidsisolatie is top, de motor stil en krachtig, en de automaat blinkt uit in souplesse. Het onderstel zorgt voor een stabiel rijgedrag dat niet moet onderdoen voor dat van een personenwagen. De elektrische versie voelde soms wat stug aan, maar dat lag wellicht aan het ontbreken van lading. De draaicirkel van de korte versie is met 11,9 meter bijna identiek aan die van een gewone auto – ideaal dus voor in de stad. - WM





AUDI Q6 E-TRON

Knap fleetproduct met goede EV-specs

De Audi Q6 E-tron heeft alles wat bedrijven zoeken in een premium salariswagen. Het is een ruime SUV, met hoogstaande technologie en een mooi rijbereik.

De Q6 E-tron heeft een heel herkenbaar koetswerk. Het lijkt wel een wat grotere variant van de Q4 E-tron of als je wil een wat kleinere van de Q8 E-tron. Begrijp ons niet verkeerd, we vinden de auto met zijn stoer front, de gespierde flanken, de opvallende D-stijl en de evengoed nogal scherp gelijnde achterkant best wel mooi. Even knap als leuk zijn de voor- en achteraan van respectievelijk Matrix LED- en OLED-technologie voorziene lichtblokken.

Ze zien er als heuse kunstwerkjes niet alleen heel fraai uit, de opdeling in segmenten laat ook de creatie van allerlei bewegingen en figuren toe. Achteraan kan je daar zelfs andere weggebruikers mee verwittigen voor dreigend gevaar.

Drie schermen en grote batterij

Het interieur ziet er gelukkig wel helemaal 'anders' uit. Het digitale instrumentenbord van 11,9 duim en het infotainmentscherm van 14,5 duim lijken samen één (gebogen) geheel te vormen, voor de passagier vooraan is er in optie nog een derde exemplaar van 10,9

duim. Daar kunnen ook video's op worden bekeken, met de Active Privacy Mode wordt de bestuurder er niet door afgeleid. Vooral fleetklanten zullen ongetwijfeld onder de indruk zijn van de technologie van de Q6 E-tron. Het model pakt uit met een rijbereik tot 625 kilometer, te danken aan een batterij met een nettocapaciteit van 94,9 kWh die kan snelladen tot 270 kW. De auto heeft een 800-voltarchitectuur, met als unieke 'eigenschap' dat de accu zich desgewenst in twee delen opsplijst. Die laten zich aan stations van 400 volt dan parallel met 135 kW opladen.

Voorspelbaar compromis

De 4,77 meter lange en trouwens ook ruime SUV laat zich naar keuze comfortabel of dynamisch rijden. Het compromis zit bij de nauwelijks overhellende en zich heel stabiel tonende Audi echt wel goed, zeker als je kiest voor de luchtvering en slimme schokdempers. De prijzen zijn misschien niet mals aan de basis, maar dankzij mooie restwaardes zijn vooral de leasingtarieven zeker concurrentieel.

Klik hieronder op de video voor de volledige reportage van Fleet.TV.



Test

BMW M5 gaat aan de stekker

Zielloos of agistraal?



Noem het evolutie of revolutie, maar feit is dat de nieuwe BMW M5 voortaan altijd een plug-in hybride aandrijflijn krijgt. Is dat M-heilig-schennis, of heeft nu ook de M-badge het EV-licht gezien? Wij zochten het uit aan het stuur van de praktische Touring-variant.



*“Het is niet omdat je een Bad Boy
in een maatpak steekt, dat hij zijn
streken verliest.*



Ga je voor een iconische M3, M4 of M8, dan krijg je nog een lekkere benzine aandrijflijn, maar de nieuwe M5 zwicht nu ook onder de eco-druk. En aldus combineert de derde generatie M5 Touring voortaan brute kracht met dagelijkse bruikbaarheid én een ecologische voetafdruk

Aandrijflijn

Laat ons eerst even het nieuwe technische recept van de M5 bekijken. Puristen zullen alvast blij zijn dat er een dikke V8 tussen de voorwielen draait: een 4,4-liter twin-turbo achtcilinder die, gecombineerd met een elektromotor, een systeemvermogen afficheert van 727 pk en een koppel van 1.000 Nm. En geen nood, ook als de elektromotor niet tussenbeide komt dan is de V8 nog altijd goed voor een potente 585 pk. De kracht wordt overgebracht via een 8-traps automatische transmissie naar alle vier de wielen dankzij het M xDrive-systeem en dat is wel zo veilig om al die power op de weg te zetten.

