



Het succesverhaal van **BYD** Interview Joris Clavie

SALON

BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & LEISURE VEHICLES

Salon-special deel 2



LEAPMOTOR B03X

OPEL ASTRA



CITROËN ELO

KIA EV2



ALLE PREMIERES OP HET AUTOSALON

INHOUD

CONCEPT

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

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



Renault Twingo



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



Private Lease



DS N°4



Audi Q3



Dacia Hipster



Dacia Sandero



VW Golf



Leapmotor



Range Rover



Hyundai Tucson



Suzuki Swift



Subaru EV



MG



Opel Mokka



Peugeot 308



Rijden in de winter



Land Rover Defender



Volvo ES90



XPeng



Seat Ibiza & Arona



Isuzu D-Max EV



Rolls-Royce Spectre



130 jaar Skoda

Interview
Frank Van Gool



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.



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Salon-overzicht, deel 2



Kia EV2



KGM Torres Hybrid



Dacia Bigster



Fiat 500 Hybrid



60 jaar Ford Transit



Volvo EC40



Suzuki e Vitara



BMW iX3



Alfa Romeo Junior Veloce



Citroën EL0



Mazda 6e



VW ID.7



Nissan Qashqai



Renault Clio



Interview
Joris Clavie - BYD

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

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

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

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

Volkswagen toont nieuwe boordplank van de toekomst

Met de nakende introductie van de volledig nieuwe (en elektrische) Volkswagen ID. Polo slaat Volkswagen een duidelijke nieuwe weg in op het gebied van interieur en bediening. Samen met het model presenteert het merk een compleet nieuwe cockpitgeneratie die niet alleen moderner oogt, maar vooral beter luistert naar wat bestuurders de afgelopen jaren misten: overzicht, eenvoud en echte knoppen. VW geeft nu alvast de eerste beelden van die nieuwe boordplank vrij.

Volkswagen geeft al een tijdje openlijk toe dat de focus op touchbediening te ver is doorgeschoten. In de nieuwe boordplank van de ID. Polo keert daarom een belangrijk element terug: de fysieke bediening. Onder het centrale infotainmentscherm vinden we weer echte knoppen voor klimaatregeling en de alarmlichten. Ook het multifunctionele stuurwiel is opnieuw ontworpen, met duidelijke drukknoppen in plaats van aanraakvlakken. Al zijn het er wel veel, van wat we zien op de eerste beelden. Toch claimt VW dat dit een cockpit is die minder afleidt en intuïtiever aanvoelt.



De nieuwe Kia Sportage.

De meest geavanceerde ooit.
Nu met Saloncondities.



Movement that inspires

Vanaf

28.990 €⁽¹⁾

(incl.btw)

Nog niet klaar voor de overstap naar volledig elektrisch rijden?

Met de nieuwe Kia Sportage sluit je geen compromissen: want je koppelt het vertrouwde comfort van een benzine- of hybride motor aan de nieuwste technologie. Denk aan volledig draadloze connectiviteit of het delen van je autosleutel via je smartphone.

Ontdek nu onze Saloncondities bij je Kia-dealer of op kia.be

2,5 - 7,5 l/100km • 60 - 169 g CO₂/km (WLTP)

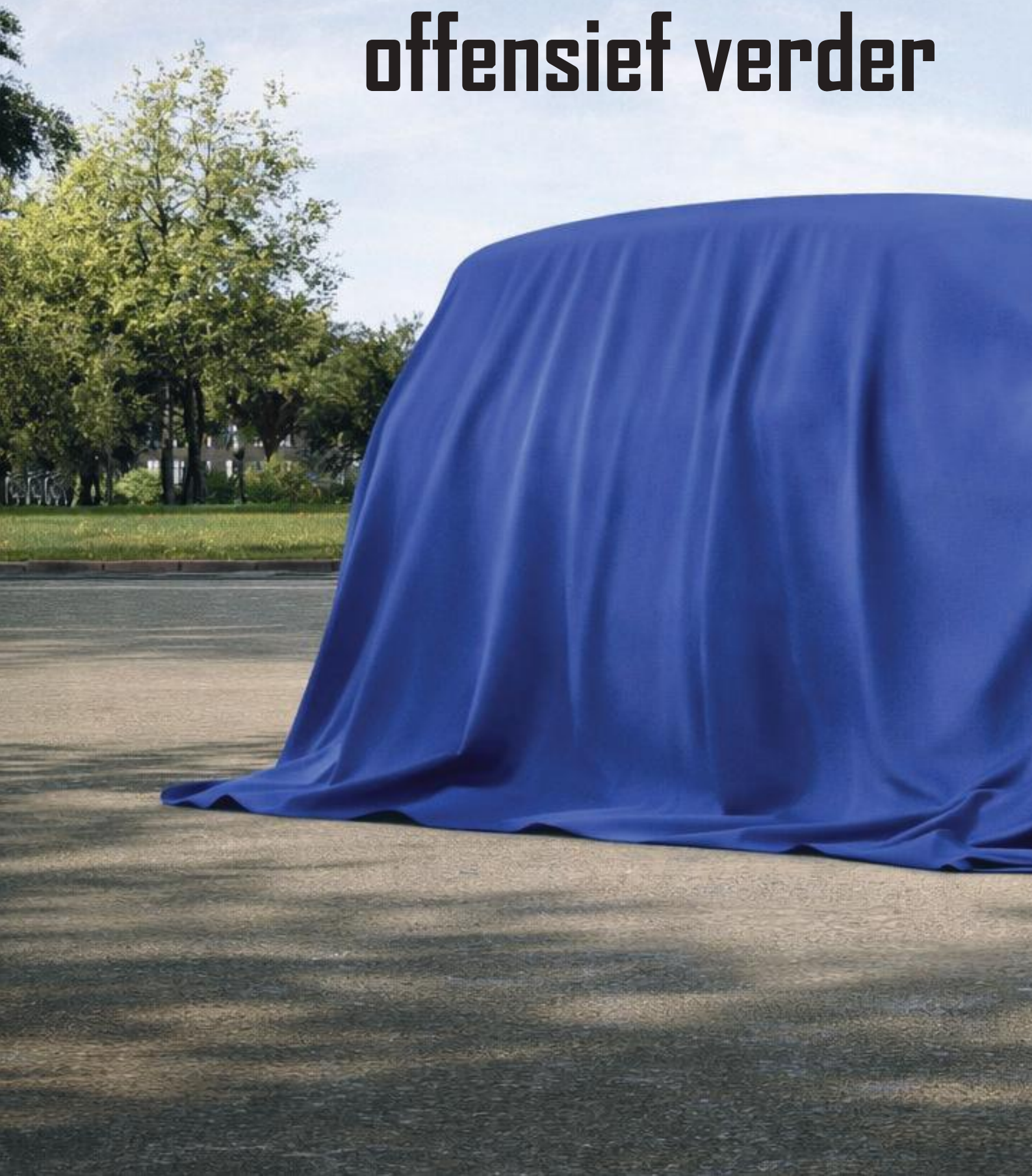
Contacteer je Kia-dealer voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig.  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

(1) Aanbod voorbehouden aan consumenten van 01/01/2026 t.e.m. 31/01/2026. *7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking tijdens de eerste 3 jaren). **Het getoonde model is enkel illustratief. V.U.: Kia Belgium NV (BE 0477.443.106 - IBAN: BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.



Primeur

KIA EV2 zet EV-offensief verder



NOG EVEN GEDULD

De nieuwe Kia EV2 beleeft op het autosalon van Brussel (vrijdag 9 januari) z'n wereldpremière. Tot die tijd mogen we er nog niets over verklappen. Kort na de ontulling vind je op deze bladzijden alle info terug over de nieuwste EV-telg van het Koreaanse merk. #StayTuned



Leapmotor A10

Compacte SUV completeert gamma

Leapmotor heeft in het Chinese Guangzhou het doek getrokken van de gloednieuwe A10 en maakt meteen duidelijk dat de compacte SUV-klasse aan een herdefinitie toe is. Deze volledig nieuwe EV is de eerste die op het wereldwijde A-platform van het merk staat.

De A10 laat, althans volgens Leapmotor, zien dat compacte auto's niet automatisch low-tech hoeven te zijn en dat kleinere buitenmaten niet hoeven te betekenen dat je binnenruimte moet opofferen. Ondanks zijn stadsvriendelijke formaat (ruim 4,2 meter lang, 1,8 meter breed en 1,6 meter hoog) biedt de auto een opvallend lange wielbasis van meer dan 2,6 meter. Dat zorgt voor een ruimtelijk interieur dat normaliter is voorbehouden aan grotere modellen. Foto's van het interieur heeft Leapmotor vooralsnog niet vrijgegeven.



Onder de strakke carrosserie schuilt de nieuwste LEAP-architectuur die de A10 voorziet van slimme assistentiesystemen. Zo is er sprake van een AI-cockpit en volledige OTA-updates voor de hele levensduur van de auto. De aandrijflijn is al even ambitieus: dankzij een ultra-compacte en energiedichte LFP-batterij haalt de A10 een actieradius van maximaal 500 kilometer, al is dat cijfer voorlopig nog wel volgens de ambitieuze Chinese meting. Qua design zet Leapmotor in op herkenbaarheid met een zwevend dak, semi-verborgen deurgrepen, sportieve 18-inch velgen en een vriendelijke lichtsignatuur die de auto een vrolijke uitstraling geeft.



Leapmotor richt zich met de A10 op twee snelgroeiende doelgroepen: gezinnen die een betaalbare maar hoogwaardige tweede auto zoeken voor dagelijks gebruik én automobilisten die van een compacte brandstofauto willen overstappen op hun eerste elektrische model, maar dan wel zonder concessies te doen aan veiligheid, ruimte of technologie.

Jouw carrière. Onze motor.

Ontdek Jobs-In-Automotive.be

De automotive wereld staat nooit stil, en jouw carrière ook niet. De autosector bruist van innovatie: elektrische mobiliteit, slimme technologie, nieuwe vormen van transport. En achter elke vooruitgang staan mensen met passie. Of je nu droomt van meewerken aan de mobiliteit van morgen, je graag sleutelt aan de nieuwste automodellen, of je talent inzet in sales, marketing of management: op Jobs-In-Automotive.be vind je dé job die bij je past. Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit. Jobs-In-Automotive.be bundelt alle vacatures in één krachtig platform.

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. [Jobs-In-Automotive.be](https://jobs-in-automotive.be). Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.

10-19
JAN
2025

SALON
BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & LEISURE VEHICLES

Autosalon 2026

Alle belangrijkste nieuwigheden
en primeurs





De jaarlijkse hoogmis van de automobiel zakt weer af naar Brussels Expo van 9 tot 18 januari 2026. Als een van de laatste grote Europese autosalons vind je er natuurlijk een pak nieuwigheden en primeurs. Maar vooral is het autosalon hét moment om de beste aanbiedingen en condities binnen te halen.

In deze bijdrage brengen we een overzicht van alle nieuwigheden die we op dit moment kennen. Je zal merken dat nog niet alle merken hun info hebben prijsgegeven, maar uiteraard wordt het artikel in het volgende nummer geüpdatet. Of klik door voor de online versie.

Alfa Romeo

Alfa Romeo brengt de vernieuwde Tonale mee naar de Heizel. De middelgrote SUV kreeg een nieuwe neus voor modeljaar 2026, maar biedt nog steeds benzine-, diesel- en plug-inhybride motoren. De nieuwe Tonale zal naast zijn kleine en grote SUV-broers staan, de Junior (verkrijgbaar op benzine of als volledig elektrisch model) en de Stelvio. Op de volledig nieuwe Stelvio is het nog wachten tot eind 2026, de tweede generatie Giulia volgt zelfs nog iets later.

Alpine

Dé grote ster op de Alpine-stand wordt natuurlijk de nieuwe A390. Met deze elektrische fastback-SUV wil Alpine overschakelen van de niche naar de mainstream. De rivaal voor modellen als de Porsche Macan Electric heeft drie elektromotoren en tot 470 pk,

of maximaal 555 km rijbereik, en begint bij 67.500 euro. Je zal hem kunnen zien naast de A290, de hot hatch die vorig jaar samen met de Renault 5 E-Tech de titel van Auto van het Jaar in de wacht sleepte. En misschien is de speciale reeks Alpine A110 R Ultime ook wel te zien, de allerlaatste versie van de sportcoupé waarmee het allemaal (her)begon voor Alpine.

Audi

Audi heeft zijn programma voor het Salon nog niet officieel bekendgemaakt, maar we kunnen al een berekende gok maken. De nieuwe Q3, een van de populairste modellen van het Duitse merk, zal zeker te zien zijn op de stand, zowel in SUV- als in Sportback-vorm. En ook de elegante Concept C, een voorbode op een toekomstige elektrische sportwagen, hopen we te zien in Brussels Expo (maar dat is niet bevestigd). Verder was 2025 vooral het jaar van de vernieuwing, met de nieuwe A5, Q5, A6 en A3 facelift, die we eveneens verwachten op het Salon. En misschien wel een glimp van de nieuwe Q7, Q9 en A2 e-tron, die in 2026 worden voorgesteld?



Alpine A390



Alfa Romeo Tonale



Audi Q3



BMW iX3



Bentley



Rimac



BYD Atto 2



Citroën ELO

Bentley

Het paleis van D'leteren omvat natuurlijk ook de luxemerken van de groep. Te beginnen met Bentley, dat als Belgische première de Bentayga Speed meebrengt. Met zijn 650 pk sterke V8 zonder elektrische assistentie spurt die van 0 tot 100 in 3,4 seconden en blijft hij doorstomen tot 310 km/u. Naast de super-SUV zal ook de klassieke Continental GT Coupé staan, die wél een elektromotor aan zijn V8 heeft hangen, goed voor een totaal van 680 pk en meer dan 80 km volledig elektrisch rijbereik.

BMW

BMW is aanwezig in Paleis 7 met maar liefst 22 modellen, maar het hoogtepunt wordt natuurlijk de nieuwe iX3. De elektrische SUV met 805 km rijbereik, een 800 V-batterij én een volledig nieuw design-concept zal in tweevoud aanwezig zijn op de stand. Verder is zowat het hele gamma te zien, van de 1 Reeks tot de X7, met als sportieve highlights de M3 Touring en de M2 Coupé. En als blik op de toekomstige 3 Reeks brengen de Duitsers ook de BMW Vision Driving Experience mee naar het salon. Prospectieve klanten genieten momenteel trouwens van een gratis M Sportpakket op alle elektrische modellen, de zogenaamde M Editions. En er zijn nog meer gratis extraatjes zoals een metaalkleur of het Driving Assistant Pack plus te krijgen op sommige modellen.

Bugatti-Rimac

Het toppunt van exclusiviteit binnen de D'leteren-groep is Bugatti, dat tegenwoordig in zee is met elektro-specialist Rimac. Beide mer-

ken brengen hun nieuwste hypercars mee: de Bugatti Tourbillon en de Rimac Nevera R. De Tourbillon is de opvolger van de Chiron, met een hybride V16 van maar liefst 1.800 pk. Maar dat is nog magertjes vergeleken met de Rimac Nevera R, die met 2.107 pk kan opscheppen en eerder dit jaar 24 nieuwe snelheidsrecords brak... van de Nevera zonder R. Wat dacht je van 0 tot 100 km/u in 1,7 seconden?

BYD

BYD is een van de grotere Chinese merken in ons land en brengt 9 verschillende auto's mee naar de Brussels Motor Show. De hoogtepunten zijn de Atto 2, die afgelopen jaar in wereldpremière ging, en in 2026 als hybride DM-i en als elektrische Long Range/Comfort-uitvoering wordt voorgesteld. Verder zullen ook de BYD Dolphin, Seal, Sealion 7, Seal 6 DM-i Touring, Tang, Dolphin Surf en Seal U DM-i op de stand te zien zijn. Bovendien brengt het luxemerkt YangWang ook een "unieke showcase" naar het Autosalon. En om de boel wat op te leuken, kan je ook aan "Car Karaoke" doen.

Citroën

Citroën blikt vooruit op de toekomst met de ELO-conceptcar, een autootje van amper 4,10 m lang dat wel plaats biedt aan zes personen. Een eerste blik op de toekomstige goedkope mini-auto's "made in Europe"? Daarnaast zal de nieuwe C5 Aircross te zien zijn, het recent vernieuwde vlaggenschip op dezelfde basis als de laatste Peugeot 3008 en Opel Grandland, die ook genomineerd is voor de Car of the Year-verkiezing. Voor een beetje lol tekenen ook de AMI Dark Side en de Formule E-racewagen van het merk present.



Cupra Raval



Fiat 500



Honda Prelude



Dacia



DS N°4

Cupra

Bij Cupra wordt er vooral reikhalzend uitgekeken naar de nieuwe Raval, een compacte elektrische stadswagen met een sportief randje. Die wordt pas in februari officieel voorgesteld, maar we hopen hem al in camouflage te kunnen zien in Brussels Expo. Verder bestaat het nieuws bij het Spaanse merk vooral uit sportieve modellen: de Formentor VZ5 met vijfcilinder is terug als facelift in een beperkte reeks, en de Leon heeft onlangs een VZ-versie gekregen met 325 pk en invloeden van de TCR-racewagens van het merk.

DS

Vorig jaar had DS een wereldpremière te pakken op de Brussels Motor Show met hun nieuwe vlaggenschip, de Numéro 8. Voor 2026 krijgen we met de N4 dan weer een Belgische primeur. De premium middenklasser kreeg een bijgewerkte snoet én een elektrische versie met een grotere batterij en een krachtigere elektromotor van 213 pk. Hij deelt er de stand met de N°8, DS3 en DS7, samen met de DS Performance Formule E-racewagen als publiekstrekker.

Dacia

Het immer populaire Dacia heeft de kern van zijn gamma een facelift gegeven: zowel de Sandero, Sandero Stepway als de Jogger steken in het nieuw. Ze kregen niet enkel een frisse neus, maar ook de techniek kreeg een update. De Sandero is daarmee voor het eerst leverbaar met een hybride aandrijflijn. De Duster en Bigster zijn nog vers en moeten dus nog even wachten op een volwaardige

facelift, maar hebben eerder in 2025 wel een hybride motor op LPG met automaat én 4x4 gekregen. Tenslotte toont de Dacia Hipster Concept ons hoe een betaalbare en compacte Europese auto van de toekomst er zou kunnen uitzien. Benieuwd of we hem ook in het echt kunnen ontdekken op de BMS.

Fiat

Fiat gaat een moeilijke periode door, maar door opnieuw in te zetten op compacte en betaalbare modellen met verbrandingsmotor, hopen de Italianen er weer bovenop te komen. De Grande Panda was er al met een hybride of klassieke benzinemotor, en nu is de Nuova 500 ook verkrijgbaar met een mildhybride driecilinder onder de kap. Dat was eerst niet de bedoeling, maar het elektrische model bleek niet populair genoeg. Met een vanafprijs van 19.240 euro is de Fiat 500 Hybrid niet enkel veelzijdiger, maar ook een stuk betaalbaarder dan de 500e, die wel nog in het gamma blijft.

Honda

Honda is opnieuw aanwezig in Paleis 7 en brengt er zijn Prelude mee als Belgische primeur. De Japanse sportcoupé herleeft namelijk in een nieuwe, hybridevorm, die net als vroeger gebaseerd is op de Civic. En over de Civic gesproken: ook de facelift daarvan zal te zien zijn op het Autosalon, al moet je goed kijken wat er precies veranderd is. De compacte middenklasser staat naast de Jazz, CR-V, ZR-V, HR-V en de elektrische e:Nyl op de stand van Honda.



Maserati



KGM

Hyundai

Hyundai maakt ons warm met de wereldpremière van een nieuw elektrisch model, maar de details blijven nog even geheim tot net voor het Salon. Mogelijk gaat het om de Ioniq 2, een compacte stadswagen die de concurrentie aangaat met modellen als de Renault 5 E-Tech. Verder krijgen we de Ioniq 6 facelift voor het eerst in Europa te zien. En in de aparte N-zone zal ook de Ioniq 6 N staan blinken. Wie houdt van futurisme kijkt best uit naar de conceptcars Insteroid en Concept 3, of misschien wel naar de nieuwe Nexa op waterstof, die ook te zien zal zijn op de stand.

KGM

Bij KGM zijn het vooral de nieuwe, geëlektrificeerde versies van het bestaande gamma die de show zullen stelen. Net als de Torres krijgt de elegante Actyon namelijk een hybride motorisatie om zijn verbruik te doen dalen, zonder in te boeten op rijgemak. De Torres EVX krijgt op zijn beurt een grotere batterij, overgenomen van de Musso EV, die zijn rijbereik tot boven de 500 km doet stijgen. Bezoekers kunnen zelfs een gloednieuwe Torres EVX winnen in samenwerking met Atelier Rebul. En als kers op de taart genieten alle modellen tijdens de salonperiode van 10 jaar garantie. Zeker de moeite om eens te gaan kijken, dus.

Kia

Kia zit sterk in de lift dankzij zijn populaire elektrische modellen, vooral met de EV3. Maar het Salon van 2026 zal vooral draaien rond de nieuwe EV2, EV4 en EV5. De EV4 is een elektrische compacte mid-



Kia EV4



Maserati



Lamborghini

denklasser die zowel als Hatchback en als Fastback (sedan) verkrijgbaar is, met dezelfde techniek als de EV3 en dus tot meer dan 600 km autonomie. Ook de EV5 staat op dat 400V E-GMP-platform, maar kiest de vorm van een praktische SUV, als betaalbaarder alternatief voor de meer 'premium' EV6 met 800V-batterij. Rij je toch liever nog op benzine, dan komt de Kia K4 de oude Ceed vervangen met een nieuw en scherp design. Tenslotte heeft het Koreaanse merk zijn eerste stappen in de bedrijfsvoertuigenmarkt gezet met de PV5, die zowel in een Passenger- als een Cargo-variant gekocht kan worden. Over de EV2 wereldpremière lees je meer vooraan dit magazine.

Lamborghini

Geen grote primeurs bij Lamborghini, het Italiaanse merk brengt de twee sportieve pijlers mee van zijn gamma: de Temerario met zijn hybride V8 en de Revuelto met zijn al even hybride V12. De stiekem veel populairdere Urus blijft thuis.

Lancia

Bij Lancia draait alles voorlopig om de Ypsilon, bij gebrek aan tweede model. Hij wordt er in alle smaken voorgesteld: LX, HF Line, de sportieve HF met 280 pk en zelfs als R2-rallywagen. Die heeft een 1,6 liter-turbobenzine onder de kap met maar liefst 287 pk, een vermogen dat naar alle vier de wielen wordt overgebracht. Een ideale basis voor een homologatiemodel voor de straat? Qua saloncondities zijn er vooral stockpremies te rapen van 3.000 euro, plus een overnamepremie van 1.500 euro.



Maserati



MG5



Leapmotor

Leapmotor

Leapmotor pakt uit met twee halve wereldpremières. Het Chinese merk van Stellantis stelt namelijk voor het eerst de A10 voor, een compacte SUV op het nieuwe elektrische platform van het merk, en de B05, een middelgrote hatchback met dezelfde techniek als de B10 SUV. Waarom het halve premières zijn? Omdat beide modellen al in China zijn voorgesteld, maar dan onder een andere naam. Verder zullen ook de B10 en C10 aanwezig zijn op de Leapmotor-stand.

Maserati

Maserati wordt tegenwoordig verdeeld door D'leteren in ons land en brengt een mooi aanbod van vier modellen mee. De speciaalste is misschien wel de Grecale Lumina Blu, een beperkte reeks met een unieke lak in twee lagen, die schommelt tussen donkerblauw en goud. Ook de elektrische versie van de Grecale en Grancabrio zullen er staan, de Folgore's, terwijl de MCPura Cielo (de opvolger van de MC20) voor de nodige passie zorgt.

Mazda

Mazda brengt twee primeurs mee naar de Brussels Motor Show 2026: de nieuwe generatie CX-5 in Europese première en een voorlopig nog mysterieuze wereldpremière. Wij gokken op de CX-6e, de SUV-versie van de onlangs gelanceerde elektrische berline Mazda 6e. Verder zal het volledige gamma van het Japanse merk te zien zijn in Paleis 6, van de kleine MX-5 tot de grote CX-80.



Mini Paul Smith



Mazda CX-5



Microlino

Microlino

De retro-geïnspireerde microcar zal ook weer op het Salon te zien zijn in al zijn gedaantes. Microlino brengt namelijk de open Spiegina, de begrensde Lite én de speciale reeks Smurfolino mee naar Brussels Expo, plus een 'Custom'-uitvoering met een unieke kleur. Welke kleur? Dat zal je ter plekke moeten ontdekken.

MG

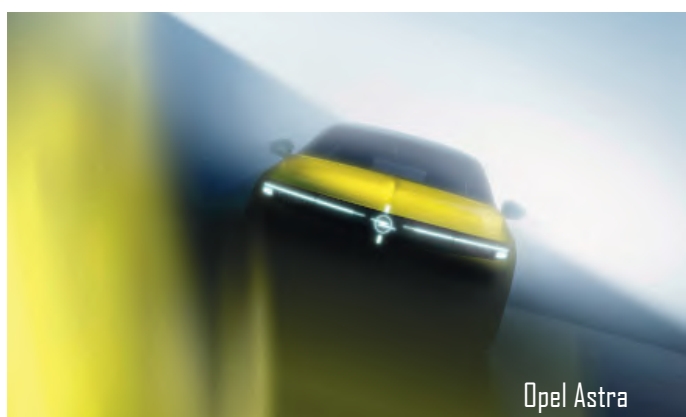
MG is te vinden vlakbij Hyundai en KGM, en brengt zijn nieuwe MG5 EV mee naar het Salon. Dat is de grote broer van de MG5 EV, die in 2025 de ZS EV kwam opvolgen in het gamma. De MG5 EV biedt meer dan 500 km rijbereik, een ruim interieur en een zeer grote koffer en wordt in de loop van het voorjaar officieel gelanceerd op onze markt. Ook de andere belangrijke MG-modellen krijgen uiteraard een belangrijke rol op de MG-stand.

Mini

Mini zal naast moedermerk BMW staan in Paleis 7 en brengt 5 modellen mee naar het Salon. De grote nieuwheid is de Mini Limited Edition Paul Smith, de nieuwste samenwerking tussen het automerk en de Britse designer. Deze speciale reeks, uitgevoerd in historische kleurencombinaties, is enkel verkrijgbaar op de Cooper 3-deurs, 5-deurs en Cabrio.



Omoda



Opel Astra

Mercedes

Mercedes is volop bezig aan de vernieuwing van zijn gamma compacte modellen. Na de CLA is het nu aan de GLB om in de spotlights te staan. De SUV is nog steeds verkrijgbaar met 7 zitplaatsen, maar biedt nu de keuze tussen een efficiënte elektrische aandrijving met meer dan 600 km autonomie, of een hybride benzinemotor in verschillende vermogensniveaus. Hij zal hoogstwaarschijnlijk de Mercedes-stand delen met de CLA Shooting Brake, die net in de verkoop is gegaan, en de CLA berline, die eerder in 2025 werd gelanceerd. En om de voorraad van de huidige GLA en GLB sneller uit te verkopen, brengt Mercedes de Cyber Editions uit. Dat zijn snel leverbare en correct uitgeruste modellen tegen een scherpe prijs: 35.950 euro voor de GLA 180 Cyber Edition en 39.950 euro voor de GLB 180 Cyber Edition, die beide in verschillende kleuren leverbaar zijn.

Nissan

Nissan zet de nieuwe Leaf onder de spotlights, de derde generatie van zijn elektrische pionier, die nu als crossover door het leven gaat. Met tot 622 km autonomie en een gloednieuw design moet hij aantrekkelijker dan ooit zijn. Maar ook de nieuwe elektrische Micra krijgt een plaatsje op het podium, naast de Qashqai e-POWER, Juke en de X-Trail. Tenslotte zal de microcar Silence SD4 Unico zijn Belgische debuut beleven. Qua saloncondities heb je de keuze: ofwel hoge kortingen en overnamepremies, ofwel een interessant ballonkrediet op het hele gamma.

Omoda/Jaecoo

Het merkenduo Omoda/Jaecoo viert zijn eerste verjaardag op het Salon van 2026, want exact een jaar eerder ging de Belgische



Nissan Leaf



Peugeot 408



Mercedes CLA

verkoop van start van de Jaecoo 7 en Omoda 5. Intussen is er ook nog de Omoda 9 bij gekomen, en in de loop van 2026 verwachten we nog diverse andere hybride en elektrische modellen in diverse formaten. De eerste is alvast de Omoda 5 SHS-H, de hybride versie van de compacte SUV die eerder al op benzine en als volledig elektrisch model op de markt was. Daarbij zou een kleiner model van Jaecoo in première worden getoond op de Heizel, waar we binnenkort meer over te weten komen.

Opel

De Opel-stand binnen de Stellantis-hal wordt extra in de verf gezet, want de facelift van de Astra zal in wereldpremière gaan op het Autosalon van Brussel 2026. Zowel de hatchback als de Sports Tourer zullen er staan, samen met het gros van het huidige gamma. Maar bezoekers zullen er ook de 800 pk sterke OMG GSE-concept-car kunnen zien... én testen, want Opel brengt racesimulatoren met Gran Turismo 7 mee naar de Heizel!

Peugeot

Verrassing: Peugeot brengt ook een wereldpremière mee naar het Autosalon! De facelift van de crossover-coupé Peugeot 408 zal namelijk voor het eerst te zien zijn op de Heizel. We verwachten een gelijkaardige ingreep als bij de 308, met dus vooral een nieuwe neus. Maar het zou ook eindelijk het commerciële debuut betekenen voor de Peugeot E-408, die al lang geleden werd voorgesteld, maar nog steeds niet uit is.



Renault Twingo



Porsche Cayenne



Polestar 5



Seat



Skyworth

Polestar

Op de Polestar-stand op de BMS zal het volledige gamma te zien zijn: de Polestar 2, 3, 4 én de nieuwe sportberline 5 staan er zij aan zij. Vooral die laatste is de grote nieuwigheid, met zijn indrukwekkende design én cijfers (tot 678 km autonomie, tot 884 pk en tot 350 kW snelladen). De saloncondities bestaan uit het Prime Pack op de Polestar 2 en 4, met tot 8.000 euro voordeel, of zelfs tot 11.700 euro voordeel op de Polestar 3 Long Range Dual Motor uit voorraad. Professionele klanten kunnen dan weer uitkijken naar een voordelige financiële renting of leasing via KBC.

Porsche

Porsche brengt een grote primeur mee naar het Salon. En dat mag je letterlijk nemen want de nieuwe Cayenne Electric zal er staan blinken. De 4,99 meter lange elektrische SUV met tot 1.156 pk, 623 km autonomie en een maximaal trekgewicht van 3,5 ton moet bedrijfsleiders en inwoners van Knokke zich doen afvragen waarom ze nog voor de hybride zouden gaan. Verder verwachten we ook nog de nieuwe 911 Turbo S op de Porsche-stand, met zijn 711 pk sterke hybride boxermotor. Want een sportwagen als deze verdient wel nog een benzinemotor.

Renault

Het is een verhaal van twee uitersten op de Renault-stand in Brussels Expo. Aan de ene kant zijn er twee interessante en betaalbare modellen terug te vinden: de nieuwe Clio in Belgische première, en

de nieuwe Twingo E-Tech die voor het eerst aan een groot publiek wordt voorgesteld. Twee compacte modellen voor minder dan 20.000 euro, toch wel iets waar de markt naar snakt. Maar aan de andere kant zal de Renault 5 Turbo 3E te zien zijn, een 540 pk sterk monster dat in een beperkte oplage wordt gebouwd voor ongeveer 160.000 euro per stuk. Voor ieder wat wils, dus.

Seat

De leukste modellen zijn al even doorgeschoven naar Cupra, dat intussen ook populairder is geworden dan het oude moederhuis, maar dat betekent niet dat Seat niets meer te betekenen heeft. De Ibiza en Arona zijn nog steeds uniek voor het Spaanse merk en hebben net een facelift gekregen, die hun levensduur nog met enkele jaren verlengt. Bovendien zijn de stadswagen en de compacte SUV nog steeds onder de 20.000 euro (inclusief kortingen) verkrijgbaar, wat steeds zeldzamer wordt vandaag de dag. We hopen ze te kunnen ontdekken op het Autosalon.

Skyworth

Skyworth is een nieuw merk dat door de OneAutomotive-groep wordt ingevoerd, met in eerste instantie twee modellen: de K800 en de HT-i. De Skyworth K800 onderscheidt zich van alle andere betaalbare Chinese elektrische SUV's met zijn 800 V-platform, waarmee hij supersnel kan opladen. De HT-i is dan weer de plug-in-hybride versie van hetzelfde model, met een elektrische actieradius van maar liefst 150 km. De HT-i is verkrijgbaar vanaf 31.900 euro,



Smart



Toyota Hilux



Suzuki e Vitara



Xpeng P7+

Smart

Smart is aanwezig in Paleis 5 met een compacte stand, maar wel eentje die de moeite waard is om te bezoeken. De Smart #1 Brabus, #3 Premium en de avontuurlijke #5 Summit Edition zullen er te zien zijn. En om de samenwerking met Sennheiser in de kijker te zetten, kan je elke dag een koptelefoon van het bekende merk winnen. De saloncondities van Smart krijgen de noemer Good Deals, met tot 10.000 euro voordeel op de Smart #1 en #3. De grote Smart #5 Pro krijgt dan weer een promoprijs van 39.995 euro, een korting van maar liefst 6.705 euro.

Suzuki

Vorig jaar was hij al te zien op de Suzuki-stand, maar nu is de e Vitara ook effectief gelanceerd. Het allereerste volledig elektrische model van Suzuki deelt zijn techniek met de Toyota Urban Cruiser, maar krijgt wel een volledig eigen smoel. Ondanks zijn compacte formaat (4,28 m) biedt hij een praktisch en flexibel interieur. Er zijn twee batterijen verkrijgbaar: 49 of 61 kWh, goed voor maximaal 426 km WLTP-autonomie. Maar de kleinste batterij is er al voor minder dan 30.000 euro na kortingen. Toch verwacht Suzuki niet dat de e Vitara de bestseller wordt in het gamma. Dat zijn nog steeds de klassieke Vitara, de S-Cross en de Swift, die vermoedelijk allemaal op de Suzuki-stand te zien zullen zijn.

Toyota

Toyota heeft heel wat nieuws om mee te brengen naar de Brussels Motor Show 2026. Zo is er een volledig nieuwe generatie Hilux pickup, nu ook met elektrische aandrijving, de Aygo X Hybrid met de hybride motor van de Yaris, de nieuwe RAV4 (globaal de bestseller van het merk), de bZ4X facelift, bZ4X Touring en ook nog eens de gloednieuwe C-HR+. Bovendien wordt de Urban Cruiser ook commercieel gelanceerd, voor een prijs die wel net iets hoger ligt dan bij zijn tweelingbroer, de Suzuki e Vitara. En om ook het bestaande gamma aantrekkelijker te maken, schermt Toyota met kortingen op de Yaris, Yaris Cross, C-HR en de Corolla Cross, met tot 7.260 euro voordeel.

XPeng

De stand van XPeng in Paleis 7 van het Autosalon zal ongetwijfeld opvallen. Niet enkel met de Europese première van de XPeng P7+, een meer dan 5 meter lange premium berline met een enorme binnenruimte. Maar ook met de Land Aircraft Carrier, een zeswielig gevaarte dat in zijn laadruimte plaats biedt aan een tweepersoons drone. Je kan dus anticiperen op de file door er gewoon overheen te vliegen! Als saloncondities biedt het Chinese merk gratis metallic lak aan op zijn G6 en G9, die ook aanwezig zullen zijn op de Heizel, naast voordelige rentingtarieven. - YM



SALON
BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & MOTORCYCLES

9-18
JAN
2026

FIND YOUR DRIVE



tickets.autosalon.be

BRUSSELS EXPO 



Don't throw this map on the floor.
Please recycle it.



DOWNLOAD PLAN
OR GO TO AUTOSALON.BE

EXPERIENCES

- MOTORCYCLE SIMULATORS | P9
- CAR SIMULATORS | P6
- CAR OF THE YEAR 2026 | P6
- POG GALLERY | ASTRID HALL
- BIKERS' BAR | P9
- MOTORCYCLES ARCH | P9

RESTAURANTS

- 1 BRASSERIE 58 | P5
Belgian brewery specialties
- 2 THAI CAFE | P5
Thai specialties: Pad Thai, noodles,...
- 3 BELGIAN BEER BAR | P6
Beers, salads, sandwiches, paninis...
- 4 GIN BAR FARMFOOD | P6
Gin bar & brewery specialties
- 5 CHESS CATERING | P9
Self-service hot dishes
- 1 BE SHOP | P5
Mini-market
- 2 BE SHOP | P9
Mini-market

9



MOTORCYCLES

- 1 CAN-AM
- 2 BENELLI / MORBIDELLI / SUZUKI
- 3 TRIUMPH
- 4 DUCATI
- 5 NIU
- 6 ULTRAVIOLETTE
- 7 QJMOTOR / ROYAL ENFIELD
- 8 APRILIA

SNACKS / DRINKS

- 1 ELLIS BURGER | P7/11
Burgers
- 2 LE PAIN QUOTIDIEN | P7/11
Sandwiches, salads, desserts,...
- 3 MAMY | P7/11
Dürums, crepes, waffles
- 4 FRITERIE DE CORTE | P7/11
Belgian fries & sides
- 5 DIMS | P6/7
Dim sums, bao buns,...
- 6 EATERS | P5/6
Poke bowls, banh mi,...
- 7 BOUDIN | P7/11
Gourmet hot dogs
- 8 HOT DOG
- 9 COCOTTE | P7/11
Smoothies,...
- 10 SAT90 | P5/6
Sandwiches
- 11 PAPPY | P5/6
Dürums, crepes
- 12 LES DELICIEUX | P5/6
Pastries, sandwiches



ATOMIUM



ENTRANCE
& EXIT

METRO/TRAM/BUS

Metro 6
Tram 7 62 51 93 9
Bus 83

5

PARKING M

PARKING T

PARKING B



PATIO

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 9 MOTO GUZZI | 17 KTM / HUSQVARNA |
| 10 KAWASAKI | 18 ZERO MOTORCYCLES |
| 11 BIMOTA | 19 YAMAHA |
| 12 KYMCO | 20 ZONTES |
| 13 MV AGUSTA | 21 INDIAN MOTORCYCLE |
| 14 HONDA MOTORCYCLE | 22 BMW MOTORRAD |
| 15 CF MOTO / ZEEHO | 23 BOWTEX |
| 16 VOGUE | 24 MOTORRIJDER.BE |
| | 25 MASH |

ASTRID HALL

- P5/6
t dogs
- P7/9
- EN SCENE | P7/9
bagels...
- 6/7
paninis, salads...
- 7/7
pes, waffles
- ES D'ERIC | ASTRID HALL
sandwiches, pasta, beers
- 13 LES DELICES D'ERIC | S5/4
Warm sandwiches & sweets
- 14 SAMI | S5/4
Sandwiches, paninis
- 15 SAMI | P6/9
Hot dogs
- 16 BIKER'S BAR | P9
Drinks, wines and beers
- 17 PICO BELLO | P5
Pasta, paninis

POINTS OF INTEREST

- INFO POINTS
POWERED BY ING
- LOCKERS | P5 + ASTRID HALL
POWERED BY Interparking
- BIKER LOCKERS | MAIN ENTRANCE
POWERED BY Interparking
- TOILETS
- LOST & FOUND | P5
- EMERGENCY | P5



ENTRANCE
& EXIT

PARKING C

- 1 WONDERCAR
- 2 LEXUS
- 3 AUTOWORLD
- 4 GOCA VLAANDEREN
- 5 ECO DIAMOND
- 6 CAR VX
- 7 DIAGNOSE CAR
- 8 RADIO 2
- 9 Q GARAGE / CARROSSERIE
- 10 ECONOR
- 11 LINKTOUR
- 12 POG GALLERY
- 13 LAMBORGHINI
- 14 CORVETTE





Frank Van Gool - Febiac

“Er moet een significant verschil blijven qua taxatie tussen fossiele auto's en zero-emissie wagens.”

Het jaarlijkse autosalon is en blijft één van de grootste publiekstrekkingen in ons land. Dat is helemaal de verdienste van organisator en sectorfederatie Febiac, die elk jaar opnieuw haar stinkende best doet om de pakweg 300.000 bezoekers een interessant bezoek te garanderen. Hoe presenteert de editie 2026 zich? En wat mogen we volgend jaar verwachten van de automarkt? We vroegen het aan Febiac CEO Frank Van Gool

Frank, hoe lopen de voorbereidingen voor het salon?

Prima, dank u. We zijn heel tevreden over het enthousiasme bij de exposanten en er is al heel veel voorbereidingswerk geleverd om de volgeboekte exporuimte optimaal in te delen. We werken nu verder aan de omkadering: de openingsdag, de media-aandacht, enzovoort. Ik wil toch ook die Europese touch behouden, zoals we dit jaar ook al hebben gedaan. En ook de proclamatie van de prestigieuze European Car of the Year-verkiezing zal opnieuw bij ons tijdens de persdag op de Brussels Motor Show gebeuren. Verder laat ik de merken zelf aankondigen wat ze brengen.

Zullen er veel premières zijn?

Ja, er zullen heel wat premières zijn, zelfs enkele interessante wereldpremières. Dat trekt natuurlijk internationale aandacht, en daar zijn we blij mee. Ik hoop dat we daar voldoende op kunnen inzetten, en tegelijk onze rol kunnen blijven spelen als een lokale, Belgische aangelegenheid met focus op het commerciële aspect.

Ik veronderstel toch dat jullie exposanten op het commerciële zullen blijven inzetten?

Ik denk dat dat de enige manier is om nog een salon te organiseren: dat het ook commercieel relevant is. De pure imagoshow zoals vroeger in Genève, dat type beurs zijn we wel voorbij. Het autosalon van Brussel is een unieke combinatie: lokaal en commercieel, maar toch in het centrum van Europa, met nog altijd een degelijke internationale uitstraling. We zetten die lijn door, zonder er een puur Europese show van te maken en de lokale markt te verwaarlozen.

Zien we in januari op de beursvloer opnieuw een toe-

stroom van nieuwe Chinese merken?

Er zullen Chinese merken staan, zoals dit jaar, en er komen ook een paar nieuwe bij. Maar het is geen overrompeling. Dat is nu eenmaal de nieuwe realiteit. Vanuit Febiac maken we geen onderscheid: iedereen die actief is op de Belgische markt en producten aanbiedt, is welkom in Brussel.

We kunnen natuurlijk niet naast die Chinese opkomst kijken. Maakt dat andere merken ongerust?

Die indruk heb ik niet. Concurrentie veroorzaakt altijd wat spanning, maar dat houdt de markt scherp. Iedereen past zich aan de nieuwe realiteit aan, met betaalbare modellen in het elektrische gamma. En veel Europese merken hebben intussen ook hun antwoorden klaar. Wij zien het dus eerder als een verrijking, zeker voor de consument. Bovendien moet je niet alleen naar nieuwverkoop kijken, maar ook naar leasing en de particuliere markt. België blijft





in grote mate een tweedehandsmarkt. Eén van de doelen van het autosalon is mensen overtuigen om een nieuwe auto te kopen in plaats van een tweedehands. Als nieuwe spelers alternatieven bieden die een nieuwe auto betaalbaarder maken dan gedacht, dan helpt dat de hele markt. Alles begint in onze sector met de verkoop van een nieuwe auto.

Wat is voor jullie de grootste uitdaging bij de organisatie van dit salon?

De grootste uitdaging is deels al achter de rug: zoveel mogelijk merken laten deelnemen, inclusief de motorfiets-merken. Daarnaast willen we elk jaar iets nieuws brengen zonder te raken aan wat mensen waarderen in de traditie van het salon. Het salon heeft een reputatie: je kan het wat traditioneel of statisch noemen, maar dat verwachten bezoekers ook een beetje. We willen dat klassieke salongevoel behouden en toch telkens nieuwe elementen toevoegen. In het buitenland zie je beurzen die het roer volledig omgooien zoals München met een grote outdoor component. Dat verdient respect, maar kan voor het publiek ook verwarrend zijn. Je moet opletten met te harde koerswijzigingen. En natuurlijk blijft het een uitdaging om voldoende publiek te trekken.

Op hoeveel bezoekers mikken jullie?

Dit jaar hadden we 300.000 bezoekers en dat willen we opnieuw halen. Het is niet de bedoeling om koste wat kost te groeien: de toestroom moet beheersbaar blijven. In de weekends zag je momenten waarop het erg druk werd. Dat is natuurlijk een bewijs van de posi-

tieve aandacht voor onze sector, maar niet altijd even aangenaam voor bezoekers en niet bevorderlijk voor de commerciële activiteiten van standhouders. We willen dus minstens dat aantal behouden en, als er méér bezoekers komen, voldoende spreidingsmogelijkheden aanbieden om overdrukke piekmomenten te vermijden. Daar werken we aan door met onze partners interessante acties uit te werken, die het extra comfortabel én voordelig maken om tijdens traditioneel wat rustiger weekdagen het Salon te bezoeken.

Het salon betaalbaar houden: is dat een uitdaging voor exposanten én bezoekers?

Dat valt mee. We hebben ervoor gekozen om de voorverkoopprijs van tickets te behouden zoals de laatste tien jaar, dus aan 15 euro. Koop je vanaf januari, dan wordt het 18 euro. Onze kosten stijgen, en we willen het salon voor exposanten, inclusief de motorfietsen, betaalbaar houden. We zijn geen commerciële organisatie die mikt op maximale winst. Dat is een fundamenteel verschil met andere evenementen. We hebben de "luke" om keuzes te maken in de manier waarop we de beschikbare vierkante meters optimaal kunnen invullen. Dit jaar wilden we vooral zo breed mogelijk exposanten aantrekken en hebben we de prijzen daar ook op afgestemd.

Het salon is ook hét moment om richting politiek de auto-sector en de mobiliteitstransitie te kaderen. Wat is jullie boodschap?

We grijpen het salon aan om debatten te organiseren en politici uit te nodigen, zowel bij de opening als op verschillende events.

De context is moeilijk: de overheidsfinanciën staan onder druk, en we kunnen onmogelijk blijven aankloppen voor subsidies. Onze boodschap is dat we partner willen zijn van de overheid in de uitvoering van fiscaliteit en dergelijke meer. Lobbyorganisaties komen vaak met een verlanglijst, zeker richting verkiezingen. Maar we moeten ook zelf verantwoordelijkheid durven nemen. Kijk maar naar de transitie naar zero-emissie. Die verloopt moeilijk, vooral bij de particulieren. Dat heeft vaak financiële redenen, al spelen ook praktische aspecten mee. Zaken als rijbereik en laadinfrastructuur verbeteren, zeker in Vlaanderen, maar ook elders. We zitten in grote lijnen op het juiste pad, maar betaalbaarheid blijft de sleutel. Fiscale stimulansen moeten zero-emissiewagens blijven bevoorstellen, en we moeten vooral kijken naar de tweedehandsmarkt: die elektrische wagens blijven te duur.

Over die fiscaliteit: ik was verrast dat lobbygroepen wat ontstemd leken over de invoering van BIV en rijtaks op elektrische auto's. Ik vond die bijdrage schappelijk, een EV gebruikt uiteindelijk ook onze infrastructuur. Waarom is dat een strijdpunt?

Voor zover ik weet heeft Febiac daar niet expliciet over gecommuniceerd. Maar ik wil gerust onze positie verduidelijken. Kijk, het is onvermijdelijk dat elektrische wagens ook bijdragen. Het huidige bedrag is geen gamechanger; laten we daar eerlijk over zijn, het gaat finaal om een beperkte bijdrage en we zijn daar niet tegen. Maar het is het signaal dat wel telt. Particulieren aarzelen nog om elektrisch te gaan rijden, en tegenstrijdige signalen helpen niet. Een nieuwe taks, hoe klein ook, doet sommigen twijfelen en denken: "we zullen moeten betalen voor een elektrische wagen; weer een reden minder om er één te kopen."

Dus de kernboodschap aan de politiek is: behoud een duidelijk fiscaal voordeel voor EV's?

Ja. Zeker in Vlaanderen is die nieuwe belasting relatief beperkt. In Wallonië liggen de taksen hoger, maar daar zijn er andere parameters. Essentieel, als je de verduurzaming wil sturen, is dat er een significant verschil blijft tussen fossiele auto's en zero-emissie.

Over tweedehands EV's: als we willen dat elektrische bedrijfswagens binnen vier jaar een betaalbaar tweede leven krijgen bij particulieren, moet er iets gebeuren. Kaarten jullie dat aan?

Zeker, maar de speelruimte is beperkt. We zitten in een vrije Europese markt; import en export kan je nationaal niet sturen. Dan moet je op EU-niveau werken. De elektrificatie verloopt per land in een ander tempo. We werken aan trajecten zoals social leasing, met focus op betaalbare elektrische auto's. De politiek luistert, maar je kan niet blijven vragen om duizenden euro's subsidies. Dat is maatschappelijk niet verantwoord. De bedragen die nodig zijn om mensen te overtuigen, lopen snel op. Nu, intussen evolueert de technologie en komen er betaalbaardere nieuwe EV's. Daardoor verwacht ik binnen drie à vier jaar ook meer behabbare tweedehandsprijzen waar particulieren op zullen intekenen.



Tot slot: een vooruitblik op de verkoop. Dit jaar eindigen we vermoedelijk 9 à 10% in min. Wat is je inschatting voor volgend jaar?

Ik verwacht een stabiele markt ten opzichte van dit jaar, zo'n 400.000 inschrijvingen. Structureel blijft dat minder dan pre-corona. We gaan ervan uit dat de bedrijfswagenmarkt niet groeit en mogelijk nog wat krimpt, mede door langere looptijden en misschien een verplicht mobiliteitsbudget. Aan particuliere kant verwacht ik een beperkte stijging, dankzij betaalbaardere alternatieven en een lichte shift van tweedehands naar nieuw. Op lange termijn kan het wagenpark van 6 miljoen personenwagens wijzigen door verstedelijking, demografie en koopkracht, maar voor volgend jaar ben ik redelijk optimistisch: geen verdere afname. De mix zal mogelijk wel wat opschuiven richting particulier.

Om af te sluiten. Wanneer zal Frank van Gool eind januari een gelukkige man zijn?

Als onze exposanten gelukkig zijn en de pakweg 300.000 bezoekers een fijne ervaring hebben gehad op de Brussels Motor Show. Ik ben ervan overtuigd dat dat het geval zal zijn, en dat we ook na het salon de commerciële effecten zullen zien. Net zoals dit jaar trouwens. - **Opgetekend door William Meerschaut**

DE ESSENTIE

Febiac-CEO Frank Van Gool ziet het Autosalon 2026 als een sterk commercieel en lokaal verankerd evenement met internationale uitstraling en tal van premières, inclusief de terugkeer van de motorfietsen. Het salon moet volgens hem betaalbaar blijven en 300.000 bezoekers aantrekken. Politiek vraagt Febiac vooral stabiele fiscaliteit: zero-emissiewagens moeten significant fiscaal voordeliger blijven dan fossiele. Betaalbaarheid en een gezonde tweedehandsmarkt zijn cruciaal voor de elektrificatietransitie. Van Gool verwacht in 2026 een stabiele markt van ca. 400.000 inschrijvingen.