Aan de EV-kant is er een 18,6 kWh batterij die op papier een elektrisch rijbereik belooft van 61 tot 67 km volgens de WLTP-cyclus. Daar wordt vooral je boekhouder blij van want door de elektrische ondersteuning bedraagt de gemiddelde CO₂-uitstoot van deze M5 slechts 40 g/km. De batterij opladen kan trouwens tot 11 kW, en neemt ongeveer 2u en 15 minuten in beslag. Aan een gewoon stop-contact opladen, dat kan natuurlijk ook.

Interieur

Het interieur van de M5 Touring is zowel luxueus als functioneel. Hoogwaardige materialen, zoals leder en aluminium, worden gecom-

bineerd met geavanceerde technologieën. Het prachtige gebogen Curved Display integreert een 12,3-inch instrumentenpaneel en een 14,9-inch infotainmentscherm, aangestuurd door het nieuwste iDrive-systeem. Daarnaast zijn er specifieke M-elementen, zoals sportstoelen, een M-stuurwiel en rode accenten, die de sportieve uitstraling benadrukken.

De kuipstoelen zien er niet alleen knap uit (zeker met het verlichte M-logo), ze bieden ook een perfecte ondersteuning wanneer je de M5 van de ene naar de andere bocht gooit. Het dikke sportstuur ligt daarbij prettig in de handpalmen en laat zich in alle richtingen verstellen. Trek je het ver naar je toe, dan ga je je stoel wellicht ook wat meer naar achter schuiven en dat fnuikt wel de beschikbare ruimte op de achterbank. Want hoewel we hier te maken hebben met een gigantische auto van +5 meter, is de ruimte op de achterbank zeker voldoende, maar niet bepaald royaal. Dat is het koffervolume met 500 liter (uitbreidbaar naar 1.630 liter) gelukkig wel waardoor de M5 Touring zijn roeping als familiewagen helemaal waarmaakt.

Die V8, hoe klinkt die eigenlijk?

Om meteen op die vraag te antwoorden: redelijk beschaafd. Misschien zelfs iets té beschaafd. Want natuurlijk is het voor iedereen prettig om in volledig elektrische modus door de stad te flaneren zodat je niemand shockeert, maar zo heel af en toe de burens wakker brullen met de vette sound van een V8, dat moet ook kunnen. En dat doet ie eigenlijk niet, want zelfs in de meest sportieve settings blijft het allemaal redelijk beschaafd.

Z'n karakter van bad boy komt (gelukkig) wel naar boven als je die





DE ESSENTIE

Het is niet omdat je een Bad Boy in een maatpak steekt, dat hij zijn streken verliest. Vergis je vooral niet want hoewel de M5 zich in de stad en waar het moet heel beschaafd gedraagt met zijn elektrische modus, volstaat een druk op de M-knop om helemaal los te gaan met deze waanzinnige sportwagen in familiewagen-vermomming. Met vrouw en kinderen aan boord houdt hij het wel netjes en beschaafd, en misschien wel iets té braaf naar ons gevoel. Dat neemt niet weg dat hij altijd klaar is om er stevig te aan te gaan, waarbij je Rijplezier en Beleving nog met hoofdletters mag schrijven. In één woord: Magistraal!

settings allemaal op de meest dynamische stand zet. Dan komt het ware karakter van de M5 naar boven en transformeert deze familiewagen zich tot een straks circuitbeest. Er is trouwens effectief een "track"-setting waarbij alle zintuigen op scherp worden gezet en je meteen ook in 3,6 seconden naar 100 snelt. Het comfort blijft daarbij altijd meer dan voldoende, terwijl de strakke stuurrepons en het adaptieve sportonderstel toch zorgt voor minimale carrosseriebewegingen. Oh ja, de topsnelheid is elektronisch begrensd op 250 km/u, maar is wel uitbreidbaar tot 305 km/u met het optionele M Driver's Package. Dat ga je natuurlijk op de E17 niet meteen nodig hebben.