Nieuwe Mercedes GLB krijgt vooral groter rijbereik

Met de nieuwe generatie Mercedes GLB zet het merk vanaf begin 2026 vol in op de elektrische middenklasse-SUV. Het model wordt bij lancering aangeboden met twee volledig elektrische aandrijflijnen en positioneert zich nadrukkelijk als ruime, praktische gezinsauto op een efficiënter en krachtiger EV-platform. Later volgen ook mildhybride varianten.

De GLB blijft zich onderscheiden door zijn ruimteaanbod. De wielbasis groeide met 60 mm tot 2.889 mm, wat vooral achterin merkbaar is. De tweede zitrij biedt tot 68 mm extra beenruimte en ook de derde rij werd toegankelijker en volwaardiger, geschikt voor personen tot 1,71 m. Grotere deuropeningen, een verbeterde Easy Entry-functie en extra hoofdruimte op alle rijen verhogen het comfort. Het standaard panoramadak versterkt het ruimtelijke gevoel.

Praktisch scoort de nieuwe GLB sterk met een frunk van 127 liter, de grootste in Mercedes' compacte gamma. Achterin varieert de bagageruimte van 480 tot 540 liter en loopt die met neergeklapte stoelen op tot maximaal 1.715 liter. De verschuifbare tweede zitrij laat toe te kiezen tussen beenruimte en laadcapaciteit.

Het design evolueert richting een strakkere, modernere look met kortere overhangen, bredere schouders en een rechtopstaande neus. Opvallend is de verlichte grille met 94 sterren en de verbeterde aerodynamica (Cx 0,28). Binnenin domineert het optionele MBUX Superscreen met drie schermen, aangestuurd door het nieuwe MB.OS. Mercedes keert deels terug naar fysieke bediening, onder meer voor cruise control en volume.



Elektrisch is er keuze uit de GLB 250+ (272 pk, achterwielaandrijving) en de 350 4MATIC (353 pk), beide met een 85 kWh-accu. Het rijbereik loopt op tot 631 km WLTP en snelladen kan tot 320 kW. Geavanceerde recuperatie, een tweesnelheden-transmissie en uitgebreide rijassistentie maken het pakket compleet. De prijzen starten bij 58.685 euro.





SALON
BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & MOTORCYCLES

9-18
JAN
2026

FIND YOUR DRIVE



tickets.autosalon.be

BRUSSELS EXPO 

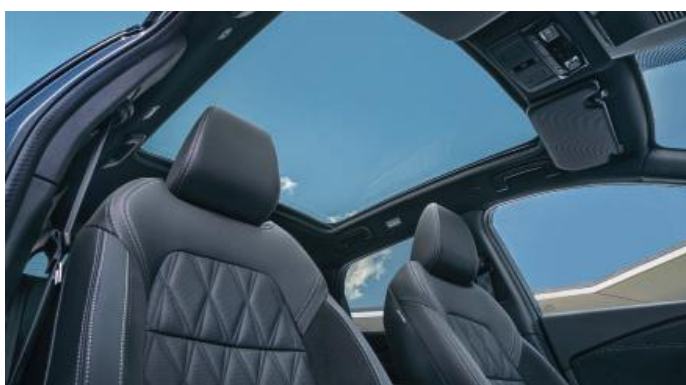
Test

Nissan Qashqai e-POWER

Een technische evolutie voelbaar achter het stuur

Tien jaar na zijn lancering blijft de Nissan Qashqai vooruitgang boeken, en de e-POWER-technologie die vier jaar geleden werd geïntroduceerd, luidt vandaag een nieuw hoofdstuk in. Eind 2025 heeft het Japanse merk een nieuwe generatie van deze unieke aandrijflijn gelanceerd, en wij hebben het getest.





Op een route die stedelijke boulevards en kustwegen tussen Barcelona en Sitges combineert, maken we kennis met de nieuwe Nissan Qashqai e-POWER. Het silhouet van het model is vertrouwd, maar naarmate we kilometers maken, verandert er iets. We merken meer soepelheid, een meer vloeiend karakter, een beter gecontroleerde geluidsomgeving. Met deze vernieuwde e-POWER-technologie verandert Nissan de formule niet ingrijpend, maar de verdere verfijning is duidelijk aanwezig. En achter het stuur is deze verandering veel duidelijker merkbaar dan je zou vermoeden.

Evolutie van een goed ingeburgerd model

De Qashqai neemt een centrale plaats in binnen het landschap van compacte SUV's. Zijn succes is gebaseerd op een eenvoudig recept: een veelzijdig formaat, een directe bediening en een motor die is ontworpen voor dagelijks gebruik. Deze e-POWER-versie past in het verlengde daarvan. De lijnen blijven vrijwel hetzelfde, zonder opvallende visuele veranderingen, en het model is meteen herkenbaar. Nissan heeft niet geprobeerd om zijn auto te transformeren, maar om datgene te verbeteren wat niet meteen opvalt.

Deze update is in de eerste plaats bedoeld voor bestuurders die al vertrouwd zijn met dit model en die meer zuinigheid, meer comfort en een echt consistent gebruik verwachten, zonder dat hun gewoontes op hun kop worden gezet. In deze filosofie komt deze nieuwe e-POWER volledig tot zijn recht.

e-POWER: een andere vorm van hybridisatie

In welk opzicht volgt dit systeem een andere logica dan klassieke hybrides? Deze vraag verdient een korte uitleg. De aanwezige verbrandingsmotor drijft nooit de wielen aan, maar produceert elektriciteit die een elektromotor voedt, die als enige verantwoordelijk is voor de aandrijving. Je rijdt dus altijd en overal elektrisch inclusief het gedrag van een elektrisch voertuig. Je krijgt dus vloeiende acceleraties en een onmiddellijke respons, maar zonder de beperkingen van extern opladen of de afhankelijkheid van laadinfrastructuur. Deze architectuur maakt elektrisch rijden mogelijk met behoud van de vrijheid van een klassieke tank benzine. Voor veel bestuurders die nog aarzelen om volledig over te stappen op elektrisch rijden, is deze oplossing een geruststellende en pragmatische overgang.

Wat verandert er onder de carrosserie?

Voor deze nieuwe generatie heeft Nissan zijn e-POWER-blok grondig herzien. Een bezoek aan het Nissan Technical Centre Europe, in de buitenwijken van Barcelona, onthult ons de geheimen ervan. De aandrijflijn heeft nu een geïntegreerde architectuur, met vijf elementen die een compacter geheel vormen: elektromotor, generator, omvormer, reductiekast en multiplicator. Het doel is efficiëntie, maar ook een betere filtering van trillingen en een vermindering van geluidsoverlast.



De verbrandingsmotor, een driecilinder 1,5-liter turbobenzinemotor, is ook herzien om volledig aan te sluiten bij zijn rol als generator. Nissan benadrukt het STARC-verbrandingsconcept, met een aangekondigd thermisch rendement van 42%. Op papier blijft dit cijfer abstract. In de praktijk vertaalt het zich vooral in een stillere en homogener werking. En dat is nog niet alles. Ook het vermogen is toegenomen. In de modus "Normal" levert de Qashqai 190 pk, terwijl de modus "Sport" het maximale vermogen opvoert tot 205 pk. Dat maakt de Qashqai nog geen sportwagen, maar het versterkt wel het gevoel van beschikbaarheid en soepelheid.



Een meer volmaakt rijgevoel

Achter het stuur van deze nieuwe generatie valt de evolutie niet meteen op als een demonstratie van iets shockerend. Ze voelt eerder als iets natuurlijks, met een soepeler, zachter en aangenamer rijgedrag. Pas wanneer je weer in de vorige generatie stapt, wordt alles duidelijk. Het contrast is onmiddellijk merkbaar: het nieuwe systeem is duidelijk homogener en de overgangen tussen energieproductie en tractie zijn subtieler.

Ook het akoestisch comfort is aanzienlijk verbeterd. Bij het klimmen of bij zware belasting blijft de motor hoorbaar, wat eraan herinnert dat het geen 100% elektrisch model is, maar hij is niet opdringerig. Op gemengde routes versterkt deze discretie het gevoel van rust, met lineaire acceleraties en een progressiviteit die goed past bij het gezinsgerichte karakter van de Qashqai. Deze samenhang tussen technische belofte en beleving is een van de sterke punten van dit model.

De stad, de Qashqai in zijn element

In stedelijk gebruik bevestigt de Qashqai e-POWER zijn wendbaarheid. De lichte besturing, het goede zicht en de soepele werking van de elektromotor maken het rijden gemakkelijk. De crossover onderscheidt zich door zijn grote wendbaarheid in het verkeer. Zijn draaicirkel is beperkt en de rijhulpsystemen zijn efficiënt. De 360°-camera's zijn bijzonder handig bij het parkeren, vooral in krappe omgevingen. De automatische parkeerfunctie (afhankelijk van de uitrusting van het voertuig) biedt extra comfort, ook al vergt het enige gewenning.

De rijstrookassistentie kan in stedelijke omgevingen soms storend zijn, iets waar bestuurders die gevoelig zijn voor dit soort hulpsystemen rekening mee moeten houden. Gelukkig kunnen deze functies worden uitgeschakeld en vooral worden opgeslagen via het bestuurdersprofiel.



+ PLUS

- Zeer soepele en stille EV-rijervaring
- Verbeterd akoestisch comfort en homogener rijgedrag
- Laag verbruik en grote actieradius zonder laadstress
- Gebruiksvriendelijk in de stad
- Design kan nog altijd mee

- MIN

- Reëel verbruik kan bij dynamisch rijden hoger liggen
- Rijhulpsystemen kunnen soms opdringerig zijn
- Middelste zitplaats achteraan minder comfortabel

Verbruik en actieradius

Officieel geeft Nissan een WLTP-verbruik van 4,5 l/100 km en een actieradius tot 1.200 km op. Deze cijfers maken de Qashqai tot een van de zuinigste modellen in zijn segment. Ter vergelijking: de Peugeot 3008 verbruikt 5,3 l/100 km en de Toyota Corolla Cross 5,0 l/100 km. De meest directe concurrent blijft de Renault Austral met 4,7 l/100 km.

Tijdens onze test bedroeg het gemiddelde verbruik 6,4 l/100 km, op een zeer gevarieerd parcours en met een bewust agressieve rijstijl om de grenzen te testen. Deze waarde weerspiegelt het werkelijke gebruik, met aanzienlijke variaties naargelang het reliëf en de intensiteit van het gebruik. Op een meer regelmatig gemengd parcours lagen andere metingen rond de 4,7 l/100 km, terwijl we bij 130 km/u bijna 7 l/100 km haalden. Al bij al zeer interessante waarden waarbij de autonomie geruststellend groot blijft. Hier is dus geen sprake van enige laadstress.

Leven aan boord

Wat het interieur betreft, behoudt de Qashqai een vertrouwde sfeer. Het dashboard is bekend, maar is zorgvuldig afgewerkt en ergonomisch goed doordacht. De stoelen bieden een goed comfort en een gemakkelijk te vinden rijpositie. Het digitale dashboard is beter leesbaar, met name dankzij de vooraf weergegeven snelheidsbeperkingen.

Het ProPILOT-systeem evolueert naar een meer voorspellende werking, maar kan soms nog steeds opdringerig zijn. Ook hier blijft de mogelijkheid om de instellingen aan te passen en op te slaan essentieel. Een klein minpuntje is de middelste zitplaats achteraan,





“

**Achter het stuur voelt de evolutie als iets
natuurlijks, met een soepeler, zachter en
aangenamer rijgedrag.**



die iets minder comfortabel is. Een detail om rekening mee te houden bij frequent gebruik door een gezin van vijf personen.

Beschikbaarheid en prijzen in België

De Nissan Qashqai New e-POWER is nu verkrijgbaar bij de dealer. Hij zal ook te zien zijn op de Brussels Motor Show (Paleis 6), die op 9 januari 2026 zijn deuren opent. Het model wordt aangeboden in verschillende uitvoeringen: de N-Connecta vanaf 43.340 euro, de N-Design vanaf 46.140 euro, de Tekna vanaf 46.140 euro en de Tekna Plus vanaf 49.840 euro.

In België vallen alle modellen onder het Nissan More-programma, inclusief een fabrieksgarantie van drie jaar, die kan worden verlengd tot tien jaar of 200.000 km op voorwaarde dat het onderhoud wordt uitgevoerd in het erkende netwerk.

Conclusie

Het is geen toeval dat Nissan zo sterk inzet op deze motor, die een echte verkoophit is in Europa. Een positie die de fabrikant met deze update wil versterken. Deze nieuwe generatie zorgt niet voor een revolutie in zijn segment, maar verfijnt een formule die al heel goed werkt. Discreet, maar doeltreffend. De Qashqai e-POWER is een auto die zijn rol als compromis voor de klassieke EV perfect opneemt. En dat is precies wat veel bestuurders vandaag de dag zoeken. - **Sabrina Parant**



DE ESSENTIE

De vernieuwde Nissan Qashqai e-POWER verfijnt een al succesvol concept zonder het karakter ingrijpend te veranderen. Dankzij een herwerkte aandrijflijn rijdt deze SUV altijd elektrisch aanvoelend, met meer soepelheid, minder geluid en een betere samenhang tussen motor en generator. Het systeem combineert de voordelen van elektrisch rijden met de vrijheid van benzine tanken, wat het bijzonder aantrekkelijk maakt voor twijfelende EV-kopers. In de stad blinkt hij uit door comfort en wendbaarheid, terwijl het verbruik in realistische omstandigheden gunstig blijft. Geen revolutie, wel een overtuigende evolutie. Bevalt deze persoonlijkheid je?

Test

Test Mazda 6e 68 kWh

Is dit de **beste EV** in zijn
klasse?



De Mazda 6e is Mazda's tweede poging om écht serieus mee te doen in EV-land. De eerste, de MX-30, was excentriek en niet meteen geschikt als eerste of enige EV op de oprit. Met de 6e pakt Mazda het anders aan. Maar is anders ook beter?



Die andere aanpak begint al bij de ontwikkeling van de 6e. Mazda werkte samen met zijn Chinese partner Changan Automobile en dat resulteerde in een forse, achterwielaangedreven elektrische liftback met lange adem, strak pak en een prijskaartje dat fleet-managers spontaan een extra Excel-tabblad doet openen. Tijd om te kijken of dit nu de elektrische Mazda is waar je niet alleen graag naar kijkt, maar die je ook echt wilt rijden.

Belgisch design

Qua design is de Mazda 6e een voltreffer, met (gedeeltelijke) dank aan de Belgische designbaas Jo Stenuit en zijn teams. De 6e staat lang en laag op z'n wielen, met een neus die eruitziet alsof hij rechtstreeks van een concept car is geplukt en nooit door een conservatieve boekhouder is afgezwakt. De bekende Kodo-designtaal is doorgetrokken naar het EV-tijdperk, maar dan met fijnere lijnen, een dicht front en die smalle lichtsignatuur (met welkom-animatie) die in je binnenspiegel meer premium uitstraalt dan sommige échte premiummerken. Dat alles in proporties die eerder doen denken aan een elegante GT dan aan een brave middenklasser.

In het echt oogt hij langer dan op foto, en dat klopt ook: met een lengte van bijna vijf meter krijgt hij het formaat van een Volkswagen ID.7, BMW i4 en BYD Seal, en dat toont ook aan dat de 6e perfect de rol van grote fleet- en/of gezinswagen op zich kan nemen. Het mooiste is misschien dat hij niet schreeuwt dat hij elektrisch is. Geen overdreven design-gimmicks, geen details die een half uur uitleg vergen van de designer om ze te begrijpen. Gewoon een fraaie sedan die toevallig geen uitlaat nodig heeft.

Mazda premium

Stap je in, dan gaat die verfijnde designlijn gewoon door. De 6e heeft een interieur dat op de foto al indrukwekkend oogt, maar in het echt nog meer overtuigt. De gebruikte materialen zijn aangenaam zacht, de stoelen nodigen meteen uit om plaats te nemen en het grote zwevende centrale touchscreen lijkt netjes geïntegreerd in plaats van er achteraf opgeplakt. Kies je voor de Takumi Plus, dan krijg je prachtig nappaleder en fijne stiksels die het premium karakter van de 6e meteen in de verf zetten. Het stuur heeft een dikke velg, de digitale tellerpartij is helder genoeg, en het head-up display projecteert de belangrijkste info op de voorruit zodat je blik niet teveel van de weg hoeft af te dwalen.

Toch is het niet allemaal feest in de digitale speeltuin. De menustructuur van het infotainmentsysteem net iets te ondoordacht aan: veel functies, veel lagen, soms weinig logica. Je voelt dat hier een Chinees-Japans ontwikkelteam aan heeft getekend met verschillende ideeën over wat "intuïtief" precies betekent. Sommige cruciale zaken zoals de intensiteit van de regeneratie of bepaalde rijhulpsystemen zitten te diep verstopt. En om de ruitenwissers te bedienen verkiezen we nog altijd liever een hendel, dan een knopje op een scherm. Het geheel voelt weliswaar functioneel, maar niet zo makkelijk als wat je van Mazda gewend bent.

Ruimte en functionaliteit genoeg

Aan ruimte is er in de 6e geen gebrek. Voorin zit je laag maar niet sportwagen-diep, met voldoende hoofdruimte en een prettig ruim gevoel dankzij de brede middenconsole. De stoelen zijn lang



genoeg voor Europese benen en bieden een mooie mix tussen zacht comfort en voldoende steun. Achterin profiteer je van de lange wielbasis: volwassenen van zitten er dus prima en de vlakke vloer zonder middentunnel maakt de middelste passagier minder zielig dan normaal.

De koffer is misschien niet gigantisch in absolute cijfers, maar wel meer dan netjes voor een elektrische liftback. Met 465 liter bagageruimte met de achterbank in normale positie geeft dat een vergelijkbaar volume als in de Hyundai Ioniq 6 en de Tesla Model 3, om maar twee van zijn directe rivalen te noemen. Maar hij is wel een flink stuk praktischer omdat het een vijfdeurs is. Dat betekent dat de hele achterklep mee omhoog scharniert: handig voor kindervagens, fietsen zonder voorwiel of een te optimistisch Ikea-bezoek. Klap je de achterbank neer, dan ontstaat een lange, vlakke laadruimte die je spontaan aan vakanties richting Zuid-Frankrijk doet denken. Extra pluspunt: er zijn voldoende haken, opbergvakken en USB-poorten; de 6e is duidelijk ontworpen met gezinnen en zakelijke kilometervreters in gedachten, niet alleen met designstudio's.

De 6e voelt als een auto waarin je moeiteloos het hele gezin plus bagage kwijt kunt, maar die zich ook thuis voelt als comfortabele zaken-sedan voor lange snelwegetappes. Mazda mikt duidelijk op zowel particuliere kopers als de zakelijke markt, en dat verklaart meteen waarom de binnenruimte en functionaliteit zo nadrukkelijk op orde zijn.



+ PLUS

- Prachtig design
- Ruim en functioneel
- Premium afwerking
- Laag verbruik, realistisch rijbereik
- Ruime basisuitrusting voor een scherpe prijs
- Kan ook de lease-rijder verleiden

- MIN

- Alles bedienen via scherm niet altijd makkelijk
- Spoiler belemmert soms zicht
- Mocht op sommige vlakken meer Japans dan Chinees zijn



***“ 42.890 euro is bijna belachelijk goedkoop als je kijkt wat je ervoor in de plaats krijgt.*”**

De EV-techniek: minder is meer

Voor deze test kozen we voor de kleinste batterij van 68,8 kWh. Daarmee kom je in theorie minder ver (op papier 479 km) dan met de grote batterij van 80 kWh, maar hij laadt wel een pak sneller. Bovendien bleek de Mazda-beloofte zelfs in winterse omstandigheden bijna haalbaar. Wij klokten af op een verbruik van om en bij de 16 kWh, waardoor 430 km reëel rijbereik mogelijk is. Andere media die de 6e in de zomermaanden testten, rapporteerden zelfs een testverbruik van onder de 15 kWh per 100 km.

Opladen doet de Mazda 6e ook op volwassen niveau. De batterij kan DC-snelladen tot 165 kW, waarmee je volgens Mazda in ongeveer 24 minuten van 20 naar 80 procent kunt gaan. Dat is niet de absolute top in het segment, maar ruim voldoende om tijdens een korte pitstop met koffie en croissant weer voldoende bij te laden voor de volgende 300 km snelweg. Thuis of op kantoor laad je met 11 kW AC, dus een nachtje aan de wallbox volstaat in de praktijk. De combinatie van een zuinige aandrijflijn en fatsoenlijke laadsnelheden maakt de 6e bijzonder interessant voor mensen die veel kilometers draaien: de laadpauzes zijn kort en de energiekosten relatief laag.

Via de achterwielen

De aandrijflijn zelf is typisch moderne EV, maar met een vleugje Mazda. De achterwielaandrijving geeft de auto een ontspannen, licht speels karakter: je voelt bij het uit-accelereren en in bochten dat de 258 pk's aan de achterkant duwen in plaats van aan de voorkant te trekken. Er is voldoende vermogen om in 7,6 seconden naar 100 km/u te spurten en de topsnelheid van 175 km/u is ruim genoeg voor Duitse snelwegreisjes met gezond verstand. Verwacht geen drift-beest van deze Mazda 6e, maar de balans voelt wel natuurlijker dan bij veel voorwielaangedreven EV's. Sturen doet hij licht maar precies genoeg, en het onderstel is eerder comfortabel dan hardcore sportief. Klein detail: bij hogere snelheden komt op de achterklep de spoiler vanzelf omhoog maar die is zo fors dat hij het zicht naar achter (via de centrale achteruitrijspiegel) een beetje belemmert.

Het is moeilijk om echt kritisch te zijn op de rijervaring met deze Mazda 6e. Hij is stil, stabiel en comfortabel, en dat is precies wat de meeste kopers willen. Het regeneratieve remmen is redelijk natuurlijk, de demping is goed gecontroleerd, de carrosserie rolt weinig en bij lange ritten stap je opvallend fris uit.

Net niet belachelijk (goedkoop)

Dan de keiharde euro's. Op de Belgische Mazda-website begint de al behoorlijk uitgeruste Mazda 6e Takumi met de kleine batterij aan 42.890 euro catalogusprijs. Dat is bijna belachelijk goedkoop als je kijkt wat je ervoor in de plaats krijgt. In de basis krijg je zaken als adaptieve cruise control, een groot infotainmentscherm, een volledig arsenaal aan rijhulpsystemen, keyless entry, klimaatcontrole, een uitgebreide set airbags en vaak ook luxe zaken als stoel- en stuurverwarming. Zelfs het panoramisch glazen dak is standaard. Het voelt zelden alsof Mazda je bewust naar een duurdere trim wil



duwen; de standaarduitrusting is gewoon goed. Toch zouden we kiezen voor de Takumi Plus (+ 2.400 euro), al was het maar voor dat prachtige Nappa-leder dat in verschillende kleuren beschikbaar is.

De conclusie

En daar komen we bij de vraag: voelt deze Mazda als een échte Mazda? Het eerlijke antwoord: ja en nee. Ja, omdat de auto fraai is vormgegeven, degelijk aanvoelt en een duidelijke focus heeft op rijcomfort en rust. Nee, omdat je merkt dat hij mede is ontwikkeld en gebouwd in China, samen met partner Changan. Vooral de logica in de software en het gebrek aan fysieke bedieningen voor een aantal zaken (zoals de ruitenwissers) heeft net iets meer weg van een moderne Chinese EV dan van een klassieke Japanse rijmachine. Dat is niet per se slecht (Chinese EV's zijn snel volwassen geworden) maar puristen die zweren bij het strakke, mechanische gevoel van een Mazda 3 of MX-5 zullen hier minder warm van worden. Maar ook zij zullen na enkele weken ongetwijfeld wel gewend raken aan die andere benadering. - WM

DE ESSENTIE

De Mazda 6e is Mazda's eerste écht overtuigende EV. Je krijgt een prachtig design, veel binnenruimte, een bruikbare 465-liter koffer en een efficiënt verbruik rond 16-17 kWh/100 km. Ja, je zal even moeten wennen aan de niet altijd intuïtieve bediening, maar het comfort en het design maken veel goed. En dan is er nog de kanon-prijs vanaf 42.890 euro. Dat is niet alleen bijzonder scherp, maar je krijgt ook nog eens ontzettend veel auto in de plaats. Dat maakt dat ook de fleet-manager van Mazda voor het eerst met bijzonder sterke argumenten bij grote bedrijven kan binnen stappen. Dankzij de 6e is Mazda voortaan niet enkel relevant bij de particulieren, maar ook bij de bedrijven.

Test

Alfa Romeo Junior Veloce EV

Hot hatch doet ons Alfa-hart terug sneller slaan



Het aantal nieuwe modellen dat Alfa Romeo in het verleden moest behoeden van de ondergang, is haast niet meer te tellen. Van Giulia tot Stelvio en Tonale: allemaal hielden ze het merk overeind, maar echt ontspannen kon Alfa nooit. Intussen evolueren de verkoopcijfers gestaag in de goede richting en die echte doorstart lijkt nu te komen van het allereerste volledig elektrische model.





+ PLUS

- Ons Alfa-hart slaat weer sneller
- Lichtvoetig en levendig
- Meer dan vlotte prestaties
- Sportief interieur met heerlijke stoelen
- Functioneel C-segment pakket

- MIN

- De WLTP range is gemiddeld
- Sommige materialen missen cachet
- Remkracht mag (op circuit althans) meer bite hebben

We gaan hier geen uitgebreide geschiedenis herkauwen, maar één ding staat vast: Alfa Romeo zoekt al jaren naar een succesnummer dat het merk opnieuw langdurige ademruimte kan bieden. Met de nieuwe Junior introduceert Alfa een model dat zowel hybride als elektrisch beschikbaar is, en verpakt in een functioneel en sportief C-segment design. Daarmee mikt het merk op klanten in 26 landen, goed voor 68% van de markt. Deze Junior moet zowel mannen als vrouwen aanspreken, zowel traditionele benzinerijders als EV-adepten. Een auto voor zowat iedereen, én eentje die bovendien nieuwe Alfa-fans moet aantrekken.

Dooddoener of designklapper?

Nu we de Junior intussen meer en meer kruisen op de openbare weg, mogen we stellen dat de designkeuzes grotendeels raak zijn. De neus is overduidelijk Alfa Romeo, al oogt hij misschien wat druk. De zwarte kunststof Scudetto-grille hadden wij liever in chroom gezien, maar smaken verschillen. Feit: de Junior maakt meteen een krachtige, dynamische indruk die blijft hangen. De 20-inch Veloce-velgen versterken dat effect en geven de auto een unieke présence. Het is misschien een beetje "love it or hate it", maar het is ieder geval geen dertien-in-een-dozijn ontwerp.

De achterzijde oogt iets generieker, met volgens de designers een subtiele verwijzing naar het volledige Alfa-universum. Dat is misschien wat vaag, maar het neemt niet weg dat de Junior een fraai gelijnde auto is met karakter en charisma. En hij is herkenbaar als Alfa Romeo, wat op zich al een pluim verdient als je weet dat binnen de Stellantis nog heel wat neven en nichten (bv Lancia Ypsilon) de zelfde techniek gebruiken. Wat ons betreft: designpunten gescoord.

Functioneel en sportief: ruimte voor vier

We hebben eerder al met de 'gewone' elektrische versie kunnen rijden, maar deze keer gaan we graag op pad met de Veloce topversie die 280 volledig elektrische pk's in de strijd gooit. We konden 'm een tijdje geleden rijden op het legendarische Balocco-circuit. Er bestaan slechtere omstandigheden om kennis te maken.

Binnenin worden we getraakteerd op het meest sportieve interieur, met schitterende Sabelt-sportstoelen die het lichaam stevig maar comfortabel ondersteunen. Ze zijn elektrisch verstelbaar en dragen sterk bij aan de sportieve sfeer achter het alcantara-sportstuur. Wie een minder uitgesproken zitpositie wil, kan kosteloos kiezen voor gewone stoelen met massagefunctie en extra ruimte achterin. Met Sabelts moeten de achterste passagiers wel wat beenruimte inleveren, maar het blijft werkbaar. Voor vier volwassenen en hun bagage biedt de Junior voldoende plaats: 400 liter, uitbreidbaar tot 1.265 liter. Functioneel volgens de C-segmentnormen, zoals de briefing dicteerde.

"Hey Alfa Romeo"

De sportieve ziel van Alfa zie je niet alleen in de stoelen, maar in de volledige interieursfeer. Natuurlijk zijn er duidelijke Stellantis-invloeden, herkenbaar van Peugeot en Opel, maar de digitale tellerpartij met ronde kapjes en specifieke Alfa-graphics zorgt voor de juiste ambiance. Het dikke stuur ligt heerlijk in de hand. Enige teleurstelling: het dashboard oogt iets te plastic voor een topmodel, dat zou net iets beter kunnen en ook het 10,25-inch infotainment had wat groter gemogen. Maar werkt wel vlot en reageert op "Hey Alfa Romeo" voor de belangrijkste functies.



Lichtvoetig en levendig

Tijd om het circuit op te duiken, voor het eerst met een elektrische Alfa. Om het ontbreken van motorgeluid te compenseren, klinkt er in Dynamic-modus een artificiële sportieve brom. Die blijft subtiel aanwezig en mocht wat ons betreft gerust iets uitgesprokener zijn, zoals bij Hyundai's Ioniq 5 N.

Wat meteen opvalt is de lichtvoetigheid. Dankzij de relatief compacte 54 kWh-batterij blijft het gewicht beperkt tot 1.590 kg, uitzonderlijk laag in dit segment. Dat voel je meteen: de Junior voelt nooit zwaar of log. Het standaard Torsen-differentieel duwt bij hoge bochtsnelheden de neus overtuigend naar binnen, waardoor het geheel bijzonder vergevingsgezind aanvoelt. Het stuur is precies en direct, terwijl de achterzijde soms speels reageert zonder ooit onveilig te worden.





Het enige echte minpunt is de remkracht. Alfa claimt een best-in-class remafstand van 35 meter van 100 km/u naar stilstand, maar dat leek ons optimistisch. Niet problematisch voor dagelijks verkeer, maar gezien de sportieve ambities hadden we een meer agressieve bite verwacht van de rode remklauwen.

De prestaties zelf zijn meer dan behoorlijk voor een auto in dit segment, en absoluut GTi-waardig. Met zijn 280 pk en 345 Nm koppel sprint de Junior Veloce in 5,9 seconden naar de 100 km/u. Dat zijn natuurlijk geen explosieve waarden, maar in de praktijk ben je daarmee (bijna) altijd als eerste weg aan het stoplicht. En belangrijker: het rijplezier is ook altijd aanwezig.

Conclusie: balans als grootste troef

Het meest opvallende aan de Junior is de uitzonderlijke balans tussen comfort en sportiviteit. Hij voelt licht, strak en tegelijk comfortabel, met minimale rolbewegingen. Deze harmonie treffen we zelden aan en maakt de Junior bijzonder geschikt voor dagelijks én dynamisch gebruik. De WLTP-range van 334 km is niet indrukwekkend, maar dankzij 100 kW DC-laden zit je in 15 minuten van 20 naar 80%. Met 150 kW zou het plaatje helemaal kloppen.

De Veloce verschijnt begin 2025 en kost 45.802 euro. Da's niet goedkoop, maar vergelijkbaar met een Mini Cooper S. Bovendien is de Alfa echt wel behoorlijk uitgerust. Alles samen genomen doet de Junior Veloce ons hart aanzienlijk sneller slaan. En was dat niet de bedoeling van de Alfa ingenieurs? **-WM**



DE ESSENTIE

De Alfa Romeo Junior Veloce blaast het iconische Alfa-DNA nieuw leven in. Met 280 elektrische pk's, een lichtvoetig chassis en een uitzonderlijke balans tussen comfort en sportiviteit voelt hij eindelijk weer als een échte hot hatch. Het karaktervolle design, de Sabelt-sportstoelen en de directe stuurrespons maken elke rit aantrekkelijk. Dankzij zijn compacte batterij blijft hij speels en levendig, terwijl

כדור



JORIS CLAVIE - BYD

Hoe BYD België in recordtempo verovert. Wat is de succesformule?

BYD is nog maar drie jaar actief op de Belgische markt, maar het Chinese merk denderd intussen door alle verkoopstatistieken heen. Met een groei van 72% (in een dalende markt), ruim 7.000 registraties en een dealernetwerk dat in minder dan één jaar van 9 naar 25 vestigingen groeide, is BYD in ons land uitgegroeid tot een vaste waarde in het straatbeeld. Wij spraken met Joris Clavie, Managing Director bij BYD Belux, over de opvallende groei, de succesformule achter het merk, de rol van plug-in-hybrides en de ambities voor 2026.

Joris, eerst en vooral proficiat: 4.000 inschrijvingen dit jaar en een verkoop van meer dan 7.000 voertuigen sinds de start. Je bent wellicht een populaire man binnen moederbedrijf Inchcape?

(lacht) Zeker, we mogen absoluut niet klagen over de groeicijfers, we zijn bijzonder tevreden. We zullen dit jaar rond de 4.500 inschrijvingen eindigen, wat een sterke groei is tegenover vorig jaar, toen we op 2.500 zaten. In percentages zijn we één van de merken die het sterkst groeien, maar ook in absolute aantallen. Ook de novembercijfers bevestigen dat: er zijn weinig merken die beter doen dan wij. En dat in een markt die sowieso onder druk staat. Dus ja, we zijn zeer tevreden.

Om maar meteen de belangrijkste vraag op tafel te gooien: wat is de succesformule achter jullie succes?

Onze succesformule rust op drie pijlers. De eerste is het product. Je moet het juiste product hebben, en daar zijn wij bij BYD bijzonder sterk in. Wereldwijd zijn we nummer één in EV's én in plug-in-hybrides. Al onze elektrische modellen verkopen goed: de Sealion is de topper, maar ook de Dolphin Surf, de Seal en de Seal U doen het uitstekend. We bieden kwalitatieve producten met veel technologie en een compleet pakket aan een competitieve prijs. Daarnaast blijven we sterk inzetten op PHEV. We zijn de grootste plug-in-hybridebouwer ter wereld. In België zien we dat vooral particuliere klanten veel interesse hebben, omdat ze elektrisch kunnen rijden en thuis voordelig kunnen laden. Intussen maakt PHEV ongeveer een derde van onze verkoop uit.

De tweede pijler is ons netwerk. We begonnen dit jaar met 9 dealers en eindigen met ongeveer 25. Dat is een enorme uitbreiding. Een sterke lokale aanwezigheid is dan ook cruciaal: telkens wanneer een dealer opent, zien we de verkoop in die regio meteen stijgen.

En de derde pijler is de marketing. We investeren continu in zichtbaarheid. Onze brand awareness is in 18 maanden gestegen van 40 naar 62 procent. Dat wil zeggen dat meer dan tweederde van de Belgen BYD kent.

Wat zijn jullie ambities voor 2026?

Verder groeien. Onze merkbekendheid is al sterk gestegen, maar we zijn er nog niet: we moeten nog één derde van de markt bereiken. In 2026 lanceren we een zeer belangrijk model: de Atto 2 plug-in-hybride, een compacte SUV waarmee we een groter stuk van de particuliere markt willen binnenhalen. Samen met ons groeiend dealernetwerk moet dat zorgen voor verdere volumestijging.

Nu als je bijvoorbeeld kijkt naar die andere Chinese uitdager MG, die zien hun verkoopcijfers momenteel stagneren. Heb je geen schrik dat dit bij jullie ook kan gebeuren?

We geloven in onze strategie en we varen onze eigen koers waarbij we blijven inzetten op EV's voor de professionele markt. Dat blijft voor ons superbelangrijk en we focussen op onze zeer attractieve en technologische producten. Daarnaast gaan we ook meer en





meer inzetten op de privé-markt. Daar zit echt nog veel groeimarge. En dat uiteraard gecombineerd met ons groeiend dealernetwerk wat de nabijheid voor de klant bevordert. Voor ons is eenvoudig een belangrijk deel van het concept. Onze auto's hebben geen opties: je kiest de kleur van het koetswerk en de batterij. Verder is alles standaard aanwezig. Dat maakt het keuzeproces voor de klant gemakkelijk en transparant. We willen niet de goedkoopste zijn, maar wel het merk dat het beste totaalpakket biedt: technologie, comfort, veiligheid én financiële toegankelijkheid.

Jullie zijn vooral een EV-merk. Hoe loopt dat in Wallonië?

Ook daar eigenlijk heel goed. Sommige Waalse dealers halen zelfs betere cijfers dan de Vlaamse. In Charleroi, Namen en Luik zijn we al sinds het begin van het jaar actief, en ze presteren uitstekend. Ook in Marche, Waver en Braine-le-Comte hebben we dit jaar nieuwe dealers geopend. De elektrische versnelling is er absoluut aanwezig, net als de interesse in PHEV's.



Is de laadinfrastructuur in België nog een handicap?

Eerlijk: ik vind van niet. In Vlaanderen zitten we bij de beste regio's van Europa. Ik rijd zelf 40.000 kilometer per jaar en heb nog nooit laadstress gehad. Maar ook in Wallonië is het netwerk sterk gegroeid. Wie bijvoorbeeld naar Luxemburg rijdt, merkt snel dat er tegenwoordig overal laadmogelijkheden zijn. Je moet soms één kilometer omrijden, maar dat is echt minimaal. De infrastructuur evolueert snel, niet alleen hier maar in heel Europa.

Hoe is bij jullie de verhouding fleet versus particulier?

We zitten op 70 procent fleet en 30 procent particulier. Dat komt omdat het grootste deel van onze wagens elektrisch is, en EV's worden nu eenmaal vooral bij bedrijven verkocht. In die markt doen de Sealion, Seal U en Seal het heel goed. Bij particulieren verkopen we vooral de Seal U DM-i (nvdr: de plug-in-hybride) en steeds vaker de elektrische Dolphin Surf. Vooral wanneer we betaalbare elektrische wagens met goede technologie aanbieden, zien we dat particulieren te overtuigen zijn.

Chinese merken dragen soms een imago probleem mee. Ondervinden jullie dat nog?

Wie komt kijken en met een BYD proefrijdt, is meestal meteen overtuigd. Onze wagens zijn technologisch volledig mee en standaard rijkelijk uitgerust: alle veiligheids- en comfortsystemen, een volledig infotainmentsysteem met app en geïntegreerde navigatie, een draaibaar scherm, verwarmde en verluchte stoelen, elektrisch verstelbare stoelen, open dak... alles zit erin. Daarbovenop maken wij de belangrijkste componenten zelf, zoals onze batterij. De Blade Battery is compact, veilig en economisch. Combineer dat met zes jaar garantie en acht jaar of 250.000 km op de batterij, en klanten zijn snel gerustgesteld.



Voor leasemaatschappijen is restwaarde cruciaal. Hoe pakken jullie dat aan, als relatief nieuw merk?

We hebben nog maar weinig voertuigen die terugkomen, doordat we nog maar twee jaar actief zijn, dus de statistieken zijn beperkt. Maar leasingbedrijven kijken vooral naar kwaliteit, technologie en betrouwbaarheid. Wij hebben jarenlange ervaring in EV-technologie in China, en dat geeft vertrouwen. Daardoor krijgen we restwaarde-inschattingen die boven het marktgemiddelde liggen.

BYD staat bekend om scherpe prijzen. Hoe blijven die zo competitief, ook rekening houdend met alle kosten zoals transport, importtaksen...?

Dat lukt omdat we volledig verticaal geïntegreerd zijn. We maken zowat alle elementen van onze auto's zelf, dus we hebben prijscontrole over de hele keten. Dat maakt ons efficiënt. Daarnaast gebruiken we LFP-batterijen in plaats van NMC. Die zijn goedkoper om te produceren, extreem veilig en tegenwoordig ook heel performant: onze Sealion kan bijvoorbeeld tot 230 kW snelladen.

Zien jullie nog grote stappen op korte termijn in batterij-technologie?

Ja. We hebben flash-charging tot 1.000 kW aangekondigd. Daarmee laad je in vijf minuten tot 80 procent, vergelijkbaar met tanken. De technologie werkt al, en we kijken nu wanneer we die naar Europa kunnen brengen.

Is BYD nog altijd zinnens om in Europa te produceren?

Jazeker. De fabriek in Hongarije opent in de eerste helft van 2026. Ook in Turkije komt er een fabriek bij. Welke modellen daar gebouwd zullen worden, is nog te vroeg om te zeggen.

Over nieuwe modellen gesproken, welke zitten er nog aan te komen?

De belangrijkste is de Atto 2. Die komt als EV met een grotere batterij en snellere laadmogelijkheden, én als DM-i plug-in-hybride. Onze DM-i-technologie werkt als een range-extender: je rijdt altijd elektrisch, en de benzinemotor laadt de batterij bij wanneer ze leeg is. Dat rijdt soepel en wordt nu al goed onthaald bij de Seal U DM-i.

Verwachten jullie dat de mix EV en PHEV verandert?

Ja. Met de Atto 2 DM-i verwachten we een sterke stijging in de particuliere verkoop. Niet dat fleet zal dalen, maar het particuliere aandeel zal sneller groeien.

Komen BYD-bussen of submerken zoals Yangwang naar Europa?

Trucks en bussen zijn een aparte afdeling, dat staat los van onze scope met de personenwagens. Yangwang-modellen zoals de U9 zijn technologische showcases. Ze komen niet op korte termijn naar Europa, al sluit ik toekomstplannen nooit uit. Dat neemt niet weg dat we de modellen graag gebruiken als technologisch uitstalraam. Zo zullen we bijvoorbeeld een U8 op het salon tonen, maar hij is voorlopig niet te bestellen.

Wat wordt voor jullie het succescriterium op het Autosalon 2026?

We willen groeien tegenover de vorige editie. Een concreet getal plakken we daar niet op, maar we willen duidelijk een stijgende lijn zien. Onze stand wordt groter, er komen extra modellen en we mikken op veel leads die we daarna doorsturen naar onze 25 dealers.

Dank je wel en veel succes op het salon.

Test

Ja, dit gaat pijn doen (aan de concurrentie)



We waren bij onze eerste (statische) kennismaking al laaiend enthousiast, en we voorspelden meteen dat de nieuwe BMW iX3 brandhout zou gaan maken van zijn concurrenten. Maar blijven we bij die stelling nu we de iX3 ook een eerste keer hebben kunnen testen? Spoiler alert: ja.



Nu krijgen we ongeveer elke week wel een nieuw automodel voorgeschoteld, maar bij de nieuwe BMW iX3 is de setting toch behoorlijk afwijkend van een doordeweekse lancering. Zelden heeft een merk zo'n hoge verwachtingen gecreëerd als bij dit eerste model van de zogenaamde Neue Klasse. Voor alle duidelijkheid; Neue Klasse is een groepsnaam voor de 14 modellen die BMW tegen 2027 in het gamma zal hebben. Die zullen trouwens allemaal elektrisch zijn. Maar geen nood, er zullen nog altijd BMW's uit de showroom rijden met een klassieke verbrandingsmotor, maar niet dan niet met de Neue Klasse architectuur.

Vernieuwend design

Qua design zullen we in deze bijdrage niet te ver uitweiden, daarvoor verwijzen we graag naar het artikel dat we publiceerden bij de eerste onthulling van de iX3. We hebben de auto intussen trouwens al een paar keer gezien, en het mag gezegd dat we zijn looks nog meer zijn gaan appreciëren. De iX3 ziet er vernieuwend en modern uit, en de kleinere (verlichte) nieren zitten 'm als gegoten. Wat het design van de achterkant betreft horen we soms een klein puntje van kritiek over de lichtblokken van de iX3 die misschien iets slanker hadden gemogen. En nu we daar toch zijn, het viel ons op dat de richtingaanwijzer van de iX3 slechts 1 klein LED-element gebruikt in die grote lichtblokken. Dat had gerust iets meer mogen zijn want nu is de zichtbaarheid van de richtingaanwijzer niet altijd ideaal. We voelen weer foute moppen opkomen over BMW-rijders en hun richtingaanwijzers...

SAV

BMW wil de nieuwe iX3 liever geen SUV noemen, maar wel SAV, van Sport Activity Vehicle. Het merk wil de iX3 daarmee meer verfijning en klasse toeschrijven, maar vooral ook de nadruk leggen op het allround functionele karakter van het model. Hij is trouwens geen kleine jongen. Hij meet 4,78 meter bij 1,83 meter, en hij slikt 520 tot 1.750 liter bagage. Blinkt hij daarmee in de praktijk echt uit qua binnenruimte? Goh, je komt in de iX3 zeker geen ruimte tekort, maar tegelijk zijn er wel concurrenten die het (iets) beter doen. Maar goed; als de chauffeur en bijrijder geen lange basketballers zijn dan krijg je op de achterbank meer dan voldoende been- en hoofdruimte voor 3 passagiers. Al hadden de zittingen misschien iets langer gemogen.

Voor de aankleding van het premium aanvoelend interieur kan je trouwens kiezen uit 4 zogenaamde Design Worlds, afgestemd op



een brede smaak van het koperspubliek. Wij zouden daarbij nog steeds de M-lijn durven aanbevelen, zodat je het ietwat vreemd uitzijnde 4-spaaks stuur (met die gekke bovenste spaak) kunt inruilen voor een sportstuur met 3 spaken. Nu, naarmate we meer tijd spendeerden achter dat 4-spaaks stuurwiel, begonnen we het ook meer te appreciëren. Sommige dingen hebben nu eenmaal tijd nodig om aan gewend te raken.

Panoramic iDrive

Waar we absoluut niet aan moesten wennen tijdens onze eerste testrit is aan de zogenaamde BMW Panoramic iDrive boordplank, meteen een belangrijk speerpunt van de iX3. Naast een prominent centraal scherm van 17,9 inch krijg je ook een strook van digitale informatie die over de hele breedte van de voorruit wordt uitgesmeerd. Een geweldige vondst waarbij je makkelijk alle essentiële informatie kunt aflezen, en je kan bovendien ook een 6-tal widgets vrij invullen met info die jij belangrijk vindt. Ook op het centrale display zijn er trouwens widgets die je volgens eigen voorkeur kunt kiezen. Wel is het soms zoeken in de heel uitgebreide menustructuur naar de juiste knop, maar eens je de iX3 een paar weken hebt leren kennen, zal dat ongetwijfeld geen punt meer zijn.

In optie kan je het aanbod aan digitale info trouwens nog verder uitbreiden door te kiezen voor het optionele 3D Head-Up Display. Dat vonden we in de praktijk zeer goed werken en biedt visueel verhelderende informatie, vooral over de navigatieopdrachten. Die kunnen bovendien ook getoond worden op de Panoramic iDrive.





Over het algemeen vonden we de digitale cockpit van de iX3 een heel sterk element dat in zijn voordeel pleit. Het is niet alleen een verfrissend nieuwe aanpak tegenover het zoveelste nieuwe thema van de klassieke schermen, het werkt bovendien ook erg goed en veilig omdat je je blik nooit ver van de weg moet afwenden om alle essentiële informatie te lezen. Knap gedaan van BMW!

Rijdt hij echt 805 km ver op één lading?

Om maar meteen op bovenstaande vraag te antwoorden: we durven het nog niet met 100% zekerheid te bevestigen. BMW nam ons namelijk mee naar de Spaanse zon waar de omstandigheden ideaal waren. Maar de eerlijkheid gebiedt ons ook te melden dat het testparcours zeer uitdagend was. Lees: niet bepaald ideaal voor een zuinig eindresultaat van de testrit.

En toch slaagde de voltallige persmeute er in om zeer puike verbruikscijfers te realiseren over een rit van ruim 250 km. Wijzelf klokten af op een gemiddelde van 17,8 kWh. Op een rustig deel van het parcours piekten we zelf (naar onder toe) met een belachelijk laag verbruik van 12,7 kWh. In de slotbalans mag je er logischerwijs van uitgaan dat 15 à 16 kWh verbruiken bij normaal gebruik, zeker tot de mogelijkheden moet behoren. Dat is echt du jamais vu voor een SUV die 2,3 ton weegt en in minder dan 5 seconden naar de 100 snelt. We zijn alvast heel benieuwd om het realistische verbruik van de iX3 over een langer traject op eigen bodem te verifiëren, maar alles wijst alvast op een zeer goede uitkomst waarbij de 800 km in het bereik kan liggen.

De EV-techniek

BMW start de carrière van de iX3 met de iX3 50 xDrive die meteen hoog in het gamma gepositioneerd wordt. Dankzij het gebruik van de 800 Volt technologie en een 108,7 kWh groot batterijpak (netto), kom je niet alleen belachelijk ver op één lading, maar kan je ook maar liefst tot 400 kW snelladen. Dat betekent dat je in amper 10 minuten maar liefst 350 km aan rijbereik wint, en dat de sprong van 10% batterijniveau naar 80%, amper 21 minuten duurt. Dat is

PLUS

- Uitzonderlijk rijplezier, lichtvoetig voor een zware EV-SUV
- Sterk totaalpakket met modern design en vernieuwende Panoramic iDrive
- Laag verbruik, de 805 km komen in het vizier
- Heart of Joy superbrein is geen holle marketingpraat
- Geavanceerd autonoom rijden

MIN

- Ophang soms hard op bepaalde ondergrond
- Beperkte bediening recuperatieniveaus
- Luchtvering nog niet meteen beschikbaar

met andere woorden nauwelijks genoeg tijd voor een broodje en toiletstop onderweg naar je vakantiebestemming. AC-laden kan natuurlijk ook aan 22 kW, en vanzelfsprekend voorziet BMW ook bi-directioneel laden met V2L, V2G en V2H (Vehicle to load, grid en home).

BMW liet trouwens al verstaan dat het iX3 gamma nog uitgebreid zal worden met meer bereikbare versies die zowel goedkoper als minder duur zullen zijn. Zo heeft de 50 xDrive die wij testten 2 elektromotoren (samen 469 pk), eentje op elke as. De instapversies zullen het mogelijk met 1 elektrische motor moeten stellen, maar dat zal het rijbereik misschien nog verder duwen dan bij de 50 xDrive. Wordt vervolgd...

Hoe rijdt hij eigenlijk?

BMW beloofde ons al bij de onthulling dat de iX3 ook qua dynamiek en rijplezier een nieuwe standaard zou zetten dankzij het zogenaamde Heart of Joy superbrein. Dat is een processor die 10 keer sneller is dan conventionele systemen, waardoor de iX3 een snellere lezing, een grotere precisie en waar nodig een aanpassing voorziet van alle parameters die het rijplezier bevorderen.

Dat klinkt natuurlijk als peptalk dat door een legertje marketinglui is bedacht, maar in de praktijk blijkt de nieuwe iX3 effectief bakens te verzetten qua rijdynamiek. We hebben zelden zo een scherp sturende en lichtvoetige EV-SUV van dik 2 ton in handen gekregen. BMW was zo zelfverzekerd, dat we de iX3 zonder enige technische aanpassing over het circuit van Ascari mochten jagen. Die ervaring was echt verbluffend, bij momenten voelden we ons achter het stuur van de (relatief) lichte BMW M2. Maar dan zonder het vroem geluid.

Zelfs op circuit kan de iX3 overtuigen. En dat voor een hoge, zware SUV!

Hoe de BMW-ingenieurs erin geslaagd zijn om de iX3 zo agiel en lichtvoetig te maken? Op die vraag is er geen eenvoudig antwoord want het is een samenspel van duizend-en-één factoren. Maar na lang aandringen konden de aanwezige BMW-ingenieurs het herleiden tot de combinatie van een laag zwaartepunt (de batterij zit laag en centraal en zorgt voor een nagenoeg perfecte 50/50 verdeling), een heel grote rigiditeit (stijfheid) van het chassis en de componenten, met als sluitstuk natuurlijk ook de supercomputer die alles met de snelheid van het licht doet samenwerken.

Ook op de gewone weg voel je echt het voordeel van de Heart of Joy software. De iX3 is erg evenwichtig, vraagt weinig effort om snel en precies te sturen, en hij geeft je al snel een glimlach van mondhoek tot mondhoek. Het enige wat we misten waren flippers achter het stuur om het niveau van remrecuperatie te kiezen. Dat kan nog wel, maar daarvoor moet je in het menu van het centrale scherm duiken en dat is net iets te omslachtig als je tijdens een gevarieerde rit van level wilt wisselen.







Het blijft natuurlijk een BMW, en dat betekent dat de (niet adaptieve) ophanging relatief strak is afgesteld. Op een stuk slechte snelweg resulteerde dat wel in wat vervelende schokken, maar alles bij elkaar is deze iX3 zeker voldoende comfortabel voor alledaags gebruik. Nu, hoewel de ingenieurs het in niet zoveel woorden wilden bevestigen, werd het evenmin ontkend dat het model volgend jaar ook met een optionele luchtvering besteld zal kunnen worden. Dat heeft wellicht te maken met het feit dat aartsrivaal Mercedes GLC EQ, de luchtvering al wel van de bij de start aanbiedt.

Snelwegkilometers zonder handen

We kunnen hier nog uren doorgaan over de inspirerende rijervaring met de nieuwe iX3, maar we gaan ons enkel nog beperken tot een

paar leuke snufjes. Zo krijgt het model de zogenaamde Assisted Driving Pro functionaliteit. Daarmee kan je op de autosnelweg voortaan helemaal autonoom rijden, zelfs zonder je handen aan het stuur. Je tikt gewoon de cruise control aan (nooit sneller dan de maximumsnelheid van het land waarin je je bevindt), laat alles los en laat de auto het werk doen. De iX3 gaat helemaal autonoom rijden en sturen en vraagt je indien nodig of hij de trager rijdende voorgang mag inhalen. In dat geval hoef je enkel in je zijspiegel te kijken (dat wordt geregistreerd door een camera) waarna de auto zelf zal richting aangeven en inhalen. En dus allemaal zonder handen. Het moet gezegd, dat systeem werkt verbluffend goed. De enige vereiste is wel dat je je blik altijd op de weg houdt. Eén blik op je GSM en de iX3 vraagt jou om terug controle te nemen.



Een tweede leuke feature die we konden testen was de remote parking functie. Niet alleen gaat de iX3 voor jou autonoom inparkeren als je achter het stuur zit. Je kan na de detectie van het parkeervak ook gewoon uitstappen en de auto via je smartphone laten parkeren. Net zo handig in de vaak te smalle parkeervakken van de supermarkt.

Conclusie

Mocht je het nog niet doorhebben, onze eerste ervaring achter het stuur van de BMW iX3 heeft ons op verschillende vlakken weggeblazen. Je kan deze auto (op enkele kleine nietszeggende akkefietjes na) op geen fouten betrappen. Zijn grootste kwaliteit: de Heart of Joy belofte die meer is dan een holle marketingslogan. Je vergeet al snel dat je met een zware, hoge en volledig elektrische SUV op stap bent, en die brengt je op een volle lading ook nog eens ontzettend ver én terug.

Doorgaans volgt op het einde van een BMW artikel nog een bittere pil in de vorm van de eindafrekening, maar dat valt eigenlijk nog mee in het geval van de iX3. In zijn krachtige en vierwielaangedreven 50 xDrive versie moet hij 69.900 euro kosten en dan krijg je zelfs al een meer dan behoorlijk uitrusting met onder meer elektrische stoelen met geheugen, alle denkbare rijhulpsystemen, LED-verlichting, 20-duimsvelgen en een elektrische kofferklep. Vink je alle opties aan in de configurator (bijvoorbeeld inclusief het heerlijke optische M-Pro pakket), dan nog komt het eindtotaal niet voorbij de 90.000 euro. Dat blijft een smak geld, maar wel nog meer dan redelijk als je kijkt wat je ervoor in de plaats krijgt. Ja, we denken dat de concurrenten zich nu stevig in de haren krabben. Waar moeten we tekenen? - WM



DE ESSENTIE

De nieuwe BMW iX3 bevestigt na onze eerste test alle hoge verwachtingen. Hij overtuigt als compleet pakket met zijn modern design, het hoogwaardig interieur en de uitzonderlijke efficiëntie waarbij de beloofde 805 km autonomie echt wel in het vizier komt. Het echte verschil zit echter in het rijplezier. Dankzij het lage zwaartepunt, de stijve structuur en de "Heart of Joy" supercomputer stuurt hij verrassend scherp en lichtvoetig voor een zware elektrische SUV. Ook het autonoom rijden is indrukwekkend: op snelwegen rijdt en stuurt hij volledig zelf, inclusief inhalen zonder dat je het stuurwiel moet aanraken. En toegegeven, je moet er even voor doorsparen maar alles in beschouwing is de prijs heel competitief voor wat je krijgt. Bovendien mag je er donder op zeggen dat BMW ook heel aantrekkelijke lease-tarieven zal voorzien.

Test

Volkswagen ID.7 Tourer en GTX De elektrische fleet & reisauto





De ID.7 is de elektrische tegenhanger van VW's ooit erg populaire Passat. Van zodra van die laatste een break-versie werd aangeboden, heeft die de verkoop van de berline altijd overvleugeld. Van de huidige Passat is trouwens enkel nog een break-versie te verkrijgen. Niet onlogisch dus dat er ook een volledig elektrische ID.7 Tourer of breakversie in de aanbieding is naast de ID.7 berline.



De ID.7 is de grootste auto in de VW-groep die op het eerste volledig elektrische platform van VW een beroep doet, het zogenaamde MEB-platform. Het platform wordt in heel wat auto's van de Volkswagen-groep gebruikt en zelfs met andere constructeurs gedeeld in het kader van samenwerkingsovereenkomsten.

Het gaat hier om een platform waarbij standaard de achterwielen aangedreven worden door een elektrische motor die in 2023 net op de ID.7 werd geïntroduceerd als verbeterde versie van de voorgaande elektrische krachtbronnen in het ID. assortiment. In de ID.7 Tourer ontwikkelt die 286 pk en een maximum koppel van 545 Nm. Hij kan stroom krijgen van twee mogelijke batterijpakketten: eentje van 77 kWh en eentje van 86 kWh (Pro S uitvoering). Dat laatste zit standaard in de vierwielaangedreven topversie GTX die dankzij de elektromotor voorin van 109 pk een gecombineerd vermogen van 340 pk biedt.

Gejaagd door de wind

Bij elektrisch aangedreven auto's is de stroomlijn zo mogelijk nog

belangrijker geworden dan vroeger. Vooral op de snelweg kan een goede aerodynamica ettelijke kilowatts schelen in verbruik en dus mogelijk rijbereik. Niet alleen de vorm maar ook de grootte van de auto spelen hierbij een rol. De ID.7 berline, met zijn coupé-achtige achterkant, heeft dan ook de beste stroomlijncoëfficiënt van het hele ID. gamma met een Cx-waarde van 0,23. De Tourer, met zijn qua stroomlijn ongunstigere verticale achterkant moet het met een nog steeds uitstekende 0,25 doen.

Het zorgt er niet alleen voor dat deze ID.7 op de snelweg interessant lage verbruikswaarden scoort, beide versies van de ID.7 tonen zich ook bijzonder geruisloos waar het rij- en windgeluiden betreft. Ideaal voor langere afstanden, dus.

Plaats zat

Deze net geen 5 meter lange ID.7 (4,96 m om precies te zijn) is geen opvallende schoonheid en we zijn eerder geneigd de break-versie visueel iets beter geslaagd te vinden dan de berline, maar dat hadden we bij de Passat ook al. Binnenin is er vorstelijk veel ruimte, zeker ook voor de achterste passagiers. Het helpt natuurlijk als je een wielbasis van nagenoeg 3 meter hebt. De Tourer ziet zijn laadvolume tegenover de berline dan ook nog eens met zo'n kleine 100 liter verbeterd, zodat hij met 5 passagiers meer dan 600 liter kofferinhoud heeft en met neergeklapte achterbank meer dan 1.700 liter bagageruimte veil heeft, makkelijk toegankelijk via een grote achterklep.

Het is wel jammer dat Volkswagen in de neus geen frunk heeft voorzien waarin bijvoorbeeld de laadkabel(s) kunnen weggeborgen



worden. Die blijven nu dikwijls rondslingeren in het grote bagagecompartiment. De ID.7 is in staat een aanhanger van 1,2 ton te trekken.

Maximaal comfort

Het beschikken over veel ruimte heeft een groot aandeel in het algemene comfortgevoel dat je van een auto krijgt. Al spelen ook de stoelen en de bediening daarin uiteraard ook een rol. Wat het zitmeubilair betreft heb je zeker niet te klagen in een ID.7. De stoelen bieden een uitstekende steun en comfort maar zijn toch stevig genoeg om ook langere trajecten comfortabel te kunnen afwerken. Zeker in combinatie met een ophanging die een hoogstaand veercomfort als prioriteit stelt. De adaptieve schokdemping draagt daar zeker toe bij, in de comfortmodus waant men zich in een limousine uit vervlogen tijden, zeker als je vergelijkt met wat andere constructeurs van elektrische auto's aan stugge ophangingen uit hun hoed toveren.

Het interieur zelf is eerder minimalistisch. Als bestuurder heb je nog recht op een heel klein schermje met basisinformatie, gelukkig gecompenseerd met een duidelijke head-up display op de voorruit, voorzien van 'augmented reality'. Via het 15 duim grote aanraakscherm in het midden van het dashboard moet zowat alles geregeld worden, met een paar herhalingstoetsen op het stuur. Bij de introductie van deze ver doorgedreven 'touch screen' bediening (en de achterliggende software) in het ID. gamma zijn de ingenieurs en designers van VW door een hel gegaan. Bepaalde bedieningen waren helemaal niet gebruiksvriendelijk en er waren veel meer bugs dan ooit voorzien. Die betrouwbaarheid is intussen aanzien-

lijk verbeterd en de bediening van het scherm werd ook een stuk gebruiksvriendelijker gemaakt, maar we blijven het jammer vinden dat alles via dat centrale scherm moet bediend worden.

Een van de dingen die wij altijd al sterk geapprecieerd hebben aan een elektrische auto is het zogenaamde 'one-pedal driving'. Na een gewenningsperiode kan je hiermee ontzettend comfortabel en energiezuinig door het verkeer laveren. Jammer genoeg is deze functie niet beschikbaar op de ID.7, wat je gerust een hiaat mag noemen voor een dergelijke comfortgerichte auto.

PLUS

- Geboden ruimte voor passagiers en bagage
- Hoogstaand comfort
- Laag verbruik, grote actieradius
- Goed uitrustingsniveau
- Fleetproduct bij uitstek

MIN

- Forse prijzen
- One-pedal driving niet mogelijk
- Warmtepomp extra te betalen



Reisauto pur sang

Elektrisch aangedreven auto's kan men gewoonlijk geen zwakke aandrijving verwijten en dat is ook hier niet het geval. De 'gewone' achterwielaangedreven ID.7 Tourer haalt de 100 km/u in 6,7 seconden en een topsnelheid van 180 km/u. De vierwielaangedreven GTX-versie doet dit sprintje in 5,5 seconden en haalt eenzelfde (afgeregelde) topsnelheid.

De recente elektromotor APP550 die in alle versies van de ID.7 Tourer de achterwielen aandrijft, toont zich in de meeste omstandigheden een zuinige krachtbron. Volgens VW is zijn WLTP-verbruik 14,0 kWh/100 km, wat hem een theoretisch rijbereik geeft van nagenoeg 700 km (690, om precies te zijn) in combinatie met de grootste batterij. De GTX is iets minder zuinig volgens diezelfde officiële VW-cijfers: 16,6 kWh per 100 km of een theoretisch rijbereik van 583 km.

Tijdens onze rit met de Pro S versie (grote batterij) in vrij gunstige rijomstandigheden wat de buitentemperatuur betreft, verraste de ID.7 Tourer ons met de mogelijkheid om zelfs onder die 14 kWh te duiken bij een zuinige rijstijl, wat redelijk fenomenaal is voor een dergelijke grote auto. Ons gemiddelde over een langere test klokte af op 16,9 kWh/100 km, nog steeds buitengewoon zuinig en een verbruik dat een reële reikwijdte van minstens 500 km garandeert.

De GTX reden we in koudere omstandigheden en daar draaide ons verbruik rond de 19 kWh per 100 km op een langere afstand, met ook aardig wat snelweg erin. Toch ook goed voor een reëel rijbereik van 450 km. Wat van deze beide breaks ook echte reisberlines maakt: de mogelijkheid om snel te laden aan 175 kW (kleine batterij) tot 200 kW (grote batterij) per uur. Dat betekent dat men onderweg van 10 naar 80% kan snelladen in 28 (basisversie) of 26 minuten (Pro S of GTX-versie).



Tourer is de naam

Deze ID.7 Tourer doet in de praktijk zijn naam alle eer aan. Hij is ruim, heeft goede stoelen, is erg geruisloos en biedt een rijgedrag dat zeer secuur is maar niet echt tot scheuren uitnodigt. Ook in zijn GTX-versie valt de Tourer meer op door een verbeterde tractie en meer zelfverzekerdheid in moeilijker rijomstandigheden dan door een echt sportief karakter en dito rijgedrag. Zijn roeping ligt dus bij het moeiteloos en met veel comfort verorberen van lange afstanden, waarbij hij zich, mits enige terughoudendheid van de rechtersvoet, ook op de snelweg als een besparingsatleet ontpopt.

Geen weggevertje

De ID.7 Tourer is een grote, praktische en zeer comfortabele auto, maar Volkswagen vraagt er dan ook een stevige prijs voor. Voor een basisversie moet je toch 61.165 euro veul hebben, een Pro S versie met grotere batterij kost je 2.400 euro extra. Ga je voor het GTX-topmodel, voorzie dan maar minimum 72.365 euro. Dat je daarbij in alle modellen nog eens 1.000 euro moet opleggen voor een warmtepomp, dat vinden we er lichtelijk over. Voor het overige is de standaarduitrusting vrij compleet te noemen, maar dat mag wel bij dergelijke prijskaartjes. Het grote voordeel van deze ID.7 Tourer is dat het een break is, een koetswerkform die nog niet echt in is in elektro-land en die aan een comeback lijkt bezig te zijn tegenover al dat SUV-geweld van de laatste jaren.

Conclusie

Wie de stap naar elektrische aandrijving wil zetten en op zoek is naar een echt ruime, praktische reisauto kan niet om deze ID.7 Tourer heen. Hij is op dit ogenblik de meest geslaagde elektrische



aanbieding binnen het merk Volkswagen en verrast met zijn spaarzaamheid en (bijgevolg) het uitstekende rijbereik. Het grootste minpunt blijft daarbij zijn toch wel forse prijskaartje, al zou dat in een operationele leasing nog positief kunnen uitdraaien. De ID.7 Tourer is ook daarom bij uitstek een fleetproduct. - **T Verhelle**

DE ESSENTIE

Er is een heropleving van de aandacht voor de break, algemeen genomen. Terecht overigens, ze bieden doorgaans meer ruimte, comfort en rijplezier voor dezelfde of zelfs een lagere prijs dan de populaire SUV. In de categorie van de grote, elektrische breaks kan je niet naast de ID.7 Tourer van Volkswagen kijken. Hij is waarschijnlijk de beste elektrische auto die VW momenteel in de aanbieding heeft en zijn zuinigheid, geruisloosheid, comfort en algehele veiligheid maken er een uitstekende reisauto van.

Dacia Bigster Hybrid

Betaalbaar en zuinig ruimtewonder

Het enorme succes van de Duster heeft Dacia ertoe aangezet om hun SUV-ambities nog wat groter te zien. En dat mag je met de stoere Bigster gerust letterlijk nemen.

De (verwende?) Vlaamse leaserijder wil het – zelfs na al die jaren – nog steeds niet geloven, maar Dacia raakt al enkele jaren écht de juiste snaren met hun doordachte producten. Iets dat de uitmuntende verkoopcijfers en internationale topposities van onder meer de Sandero en Duster perfect aantonen. Gezien hun duidelijke progressie inzake materiaalgebruik, afwerking en uitrusting kunnen we zelfs niet meer spreken van een "rationeel budgetmerk" en de bijhorende vooroordelen... Met de nieuwe Bigster SUV heeft Dacia nu zelfs een volwaardig vlaggenschip in het C-segment in de aanbieding.

Duster XXL

De Dacia Bigster komt met zijn hoekige lijnen, prominente grille en verstopte deurklink (in de C-stijl) best zelfverzekerd voor de dag. Al oogt de vormgeving herkenbaar voor wie de derde generatie Duster reeds mocht aanschouwen. Wie wil kan zijn/haar Bigster personaliseren met maximaal 19" velgen en een duotone kleurstelling (lees: met contrasterend zwart dak)!

Cijfermatig is de Bigster maar liefst 23 centimeter langer dan een Duster terwijl ook de hoogte (+5 cm) en de wielbasis (+4 cm) toenemen. Daardoor is er binnenin een royale hoeveelheid ruimte beschikbaar waarvan alle inzittenden merkbaar profiteren. Beide modellen bieden een gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom dankzij de verhoogde koetswerkvorm. In de Bigster past er maximaal 667 liter bagage in de koffer of zelfs 1.937 liter met de (vaste) achterbank volledig plat (40:20:40). Ter vergelijking, de Duster slikt slechts 517 à 1.696 liter. De Bigster komt trouwens stevast als vijfzitter, voor een Dacia met zeven zitplaatsen moet je richting de Jogger gaan.

Clean... of toch sober?

Om het prijskaartje niet onnodig op te drijven heeft Dacia duidelijk enkele toegeving gedaan inzake materiaalgebruik, zo getuige de sterke aanwezigheid van (harde) kunststof in een vrij clean ogend interieur. Wel is het allemaal prima geassembleerd en moet het de tijdgeest feilloos doorstaan.







Dacia monteert stevast een digitaal instrumentenpaneel (7" of 10") en modern infotainmentsysteem (10,1"). Deze zouden we niet direct als frivool omschrijven maar beiden werken logisch en vlot, terwijl je toch voornamelijk (draadloos) op Apple CarPlay of Android Auto zal terugvallen.

Hedendaagse uitrusting

Met LED-sfeerverlichting, een riant glazen panoramadak, extra isolatie (dikker glas + geluiddempende voorruit), een riant (gekoeld) opbergvak, zetel/stuurverwarming, draadloze telefoonlader, USB-C poorten, automatische kofferklep, keyless entry/go én diverse fysieke bedieningsknoppen is er weinig reden tot klagen

in de nieuwe Bigster. En met het YouClip systeem tover je diverse bevestigingspunten om tot bijvoorbeeld een accessoirehouder voor je telefoon, tablet, organizer, klerhanger... Hoe zeg je simply clever in het Roemeens?!

Mild hybride, hybride of LPG?

Doorgedreven elektrificatie à la EV of PHEV is momenteel (nog) niet aan de orde voor Dacia in dit segment. Bij de Bigster is er keuze tussen een Mild Hybrid (140 pk) of Hybride (155 pk) motorisatie met daarnaast ook nog efficiënte LPG (Bi-Fuel) mogelijkheden (140 pk of 150 pk). De basisversies rekenen op voorwielaandrijving en een handgeschakelde versnellingsbak, de gloednieuwe Hybrid-G 150 4x4 topversie komt met automaat en vierwielaandrijving.

+ PLUS

- Frisse (karaktervolle) looks
- Ruim/praktisch
- Gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom
- Heerlijk zuinig (én daardoor 1.000+ km rijbereik)
- Volwassen rijgedrag
- Aantrekkelijke prijs

- MIN

- Eerder sobere interieursfeer
- Rauwe motorklank onder (steverige) belasting
- Budget" merkperceptie

Prestaties Dacia Bigster Hybrid 155

De geteste Bigster Hybrid 155 is voorzien van een 1.8-liter viercilinder benzinemotor (107 pk) die de nodige ondersteuning krijgt van een compacte elektromotor (50 pk), startmotor/generator en batterijpack (1,4 kWh). Samen goed voor een systeemvermogen van 156 pk / 205 Nm (104 g/km CO₂). De automaat is een vernuftig stukje techniek, zo zijn er vier (verbrandingsmotor) en twee (elektromotoren) versnellingen die gezamenlijk het beste van zichzelf geven.

Volwassen rijgedrag

Verwacht van de Bigster Hybrid geen flitsende prestaties of enige vorm van rijdynamiek, iets dat 0-100 km/u chrono (9,7 seconden), twijfelende aandrijflijn (onder steverige belasting) en stuurgevoel mooi onderstrepen. Met een rustige rijstijl verloopt alles echter soepel, stil en vooral opmerkelijk zuinig.



Zo verkrijg je met de innovatieve aandrijflijn en versterkte remenergie recuperatie (8 rijmodus) een beperkt praktijkverbruik dat gemakkelijk onder de 5 liter per 100 km blijft. Finaal goed voor meer dan 1.000 comfortabele kilometers op een volle benzinetank (50 liter).

Uitrusting

De jaarlijkse roadtrip naar de zon of sneeuw zal in een Bigster moeiteloos verlopen dankzij de aanwezigheid van hedendaagse rijhulp zoals adaptieve cruise control, rijstrookassistentie, 360° camera, verkeersbordherkenning, parkeerhulp vooraan en een hoogwaardig Arkamys 3D audiosysteem. Natuurlijk niets wereldschokkend maar wel knap in een Dacia. Uniek is dan weer de "laat mij gerust" (lees: My Safety Switch) knop waarmee je eenvoudigweg alle verplichte – en vooral enerverende – veiligheidsmeldingen het zwijgen oplegt.

Prijzen Dacia Bigster

Met de Essential, Expression, Journey en Extreme uitrustingsniveau's en eerdergenoemde motoren is er voor elk wat wils waarbij de Belgische prijzen van de Dacia Bigster tussen 24.790 euro (Essential Mild Hybrid 140) en 34.390 euro (Hybrid-G 150 4x4 Extreme) schommelen.

De geteste Bigster Journey Hybrid 155 configuratie begon bij 31.190 euro maar was full option goed voor 33.740 euro. Da's zowaar minder dan wat een Tucson Hybrid, Sportage Hybrid, Corolla Cross Hybrid of Kuga Hybrid kosten in basisvorm. Inderdaad, prijismatig onklopbaar! Wie met de 48V mild hybride basisversie gaat vergelijken zal nog meer onder de indruk zijn... - **BNNY**



DE ESSENTIE

De Dacia Bigster is geen SUV die met sportieve prestaties of luxe afwerking wil pronken. Wel blinkt deze stoere SUV uit in wat er écht toe doet: ruimte, comfort, zuinigheid en dit alles zowaar aantrekkelijk geprijsd. Met z'n slimme hybridetechniek en moderne uitrusting voelt hij als een betrouwbare reisgezel voor elk gezin, zo getuige alvast de VAB Gezinswagen van het Jaar titel. Hij mag dan vanbinnen nog relatief sober ogen en om een rustige rijstijl vragen, het totaalplaatje maakt van hem misschien wel dé meest logische keuze in het overbevolkte SUV segment.

Concept Car



Citroën ELO is dé meest creatieve elektrische concept car van het moment

Het is misschien niet toevallig dat Citroën ons op een druilerige ochtend in Parijs in een Spacetourer laat plaatsnemen. Want ook in de concept car die we iets later te zien krijgen, draait alles rond ruimte, luchtigheid en modulariteit. Wereld: hier is de excentrieke ELO.

Als we oog in oog staan met de ELO, dan denken we spontaan terug aan die Spacetourer. Niet vanwege de vorm, wel vanwege de ruimte vanbinnen. Dezelfde verrassing, maar nu in een veel compactere koets van 4,10 meter.

Klein aan de buitenkant, groot in ambitie

Dat de ELO opvalt, dat is een understatement. Hij is nochtans compact aan de buitenkant want die 4,10 meter kan je bijna bescheiden noemen. Het is pakweg 18 cm minder dan een VW Golf, om maar iets te zeggen. Citroën noemt ELO een "kleintje dat groot denkt". Dat klinkt als marketing, maar wanneer je eromheen loopt valt het op hoe consequent die gedachte is doorgetrokken. De auto heeft grofweg het formaat van een ë-C3, maar de wielen staan zo ver mogelijk op de hoeken waardoor het ruimtelijke aspect nog flink in

de verf wordt gezet. De neus is kort, de overhangen minimaal, de achterkant recht en functioneel. En ja, hij heeft verdacht veel weg van een MPV.

En dan de kleur. De oranje lak leeft mee met het licht: dicht bij het koetswerk is het bijna roestig rood, op de randen bijna geel. Geen showcar-chroom, geen agressieve lijnen. Neen, de ELO is eerder een vriendelijk object, iets waar je de kinderen zo in zou zien klimmen. De designers noemen ELO een "bubble of energy", en voor één keer past het label: hij oogt opgewekt zonder kinderachtig te zijn.

De ELO is van meet af aan bedacht als 100% elektrische auto, met de motor op de achteras en de vlakke batterij netjes in de vloer verwerkt. Er is geen motorblok vooraan dat ruimte opslokt en geen transmissietunnel. Alles wat typisch mechanisch is, is naar de rand geduwd om binnenin zoveel mogelijk kubieke centimeters vrij te spelen.

De deuren openen in tegenovergestelde richting en zonder middenstijl, waardoor aan beide kanten bijna twee meter vrije doorgang

ontstaat. Alles zet zich open: geen cockpitgrens, geen drempel tussen voor- en achterin. Het voelt minder als instappen en meer als binnengaan, als een compacte leefruimte die op wielen staat.

De bestuurder in het midden

Stap in en elke referentie met de Spacetourer verdwijnt. Geen donker dashboard dat zich als een muur voor je uitstrekt, geen klassieke cockpit. In plaats daarvan: een centrale bestuurdersstoel, als een eiland in het midden van waar je de volledige controle behoudt rondom de auto.

Je zit hoog, met een bijna 180 graden breed zicht door de enorme voorruit en de lage raamlijn. De stuurkolom is ver naar voren geduwd, waardoor de ruimte rond knieën en heupen ongewoon vrij blijft. In plaats van vaste structuren zijn er quick-release aanhechtingen voor Decathlon-accessoires. Links en rechts geen schermmuur, maar oranje, textiele opbergvlakken. Wat normaal een dashboard heet, is hier gewoon... verdwenen.

De instrumenten? Die zweven. Citroën zet in op een nieuwe interpretatie van het head-up display: de informatie van compacte schermen wordt via een reflectiefilm op een transparant paneel onder de voorruit geprojecteerd (ja, we voelen een kleine BMW iX3-vibe). In de studio voelt het bijna magisch met de gekleurde pictogrammen en informatie die over de hele breedte van de ruit lijken te drijven. Maar de ingenieurs zijn vooral trots op iets anders: het is simpel en betaalbaar genoeg om ooit in serieproductie te kunnen belanden.

Je krijgt trouwens in de ELO een éénspaaks stuurwiel in handen en dat is een directe knipoog naar de DS van 1955, nu opnieuw uitgevonden met moderne materialen. De boven- en onderkant zijn afgevlakt, en twee kleine joystick-achtige elementen bedienen de belangrijkste functies. Het is typisch Citroën: een mix van nostalgie en pragmatisme.

En dan is er wat je niet meteen ziet: de voorstoel kan 360 graden draaien. Handig, want dan wordt de cockpit een tijdelijke werkplek. De projectie onder de voorruit kan overschakelen naar je agenda, videocall of documenten. Je kan trouwens ook nog een tafeltje boven toveren. Enkel de espresso-machine ontbreekt nog.

Zes zitplaatsen, drie stoelen die mee naar buiten wandelen. Citroën heeft het nooit echt kunnen laten om meer uit een interieur te halen dan strikt noodzakelijk. ELO is daar het logische, bijna onvermijdelijke vervolg van. Standaard is het een vierzitter: centrale stoel vooraan, drie stoelen op de tweede rij. Alle drie even breed, met neerklapbare rugleuning.

Maar de echte truc zit in de modulariteit. Die drie achterstoelen zijn uitneembaar en functioneren buiten de auto als losse stoelen (half ZCV, half Quechua). Perfect voor een picknick of om gewoon naast de auto te zitten met je voeten in het gras. Onder de twee buitenste zetels zitten bovendien extra stoeltjes verstopt, die naar boven klappen en iets achter de centrale bestuurdersstoel terechtkomen. In één beweging wordt ELO een zeszitter, zonder dat de koffer onbruikbaar wordt.



ELD als basisstation: Decathlon als mede-architect

Wie "Rest, Play, Work" zegt, moet verder gaan dan enkele accessoires in de koffer. Daarom heeft Citroën Decathlon niet gevraagd om wat sportspullen te leveren, maar hun ontwerpers mee aan tafel gezet. En dat merk je.

De kofferopening is zo ontworpen dat de drempel fungeert als zitbank om schoenen te wisselen na een trailrun. In de deuren zitten bevestigingspunten om een luifel uit te spannen, links of rechts van de auto. De geïntegreerde compressor dient niet alleen voor banden en matrassen, maar ook voor alles wat je bij Decathlon opblaast: paddleboards, boeien, opblaasbare kajaks.

En dan is er nog de slaapstand. In de dubbele bodem achteraan zitten twee compact opgevouwen matrassen, gemaakt van hetzelfde Dropstitch-materiaal dat je kent van SUP-boards. Je haalt ze eruit, sluit ze aan op de ingebouwde compressor en in enkele ogenblikken liggen er twee rigide, comfortabele bedden in de cabine, zonder extra frame of poten. De achterste lichtunits worden bedlampjes, een kleine projector klikt vast op een mount die oorspronkelijk bedoeld was voor een surfplankvin, en een screen rolt neer uit het plafond. Voeg daar de grote openklapbare dak-sectie bij, en je hebt een cinema met zicht op de sterren. Is er eigenlijk iets wat ELD niet kan?

Materiaal

Rondom de auto zie je elementen die je eerder in een sportwinkel verwacht dan in een autostudio. De bumpers, de randen van de wielkasten en de vlakke schotjes op de vleugels zijn gemaakt van expanded polypropylene (hetzelfde foam als in fietshelmen): licht, stootvast en goedkoop te vervangen. Citroën gebruikt overschotten uit de eigen productie en giet ze in deze delen. Minder verspilling, minder gewicht, en een bumper die je in theorie zelf zou kunnen vervangen als hij een stoot heeft gekregen.

Wat onthouden we van de ELD?

Citroën probeert hier niet de duurste EV te maken, of de snelste, of de stilste. Ze gebruiken de elektrische architectuur om een oude belofte nieuw leven in te blazen: een auto als verlengstuk van je leven, niet als statussymbool dat je elke dag door te kleine ruimtes moet wringen. In een wereld waar auto's steeds groter, zwaarder en ingewikkelder worden, staat hier een compacte oranje doos die compact genoeg is om fluks en handig te zijn, maar tegelijk groot genoeg om alle aspecten van je leven te omarmen. Neen, er is nog geen prijs. Er is zelfs geen zekerheid over een eventuele commercialisering. Maar één ding is duidelijk: Citroën heeft opnieuw zin om anders te durven zijn. En dat alleen al is het soort energie waar dit merk al meer dan een eeuw op draait. - S. Abid



Op een moment dat Renault volop inzet op de elektrificatie van haar gamma, moet de nieuwe Renault Clio een waardig alternatief blijven voor die klanten die liever nog stoppen aan de benzinepomp in plaats van aan de snellader. Om hen extra argumenten te geven is de nieuwe Clio bijna onherkenbaar uitgegroeid tot een model dat gerust de rol van enige gezinswagen kan opnemen.

We vragen ons af of Renault geen risico neemt door de Clio zo ingrijpend te veranderen. Vergeet namelijk alles wat je weet rond het uitgaande model, want deze nieuwe Clio heeft een behoorlijke groeispurt en metamorfose achter de rug. Dat resulteert niet alleen in een compleet nieuwe uitstraling, maar ook in een prijskaartje dat mee evolueert. Heeft de Clio dan nog genoeg verleidingskracht? Wij zochten het uit.

Wit blad

Voor deze zesde generatie van de populaire Clio zijn de ingenieurs vertrokken van een wit blad, tenminste toch voor wat betreft het design en de proporties. De nieuwe Clio ziet er helemaal anders uit

DE ESSENTIE

Renault heeft een risico genomen door hun succesmodel zo drastisch te veranderen. Maar die evolutie draait goed uit want de vernieuwde Renault Clio zet een flinke stap vooruit met zijn grotere formaat, fastbackdesign en modern interieur. De 160 pk sterke E-Tech Full Hybrid die we konden testen biedt vlotte, zuinige prestaties, terwijl het OpenR-systeem en de kwalitatieve afwerking het geheel een volwassen uitstraling geven. De Clio rijdt comfortabel en degelijk, al blijft de achterbankruimte beperkt en de garantie aan de krappe kant. Toch vormt hij als compleet, betaalbaar en verrassend volwassen pakket een sterke keuze binnen het compacte segment.



Renault Clio E-Tech 160 Full Hybrid

Geslaagde groeispurt



dan zijn voorgangers, waarbij we ons vooral bedenken hoe volwassen het model nu is geworden. De Clio is bijna 7 centimeter langer dan de vorige generatie en ook 4 cm breder. En zijn silhouet is meer uitgestrekt, waardoor hij nu meer weggeeft van een fastback uit een hoger segment, dan van een kleine middenklasse hatchback.

De nieuwe Clio is trouwens ook een echte fastback geworden. Dat wil zeggen dat de achterraut mee omhoog scharniert en dat bevordert natuurlijk de functionaliteit en gerieflijkheid van het model. Het koffervolume zelf is met 391 liter (tot 1.171 liter met de achterbank neergeklapt) meer dan redelijk. De hybrideversies moeten wel enkele centimeters inleveren door de aanwezigheid van een batterij onder de koffervloer. De tildrempel is dan weer 4 cm lager, wat handig is als je de boodschappen moet inladen.

Het interieur profiteert ook van de grotere buitenafmetingen. Er is meer hoofd-, been- en vooral schouderruimte en het comfort van het zitmeubilair is uitstekend met zachte materialen en toch voldoende ondersteuning. Achterin kunnen je voeten onder de voorste stoelen worden geschoven, en dat zorgt voor een aangename zitpositie. Helaas is de beschikbare beenruimte achterin niet overweldigend. Je tieners gaan zich er zeker comfortabel voelen, maar volwassenen moeten wel rekenen op wat inschikkelijkheid van de voorste passagiers.

PLUS

- Groeispurt met geslaagd design
- Functionele fastback
- Veel ruimte voorin
- Knappe bordplank met degelijke materialen
- Hybride aandrijflijn doet alles goed
- Je krijgt veel waarde voor je geld

MIN

- Weinig beenruimte achterin voor volwassenen
- De motor laat zich horen bij doorgassen
- Garantiepakket is beperkt



Knappe werkplek

De bordplank is wel nog heel erg herkenbaar Renault met de typische schermopstelling die we ook kennen uit de R5. Dat krijgt uiteraard het gekende OpenR Link-multimediasysteem met Google-integratie, inclusief Google-spraakassistent. Voor dit segment zijn de functionaliteiten en mogelijkheden van het systeem alvast erg uitgebreid. Ook een inductielaadpunt voor de gsm en de nodige USB-C stekkers zijn uiteraard voorzien. Het Hartman Kardon geluidssysteem van 410 watt tenslotte, zal ook de liefhebbers van zuivere muziek plezieren want het werd ontwikkeld in samenwerking met de gekende Franse componist Jean-Michel Jarre.

Algemeen mogen we zeggen dat de bordplank en bij uitbreiding het interieur van de nieuwe Clio er heel goed uitziet. Er zijn niet teveel tierlantijntjes, maar er zit meer dan genoeg inspiratie in om blij van te worden. En de afwerking is helemaal top, met degelijke materialen en een hoog kwaliteitsniveau.



Twee motoren, geen gedoe

Wie in de Renault showroom op de nieuwe Clio afstapt, zal alvast niet moeten vrezen voor veel keuzestress. Renault voorziet twee motorisaties, inclusief een aantrekkelijke hybrideversie. De instapmotor is de TCe 115. Die krijgt een 1,2 liter driecilinder tussen de voorwielen die 115 pk levert en naar keuze met een manuele zesversnellingsbak of automaat kan worden geleverd. De motor is trouwens geen onbekende, want het blok heeft zijn deugdelijkheid al bewezen in de Austral, Espace en Rafale. Renault heeft ook een goede keuze gemaakt door de oude CVT-automaat op pensioen te sturen en te vervangen door de 6-traps EDC met dubbele koppeling en schakelrovers achter het stuur. Niet dat de Clio zich daarmee plots een sportief karakter aanmeet, maar de werking van de EDC-automaat is alvast veel prettiger dan bij de traploze CVT van vroeger.

De tweede motor die Renault aanbiedt zou wel eens de meest verkochte kunnen worden in de Clio. Het gaat over 1.8 E-Tech full hybrid die we al kennen uit de Captur en de Symbioz, maar die zijn vermogen ziet stijgen tot een nette 160 pk. Hij wordt ondersteund

door een batterij van 1,4 kWh. De multi-modus intelligente (automatische) versnellingsbak is standaard en heeft 15 voorgeprogrammeerde standen. Je kan met de Clio hybride trouwens ook volledig elektrisch rijden als je het gaspedaal niet teveel indrukt (er is geen knop om de elektrische modus te forceren), in de stad tot zelfs 80% van de tijd.

Rijden

We gingen in het zonnige Lissabon op pad met de E-Tech Full Hybrid en dat is ons prima bevallen. Je vindt snel een uitstekende rijhou-





ding, je krijgt een sportief driespaaksstuur in handen en je kijkt op een aangename boordplank waar eigenlijk nog (relatief) veel fysieke knoppen op terug te vinden zijn. Zoals die magische knop waarmee je meteen alle vervelende veiligheidsbiepjes uitschakelt. Dat doet Renault alvast heel erg goed.

Renault voorziet trouwens dat ongeveer 30% van de klanten voor deze volledige hybride gaan kiezen, en dat zou wat ons betreft best wat meer mogen zijn. De aandrijflijn is erg aangenaam en doet alles gewoon prima. Enkel wanneer je hem stevig op z'n staart trapt dan treedt een wat rauwere motorbrom op de voorgrond, maar echt storend wordt dat nooit. En het klopt dat de Clio hybride bij lagere snelheden toch hoofdzakelijk elektrisch rijdt, wat natuurlijk bijdraagt tot het algemene gevoel van rust aan boord. Wel vreemd dat er geen schakelflippers zijn, je kan dus op geen enkele manier de versnelling zelf kiezen.

Vertrekken vanuit stilstand doet de Clio altijd met ondersteuning van de elektromotor, daarna springt de 1.8 bij zodat hij kan voldoende vlotte prestaties kan neerzetten. Zo sprint deze krachtigste Clio in 8,3 seconden naar 100 km/u, wat meer dan genoeg is voor een auto in dit segment. We willen tot slot ook nog een pluim geven voor de zogenaamde Smart-modus die Renault voorziet (dat is één van de voorgeprogrammeerde rijmodi). Die is zo slim dat hij, afhankelijk van het gedrag van de bestuurder, zelf switcht tussen eco-sport-comfort. Dat gaat snel en ongemerkt zodat je altijd de



juiste respons krijgt van de auto. En dat helpt natuurlijk ook om het verbruik te drukken. Wij eindigden aan 5,1 liter per 100 km, maar je mag er zeker van zijn dat je mits wat extra opletten vlot onder de 4,5 liter kan duiken.

Gamma en uitrusting

We zeiden het al, het gamma van de Clio is eenvoudig opgebouwd waarbij je dus eerst kiest voor de TCe 115 of de E-Tech Full Hybrid 160. Renault voorziet ook vier uitrustingsniveaus, waarbij de Evolution instapversie enkel leverbaar is met de kleinste motor. De Evolution+, de Techno en de Esprit Alpine die kunnen met beide motoren geleverd worden. De basisuitrusting van de Evolution is al behoorlijk uitgerust al moet je wel bijbetalen voor een achteruitrijcamera (van heel goede kwaliteit trouwens) of aluminium wielen.

De Techno lijkt de meest evenwichtige uitvoering waarbij je (onder andere) alu velgen krijgt, het OpenR Google multimediasysteem, een achterruijcamera en getinte ruiten. De airco is in dit geval ook volautomatisch. Ga je voor de topversie Esprit Alpine (we blijven het wel wat ver gezocht vinden om de naam Alpine te gebruiken voor een Clio) dan krijg je ook een adaptieve cruise control, parkeersensoren, imitatieleder, grote 18-duimers en een in de hoogte verstelbare bestuurdersstoel.

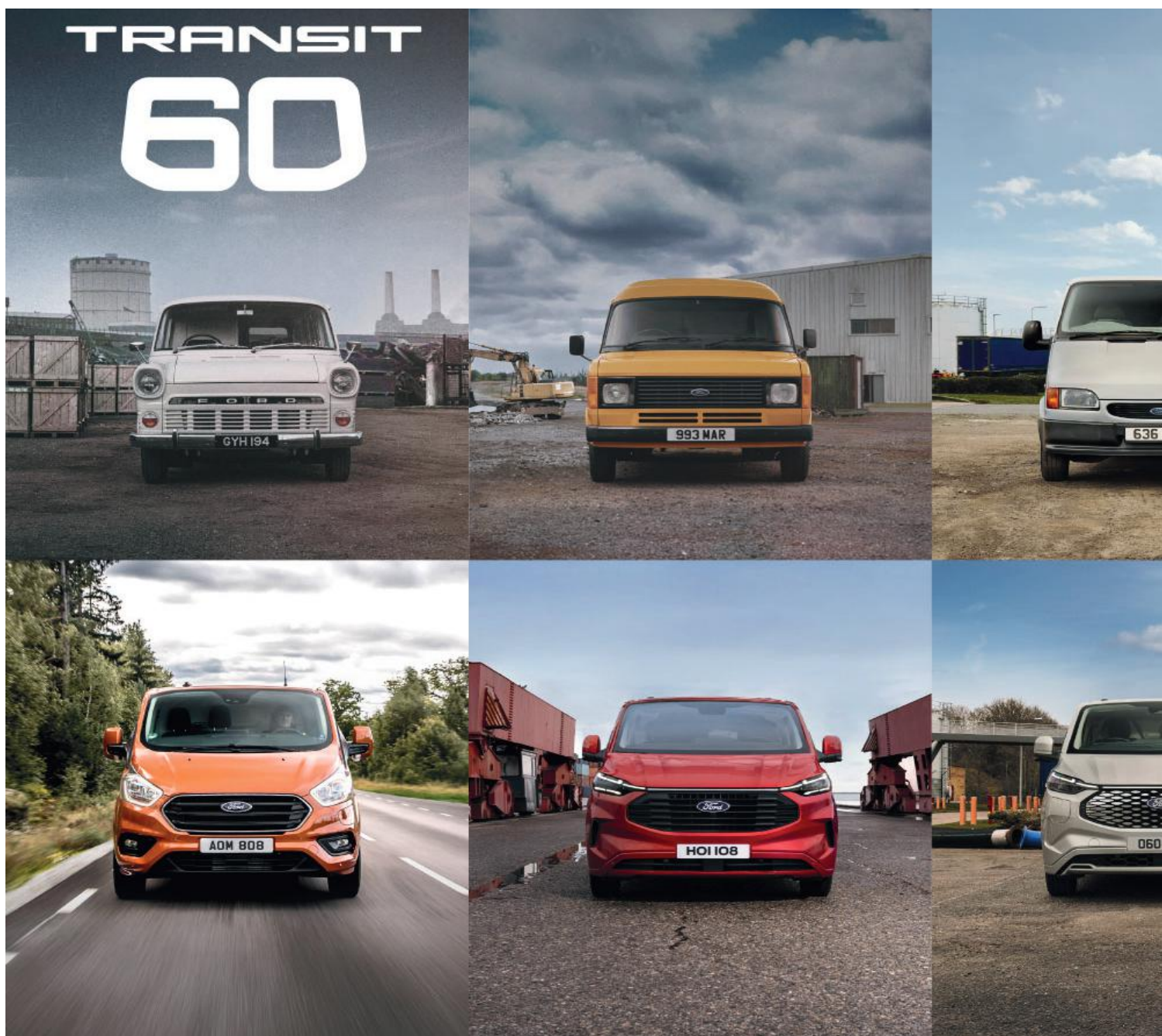
Prijzen starten aan 18.950 euro voor de TCe 115 met manuele versnellingsbak, wat op zich een heel homogene aanbieding is. Voor



de EDC-automaat betaal je een supplement van 2.000 euro, maar je moet dan wel naar een hoger uitrustingsniveau gaan. Ga je voor de E-Tech Full Hybrid, dan betaal je minstens 23.550 euro. De duurste Clio is de E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine. Die kost 28.300 euro. Je kan dan nog in de optielijst duiken waarna de totaalprijs op zo'n 31.000 euro uitkomt. Wel jammer dat Renault het nog steeds houdt bij 2 jaar garantie. Dat is in de markt de dag van vandaag echt wel het minimum.

Conclusie

De Clio heeft ons aangenaam verrast met zijn volwassen karakter. Hij rijdt als een auto uit het grotere C-segment, waarbij de hybride aandrijflijn van de E-Tech een ideale versie is om zuinig te rijden, maar toch over voldoende souplesse te beschikken. Hij voelt zich even goed thuis in de stad als op de snelweg, en we houden er ook van dat hij voldoende digitaal is, zonder daarin te overdrijven. - **WM**



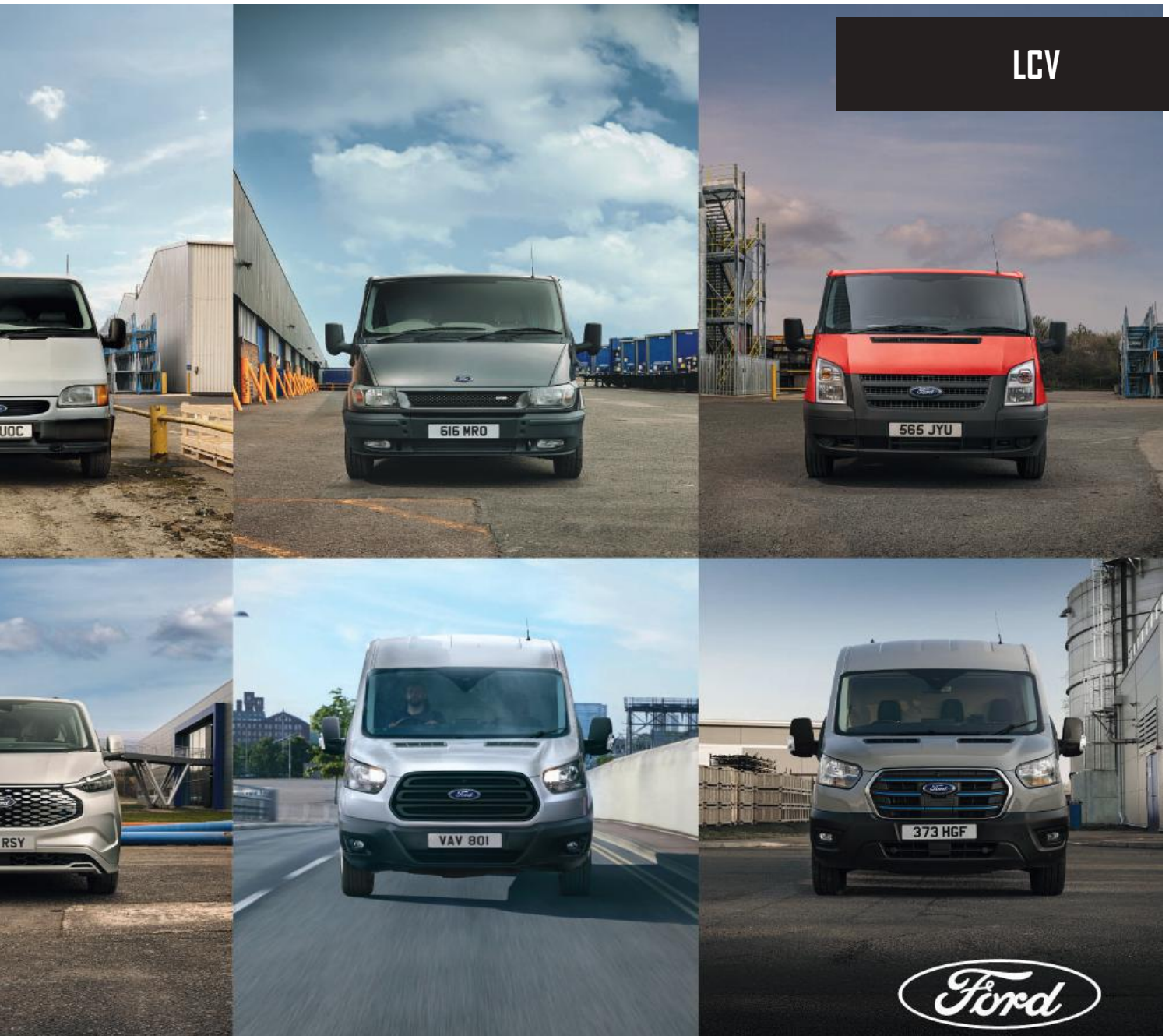
De Ford Transit blaast 60 kaarsjes uit maar is nog lang niet uitgezongen

Het is op 9 augustus 1965 dat de eerste exemplaren van de Ford Transit van de productielijn rolden uit de fabriek in het Verenigd Koninkrijk. Niemand kon toen vermoeden dat het model zou uitgroeien tot een van de meest invloedrijke bestelwagens in Europa en daarbuiten. Nu, zestig jaar later, kijkt Ford terug op honderden miljoenen gereden kilometers, talloze varianten en een rol die veel groter werd dan een pure bedrijfswagenroeping.

De Transit werd al snel een icoon voor werk, mobiliteit en logistiek. Bijkomende modellen in de line-up van Ford bedrijfsvoertuigen maakten gretig gebruik van het sterke imago dat aan de Transit-naam kleefte. Er kwamen ook tal van varianten voor personenvervoer, vrijetijdsbesteding en zelfs enkele folietjes zoals de sportieve MS-RT versies. Maar alle modellen hebben altijd één gemeenschappelijke deler en dat is de rijke ervaring die het model heeft opgebouwd.

1965-1970: De eerstgeborene

In de jaren voor 1965 produceerde Ford in Europa al verschillende



lichte bedrijfswagens, zoals de Britse Thames 400E en de Duitse FK-serie, die vooral op lokaal of regionaal gebruik gericht waren. Maar Ford realiseerde zich dat er behoefte was aan één flexibel, robuust en veelzijdig platform dat zowel in Groot-Brittannië als in Duitsland zou kunnen worden geproduceerd en geschikt was voor een groeiende vraag naar licht goederenvervoer. Het resultaat werd de Transit, in productie genomen in Langley (Berkshire, VK) op 9 augustus 1965.