Wie zijn zijn concurrenten?

De BMW M5 Touring is beschikbaar vanaf 151.600 euro, maar je hoeft niet al te veel moeite te doen om enkele leuke opties aan te klikken zodat je vlot richting de 170 K of meer sluipt. Hoewel dit



natuurlijk een aanzienlijke investering is, biedt de M5 Touring een unieke combinatie van prestaties, luxe en bruikbaarheid die moeilijk te evenaren is.

Want zo heel veel concurrenten heeft deze M5 Touring niet. Hij speelt in een klein maar competitief segment met rivalen zoals de Audi RS6 Avant en de Mercedes-AMG E 63S Break. Waarbij de M5 natuurlijk de meest recente supersport-break is, en meteen ook de meest geavanceerdere hybride aandrijflijn krijgt.

Conclusie

De BMW M5 Touring is een indrukwekkende samensmelting van prestaties en praktische bruikbaarheid. Met zijn krachtige hybride aandrijflijn, luxueuze interieur en ruime bagagruimte is het een veelzijdige keuze voor wie geen compromissen wil sluiten tussen snelheid en functionaliteit. Hoewel de prijs aan de hoge kant is, rechtvaardigt de kwaliteit en het rijplezier deze investering voor de echte autoliefhebber. - WM



“De kuipstoelen bieden een perfecte steun als je de M5 van de ene naar de andere bocht gooit.”

Test

Renault R5

Kan het icoon opnieuw schitteren?



Het is vaker gebeurd: een legendarische auto keert terug, maar blijkt commercieel toch niet helemaal te slagen. Renault lijkt niets aan het toeval over te laten, maar dat betekent nog niet dat de gedurfde keuze van een EV-aandrijflijn, de juiste zet is. Kan deze R5 électrique net zo populair kan worden als zijn beroemde voorganger?



DE ESSENTIE

De nieuwe Renault 5 scoort hoog qua emotie en rijplezier. Hij rijdt heerlijk, biedt goede prestaties en ziet er geweldig uit. De enige minpunten zijn de beperkte ruimte achterin en de prijs (32.900 euro voor de 150 pk versie), al is die best gerechtvaardigd vergeleken met concurrenten zoals de Mini Aceman. Finaal is het vooral zijn onweerstaanbare aantrekkingskracht die het 'm doet. Dus ja (spoiler alert): de iconische status is helemaal overeind gebleven.

De nieuwe R5 heeft alvast een goede start gemaakt, mede dankzij de persoonlijke inzet van Renault-topman Luca De Meo. Volgens insiders liep hij kort na zijn aantreden als CEO toevallig tegen een eerder afgewezen kleimodel aan in de designafdeling. Hoewel het R5-project was stopgezet, werd De Meo meteen verliefd. En ja, liefde maakt blind: het project werd razendsnel opnieuw opgestart en binnen amper drie jaar stond er een splinternieuwe elektrische R5 klaar, indrukwekkend snel voor zo'n project. Tijd om na te gaan of de snelle ontwikkeling niet heeft geleid tot compromissen in de kwaliteit.

Design om verliefd op te worden

We snappen wel waarom Luca De Meo meteen verliefd werd bij het zien van het ontwerp van de R5. De auto ziet er werkelijk fantastisch uit. Direct herkenbaar als R5, maar ook als je niet bekend bent met de geschiedenis van het model, kun je niet anders dan enthousiast raken van het frisse uiterlijk. De verhoudingen kloppen gewoon: compact genoeg om vlot door het stadsverkeer te laveren, breed genoeg om stevig op z'n wielen te staan, voorzien van fraaie aluminium velgen en een verhoogde carrosserie die een vleugje SUV-stijl geeft. De strakke lijnen maken het geheel af en zorgen

voor een optimistische uitstraling. We kunnen ons bijna niet voorstellen dat iemand dit geen leuke auto zou vinden.