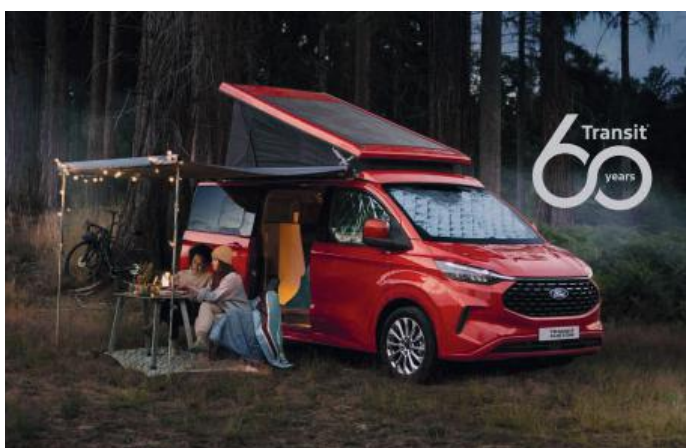
Deze eerste generatie bood al kenmerken die later legendarisch zouden worden: verschillende wielbasissen, laadhoogtes en uitvoeringen (bestelwagen, chassis-cabine, kombi), optionele zijdeuren, en motorvarianten in zowel benzine als diesel. Kortom, in deze beginperiode legde Ford de basis voor wat een standaard zou worden in de lichte bedrijfswagenwereld: flexibel, aanpasbaar, en pragmatisch. Het succes liet niet lang op zich wachten.

1970–1986: de eerste transformaties

Gedurende de jaren zeventig en tachtig werd de Transit steeds meer ingezet in allerlei transportsectoren, van bouw en handel tot ambulance- en openbaar vervoer-toepassingen. De modulariteit van de wagen maakte het mogelijk om de carrosserie, wielbasis en hoogte aan te passen aan specifieke gebruiksbehoeften. De naam Transit werd al snel een begrip en Ford investeerde graag in de evolutie van het model. In 1978 bijvoorbeeld werd een substantiële restyling doorgevoerd, met aandacht voor interieur en mechaniek, die de Transit opnieuw relevant maakte in een competitieve markt. En niet zonder succes want de verkoop en productie gingen in stijgende lijn, de export nam toe, en de Transit verstevigde zijn positie als referentie onder lichte bedrijfswagens.

1986–2000: Nieuwe technologische stappen

In 1986 ging de Transit over in een nieuwe generatie die grotere laadvolumes mogelijk maakte en ook de technische mogelijkheden verruimde. Noem het gerust een fase van consolidatie maar ook



van innovatie. Er kwamen meer motorvarianten, een verbeterde afwerking en het model deed ook z'n intrede in nieuwe segmenten zoals chassis-cabine versies en personenbusvarianten onder de Tourneo-benaming.

In de jaren negentig werd het belang van efficiëntie, comfort en veiligheid groter. Elektronische voorzieningen waren in opmars en de Transit begon (zonder de core-waarde van werkpaard te verliezen) ook meer comfort-elementen te bieden. In deze periode bereikte het model de grens van miljoenen geproduceerde exemplaren en werd zijn reputatie als robuuste, betrouwbare bedrijfs-wagen verder gecementeed.

2000-2013: een nieuw platform

Met de eeuwwisseling kreeg de Ford Transit een nieuw, volledig herwerkt platform dat in 2000 op de markt verscheen. Deze generatie maakte een sprong vooruit in zowel afmetingen als variatie.

Voor het eerst werd de Transit leverbaar met drie aandrijfconcepten: voorwielaandrijving, achterwielaandrijving en vierwielaandrijving. Dat gaf klanten een ongeziene vrijheid om de aandrijflijn af te stemmen op hun werkterrein, of het nu ging om stadsdistributie of ruw werfverkeer. Ook het koetswerkenaanbod werd sterk uitgebreid: naast de klassieke bestelwagens kwamen chassis-cabines, minibusversies en zelfs luxevarianten onder de naam Tourneo op de markt.

In 2006 volgde een grondige facelift, waarbij het design een modernere en hoekigere vorm kreeg. Binnenin kreeg de Transit meer comfortelementen, zoals verbeterde stoelen, een nieuw dashboard en meer veiligheidsvoorzieningen, waaronder airbags en stabiliteitscontrole. In diezelfde periode werd de Transit door internationale jury's meermaals bekroond, onder andere tot "International Van of the Year". Het bevestigde zijn status als maatstaf in het segment.



Een andere belangrijke evolutie in deze jaren was de geografische verschuiving van de productie. Terwijl de Transit decennialang vooral in Groot-Brittannië en Duitsland van de band rolde, werd in de jaren 2000 de Turkse fabriek in Kocaeli het nieuwe zwaartepunt. De fabriek groeide uit tot een van de grootste Transit-productielocaties ter wereld. Toch bleef de fabriek in Southampton nog actief tot 2013, toen Ford besloot om de productie daar definitief stop te zetten en de Europese productie volledig in Turkije te centraliseren.

De periode weerspiegelt de globalisering van de Transit. Niet langer was het een puur Europees model, de bestelwagen werd geëxporteerd naar steeds meer markten wereldwijd. Dankzij zijn veelzijdigheid, betrouwbaarheid en steeds betere comfort- en veiligheidsuitrusting wist de Transit zijn positie als een van de meest succesvolle lichte bedrijfswagens van het eerste decennium van de 21e eeuw verder te verstevigen.

2013-2025: elektrificatie en digitalisering

Na 2013 ging de Transit een nieuw tijdperk in waarin de bestelwagen niet alleen technisch evolueerde maar ook een bredere rol kreeg binnen de bedrijfsstrategie van Ford. De focus verschoof naar modernere aandrijflijnen, betere veiligheid en digitalisering. Naast efficiëntere diesel- en benzinemotoren werden varianten met alternatieve brandstoffen ontwikkeld, en tegen 2021 verscheen de eerste volledig elektrische versie: de E-Transit. Daarmee zette Ford een belangrijke stap richting elektrificatie in het bedrijfswagensegment.

Tegelijk veranderde ook de schaal van samenwerking. Ford sloot in 2019 een strategisch partnerschap met Volkswagen om gezamenlijk bedrijfsvoertuigen te ontwikkelen. Voor de nieuwste generatie van de Transit Custom resulteert dit in een gedeeld platform met voor de VW Transporter. Die samenwerking laat vooral toe om ontwikkelingskosten te drukken, sneller nieuwe technologieën te integreren en een breder gamma aan varianten aan te bieden.

De Transit werd in deze periode ook steeds meer een "connected" voertuig. Met het Ford Pro-ecosysteem en SYNC-technologie veranderde de bestelwagen in een rijdend digitaal kantoor, compleet met telematica, vlootbeheeroplossingen en geautomatiseerde assistentiesystemen zoals "Delivery Assist". Daarnaast kreeg de Transit door de introductie van opties zoals Pro Power Onboard een bijkomende functie als mobiele energiebron, rechtstreeks gevoed uit het batterijpakket.

Feest!

Vandaag viert de Transit dus zijn zestigste verjaardag en de teller staat daarbij op een indrukwekkende aantal van meer dan 13 miljoen verkochte exemplaren. Dat succes is in grote mate te danken aan het feit dat Ford telkens opnieuw de norm zette in het bestelwagensegment. De combinatie van elektrificatie, digitalisering en internationale samenwerking maakt duidelijk dat de Transit ook in de komende decennia een centrale rol zal blijven spelen in het lichte bedrijfswagenlandschap. - WM



Patrick Van der Aa - Ford Pro

“Onze bestelwagens zijn voor Ford het kloppend hart. Ze worden dus niet stiefmoederlijk behandeld.”

Niemand die de evolutie en het succesverhaal van de Ford bedrijfswagens beter kan duiden dan Patrick Van der Aa. Binnen een zestal maanden zwaait hij af na ruim 40 jaar toegewijde dienst bij Ford Motor Company Belux. Het grootste deel van zijn carrière was hij de enthousiaste baas en promotor van het Ford bedrijfswagengamma.

Patrick Van der Aa is alles behalve een grijze figuur. Hoewel hij in zijn lange carrière heel wat watertjes heeft doorzwommen, is het Ford Pro gamma altijd de rode draad geweest in zijn professionele parcours. De sympathieke Antwerpenaar heeft wat je noemt een karakterkop, maar wel eentje dat perfect past bij het Ford bedrijfswagenverhaal. Hij praat de taal van de klant, maar ook die van zijn werkgever; een evenwicht dat hij belangrijk vindt en waar hij regelmatig in dit interview naar verwijst. Daarnaast hecht hij ook heel veel belang aan teamwork. Als manager voelt hij zich eerder als trainer-speler dan als directeur die boven zijn medewerkers staat.

En die aanpak loont, want veertig jaar in hetzelfde huis, dat doet bijna niemand hem nog na. En zeker niet in een sector die zo snel en zo bruusk verandert als de bedrijfswagenwereld. We praten over vroeger, over vandaag, over wat voorbij is en wat er nog komt. Maar bovenal praten we over mensen en het product.

Patrick, vandaag is Ford Pro (nvdr: de roepnaam van het Ford bedrijfswagengamma) een sterke en gevestigde waarde in het segment van de bedrijfswagens, maar ik veronderstel dat dat niet altijd het geval is geweest?

Zeker niet, je moet je de markt van toen voorstellen. Bestelwagens waren belangrijk, maar ze waren niet het hart van de business. We hadden natuurlijk wel de productie van de Transit in onze fabriek in Genk, en dat was een enorm voordeel al was het maar omdat zeker in die tijd bedrijven nog wel gevoelig waren voor de lokale productie. Dat was een manier om de lokale economie te steunen. Maar pakweg 30 jaar geleden waren het vooral de personenwagens waar Ford naam en faam in maakte. Denk maar aan de iconische

modellen als de Fiesta, de Sierra, de Mondeo of de Escort en later de Focus. Ja, de Transit was al een gevestigde waarde, maar in die tijd had niemand het gevoel dat bestelwagens ooit strategisch belangrijker zouden worden dan personenwagens.

Nochtans is dat intussen wel het geval. Sinds Ford Europa er voor koos om het personenwagengamma flink in te krimpen teren jullie voor het overgrote deel op het succes van de bedrijfswagens? Sinds enkele jaren zijn de rollen inderdaad omgekeerd en zijn onze bestelwagens letterlijk de life-line van Ford geweest. Sterker nog; zonder de winst en stabiliteit van ons Ford Pro-gamma waren er geen middelen om ontwikkelingsgeld te steken in de elektrificatie van ons gamma elektrische personenwagens. De bedrijfswagens hebben onze winkel dus draaiende gehouden. Nu is het wel de bedoeling om de komende jaren terug meer in te zetten op de ontwikkeling van ons gamma personenwagens. We gaan met andere woorden het evenwicht herstellen, maar dat de bedrijfswagens alles behalve stiefmoederlijk worden behandeld bij Ford, dat is duidelijk.

De verkoopcijfers zijn altijd indrukwekkend geweest, wat maakte Ford volgens jou in België zo succesvol binnen het bestelwagensegment?

Wij waren altijd uiterst flexibel en het product was betrouwbaar. Dat klinkt simpel, maar in deze sector is dat goud waard. Gelijk welke ombouwen de klanten vroegen, de specifieke wensen op maat van de klant of de uitzonderlijke uitdagingen die ons werden voorgeschoteld... We zeiden eigenlijk zelden nee. En mensen onthouden dat.



Julie hebben dus geen kansen laten liggen.

Weinig, we zijn eigenlijk altijd nummer 1 of 2 geweest in het segment. Ik had misschien persoonlijk graag wat meer direct sales gedaan waarbij het dealernet niet steeds een rol zou hoeven te spelen. Door als invoerder zelf te verkopen aan de eindklant kan je misschien wel betere prijzen aanbieden, maar Ford is altijd trouw gebleven aan zijn dealers, en die keuze begrijp ik. Dealers zijn ons gezicht op straat. Dat bescherm je. Ook financieel.

Zeker in de bedrijfswagenmarkt zijn dealers met ervaring in bestelwagens van goudwaarde kan ik me inbeelden.

Absoluut. Onze dealers, dat zijn experts. In België hebben we een opmerkelijk sterk bestelwagennetwerk: dealers die de markt kennen, de sector kennen, de noden kennen, hun klanten kennen. Dealers die écht luisteren en met wie we vanuit het invoerderschap heel goed samenwerken. Dat is altijd onze grootste troef geweest.

Heb je het Ford-dealernetwerk over de jaren zien veranderen in België?

Absoluut, we hebben een uitdagend traject van verdere professionalisering doorgemaakt maar ik ben trots op waar we nu staan. Het is ook niet altijd makkelijk geweest want onze verdelers moeten zich natuurlijk schikken naar de richtlijnen en de standaarden van het moederhuis, wat ook vaak gepaard ging met de nodige investeringen. We hebben ingezet op professionalisering, opleiding, infrastructuur. Dealers wisten wat er van hen verwacht werd, en wat ze in ruil konden krijgen. En dat was in de eerste plaats een mooi verkoopvolume. Ze verdienen dus mooi geld, maar het komt

natuurlijk niet vanzelf. Hard werken wordt beloond. Daar geloof ik in.

Welke innovaties hebben volgens jou de grootste impact gehad op de verkoop van het Pro-gamma?

Er zijn altijd productinnovaties en we hebben daar vaak een pionierende rol ingevuld, de Ford Transit is dan ook al 60 jaar een sterhouder. Maar als ik een recente evolutie mag aanstippen dan is het toch de uitrol van ons Ford Pro-ecosysteem. Dat is eigenlijk de verzameling van alle innovaties en diensten die zorgen voor een 360 graden aanpak waarbij de klant volledig ontzorgd wordt en niet langer bij andere partijen te rade moet gaan voor diensten los van het product zelf. Denk maar aan telematica waarmee vloten opgevolgd kunnen worden of werkopdrachten kunnen worden opgeladen. Denk aan financieringen, charging solutions. En vooral, denk aan systemen die de zogenaamde downtime beperken. Want een bedrijfswagen die stilstaat, dat kost geld. Veel geld. Als je dan kunt zeggen: wij helpen je om dat te voorkomen of, in het slechtste geval, om je mobiliteit te verzekeren, dan verkoop je eigenlijk gemoedsrust.

Hoe groot is die rol van telematica, connectiviteit en digitale fleet-tools eigenlijk geworden?

Heel groot. Bedrijven willen controle: waar zijn mijn wagens, hoeveel verbruiken ze, hoe lang staan ze stil, wanneer moet er onderhoud gebeuren...? Alles moet meetbaar zijn. Daarom bestaat ons Ford Pro-ecosysteem. Het is geen luxe. Het is een noodzaak geworden.



Je bent kind aan huis bij gekende klanten met immense vloten zoals bpost, om maar één voorbeeld te noemen. Is dat een vloek of een zegen? Want verkopen is slechts een eerste succes, de klanten tevreden houden lijkt me nog een ander paar mouwen. Ik beschouw het absoluut als een zegen. Ja, het is spannend wanneer je ze binnenhaalt, en nóg spannender om ze te houden. Maar we hebben altijd een grote tevredenheid gehad bij die klanten. En laat ons eerlijk zijn: niet alle constructeurs kunnen zulke volumes aan op het vlak van aftersales.

Verlies je vaak een dossier op prijs?

Dat valt nogal mee en het hangt natuurlijk af van klant tot klant hoe diep je moet gaan. Nu, grote vloten willen ook risico spreiden en dus kopen ze bewust bij meerdere merken. Dat is normaal. Maar ik heb altijd mijn best gedaan om een zo groot mogelijk deel van de koek binnen te halen, binnen een redelijk prijsverhaal. Je moet je eigen waarde kennen en zonder een gezonde marge is een project ook niet houdbaar op lange termijn.

Heb je die grote klanten ook nodig om jullie doelstelling qua elektrische verkoop te halen?

Het is zeker zo dat klanten zoals bpost de ideale partner zijn om ons gamma elektrische bedrijfswagens binnen te loodsen. Die grote vloten gaan dan ook heel bewust om met ecologische doelstellingen en ze zijn ook bereid daarin een pioniersrol te vervullen.

Wanneer werd duidelijk dat ook de elektrificatie bij bestelwagens een echte gamechanger zou worden?

Het zou wat mij betreft gerust nog wat meer mogen zijn, maar ik denk dat we vandaag heel tevreden mogen zijn met ons marktaandeel van 6 à 7 procent. 7 procent van alle bestelwagens die we verkopen zijn dus volledig elektrisch. Ik vind dat knap voor een segment dat jarenlang vrij conservatief was. Het is ook vaak een kwestie om potentiële klanten letterlijk aan boord te krijgen. Eens ze gaan rijden met een elektrische Ford bestelwagen, dan zijn ze meteen onder de indruk over het comfort en het rijplezier. Chauffeurs komen terug van een testrit en je ziet het meteen: ze vallen voor de stilte, de power, het gemak. Nu moet ik eerlijkheids-halve toegeven dat het bij mij ook even heeft geduurd, maar sinds enige tijd rij ik zelf ook volledig elektrisch. En eerlijk? Ik zou niets anders meer willen, zelfs niet voor lange ritten waar ik nu zelfs kan genieten van een korte pauze om bij te laden.

Ford heeft doorheen de jaren ook verschillende samenwerking gehad met andere constructeurs, zoals nu ook met VW voor de Transporter. Als onversneden Ford fan in hart en nieren, doet het pijn om niet langer alleen een voertuig alleen te ontwikkelen? Goh, dat was aanpassen maar ik sta daar helemaal achter. Nu, in het geval van de Transit/Transporter is het Ford dat het voertuig integraal heeft ontwikkeld. En kennis delen met een ander merk maakt een project haalbaar. De tijden zijn voorbij dat je als merk alleen nog elk platform kunt bekostigen. We werken met VW trouwens goed samen, de Caddy komt dan weer van hen. En ook bij de personenwagens werken we samen. Het enige minpuntje is dat we elkaar soms beconcurreren op dealerniveau. Dan voel je dat marges onder druk staan. Maar dat is het spel.



Over concurrentie van nieuwe merken gesproken, hoe kijk je naar de Chinese spelers in het LCV-landschap? Momenteel hebben ze natuurlijk niet de flexibiliteit die jullie hebben na al die jaren.

Ik zou de Chinese merken niet onderschatten, ze zijn snel om zich aan te passen. Ze kennen de EV-technologie door en door, en ze worden ook steeds beter in ombouw en klantoplossingen. En vergeet ook de Koreaanse merken niet. Die komen er ook aan. We gaan niet op onze lauweren mogen rusten. Maar concurrentie is niet slecht. Het houdt ons scherp.

Als je binnen enkele maanden afzwaait dan zullen de Chinezen of Koreanen jullie nog niet ingehaald hebben. Welke tips of lessen zou je jouw opvolger meegeven om de Ford bedrijfswagens aan de top te houden?

Hij of zij zal alvast alle tools krijgen om het Ford Pro succes verder te zetten en ik zal zeker een optimale overdracht verzekeren. Ik heb ook het volste vertrouwen in de verdere evolutie en ontwikkeling van ons bedrijfswagengamma. Momenteel hebben we weliswaar weinig nieuws te melden want ons gamma staat helemaal op punt. Maar eind 2026 volgt belangrijk nieuws dat ons zeker zal helpen om verder te groeien.

Heb je nog concrete tips voor je opvolger?

(Denkt even na) Luister naar de dealers. Altijd. Ze zijn onze partner en ze voelen de markt sneller dan wie ook. Zorg voor een open communicatie: zeg wat kan, maar durf ook zeggen wat níét kan. En tenslotte: bewaak het evenwicht tussen de belangen van Ford Europe en onze verdelers. Je moet soms bruggen bouwen waar eigenlijk geen brug ligt.

Wat was het mooiste en het moeilijkste moment geweest in je carrière?

Er waren zoveel mooie momenten en successen, maar ik zal er eentje noemen waar ik wel trots op ben. Ik werkte bij Ford Europe en mocht onderhandelen met camperbouwers. Dat was geen gemakkelijk proces en de markt was moordend met sterke druk van de Fiat-groep. Hun voorstel evenaren leek een onmogelijke opdracht, al zeker voor wat het financiële plaatje betreft. Maar ik zette door en kwam met de oplossing van één enkel donortype, één voertuig dat we aanboden aan een goede prijs en zonder verdere prijsdiscussie. En daar zijn we met het team wel in gelukt. Dat gaf een gevoel van: dit is wat goede strategie kan doen.

En het moeilijkste moment?

Zonder twijfel de sluiting van Ford Genk. Dat was zwaar. Uiteraard voor de mensen die daar hun leven hadden opgebouwd, maar ook voor de hele organisatie. Dat heeft lang gewogen maar we hebben wel onze rug kunnen rechte.

Tot slot, als je één mythe over bestelwagens of de sector zou mogen ontkrachten, welke zou dat zijn?

Ik weet niet of er echt mythes bestaan maar we moeten in ieder geval niet meer geloven dat bestelwagens minder belangrijk zijn dan personenwagens. Dat is doorheen de autosector lang de mentaliteit geweest maar intussen is het tegendeel wel bewezen. Ze zijn intussen voor Ford en voor andere merken het kloppend hart. Dus nee, je moet ze niet stiefmoederlijk behandelen. Integendeel. Je moet er misschien zelfs nóg meer zorg en aandacht aan geven.



Ford E-Transit Custom EV-optie met kennis van zaken

Als het gaat over het aanbieden van elektrische bestelwagens, dan kan Ford als specialist van lichte bedrijfs-wagens uiteraard niet achterblijven. En al zeker niet met betrekking tot hun meest bekende model dat recent volledig werd vernieuwd. Kan de Ford E-Transit Custom op stroom nog steeds overtuigen? Wij deden de test.

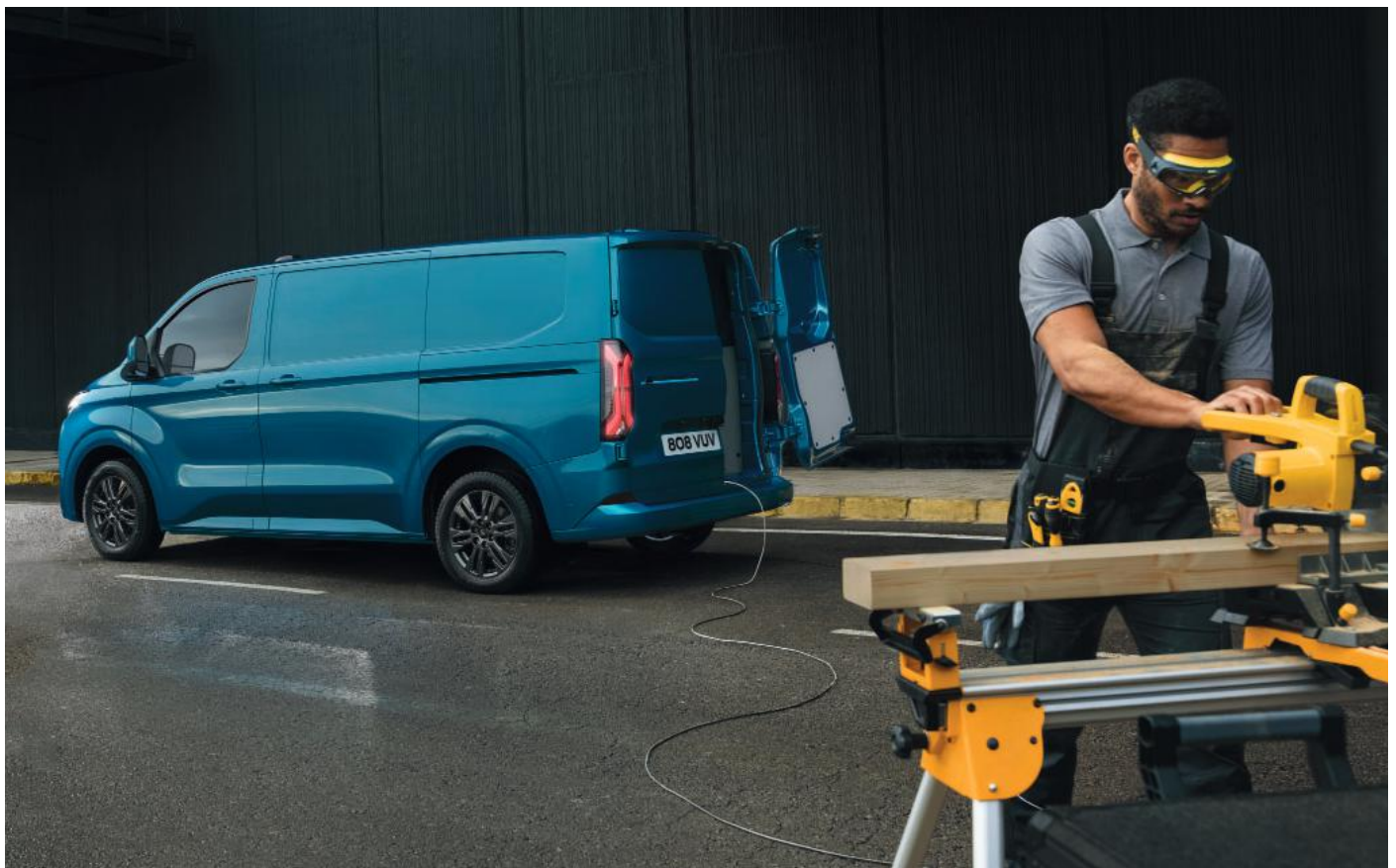
Al sinds 2021 biedt Ford de Transit aan met een volledig elektrische aandrijving, en die lijkt nu met de nieuwste generatie (gelanceerd in 2024) tot volle wasdom te komen. Zonder de kernkwaliteiten van de Transit te verloochenen lijkt het model nu helemaal klaar om vloot-beheerders te ondersteunen in de elektrische transitie. Aan het DNA van de Transit, en bij uitbreiding het DNA van de Ford Pro-af-deeling, wordt niet geraakt. Dat betekent dat ook de E-Transit uitpakt met voldoende ruimte, een multi-inzetbaarheid en een netwerk van ombouwers en dealers dat écht de noden van zelfstandigen, kmo's en vlootbeheerders begrijpt.

Elektrische aandrijving

Laat ons meteen dieper ingaan op de EV-architectuur van de Ford E-Transit Custom. Ford voorziet vreemd genoeg slechts één relatief

kleine batterij en die heeft een bruikbare capaciteit van 64 kWh, gecombineerd met één motor op de achteras. Die elektromotor komt in 3 smaken met naar keuze 136 pk, 217 pk, of voor wie meer pit en uitstraling zoekt, een sportieve MS-RT van 286 pk. Het koppel van de "gewone" varianten is royaal (415 Nm), wat in de praktijk veel belangrijker is dan de pk-waardes. Je vertrekt dus altijd meer dan vlot, zelfs met lading of aanhang. Ook goed om weten: Ford monteert standaard een warmtepomp om ook de winterse prestaties te optimaliseren.

Officieel haalt de E-Transit Custom een rijbereik tot 331 km volgens de WLTP-cyclus. In bedrijfswagentermen is dat helemaal in lijn met het segment en het volstaat duidelijk voor de meeste stedelijke en regionale ritten. In de praktijk is het effectieve rijbereik natuurlijk



sterk afhankelijk van de lading, de buitentemperatuur en de snelheid, maar wij verbruikten (zonder lading, maar met veel snelwegkilometers) ongeveer 22 kWh, wat overeenkwam met een rijbereik van net onder de 300 km.

Laden kan deze E-Transit aan de snellader tot 125 kW DC en daarmee zie je het batterijniveau van 10 naar 80% stijgen in ongeveer 39 minuten. Anders gezegd; een koffiepauze van 10 minuten geeft in principe 82 km extra kilometers op de boordcomputer. Aan de bedrijfslaadpaal thuis of op het werk spring je met de 11 kW-boordlader in ongeveer 6,7 uur van 10 naar 100%. Allemaal eerlijke waarden voor het segment, ook al stellen we ons de vraag waarom Ford geen grotere batterij in de laadvloer steekt.

Rijden

De E-Transit is niet enkel een bestelwagen die functioneel rijdt, maar ook prettig. Op de baan voelt de E-Transit Custom... als een Ford. Het stuurgevoel en de pedaalrespons zijn net zo direct als in de Ford personenwagens, en in combinatie met onze 218 pk elektromotor zorgde dat voor heel wat koppelreacties aan de wielen (zeker bij regenweer). Zelfs bij snelheden aan 50+ km/u resulteerde volgas nog tot wielspin. Dat zal wellicht minder het geval zijn als de E-Transit geladen is. Bij hogere snelheden blijft de hoge koets over het algemeen wel rustiger dan je bij vele concurrenten ervaart. Dat komt door de lage plaatsing van het batterijpakket en de onafhankelijke achterwielloophanging die de carrosseriebewegingen tempert. De recuperatie van de remenergie is aan de bescheiden kant maar mits wat gewenning kom je zeker in stadsverkeer toch dicht bij het éénpedaalgevoel, en dan ga je ook automatisch efficiënter rijden.

Inzetbaarheid

De bruikbaarheid van een E-bestelbus hangt niet enkel af van de beschikbare elektrische kilometers, maar ook van wat je kunt meenemen en trekken. In bestelwagenvorm biedt de E-Transit Custom laadvolumes tussen 5,8 en 9,0 m³, een maximale laadvloerlengte tot 3.450 mm (met doorlaadmogelijkheid) en – cruciaal in het bedrijfsleven – een trekgewicht tot 2,3 ton. De sub-2,0 m dakhoogte van veel varianten maakt ondergrondse parkings en hoogtebalken ook minder problematisch. Het nuttig laadvermogen schommelt net boven de ton, afhankelijk van uitvoering. Dat alles maakt dat je van diesel naar elektrisch kunt switchen zonder je hele werkproces om te gooien.

Waar de E-Transit Custom zich echt onderscheidt, is het ecosysteem. Ford Pro blijft koetswerktypes aanbieden die we kennen: gesloten bestel, dubbele cabine, kombi/multi-use. Voor zeer specifieke noden is er het Ford Pro Converter-programma, een Europees netwerk van gecertificeerde ombouwers dat laadbakken, koelopbouwen, werkplaatsen op wielen of rolstoeltoegankelijke inrichtingen levert met fabrieksconformiteit. De kernboodschap blijft: de elektrische aandrijving beperkt je configuraties niet. Je kiest nog altijd wielbasis (L1/L2), dakhoogte (H1/H2) en interieurinrichting zoals je dat bij een diesel deed.

Rijgedrag en comfort

In het verkeer merk je meteen de rust van de elektrische aandrijving. Er is uiteraard geen dieselatel, geen turbogat, geen schakelmomenten. Wel krijg je één permanente versnelling, een constante mogelijkheid om sneller te gaan. Het is met 218 pk onder de rechtervoet zelfs wat opletten voor snelheidsboetes.



De E-Transit Custom voelt in stedelijke straten en op rotondes compacter dan hij is. De besturing is licht maar niet vaag; de carrosserie blijft netjes gecontroleerd in bochten. Op slechte ondergrond filtert de ophanging dwarsnaden beter weg dan je van een bestelwagen zou verwachten, al blijft de onbeladen achteras zoals bij elke LCV wat springerig. Wie regelmatig op modderige werven komt, zal geïnteresseerd zijn in de aangekondigde AWD-variant. Die staat pas voor 2026 op de Europese planning, maar het toont dat Ford de knelpunten van EV-bestelwagens erkent.

Cabine: mobiel kantoor

Ford's expertise komt ook helemaal tot zijn recht in de stuurcabine. De "Mobile Office"-optie met kantelbaar stuur verandert de ruimte voor je in een vlak werkblad; het 13-inch SYNC 4-scherm is standaard in het gamma en de software snapt de realiteit van een koerier: de functie "Delivery Assist" automatiseert repetitieve handelingen bij elke stop (ramen, alarmlichten, vergrendeling), zodat je minder vergeet en sneller weer op weg bent. De passagiersairbag verhuist naar het dak, waardoor het dashboard extra opbergruimte biedt voor laptop en papierwerk.

Een nuttige optie voor wie op locatie werkt is de Pro Power Onboard (2,3 kW). Daarmee voed je rechtstreeks uit de batterij je gereedschap, verlichting of laptop via stopcontacten in de cabine en in de laadruimte. Als je ooit met een generator hebt gezeuld of verlengsnoeren door een hal hebt uitgerold, weet je hoe groot dit voordeel is.

Prijs en TCO

Een elektrische bestelwagen koop je minder op emotie, wel vanuit een eco-verantwoordelijkheid waarbij ook de rekening moet kloppen. De E-Transit Custom is ontworpen voor een voorspelbare en gunstige TCO: het rijbereik is voldoende voor dagtaken, de behoorlijke snellaadtijd beperkt de wachttijden, en de warmtepomp minimaliseert winterverbruik. Bovendien is er ook nog het voordeel dat het onderhoud bij een EV in de regel goedkoper uitvalt dan bij een diesel, en dat is voor een bestelwagen niet anders.

Wie naar de Belgische prijslijst kijkt ziet dat het reguliere gamma van de E-Transit Custom meerdere mogelijkheden biedt. Ga je voor de versie met 136 pk, dan betaal je 46.745 euro exclusief BTW. "Onze" testwagen met 218 pk kost exact 3.000 euro meer. Hoewel we niet met de 136 pk variant hebben gereden, lijkt ons dat eigenlijk de betere keuze omdat het vermogen ongetwijfeld beter beheersbaar is. De E-Transit Custom MS-RT met 286 pk en een prijskaartje van 73.425 euro excl. BTW, lijkt ons al helemaal van de pot gerukt. Wat wel opvalt is dat de Trends basisuitvoering al netjes is uitgerust met o.a. automatische airco, digitale achteruitrijcamera zichtbaar op het 13-inch scherm, parkeersensoren, alu velgen en een regensensor.

Conclusie

De elektrische E-Transit Custom is geen statement-object, maar een werkinstrument dat merkbaar doordachter is dan de vorige generatie EV-bestelwagens die we de voorbije jaren zagen. De aandrijflijn presteert volwassen en stil, het rijgedrag is typisch Ford (dat is een compliment) en de cabine sleurt het model de digitale werkvloer op met Mobile Office, Delivery Assist en een groot, snel infotainmentscherm. - WM

Test



Fiat 500 Hybride
brengt Fiat back in the game



Soms moet je als autobouwer even slikken en bijsturen. Fiat dacht in 2020 dat de toekomst van de iconische 500 volledig elektrisch zou zijn. Maar de verkoopcijfers tikten hen op de vingers en zeiden: “Ragazzi, misschien toch niet.” En dus lanceert Fiat weer een 500 Hybrid.

Officieel is deze Fiat 500 een microhybride, maar het is vooral een terugkeer naar iets wat klanten blijkbaar écht willen. Samen met de nieuwe Granda Panda moet het 500-gamma daarmee het leeuwendel van de verkoop voor z'n rekening nemen.

Tijdloos design

Het design is nog steeds de ster van de show. De Fiat 500 blijft een charmante verschijning met een vorm die al jaren harten steelt. Kopers kiezen deze auto omdat hij leuk is om naar te kijken, niet omdat hij de snelste is. De hybrideversie lijkt bijna als twee druppels benzine op de elektrische e500. Zelfs de uitlaat is verleggen en verstoppt achter de achterbumper. De enige zichtbare verandering is een subtiele extra luchtinlaat vooraan, alsof de auto een klein snorretje draagt.

Manueel schakelen is helemaal terug

In het interieur begroet je een oude bekende: de handgeschakelde 6-bak. Fiat moest creatief puzzelen om een 12V-mild-hybridesysteem én handbak te integreren in een platform dat oorspronkelijk

alleen voor een volledig elektrische aandrijving was bedoeld. Zelfs het inpassen van de brandstoftank was geen sinecure, maar uiteindelijk kreeg de auto een tank van 37 liter. Daardoor kun je in de praktijk tussen de 450 en 650 kilometer rijden, afhankelijk van hoe enthousiast je rechter- én linkervoet zijn.

Minder vermogen, meer zuinigheid

Een hybride 500 is niet nieuw. De vorige versie leverde 70 pk, deze nieuwe 500 Ibryda moet het stellen met 65 pk en 92 Nm. De 1.0 Firefly-driecilinder wordt ondersteund door een klein elektromotortje dat vooral de verbruikscijfers moet drukken en het optrekken bijstuurt.

Toch blijft de stopwatch streng: de sprint van 0 naar 100 km/u duurt 16,2 seconden, of 17,3 seconden voor de Cabrio. Dat is langzamer dan zowel zijn voorganger als de elektrische e500. Maar laten we eerlijk zijn: cijfers vertellen lang niet het hele verhaal. Dus, hoe rijdt hij écht?

Het blijft een echte stadsmuis

De eerste testrit vond plaats in Turijn, waar de 500 zich gedraagt alsof hij er is geboren. Fiat gaf ons geen kans om de snelweg op te gaan (dat zegt wel al iets), maar in de stad doet de 500 Hybrid precies wat hij moet doen: soepel mee glijden met het verkeer, lichtvoetig door smalle straatjes manoeuvreren en met zijn compacte postuur overal tussendoor schieten. De 6-bak schakelt boterzacht en het koppelingspedaal vraagt geen speciale opleiding



of spierkracht. De driecilinder zoemt vriendelijk op de achtergrond en laat pas zijn keel horen als hij zich echt moet inspannen zoals op een steile helling, zonder ooit opdringerig te worden.

Wel is er een kleine ergernis: de elektrische handrem doet soms alsof hij nog vijf minuutjes wil snoozen en houdt de auto vast voordat hij uiteindelijk toegeeft. Handmatig uitschakelen voorkomt

frustratie. Ook het uitschakelen van de snelheidswaarschuwing is onnodig omslachtig, want er is geen fysieke knop. Je moet dus via het 10,25-inch scherm een paar tikken geven om de irritante piep tot zwijgen te brengen.

Praktisch?

Vergeleken met de elektrische Fiat 500 zijn er natuurlijk weinig verschillen op het vlak van de functionaliteit en gerieflijkheid. Voorin zit je uitstekend, maar achterin is het krap. Met zulke wespentaille mag je natuurlijk niets anders verwachten. Alleen kinderen die nog geen tieners zullen achterin comfortabel zitten. Volwassenen hebben achterin werkelijk niets te zoeken, zelfs geen mensen die van nature compact zijn. De beenruimte en hoofdruimte zijn beperkt, en instappen is een sport op zich. Niet toevallig heeft de voorpassagiersstoel Isofix, zodat ouders de kinderstoel gewoon daar plaatsen. De koffer van 183 liter is genoeg voor kleine boodschappen, maar een kinderwagen gaat waarschijnlijk op de achterbank eindigen. Voor wie iets meer gemak wil, is er de nuttige 3+1-versie met een klein deurtje links, en uiteraard ook de populaire Cabrio.

De prijzen van de Fiat 500 Hybrid

Fiat houdt het instapmodel aantrekkelijk door de 500 Pop net onder de 20.000 euro te prijzen, namelijk 19.650 euro. Je krijgt dan een guitige stadsauto van 3,63 meter met 15-inch wielen, een 7-inch

+ PLUS

- Iconisch en tijdloos design dat nauwelijks veroudert
- Zeer wendbaar en ideaal voor stadsverkeer
- Handgeschakelde 6-bak haalt het beste uit de motor
- Zuiniger dankzij mild-hybridesysteem
- Betaalbare instapprijs voor een moderne stadsauto

- MIN

- Traag in acceleratie, vooral buiten de stad
- Zeer beperkte achterraimte en kleine koffer
- Onhandige snelheidswaarschuwing en handrem



digitaal instrumentenpaneel, cruise control en handmatige airco. En natuurlijk is ook de onweerstaanbare verleidingskracht ook standaard. De Torino-uitvoering, zoals de testwagen, kost 21.150 euro en voegt onder meer een 10,25-inch infotainmentscherm, automatische airco, 16-inch velgen en zowel USB-A als USB-C toe.

Daarnaast is er de Icon-versie, eveneens 21.150 euro, met vergelijkbare uitrusting en andere velgen. Die kun je bovendien bestellen als 3+1 voor 22.650 euro, of als Cabrio voor 24.150 euro. Daarmee is het nog altijd één van de goedkoopste cabrio's op de markt. Bovendien staat de La Prima, die alles biedt wat je vandaag verwacht: een panoramisch dak, stoelverwarming, achteruitrijcamera, inductielader en 17-inch velgen. De prijzen beginnen bij 24.150 euro voor de berline, 25.650 euro voor de 3+1 en 27.150 euro voor de Cabrio. Voor elke kleur die niet wit is, betaal je 725 euro extra.

Eindoordeel: voor wie is deze Fiat 500 Hybrid?

De Fiat 500 Hybrid gaat geen prijzen winnen op de snelweg; daar is hij simpelweg niet voor geboren. Maar in de stad doet hij precies wat hij moet doen: charmant, compact, zuinig en verrassend capabel zijn. De handbak haalt het beste uit het motortje, en de actieradius is ideaal voor wie regelmatig rijdt maar geen roadtrips van duizend kilometer plant. Uiteindelijk blijft de 500 een 500: een heerlijke stadsauto voor singles, jonge koppels en kleine gezinnen die vooral stijl, gevoel en eenvoud waarderen. - **O Duquesne**



DE ESSENTIE

De nieuwe Fiat 500 Hybrid keert terug als charmante stadsauto met een 1.0-driecilinder en mild-hybridesysteem. Hij biedt minder vermogen dan voorheen, maar blijft zuinig en wendbaar in de stad. Het tijdloze design blijft intact, terwijl de handgeschakelde 6-bak het beste uit de kleine motor haalt. Achterin is het nog altijd krap zitten en de snelweg ligt niet in zijn comfortzone, maar in druk stadsverkeer voelt hij zich thuis. Ideaal voor singles en kleine huishoudens die vooral stijl en compactheid zoeken.

KGM Torres Hybrid

De volgende stap in de goede richting

Na de Torres op benzine en de elektrische EVX biedt KGM nu een gulden middenweg aan. De KGM Torres Hybrid vervangt de klassieke benzineversie met voorwielaandrijving en belooft een serieus lager verbruik. Is dit dan de versie die je moet hebben?

De KGM Torres kwam in 2022 op de markt en heette toen eigenlijk nog SsangYong. De middelgrote SUV werd namelijk geboren in het midden van de overname van het merk door de KG Group. Het is de grote broer van de Korando en de kleine broer van de Rexton, maar heeft qua design weinig te maken met beide modellen. De Torres heeft echt een eigen smoel, met een robuuste look die doet denken aan klassieke terreinwagens.

Niet zo stoer als hij lijkt

Al is dat eigenlijk vooral voor de show. De KGM Torres met een klassieke benzinemotor is er wel nog als 4x4, maar deze Hybrid is altijd voorwielaangedreven. En die bak op de koffer die doet denken aan een reservewiel, zoals bij de Defender en de G-Klasse? Ook dat is een puur visuele toevoeging. Zelfs de deurklink ernaast is nep, want de koffer gaat gewoon naar boven open. Maar goed, er zijn wel meer modellen op de markt die sportiever of robuuster ogen dan ze eigenlijk zijn.

Groot van buiten en van binnen

De KGM Torres Hybrid is geen kleine jongen. Met een lengte van 4,71 m en een breedte van 1,89 m neemt hij al wat plaats in op de weg, maar het is vooral zijn hoogte van 1,72 m die hem massief doet ogen. En dat merk je ook aan boord. De zitpositie is hoog en er is heel wat ruimte op de achterbank, die niet verschuifbaar is, maar wel instelbaar. Niet dat je per se meer kofferruimte nodig hebt, want met 703 tot 1.662 liter moet je

écht niet opletten wat je meeneemt op vakantie. Het maximale trekgewicht van 1.300 kg stelt dan een beetje teleur, maar de Torres 4x4 en EVX doen het niet veel beter met 1.500 kg.

Infotainment is een misser

Vanop de bestuurderszetel kijk je uit op het nieuwe Athena 2.0-infotainmentsysteem. Het bestaat uit twee schermen van 12,3 inch per stuk, waarop je vrijwel alles moet bedienen. Fysieke knoppen zijn er nog maar amper, zelfs niet op de zwevende middenconsole. Enkel het stuur is ermee bezaaid, niet altijd in een logische positie, maar gelukkig wel vrij duidelijk gelabeld. Het infotainment is nieuw voor deze Torres Hybrid en de verwante Actyon en Musso EV, maar modern zouden we het niet noemen. Het centrale display reageert traag en vraagt te veel kliks voor sommige instellingen. Het scherm







achter het stuur laat zich op zijn beurt maar amper instellen. Handig is wel het snelmenu dat je met een swipe van boven naar beneden tevoorschijn tovert, maar daar kan je niet alles in programmeren. En Android Auto/Apple CarPlay werken enkel met de kabel, ook al is er een inductielader aanwezig. Nog een laatste woord over de kwaliteitsindruk aan boord: niet alle materialen voelen even mooi aan als ze er op het eerste gezicht uitzien, maar zeker voor de prijs (daar komen we nog op terug) heeft ons dat niet gestoord.

2 liter zuiniger per 100 km dan de benzine

Het grote nieuws van de KGM Torres Hybrid is natuurlijk wat er zich onder zijn motorkap afspeelt. Daar zit vooral een 1.5 T-GDi-benzinemotor, net als bij de benzineversie, maar die wordt nu bijgestaan

door een elektromotor van 177 pk. De batterij is 'maar' 1,83 kWh groot en laadt op tijdens het rijden, waarbij je de regeneratieve remwerking kan instellen via de flippers aan het stuur. Deze "Dual-Tech Hybrid"-technologie is KGM bij het Chinese BYD gaan halen. Als je wereldleider bent in geëlektrificeerde auto's moet je toch wel iets kennen van hybride systemen, zeker? Volgens de officiële WLTP-cijfers moet de Torres Hybrid daarmee een verbruik halen van 5,9 tot 6,2 l/100 km, 2 liter minder dan de benzineversie.

Verbruik KGM Torres Hybrid in de praktijk

En in de praktijk? De echte cijfers zijn natuurlijk iets minder optimistisch. Maar het verschil klopt wel: waar de Torres op benzine 8,5 tot 9 l/100 km verbruikt in reëel gebruik, klokten wij na onze testweek af op precies 7,0 l/100 km gemiddeld. Niet zo zuinig als sommige hybride concurrenten (met name de Toyota RAV4), of zelfs modellen met een klassieke benzinemotor (Skoda Kodiaq, ...), maar het verschil mag er zijn. Enkel op de snelweg durft het verbruik de hoogte in te schieten, waarschijnlijk vanwege de baksteenvorm van de Torres.

Soepel rijgedrag, maar niet zonder lawaai

Dankzij de krachtige elektromotor kan de KGM Torres Hybrid die de prioriteit geven voor de aandrijving, waarbij de benzinemotor als generator dient. Dat zorgt voor een soepele en schokvrije acceleratie. Enkel bij volgas stuurt de viercilinder ook zijn vermogen naar de voorwielen, voor een totaal van 150 kW (204 pk). KGM communiceert geen officiële sprinttijd van 0-100 km/u, maar de prestaties zijn correct. Je hebt nooit het gevoel tekort te komen bij het invoegen. Maar ondanks het feit dat je meestal op de elektromotor rijdt, betekent dat niet dat de benzinemotor niet aanwezig is tijdens het

+ PLUS

- Hybride motor is veel zuiniger dan de benzine
- Veel auto voor het geld
- Stoere look
- Rijcomfort

- MIN

- Verbruik op de snelweg blijft hoog
- Traag infotainment
- Soms irritante rijhulpsystemen
- Geen terreinvaardigheid en laag trekgewicht



rijden. Hij komt vrij vaak en vooral erg hoorbaar tot leven om de kleine batterij op peil te houden, waarbij het lawaai van de motor niet altijd overeenkomt met hoeveel gas je geeft. Je kan rustig aan 50 km/u aan het kabbelen zijn en plots klimt de benzinemotor tot 3.000 toeren. Een vreemde gewaarwording waar je even aan moet wennen.

Geen sportieve ambities

Verder moet je vooral niet te sportief willen rijden met de KGM Torres Hybrid. Ondanks het relatief lage gewicht (voor een hybride SUV van dit formaat) van 1,7 ton blijft de koets niet altijd even stabiel in de bochten. En de Nexen-banden van onze testwagen konden ook niet goed overweg met een vettig of nat wegdek, waarbij de voorwielen meer dan eens begonnen door te slippen als we snel even wilden optrekken. Maar qua comfort hebben we niets te klagen: oneffenheden worden soepel en schokvrij verwerkt, en ook de zetels zitten redelijk goed. Lange afstanden zijn dus geen probleem. De benzinetank van 50 liter geeft een rijbereik van ongeveer 700 km, maar op de snelweg zal het wat minder zijn.

Prijs KGM Torres Hybrid 2025

De officiële catalogusprijs van de KGM Torres Hybrid bedraagt 36.990 euro. Maar KGM geeft het hele jaar door kortingen, waardoor je nu 34.990 euro betaalt voor de instapversie Bronze. Die is al vrij goed uitgerust (navigatie, achteruitrijcamera, keyless entry en go, licht- en regensensor, automatische airco in twee zones, ...). Maar de Platinum-versie, vanaf 37.990 euro, lijkt ons interessanter met kunstleer, zetel- en stuurverwarming, adaptive cruise control, dodehoekmonitor en parkeersensoren vooraan. En tijdens de salonperiode volgen er ongetwijfeld nog interessante condities.



Conclusie

Met een gewone benzinemotor is de KGM Torres simpelweg te onzuinig anno 2025. Dat doet deze Hybrid veel beter, met een schappelijk verbruik, al zouden we hem nog niet 'zuinig' durven noemen. Voor de rest blijven de kwaliteiten van deze robuuste SUV overeind: veel ruimte en veel 'auto' voor het geld. Je moet enkel kunnen leven met verouderde infotainment en het feit dat hij niet écht offroad kan. - YM

DE ESSENTIE

De KGM Torres Hybrid biedt het rijgemak van de benzineversie, maar dan met een verbruik waar je portemonnee niet van gaat huilen. Ondanks zijn stoere look is hij eerder familiaal van insteek, met een ruim en comfortabel interieur, en vooral een grote koffer. Hij laat wat steekjes vallen ten opzichte van de Europese concurrentie, met name op vlak van infotainment en rijdynamiek, maar voor het geld hebben we eigenlijk niet veel te klagen. Een underdog die het ontdekken waard is.



Test

Volvo EC40

Hippe en trendy EV made in Belgium

Nog niet zo lang geleden spraken we over de C40 maar samen met een deugddoende update heeft Volvo inmiddels haar blitse EV SUV met aflopende daklijn omgedoopt tot EC40. En uiteraard gaat z'n SUV evenknie vanaf nu als EX40 door het leven.



Op het perfecte moment presenteerde Volvo in 2017 de XC40, een compacte SUV die zich – met diverse interessante motorisaties – mooi tussen de vele mainstream en premium (lees: peperdure) concurrenten nestelde. Met een stevig succesverhaal (oa 1+ miljoen exemplaren én een Car of the Year 2018 titel) als gevolg, wat bijzonder goed nieuws was voor de vele medewerkers van Volvo Car Gent waar de XC40 honderden keer per dag in elkaar geschroefd wordt. In 2021 kreeg de XC40 het gezelschap van de technisch gerelateerde C40, een hippe SUV coupé... die louter te verkrijgen was met een zuiver elektrische aandrijflijn.

Doorheen de jaren profiteerde de XC40 en C40 modellen van diverse updates waaronder de switch van voorwielaandrijving naar achterwielaandrijving. Da's technisch gezien veel "moeilijker gezegd dan gedaan" maar zorgde uiteindelijk wel voor een betere wegligging en efficiëntere aandrijflijn. Leve de modulariteit van het moderne CMA platform.

De MY25 update (Model Year 2025) was ook best ingrijpend want sindsdien (maart '24) gaat de Volvo C40 als EC40 door het leven terwijl we nu ook over de EX40 (ipv XC40 Recharge Electric) spreken. Mooi in analogie met de zuiver elektrische EX90, ES90, EX30 modellen en aankomende EX60. Inderdaad, er zijn nog automerken die duidelijke en overzichtelijke modelnamen hanteren.

What's in a name?

Of er nu EC40 of C40 achterop prijkt, deze Volvo maakt het mooie weer met z'n karakteristieke bumpers en aflopende daklijn (inclusief atypische LED lichtstrook). Zowaar ook functioneel want dankzij de gunstigere stroomlijn geraakt de EC40 toch 9 km verder dan een soortgelijke EX40 SUV.

Keerzijde van de – best stijlvolle – medaille is net wat minder laadvolume. Cijfermatig blijft het allemaal vrij beperkt (480 à 1.310 liter vs 536 à 1.400 liter in de EX40) maar zeker grotere personen

(1,95+ meter) zitten achterin de EC40 vrij dicht met hun kruin tegen het glazen panoramadak. In beide elektrische Volvo '40 modellen kan er nog 31 liter extra bagage in de frunk, tot 1.800 kg aan de trekhaak en zorgt de verhoogde koetswerkbouw voor een gemakkelijke instap en goed zichtbaarheid rondom. Voor het beste zicht naar achteren moet je wel richting de EX40.

Volvo EC40 MY25 vs MY26

Met dergelijke Model Year aanpassingen kunnen automerken de juiste (commerciële) focus behouden op vlak van uitrusting en specificaties. In het geval van de Volvo EC40 MY25 gaat dat met een nieuwe modelnaam wel een pak verder.

Daarnaast neemt, samen met de introductie van een digitale achteruitkijkspiegel, de batterijcapaciteit van de Standard Range basisversie toe (70 ipv 69 kWh) en kan die sneller snelladen (180 ipv 135 kW). In de gammafolder spreken de sympathieke Zweden over de Twin Motor Performance topversie die extra pk's, een snellere 0-100 chrono én een aanvullende Performance rijmodi meekrijgt. Het volledige aanbod kan je nu ook als Black Edition krijgen met diverse zwarte accenten en een (stevig) aangedikte basisuitrusting. Voor de zakelijke rijders (m/v/x) tovert Volvo maar al te graag de Business Edition's tevoorschijn.

De MY26 update omvat dan weer een nieuwe lakkleur (Forest Lake), een aangepaste blauwtint (Denim Blue ipv Fjord Blue) en een alu (ipv "topografische") afwerking binnenin.

Lekker knus

Binnenin de Volvo EC40 (en EX40) vinden we een aangenaam interieur terug met degelijke (milieuvriendelijke) materialen en een kwalitatieve afwerking. Maar kan Volvo hier geen Belgisch (ipv Zweeds) vlagje voorzien?

In tegenstelling tot moderne (veelal non-Europese) EV's blijft Volvo

+ PLUS

- Made in Belgium! #vreewijs
- Blitse – en zowaar zuinigere – looks
- Vlotte prestaties
- Degelijke afwerking
- Hedendaagse rijhulp, connectiviteit en veiligheid
- Rustgevende (en stille) rij-ervaring

– MIN

- Traag in acceleratie, vooral buiten de stad
- Zeer beperkte achterraimte en kleine koffer
- Onhandige snelheidswaarschuwing en handrem







ver weg van een overdaad aan schermpraal en blingbling tech. In een eerder sober/strak geheel vinden we een haarscherp digitale tellerpartij (12,3") en verticaal gepositioneerd infotainmentsysteem (9") terug. Beide systemen draaien op Android Automotive software waardoor ze niet enkel slim, direct en doordacht werken, ze zijn ook future proof dankzij over-the-air-updates en de aanwezigheid van populaire Google functionaliteit (Maps, Assist, Play Store, ...).

Voor Apple CarPlay moet je nog steeds beroep op een bekabelde verbinding, gek genoeg verschijnt Waze dan wel in het eerdergenoemde digitale instrumentarium. De weergavemogelijkheden van die laatste zijn trouwens beperkt ... en na al die jaren hebben ze nog steeds niets gedaan aan de matige kwaliteit van de achteruitrijcamera.

Heeft jouw EC40 nu 238 pk, 252 pk of 442 pk?

Afhankelijk van jouw smaak, voorkeur én budget heeft Volvo drie

varianten van de EC40 in de aanbieding. In de volksmond "kleine batterij", "grote batterij" en "krachtpatser" genoemd terwijl ze in de eerdergenoemde gammafolder als Single Motor (238 pk), Single Motor Extended Range (252 pk) en Twin Motor Performance (442 pk) geafficheerd staan. Het WLTP rijbereik schommelt tussen 488 en 550 km (WLTP).

Specificaties Volvo EC40 Single Motor Extended Range

Zoals de Single Motor Extended Range naamgeving doet vermoeden was onze testwagen voorzien van één elektromotor (op de achteras) en de grotere accupack (82 kWh waarvan 79 kWh netto). In (vries)koude testomstandigheden zakke de actieradius richting 350 à 400 km met een verbruik van 22,5 kWh per 100 km bij een rustige rijstijl. Met hogere temperaturen moet de magische grens van 500 km haalbaar zijn terwijl Volvo zelfs over 579 km (WLTP) spreekt. Jammer genoeg ontbreken schakelflippers achter het stuurwiel om de remenergierecuperatie instant te regelen. Wel kan je via het infotainmentsysteem voor "veel" of "weinig" kiezen. Aan de buurman/vrouw kan je vertellen dat je over 252 pk en 420 Nm beschikt. De 100 km/u grens bereik je in 7,3 seconden terwijl de topsnelheid op Volvo-iaanse manier begrensd werd op 180 km/u.

Laden kan de Volvo EC40 Extended Range aan 200 kW (DC) of 11 kW (AC). Reken dus voor een volle batterij op een half uur tot een nachtje aan de laadpaal/wallbox. Met een klassiek 240V stopcontact kan het natuurlijk ook maar dan moet je wel 35 uur geduld hebben, in combinatie met een adequate hoeveelheid zonnepanelen lijkt dat nog niet zo'n slecht idee...



Rijgedrag

Met een (stevig) laag zwaartepunt, directe krachtontplooiing, achterwielaandrijving en direct stuurgevoel beschikt de Volvo EC40 over de juiste papieren om enige vorm van rijdynamiek te brengen. In de praktijk is het snel duidelijk dat de Zweedse autobouwer voornamelijk op comfort mikt met een goede demping, prinsheerlijke zetels en uitmuntende isolatie. Van allerhande (nietszeggende) rijmodi à la "Sport" is er hier dan ook geen sprake.

Volvo is veilig en veilig is Volvo

Sinds jaar en dag staat Volvo garant voor een hoogstaand veiligheidsniveau en dat is nog steeds het geval bij de EC40. Dit met onder meer zeven airbags en een bovengemiddelde stevige basisstructuur terwijl er ook diverse rijhulp en veiligheidssystemen paraat staan. Zo val je met Pilot Assist op eenvoudige – doch verfijnde – wijze terug op adaptieve cruise control in combinatie met rijstrookassistentie. Ideaal om zorgeloos (en vooral moeiteloos) kilometers af te leggen!

Voor de EC40 hanteert Volvo de gekende Core, Plus en Ultra uitrustingsniveau's met Belgische vanafprijzen tussen 54.300 euro en 63.350 euro. Ter vergelijking, de ruimere EX40 is zowaar 2.500 euro goedkoper of nog eens dik 1.000 euro minder als je voor de EX40 Essential basisversie wil gaan. Voor al haar elektrische modellen voorziet Volvo de nodige gemoedsrust in de vorm van vijf jaar gratis onderhoud. De knappe testwagen van dienst (met de Forest Lake lakkleur, blitse 20" velgen en comfortzetels) was iets meer dan 60.000 euro waard.

Conclusie

Ja, de Volvo 40 modellen draaien al eventjes mee en de MY26 update heeft eigenlijk weinig om het lijf. Toch blijft de Volvo EC40 een interessante keuze voor wie stijlvol het verschil wil maken én tegelijk de Belgische werkgelegenheid wil ondersteunen. Z'n concullega's overtreffen zal gezien zijn leeftijd moeilijk worden, wel scoort de EC40 meer dan goede punten qua prestaties, technologie, veiligheid en rijgedrag. En of die aflopende daklijn nu écht z'n meerprijs waard is, dat moet jij (of jouw fleetmanager?) gewoon zelf uitmaken. - BNNY

DE ESSENTIE

Doorheen de jaren kon de Volvo EC40 van diverse aanpassingen profiteren zoals een nieuwe naam, aandrijflijn en technologische updates. De knappe looks (met sportieve bumpers en aflopende daklijn), het comfortabel rijgedrag en de verfijnde veiligheidssystemen bleven gelukkig steeds op post.

Het EV SUV coupé aanbod is vandaag de dag groter dan ooit waarbij sommigen met merkbaar meer blingbling kunnen pronken. Al rolt deze Volvo wél in Gent van de band wat meer dan vree wijs is voor onze lokale economie! En gezien de huidige "internationale politieke spanningen" moeten we daaraan misschien toch net wat meer belang gaan hechten...

Test

Suzuki e Vitara

Eerste EV van Suzuki, van de eerste keer raak?



De e Vitara is Suzuki's eerste volledig elektrische SUV. Het merk blijft trouw aan zijn pragmatische aanpak: compacte buitenmaten, een praktisch interieur en een prijskaartje dat binnen de realiteit van veel Belgische gezinnen blijft. Maar is het ook een goede auto?





De e Vitara is Suzuki's eerste volledig elektrische SUV. Het merk blijft trouw aan zijn pragmatische aanpak: compacte buitenmaten, een praktisch interieur en een prijskaartje dat binnen de realiteit van veel Belgische gezinnen blijft. Maar is het ook een goede auto?

In feite is de Suzuki e Vitara het nieuwste resultaat van de samenwerking met Toyota die het kleine merk is aangegaan om te kunnen elektrificeren zonder zelf miljarden te moeten investeren. Hij heeft een bijna-identieke tweeling in de vorm van de Toyota Urban Cruiser, maar deze keer is Suzuki wel innig betrokken geweest bij de ontwikkeling. De e Vitara rolt zelfs bij Maruti Suzuki in India van de band. Maar veel heeft hij niet te maken met de klassieke Vitara, want hij staat op een volledig ander platform, speciaal gemaakt voor EV's.

Niets gemeen met de klassieke Vitara

En dat zie je eraan. De e Vitara lijkt in feite niet op de rest van het Suzuki-gamma, maar dat is misschien maar best. Waar de overige modellen ietwat verouderd beginnen te ogen, op de kleine Swift na, ziet deze elektrische SUV er veel moderner uit. Zijn drievoudige lichtsignatuur voor- en achteraan, brede schouders en heupen en vooral zijn lange wielbasis geven hem een volwassen uitstraling. In het echt vinden we hem zelfs nog iets knapper dan op foto. Met een lengte van 4,275 m, een breedte van 1,80 m en een hoogte van 1,635 m blijft hij compact, maar is hij wel iets groter dan de klassieke Vitara.

Ruim en flexibel interieur

Het grootste verschil zit hem echter in de wielbasis: 2,70 m, maar liefst 20 cm langer dan de Vitara op benzine! Dat was nodig om plaats te maken voor de batterij in de bodem, maar het levert ook een opvallend ruim interieur op voor een B-SUV. De vloer is nogal hoog, wat betekent dat lange mensen voor- en achteraan een beetje met opgetrokken knieën zitten, maar qua been- en hoofdruimte hebben we niets te klagen. Bovendien is de achterbank verschuifbaar, waardoor je kan kiezen tussen extra zitruimte of een grotere koffer (244 tot 310 liter, wat eerder matig is, maar in het echt valt het mee).

Moderne look, verouderd infotainment

De bestuurderspost van de e Vitara is ook moderner dan wat we gewoon zijn van Suzuki. Vooral dankzij de digitale tellers en het



afgeplatte stuur. Maar ook de zwevende middenconsole is nieuw. Daar zien we wat Toyota-elementen op terug (vooral de transmissiebediening), en gelukkig ook een aantal fysieke knoppen voor de belangrijkste functies. Het infotainmentsysteem verschilt ook van dat van de Swift en Vitara. Maar beter is het niet per se: het ziet er nu al een beetje verouderd uit, reageert niet snel en is soms onlogisch ingedeeld. Zelfs iets eenvoudig als een smartphone koppelen (voor draadloze Apple CarPlay/Android Auto) kostte ons enkele minuten om het juiste menu te vinden.

4x2 of 4x4, 49 of 61 kWh

Qua techniek blijft de Suzuki e Vitara vrij bescheiden. Er zijn drie motorisaties om uit te kiezen: FWD met een batterij van 49 kWh (144 pk, 344 km WLTP-rijbereik), FWD met 61 kWh (174 pk, 426 km WLTP) en 4x4 61 kWh (183 pk en 395 km WLTP). De sprint van 0 tot 100 km/u duurt 7,4 tot 9,6 seconden en de topsnelheid is altijd begrensd op 150 km/u. Opladen kan tot 11 kW AC of een bescheiden 70 kW DC (10-80% in 45 minuten). Qua laadsnelheid moet de e Vitara het dus afleggen ten opzichte van zijn concurrenten. Een warmtepomp is wel standaard, bij heel wat andere merken is dit nog steeds een optie van meer dan 1.000 euro.

300 km werkelijk rijbereik

En in de praktijk zal je ook al je best moeten doen om meer dan 400 km autonomie te halen. Tijdens deze eerste test op een heuvelachtig parcours, zonder al te veel snelweg, en temperaturen rond het vriespunt, zagen we een verbruik van een dikke 20 kWh/100 km. Reken dus eerder op 300 km reëel rijbereik met de grote batterij,



PLUS

- Strak design
- Pragmatische aanpak
- Flexibel interieur
- Correcte prijs
- 10 jaar garantie

MIN

- Matige autonomie en laadsnelheid
- Infotainment kan beter
- Relatief kleine koffer



en zelfs nog iets minder met het kleine pakket. Er zijn ook geen flippers om het regeneratieniveau in te stellen, dat kan enkel met een druk op de 'one-pedal'-knop. Maar zelfs met die ingeschakeld, was het regeneratief remmen niet erg krachtig.

Strak weggedrag

En dan het goede nieuws, want deze Suzuki e Vitara rijdt helemaal niet slecht. De besturing voelt natuurlijk aan en de koetswerkstijfheid is goed, wat betekent dat de hele auto netjes de lijn volgt die de voorwielen inzetten. Met andere woorden: de e Vitara blijft stabiel in de bochten. De ophanging is aan de stevige kant, vooral met de grotere 19-inch velgen van de GLX-versie. Wij zouden voor 18-inch kiezen, wat ook beter zou moeten zijn voor het rijbereik. En als je voor de 4x4-versie gaat, krijg je ook een speciale Trail-modus die je uit benarde situaties moet redden. Dat blijft toch een van de paradepaardjes van Suzuki, dat zelfs 4x4 aanbiedt op zijn stadswagens.

Prijs Suzuki e Vitara 2025

We kunnen een groot deel van de tekortkomingen van de Suzuki e Vitara door de vingers zien als we naar zijn prijskaartje kijken.



Dat begint in principe bij 33.990 euro, maar inclusief kortingen en overnamepremies is hij al van bij de lancering verkrijgbaar vanaf 29.490 euro. Daarmee is hij goedkoper dan de Toyota Urban Cruiser en het gros van zijn concurrenten, die vaak in de basis minder goed zijn uitgerust. En omdat de techniek wordt gedeeld met Toyota, krijg je ook nog eens 10 jaar garantie.

Maar hij blijft als EV natuurlijk wel enkele duizenden euro's duurder dan de Suzuki Vitara op benzine, die weliswaar zijn leeftijd begint te tonen, maar wel een stuk veelzijdiger is. Suzuki mikt dan ook op kleine zelfstandigen en verwacht niet dat de e Vitara de eerste jaren zijn klassieke (thermische) tegenhanger zal voorbijsteken.

Conclusie

Voor een eerste elektrische wagen is de Suzuki e Vitara best geslaagd, vooral als je zijn nettoprijs vanaf minder dan 30.000 euro in het achterhoofd houdt. Hij ziet er goed uit, heeft een praktisch interieur en rijdt ook best volwassen. Het rijbereik is niet enorm, maar is wel vergelijkbaar met de rest van het segment. De grootste pijnpunten zijn echter het trage snelladen en het achterhaalde infotainment. Maar daar zal lang niet iedereen van wakker liggen. - YM



DE ESSENTIE

De e Vitara is het eerste volledig elektrische model van Suzuki, maar zo voelt hij niet aan. Mede dankzij de hulp van Toyota is dit een compacte SUV met een volwassen karakter. Perfect is hij niet, maar Suzuki vraagt er ook niet de hoofdprijs voor. Daarmee heeft het kleine Japanse merk eindelijk ook een model in de aanbieding voor wie graag zijn BTW-nummer op de factuur zet. Maar de concurrentie in het segment is inmiddels moordend geworden.

Voorstelling

De Renault Twingo is terug, en hij is elektrisch



Net als de R4 en de R5 zit de Renault Twingo diep in het collectief geheugen van ieder kind van de jaren 80-90. De oorspronkelijke Twingo herdefinieerde in de jaren negentig het begrip stadsauto met een speels concept en een verrassend ruim interieur. Drie decennia later gaat Renault nu de Twingo nieuw leven inblazen in een segment dat in Europa nog maar een fractie van de markt vertegenwoordigt. Op de koop toe kiest het merk voor een elektrische aandrijving én een kanonprijs van onder de 20.000 euro.



Vergeet de Renault Twingo tweede en derde generatie, want die stonden in al hun vezels haaks op het originele concept dat in 1992 werd gelanceerd en pas na ruim 4 miljoen verkochte exemplaren in 2007 werd afgevoerd. Nu, bijna 20 jaar later, krijgt de Twingo de reïncarnatie die hij verdient. En het pakket aan beloftes is bij deze Twingo 4 verstikkend ambitieus: een gerieflijke stadswagen, met 5 deuren, gebouwd in Europa, met moderne assistentiesystemen en infotainment, met een louter elektrische aandrijving waarmee je minstens 200 km in en rond de stad kan zoemen en een instapprijs onder de 20.000 euro. Dat klinkt als het soort auto waar velen al jaren om vragen. Bovendien Maar voorbij de slogans: Kan de nieuwe Twingo dat allemaal waarmaken?

Rijbereik voldoende voor de stad

Aan de EV-critici die nu al de wenkbrauwen fronsen met het beloofde WLTP rijbereik van 263 km; ga nu niet meteen fulmineren hoe belachelijk dat cijfer is. Het Twingo-concept is transparant en eerlijk en mikt in geen geval op klanten die dagelijks lange afstanden afleggen. Dit is een auto die in en rond de stad thuishoort maar die niet vies is van een occasionele uitstap naar zee. In de praktijk zal het merendeel van de klandizie niet meer dan 35 km per dag rijden met de Twingo.

Dat verklaart ook de keuze voor een bescheiden aandrijflijn; de Twingo E-Tech vertrouwt op een compacte elektromotor, goed voor 82 pk. Dat klinkt magertjes, maar met een belachelijk laag gewicht van 1.200 kilo is de context duidelijk. De Twingo E-Tech zoemt in net geen 4 seconden van 0 naar 50 km/u en daar mag je uit afleiden dat het weggrijden vlot moet aanvoelen, zonder pretenzie naar sportiviteit. Trouwens, belangrijker dan de sprintwaarden is de efficiëntie. Renault mikt op een zeer laag verbruik dankzij een goede aerodynamica en een batterij die niet teveel kilo's op de weegschaal zet. Hier wijkt de Twingo af van de trend om steeds grotere batterijpacks te installeren en je zal het dus moeten stellen

met een netto batterijcapaciteit van 27,5 kWh.

Standaard levert Renault een 6,6 kW-AC-lader, wat alweer past bij het rijprofiel. Wie toch vaker buiten de stad komt, kan het Advanced Charge-pakket aanvinken: AC tot 11 kW en DC-snelladen tot 50 kW. Dan gaat de batterij volgens de eerste schatting in een half uur van 10 naar 80 procent aan een geschikte snellader. Dat zijn geen recordwaarden, maar wel in lijn met de batterijgrootte en het concept van de auto. Het pakket voegt ook bidirectioneel AC-laden toe, met Vehicle-to-Load om externe apparaten tot 3,7 kW te voeden en Vehicle-to-Grid voor teruglevering aan het net, al vinden we dat evenmin de echte roeping van de Twingo als een op-en-afje naar Durbuy. Hoe dan ook is de aandrijflijn en de beloofde EV-prestaties prima op maat van een stadswagen die weinig vatbaar is voor de lokroep van de wereld daarbuiten.

Design met vette knipoog

Hoog tijd om het te hebben over de grote aantrekkingskracht van deze Twingo, het design. Stilistisch koos de Nederlandse designer Laurens van den Acker voor de duidelijke herkenning, maar met een moderne twist. De boogvormige dagrijlichten, de ronde koplampen in een donkere behuizing en de glimlachende snoet verwijzen naar het origineel. En er zijn natuurlijk ook de obligate drie luchtsleuven in de motorkap die geen enkel nut hebben, behalve simpelweg Twingo uitstralen. Heerlijk is dat!

Veel persbelangstelling bij de lancering van de nieuwe Twingo. De achterzijde mixt zachte volumes met full-led verlichting en details die tegelijk een aerodynamische functie claimen. De lijn blijft vloeiend ondanks de twee volwaardige achterportieren die nieuw zijn voor het concept (de originele Twingo was er enkel als 3-deurs). Renault beperkt bij de start trouwens het kleuraanbod tot vier tinten en houdt de wielmaten op 16 inch standaard. Wel kan je in optie voor 18 inch wielen gaan, die we ook echt zouden aanbe-



velen want ze zitten de nieuwe Twingo als een designschoon van Floris Van Bommel.

Is het interieur nog speels?

De summiere maar moderne centrale tellerpartij van de OG-Twingo was een echte signatuur van het model, en die hadden we persoonlijk graag terug gezien. Dat is helaas niet het geval, en daar pinken we toch een kleine traan voor weg. Al was het maar omdat de eerder klassiek opgevatte boordplank niet dat ruimtelijk gevoel geeft van de eerste Twingo.

Gelukkig zet Renault wel opnieuw in op een vrolijke sfeer, met deze keer een horizontaal dubbel scherm dat de cockpit moderniseert: een 7-inch cluster voor de bestuurder en een 10-inch centraal display. En je krijgt er ook leuke animaties met een knipogende Twingo bovenop.

Ook helemaal Twingo zijn de twee afzonderlijke zetels achteraan die (net als in de oude Twingo) elk 17 centimeter verschuiven. Samen met een voorste passagierszetel met neerklapbare rugleuning levert dat een uitzonderlijke laadlengte van ongeveer twee meter en, afhankelijk van configuratie, een koffervolume dat kan klimmen tot 360 liter. Dat zijn cijfers die eerder bij een maat groter passen en precies hier maakt de Twingo een sterke indruk. De opbergvakken zijn talrijk (met een totale inhoud tot 19 liter) en er is een compartiment onder de laadvloer van 50 liter voor kabels. Het is niet revolutionair, maar wel doordacht. Qua beschikbare ruimte achterin hadden we zelfs het gevoel dat de Twingo mogelijk beter doet dan... de R5. Maar dat moeten we nog eens in het echt verifiëren.

Genoeg tech aan boord

De Twingo E-Tech kan, afhankelijk van uitvoering en pakketten, beschikken over een brede set rijhulpsystemen. Zo is er een handen-vrije parkeerfunctie (geen idee waarom, met zulk een kleine auto) een waarschuwing bij het uitstappen, achterwaartse uitparkeerhulp en automatisch remmen in achteruit wanneer de bestuurder niet reageert. Adaptieve cruise control, verkeersbordherkenning en rijstrookassistent zijn aanwezig, en met de gekende My Safety knop kan je in één klik die vervelende snelheidswaarschuwing uitschakelen. De Techno-versie voegt de 'One-Pedal'-rijmodus toe: maximaal regenereren tot stilstand zonder het rempedaal, handig bij flierijden.

Het OpenR Link-systeem met Google-integratie, al bekend uit duurdere Renault-modellen, maakt hier zijn debuut in een A-segment. Daarmee krijg je ook EV-routeplanning waarbij je finaal toch zonder al te veel na te denken tot in Durbuy geraakt, en terug. Renault koppelt er een databundel van 2 GB per maand aan, drie jaar lang of tot het einde van het financieringscontract, waarna uitbreiden mogelijk is. Het idee is dat bestuurders niet meer op de smartphone hoeven te leunen voor media en navigatie, wat de gebruikservaring vereenvoudigt. Apple CarPlay en Android Auto is (draadloos) aanwezig.

Ontwikkeld in een recordtijd

Leuk weetje nog, want een belangrijk deel van het verhaal speelt zich achter de schermen af. Renault zegt het model in nog geen twee jaar te hebben ontwikkeld binnen het 'Leap 100'-programma. Dan hebben we het over kortere ontwikkelingscycli, minder varianten en gestroomlijnde besluitvorming die de ontwikkelingstijd flink



inkort. Vooral het Renault topmanagement wordt er opgewonden van, maar dit gegeven heeft ook concrete voordelen voor de klant. Want minder complexiteit vertaalt zich in lagere kosten en potentieel scherpere prijzen. De fabriek in Novo Mesto (Slovakije), die eerder al de Twingo bouwde, is voorbereid met nieuwe lijnen en opleidingen. Dat de meeste klanten op minder dan 1.000 kilometer van de fabriek zouden wonen, helpt qua logistiek, emissies en kosten.

Wat krijg je voor de prijs?

Zoals gezegd belooft Renault een basisprijs onder de 20.000 euro bij marktintroductie. Dat zal pas later bevestigd worden. De Evolution-uitvoering mikt op de essentials: 16-inch wieloppoppen, het dubbele scherm, basis-ADAS en manuele airco, plus de verschuifbare achterzetels. De Techno-versie voegt comfort en functionaliteit toe, zoals automatische airco, One-Pedal, Google-integratie, een achteruitrijcamera en een handenvrije kaart. Wie vaak buiten de stad rijdt, zal het Advanced Charge-pakket willen. De eerste leveringen worden begin 2026 verwacht. Bestellen kan vanaf het autosalon (waar de Twingo een prominente rol zal spelen), dan rij je er in april de showroom mee buiten.

Conclusie

De nieuwe Twingo E-Tech is geen prestigeproject, maar een uitgepuurde stads-EV met duidelijke keuzes. Kleine batterij, laag gewicht, beperkt variantenaanbod, Europese productie en een prijs onder de 20.000 euro vormen samen een coherent verhaal. De praktische binnenruimte en de verschuifbare achterzetels blijven geniaal, al vinden we het jammer dat de boordplank niet meer het speelse karakter heeft van zijn overgrootvader. Die moest nu eenmaal plaatsmaken voor moderne software en assistentie die je in een

auto anno 2026 nu eenmaal moet hebben. Als Renault nu ook de belofte efficiëntie waarmaakt en de prijs scherp houdt wanneer je enkele noodzakelijke opties aanvinkt, dan kan dit een groot succes worden. Want dan is de Twingo een elektrische stadsauto die niet vraagt om grote compromissen in portemonnee of gebruiksgemak. In een markt die het A-segment bijna vergeten was, is dat op zich al een kleine revolutie. - WM



DE ESSENTIE

De nieuwe Renault Twingo blaast het iconische stadsautotje van de jaren '90 nieuw leven in als volledig elektrische potentiële publiekslieveling. Met een belofte prijs onder de 20.000 euro, vijf deuren, een voldoende ruim en functioneel interieur en een rijbereik van 263 km kan je niet anders dan zwichten als je vooral in en rond de stad moet bewegen. De nieuwe Twingo doet de twee vorige generaties vergeten en grijpt terug naar de basis waarbij je vooral blij en goedgezind wordt van zijn vrolijke design. Alleen jammer dat de boordplank minder teruggrijpt naar het origineel, maar dat neemt niet weg dat je nog altijd met een brede glimlach achter het stuur kruipt.



Laurens van den Acker, designbaas bij Renault: Dit design was nooit gelukt met een brandstofmotor

We ontmoeten de immer charmante Nederlandse Renault designbaas in Parijs tijdens de lancering van de nieuwe Twingo. Een super belangrijk moment voor het merk met een model dat het iconische design van de oer-Twingo nieuw leven inblaast. De ideale gelegenheid om van den Acker enkele vragen te stellen.

Laurens, is het nu makkelijker of net moeilijker om een nieuwe Twingo te maken als je kan terugvallen op de eerste generatie als basis?

Er is geen eenvoudig antwoord op die vraag. Het is makkelijk, omdat iedereen weet wat een Twingo is. Maar het is ook moeilijk, om precies dezelfde reden. Iedereen heeft een beeld van die auto in zijn hoofd, en dat moet je zien te raken. Je kunt de eerste generatie niet zomaar kopiëren. Het gaat dus om een interpretatie van de geest van het origineel. We wilden ook geen exacte kopie want de nieuwe Twingo en de eerste Twingo zijn compleet verschillende auto's. Maar als je de essentie mist, koopt niemand hem. En al zeker niet

als je een icoon fout ontwerpt. Het is dus een oefening met risico's, maar ook met grote beloningen. Raak je de juiste snaar, dan krijg je een stortvloed aan sympathie.

Was het eigenlijk van bij het begin de bedoeling om terug te grijpen naar de eerste generatie Twingo?

Absoluut. Dat stond vanaf het begin in de briefing. De tweede en derde generatie Twingo weken sterk af van het origineel, maar als mensen aan de Twingo denken, denken ze aan die eerste. Die heeft echt impact gemaakt. Dat was ook meteen het probleem bij zijn opvolging want de tweede generatie van een succes is altijd moeilijker om te realiseren. Een beetje zoals bij een muziekgroep die spontaan een geweldig eerste album maakt, en daarna onder druk een tweede moet afleveren.

De nieuwe Twingo wordt elektrisch. Legt dat ontwerptechnische beperkingen op?

Integendeel. Het is juist dankzij de elektrische architectuur dat we dit ontwerp konden maken. De originele Twingo had die bijna kubusachtige proporties omdat hij vooral was bedoeld om zo veel

mogelijk binnenruimte te bieden. Dat was destijds makkelijk, want er waren minder veiligheidsregels. Met een verbrandingsmotor lukt dat vandaag niet meer: de motor ligt op de vooras, dus de motorkap wordt langer, de vloer hoger, en de wielen kleiner. Met een compacte elektromotor kun je de wielen op de uiterste hoeken zetten en de vloer laag houden. Daardoor krijg je die ideale, compacte proporties terug.

De eerste Twingo had dat revolutionaire centrale display en dat vinden we niet meer terug in de nieuwe Twingo. Wel jammer.

Kijk, we moesten nu eenmaal concessies doen om aan de startprijs van onder de 20.000 euro te geraken. En dus gebruiken we hardware van de R5, dat scheelt meteen een pak in ontwikkelingskost. En met deze digitale boordplank, inclusief Google Automotive Services, bieden we de perfecte digitale beleving want het is een van de beste systemen op de markt. We hergebruiken dus componenten waar het kan, maar integreren ze op een eigen manier. Zo ziet de klant het verschil, maar wij besparen geld.

Visueel lijkt de nieuwe Twingo hoger dan de originele.

Dat klopt. Door de batterij verhoogt de vloer en ook andere veiligheidseisen maken de auto sowieso hoger. We hebben tegenwoordig 24 rijhulpsystemen, camera's, sensoren... Al die technologie kost ruimte. We moesten dus zoeken naar de juiste balans tussen nostalgie en moderne eisen.

Het project moest in recordtijd worden afgerond. Hoe krijg je dat voor elkaar?

Door snelheid als voordeel te zien. Hoe sneller je werkt, hoe minder het kost. Een team van 300 mensen drie jaar aan een auto laten werken is veel duurder dan hetzelfde team twee jaar laten werken. We werkten parallel, niet sequentieel, met teams in Europa en China. Zij begonnen hun dag als wij onze afsloten, waardoor we eigenlijk 24 uur per dag konden doorwerken. Dat was cruciaal om het project op tijd én binnen budget te voltooien.

Ook het kleurenpalet van de nieuwe Twingo is beperkt. Waarom slechts vier kleuren?

Dat is een bewuste keuze. Minder varianten betekent lagere kosten. Geen grijs, geen wit, wel vier kleuren die passen bij de uitstraling van de Twingo. Dat is efficiëntie. Je spaart tijd, geld en complexiteit uit. Het is een optelsom van kleine beslissingen die samen het verschil maken.

Doen jullie nog steeds 'design clinics' met klanten?

Jazeker. We testen daarmee niet alleen of mensen een auto mooi vinden, maar ook of ze hem begrijpen, of ze er emotioneel op reageren, en wat ze ervoor willen betalen. We nodigen mensen uit van verschillende markten. Frankrijk, Duitsland, soms ook klanten van concurrenten, om te zien welke profielen we kunnen overtuigen.

Hoe kijk je als designer naar kunstmatige intelligentie, naar AI?

WIE IS LAURENS VAN DEN ACKER?

Laurens van den Acker (1965) is een Nederlandse ontwerper en sinds 2009 Chief Design Officer van de Renault Group. Hij geldt als de architect van het moderne Renault-design en herdefinieerde de visuele identiteit van het merk met iconische modellen als de Clio, Captur, Mégane en Scenic. Onder zijn leiding kreeg Renault een warmere, mensgerichte ontwerptaal waarin emotie, eenvoud en innovatie samenkwamen. Van den Acker speelde een sleutelrol in de heropleving van historische namen als de Renault 5, 4 en Twingo, die hij vertaalde naar het elektrische tijdperk. Eerder werkte hij ook bij Ford, Audi en Mazda, waar hij internationale erkenning kreeg voor zijn vooruitstrevende designvisie.

Oh maar we gebruiken AI al volop. Onze bazen willen dat we twee keer zo snel werken en dat kan alleen als we dingen anders gaan doen. AI helpt daarbij. Ze versnelt processen en genereert ideeën. We experimenteren met AI in 2D, 3D, communicatie en ontwerp. Soms helpt het bij repetitieve taken, soms bij inspiratie. Het is een hulpmiddel, geen vervanging. Een menselijke creatieve blik blijft nodig om de juiste keuzes te maken.

De Twingo komt nu na twee andere iconische wedergeboortes, de R4 en de R5. Is dit nu een soort trilogie voor jou?

Ja, absoluut. Het zijn onze drie musketiers. En op dit moment is de Twingo mijn favoriet. Ik rijd nu in de Renault 5, die is geweldig. De 4 heb ik nog niet kunnen testen, maar dat wordt mijn vakantieauto. Kijk, we vertoeven in pure spreekwoordelijke luxe want niet veel merken hebben zoveel erfgoed om uit te putten. Maar we moeten er respectvol mee omgaan. De R5 is sinds kort op de markt, de Twingo volgt volgend jaar. Daarna focussen we meer op het C-segment, met modellen als de Austral en Rafale.

We hadden gehoopt dat je zou zeggen dat jullie werken aan een nieuwe Espace die terug trouw is aan het origineel.

Ik zal eerst eens aan AI vragen of er interesse voor zou zijn (lacht).



DOSSIER: op studiereis naar China



Het verhaal van XPENG

De geschiedenis van XPeng is nog erg jong maar nu al heeft het bedrijf een indrukwekkend parcours afgelegd dat je veel breder moet zien dan enkel de automodellen die je op de weg ziet. XPeng noemt zichzelf dan ook geen klassieke autobouwer, maar wel een tech-bedrijf, dat in een bredere scope ook wagens ontwikkelt. Wij mochten met XPeng naar China om meer te weten te komen over het uitzonderlijke verhaal van een constructeur waar we nog veel van zullen horen.

In een tijdperk waarin de auto-industrie sneller verandert dan ooit tevoren, zijn er niet veel merken die de transitie van traditioneel vervoer naar intelligente mobiliteit met open vizier benaderen. Eén van die merken is XPeng, niet zomaar een autofabrikant maar een technologiebedrijf dat toevallig ook auto's bouwt. De modellen die ze uitbrengen ademen software, leren van hun omgeving en ondersteunen de bestuurder op manieren die misschien niet altijd even tastbaar zijn, maar daarom niet minder efficiënt. En misschien nog veel opvallender: XPeng bouwt niet alleen auto's voor de weg, maar ook voertuigen die kunnen vliegen. En dan is er ook nog het robot-verhaal, maar laat ons eerst even in de korte geschiedenis van XPeng duiken.



XPeng G3

leidinggevende positie bij Alibaba opnam. He zag iets wat anderen nog niet durfden te formuleren: de auto zou een intelligent apparaat worden, net zo geavanceerd, verbonden en evoluerend als een smartphone. Vandaag klinkt dat allemaal aannemelijk, maar 15 jaar geleden was dit nog pure science-fiction.

XPeng G6 en G9

De geboorte van XPeng

Met die overtuiging richtte He Xiaopeng in 2014 XPeng op. Zijn ambitie was niet om "nog een gamma aan elektrische auto's" te bouwen. Het doel was om slimme, zelfdenkende, verbonden voertuigen te creëren die zich voortdurend verbeteren via software. Een concept dat in die tijd revolutionair klonk. XPeng omringde zich met ingenieurs uit de tech-sector, AI-specialisten, cloud-architecten en automotive-veteranen. De cultuur was anders dan die van traditionele automerken: de kernwoorden hier zijn flexibel, snel, software-first, en bovenal gedreven door innovatie.

In 2018 kwam XPeng met zijn eerste commerciële model, de G3. De auto was futuristisch zonder overdreven te zijn, en vooral: hij was slim. Niet zomaar een elektrische SUV, maar een digitaal ecosysteem op wielen. Hij kwam met een voor die tijd innoverend vrij groot mediasysteem, een digitaal instrumentenpaneel én over-the-air software updates. Dat was echt een gamechanger. XPeng liet met hun eerste auto al meteen zien dat ze auto's benaderen als "software-producten" in plaats van een puur mechanische machine.

XPeng G3

Daarna volgde de XPeng P7, het model dat XPeng internationaal in de spotlights plaatste. Met zijn aerodynamische vorm, strakke afwerking en indrukwekkende autonomie was de P7 een serieuze uitdager voor gevestigde merken. Maar wat de meeste indruk maakte, was de software: geavanceerde sensoren en camera's, een intelligente cockpit en een autonoom rijstelsel dat in realistische omstandigheden overtuigde. XPeng was niet langer slechts een nieuw Chinees merk. Het werd een belofte. Die vervolgens ook nog verder werd doorgetrokken en evolueerde in hun andere producten. In China is het gamma heel breed, wij kennen vandaag vooral de G6 en de G9.

Waar het allemaal begon

Om het succes van XPeng beter te begrijpen, moeten we terug naar het China van de vroege jaren 2010. Het land maakte een explosieve economische ontwikkeling door en transformeerde van een fabriek van de wereld naar een broedplaats van hightech en innovatie. Overal ontstonden nieuwe technologieclusters: de stad Shenzhen groeide uit tot een wereldhoofdstad van elektronica en hardware terwijl Guangzhou zich richtte op AI en smart manufacturing.

In die dynamiek begon een nieuwe generatie Chinese ondernemers ambitieuze ideeën te combineren met technologische mogelijkheden die elders ter wereld nog in de kinderschoenen stonden. Een van hen was He Xiaopeng, een tech-visionair die eerder al een

Artificiële intelligentie als fundament

Veel autofabrikanten gebruiken AI als marketingwoord. XPeng gebruikt AI als ruggengraat. De bedrijfsvisie is dan ook dat brainpower belangrijker is dan horsepower. Het blijft natuurlijk een moeilijk tastbaar gegeven maar je mag niet onderschatten hoe belangrijk en anders deze benadering kan werken in de ontwikkeling van auto's.

Neem nu VLA 2.0, XPengs tweede generatie "Vehicle Learning Architecture". Het is een krachtig AI-platform dat de auto een veel dieper begrip van de rijomgeving geeft. Het systeem kan complexe verkeersscenario's inschatten en daarop anticiperen zonder strikt afhankelijk te zijn van statische kaarten. Dankzij enorme hoeveelheden videodata leert VLA 2.0 zeldzame en moeilijke verkeerssituaties beter herkennen, wat leidt tot vloeiendere, veiligere assistentie, vooral op smalle of onvoorspelbare wegen. Het platform vormt zo de basis voor XPengs ambitie om geavanceerde rijhulpsystemen en toekomstige autonome functies zowel in eigen modellen als bij partnermerken mogelijk te maken.

Dat er wel degelijk muziek zit in XPengs architectuur wordt bewezen door de participatie van Volkswagen in XPeng. De Volkswagen Group heeft zich in juli 2023 ingekocht in XPeng door een investering te doen van ongeveer 700 miljoen dollar, waarmee het een belang nam van 4,99 % in het bedrijf. VW zal dan ook het eerste merk zijn dat de VLA 2.0 architectuur zal overnemen voor hun modellen op de Chinese markt. En met 5% belang in XPeng, is het lang niet uitgesloten dat er nog verdere samenwerkingen zullen volgen. Wie weet ook in Europa.

Geen lidar

Nog een opmerkelijk gegeven; XPeng maakte initieel ook gebruik van Lidar-technologie, maar heeft intussen gemerkt dat de effectiviteit van het systeem toch beperkt blijft (ook Volvo is intussen tot die

vaststelling gekomen). Het interne ontwikkelde XPilot-systeem doet alles wat het moet, en beter. Het is gebaseerd op end-to-end deep learning en maakt gebruik van een uitgebreid arsenaal aan camera's en radartechnologie. Maar vooral: het is gericht op continue verbetering. Zo zijn er uiteraard OTA-updates die nieuwe functies kunnen toevoegen. De auto leert van rijgegevens, de cloudinfrastructuur verbindt hele wagenparken en het systeem lokaliseert en begrijpt complexe situaties zoals stedelijke kruispunten, wegwerkzaamheden en fietsers.

De Europese sprong

Europa staat bekend om zijn veeleisende consumenten en strenge normen. Toch besloot XPeng al vroeg dat een toekomstig wereldwijd merk niet kon bestaan zonder aanwezigheid op het Europese continent. De introductie begon in Scandinavië, een regio waar elektrisch rijden al de norm is. Daar werden XPeng-modellen met open armen ontvangen vanwege hun kwaliteit, software-intelligentie en competitieve prijsstelling.

XPeng G9

Van daaruit begon een bredere expansie richting onder andere Nederland, Duitsland, Frankrijk, en sinds een tweetaal jaar ook in België waar het merk vooralsnog wordt verdeeld door Hedin Automotive. En met succes, want dit jaar gaat XPeng voor het eerst de 1.000 inschrijvingen overschrijven, waarbij de G6 veruit de populairste auto is. Die zit (wellicht niet toevallig) helemaal in het vaarwater van de Tesla Model Y, een model dat lange tijd de referentie is geweest als het op software aankomt. Het feit dat XPeng die rol kan overnemen, is ronduit indrukwekkend.

En straks ook vliegen?

Bij de recente AI-technologie beurs in China onthulde XPeng een gloednieuw elektrisch voertuig/vliegtuig/drone (een eVTOL wat staat voor electric Vertical Take-Off and Landing) dat ontworpen

小鹏汽车将推出三款 Robotaxi 车型

3 Robotaxi Models Coming in 2026



is voor vervoer met meerdere passagiers. Het model, de A868, pakt uit met een maximale snelheid van boven de 360 km/u en een bereik van meer dan 500 km. Natuurlijk blijft het de vraag hoe snel we effectief vliegende auto's boven de ring van Antwerpen of Brussel gaan zien, en veel zal afhangen van regelgeving die er wellicht niet heel snel komt. Althans niet bij ons, want de kans is groot dat China ons alweer in snelheid zal pakken op dit vlak. In ieder geval toont XPeng aan dat mogelijke mobiliteitsoplossingen verder reiken dan enkel elektrische auto's. Neen, we moeten ook omhoog kijken, richting mobiliteit in de lucht.

Stel je voor dat we straks geen files meer hebben, geen verstopte ringwegen meer, dat we snelle verplaatsingen doen over stadscentra en duurzaam luchtvervoer voor korte trajecten kunnen implementeren. Voor XPeng zijn dit geen dromen, maar doelstellingen. De prototypes bestaan al, testvluchten zijn uitgevoerd, en de technologie wordt elk jaar verfijnder.

Wat we ongetwijfeld sneller gaan zien op onze wegen zijn de robottaxi's die XPeng volgend jaar gaat introduceren. Maar liefst 3 verschillende modellen mogen we dus al in 2026 verwachten. Daarmee zou XPeng wel eens sneller kunnen zijn dan rivaal Tesla.

Humanoïde robots

Tegelijkertijd toonde XPeng op diezelfde tech-beurs ook nieuwe robotica-innovaties: een humanoïde robot genaamd IRON, die gebruik maakt van dezelfde AI- en besturingsarchitectuur als de

voertuigen. IRON is uitgerust met een fysiek "lichaam" dat visuele input direct kan omzetten in bewegingen, zonder klassieke tussenstappen, en maakt deel uit van XPeng's visie op "fysieke AI". Het resultaat is echt opmerkelijk, kijk maar eens naar de video van IRON (op de vorige blz). Het lijkt bijna een mens in een robotpak, maar het is en blijft een machine.

XPeng ziet tal van inzetbare mogelijkheden voor humanoïde robots. Natuurlijk kijken ze daarbij verder dan enkel in hun eigen omgeving (denk maar aan hulp bij ouderen, ziekenhuizen, scholen,...), maar in een eerste fase zouden de robots perfect ingezet kunnen worden voor het geven van informatie over de XPeng auto's in de lokale showrooms.

XPeng is de toekomst

XPeng behoort zonder twijfel tot een van de meest visionaire spelers in de mobiliteitsrevolutie. Waar sommige traditionele merken nog worstelen met de omslag naar software-denken, werd bij XPeng software vanaf het begin als de spil gezien. Het merk combineert vier cruciale pijlers; ze gebruiken elektrificatie als basis voor een groenere toekomst én als fundament voor slimme voertuigen. Ze gebruiken AI en software als katalysator die de auto transformeert in een intelligent platform dat leert, verbetert en beschermt. Ze kijken naar verticale mobiliteit (vliegende auto's) als een gedurfde stap richting een wereld waarin traditioneel vervoer zich niet enkel op de grond afspeelt. - WM

DE ESSENTIE

XPeng is het verhaal van een merk dat niet bang is om groot te dromen. Van een Chinese start-up die het aandurfde om de regels van de auto-industrie te herschrijven. Van ingenieurs die geloven dat mobiliteit slimmer kan, veiliger kan, duurzamer kan en zelfs spectaculairder kan. Het is het verhaal van een toekomst waarin auto's niet alleen rijden, maar begrijpen. Niet alleen functioneren, maar evolueren. En misschien, in een nabije toekomst, niet alleen over wegen bewegen, maar door de lucht zweven.





We reden volledig **autonoom** met de XPeng P7+

Het komt maar zelden voor dat je als Europese journalist het stuur mag nemen op Chinese wegen. XPeng ging de uitdaging aan en gaf ons de sleutels van een P7+ met autonome rijfunctie. En dat bleek (bijna) feilloos te werken.

Na een eerste diepgaande introductie van het merk XPeng, mogen we nu de theorie omzetten in de praktijk. Rijden in de drukke omgeving van de miljoenenstad Guangzhou is op zich al een uitdaging, het parcours volledig autonoom afleggen brengt toch een beetje extra stress. Maar voor we het stuur mochten nemen, moesten we wel nog eerst ons Chinees rijbewijs halen.

Surrealistisch

Je mag niet zomaar met je Belgische of internationaal rijbewijs de weg op in China. Daarvoor moet je eerst een soort van sensibiliseringscursus volgen bij de lokale Police Department. Een

surreële beleving, was dat. We werden in een lokaal vol Chinese verkeersdelinquenten gezet (althans, daar leek het toch op) waar we een Chinese film moesten bekijken met het ene na het andere op camera vastgelegde ongeval of crash. De beelden waren bij momenten vrij hard waarbij we zelfs scènes te zien krijgen waar de chauffeur het vermoedelijk niet gehaald zal hebben. Het moest wellicht een shock-effect geven, maar onze Chinese collega-cursisten leken weinig onder de indruk. En hoewel we van het schreeuwerige, bijna militaristische Chinese verhaal geen jota begrepen, waren we toch geslaagd en mochten we met ons tijdelijk rijbewijs op zak het politiekantoor verlaten. Echt absurd, maar regels zijn regels in China.

Rijden met de XPeng P7+

Voor onze eerste rijervaring op Chinese bodem mochten we de baan op met het uitgaande model van de XPeng P7+. Die verschilt niet zo heel erg veel met de nieuwe P7+, waarover we pas begin januari (net voor het autosalon) mogen berichten. Het valt meteen

op dat de P7+ een grote jongen is (meer dan 5 meter lang) en dat vertaalt zich in een riante binnenruimte. Vooral achterin beschik je over veel bewegingsruimte waarbij de aflopende daklijn van deze fastback geen afbreuk doet aan de beschikbare hoofdruimte. En de beentjes strekken is al helemaal geen probleem.

Tijd om ons in het Chinese verkeer te smijten. We houden de technische uitleg over de P7+ nog even achter hand tot het embargo verstreken is, al kunnen we wel al kwijt dat onze testwagen bij vertrek een autonomie van 550 km afficheerde. En dat bleek meer dan realistisch, temeer omdat we dankzij de autonome rijmodus niet veel stroom verbruikten (want de auto houdt zich altijd netjes aan de maximum snelheid en kiest eerder voor een gezapig rijgedrag).

Autonoom rijden dankzij AI

OK, let's go. De route is geprogrammeerd en we kunnen de autonome rijfunctie Level 4 meteen inschakelen. Level 4 betekent dat de auto echt alles zelf kan doen. Het enige wat je wel moet doen is het stuur vasthouden (je mag het maximum 15 seconden loslaten). Zo weet de software dat je in geval van uiterste nood nog wel zelf kan overnemen. Bij Level 5 (dat is het hoogste niveau) kan je ook gewoon werken of slapen achter stuur, maar hier moet je als (part-time) chauffeur nog wel bij de les blijven.

Al van bij de eerste meters overvalt ons een gevoel van vertrouwen. Onze virtuele chauffeur gaat duidelijk voorzichtig en behoedzaam tewerk en dat creëert meteen de nodige gemoedsrust. De auto herkent alles rondom zich en kijkt ook voldoende vooruit naar verkeerslichten die nog net op rood springen, voetgangers die uit het niets oversteken of elektrische scooters die in kamikaze-stijl opduiken. Eén keertje moesten we wel tussenbeide komen. In een stilstaande situatie wilde onze auto bij het vertrek een andere auto voorgaan, maar dat had de chauffeur van de andere auto niet zo

DE ESSENTIE

XPeng liet ons als uitzonderlijke ervaring autonoom rijden in Guangzhou met de P7+. Na een absurde sensibiliseringscursus voor een tijdelijk Chinees rijbewijs trokken we de weg op. De grote, comfortabele P7+ reed quasi foutloos op Level 4-autonomie: voorzichtig, energiezuinig en alert voor verkeer, voetgangers en scooters. De AI leert continu bij en overtuigde ons volledig. China lijkt hiermee Europa (alweer) duidelijk voor te zijn.

begrepen. En dus moesten we op de rem, al zullen we nooit zeker weten of onze P7+ alsnog gestopt zou zijn.