Een kleurrijk interieur is onmisbaar

Voor we het interieur bespreken even een opmerking: we hebben gereden met de duurste variant, de Iconic Cinq, die zo'n 2.000 euro boven de basisprijs ligt. Dat verschil is belangrijk, want alleen deze versie biedt dat fraaie grijs-gele stoffen interieur. Dat kleuraccent zorgt echt voor sfeer, terwijl het grijze interieur van de Techno-versie net wat te sober is naar onze smaak.

De R5 heeft duidelijk kleur nodig vanbinnen, en dan valt het oog al snel op details als het geruite patroon in de dakbekleding, kleuraccenten op de deurpanelen, stoelen in retro-design en vooral die kenmerkende dashboardrand met opvallende gele stiksels. Leuk detail: het logo en de LED-strip daarboven veranderen van kleur afhankelijk van de gekozen rijmodus. Hier zie je dat Renault echt aandacht heeft besteed aan details.

Toch zijn er een paar kanttekeningen. Hoewel je in de breedte voldoende plaats hebt, is de achterbank behoorlijk krap voor volwassenen. Als tweede gezinsauto, bijvoorbeeld voor ritjes met de kinderen, is het prima. Maar oudere kinderen zullen minder blij zijn met lange ritten achterin, zeker omdat je je voeten niet onder de voorstoelen kwijt kunt. Positief is dan weer de bagageruimte: met 326 liter zit de R5 in de top van zijn klasse en de ruimte is goed bruikbaar. Klap je de achterbank neer, dan groeit de capaciteit zelfs tot 1.106 liter.

Ook qua ergonomie hebben we enkele opmerkingen want rondom het stuur zijn er opvallend veel bedieningselementen te vinden, met



maar liefst vier aparte hendels voor versnellingen, ruitenwissers, richtingaanwijzers en radio. Daarbij komen nog diverse knoppen op het stuur zelf. Dit zou allemaal iets eenvoudiger mogen. Rijden met plezier

Eindelijk kunnen we vertrekken met de elektrische R5. De pret begint al zodra het R5-logo in de motorkap (vlak onder de voorruit) begint te gloeien, wat tevens aangeeft hoe vol de batterij nog is. Dat is een grappig en handig detail. Zodra je plaatsneemt in de comfortabele en goed steunende stoelen, merk je direct hoe wendbaar en vlot de R5 door het verkeer manoeuvreert. Hij voelt duidelijk lichter aan dan z'n werkelijke gewicht van bijna 1,5 ton (best ok voor een elektrische auto). Comfortproblemen door de grote 18-inch velgen zijn er ook niet: het onderstel biedt precies de juiste balans tussen sportief en comfortabel, al reden we wel op uitstekend onderhouden wegen.

Officieel haalt de R5 in 8 seconden de 100 km/u, maar in de praktijk voelt hij pittiger aan. De 150 pk sterke elektromotor van onze testwagen reageert direct en dankzij het lage zwaartepunt krijg je soms zelfs een kart-gevoel. De auto rijdt gewoon erg leuk. Bovendien blijft het verrassend stil aan boord, zelfs voor een elektrische auto, met nauwelijks merkbare wind- of bandengeluiden.

Realistische actieradius

Je kan trouwens ook kiezen voor een instapversie met 95 pk en een tussenoplossing van 120 pk. Daar zou je respectievelijk 300 en 312 km ver mee moeten komen. Wij reden met de krachtigste versie van 150 pk en onze enthousiaste rijstijl leverde een gemiddeld verbruik op van ongeveer 17 kWh/100 km. Met rustiger rijden kun je zeker richting de beloofde 14,9 kWh/100 km gaan.

Renault belooft een bereik van 410 km uit de batterij van 52 kWh. Dat is vrij optimistisch, maar 350 km moet zeker haalbaar zijn en dat is meer dan voldoende. Laden gebeurt met maximaal 11 kW AC en 100 kW DC. Handige extra's zoals een warmtepomp en V2L/V2G-functies zijn standaard, hoewel die vooral leuk zijn voor de marketingplaatjes.