Los van dit kleine akkefietje zijn we toch behoorlijk onder de indruk van de autonome functie van XPeng. Zelfs in lastige situaties zoals een U-turn in druk verkeer, doet de autonome P7+ precies wat van hem verwacht wordt. En dat allemaal zonder Lidar, waarbij nog maar eens duidelijk wordt dat het XPeng XPilot alternatief zich meer dan goed van zijn taak kwijt. Dankzij de AI-software leert de auto snel bij en kan hij heel uiteenlopende verkeerssituaties juist inschatten. En bij elke gereden kilometer leert het systeem nog bij. Indrukwekkend!

Waar gaat dat eindigen?

We waren tot nog toe eerder sceptisch over de belofte van autonoom rijden die vele merken rondbazuinen. Maar nu we met deze XPeng P7+ een eerste toch wel uitdagende test hebben kunnen uitvoeren, zijn we helemaal gewonnen voor het idee. Laat dus maar komen, die technologie, al blijft het natuurlijk de vraag wanneer Europa klaar zal zijn met de juiste regelgeving. Of zal China ons weeral in snelheid pakken? XPeng toont ons dat dat eigenlijk al het geval is. - WM



De vliegende auto's van XPeng Wat te verwachten?



Stel je voor: je stapt uit je stoere zeswielaangedreven zevenzits-SUV, loopt naar de achterkant, drukt op een knop en ziet een uitklapbare soort van helikopter/drone ontwaken. Even later stijgt je op. Weg, boven de files uit. Het lijkt een futuristische droom maar hou je vast aan je bretellen want dit wordt effectief werkelijkheid.

Stel je voor: je stapt uit je stoere zeswielaangedreven zevenzits-SUV, loopt naar de achterkant, drukt op een knop en ziet een uitklapbare soort van helikopter/drone ontwaken. Even later stijgt je op. Weg, boven de files uit. Het lijkt een futuristische droom maar hou je vast aan je bretellen want dit wordt effectief werkelijkheid.

Neen, we moeten bij die laatste stelling geen nuance aanbrengen want de lancering van de vliegende auto is inmiddels nagenoeg zeker. Het is namelijk exact waar XPeng met zijn dochterbedrijf XPeng AeroHT (intussen omgedoopt tot Aridge) naar toe werkt. De vliegende auto: niet als wensbeeld maar als productiemodel.

eVTOL's

De reis begon zo'n 12 jaar geleden toen XPeng besloot dat elektrische mobiliteit niet alleen op de weg moest plaatsvinden. Het bedrijf zag een kans in het nieuw en ontluikende domein van wat men noemt de lage/verticale luchtvaart, oftewel eVTOL-voertuigen (Electric Vertical Take-Off and Landing). AeroHT, dat in 2020 door XPeng werd overgenomen, kreeg de opdracht om een voertuig te ontwikkelen dat zowel over de weg kon rijden als in de lucht kon opstijgen, en dat liefst binnen bereik van reguliere bestuurders.

De eerste stappen: de X2

Een van de eerste tastbare realisaties van AeroHT was de tweezits-droneauto, de X2. Die werd ontworpen voor stedelijke lucht-mobiliteit: korte vluchten, lage hoogte, compacte afmetingen. In maart 2024 maakte het toestel een geslaagde laagvliegvlucht in het zakendistrict van Guangzhou, een belangrijke mijlpaal in wat tot dan toe vooral conceptwerk was. Dankzij zo'n test liet XPeng zien dat het concept niet langer puur hypothetisch is, maar daadwerkelijk op weg is naar praktische toepassing.



De eerste gecommercialiseerde vliegende auto

Na de X2 kon een streep getrokken worden onder de testfase en ging het licht op groen voor een daadwerkelijk business plan en dus commercialisatie van de vliegende auto. Nu moet je het begrip 'auto' niet te letterlijk nemen want de toestellen die Aridge zal vermarkten hebben geen wielen. Wielen en ophanging zijn namelijk "dood gewicht dat alleen maar ballast vormt" volgens de baas van Aridge.

Het eerste model dat Aridge zal uitleveren is de Land Aircraft Carrier, een combinatie van een grondmodule en luchtmodule. Op dit eigenste moment vliegen de eerste prototypes uit de fabriek in China en het is de bedoeling dat, eens de productie op kruissnelheid komt, er elke 30 minuten een unit gebouwd wordt. Met alvast 7.000 bestellingen op de wachtlijst, belooft het eerste model alvast een succes te worden.



Piloot na 3 minuten

De Aridge Land Aircraft Carrier is een elektrische 6×6 auto die eruitziet als een krachtige SUV, terwijl de luchtmodule een opvouwbare eVTOL is die uit de achterkant van de auto komt. Zodra de 6 rotors zijn uitgevouwen, verandert die capsule in een vliegend voertuig. Volgens Aridge gebeurt dat in slechts enkele minuten en met één druk op de knop. In de vloer van de vliegende drone (we weten eigenlijk niet goed hoe je het vliegende onderdeel van de Land Aircraft Carrier moet noemen) zitten twee batterijen met hoge densiteit, kwestie van nog steeds veilig te kunnen landen als er eentje de geest zou geven. Aridge claimt ook dat je zelfs bij een defect van 2 van de 6 rotors, nog altijd veilig kunt landen.

Met de vliegende module met een gewicht van minder dan 700 kilogram, kan je zo'n 20 à 25 minuten in de lucht blijven en overbrug je een afstand van zo'n 120 km. Opladen doe je vervolgens weer via de master battery die zich in de auto bevindt. Het leren vliegen zou trouwens kinderspel zijn en vereist geen klassieke pilotenopleiding. Volgens de bedenkers is het zo simpel als het leren van een videogame en kan je in pakweg 3 minuten de lucht in. Al is dat natuurlijk met een flinke korrel zout te nemen. In realiteit zal je een cursus van een 10-tal uur moeten volgen om veilig te kunnen vertrekken en heelhuids terug te keren.



Testwagens rijden open en bloot op de weg.

Qua veiligheid hoorden we tijdens de voorstelling in China trouwens alleen maar geruststellende geluiden. Ook daar komt alweer de aanpak met artificiële intelligentie van XPeng naar boven waarbij de indrukwekkende brainpower van de Land Aircraft Carrier er alles aan doet om je veiligheid te garanderen en probleemsituaties te vermijden.

diensten openstellen. Denk maar aan lucht-taxi's, snelle connecties tussen stadscentra en luchthavens, of zelfs hulpverlening in afgelegen gebieden. XPeng heeft met haar aanpak de vliegende auto uit het domein van science fiction gehaald en stap voor stap naar "productie" gebracht. En dat alles voor een relatief betaalbare prijs. - WM

Wanneer te bestellen en aan welke prijs?

Daar is de one million dollar question. In onze contreien zal er nog behoorlijk wat geregeld moeten worden rond reglementering, certificering en verzekering, maar in China en het Midden Oosten gaat het volgend jaar echt gebeuren. De duizenden klanten die al een aankoopintentie hebben getekend kregen een richtprijs van om en bij de 300.000 dollar (een kleine 250.000 euro) voor de combinatie van de 6x6 SUV en de vliegende module. Een belachelijk lage prijs eigenlijk als je de mogelijkheden ziet van de Land Aircraft Carrier.

Wat betekent dit voor mobiliteit van morgen?

De implicaties van het concept zijn breed. De basismobiliteit krijgt een vierde dimensie: niet meer alleen via de weg, het water of het spoor, maar ook in de lucht op relatief lage hoogte, met eVTOL's die boven steden en intensieve verkeerszones opereren. Het kan files ontlasten, reistijden ingrijpend verkorten en nieuwe vervoers-

DE ESSENTIE

De vliegende auto's van Aridge (zusterbedrijf van XPeng) zijn geen droom meer. Er is een fabriek, de pre-productie is al gestart en de eerste units worden begin 2026 uitgeleverd. Of jij er morgen in zult zitten? Wellicht niet, omdat voor onze regio regulering, certificering, infrastructuur en andere administratieve issues nog moeten worden opgelost. Maar in regio's met minder regulitis zoals China en het Midden Oosten gaan de eerste klanten nu snel van de grond. Maar dat iemand ook bij ons over enkele jaren vanuit zijn achtertuin opstijgt met iets dat meer weg heeft van een auto dan van een helikopter: dat is geen utopie meer.



Het verhaal van XPeng (slot): Waarom het merk ons nog zal verrassen

We zijn de afgelopen week ondergedompeld in de wondere wereld van het Chinese autolandschap, en we kregen ook een uitgebreide blik achter de scherm bij XPeng. Dat we het merk serieus moesten, dat wisten we al. Maar de unieke maar vastberaden aanpak van XPeng doet ons besluiten dat dit misschien wel het belangrijkste Chinese merk is om in de gaten te houden.

We zijn in onze eerste bijdrage al uitgebreid ingegaan op het feit dat XPeng zichzelf als een technologiebedrijf positioneert, waarbij de auto één, weliswaar erg belangrijk, onderdeel is. Amper 11 jaar na de lancering van het merk staat de teller al op 1.000.000 geproduceerde wagens, wat zonder meer een sterk resultaat is. En uit de inmiddels opgeschaalde productiecapaciteit waarmee XPeng makkelijk tot 1 miljoen auto's per jaar kan produceren, mogen we meteen ook een sterke ambitie afleiden.

"We zijn een AI-gedreven bedrijf"

Hét businessmodel waar XPeng graag mee uitpakt schuilt in hun aanpak rond artificiële intelligentie. Een sterk verhaal, maar je moet het natuurlijk wel kunnen uitleggen aan de (potentiële) klant. XPeng noemt zichzelf een AI-gedreven bedrijf omdat kunstmatige intelligentie centraal staat in vrijwel al hun producten en processen. Hun elektrische voertuigen gebruiken geavanceerde AI voor autonome rijfuncties, slimme navigatie, energiebeheer en continue software-updates die het rijgedrag verbeteren. Daarnaast gebruikt

XPeng AI in ontwikkeling en productie om sneller te ontwerpen, efficiënter te testen en veiliger systemen te bouwen. Kortom, 'brainpower is belangrijker dan horsepower' voor XPeng. En dat vertaalt zich in een doorgedreven implementatie van AI dat de basis vormt van hun technologie en de motor is achter hun innovatie.

Toegegeven, het is bij momenten een moeilijk vast te grijpen verhaal, maar bekijk het misschien als fysieke AI dat zich vertaalt in auto's die nooit ophouden met te leren en te verbeteren. En dat zorgt er dan weer voor dat de XPeng die jij op je oprit parkeert, dag na dag blijft evolueren.

Verrassend open en recht voor de raap

Tijdens ons werkbezoek aan XPeng in hun Chinese thuisstad Guangzhou (in de top 5 van de grootste steden in China) waren we enorm verrast over de openheid en waarmee het topmanagement communiceert met de pers. Natuurlijk krijgen ze liever geen vragen over geopolitieke kwesties (dat is eigenlijk heel begrijpelijk), maar voor de rest was er geen beperking op onze vragen en hun transparante antwoorden.

Zo kregen we ook de kans om vragen te stellen aan de nummer twee van XPeng **Brian Gu**. De sympathieke Vice-Chairman is afkomstig uit Hong Kong en spreekt bijgevolg vloeiend Engels, wat het gesprek natuurlijk bevordert. We vroegen hem bijvoorbeeld hoe XPeng zich wil onderscheiden in het steeds groter aantal merken dat de Europese markt wilt veroveren. **"We moeten ons kunnen onderscheiden door onze producten en met een coherent verhaal. Natuurlijk moeten we competitief zijn, maar de kwa-**



liteit moet prioriteit nummer 1 blijven. En vooral: we moeten ook lokaal durven werken. Dat wil zeggen met lokale mensen, lokale partners en volgens de lokale cultuur. Zonder natuurlijk ons verhaal rond onze AI-aanpak te verloochenen. Onze merkelofte is dezelfde in China dan in Europa. We spreken met één stem."

Die lokale verankering vertaalt zich ook in het zoeken naar lokale productiecapaciteit. XPeng laat in Oostenrijk auto's bouwen via een samenwerking met Magna Steyr in Graz, waar de G6 en G9 voor de Europese markt worden geassembleerd uit in China geproduceerde componenten. Die aanpak helpt het bedrijf natuurlijk ook om dichterbij de Europese klant te produceren en zo importheffingen en logistieke kosten te verlagen. De opstart van de Oostenrijkse productie staat nog in de kinderschoenen, maar Brian Gu ziet een snelle opschaling mogelijk: **"We starten dit jaar met de productie van een paar duizend auto's, maar vanaf volgend jaar moeten we dat kunnen uitbreiden naar enkele tienduizenden. En het zal qua aanbod niet enkel bij de G6 en G9 blijven."**

Autonoom rijden niet meteen in de EU

We waren behoorlijk onder de indruk van de quasi volledig autonome rijfunctie die XPeng al beheerst, maar mogen we daar ook bij ons iets van verwachten? Brian Gu ziet eerder een geleidelijke introductie: **"Er is natuurlijk het probleem rond regelgeving die verschillend is afhankelijk van de regio. Maar we hebben ook in China gezien dat het even duurt om de gebruikers op te voeden, je kan dat niet bruuskeren. Maar puur technologisch is er uiteraard geen enkel bezwaar."**

En ook de olifant in de kamer werd niet ontweken. Want kwatongen beweren wel eens dat de overheid via al die camera's en micro's meekijkt en luistert, maar hoe serieus moeten we dat nemen? Of

anders gezegd: mogen de Europese klanten gerust zijn dat hun privacy niet geschonden wordt? Brian Gu blijft alvast kalm bij de vraag en gedeceerd bij zijn antwoord: **"Je zou je kunnen afvragen waarom jullie die vraag niet stellen aan Tesla die hier op Chinese bodem wagens uitlevert, maar de klanten kunnen in ons geval gerust zijn. We gaan er prat op dat we de privacy van onze klanten respecteren. Ja, we willen een vorm van connectie met onze klanten, maar niet door het schenden van de GDPR-regels. Daar zijn andere manieren voor. We gaan dat vertrouwen nooit beschamen."**

En dus, iedereen een XPeng?

Wij zijn er na een week Chinees avontuur meer dan ooit van overtuigd dat XPeng ook bij ons van zich zal laten horen. Ze hebben een verhaal dat steek houdt, ze hebben technologie die ons leven gemakkelijkt en ze slagen erin meer en meer richting een premium uitstraling op te schuiven. Dus ja, het is absoluut niet verkeerd om XPeng minstens in overweging te nemen of op je shopping list te zetten. - WM



Exclusieve test



Range Rover SV P550e

De Gentle Giant met een stekker



Er zijn SUV's, er zijn luxe-SUV's, en dan is er de Range Rover P550e SV. Dit is niet zomaar een auto, dit is een rijdend penthouse voor het stopcontact. Een machine die zó stil en comfortabel over de weg glijdt dat je bijna vergeet dat er 550 paarden de imposante kap zitten te trappelen, terwijl je zelf vanop de 'Executive Rear Seats' een latte macchiato drinkt en Klara zachtjes door de speakers klinkt.



Laat er geen twijfel over bestaan; de laatste generatie Range Rover is het absolute hoogtepunt van Britse luxe-ingenieurskunst, gecombineerd met plug-in technologie die in afwachting van de volledig elektrische Range toch een kleine zweem van een ecologische inborst kan etaleren. Neen, milieubewustzijn staat niet bijster hoog op zijn lijstje, maar het maakt hem niet minder aantrekkelijk. De vraag is niet of je deze auto wilt hebben, maar of je oprit breed genoeg is om hem te huisvesten.

Gat in de markt

Laat ons misschien een beetje atypisch beginnen met zijn grootste, ahum, eigenschap: de prijs. Wil je met een Range Rover de showroom buiten rijden, dan zal je minstens 143.660 euro moeten ophoesten. Maar dan heb je niet de Range die je wilt, al was het maar omdat je vandaag de dieserversie liever links laat liggen. Wil je voor de volledige experience gaan dan kies je er eentje met plug-in, de SV-afwerking en alle toeters en bellen. En doe meteen ook maar de verlengde versie, daar komen we straks nog op terug. De Range Rover van je dromen zal je dan ongeveer zo'n 240.000 euro lichter maken. Dat is geen bedrag, dat is een levensbeslissing.



Daarvoor krijg je dan wel een auto die de term "premium" een nieuwe definitie geeft.

Aan die prijzen zou je denken dat de Range Rover een zeldzame verschijning is op onze wegen, maar niets is minder waar. Land Rover heeft met de grote Range namelijk een soort van gat in de markt gevonden. Wil je namelijk een grote luxe SUV en de gebruikelijke BMW X7 of Mercedes GLS zijn net iets te gewoon voor jou, en de Bentley Bentayga Hybrid of de Rolls-Royce Cullinan iets te hoog gegrepen, dan valt de Range met zijn vork van 150 tot 250.000 euro precies in dat gat waar niemand anders inspringt. Slim gezien van Land Rover. En het werkt want deze Range Rover is een populair model.

Strak, zei je?

Het basisdesign van de Range Rover is eigenlijk al sinds enkele decennia quasi onveranderd. Ja, de evolutie zit natuurlijk in de finesse van zijn lijnenspel, maar het boxy concept ligt al lange tijd vast. De Range Rover is een toonbeeld van ingetogen pracht, zo rechttoe-rechtaan dat het bijna minimalistisch wordt. Er is geen overdadig chroom, geen schreeuwerige logo's, enkel een statige uitstraling die geen twijfel laat over zijn klasse. De koplampen zijn smal en scherp als de blik van een Engelse butler die net een magnum Ruinart Blanc de Blanc ontkurkt. De proporties zijn majestueus, de velgen absurd groot, en de achterpartij zelfs een beetje discreet met die achterlichten die helemaal in het design opgaan. Hoe dan ook, vanuit elke hoek ademt de Range Rover macht, maar met klasse. Geen bullebak, geen show-off, gewoon serene en tijdloze dominantie.

Ruimte genoeg?

Open het portier en je stapt een andere wereld binnen. De SV-uitvoering is niet zomaar luxueus, hij is extreem luxueus. Alles wat je





aanraakt, is zacht. De stoelen lijken ontworpen door een Londense meubelontwerper die in zijn vrije tijd relaxatietherapie geeft. Er zijn massagestanden, verwarmingszones, koelfuncties, een geurdispenser die ruikt naar exclusieve hotelsuites en meer elektronica dan in een Boeing 767. De materialen zijn een samensmelting van leer, hout, metaal en modern textiel, en elke naad, elk stiksel lijkt met een vergrootglas te zijn gecontroleerd door iemand die het ambacht van zijn grootvader heeft geleerd.

Ergonomie? Tja, het is een Range Rover. Dus alles is aanwezig, maar het infotainmentsysteem voelt intussen een tikje verouderd aan met een scherm dat in deze tijden net wat klein uitvalt. Ja, Apple CarPlay en Android Auto zijn draadloos aanwezig, en de haptische feedback voelt prettig, maar de logica van de menu's vraagt een paar dagen gewenning. Gelukkig heb je die tijd, want als je in een P550e SV rijdt, heb je geen haast. Verder zijn er USB-C-poorten op meer plekken dan je ooit zult gebruiken, en essentiële zaken zoals een uitstekende 360° camerahulp of de portieren met sluitbevestiging zijn aanwezig.

Maar het grootste pijnpunt is toch de beschikbare ruimte. De zitruimte voorin is, zoals verwacht, vorstelijk. Maar achterin is het plaatsaanbod (althans in de versie met de gewone wielbasis) te beperkt voor een auto van dit kaliber. Ja de stoelen zelf zijn onwaarschijnlijk comfortabel en elektrisch afstelbaar in alle richtingen. Maar je hebt echt wel de long wheelbase nodig om ook je benen een beetje ruimte te geven. Hieraan merk je dat het basisconcept van de Range Rover eigenlijk al sinds decennia niet meer is aangepast. Het is moeilijk te vatten dat je in een 'simpele' Mercedes GLC meer beenruimte krijgt achterin, dan in dit rijdend salon. Gelukkig is het wel altijd genieten van het verfijnd raffinement en de stilte. En die stilte is indrukwekkend: dankzij de elektrische aandrijving, de akoestische ramen en kilometers aan isolatiemateriaal is het binnen stiller dan de leeszaal van de British Library. Zelfs aan 120 km/u hoor je nauwelijks iets.

In de Long Wheelbase versie is wél genoeg beenruimte achterin. De koffer dan. De Range Rover SV heeft (met de 'gewone' achterbank) een bagageruimte die elk weekenduitje tot een logistiek



feestje maakt. Ondanks de forse accu (want plug-in), blijft er rond de 800 liter over met de achterbank omhoog en meer dan 1.800 liter met alles plat. Dat is meer dan voldoende voor vijf koffers, een kinderwagen, drie golftassen en een overdaad aan ego. De split tailgate is gebleven en fungeert als een perfecte zitbank voor picknicks in de Ardennen of polo-evenementen waar de champagne belangrijker is dan de sport. Praktisch gezien is het een droom, tenzij je in een smalle parkeergarage probeert te manoeuvreren. Dan wordt de droom een kleine nachtmerrie. Maar eerlijk: als je een Range Rover SV koopt dan parkeer je die waarschijnlijk op je eigen oprit. Of naast het zwembad.

Van een ander universum

Comfort is waar de Range Rover P550e SV zijn concurrenten wegbluft. De luchtvering is echt van een ander universum. Elke drempel, elk kuiltje, elke Belgische kassei wordt geabsorbeerd alsof je over een vloeibare weg glijdt. In de comfortmodus zweef je, in de Dynamic modus voel je iets meer connectie, maar nooit onrust. De besturing is licht maar precies, en het geheel voelt bijna onwerkelijk verfijnd.

Je zou ook denken dat een auto van meer dan 2,6 ton log en lui is, maar de Range Rover SV doet zijn gewicht vergeten met een soort serene gratie. Ja hij is flink obees, maar wel met stijl. Onder de motorkap ligt de P550e aandrijflijn, een plug-in hybride combinatie van een 3-liter zes-in-lijn benzinemotor met turbo en een 160 kW elektromotor. Samen goed voor 550 pk en 800 Nm koppel. Daarmee sprint deze mastodont in slechts 5 seconden van 0 naar 100 km/u, absurd snel voor een SUV die eruitziet als een landgoed op wielen. De 8-traps automaat schakelt zo soepel dat je soms twijfelt of hij überhaupt iets doet. Zet je 'm in de sportstand, dan gaan de zescilinder altijd duwen, met een verfijnde sound die voldoende, maar niet overdreven aanwezig is. Geen geschreeuw dus, geen drama, enkel beheersing. En zijn wegligging is altijd beheerst en geruststellend. Natuurlijk voel je altijd het gewicht duwen (de fysieke heeft nu eenmaal zijn grenzen), maar de koets blijft verrassend stabiel en gaat relatief weinig overhellen.

Ook de elektrische prestaties zijn best indrukwekkend voor zo'n kolos. De Range Rover P550e SV haalt officieel tot 117 kilometer





elektrisch bereik (WLTP). In de praktijk wordt dat eerder zo'n 70 tot 80 kilometer, en dat is nog steeds niet slecht voor zo'n mastodont. Voor dagelijks gebruik kun je wellicht volledig elektrisch rijden en pas de benzinemotor inschakelen als het echt nodig is. De 38,2 kWh-batterij kan zelfs aan de snellader worden geladen tot 50 kW DC, wat zeldzaam is bij plug-in hybrides. Daarmee is de accu in iets meer dan een uur weer vol.

Maar laat je niet misleiden: dit blijft een Range Rover, geen Toyota Prius. Het gewicht (zo'n 2,7 ton) is nooit weg te cijferen. En zodra je de batterij leeg rijdt, komt de zes-in-lijn weer met dorst terug. Het gemiddelde verbruik kan dan stijgen tot getallen die je bankrekening doen fronsen. Maar eerlijk: wie een auto van ruim twee ton koopt, kijkt niet op een litertje meer of minder. De Range Rover SV is dan ook geen eco-icoon. Hij is een luxebeest met een groen randje.

Conclusie

Waar deze auto écht in uitblinkt, is in gevoel, in beleving. Alles in deze wagen ademt rust, controle en status. De deuren voelen als de deur van een bankkluis. De geur van het interieur doet denken aan een Engelse cottage met nieuwe meubels. Het stuur glijdt als een zachte handschoen rond je handen. De P550e SV is geen SUV, maar een ervaring. Een statement. Een monument van techniek en luxe. Hij is te groot, te duur, te zwaar. Maar hij is ook volkomen onweerstaanbaar.



DE ESSENTIE

De Range Rover P550e SV is de ultieme stille macht: een plug-in hybride SUV die luxe, kracht en verfijning moeiteloos verenigt. Met 550 pk, een behoorlijke elektrische range en een interieur dat voelt als een vijfsterrenhotel, is dit een auto die meer zweeft dan rijdt. Zijn grootste gebrek? Zijn belachelijk beperkte beenruimte achterin. Maar dat kan je gelukkig makkelijk oplossen door er eentje met lange wielbasis te bestellen. Kostbaar? Absoluut. Overdreven? Zeker. Maar als stijl, rust en pure klasse een vorm op wielen had, dan is deze Range Rover de perfecte belichaming. Alleen, waar blijft nu eigenlijk die volledig elektrische variant, Land Rover?

Vernieuwde Peugeot 308

Nieuw gezicht, nieuwe dynamiek

De Peugeot 308-familie kreeg een grondige facelift, met een volledig hertekende neus en verschillende technische verbeteringen. Vooral de geëlektrificeerde versies profiteren van een grotere batterij voor een betere elektrische rijervaring. Tijd om dat in detail te bekijken.

Peugeot heeft de voorzijde van de 308 volledig vernieuwd. De grille werd hertekend en krijgt nu een opvallende lichtsignatuur met de bekende drie LED-klauwen aan weerszijden van de bumper. De verlichte Peugeot-badge, achter dewelke de radar schuilgaat, vormt het visuele middelpunt. De koplampen zelf zitten lager en dieper weggewerkt in een donkere zone van de bumper.

Ook de bumpers werden subtiel aangepast met nieuwe luchtinlaten en trapeziumvormige uitsparingen om de luchtstroom te optimaliseren en zo de aerodynamische weerstand te verminderen. Sommige uitvoeringen krijgen bovendien nieuwe, aerodynamischer velgen. De nep uitlaatstukken achteraan zijn nu zwart omlijst, de chroomaccenten verdwijnen daarmee volledig van het exterieur.

Plug-in hybride

Onze eerste kennismaking op de weg vond plaats in de Peugeot 308 SW PHEV. Deze plug-in hybride levert 195 pk en 360 Nm dankzij de combinatie van een 1.6-liter viercilinder turbobenzine van 150 pk en een elektromotor van 125 pk. De nieuwe batterij heeft een capaciteit van 17,4 kWh (14,6 kWh bruikbaar), gekoppeld aan een 7-traps e-DCS7-automaat met dubbele koppeling. De 4,64 meter lange break (1.675 kg leeg) vertrekt natuurlijk in volledig elektrische modus.

De rijmodusschakelaar bevindt zich nog altijd tussen de voorstoelen. In hybridemodus schakelt de 308 zacht tussen elektrisch en benzine, met een bijzonder stille en verfijnde overgang. Eén druk van drie seconden op de knop met het wagenpictogram volstaat om alle rijhulpmeldingen uit te schakelen. De fysieke sneltoetsen onder het centrale scherm blijven een troef, naast het aparte aanraakpaneel voor infotainment-snelkoppelingen.

Het compacte Peugeot-stuur (voor sommige bestuurders minder ideaal door een beperkter zicht op het 3D-instrumentenpaneel) stuurt nauwkeurig maar mist stevigheid. Zelfs in Sport-modus voelt de bediening iets te kunstmatig aan. Jammer, want het chassis zelf is uitstekend in balans tussen comfort en precisie. De wagen stuurt met vertrouwen, blijft stabiel bij stevig remmen en gedraagt zich voorbeeldig op bochtige trajecten. De rempedaalrespons zou echter wat directer mogen zijn.

Praktisch: koffer, verbruik en rijgedrag

De prestaties zijn meer dan toereikend en blijven aangenaam stil. Met de schakelpeddel kan de bestuurder zelf wat dynamiek toevoegen, vooral in Sport-modus. Opvallend: de automatische rijmodus her activeren via de peddels lukt niet, daarvoor moet terug naar de hybridemodus worden geschakeld.

Met de regeneratiestand B ingeschakeld schakelde de testwagen nooit hoger dan de 5e versnelling. Tijdens onze testrit van 145 km over een gemengd parcours noteerden we een gemiddeld verbruik van 3,5 l/100 km. De batterij raakte wel leeg vóór het einde van de rit. Opladen gebeurt aan maximaal 7,4 kW. Zelfs met een lege batterij rijdt de 308 verder als een klassieke hybride. Door de batterij is de koffer wat kleiner want de vloer ligt ietsje hoger dan de bumperlijn. De 308 SW PHEV biedt 467 liter laadruimte onder het hoedenplankje, tegenover 505 liter voor de volledig elektrische e-308 SW en 552 liter voor de MHEV-versie van 145 pk.

Ook die MHEV-uitvoering reden we kort. Ze combineert een 136 pk benzinemotor met een 48V-elektromotor van 28 pk. De aandrijving







klinkt bij stevige acceleraties duidelijk harder en verbruikt gemakkelijk meer dan 6 l/100 km.

Peugeot 308 als elektrische berline

Voor de elektrische aandrijflijn kozen we deze keer de berline. Op de achterbank is de ruimte iets beperkter dan in de break. De berline is dan ook 28 cm korter en heeft een wielbasis van 2,67 m in plaats van 2,73 m. Bestuurders groter dan 1,75 m die hun stoel ver naar achter schuiven, beperken al snel de knie- en voetruimte voor de achterste passagiers.

De volledig elektrische e-308 levert 156 pk en 270 Nm koppel. De acceleratie is soepel en stil, en opnieuw blijkt het chassis uitstekend in balans. De regeneratie is een sterk punt: via de peddels makkelijk te doseren, altijd voorspelbaar en nooit bruusk, zelfs

in maximale stand. Het interieur voelt kwalitatief aan, de stoelen zitten comfortabel en kunnen in hogere uitvoeringen verwarmen én masseren. Peugeot claimt tot 450 km WLTP-autonomie. Tijdens onze test over 52 km, met weinig snelweg, noteerden we 17,9 kWh/100 km. De nieuwe batterijcapaciteit bedraagt 58,3 kWh bruto (55,4 kWh netto). Dit komt neer op een realistische autonomie van ongeveer 310 km bij ons tempo. Op de snelweg zal dat dus sneller slinken. Snelladen verloopt tot 100 kW (20 tot 80 % in 32 minuten). Thuisladen gebeurt aan 11 kW.

Prijzen

De Peugeot 308 wordt ook als 130 pk diesel gebouwd, maar die wordt voorlopig nog niet aangeboden in België. Het Belgische gamma bestaat dus uit de 308 MHEV 145 pk, de 308 PHEV 195 pk en de e-308 156 pk (elektrisch). Qua prijsvork zit de nieuwe 308 tussen



de 31.955 euro en 48.335 euro. Bijkomende opties en comfort-/veiligheidspakketten kunnen de prijs van een 308 SW GT Exclusive wel boven de 51.000 euro tillen.

Eindverdict

De vernieuwde Peugeot 308 overtuigt vooral met zijn comfort, verfijnde bediening en een knap chassis. De ergonomie (met veel directe knoppen) is een duidelijk voordeel. Minpunten zijn de beperkte ruimte op de achterbank, de minder stevige stuursrespons en bij de elektrische versie de eerder bescheiden actieradius op lange trajecten. De facelift is daarentegen een schot in de roos: de nieuwe lichtsignatuur en grille geven de 308 een uitgesproken moderne en aantrekkelijke uitstraling. - **Duquesne**

+ PLUS

- Moderne, geslaagde facelift met nieuwe lichtsignatuur
- Comfortabel en stil rijgedrag, zowel PHEV als elektrisch
- Uitstekend chassis
- Sterke en voorspelbare regeneratie (e-308)
- Ergonomische bediening met fysieke sneltoetsen

- MIN

- Besturing voelt kunstmatig aan
- Beperkte ruimte op de achterbank



DE ESSENTIE

De vernieuwde Peugeot 308 krijgt een modernere neus met nieuwe lichtsignatuur en aerodynamische verbeteringen. De PHEV (plug-in hybride van 195 pk) rijdt stil en comfortabel, met zachte overgangen tussen elektro en benzine, maar het stuurgevoel blijft wat artificieel. Als je voldoende laadt, dan schommelt het verbruik rond de 3,5 l/100 km, al moet je wel een klein stukje koffer opgeven door de aanwezigheid van de batterij. De volledig elektrische e-308 (156 pk) biedt een kwalitatief alternatief met een sterke remregeneratie, maar de realistische autonomie van zo'n 310 km is niet overdreven. De facelift zelf is zeer geslaagd.

Land Rover **Defender 130 D350**

De fluwelen brutus

Als Land Rovers bekend staan om hun stoere, onversaagde inborst, dan is de Defender de meest dappere van allemaal. Maar hij was niet altijd even lief voor zijn gebruikers want wie ooit met de vorige generatie reed, wist dat je vaak een stop moest maken bij de chiropractor. Is de meest recente generatie nog steeds zo rudimentair? Of is er nu ook sprake van luxe en comfort? Wij zochten het uit aan boord van de Defender 130 met potige dieselmotor.







We moeten het eerst ook even hebben over de marketingaanpak van het merk. Land Rover kiest er namelijk voor om niet langer 'Land Rover' als roepnaam te gebruiken, maar wel als kapstok voor de submerken Defender, Range Rover en Discovery. Wat ons betreft schept het alleen maar meer verwarring en dus blijven wij koppig over de Land Rover Defender schrijven. Al was het maar omdat we er van overtuigd zijn dat Land Rover vroeg of laat nog op z'n stappen zal terugkeren.

Stoer en elegant

De Land Rover Defender mag je gerust de reïncarnatie noemen van een icoon. Eentje dat je ooit vooral associeerde met ruw terrein, modder, schapen en al je werkmateriaal in de koffer. De jongste generatie voelt zich tegenwoordig net zo comfortabel in een garage vol EV's, als op een Schotse bergweg waar Google Maps geen bereik meer heeft.

De D350 is dan absoluut de versie die je wil hebben als je het hart van de Defender wilt voelen kloppen: een zes-in-lijn turbodiesel met mild-hybrid assist, bergen koppel, en een vormgeving die ouderwets stoer oogt maar onderhuids zo digitaal en doorontwikkeld is dat het oude model ernaast aanvoelt als een herinnering die je liefst zo snel mogelijk uit je geheugen wist.

Aan de basis-looks werd niet geraakt want de Defender is nog steeds vierkant, hoekig, en hij krijgt korte overhangen (behalve in de 130 achteraan). Om het geheel af te ronden met het reservewiel op de achterdeur dat net zo iconisch is als lastig bij parkeren. Het is precies die vorm die de Defender zijn onwrikbare karakter geeft. De nieuwe Defender is retro en modern tegelijk, en dat trucje doet hij nog steeds beter dan wie dan ook in deze klasse.

De Defender komt qua koetswerk trouwens in 3 smaken: de 90 met korte wielbasis, de 110 met langere wielbasis, en 'onze' 130 testwagen die met zijn 5,36 meter simpelweg gigantisch is en nauwelijks nog in een parkeervak past. Maar ben je iemand die vaak veel materiaal meezeult en toch nog de achterbank wilt gebruiken? Dan is dit het model dat je gelukkig maakt. Welke versie je ook kiest, de Defender ziet er altijd heerlijk stoer en tegelijk toch voldoende elegant en geraffineerd uit.

Aangename motor

Onder de motorkap van de D350 ligt het stuk hardware dat de hele auto definieert: de 3,0-liter Ingenium-zes-in-lijn met een 48V mild-hybridsysteem. Goed voor 350 pk en 700 Nm koppel. In het echt voelt het qua vermogen misschien ietsje minder, maar de trekkracht is altijd indrukwekkend. Een streling van het gaspedaal voelt alsof je een klein continent kan verplaatsen. Het is het soort koppel waarmee je de steilste hellingen met vingers in de neus overwint. En de 48V-ondersteuning maakt de stop-start altijd naadloos zodat je in de stad op fluweel rijdt en buiten de bebouwde kom met een soort beschaafd geweld versnelt dat helemaal past bij de zijn stoere présence.

Rijden met deze D350 voelt altijd relax en ook de geluidsisolatie verdient een pluim. Je hoort bij het versnellen wel de stoere dieselsbrom, maar storend of oncomfortabel wordt het nooit. Wel moet je rekening houden met behoorlijk wat windgeruis eens je de 130 km/u per uur overschrijdt. Dat heb je natuurlijk met een koetswerk met de omvang van een kleine vakantiewoning.





Nog relatief zuinig

Zijn relaxte karakter zie je niet meteen terug in het verbruik. Officieel zou deze Defender genoeg moeten nemen met ongeveer 8,6 liter diesel, maar wij klokten af (weliswaar met 80% vlotte snelwegkilometers) op 10 liter per 100 km. Je mag er wel van uitgaan dat je met een deel tragere ritten rond de 9 liter kan schommelen, en dat is eigenlijk redelijk zuinig voor een full-size 4x4 met de aerodynamica van een baksteen. En veel hangt trouwens af van de accessoires die zijn gemonteerd (onze testwagen torste ook een groot bagagerek) en de belading in de koffer.

Dat de Defender ook moeiteloos 3.500 kilo (geremd) achter zich aanzeult mag niet verbazen. Voor de gemiddelde paardenliefhebber, boot-enthousiast of aannemer is de Defender met andere woorden de gedroomde partner. Land Rover maakt het je daarbij gemakkelijk met Advanced Tow Assist, waarmee de auto bij achteruit manoeuvreren de tegenstuurkunst voor zijn rekening neemt terwijl jij via

kleurbanen op het scherm de boel (de juiste) richting geeft. Het is een perfect voorbeeld van de nieuwe Defender-filosofie: alle hardcore mechanica netjes verpakt in intuïtieve elektronica.

Hij kan ook in het terrein

De Defender komt nog steeds in zijn element van zodra het asfalt ophoudt, dat is geen verrassing. Maar de manier waarop wél. Dit is geen ladderchassis-truck meer; hij staat op een aluminium monocoque die absurd stijf is en de basis vormt voor ophanging die tegen een stootje kan én comfort levert. Dankzij de luchtvering tilt de koets zich op voor obstakels en zakt hij keurig weer bij in- en uitstappen. Gaan zwemmen in de lokale rivier kan ook tot 90 cm diep en dat zou kinderspel moeten zijn dankzij het Wade-programma dat via Terrain Response, sensoren en camera's altijd de juiste instellingen voor jou kiest.



De eerlijkheid gebiedt ons dat we met onze testwagen niet echt het off-road terrein zijn ingedoken, maar vorige ervaringen hebben ons wel al geleerd dat je de Defender je niet snel in verlegenheid zal brengen. Zelfs niet als je eigenlijk geen kaas hebt gegeten van terreinrijden. De elektronica staat altijd klaar om te helpen, zoals bijvoorbeeld met de ClearSight Ground View waardoor je als het ware door het koetswerk de bodem kunt zien.

Ja, hij is (zeer) ruim en comfortabel

Comfort? Dat is misschien wel de grootste stap ten opzichte van de oude Defender-generaties. Waar het classic-model op was-bordwegen een aanslag was op je rug en tandvullingen, gedraagt de D350 zich nu als een zware, comfortabele limousine. En die premium ervaring gaat ook verder binnenin. Of noem het misschien eerder functioneel chic. De Defender is niet langer spartaans, hij is esthetisch eerlijk. Je krijgt rubberen en borstelvriendelijke vloeren,

+ PLUS

- Knap design, retro en toch modern
- Heeft nooit schrik
- Ideale trek-auto
- Heerlijke dieselmotor
- De 130 biedt een gigantische binnenruimte...

- MIN

- ... maar is soms ook té lang (parkeren)
- Verbruik kan oplopen bij snelle ritten
- De prijs is niet mals



opbergvakken overal, en een met leder bekleed dashboard dat voelt als een werkbank die naar de designschool is geweest. En heel essentieel: je kunt het allemaal laten vollopen met modder en het daarna in tien minuten schoonmaken. Want een Defender hoort vies te worden; al hebben wij het toch maar netjes gehouden. En dan is er die fantastische functionaliteit. De achterklep draait nog steeds zijwaarts open, en dan gaapt een joekel van een koffer je tegemoet. Onze Defender heeft trouwens twee captain seats op de tweede rij en een extra zitbank op de derde rij. Als je alle zetels neerklaapt of eruit haalt, dan beschik je zo maar even over 1.902 liter aan stouwvolume. Dat is zo ongeveer vergelijkbaar met wat je krijgt in een kleine bestelwagen. Zelfs met de middelste zetelrij in gebruik heb je nog steeds een indrukwekkende 843 liter ter beschikking. Het doel van de Defender is niet veranderd: je moet overal kunnen komen, en dat kan zelfs met ál je spullen, vrienden en goemoedsrust.

DE ESSENTIE

De Defender D350 mild hybrid is de logische evolutie van een auto die ooit (terecht) op een sokkel werd gezet en daarna door de tijd werd ingehaald. Land Rover heeft 'm opnieuw opgebouwd met hedendaagse bouwkunde, moderne elektronica en in het geval van deze D350 precies de motor die bij zijn missie past. Hij is comfortabeler dan ooit, capabeler dan ooit, en tegelijk trouw aan zijn doel: overal komen, alles meenemen, en onderweg toch genieten van een hoog comfortniveau. Kortom, de jongste Defender is geen reïncarnatie. Het is de originele belofte, maar dan eindelijk zonder de compromissen van vroeger.

Conclusie

Zijn er minpunten? Natuurlijk. De prijs klimt snel op met opties. Aan onze testwagen hing een prijskaartje van 128.000 euro. Maar als een Defender 110 ook voldoende groot is en je hoeft niet perse alle mogelijke toeters en bellen, dan mag je rekenen op om en bij de 110.000 euro.

Waar past de D350 dan in het Defender-gamma? Als de diesel die alles kan. De P400 benzine is sneller op papier, de PHEV is in de stad de nette buurman, de V8 is je guilty pleasure. Maar de D350 is de alledaagse alleskunner: kilometers vreten, sleuren, ploegen, en dat alles zonder enige moeite of tegenzin. Het is de Defender voor mensen die écht kilometers maken, voor wie koppel waardevoller is dan klinkende pk-praat. Het is de geest van de oude Tdi's en Td5's, maar dan eindelijk met comfort, veiligheid en tech van 2025. - **WM**



RANGE ROVER

SPORT



5 YEAR
WARRANTY

2,7-12,4 L/100 KM - CO₂: 61-282 G/KM (WLTP)

Contacteer uw retailer voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie (KB 19/03/04): [rangerover.com](https://www.rangerover.com). Afgebeeld model uitgerust met opties en accessoires. Geef voorrang aan veiligheid.



Opel Mokka GSE

EV voor de straat én circuit

Het is al een tijdje geleden dat we nog eens een sportieve Opel onder de billen kregen, en daar brengt de Mokka GSe verandering in. Geheel conform aan de tijdsgeest deze keer wel met een elektrische aandrijflijn, net zoals zijn sportieve Stellantis neven bij Alfa Romeo, Lancia, Peugeot en Citroën. Smaakt de elektrische saus naar meer?

GSE is een naam die teruggaat tot de jaren zeventig, toen Opel met de Commodore GS/E en later de Monza GSE sportieve iconen bouwde. Die oorspronkelijke afkorting stond toen voor "Grand Sport Einspritzung", verwijzend naar benzine-injectie, toen nog

"hoogtechnologisch". Vandaag staat GSE voor Grand Sport Electric. De badge is nu nog steeds het symbool voor modellen met een uitgesproken dynamisch karakter, betere wegligging en een duidelijk sportiever imago. Het zijn auto's die Opel een gezicht gaven in de toenmalige en wellicht ook in de toekomstige toerwagen- en rallyscene.

Daar kunnen merken zich nog via mechanische verfijning onderscheiden van hun verwanten van andere merken die bijvoorbeeld hetzelfde platform delen. Om de meer op alledaags comfort gerichte Peugeot e-2008 of de iets compactere, maar ook sportieve Abarth 600e Scorpionissima niet bij naam te noemen.



vind je geen elektrisch verstelbare stoelen of massage-functies bijvoorbeeld.

Rijddynamiek: van stad tot kronkelwegen

Vanuit stilstand reageert de Mokka GSE alert: de 345 Nm koppel is onmiddellijk beschikbaar, en in de 'Sport'-modus komt de volledige 207 kW vrij. In de praktijk voelt 0-100 km/u in 5,9 seconden best overtuigend voor een compacte SUV, al is het geen record in de EV wereld. Op bochtige wegen rond Madrid waar we de Mokka GSE rijden, valt de scherpere stuurrespons op dan bij de standard Mokka, de meer directe richtingwissel en de grip bij uitaccelereren uit bochten dankzij het sperdifferentieel.

De combinatie van de 20-duims wielen met Michelin Pilot Sport EV banden en aangepaste levert een sportieve voorwielaangedreven auto op die wel een wat stugger is afgesteld, maar best nog comfortabel is. Het geluid van banden op het asfalt wordt wel duidelijker hoorbaar bij hogere snelheid, al blijft het zoals alle EVs een stille wagen. En ook dat is comfort, al zullen sommigen wellicht een 'stoer' motorgeluid missen dat de echte rallyversie (elektronisch) wél meekreeg.

Design

Hoewel het ontwerp van de standaard Mokka vrij fris en vooruitstrevend is, krijgt de GSE-versie extra accenten die duidelijk verwijzen naar uitzonderlijke prestaties. Opvallend zijn de gele remklauwen met behoorlijk wat remkracht, de grotere 20-inch wielen en subtiele 'GSE' badging. Toch blijft het geheel relatief ingetogen: geen overdreven body-kit of schreeuwerige spoilers. Wie dichterbij kijkt, ziet de details. Aangezien sportiviteit vaak in het DNA zit, niet op de buitenkant, prijzenswaardig.

Binnenin is meteen duidelijk dat er gekozen is voor een sportieve ambiance: Alcantara sportstoelen met geïntegreerd hoofdsteun (voorin) die uitstekende steun geven, afgevlakt sportstuur, aluminium pedalen, en in het digitale display extra functies zoals G-krachtweergave en batterijmanagement gegevens. Het interieur is dus niet allen 'fun', de kwaliteit is goed, de afwerking eerder sober, maar degelijk met iets minder comfortbeleving dan luxe-EV's. Hier

PLUS

- Aanzienlijke sportieve prestaties
- Rijk uitgeruste en technisch overtuigende aandrijving
- Uitzonderlijk goede stuur- en wegligging voor het segment
- Aantrekkelijke positionering als "fun EV"

MIN

- Bereik is afdoende, maar niet grensverleggend
- Geen echte 'one-pedal' drive
- Bagageruimte en praktische bruikbaarheid iets onder de klasstop

“

De GSE-versie krijgt extra accenten die duidelijk verwijzen naar uitzonderlijke prestaties.





Wat ons betreft, mocht er wat meer "regeneratief remvermogen" zijn, wat in andere EVs vaak instelbaar is en hier beperkt tot de B-stand. Dat zou meer mogelijkheden voor "one-pedal driving" geven, wat zeker op bochtige bergwegen zalig relax, maar sportief rijden mogelijk maakt.

Praktisch gebruik & bereik

Als compacte SUV blijft de Mokka GSE handig in de stad. Manoeuvreren gaat goed, het zicht is prima, en dus heel goed inzetbaar als dagelijkse auto. De 54 kWh (51 kWh netto) batterij belooft een WLTP-bereik van 336 km. Dat is niet gigantisch, zeker niet wanneer dat in winterse omstandigheden nog omlaag gaat, maar voor doorsnee dagelijkse ritten moet dat volstaan. Sportiviteit komt nu eenmaal aan een prijs, die de liefhebbers wellicht graag betalen. Snelladen kan trouwens tot ongeveer 100 kW (DC) en AC laden tot 11 kW aan de wallbox thuis of een publieke laadpaal. Dat zijn ook geen records, maar zeker leefbaar.

De bagageruimte en achterbank zijn goed bruikbaar, maar niet briljant in dit segment. Maar de focus van deze SUV ligt duidelijk op rijdynamiek. Voor wie een brave familiewagen met een zee aan ruimte zoekt is dit model misschien niet ideaal.

Strategisch belangrijk voor Opel

De Mokka GSE is niet zomaar een extra uitvoering, hij speelt een strategische rol. De stap naar rally-geïnspireerde techniek met componenten gedeeld met de authentieke GSE Rally auto, geeft Opel een geloofwaardig sportief verhaal.

Hoewel de Mokka GSE voor de openbare weg al duidelijk sportiever is dan de standaardversie, is de Mokka GSE Rally nog een ander beest. De rallywagen is gebouwd volgens de nieuwe FIA eRally5-regels en deelt wel dezelfde 207 kW (281 pk) sterke elektrische aandrijving, maar daar stopt de gelijkenis grotendeels.

De rallyvariant krijgt een raceversnellingsbak, een multi-plate sperdifferentieel, versterkte aandrijfassen en wielnaven, een lichtgewicht chassis, heeft kleinere 18-duims wielen en een volledig Bilstein-rallyonderstel met versterkte McPherson-veerpoten, uniball-koppelingen en aangepaste dempers en veren. Voeg daarbij een FIA-gecertificeerde rolkooi, vierpunts gordels, verbeterde batterijbeveiliging en een race-snelheidssoftware voor motor en batterij, en je krijgt een machine die eerder richting Rally4-prestaties schuift dan naar een doorsnee EV.

Conclusie

Voor wie vooral lange afstanden rijdt in alle comfort, of maximum bagageruimte zoekt, zijn er wellicht betere keuzes mogelijk. Wie tijd wil maken voor de rit zelf en nog eens echt rijplezier wil voelen als hij/zij daarvoor de ruimte en vrijheid vindt, haalt met de Mokka GSE een nog betaalbare, aantrekkelijke speler in huis. - JVR

DE ESSENTIE

De Opel Mokka GSe is geen standaard elektrische stads-SUV die zich enkel profileert op zuinigheid of praktisch nut. Hier staat eerder beleving, sportiviteit en technologie centraal. Met 207 kW (281 pk), 345 Nm koppel, 0-100 km/u in 5,9 s en een topsnelheid van 200 km/u, is hij het snelste all-electric model van Opel tot nu toe. Dankzij rally-geïnspireerde hardware zoals een Torsen sperdif dat automatisch kracht stuurt naar het wiel met de meeste grip en de 20-inch Michelins voelt hij verrassend scherp aan. Tegelijk blijft de praktische kant behouden, al merk je dat sommige sportieve keuzes ook compromissen met zich meebrengen op vlak van bereik of comfort. Dat alles voor een prijs van € 45.890 (incl. btw), toch nog een stuk hoger dan de 'gewone' topversie van de Mokka Electric (€ 40.690).

Test



MGS5 EV

De betaalbare elektrische SUV

De MGS5 EV klinkt misschien onbekend, maar zijn voorganger zal je wel kennen: de MG ZS EV. Deze nieuwkomer is nog steeds een betaalbare en praktische elektrische SUV, maar dan zonder de compromissen die je moest maken met het oude model. Of toch bijna...

Met de ZS EV keerde MG, dat nu onder Chinees bewind zit, begin 2020 terug naar ons land. Destijds was het een van de eerste betaalbare elektrische modellen op de markt. Intussen is het gamma van MG flink gegroeid en zijn het vooral de goedkope hybrides en

benzinemodellen zoals de nieuwe ZS en MG3 Hybrid+ die de klanten lokken. Particuliere klanten, om precies te zijn, want MG heeft wat grond verloren op de fleetmarkt. Om dat goed te maken, lanceert het merk nu de MGS5 EV. Een compacte elektrische SUV die inzet op meer dan enkel een scherpe aanschafprijs om te verleiden!

Modernier design

Om te beginnen klimt het design van de MGS5 EV een paar treden hoger dan dat van zijn voorganger. De verhoudingen zijn nog niet 100% op punt – de velgen lijken nog iets te klein ten opzichte van het hoge koetswerk. Maar vergelijk het eens met de ZS, die al bij zijn lancering verouderd oogde, en je ziet dat er grote stappen zijn



DE ESSENTIE

Met de ZS EV had MG nog het geluk een van de eersten te zijn met een betaalbare elektrische SUV. Inmiddels is de concurrentie moordend geworden en ligt de lat dus veel hoger voor de MG55 EV. Het goede nieuws is dat het de Chinezen is gelukt: het nieuwe model kreeg een scherp design, moderne technologie en een complete uitrusting. Hij voelt niet op elk vlak even premium aan, maar daar is de prijs dan ook naar.



gezet. De scherpe snoet, LED-verlichting voor- en achteraan en de elegante lijnen geven de MG55 EV een moderne uitstraling.

Infotainment van deze eeuw

En die positieve indruk zet zich door in het interieur. Nu was de ZS EV al redelijk mooi afgewerkt voor zijn prijsniveau, maar er waren toch twee pijnpunten: de digitale displays. Die zagen er achterhaald uit, waren onlogisch ingedeeld en reageerden ook nog eens tergend traag. Dat zet de MG55 EV recht met HD-schermen van 10,25 inch voor de bestuurder en 12,8 inch voor het infotainmentsysteem. De digitale cockpit laat zich nu iets meer personaliseren, en ook het centrale scherm oogt eindelijk alsof het in deze eeuw oogt.

De ergonomie zou nog iets beter kunnen: je moet nog te veel swipen in de menu's van de rijhulpsystemen om te vinden wat je zoekt, en er is geen sneltoets om terug te keren naar Android Auto/Apple

CarPlay. Positief is wel dat je nu ook draadloos die connectie kan maken met je smartphone. En nog meer goed nieuws: de belangrijkste bedieningen voor de airco hebben nog fysieke knoppen. Die iets duidelijker gelabeld mochten zijn, maar goed, ze zijn er wel. De afwerking is knap voor het segment: veel zachte materialen die een premium gevoel geven, maar zo solide als bij de Duitsers voelt het nog niet aan.

Ruim interieur

Qua binnenruimte moet de MG55 EV niet onderdoen voor sommige grotere SUV's. De 4,48 m lange MG rust op een relatief lange wielbasis van 2,73 m en biedt daarmee voldoende ruimte op de achterbank, ook als je achter een lange bestuurder zit. Gek genoeg is het op de passagierszetel vooraan waar je niet geweldig zit: de zitting is te kort en de zetel is niet in hoogte instelbaar, waardoor je wat 'op de bok' zit. Voor korte afstanden geen probleem, maar



tijdens een lange rit vermoeden we dat je wat spierpijn kan krijgen. De koffer biedt trouwens een volume van 453 tot 1.441 liter, een frunk is er niet.

Standard of Long Range

Dat brengt ons naar het rijden zelf. De MG5 EV is, zoals zijn naam al verklapt, altijd elektrisch en staat naast de nieuwe ZS Hybrid+ in het gamma van MG. Hij staat op hetzelfde Modular Scalable Platform (MSP) als de MG4, met dus de motor op de achteras. Er zijn twee motorisaties om uit te kiezen: als basisversie is er de Standard Range met een LFP-batterij van 49 kWh (47,1 kWh netto), een 125 kW (170 pk) sterke elektromotor en een WLTP-range van 340 km. De Long Range krijgt een NMC-pakket van 64 kWh (62,1 kWh netto), een 170 kW (231 pk) sterke motor en een autonomie van 480 km. Snelladen gaat in beide gevallen vlot: respectievelijk 24 of 28 minuten van 10 tot 80% (max. 120 of 139 kW DC).



Slap afgeveerd

Wij kregen voor deze eerste kennismaking de sleutels van de MG5 EV Long Range in handen. En hoewel zijn vrij krachtige elektromotor voor flukse prestaties zorgt (0-100 km/u in 6,3 seconden, tegenover 8 seconden voor de Standard Range), ligt de nadruk vooral op comfort. Het onderstel is vrij soepel afgesteld en in de bochten voel je de koets duidelijk bewegen en overhellen. Dat verbaast ons een beetje, want met een gewicht van nog geen 1,7 ton is de MG5 best licht voor een elektrische SUV. In combinatie met het lage zwaartepunt van de batterij in de bodem zou dit voor een goede dynamiek moeten zorgen. De voortrein mist echter wat scherpte en ook het stuur is niet zo direct. Dit is dus geen auto voor sportieve chauffeurs, maar qua comfort scoort de MG5 goed.

Maar kan hij zijn beloofde range van 480 km WLTP waarmaken? Tijdens onze eerste kennismaking alvast wel, maar die vond dan ook grotendeels plaats op binnenwegen met een limiet van 50 of 70 km/u. We klokten uiteindelijk af op een gemiddeld verbruik van 14,9 kWh/100 km, goed voor een reële autonomie van 417 km. Rij je vooral op de snelweg, dan zal je eerder moeten rekenen op een dikke 300 km, maar dat is nog steeds redelijk voor het segment en de prijs.

Betaalbaar voor particulieren én professionals

Over de prijs gesproken: de MG5 EV is er vanaf 33.985 euro als Comfort Standard Range, met een al vrij rijke basisuitrusting (alle rijhulpsystemen, achteruitrijcamera, de grote displays met ingebouwde navigatie, zetel- en stuurverwarming, ...). De Comfort Long Range heeft een basisprijs van 37.485 euro en ook de compleet uitgeruste Luxury Long Range blijft onder de 40.000 euro: 39.985 euro, om precies te zijn.





Maar daar houdt het niet op, want MG wou per se de goedkoopste zijn in het segment, met rivalen als de Skoda Elroq, Renault Scenic E-Tech en Kia EV3. Het merk geeft particuliere klanten daarom een overnamepremie van 2.000 euro. De fleet kan zelfs rekenen op 18% korting én een restwaardebonus om de maandelijkse leaseprijs laag te houden. Het is duidelijk dat MG de professionele markt weer voor zich wil winnen.

+ PLUS

- Gemoderniseerd design
- Infotainment op niveau
- Praktisch interieur
- Interessant voor de fleetmarkt
- Scherpe prijs
- Comfortabel onderstel...

- MIN

- ...maar niet voor sportief rijgedrag
- Ergonomie kon nog iets beter
- Beperkte range voor de instapversie

Conclusie

MG heeft grote stappen gezet sinds 2020, toen de voorganger van deze MG55 EV, de ZS EV, op de markt kwam. Dat was nog een goede auto voor het geld, maar met enkele duidelijke minpunten, zoals het zwakke infotainmentsysteem. Dit nieuwe model gomt vrijwel alle zwaktes van zijn voorganger weg en laat daarmee bijna geen enkele steek meer vallen, zonder aan de scherpe prijs te raken. Op vlak van rijplezier blinkt hij niet uit, maar ben je op zoek naar een betaalbare, goed uitgeruste en praktische elektrische SUV, dan is dit een aanrader.



Jouw carrière. Onze motor.



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

De automotive wereld staat nooit stil, en jouw carrière ook niet. De autosector bruisst van innovatie: elektrische mobiliteit, slimme technologie, nieuwe vormen van transport. En achter elke vooruitgang staan mensen met passie. Of je nu droomt van meewerken aan de mobiliteit van morgen, je graag sleutelt aan de nieuwste automodellen, of je talent inzet in sales/marketing of management: op Jobs-In-Automotive.be vind je de job die bij je past. Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit. Jobs-In-Automotive.be bundelt alle vacatures in één krachtig platform.

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. Jobs-In-Automotive.be. Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.



**JOBS IN
AUTOMOTIVE.BE**

We boden voort carrière en wheels

Suzuki Swift

Meer heb je eigenlijk niet nodig

De Suzuki Swift is een beetje een grijze muis in het huidige autolandschap. Wie wil er eigenlijk nog een klassieke stadswagen met een manuele versnellingsbak en een atmosferische benzinemotor? Wel... wij! Dit is hoe de kleine Japanner ons heeft weten te overtuigen na een weekje achter het stuur.

De zesde generatie Suzuki Swift (al heetten de eerste twee eigenlijk Cultus in Japan) kwam in 2024 op de markt. De ietwat stoere en assertieve lijnen van zijn voorganger maakten plaats voor een zachte, aabare look. Zeker in een tweekleurige lak met het contrasterende zwarte dak zijn er gelijkenissen te zien met de Mini Cooper. Maar het kleine stadswagentje (3,86 m lang, 1,735 m breed en 1,485 m hoog) is nog steeds herkenbaar als Swift. En de rondere vormen zorgen ook voor een betere stroomlijn.

Niet luxe, wel ergonomisch en relatief ruim

Aan boord ziet de Suzuki Swift er nog erg klassiek uit. Het infotainmentscherm groeide naar 9 inch, maar verder is het nog een echt 'analoog' interieur. Tellers met echte wijzerplaten, fysieke knoppen voor alle bedieningen en zelfs een manuele handrem! Hoogwaardig zouden we het interieur niet noemen, met harde plastics zo ver het oog reikt, maar alles zit wel stevig in elkaar en voelt aan alsof het nog lang zal meegaan. En qua ergonomie hebben we niets te klagen: zodra je de positie van alle knoppen hebt geleerd, kan je ze blindelings bedienen. Bovendien is de Swift verrassend ruim voor

een stadswagentje van minder dan 4 meter lang. Met een beetje schuiven kan je er probleemloos 4 volwassenen in kwijt, en de koffer van 265 liter heeft een lekker lage vloer.

Technologie kon beter

Minder overtuigd zijn we van het 'nieuwe' infotainmentsysteem van Suzuki. Het reageert nogal traag, ziet er gedateerd uit en biedt ook minder functies dan bij de meeste andere moderne systemen. Maar het verbindt draadloos met je smartphone en is bovendien standaard op elk uitrustingsniveau. Niet vanzelfsprekend in dit segment.

Nog een puntje over de rijhulpsystemen: zoals elke nieuwe auto, heeft de Suzuki Swift nu ook een heel arsenaal aan ADAS-technologie, inclusief een snelheidswaarschuwing en vermoeidheidsdetectie. En hoewel sommige systemen (zoals de rijstrookassistent) met een druk op de knop uit te schakelen zijn, moet je voor anderen (zoals de snelheidswaarschuwing) in het menu van het kleine schermje tussen de tellers graven. Wat enkel kan als je stilstaat. Resultaat: we hebben ons een hele week geërgerd aan de piepjes.







Maar de (eveneens standaard) adaptieve cruise control werkt wel goed en sluit vlot aan als je voorligger weer versnelt. Ook dat mag gezegd worden.

Altijd een atmosferische driebcilinder van 81 pk

Onder de kap houdt de Suzuki Swift het, zoals vermeld in de intro, eveneens klassiek. Daar huist in alle gevallen een atmosferische 1,2 liter-driebcilinder van 81 pk en 111 Nm. Je kan wel kiezen tussen een manuele vijfbak en een CVT-automaat. Bovendien is de Swift als enige in zijn soort verkrijgbaar met vierwielaandrijving! Maar de pittige Swift Sport is helaas uit het gamma verdwenen.

950 kilo!

Je zou kunnen denken dat een 1.2 benzine zonder turbo een beetje behelpen is anno 2025. En we gaan ook niet beweren dat de nieuwe Swift enige sportieve aspiraties heeft. Maar de kleine Japanner heeft nog een aas in de mouw zitten: een leeggewicht van nog geen



950 kilo! Daar kan enkel de Mazda MX-5 aan tippen, en die heeft geen 5 zitplaatsen. Dat betekent dat de prestaties best meevallen: 0-100 km/u in 12,5 seconden en een topsnelheid van 165 km/u. En in de bochten weet je gewoon dat de kleine hatchback zal doen wat je vraagt, want er is amper gewicht dat tegenwerkt. Ondanks het gebrek aan vermogen kan je dus wel degelijk veel rijplezier beleven in de nieuwe Swift.

Zuinigheidswonder

Maar de grootste kracht van de Suzuki Swift is wel zijn zuinigheid. Suzuki belooft tussen de 3,9 en 5 l/100 km, afhankelijk van de uitvoering en transmissie. Ons gemiddelde verbruik aan het einde van de rit, na een dikke 300 km te hebben gereden? 4,4 l/100 km! Bijzonder knap voor een 'eenvoudige' benzinemotor. Ja, het is officieel een mildhybride, maar het 12 V-systeem heeft een elektromotor van amper 3 pk en voel je dus amper werken. Al zullen alle beetjes hier wel helpen. Met een benzinetank van slechts 37 liter

+ PLUS

- Ruimer dan je denkt
- Ergonomisch interieur
- Bijzonder zuinig
- Rijplezier
- Degelijke afwerking
- Oldschool heeft z'n charme...

- MIN

- ...maar geen technologisch hoogstandje
- Enkel met atmosferische benzinemotor
- Basisprijs hoger dan bij rivalen (maar informeer zeker naar de kortingen)



DE ESSENTIE

De Suzuki Swift kan niet bogen op de nieuwste technologie of hypermoderne hybride motoren om klanten te lokken. Maar Suzuki heeft wel de essentials op orde gekregen. De lichte basis zorgt niet enkel voor een laag verbruik, maar ook voor een aangenaam weggedrag. En ook qua binnenruimte stelt de Swift niet teleur. Na een week achter het stuur vragen we ons zelfs af waarom je meer nodig zou hebben...

kan je daarmee zo'n 800 km rijden, dus ook in de gebruikskosten staat de Suzuki Swift sterk.

Iets duurder in de basis, maar altijd goed uitgerust

Over de kosten gesproken: de nieuwe Suzuki Swift heeft een officiële catalogusprijs van 22.599 euro. Daarmee is hij in de basis wat duurder dan rivalen als de Renault Clio, Peugeot 208 en zeker de Dacia Sandero, die allemaal ook verkrijgbaar zijn met krachtigere turbomotoren. Maar Suzuki geeft bijna heel het jaar door korting (op het moment van schrijven heb je de Swift al vanaf 18.849 euro). En zaken als een infotainmentsysteem met navigatie, achteruitrijcamera, LED-koplampen en een volledig ADAS-pakket zijn gewoon standaard. Een volledig uitgeruste Suzuki Swift GLX met automaat kost overigens 27.549 euro. En Suzuki België biedt ook nog eens 7 jaar of 150.000 km garantie, dus je mag lang gerust zijn.

Conclusie

Of de Suzuki Swift een goede auto is voor jou? Dat hangt van je verwachtingen af. Wil je een compacte auto die luxe aanvoelt, met een krachtige en/of geëlektrificeerde motor en de nieuwste technologie aan boord? Dan ga je beter elders shoppen. De nieuwe Swift houdt het oldschool, met een klassiek maar wel zeer ergonomisch interieur, een simpele benzinemotor en vooral de meest noodzakelijke snufjes. Zijn grote kracht is zijn lichtheid, wat hem aangenaam doet rijden en vooral voor een zeer laag verbruik zorgt. Stiekem gewoon een hele goede auto voor wie graag zelf de controle houdt achter het stuur. - YM

Van Mossel

PRIVATE LEASE

Zorgeloos & op maat

Vraag nu naar de maandprijs
van jouw toekomstige wagen.

www.vanmossel.be 

Exclusieve test



Rolls-Royce Spectre Black Badge

De ultieme elektrische luxe coupé



Nu zijn we het wel gewoon om met bijzondere testwagens te rijden, maar de Rolls-Royce Spectre Black Badge voelt bij de eerste ontmoeting als iets dat je wereld even anders laat draaien. Niet enkel omdat je weet dat je een bijzondere machine in handen krijgt. De Spectre duwt je meteen in een nederige houding waarbij je het grootste respect toont voor het bijzondere karakter achter deze eerste elektrische Rolls-Royce.

De deuren zwaaien achterwaarts open, coach-style, de bijzondere paarse lak vangt speels het herfstlicht, het interieur met roze (jaja) accenten nodigt je uit in de fauteuils van een luxe cocon. Dit is etiquette in beweging. Achter deze auto zit een verhaal, een ambitie, een signatuur. Dit is luxe op z'n stilst, elektrisch op z'n weelderigst, en een beetje rebels via het Black Badge-label dat het donkere alter-ego van Goodwood vorm geeft.

Voor wie niet helemaal mee is in de filosofie van de Rolls-Royce producten: je kan als klant kiezen voor de Silver Badge lijn, zeg maar de eerder klassieke benadering van ongekende luxe en raffinement. Of je kan gaan voor de Black Badge lijn, de wat scherpere, meer sportieve benadering van het merk. Niet dat je hier plots met een AMG of M-concurrent te doen hebt, maar je voelt wel aan alles dat de afstelling net iets dynamischer is afgesteld. En als je nu vermoedt dat enkel voetballers of rappers voor de Black Badge kiezen, dan heb je mis. Bijna de helft van de klanten laat zich verleiden tot de zwarte Spirit of Extacy bovenop het imposante rooster.

Nautisch

Laten we beginnen bij het uiterlijk. De Rolls-Royce Spectre Black Badge is groot. Heel groot, waarbij de term 'sloep' meer dan eens valt bij de aanschouwers van deze statige verschijning. De Spectre heeft dan ook iets nautisch. Niet dat je hem kan vergelijken met

je plezierbootje, maar zijn langgerekt silhouet misstaat niet in de haven van Monaco, om maar iets te zeggen. Hij is dan ook 5,45 meter lang, ruim 2,08 meter breed, en heeft een silhouet dat veel langgerechter is dan je van een klassieke coupé gewend bent. Dat moest, want coupé of niet, achterin een Rolls hoor je voldoende comfortabel te kunnen zitten. En dat is hier absoluut het geval.

De motorkap is strak, de daklijn loopt elegant naar beneden, alles in dienst van de coupe-vorm die even stijlvol als functioneel is. De zwarte afwerkingen van het Black Badge-pakket geven hem precies dat beetje "donker & gevaarlijk" dat een Rolls normaal niet nodig heeft, maar hier wél werkt. De lakfinish Vapour Violet bijvoorbeeld speelt in op een neon-achtig contrast tussen zwart en paarstinten. En waar grote zwarte alu velgen doorgaans snel een stout imago over de auto afroepen, blenden ze in deze Spectre Black badge naadloos en zelfs elegant in het geheel. Dit is duidelijk geen standaard coupé met luxe-etiket, het is een statement: "Ja, ik kan kiezen voor zachte verfijning, maar ik kies toch voor stijl met een extra bite."

Een wereld vol verwondering

Instappen in de Spectre is al een beleving op zich, ceremonieel bijna. De immense deuren zien en voelen als een verstevigde burcht of een bankkluis en ze scharnieren niet aan de voorruit, maar aan









de achterkant. Dat is even wennen in het begin, maar al snel begrijp je de voordelen van deze unieke benadering. Je hebt het gevoel dat de deuropening groter is, en zelfs richting de achterste zitjes blijf in- en uitstappen altijd een elegante aangelegenheid. Bovendien laten de portieren zich volledig elektrisch openen en sluiten. Het is en blijft tenslotte een Rolls-Royce.

Zit je eenmaal in één van de uiterst luxueuze fauteuils, dan valt meteen op hoe het interieur vanaf het eerste moment "anders" is. In plaats van een dashboard krijg je een lounge. Het leder om je heen is zo zorgvuldig manueel gestikt dat je bijna voelt met welke precisie en liefde voor het product de Rolls-Royce specialist de naald hanteerde. De fuchsia accenten klinken als een slechte dag van de designers, maar in de realiteit komt de Spectre Black Badge hier helemaal mee weg. Ja, we durven het zelfs smaakvol noemen. Het carbon, het metaal, de lichtaccenten inclusief de starlight hemel-optie ademen craftmanship uit. Oh ja, en er zijn knoppen. Veel knoppen. En ze zien er zo duur en chique uit dat je bijna witte fluwelen handschoenen zou aantrekken om ze te manipuleren. Ook achterin doet deze Rolls-Royce zijn reputatie eer aan. De coupé-vorm is geen schrale concessie want dankzij zijn langgerekte koetswerk wil je ook gerust achterin tot in Saint-Tropez gereden worden. Er is zelfs verbazingwekkend veel hoofd- en beenruimte. Minder dan in een limo, natuurlijk, maar je hebt nooit het gevoel dat je in een benepen ruimte zit.

De koffer dan. De Spectre biedt ongeveer 380 liter bagageruimte. In de praktijk merk je dat weekendtassen en golfclubs prima passen, maar dat deze auto niet is ontworpen voor een verhuis of IKEA-marathon. Daar heb je wellicht ook personeel voor. De laadvloer ligt relatief hoog want de accu onder de vloer eist zijn plaats op en de coupé-vorm kent z'n grenzen. Maar je hoeft dit niet als een probleem te zien. Wie deze auto kiest voor alledaagse functionele bruikbaarheid in plaats van ervaring, heeft helemaal het punt gemist.





Zwevend tapijt

Zet je de imposante koets van de Spectre in beweging, dan komt de "zwevende" reputatie van Rolls echt tot uiting. Het onderstel combineert luchtvering, adaptieve dempers en een slimme anti-rolstrategie waardoor de Spectre Black Badge bij lage snelheden haast glijdt over het asfalt, en bij hogere snelheden verrassend vast aan de weg kleeft. We hebben natuurlijk al dikwijls met grote luchtgeveerde auto's gereden, maar de manier waarop de Spectre van de Belgische wegen een biljartlaken maakt, dat is echt indrukwekkend.

Over indrukwekkend gesproken. Er is ook nog de stilte. Die is... oorverdovend. Anders dan in andere elektrische auto's. Het is een stilte die je uitnodigt om na te denken, om te ontspannen, om de rit te beleven in plaats van door te staan. Word je bijna ongemakkelijk van zoveel rust om je heen, dan kan je ook de Rolls-Royce sound activeren die toch voor een beetje artificieel zoemgeluid zorgt. Of je luistert naar Klara. Of in het geval van de Black Badge, naar Stu Bru, jij dekselse durfal.

Geen V12, wel gelijkaardige beleving

Het klinkt misschien een beetje atypisch maar als je erover na-denkt, dan is een Rolls-Royce eigenlijk de perfecte auto om er een elektrische aandrijflijn in te steken. Bij Rolls streven ze namelijk altijd naar een zen-beleving én ze weten hoe ze ze met extra gewicht moeten omgaan. En dus krijgt de Spectre twee elektromotoren (één voor elke as, all-wheel drive dus) en in het geval van de Black Badge-versie spreken we dan van ongeveer 650 pk en zo maar even 1.075 Nm koppel. Dat is voldoende om je het gevoel te geven dat je met een Falcon jet gaat opstijgen, maar dan zonder het gebrul van de... Rolls-Royce motoren.

Druk je op de knop met het infinity teken (hét symbool van de Black Badge oneindigheid), dan staat de Spectre helemaal op scherp en zoef je in 4,1 seconden naar de 100 km/u. Snel en beheerst. Die infinity modus maakt de hele respons van de Spectre scherper, alsof je de spanning nog net dat tikkeltje verhoogt. Niet dat de auto plots rauw en hard wordt, maar je voelt wel een knipoog naar performance zonder zijn waardigheid te verliezen. Deze Spectre is een



DE ESSENTIE

De Rolls-Royce Spectre Black Badge combineert een EV-aandrijflijn (ongeveer 650 pk, 1.075 Nm) met een weelde van stilte, afwerking en luxe. De coupé-vorm, het Black Badge-design en de handgemaakte cabine maken hem tot een statement. Weliswaar groot en prijzig, maar op elke kilometer voelt hij als uitzonderlijk: een luxe-reisgenoot die accelereert, ontspant en verrast. De 380 liter koffer is het enige echte compromis, verder is dit een nieuwe maatstaf.

luxe-reismaatje die ook waanzinnig presteert. Het is die combinatie van kracht en decorum die indruk maakt.

Ook het stuurgevoel blijft typisch Rolls: licht, bijna zwevend, maar niet los van de realiteit. Ja je voelt de massa, je voelt het gewicht, maar je wordt nooit verrast door onverwachte bewegingen. In de Black Badge-modus krijg je wel dat subtiele kantje extra scherpte: de dempers reageren wat alerter, de pedalen wat directer, en de auto voelt minder als een sofa. Het blijft allemaal heel comfortabel, maar wel met karakter.

En als EV, is dat wat zo'n Rolls?

De officiële WLTP-waardes voor de standaard Spectre liggen in het bereik van om en bij de 500 km, en we kunnen ons perfect



showroom naar de prijs vraagt, het zich eigenlijk niet kan permitteren. Maar omdat we jullie nieuwsgierigheid natuurlijk willen bevredigen: aan onze testwagen hangt een prijskaartje van 467.750 euro. Exclusief BTW wel te verstaan. En die kan je – met dank aan de elektrische aandrijving – fiscaal aftrekken.

Dat de prijs even astronomisch is als zijn présence, mag niet verbazen. Je betaalt voor de uren aan handarbeid die in deze Rolls kruipen, je betaalt voor die heerlijke sterrenhemel waar een week aan werd gewerkt maar die zorgt voor een unieke ervaring, die geen ander merk kan bieden. En je betaalt voor de beleving, voor de status, voor het respect dat deze auto afdwingt.

Conclusie

Dus waar brengt dit ons? De Spectre Black Badge is geen half afgewerkt concept of flauw elektrisch probeersel. Dit is een nieuwe standaard. Een coupé die luxe, stilte, technologie en kracht in harmonie over de weg brengt. Is hij perfect? Wel, het komt toch duivels dicht in de buurt. Natuurlijk schuwt hij smalle straatjes of nauwe parkeervakken. En de koffer is ook niet de grootste die je al hebt gezien. Maar dan zijn we zo ongeveer wel uitverteld qua subjectieve minpunten. Zouden we 'm willen? Natuurlijk. Want de sereniteit en de exquise beleving zijn van een niveau die je nergens anders ervaart. Hij vertelt je niet dat je rijk bent, hij laat het je voelen.

inbeelden dat je die zelfs kunt overschrijden als je de Spectre met fluwelen handschoenen beroert. In het geval van de Black Badge zal de batterij van 102 kWh net iets minder marge geven om echt lange ritten aan te gaan, maar 400 km ga je toch altijd halen. Wij verbruiken zo'n 25 kWh per 100 km, maar we hebben dan ook graag gebruik gemaakt van de indrukwekkende acceleratie. Minder spectaculair is de laadsnelheid die max tot 195 kW gaat aan de snelader. Maar we zien niet zoveel Rolls-Royce klanten elders dan thuis in de verwarmde garage de stekker inpluggen. Belangrijkst is dat deze elektrische Rolls perfect inzetbaar is als dagelijkse reisgezel. Laadstress is voor niets nodig.

Vraag niet naar de prijs

De mythe wil dat de potentiële klant die in een Rolls-Royce

Hoe je stuurt, remt en accelereert wanneer het vriest. Zo rij je écht veilig in de winter.

Winterweer verandert een routineuze autorit in een technische opdracht. Wat in normale omstandigheden vanzelf gaat, wordt plots een subtiel samenspel tussen stuur, rem en gaspedaal. De manier waarop je je auto bedient, bepaalt meer dan ooit hoe veilig je op je bestemming aankomt. Dit artikel duikt diep in de praktische handelingen achter het stuur, met aandacht voor verschillen tussen manuele en automatische transmissies en met extra inzichten voor wie met een elektrische wagen rijdt. Want rijden in de winter is geen kwestie van geluk, maar van techniek.

Wanneer het vriest, verandert de wrijving tussen band en weg tot een minimum. Dat betekent dat elke input die je geeft (een draai aan het stuur, een druk op de rem, een tik op het gaspedaal) veel grotere gevolgen heeft. Je auto overdrijft als het ware je bewegingen. Het is daarom essentieel dat je niet alleen rustiger rijdt, maar vooral preciezer. Rijden in de winter gaat over verfijnd rijden: traag, geduldig en voortdurend anticiperend.

Hoe je stuurt op glad wegdek: kleine bewegingen, grote controle

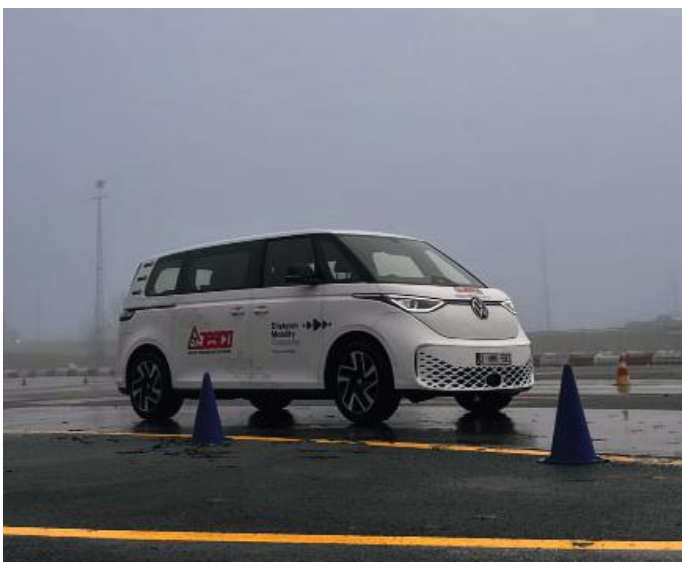
Sturen op sneeuw of ijs lijkt meer op balanceren dan op gewoon rijden. Je houdt je handen het best op kwart voor drie, zodat je kleine, vloeiende stuurbewegingen kunt maken zonder het stuur te hoeven loslaten. Het geheim zit in ritme: je draait niet, maar je begeleidt de auto. Wanneer je stuurt alsof je een glas water op de rand van je dashboard niet wilt laten omvallen, zit je goed.

Wanneer je voelt dat de auto begint te schuiven, is de eerste regel om het stuur niet bruusk terug te trekken. Belangrijk: kijk altijd in de richting waarin je wil gaan en stuur daar zachtjes naartoe. Kijken naar de oplossing of de uitweg is makkelijker gezegd dan gedaan, want je brein is altijd geneigd om naar het obstakel te kijken. Dat kan je wel trainen zodat je leert om naar de veilige uitweg te kijken (bijvoorbeeld bij www.jesco.be). De auto volgt je blik, letterlijk. Door te kijken richting de veilige zone, stuur je intuïtief rustiger en vloeiender.

Remmen op ijs en sneeuw: de kunst van gedoseerd vertragen

Remmen wordt in winterse omstandigheden altijd je zwakke plek. Hoe harder je remt, hoe sneller je grip verliest. De gouden regel is om remmen zoveel mogelijk te vervangen door vroegtijdig vertragen. Laat het gaspedaal los, laat de motor afremmen en ga pas in de remmen wanneer je al aanzienlijk trager bent.

Auto's met ABS geven trillingen in het pedaal bij een noodstop. Dat is normaal, maar die schokken betekenen wel dat je al grip aan het verliezen bent. Je maakt een veel veiligere stop als je remdruk opbouwt in plaats van in één keer vol in te drukken. Denk aan het indrukken van een spons: je knijpt geleidelijk, niet in één ruk.





Rijden met een manuele versnellingsbak: de koppeling is je stille vijand

In een handgeschakelde auto wordt rijden in de winter een choreografie tussen koppeling en gas. De koppeling is tegelijk een hulpmiddel en een risico. Elke keer dat je de koppeling indrukt, ontkoppel je de wielen van de motor, en dat betekent dat je auto tijdelijk vrij rolt. Op een gladde ondergrond kan vrij rollen leiden tot glijden.

Daarom is het beter om zo veel mogelijk in dezelfde versnelling te blijven rijden. Schakel vroeg op, zodat je motor minder kracht overbrengt op de wielen. Wanneer je moet vertragen, doe je dat door gas los te laten in plaats van meteen te koppelen. De motorrem werkt alleen wanneer de koppeling niet is ingedrukt. Wegrijden op glad wegdek doe je het best met zo weinig mogelijk gas. Laat de koppeling traag en gecontroleerd opkomen, zodat de wielen niet doorslippen. Als je toch begint te spinnen, laat je de koppeling opnieuw een klein beetje zakken en kalmeer je het gas. Het draait finaal om finesse.

Rijden met een automaat: waarom de wintermodus écht verschil maakt

Automatische transmissies zijn in de winter over het algemeen makkelijker, omdat ze zelf doseren hoeveel kracht ze loslaten op de wielen. Toch heeft ook een automaat zijn techniek. Veel bestuurders vergeten bijvoorbeeld dat een automaat bij wegrijden onmiddellijk veel koppel levert, wat op ijs leidt tot doorslippende voor- of achterwielen.

Daarom bestaan de winter- of "snow"-knoppen in veel auto's. Die doen meer dan je denkt: ze starten meestal in tweede versnelling, beperken het motorkoppel en maken de gasrespons veel minder agressief. Het voelt soms alsof je auto traag reageert, maar dat is exact de bedoeling: een gecontroleerde start, zonder dat de wielen meteen spinnen. Veel elektrische auto's beschikken trouwens ook over zo'n winterprogramma. Gebruik het, je zal zien dat de auto dan zachter reageert in winterse omstandigheden.

Bij het vertragen rem je het best lang en zacht, zodat de automaat tijd heeft om terug te schakelen en motorrem te gebruiken. Geef een heel klein beetje gas in lange afdalingen, zodat de automaat niet opschakelt wanneer je de motorrem net nodig hebt.

Winterpret met een elektrische wagen: regeneratief remmen met verstand

Elektrische auto's gedragen zich heel anders op winterse wegen, vooral door hun regeneratieve remsysteem. Wanneer je het gaspedaal loslaat, wordt er automatisch afgeremd. Dat is handig op droog wegdek, maar op ijs kan die plotse vertraging voor instabiliteit zorgen, zeker bij achterwielaandrijving.

Het is veiliger om de regeneratie op een lagere stand te zetten wanneer het glad is. Dat voorkomt dat de auto abrupt vertraagt zonder dat je het rempedaal aanraakt. Veel EV's hebben een "regen low"-stand, ideaal voor sneeuwritjes.

Een ander voordeel van EV's is dat ze vaak een winter- of sneeuwmodus hebben die niet alleen de tractiecontrole wijzigt, maar ook het beschikbare koppel halveert. Omdat elektrische motoren hun volledige kracht in één keer kunnen geven, is doseren essentieel. Een EV kan sneller slippen bij weggrijden dan een verbrandingsmotor, gewoon omdat hij zó krachtig is. Daarnaast moet je rekening houden met accuprestaties. De batterij levert minder efficiënt vermogen bij koude, waardoor regenereren ook minder sterk werkt. Rijd dus nog vloeiender dan je gewend bent.

Hoe je accelereert op gladde ondergrond: minder kracht, meer nuance

Versnellen op sneeuw of ijs doe je alsof je op een natte vloer loopt: heel geleidelijk, met kleine correcties. Het gaspedaal moet aanvoelen als een volumeknop die je langzaam opendraait. Plotse acceleratie, zelfs als die niet extreem voelt, wordt door de griploze ondergrond meteen uitvergroot.

De ideale manier om op gang te komen is door je voet zo licht mogelijk op het gas te houden en elke vorm van abruptheid te vermijden. Als je merkt dat de wielen spinnen, haal je heel licht je voet omhoog tot de tractie terugkomt. Moderne auto's knipperen vaak met een lampje wanneer je tractiecontrole ingrijpt. Wanneer je dat lampje ziet, betekent dat dat je al te veel gevraagd hebt.

Bochtenwerk in winterse omstandigheden: rijden alsof je geen rem hebt

De veiligste manier om een winterbocht te nemen, is door te doen alsof je je remmen volledig kwijt bent. Je zorgt ervoor dat je snelheid al ver genoeg gezakt is voor je de bocht instuurt, zodat je in de bocht zelf niet hoeft te remmen. Remmen in een bocht is op sneeuw of ijs een bijna gegarandeerde slip.

Je stuurt de bocht in met vaste snelheid, houdt het stuur rustig, en accelereert heel lichtjes wanneer je bijna de bocht uit bent. De lichte versnelling helpt om de auto te stabiliseren. Een constante balans in de bocht is je grootste bondgenoot.



Afdalen en klimmen: de ultieme wintertest voor je voetenwerk

Bergop vertrekken vraagt om zo min mogelijk wielspin. Met een manuele versnellingsbak doe je dat in tweede versnelling (als de helling het toelaat), met een automaat of EV met wintermodus. Tijdens het stijgen geef je niet bij, maar houd je gas constant. Schommelingen in pedaaldruk zorgen voor gripverlies.

Bergaf moet je anticiperen alsof je touwtjes in je handen hebt: je remt langzaam en vroeg, houdt druk licht maar constant, en gebruikt motorrem zo veel mogelijk. In een automaat kun je de pook vaak naar een lagere stand zetten, dat doe je vaak met de flippers achter het stuur. In een EV geeft lichte regeneratie extra controle, maar vermijd maximale regeneratie zolang de weg glad blijft.

De psychologie van winter-rijden

Winter-rijden vraagt mentale rust, maar vooral spiercontrole. Je lichaam reageert vaak nerveus op slipgedrag: je voet spant op, je hand knijpt harder in het stuur. Maar precies die spanning leidt tot foute handelingen. Door bewust trager, vloeiender en lichter te bewegen, kalmeer je je reflexen. De auto wordt als een verlengstuk van je handen en voeten, maar dan één dat moeite heeft om te staan. Het draait om zachtheid: zachter sturen, zachter remmen, zachter accelereren. Wie zacht rijdt, rijdt veilig.

Waarom een rijvaardigheidscursus bij Jesco.be een verschil maakt dat je zelf nooit kan oefenen

Wie écht wil voelen hoe een auto reageert op glad wegdek, heeft meer nodig dan theorie en voorzichtigheid. Op een openbare weg kun je onmogelijk veilig oefenen wat er gebeurt wanneer je auto uitbreekt, wanneer je wielen blokkeren of wanneer je een noodstop moet maken op ijs. In een gespecialiseerde rijvaardigheidscursus, zoals die van Jesco.be, gebeurt dat in een gecontroleerde, professionele omgeving met instructeurs die dagelijks werken met slipreacties, noodmanoeuvres en gedragsanalyses achter het stuur.

Je leert niet alleen hoe je moet reageren, maar vooral wanneer, en dat maakt een wereld van verschil. Door zelf te ervaren hoe snel een auto grip verliest en hoe je die opnieuw oppakt, train je reflexen die je op de weg nooit spontaan ontwikkelt. Het is een investering in veiligheid die elke bestuurder, van beginner tot doorwinterde chauffeur, minstens één keer in zijn leven zou moeten volgen.

Deze rijtips worden aangeboden door Jesco.be



Jouw carrière. Onze motor.



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

De automotive wereld staat nooit stil, en jouw carrière ook niet. De autosector bruisst van innovatie: elektrische mobiliteit, slimme technologie, nieuwe vormen van transport. En achter elke vooruitgang staan mensen met passie. Of je nu droomt van meewerken aan de mobiliteit van morgen, je graag sleutelt aan de nieuwste automodellen, of je talent inzet in sales/marketing of management: op Jobs-In-Automotive.be vind je de job die bij je past. Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit. Jobs-In-Automotive.be bundelt alle vacatures in één krachtig platform.

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. Jobs-In-Automotive.be. Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.



**JOBS IN
AUTOMOTIVE.BE**

We boden vast career en wheels

Test

Volvo ES90 Single Motor

De Zweedse **luxelimo** is terug, en hij is elektrisch

Wie net als wij fan is van grote Zweedse luxeberlines zoals de Volvo S90 of de ter ziele gegane Saab 9-5, die mag zich opmaken voor een bezoekje aan de Volvo showroom. Want de nieuwe ES90 houdt alle tradities van Zweeds topcomfort in ere, en voegt er nog een flinke laag state-of-the-art EV-technologie aan toe.



“

Het volledige plaatje klopt. De ES90 straalt een zeker minimalisme uit, maar hij is tegelijk ook harmonieus en gracieus.



Klinkt veelbelovend, maar hadden we zulke grote beloftes ook al niet gekregen met de lancering van de grote EX90 SUV, waarmee deze ES90 heel wat componenten deelt? Wel ja, en de Volvo-lui zullen eerlijk moeten toegeven dat die lancering niet helemaal vlekkeloos is verlopen. Intussen staat die EX90 intussen wel helemaal op punt en kan zijn ES90 berlinebroertje lekker meesurfen op de verbeteringen die Volvo heeft aangebracht. Wij gingen voor een eerste kennismaking op stap met de Single Motor basisversie.

Scandinavische grandeur

Laat ons even beginnen bij het, wat ons betreft, prachtige design van deze ES90. Hij is groot, maar liefst 5 meter lang, maar zijn silhouet maakt 'm een pak slanker op het netvlies vallen. Zijn lijnenspel straalt rust en zelfvertrouwen uit: een lange, vloeiende daklijn, een recht front zonder overdadige grille (want hij is elektrisch), en een achterzijde die eerder sculpturaal dan opvallend oogt, inclusief een deel van de achterlichten die in de C-dakstijl werden geïntegreerd. Een andere leuke touch zit in de frameloze zijspiegels die we al kennen van de EX90. Heel geslaagd!

De koplampen zijn smal en elegant en krijgen uiteraard de herkenbare "Thor's Hammer" lichtsignatuur. Het geheel is tegelijk futuristisch en tijdloos. Het dak is overigens altijd zwart, en vreemd genoeg valt de LIDAR-bobbel hier veel minder op dan bij de EX90. Vanuit bepaalde hoeken doet de ES90 denken aan een kruising tussen een berline en een shooting brake. Vergis je trouwens niet, dit is een 5-deurs hatchback met een grote achterklep die (achterrait inclusief) omhoog scharniert.

Het volledige plaatje klopt. De ES90 straalt een zeker minimalisme uit, maar hij is tegelijk ook harmonieus en gracieus. En hij is herkenbaar als Volvo, zoveel is duidelijk. Waar andere merken nog zoeken naar elektrische identiteit, lijkt Volvo's ontwerptaal vanzelfsprekend: clean, functioneel, harmonieus. De Volvo ES90 is geen auto die schreeuwt om aandacht, maar eentje die het afdwingt met klasse en uitstraling.

Een zee van ruimte en zen-sfeer

Open de deur en je stapt in een serene cocon van Scandinavisch minimalisme. Er zijn geen verrassingen, want in grote lijnen krijg je hier dezelfde ingrediënten als in de EX90 SUV. Dat wil zeggen: geen overdaad aan knoppen, geen onrustige lijnen, wel een minimalistische aanpak met als centraal aandachtspunt het grote verticale multimediascherm. De materiaalkeuze is trouwens indrukwekkend met luxueuze toetsen en afwerking. Persoonlijk zijn we ook blij dat je kan kiezen voor Nappaleder, iets wat een auto met deze status wel verdient. Al kunnen meer ecologisch ingestelde klanten uiteraard nog steeds voor andere bio/vegan-opties kiezen. Een andere leuke optie is het glazen panoramisch dak, dat voor het eerst bij Volvo een electrochromatische dimfunctie krijgt. Algemeen gesproken voelden we ons helemaal thuis in dit interieur van de ES90, en op één of andere manier komt die typische, rustige Volvo-sfeer hier meer uit de verf dan in de EX90. We vonden ook



het premium-gehalte van een hoger niveau dan in andere Volvo modellen. Zeer geslaagd allemaal.

Zit je goed?

Een uitgesproken sterk punt van deze ES90 blijft trouwens de stoelen. Als er één merk is dat je terzake niets moet leren, dan is het wel hoe je goed zitmeubilair moet maken. Vooraan omsluiten de stoelen jou met een gevoel van extra veiligheid, wat te danken is aan de multi-verstelbaarheid middels een handige draaiknop aan de zitting. Je kan daarbij op verschillende posities kussentjes opblazen zodat je de perfecte ondersteuning vindt. En uiteraard kan je (optioneel) ook kiezen voor die heerlijke massage- of koelingsfunctie.

En dan is er nog de achterbank, die ronduit royaal mag genoemd worden. De cabine is breed, met een enorme hoeveelheid beenruimte achterin dankzij de lange wielbasis van 3,1 meter. Je waant je in een luxe-limo van het hoogste kaliber waarbij je de benen kan strekken alsof je op een strandstoel zit (ok, we overdrijven een heel klein beetje). Ook de hoofdruimte is uitstekend, ondanks de aflopende daklijn. Enkel de middelste zitplaats is wat beperkter, maar dat is bij bijna elke berline het geval. Kortom, het interieurgevoel in deze ES90 is dat van een lounge: de stilte, het ruimtegevoel en het samenspel van luxe materialen zorgen voor een bijna zen-achtige sfeer.

PLUS

- Prachtig design
- Zen-ervaring over de hele lijn
- Zelfs in basis-configuratie een overtuigend pakket
- 800V EV-architectuur met goede EV-prestaties
- Zitcomfort, zowel voorin als achterin
- Eerlijke prijs vergeleken met de concurrentie

MIN

- Koffer niet de grootste uit het segment
- Luchtvering niet standaard
- Lidar nog niet volledig functioneel

Niet de grootste koffer

Functioneel gezien voelt de ES90 zoals het hoort, met een duidelijke focus op welbehagen in de cabine. We vermeldden al het vijfdeurs-concept van het koetswerk, waarbij je je ook aan een meer dan behoorlijke functionaliteit qua bagagemogelijkheden verwacht, en dat is niet helemaal het geval. Ja, de kofferklep opent elektrisch en onthult een vrij handige toegang tot de koffer mét vlakke vloer. Maar het beschikbare volume van 424 liter is eerder aan de bescheiden kant voor een sloep van dit formaat, wat vooral te maken heeft met de vrij hoge laadvloer. Onder die vloer is trouwens wel voldoende plaats voor de laadkabels, maar ook niet meer dan dat. Idem voor de aanwezige frunk, die mogelijks nog kleiner is. Wel kan je de achterbank neerklappen waardoor ook langere objecten mee kunnen waardoor deze ES90 toch weer een pak gerieflijker wordt dan de klassieke berline.

EV specs

Voor deze eerste rit krijgen we de 'basismotorisatie' onder de billen met de Single Motor op de achterwielen die 333 pk levert en een koppel van 480 Nm. Begin volgend jaar kunnen ook de twee bijkomende 'Dual Motor' versies worden uitgeleverd van 449 pk en 680 pk voor de Performance versie. Alle drie gebruiken ze een state of the art 800V architectuur, maar er is wel een verschil in batterij. De Single Motor heeft een netto bruikbare capaciteit van 88 kWh, waar de versies met twee motoren zich kunnen beroepen op netto 102 kWh. Thuis of aan de publieke laadpaal laadt de ES90 aan 11 kW, terwijl ze aan de snellader een zeer stevige 300 (Single Motor) of 350 DC (Dual Motor) binnen trekken. Daarmee laad je in 22 minuten van 10 tot 80%. Dat plaatst de Volvo in het gezelschap van de beste laadsystemen op de markt.

Dase op wielen

Tijd om onze Single Motor de sporen te geven en meteen wordt duidelijk dat we qua prestaties niets tekort komen, zelfs in deze instapversie. Van 0 tot 100 versnellen duurt amper 6,6 seconden en dat blijkt meer dan vlot genoeg voor deze ES90, die toch minstens 2.335 kilo op de weegschaal zet. De auto hangt vlot aan het 'gas' en reageert alert op elke streling van het rechterpedaal. Neen, we hebben tijdens deze eerste test nooit uitgekeken naar de krachtiger Twin Motor.

Onze testwagen had wel de hoogste spec (Ultra), waardoor hij recht heeft op actieve luchtvering. We hebben nog niet kunnen vergelijken met de basis-ophanging, maar de rit in 'onze' ES90 is een rustervaring op zich. Wel zit er een lichte zweverigheid in de vering, typisch voor zware elektrische auto's, maar dat wordt nooit storend. Er zijn slechts twee standen (soft en intens), en meer onderscheid is ook niet nodig naar ons gevoel. De besturing is licht maar precies en kan ook in twee standen worden ingesteld. Oh ja, en bij het naderen van een bocht gaat de ES90 vanzelf een beetje (maar niet teveel) afremmen zodat je die in alle veiligheid kunt aansnijden. Het al eerder vernoemde LIDAR systeem is nog steeds niet volledig operationeel maar verzamelt een pak gegevens zodat later, aan de hand van over the air updates, mogelijks wel bijkomende functionaliteiten kunnen worden geactiveerd.

Wat ook opvalt tijdens onze rit is dat de ES90, ondanks zijn flinke proporties, compacter en wendbaarder aanvoelt dan wat de cijfers op papier doen vermoeden. Zelfs op smallere wegen laat hij zich soepel manoeuvreren, al merk je bij het parkeren wel dat de lengte van 5 meter gewoon niet uit te gommen is. Gelukkig zijn er voldoende camera's om je daarbij te helpen.





Hoe dan ook is de eerste test met de ES90 ons prima bevallen. Zelfs in de basis set-up met 1 elektromotor doet deze Volvo alles zonder verpinken, en geniet je van een rustgevende, stille ervaring. Tenzij je de mindblowing Bowers & Wilkins geluidsinstallatie open draait, dan krijg je een studio-ervaring die uniek is. We konden trouwens ook vaststellen dat onze ES90 erin slaagde om zuinig met de beschikbare elektriciteit om te springen. In rustige stadsomgeving zagen we het verbruik zakken tot 15 kWh, terwijl we gemiddeld over een langer traject (inclusief snelweg) 18 kWh hebben verbruikt. Een zeer knap resultaat voor een luxelimo van dit formaat, en dat betekent dat je in de praktijk toch makkelijk +500 km rijbereik moet kunnen halen.

Sereniteit heeft zijn prijs

Op de Belgische markt begint de Volvo ES90 Single Motor Core aan 73.990 euro. De rijker uitgeruste Plus en Ultra-versies stijgen respectievelijk naar ongeveer 76.000 en ruim boven de 84.000 euro. In dat laatste geval beschik je wel al over luchtvering. Dat is toch een aanrader als je kiest voor grote velgen, want zelfs met de 22 duimers op onze testwagen bleef het ultieme comfort gegarandeerd.

Kortom, neem de Single Motor met alle toeters en bellen, en je komt zo ongeveer uit op een prijskaartje van 90.000 euro. Dat is een smak geld, maar als je gaat vergelijken met de concurrentie dan zouden we gerust een Mercedes EQS of een BMW i5 naast deze ES90 durven zetten die met een beduidend hogere eindafrekening uitpakken. Toegegeven, het is misschien niet helemaal een eerlijke vergelijking. Waar de Duitsers sportieve precisie najagen, kiest Volvo voor kalmte, veiligheid en welzijn. En eerlijk gezegd: dat doet hij overtuigend. - WM



DE ESSENTIE

De Volvo ES90 Single Motor is een elegante elektrische limousine die rust en verfijning tot kunst verheft. Het interieur ademt Scandinavische luxe, de rit is fluisterstil, het comfort voorbeeldig. Zelfs in Single Motor 'basis'-configuratie, ontpopt deze ES90 zich als een serene, luxueuze reisgezel die ook nog eens voldoende ver komt op één lading. En met snelladen tot 300 kW en een rustige rijervaring positioneert de ES90 zich als het kalme alternatief voor de Duitse sportieve EV's. Geen adrenaline hier, maar wel absolute ontspanning. Als dat hetgene is waar jij blij van wordt, dan hoeft je niet verder te zoeken.