Conclusie

De nieuwe Renault 5 scoort hoog qua emotie en rijplezier. Hij rijdt heerlijk, biedt goede prestaties en ziet er geweldig uit. De enige minpunten zijn de beperkte ruimte achterin en de prijs (32.900 euro voor de 150 pk versie), al is die best gerechtvaardigd vergeleken met concurrenten zoals de Mini of (met wat goede wil) de Volvo EX30. De meerprijs van 2.000 euro voor de Iconic-versie zouden we altijd neertellen. Ga je gewoon voor zijn onweerstaanbare uitstraling, dan kan je al opteren voor de basisversie met beperkter rijbereik en uitrusting vanaf 25.000 euro.



Test



BYD Sealion 7

Nieuwe zet richting schaakmat

Waar we nauwelijks 3 jaar geleden BYD nog smalend verwelkomden op de Belgische markt, is het Chinese merk in een verschroeiend tempo bezig aan een indrukwekkende opmars. Deze Sealion 7 is een nieuwe zet in het automotieve schaakspel, waarbij BYD de Europese concurrenten stilaan schaakmat aan het zetten is.

Niemand die vandaag nog smalend doet of lacht met de opkomst van BYD in onze contreien. Alleen de naamgeving van de modellen doet nog wenkbrauwen fronsen. De Chinese marketingjongens vinden het misschien wel uber-cool om rond te rijden in auto's die luisteren naar de naam van zeedieren, maar bij ons pakt die mayonaise niet echt.

Design dat hoofden doet draaien

Het viel ons tijdens de testweek op dat de Sealion 7 op heel wat geïnteresseerde blikken kon rekenen. Mensen gingen ook spontaan naar de geparkeerde testwagen kijken en we zagen hen goed-

keurend knikken. Het ontwerp van de BYD Sealion 7 is volgens de designers geïnspireerd op de oceaan, wat resulteert in vloeiende lijnen en een dynamisch profiel. De voorkant wordt gekenmerkt door een opvallende 'X'-vormige grille en slanke LED-koplampen. De coupé-achtige daklijn geeft de SUV een sportieve uitstraling, terwijl de achterzijde wordt benadrukt door een doorlopende lichtbalk. Met een lengte van 4,83 meter is de Sealion 7 iets langer dan sommige concurrenten, wat bijdraagt aan zijn imposante verschijning.

Binnenin biedt de Sealion 7 een modern en knap afgewerkt interieur. Het middelpunt is een 15,6-inch roterend touchscreen dat zowel in liggende als staande modus gebruikt kan worden. Daarnaast beschikt de SUV over een 10,25-inch digitaal instrumentenpaneel, draadloos opladen, een 12-speakers audiosysteem en verwarmde en geventileerde stoelen. De Excellence-uitvoering voegt daar een head-up display en knap Nappa-lederen bekleding aan toe, wat de auto extra cachet geeft. De achterpassagiers profiteren van royale beenruimte, en de bagageruimte van 520 liter is praktisch voor dagelijks gebruik.

Het mag gezegd dat het interieur in niets moet onderdoen voor

meer premium concurrenten. De afwerking is indrukwekkend goed en het witte Nappa-leder van onze testwagen voelt aan alsof het uit een dure Mercedes komt. Ook het design van de stoelen oogt uitgesproken chique en sportief. Enkel de vorm van het stuurwiel mocht wat ons betreft iets sportiever zijn, maar dat is echt detailkritiek. Tot slot nog een woord over het indrukwekkende roterende scherm dat centraal met alle aandacht gaan lopen. Dat het roteert is een gimmick dat je wellicht niet veel gaat gebruiken. Wel super handig is de draadloze koppeling met Android Auto en Apple Car Play. De menu's zijn trouwens redelijk overzichtelijk, al moet je voor sommige veelgebruikte functies net iets te veel klikken naar onze zin.

Prestaties en rijervaring

De BYD Sealion 7 is beschikbaar in drie varianten: de Comfort (met voorwielaandrijving en een 82,5 kWh batterij, goed voor 308 pk), de vierwielaangedreven Design (met dezelfde batterij en 523 pk) en tot slot de Excellence die wij konden testen. Die heeft ook vierwielaandrijving maar een iets grotere batterij van 91,3 kWh batterij, eveneens met 523 pk. Daarmee krijg je werkelijk snelle prestaties met een sprintje naar 100 km/u in amper 4,5 seconden en een topsnelheid van 215 km/u.

Hoewel de prestaties indrukwekkend zijn, kan je de rijervaring bestempelen als ietsje minder dynamisch dan bij sommige concu-

DE ESSENTIE

Met de groeiende aanwezigheid van BYD op de internationale markt is de Sealion 7 een nieuw signaal dat het merk klaar is om te concurreren met gevestigde namen in de auto-industrie. Zoals je uit deze test kan afleiden zijn er dan ook nauwelijks of geen objectieve argumenten om niet voor deze Sealion 7 te kiezen. Behalve dan misschien wat zijn imago betreft. Als BYD nu eens werk maakt van betere benamingen voor hun modellen, én ook inzet op een meer premium merk-imago, dan ligt de weg naar succes wagenwijd open voor het merk.





renten. Dan hebben we het vooral over de besturing die wat ons betreft wat communicatiever en directer mocht zijn. Niets problematisch in ieder geval, en je merkt dat het algemene rijcomfort van de Sealion 7 een uitgesproken troef is.

Wat ons meer stoorde is de ronduit irritante ADAS waakhond waarbij elke milliseconde dat je je blik afwendt, een vervelende biep met waarschuwing naar je hoofd geslingerd wordt. Gelukkig kan je dat makkelijk oplossen door de sensor af te plakken met een klein stukje tape, waarna je enkel nog makkelijk de snelheidswaarschuwing kunt uitschakelen. Ook het feit dat er een gesproken boodschap volgt telkens je de adaptieve cruise control aan- of uitzet, vonden we minder prettig. Maar algemeen gesproken verdient deze Sealion 7 uitstekende punten op het hoofdstuk rijgedrag.

Batterij en opladen

De Sealion 7 maakt gebruik van BYD's eigen 'Blade Battery' technologie, gebaseerd op lithium-ijzerfosfaat (LFP). Deze batterijen staan

bekend om hun veiligheid en duurzaamheid. De Excellence-uitvoering ondersteunt snelladen tot 230 kW, waarmee de batterij van 10% tot 80% kan worden opgeladen in ongeveer 24 minuten. De andere varianten kunnen snelladen tot 150 kW, met een oplaadtijd van ongeveer 32 minuten voor hetzelfde bereik.

In de praktijk toonde onze testwagen zich redelijk zuinig, met een gemiddeld verbruik van rond de 20 kWh of zelfs minder. Wij geraakten bijna 500 km ver op één lading, wat voor dagelijks gebruik en zelfs reizen met het hele gezin, zeker ruim voldoende is. Tot slot geven we nog even mee dat deze SUV over een 'Vehicle-to-Load' (V2L) functie beschikt, waarmee externe apparaten van stroom kunnen worden voorzien. Ook een warmtepomp is standaard.

Conclusie

De BYD Sealion 7 is alweer een indrukwekkende toevoeging aan het segment van elektrische SUV's. Hij lijkt alles mee te hebben: een gesmaakt en modern ontwerp, een ruim en premium aanvoelend interieur, een riantte uitrusting, en geavanceerde (EV-)technologieën. En dat alles aan zeer scherpe prijzen van 48.990 tot 56.490 euro. Het maakt van de Sealion 7 een uitgesproken aantrekkelijke keuze voor wie op zoek is naar een praktische en goed uitgeruste elektrische SUV. Het enige wat misschien nog ontbreekt voor sommige klanten is een meer premium imago (zie ook kaderstukje), maar objectief bekeken laat de nieuwste BYD alweer geen grote steken vallen. Een aanrader dus! - **WM**

*“Het algemene rijcomfort van de
Sealion7 is een uitgesproken troef.*



In het volgende nummer



Test van de **Lancia Ypsilon HF**

EN NOG VEEL MEER AUTONIEUWS