Test

Ford Puma GEN-E

Crossover met grote ambities



Jazeker, de Ford Puma Gen-E is tegelijk nieuw én vertrouwd. De naam en looks doen meteen denken aan de gelijknamige (en populaire) benzinevariant maar onderhuids schuilt tegenwoordig een volledig elektrische aandrijflijn.



Met het verdwijnen van de Fiesta is de Puma intussen “gepromoveerd” tot Ford’s meest compacte en dus meest toegankelijke model. Dankzij een recente (technologische) update en de brede waaier aan motorisaties – van mild hybride tot EV – blijft de sympathieke crossover daardoor relevant voor een breed doelpubliek.

Electric Yellow!

Op het eerste gezicht lijkt de Puma Gen-E als twee druppels water op zijn evenknie met verbrandingsmotor. Maar wie langer/beter kijkt kan toch enkele duidelijke verschillen opmerken zoals de gesloten grille, de hertekende bumpers en de subtiële spoiler. Die laatste helpt actief om de stroomlijn te verbeteren wat de actieradius ten goede komt.

De bijzonder frisse Electric Yellow lanceringskleur laat geen twijfel bestaan over zijn elektrische inborst. De Puma verdraagt de kleur wel, maar voor wie liever minder opvallend door het verkeer laveert biedt Ford gelukkig ook meer ingetogen tinten aan. Afhankelijk van de uitvoering rolt de Puma Gen-E op 17”, 18” of 19” lichtmetalen velgen die eveneens ontworpen zijn met een optimale luchtstroom in gedachten. Verder personaliseren kan met het Black Pack dat een contrasterend zwart dak en zwarte zijspiegels omvat.

Het interieur komt ons bekend voor

Wie al eerder in de vernieuwde Ford Puma plaatsnam zal zich snel thuisvoelen in de Gen-E variant. Tenzij je geen fan bent van de vernieuwde middenconsole die met meer opbergruimte én een draadloze telefoonlader pronkt.

Het interieur oogt fris en eigentijds dankzij het digitale instrumentenpaneel (12,8”) en het SYNC4 infotainmentsysteem (12”). Dat

reageert snel en biedt moderne functies zoals DAB radio, slimme navigatie, Amazon Alexa ondersteuning, achteruitrijcamera en draadloze Apple CarPlay / Android Auto ondersteuning.

De afwerking en het materiaalgebruik kunnen we als degelijk omschrijven al blijft die glanzende pianolak steeds (zéér) gevoelig voor stof en/of vuile vingerafdrukken. Het hoekige stuurwiel vraagt om enige gewaarwording maar ligt uiteindelijk goed in de hand.

Viva de GigaBox

Ondanks zijn compacte buitenafmetingen (4,21 x 1,81 x 1,56 meter) biedt de Puma Gen-E toch de nodige binnenruimte. Voor een crossover is er achterin zowaar voldoende beenruimte beschikbaar, met het (optionele) panoramadak moet je qua hoofdruimte wel enkele nuttige centimeters inleveren.

De echte troef van de Puma Gen-E is echter het enorme laadvolume van 574 tot 1.283 liter. Daarmee laat de elektrische Puma crossover heel wat concurrenten (en grotere SUV’s) achter zich. Dank-





jewel GigaBox oftewel de diepe opbergruimte (145 liter) onder de verstelbare koffervloer, nog steeds mét handige waterafvoer. Ter vergelijking: de Puma benzine doet het met een MegaBox die slechts 80 liter bagage slikt. In de frunk past er nog eens 43 liter, ideaal voor de laadkabels. De hogere koetswerkbouw zorgt trouwens voor een gemakkelijke instap en een goed zicht rondom. Klein puntje van opbouwende kritiek: de zijspiegels mochten wat ons betreft gerust wat groter zijn.

Puma Gen-E is vlot

De Ford Puma Gen-E vertrouwt op een elektromotor van 168 pk en een koppel van 290 Nm. Daarmee sprint hij in 8 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 160 km/u. Naar goede EV gewoonte reageert het aandrijfgeheel heerlijk direct waardoor de Puma in de praktijk vlotter aanvoelt dan het cijfermateriaal doen vermoeden.



Volstaat een actieradius van 250 km?

De lithium-ion batterij (NMC) heeft een capaciteit van 43 kWh (netto) wat geen recordwaarde is anno 2025. Laden doet de Puma Gen-E aan een marktconforme 11 kW (AC) of 100 kW (DC). De remenergierecuperatie is niet instelbaar, wel kan je voor een straffere (one pedal driving) stand kiezen.

Van de WLTP actieradius (347 à 376 km) blijft in de praktijk nog ongeveer 300 km over met een gezonde rijstijl. Ons testverbruik schommelde tussen 13 en 14 kWh per 100 km... Je zult ons de weinig precieze cijfers moeten vergeven aangezien de boordcomputer van de Puma geen verbruikscijfers na de komma weergeeft.

Uiteraard voorzien van een heerlijk rijgedrag

Rijden doet de Puma Gen-E zoals je van een Ford mag verwachten: betrokken en gebalanceerd. De elektrische variant kan niet tippen aan het dynamische karakter van de (ongeveer even krachtige) Puma ST maar toch stuurt ie vrij direct en communicatief. Zeker in de Sport rijmodus! Een kunstmatige "sound experience" zorgt desgewenst voor wat extra beleving, verder blijft het aangenaam stil aan boord. Dankzij het eerder kleinere accupack blijft het gewicht beperkt (1.563 kg rijklaar) en heeft de demping (vrij) weinig last van de extra e-kilo's. De lagere positionering van de batterij zorgt voor een stabiel en vertrouwde wegligging.

Prijzen en uitrusting

De Puma crossover met benzinemotor is de jouwe vanaf 29.300 euro. Voor de elektrische Puma Gen-E vraagt Ford minstens 35.490 euro of 38.000 euro als je de Premium uitvoering wenst.



De naamloze basisuitvoering biedt alvast donkergetinte ruiten achteraan, klassieke cruise control, LED sfeerverlichting, airco en Collision Assist met voetgangers- en fietsersdetectie. Bij de topversie komt daar een automatische kofferklep, krachtige Matrix LED koplampen, Bang & Olufsen audiosysteem en keyless entry bij. Optioneel zijn nog een winterpack, een panoramadak, een trekhaak en aanvullende rijhulpsystemen verkrijgbaar. Onze rijkelijk uitgeruste testwagen klokte af op een kleine 41.000 euro. Binnen het (zeer!) omvangrijke SUV B EV segment kan je met een dergelijk budget bij diverse concurrenten terecht. Qua rijgedrag kan niemand tippen aan deze Europese Amerikaan, inzake praktisch gebruiksgemak komt enkel de Renault 4 misschien in de buurt. - **BNNY**



+ PLUS

- Herkenbaar geheel
- Hogere zitpositie en goede zichtbaarheid
- Best praktische en functioneel
- Zuinig
- Volwassen en betrokken rijgedrag
- Moderne rijhulpsystemen en connectiviteit

- MIN

- Relatief beperkt rijbereik
- Stevige concurrentie

DE ESSENTIE

De zuiver elektrische Puma Gen-E is een logische evolutie van Ford's populaire crossover. Hij combineert vertrouwde looks met een moderne aandrijflijn, biedt relatief veel ruimte en pakt uit met het typische Ford rijgevoel (lees: betrokken).

De batterijcapaciteit is aan de kleine kant waardoor het rijbereik beperkt blijft tot 250 à 300 km in de praktijk. Wel staat daar een zuinig verbruik, aangenaam weggedrag en correcte prijzen tegenover. In een segment bomvol concurrenten slaagt de Puma Gen-E erin zich te onderscheiden met zijn rijplezier en de enorme kofferruimte. Interessante eigenschappen die de Puma met benzinemotor ook geliefd maakte.



Private Lease in België: Nog veel potentieel om te groeien

Onze particuliere noorderburen opteren al eens graag voor een leaseauto, maar Belgische particulieren blijken een pak minder bereid om met een auto te rijden die niet de hunne is of wordt. Nochtans heeft Private Lease een aantal onmiskenbare voordelen.

Voor bedrijven en professionals is het op lange termijn huren van een auto, vaak "operationele leasing" genoemd, gemeengoed. De Belgische leasingmaatschappijen beheren momenteel zo'n 600.000 auto's die op lange termijn worden verhuurd, inclusief onderhoud, banden, verzekering, enz. Daarmee is bijna één op tien personenwagens in ons land er eentje van een verhuurmaatschappij. De Belgische particulier of privé-persoon die de rekening uit eigen zak moet betalen, heeft echter een veel kleinere appetijt voor deze beheersvorm. Dat heeft misschien ook te maken met onwetendheid, want onbekend is onbemind.

Nederlanders kiezen massaal voor private lease

In Nederland kozen intussen al 250.000 particulieren voor een auto via een Private Leasecontract. Een huurauto op lange termijn dus, waarbij een leasingmaatschappij in ruil voor een vast maandelijks bedrag een auto ter beschikking stelt van een particuliere klant, die die auto op het eind van het contract terug inlevert. In ons land ligt

dat aantal volgens cijfers die sectorvereniging Renta eerder dit jaar bekendmaakte, op 13.200, of amper 5% van het Nederlandse totaal. Terwijl er in Nederland zo'n 9 miljoen personenwagens rijden en in ons land 6 miljoen. In principe zouden de Belgen dus aan twee derde van het aantal Nederlandse Private Lease-contracten moeten kunnen raken, of zo'n 165.000. Dat is vandaag utopisch, ondanks het feit dat steeds meer partijen Private Lease gaan aanbieden.

Wat is dat eigenlijk, Private Lease?

Vooraleer we nagaan wat de voor- en nadelen van Private Lease zijn, moeten we even duidelijk maken wat het precies is. Eigenlijk is het identiek hetzelfde product dat bij bedrijven zo populair is: het bij een leasingmaatschappij voor een periode van meerdere jaren huren van een door de klant gekozen auto. In de maandelijkse huurprijs is niet alleen het gebruiksrecht voor de auto inbegrepen, maar ook alle kosten voor onderhoud, technische herstellingen en banden, naast de belasting op inverkeerstelling, verkeersbelasting, verzekering (burgerlijke aansprakelijkheid en eigen schade), pechverhelping en (in bepaalde gevallen) een vervangwagen.

De particulier die voor Private Lease kiest hoeft naast zijn maandelijkse huur dus enkel nog zijn brandstof- of elektriciteits-

kosten te dragen. De maandelijkse kost hangt af van de gekozen auto, van het aantal kilometers dat de gebruiker met de auto zal rijden en van de huurtermijn. Op het einde van de looptijd (meestal na 36, 48 of 60 maanden), wordt de auto teruggenomen door de leasingmaatschappij, die hem doorverkoopt op de tweedehandsmarkt. In principe is het niet mogelijk voor de klant om de auto die hij gedurende al die tijd gehuurd heeft op het einde ook van de leasingmaatschappij over te nemen.

Interessant voor jongeren

Zo'n formule heeft enkele duidelijke voordelen. Zo kent de klant op voorhand de totale kostprijs van zijn auto. Of er in de loop van het contract nu meer kosten zijn voor onderhoud of technische herstellingen dan voorzien en of de auto op het einde van het contract wanneer hij wordt doorverkocht minder opbrengt dan de leasingmaatschappij had ingeschat is niet het probleem van de klant. Zijn prijs staat vast, eventuele verliezen worden door de leasingmaatschappij ten laste genomen.

Het op voorhand kennen van de totale maandelijkse kostprijs van je individuele mobiliteit is vanzelfsprekend een echte troef. Jongeren kunnen daarnaast ook een goede zaak doen door te kiezen voor Private Lease, omwille van de kostprijs van een autoverzekering. Wanneer ze een auto op hun eigen naam willen verzekeren is de premie vaak erg hoog, gezien hun leeftijd en beperkte rijervaring. Leasingmaatschappijen gebruiken in hun contracten echter vloottarieven die voor alle bestuurders gelijk zijn. Daardoor kunnen jongeren niet alleen voor een lager bedrag verzekerd worden dan wanneer ze dat op eigen naam zouden doen, maar bouwen ze ook een schadehistoriek op die ze later kunnen gebruiken om wanneer ze een verzekering op eigen naam afsluiten een betere premie te krijgen.

Een ander voordeel is dat wie dat wil regelmatig (om de drie, vier of vijf jaar) met een nieuwe auto kan rijden, die dan telkens weer uitgerust is met de laatste snufjes en minder verbruikt dan de vorige. Ook voor wie graag wil uitproberen of hij of zij (al) klaar is voor een elektrische auto, is Private Lease een risicoloze keuze.

Bevalt het elektrisch rijden niet, of is de herverkoopwaarde niet wat ervan werd verwacht, dan is dat geen probleem, want de leasingmaatschappij neemt de auto terug en verkoopt hem, zonder risico voor de huurder.

Geen eigendom

Vanzelfsprekend zijn er ook minpunten aan Private Lease verbonden. Zo wordt de huurder nooit eigenaar van de auto. Na drie, vier of vijf jaar werd in totaal een aanzienlijk bedrag betaald maar moet de auto wel weer ingeleverd worden. In zekere zin staat de huurder dan met lege handen, al is dat geen eerlijke weergave van de feiten. Want defacto heeft hij of zij natuurlijk enkel betaald voor het gebruik van de auto, en niet voor de eigendom. De som die tijdens het contract wordt betaald dekt de financieringskosten, het door de leasingmaatschappij ingeschatte waardeverlies (het verschil tussen de aankoopprijs en de verwachte herverkoopwaarde) en daarnaast ook de taksen, onderhoudsbeurten, banden, technische herstellingen en het verzekeringspakket. Dat zijn natuurlijk wel kosten die bij een eigen auto ook betaald moeten worden of in rekening moet worden gebracht.

Een andere moeilijkheid is dat de huurder goed moet kunnen inschatten hoeveel kilometer hij per jaar denkt te gaan rijden. De maandelijkse huurprijs wordt namelijk beïnvloed door het kilometeraantal, omdat meer kilometers rijden ook betekent dat er meer onderhoud nodig is, er meer banden vervangen moeten worden en de auto op het eind ook een lagere herverkoopwaarde heeft dan een exemplaar met een lagere kilometerstand. Wanneer in de praktijk aanzienlijk meer kilometers worden gereden dan voorzien was in het contract, zal de leasingmaatschappij de maandprijs herzien. Dat kan een onaangename verrassing zijn maar is uiteindelijk niet meer dan billijk, omdat door meer te rijden dan contractueel voorzien de afgesproken voorwaarden niet nageleefd worden. Het is dan ook beter om wat meer kilometers te voorzien dan ze te laag in te schatten. Iedereen krijgt liever geld terug dan te moeten bijbetalen.

Op het einde van het contract inspecteert de leasingmaatschappij de auto. Eventuele schades die verder gaan dan de normale en



De ⑤ zekerheden van het Keurmerk Private Lease

 Eerlijke voorwaarden	 Compleet product	 Bescherming tegen te hoge financiële lasten	 14 dagen bedenktijd	 Zekerheid bij klachten
---	---	--	---	---



aanvaardbare slijtage zullen worden aangerekend. Eigenlijk is dat hetzelfde als wat gebeurt als iemand zijn eigen auto doorverkoopt: de op die auto aanwezige schade leidt ook tot een minder hoge verkoopprijs. Wie echter weinig zorgzaam met zijn auto omspringt kan op dat vlak onaangenaam verrast worden door de schadefactuur op het einde van het contract.

Waarom nog geen succes in België?

Dat het Nederlandse succes nog geen massale navolging krijgt in België ligt mogelijk aan onze volkstaal. Nederlanders staan traditioneel meer open voor nieuwe initiatieven en zijn al veel langer vertrouwd met het op lange termijn huren van auto's. De Belg is wat conservatiever ingesteld en is graag eigenaar van zijn auto, net als van zijn huis. Zoals van de Belg vaak gezegd wordt dat hij een baksteen in de maag heeft, lijkt het al even belangrijk dat de auto van die Belg zijn eigendom is. In ons land kiezen particulieren dan ook massaal voor ballonkredieten, een vorm van lening op afbe-

taling met een laatste verhoogde maandsom, waarbij ze meteen eigenaar zijn van de auto en hem op het einde kunnen houden, na betaling van een restbedrag.

Mogelijk zullen initiatieven als Social Lease, waar de federale regering werk van wil maken, of de uitbreiding van het federale mobiliteitsbudget voor een groei in het aantal Private Leasecontracten zorgen, maar momenteel is dat nog koffiedik kijken.

Uiteindelijk is Private Lease vooral interessant voor wie niet per se eigenaar wil zijn of blijven van zijn auto en graag regelmatig met een nieuw model rijdt. Ook wie zijn maandelijkse mobiliteitskost op voorhand wil kennen en belang hecht aan een budget onder controle doet met een Private Leasecontract een goede zaak. Wie zijn of haar auto graag wil "oprijden" en het belangrijk vindt om eigenaar te zijn, of niet echt kan inschatten hoeveel hij of zij eigenlijk rijdt op jaarbasis, kiest beter voor een andere aanschafvorm.

DE ESSENTIE

Private Lease (het langdurig huren van een auto voor een vast maandbedrag inclusief verzekering, onderhoud en taksen) is in België nog matig populair, in tegenstelling tot Nederland waar 250.000 particulieren het al gebruiken. Belgen hechten meer aan eigendom en zijn minder vertrouwd met leasing. Maar een kentering is niet uitgesloten want Private Lease biedt wel degelijk voordelen: voorspelbare kosten, lagere verzekeringspremies voor jongeren, en regelmatig een nieuwe wagen. Groei is dus mogelijk, maar voorlopig blijven de Belgen voorzichtig.



Van Mossel

PRIVATE LEASE

Zorgeloos & op maat

Vraag nu naar de maandprijs
van jouw toekomstige wagen.

www.vanmossel.be 

Van Moss

VOOR MOBILITEIT, VOOR IEDEREEN



Van Mossel zet vol in op Private Lease: 'We merken dat de mentaliteit stilaan kantelt'

Hoewel het concept in Nederland al jaren een vaste waarde is, lijkt het bij ons trager van de grond te komen. We spraken met Ivan Geerinckx, verantwoordelijke Private Lease binnen de Van Mossel Groep, over de opmars van private lease binnen hun portefeuille.

Het wat, waarom en hoe van Private Lease beschrijven we uitgebreid in een ander artikel. Kort gezegd is het een formule waarbij je als consument een vaste huurprijs betaalt om met een nieuwe of jonge tweedehandswagen te rijden, inclusief quasi alle kosten. In België is Private Lease nog geen massafenomeen, maar toch ziet Geerinckx duidelijke tekenen van verandering: 'Steeds meer Belgen denken in maandprijzen in plaats van aankoopbedragen, en

laten het klassieke eigenaarschap los. Niet iedereen heeft 25.000 tot 40.000 euro in de schuif liggen om een auto te kopen. Private lease biedt dan een haalbaar alternatief naast klassieke bank- of huurfinancieringen.'

Van nul naar 700 contracten

De formule is overgewaaid uit de Verenigde Staten en Noord-Europa, waar ze al langer populair is. Vooral in Nederland sloeg private lease snel aan. 'De Nederlander heeft meer een huurmentaliteit, terwijl de Belg van nature graag eigenaar is van zijn spullen. Denk maar aan een huis, maar ook een auto,' zegt Geerinckx. 'Toch merken we dat vooral jongere klanten die mentaliteit meer en meer loslaten. Huren zit in de lift, niet enkel voor auto's, maar ook voor fietsen en andere gebruiksgoederen. Dat heeft deels te maken met financiële redenen, maar ook met gemak en ontzorging.'



'Vaak zijn dat kleine of middelgrote stadswagens, zoals de Opel Corsa of Ford Puma. We zien ook dat klanten steeds vaker kiezen voor automaten, zelfs in de kleinere segmenten. Daarnaast is er veel interesse in jonge tweedehandswagens.'

Private lease blijkt ook een interessante opstap voor wie twijfelt over elektrisch rijden. 'De consument ervaart veel onzekerheid: moet ik nu een elektrische wagen kopen, een hybride of toch nog benzine? Via private lease kan hij die keuze even uitstellen. Wij nemen het restwaarderisico op ons, de klant hoeft zich daar dus geen zorgen over te maken,' legt Geerinckx uit. 'Dat ontzorgen is de kern van het concept. De klant moet enkel nog denken aan tanken of opladen.'

Een ander voordeel is dat de verzekering inbegrepen is, zonder onderscheid op basis van leeftijd. 'Een bestuurder van 18 moet dus niet wakker liggen van hoge verzekeringpremies en betaalt hetzelfde als iemand van 60. Bovendien bouwt een jonge bestuurder op die manier ook schadevrije jaren op. Als hij later een eigen verzekering afsluit, kan hij die historiek meenemen.'

Wat met eigenaarschap?

Een vaak gehoorde bedenking is dat de klant na afloop van het contract de wagen moet inleveren. 'Private lease is in de basis een huurformule,' bevestigt Geerinckx. 'Maar bij ons komen de wagens terug in onze eigen used car centers. De huurder krijgt daarbij het eerste recht om de auto aan te kopen tegen de dan geldende marktwaarde. De aankooptie is er dus wel degelijk. Omwille van de schaalgrootte binnen Van Mossel kunnen wij onze huurder, op het einde van de leaseperiode, een voorstel tot aankoop doen.'

Van Mossel startte begin 2015 met de privatelease-activiteit. Intussen loopt het aantal contracten op tot zo'n 700. 'We begonnen letterlijk met twee mensen in een klein kantoor. De eerste maanden waren uiteraard moeilijk, we waren blij met elk mailtje dat binnenkwam. Vandaag hebben we een team van drie, binnenkort vier mensen, dat zich voltijds bezighoudt met private lease binnen de groep.'

De groei bracht ook leermomaaenten mee. 'We hebben onze procedures verfijnd en we kunnen nu ook meer processen verder digitaliseren. Wat echt werkt, is het persoonlijke contact. Onze leaseconsulenten begeleiden daarbij de dealers én de klant. Van het eerste gesprek tot de aflevering en ook erna blijven zij het vast aanspreekpunt...

Populaire modellen en scherpe prijzen

Het aanbod van Van Mossel omvat zowel nieuwe als gebruikte wagens, die al even op de weg zijn geweest. Dat drukt de maandprijs. 'We weten intussen welke modellen populair zijn,' vertelt Geerinckx.



Ivan Geerinckx

pre-driven



Van Mossel biedt contracten aan tussen twee en zes jaar. De gemiddelde looptijd ligt rond de zestig maanden. 'Voor occasionwagens geldt dat de leeftijd aan het einde van het contract maximaal zes jaar mag zijn. Een auto van twee jaar oud kan dus nog voor vier jaar geleased worden,' aldus Geerinckx. Recent werd trouwens ook een flexibel contract gelanceerd: 'Na twaalf maanden kan de klant maandelijks opzeggen, tegen een kleine meerkost. Dat spreekt mensen aan die bijvoorbeeld weten dat ze volgend jaar een bedrijfswagen krijgen.'

Over extra kosten bij hogere kilometerstanden zijn klanten vaak bezorgd, maar ook daar probeert Van Mossel flexibel te zijn. 'We berekenen de kilometers evenwichtig: zowel extra als minder gereden kilometers worden aan hetzelfde tarief afgerekend. Dat maakt het transparant en eerlijk.'

Nieuwe kanalen en groeiende bekendheid

Met 700 lopende contracten bewijst Van Mossel dat Private Lease wel degelijk aan populariteit wint, en dat heeft ook te maken met het eigen netwerk. De meeste contracten komen binnen via het eigen dealernetwerk, maar ook bedrijven vormen een interessante pijler die steeds belangrijker wordt. 'Binnen ondernemingen zijn er altijd medewerkers zonder bedrijfswagen. Via partnerships kunnen we ook hen een aantrekkelijk aanbod doen,' zegt Geerinckx. Daarnaast zorgen sociale media voor een constante stroom van nieuwe leads. 'We krijgen dagelijks vijf tot tien contactaanvragen binnen. Dat toont dat de formule leeft.'

De voordelen van private lease zijn volgens Geerinckx dan ook duidelijk: een vast maandbedrag, zonder onverwachte kosten. 'Het enige waar de klant nog aan moet denken, is zijn sleutel en het opladen of tanken van de wagen,' zegt hij met de glimlach. 'Voor de rest zit alles in het contract. Dat totale ontzorgen is precies waarom de formule steeds meer succes kent.'

IN SAMENWERKING MET VAN MOSSEL



Volkswagen Touareg zwaait uit met Final Edition

De Japan Mobility Show staat boordevol interessante concepts, zoals de Toyota Corolla Concept en de Mazda Vision X-Coupe. Maar ook de kleine kei cars kunnen best charmant zijn, zoals Suzuki bewijst met de e-Sky.

Na drie generaties en 1,2 miljoen exemplaren is het in 2026 over en uit voor de Volkswagen Touareg. Als afscheid krijgen de laatste modellen een Final Edition, een speciale reeks die op elke uitvoering zal worden toegepast in de laatste maanden.

De VW Touareg werd in 2002 gelanceerd als een meer utilitair, maar nog steeds luxueus, zustermodel van de eerste Porsche Cayenne. Een Piëch-project, dus. Een SUV boordevol innovaties, met zaken als een actieve rolstabilisatie, luchtvering met zes niveaus, een doorwaarddiepte van 58 cm en de mogelijkheid om heuvels van 45° op te klimmen. Maar



de coolste versie was ongetwijfeld de Touareg V10 TDI, die later tot de R50 vervelde. Een dikke 5 liter-V10 turbodiesel met 350 pk, 850 Nm en genoeg kracht om – letterlijk – een Boeing 747 te trekken!

Nog iets populairder was de tweede generatie Touareg uit 2010. Die was langer en breder, bood meer luxe en kon meesurfen op de opkomende populariteit van SUV's. Het motorenaanbod was iets minder decadent, met aan de top een V8 op benzine of diesel. De Touareg II bracht vooral veel technische innovaties met zich mee. Denk aan adaptieve grootlichten die niet verblinden, tal van rijhulpsystemen die nu standaard zijn geworden en zelfs 360°-camera's.

De derde generatie VW Touareg werd in 2018 gelanceerd, maar heeft nooit het succes van zijn voorgangers kunnen evenaren. Toch is deze generatie nog steeds een werkpaard en luxebeest in één. Hij heeft bijvoorbeeld een maximaal trekgewicht van 3,5 ton, maar ook gewoon een comfortabel interieur. Daar vond je trouwens voor het eerst bij VW een gigantisch centraal aanraakscherm.

Maar na 24 jaar is het nu dus bijna gedaan voor de Touareg. Je kan nog tot maart 2026 een exemplaar van de grote SUV bestellen, waarbij je automatisch een Final Edition met speciale badges krijgt. Ook meerkleurige sfeerverlichting maakt deel uit van de standaarduitrusting, maar verder is de Final Edition krek eender aan een gewone Touareg. Met dus de keuze tussen een diesel- of plug-inhybride motor, en prijzen vanaf – slik – 89.345 euro.



Test



Hyundai Tucson

Helemaal op punt gezet

De populaire Hyundai Tucson was reeds een zéér aantrekkelijke SUV en met enkele updates inzake connectiviteit en uitrusting wordt het zowaar nog beter.

De Hyundai Tucson is al jaren een gevestigde waarde in het populaire SUV segment en sinds z'n debuut in 2004 staat de teller al op 7 miljoen verkochte exemplaren. Met een facelift van de vierde generatie zet Hyundai zijn succesverhaal verder: de Tucson is nu moderner, slimmer en veelzijdiger dan ooit.

Gedurfd design

Hyundai blijft trouw aan de scherpe Sensuous Sportiness design-taal waarvan de opgefriste grille (met geïntegreerde Parametric Hidden Lights) nog steeds dé eigennuttige/karaktervolle blikvanger is. Ook krijgt de Tucson grotere dagrijverlichting en aangepaste bumpers (met bredere skidplates) mee.

De personalisatiegids verwelkomt vier nieuwe lakkleuren (Cypress Green, Ecotronic Grey, Ultimate Red en Sailing Blue) naast zeven bestaande mogelijkheden. Inzake velgen zijn er 17", 18" en 19" exemplaren beschikbaar. Voor wie het nog blitser mag is er opnieuw een Tucson N-Line uitvoering die een sportieve saus over het al dynamische design giet.

Grotere schermen en verbeterde kwaliteitsindruk

Binnenin is de recente update iets omvangrijker. Zo zijn zowel het digitale instrumentenpaneel als infotainmentsysteem nu 12,3" groot, beiden lopen naadloos in elkaar over. De keuzehendel van de automaat verhuist dan weer van de middentunnel naar het stuurwiel wat extra (opberg)ruimte creëert. En het stuurwiel is volledig nieuw.

Op wat glimmende (lees: krasgevoelige) pianolak na zijn alle materialen van degelijke kwaliteit en staat de afwerking op punt. Hulde aan de doordachte ergonomie ... met fysieke knoppen voor de meeste basisfuncties.

Hyundai Tucson blijft heerlijk functioneel en veelzijdig

De verhoogde SUV koetswerkformaat zorgt voor een gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom. Aan binnenruimte geen gebrek, alle inzittenden hebben zodanig de nodige been-/hoofdruimte ter beschikking. Het panoramisch glazen dak versterkt nogmaals het ruime gevoel. Overal in het interieur vinden we USB-C poorten én zetelverwarming terug. Voor stoelen met koeling (ventilatie) moet je vooraan plaatsnemen.

Afhankelijk van de motorisatie is er plaats voor 546 à 620 liter bagage in de koffer van de Tucson. Met de achterbank neergeklapt (40:20:40) stijgt het laadvolume tot 1.721 à 1.799 liter. De kofferklep opent desgewenst volautomatisch indien deze een naderende sleutel detecteert.

Moderne uitrusting

Dankzij de Connected Car Navigation Cockpit (ccNC) is de Tucson klaar voor de toekomst met onder andere over-the-air updates, realtime navigatie/verkeersinfo, geconnecteerde Bluelink diensten en functioneert je slimme telefoon/uurwerk als Digital Key. Ook tover je vanaf nu draadloos Apple CarPlay en Android Auto tevoorschijn. Daarnaast versterken het hoogwaardige Krell audiosysteem, de draadloze (gekoelde) telefoonlader (15W) en de head-up display (12") het hightech karakter van de Tucson.

Naar goede gewoonte is Hyundai behoorlijk genereus qua veiligheid/rijhulpsystemen en dat is hier uiteraard ook het geval. Dodehoekcamerabeelden in je tellerpartij, adaptieve cruise control op basis van de navigatiegegevens, remote parking via de Smart Key, 360° camera, verbeterde noodremassistentie en een zeven-de airbag tussen de voorstoelen, het is allemaal mogelijk. De "te enthousiaste" meldingen van de verkeersbordenherkenning schakel je stiekem uit door lang op het mute knopje te duwen.

Klaar voor elk avontuur

Diesel, benzine, mild hybride, hybride of plug-in hybride, met dit ruime aanbod heeft Hyundai voor iedereen een gepaste Tucson in de aanbieding. Naast reguliere 1.6 CRDi diesel (115 pk) en 1.6 T-GDi benzine (160 pk) is de Tucson ook verkrijgbaar met 48V mild hybride ondersteuning (respectievelijk 136 pk en 160 pk) om het verbruik te drukken. De Tucson Hybrid is 215 pk sterk met daarboven de Tucson Plug-in Hybrid met 252 pk als topmodel.

De basisversies rekenen op een handgeschakelde 6-versnellingsbak met de 7-DCT automaat als interessant alternatief. De (plug-in) hybridemodellen krijgen een 6-traps automaat mee en zijn nu zowel met voorwielaandrijving (2WD) als vierwielaandrijving (4WD) verkrijgbaar.

Specificaties Hyundai Tucson Plug-in Hybrid

De geteste Tucson PHEV is voorzien van een 252 pk / 350 Nm sterke aandrijflijn. Daarmee doe je 0-100 km/u in 7,9 seconden en haal je een topsnelheid van 186 km/u. De verbruikscijfers zijn sterk afhankelijk van de gereden trajecten, de rijstijl en vooral hoe frequent er geladen wordt. In optimale omstandigheden kan je onder de 1 liter benzine per 100 km blijven, wie vertikt de stekker in





te pluggen zal richting 8 liter gaan. Met een volle brandstoftank (42 liter benzine) verkrijgt je zo slechts 500 km rijbereik.

Met een volle batterij (13,8 kWh) haal je in de praktijk een zuiver elektrische actieradius van 55 à 60 km (68 km WLTP). Baanbrekend kunnen we dat vandaag de dag niet meer nemen, maar voor velen is het wellicht ruim voldoende voor dagelijks gebruik.

Batterijcapaciteit opwekken/reserveren is hier trouwens niet mogelijk, wel kan je specifiek voor een zuiver elektrisch (EV) of hybride (HEV) rijmodus kiezen. Ook regel je eenvoudig de intensiteit van de remenergierecuperatie (niet, weinig, veel of auto) via de schakelflippers achter het stuurwiel. Handig! Laden kan aan 7,2 kW (AC) waardoor je na 2u30 terug een volle batterij hebt. Snelladen is hier niet mogelijk maar of dat nu écht een meerwaarde is voor een PHEV weten we nog steeds niet.

Aangenaam rijgedrag

Ook na facelift blijft de Tucson volwassen en verfijnd rijden. Dankzij de adaptieve dempers blijft hij stevast comfortabel terwijl de fluis-terstille EV modus en puike isolatie eveneens hun steentje bijdragen. Voor wie meer scherpte (en een zwaarder stuurgevoel) wenst is er de Sport rijmodus. Verwacht echter geen diepgaande betrokkenheid of rijdynamiek, daarvoor moet je richting de IONIQ 5 N.



Niet meer zo goedkoop als vroeger

De vernieuwde Hyundai Tucson SUV is er vanaf 35.249 euro (1.6 T-GDi 6MT) in het Techno uitrustingsniveau, en dat mag gerust een aantrekkelijk aanbod worden genoemd. Met wat meer budget ter beschikking kan je terecht bij de (nog) beter uitgeruste Feel en Shine uitvoeringen.

De Tucson Hybrid is er vanaf 40.199 euro, de Tucson Plug-in Hybrid start bij 49.999 euro. Wie wenst kan vervolgens nog wat verder personaliseren, zo was de testwagen finaal 55.599 euro waard, wat toch al vrij stevig is. Dat komt dicht bij de 61.199 euro die dezelfde Hyundai verdeler voor een Santa Fe Hybrid vraagt. Aan de andere kant werpt de Kona (vanaf 28.249 euro) zich op als toegankelijker crossover alternatief.

Maar staar je niet blind op enkel het prijskaartje, want met een genereuze basisuitrusting wil Hyundai alvast het verschil maken met de (zéér) talrijk aanwezige concurrenten. En daarnaast is er natuurlijk ook de uitmuntende garantie van 5 jaar zonder kilometerbeperking.

Conclusie

Met een frisse neus, grotere schermen en extra uitrusting slaagt Hyundai er wonderbaarlijk genoeg in om de Tucson nog aantrekkelijker te maken. Dit naast het aangename rijgedrag, praktische inborst, puike afwerking, talrijke rijhulpmiddelen, brede motoren-gamma en een uitgesproken vormgeving.

Een prijskraker zoals in het begin van zijn carrière is de Tucson vandaag de dag jammer genoeg niet meer, wel hanteert Hyundai een marktconform prijsbeleid en is de basisuitrusting/garantie bovengemiddeld. Da's zeker nuttig in dit overbevolkte segment waarbij bijna elk volumemerk een waardige concurrent in de aanbieding heeft. - **BNNY**



+ PLUS

- Stoere looks
- Gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom
- Ruime en praktische auto
- Aangenaam rijgedrag
- Moderne rijhulp en connectiviteit

- MIN

- Stevige concurrentie
- Puur elektrische rijbereik van de PHEV is niet baanbrekend

DE ESSENTIE

Op papier lijken de recente vernieuwingen van de Hyundai Tucson vrij beperkt, in de praktijk versterken ze merkbaar het totaalpakket. Deze Europese Koreaan rijdt comfortabel, is ruim/veelzijdig en pronkt met moderne uitrusting wat hem een ideaal vervoersmiddel voor uiteenlopende behoeften maakt. Eentje die bovendien maar weinig steken laat vallen...

In het drukbevolkte SUV C segment moet de Tucson het opnemen tegen talrijke concurrenten maar met de geruststellende garantie, het brede motorenaanbod en vooral zijn uitgesproken design heeft hij interessante troefkaarten in handen die moeilijk te negeren vallen.



DS Numéro 4 Flinke upgrade

De DS4 krijgt een doorgedreven facelift en wordt 'Numéro 4'. Naast enkele gebruikelijke cosmetische evoluties krijgt het compacte DS-model vooral ook een aangepast aanbod aandrijflijnen, waar iedereen z'n gading in moet kunnen vinden. Wij gingen op pad met de elektrische variant.

In lijn met de recente gelanceerde Numéro 8, verandert de DS4 van naam. Dat gaan we trouwens vanaf nu bij alle toekomstige modellen zien; als volgend jaar de DS7 zijn opvolger krijgt, dan zal die dus ook Numéro 7 wordt gedoopt. De vernieuwde DS4, pardon, Numéro Quatre, profiteert nu van enkele aanpassingen die het C-seg-

ment-model van DS meteen weer een pak aantrekkelijker maakt. Al zijn er ook enkele kansen die DS laat liggen met deze facelift.

Nosejob

Om te transformeren naar N°4 mocht de DS4 naar de plastisch chirurg voor een nieuwe neus en wat bijkomende correcties. Het grootst zichtbare verschil zit effectief aan de frontpartij, waar het model een volledig nieuwe lichtsignatuur krijgt met de van de N°8 overgenomen V-handtekening. De N°4 krijgt daarbovenop ook een lichtstrook over de volledige breedte van de grille, onderbroken door het DS-logo dat voortaan ook verlicht is. Ook de motorkap werd daarbij hertekend, en dan hebben we het wel zo'n beetje gehad qua designveranderingen. Ja, er zijn nog wat kleine dingetjes



aan het exterieur (zoals nieuwe velgen en gefumeerde lichtblokken achteraan), maar voorts blijft de N°4 nog steeds herkenbaar als evolutie van zijn voorganger. Wel is ons opgevallen dat het DS-logo achteraan verdwijnt, ten voordele van de voluit geschreven naam 'DS Automobiles'. Dat staat gewoon chiquer, quoi.

De in 2021 gelanceerde C-segmenter van DS meet 4,4 meter lang en daarmee behoort hij tot de grootsten in zijn segment. Dat heeft ook een positief effect op het beschikbare koffervolume dat met de achterbank in normale positie 430 liter bedraagt, en in neergeklapte configuratie 1.240 liter. Daarmee doet de N°4 het beter dan directe concurrenten als de Mercedes A-Klasse, Audi A3 of BMW 1-Reeks. Op het vlak van stouwruijme scoort de Numéro 4

dus al prima, maar hij slaagt er helaas niet in om die score door te trekken op het vlak van zitcomfort achterin. Als de voorste inzitten net iets teveel beenruimte gebruiken, dan betalen de achterste passagiers het gelach. Nu kennen we weinig klassieke compacte sedanmodellen waar het achterin vorstelijk zitten is, dus op dat vlak hoeft de N°4 zich niet al te veel te schamen.

Luxe materialen

Een stokpaardje van DS is en blijft de aankleding die naar goede huisgewoonte een hoog niveau moet krijgen. En daar laat de Numéro 4 geen steken vallen. Ongeacht het uitrustingsniveau pakt het model uit met een verzorgde afwerking, mooie materialen (er zijn nergens harde plastics te bespeuren) en fijne details die toegang geven tot het premium-label. Een extra pluim gaat ook naar het optionele maar zeer kwalitatieve Nappa lederen bruine interieur, waarbij je je meteen in een Franse chique club waant. Wij zouden er absoluut de 2.700 extra euro's voor ophoesten want het tilt deze DS naar een hoger niveau. Alleen, wie kiest voor de volledig elektrische N°4 is eraan voor de moeite want leder is op deze motorisatie niet verkrijgbaar. Wie zijn derrière in het zachte Nappa wil vleien, is dus beperkt tot de andere aandrijflijnen. Begrijp wie kan...

In alle versies word je gelukkig wel blij van de verzorgde boordplank waar je best nog een flink aantal fysieke knoppen kunt bedienen. De meeste knoppen, bijvoorbeeld die voor de elektrische raambediening, zijn mooi gesculpteerd in een soort van barok-stijl, zodat we dat ook kennen in andere DS-modellen. Wij kunnen het zeker smaken, maar je moet er wel voor zijn. De aanwezigheid van fysieke knoppen is misschien ook wel het positieve bij-effect van het centrale multimediasherm dat eerder aan de kleine kant is. Volgens de ontwerpers hebben de klanten geen nood aan een groter scherm. Kan best zijn, maar daarmee gaat DS natuurlijk wel in tegen de huidige trend in autoland. Er is ook een digitale tellerpartij die alle essentiële informatie bevat. Je kan daarbij ook zelf kiezen uit een aantal thema's en info's die al dan niet geafficheerd worden. Daarnaast kan je ook (optioneel) worden bijgestaan, door een uitgebreide en goed afleesbare headline-up display.

Ook nieuw is de spraakassistent met AI-chatGPT functie al moesten we tijdens onze test vaststellen dat die niet altijd even efficiënt werkte. Dat kan natuurlijk te maken hebben met het gebrek aan signaal in de heuvels rond onze Portugese testlocatie. De ene keer dat we Iris (zo heet de virtuele assistent) wél aan het praten kregen, was het resultaat ook niet helemaal wat we vroegen. We vroegen haar de massage te activeren en we kregen prompt enkele opties van massagesalons in en rond Porto. Niet bepaald de happy ending die we voor ogen hadden maar algemeen gesproken scoort deze nieuwe Numéro 4 meer dan verdienstelijke punten op het vlak van interieur en ambiance. Maar wel vooropgesteld dat de huisstijl jouw ding is én dat je vooraan zit.

4 motoren beschikbaar

Als de DS Numéro 4 straks in de showrooms staat, kan je hem me-

te bestellen met 3 verschillende motoren: een milde hybrideoptie (MHEV, 145 pk), een plug-in hybride (PHEV, 225 pk) of een volledig elektrische variant (BEV, 213 pk). En er volgt nog een dieselvesie volgend jaar. Daarmee biedt DS een oplossing voor alle noden, iets waar de concurrentie zich vaak beperkt tot een tweetal varianten.

De MHEV heeft een 1.2-liter benzine turbomotor die gekoppeld is aan een 6-traps DCT automaat en stelt een gemiddeld verbruik voorop van 5,2 liter. Een meer dan redelijk cijfer waardoor je op één tank tot 1.000 km ver geraakt. In de stad zou je volgens DS tot 50% van de tijd elektrisch kunnen rijden. De PHEV variant zet een volledig elektrische rijbereik van 81 km, wat een verbetering is van 30% tegenover de uitgaande versie. Het is ieder geval een behoorlijk cijfer want in de praktijk (bij warm weer weliswaar) stelden we vast dat onze testwagen tot 75 km ver geraakte op één lading. De volledig elektrische versie krijgt een 58,3 kWh batterij (netto) waarmee je volgens de WLTP cyclus op 450 km rijbereik kunt rekenen. Laden doet deze N°4 E-Tense aan 11 kW thuis, of maximum 100 kW aan de snellader. In dat geval duurt het 11 minuten om 100 km rijbereik bij te laden. Een warmtepomp is helaas niet standaard.

Premium rijgedrag

Hoog tijd om de wegen rond Porto te gaan verkennen en voor onze lange testrit kiezen we voor de volledige elektrische E-Tense. We vinden makkelijk een uitstekende rijhouding en zijn meteen gecharmeerd door het prettig aanvoelende, kleine stuurwiel dat uitnodigt om de dynamische kwaliteiten van de N°4 te gaan ontdekken. Dat

gevoel wordt nog versterkt door een uitgesproken evenwichtig onderstel dat een mooi mix biedt tussen premium aanvoelend comfort, en sportiviteit. De afstelling van vering en dempers zorgt ervoor dat je nooit het gevoel krijgt om met een 2.250 kilo zware koets onderweg te zijn, en de directe respons van het stuur maakt dat deze elektrische N°4 zich verrassend wendbaar en sportief laat besturen.

Dankzij het onmiddellijk beschikbare koppel van 343 Nm is er ook altijd marge over om een tandje bij te steken. Hoewel op papier de acceleratie naar 100 km/u bescheiden blijft (7,1 seconden), voelt de DS N°4 E-Tense eigenlijk sneller aan. De algemene indruk is er een-tje van een sportief afgestelde middenklasser, die altijd een mooi comfortniveau voorop stelt. En dat is een balans waarin wij ons prima kunnen vinden. We konden ook vaststellen dat een verbruik onder de 16 kWh zeker tot de mogelijkheden behoort, waardoor een rijbereik van +400 km in de praktijk mogelijk moet zijn.

Een tweede, kortere testrit doen we aan boord van de PHEV die met zijn 1.6 turbomotor en 7-trends DCT uit een heel ander vaatje tapt. Je kan hier natuurlijk minder aanspraak maken op het direct beschikbare koppel, al moet het gezegd dat de motor flink aan het gas hangt waardoor deze PHEV meer dan vlot voor de dag komt. Bij vollast laat de viercilinder zich wel horen, maar niet in de mate dat het storend wordt. Het samenspel van benzinemotor en elektromotor heeft Stellantis absoluut onder de knie, iets wat we ook al in andere varianten van de groep konden vaststellen.





Conclusie

Met de evolutie van DS4 naar Numéro 4 komt het model tot volle wasdom. Hij doet eigenlijk alles goed tot zelfs uitstekend, en laat geen grote steken vallen. Zeker de elektrische variant kon ons bekoren door een weggedrag dat heel erg solide en premium aanvoelt, waardoor we ons in een auto van een hogere klasse waanden. Het verbruik, rijbereik en laadsnelheid lijkt ons ook zeker voldoende, tenzij misschien als je vaak met het gezin op reis wilt. Dan ben je beter af met de PHEV versie. Het enige echte verwijt dat we deze N°4 moeten maken is de onmogelijkheid om dat prachtige Nappa lederen interieur te combineren met de volledige elektrische E-Tense versie. Al wisten de DS-mensen ons wel te vertellen dat daar snel een mouw aan zou gepast worden.

Blijft nog over de prijzen. De DS N°4 kan de jouw zijn vanaf 38.400 voor de versie met mild hybrid. Ga je voor de plug-in versie, dan betaal je minstens 46.000 euro. Wij zouden altijd voor de volledig

elektrische versie gaan, die slechts 700 euro meer kost van de PHEV. Al zouden we het dan wel jammer vinden dat we niet kunnen opteren voor dat prachtige leder. - **WM**



+ PLUS

- Design is een stap vooruit
- Premium gevoel is geen loze belofte
- Ruimste motoren-aanbod in de markt
- De elektrische variant kan overtuigen
- Beperkte meerprijs voor de EV

- MIN

- Infotainment scherm mocht groter
- Ruimte achterin
- Geen Nappa leder mogelijk op EV

DE ESSENTIE

De vernieuwde DS4, nu DS Numéro 4, krijgt een facelift met een opvallende nieuwe neus, verlichte grille en een luxueuzer interieur. Het model behoudt zijn elegante vormgeving en onderscheidt zich door hoogwaardige afwerking en materialen, al blijft het achterin krap zitten. DS biedt vier motorisaties: mild-hybride (145 pk), plug-in hybride (225 pk), volledig elektrisch (213 pk, 450 km) en later volgt nog een diesel. De elektrische versie overtuigt met een comfortabel maar dynamisch rijgedrag, een laag verbruik en een solide premiumgevoel. Wel jammer dat we het prachtige Nappa-leder moeten missen bij de EV. De prijzen starten aan €38.400 voor de versie met milde hybride aandrijving.

Test

Audi Q3

Beter dan ooit, zonder verrassingen







Sinds zijn debuut in 2011 heeft de Audi Q3 een stevige reputatie opgebouwd. Meer dan twee miljoen exemplaren gingen al over de toonbank dankzij zijn compacte formaat maar praktische interieur. Voor deze derde generatie gooit Audi het niet over een compleet andere boeg, maar kiest het voor evolutie in plaats van revolutie. De Q3 deelt nu meer dan ooit zijn stijlkenmerken en technologie met grotere broers als de A6 en Q5. Dat zorgt voor een coherente familie-look, al maakt het hem ook minder onderscheidend.

Herkenbaar Audi, minder eigen smoel

Visueel sluit de nieuwe Q3 naadloos aan bij de recente designlijn van Audi. De proporties ogen gespierder, met een langere neus en scherpere lijnen, maar tegelijk verdwijnt een deel van het speelse

karakter van zijn voorganger. De designers lijken zich vooral op de A6 te hebben geïnspireerd: de gesplitste achterlichten en strakke achterpartij hadden ook van de grotere berline kunnen komen.

Vooraan kiest Audi voor een opvallende oplossing: de smalle koplampunits bevatten enkel de dagrijverlichting en richtingaanwijzers, terwijl de hoofdverlichting lager in de bumper is geïntegreerd. Het verlichte merklogo achteraan maakt het geheel af. De nieuwe Audi Q3 is er trouwens meteen ook als coupé-achtige Sportback.

Innovatieve koplampen

Audi blijft een voortrekker op het vlak van verlichting, en de Q3 2025 vormt daarop geen uitzondering. Het is namelijk de eerste

Audi die gebruikmaakt van de nieuwe micro-LED-technologie. Die bestaat uit tienduizenden piepkleine diodes die samen niet alleen het lichtbeeld optimaliseren, maar ook symbolen of waarschuwingen op het wegdek kunnen projecteren. Dat klinkt als gadgetmateriaal, maar toont wel hoe ver Audi de technologie doortrekt, zelfs in zijn instap-SUV.

Bekend dashboard, maar geen passagiersscherm

Binnenin lijkt de Q3 haast een verkleinde versie van de A6. Het dashboard wordt gedomineerd door twee grote schermen: een digitaal instrumentenpaneel van 11,9 inch en een centraal infotainmentscherm van 12,8 inch. Alles oogt strak en modern, en de software draait soepel. Toch zijn er wat compromissen: een extra passagiersdisplay, zoals in de duurdere modellen, ontbreekt, en de Virtual Cockpit laat minder personalisatie toe dan vroeger.

De afwerking is van een hoog niveau, al bereikt ze niet het luxeniveau van Audi's topmodellen. Harde en pianozwarte stukken kunststof zorgen voor een goedkopere indruk die bovendien snel slijt. De basisstoffen in de instapversie, gemaakt van gerecycled materiaal, ogen eerder functioneel dan chique, maar alles voelt degelijk in elkaar gezet. Geen gerammel of gekraak te bespeuren, zoals je van Audi mag verwachten.

Geslaagd infotainment, matige cockpit

Het infotainmentsysteem is intuïtief en vlot in gebruik. De interface draait op een Android-platform en biedt toegang tot Google Maps en externe apps, wat de navigatie en connectiviteit ten goede komt. En ook de reacties van het scherm zijn vlot te noemen. De bediening op het stuur is minder geslaagd. Audi houdt vast aan aanraakge-

voelige toetsen met een haptische feedback, maar ze blijven minder praktisch dan fysieke knoppen. Ook de ventilatiebediening is deels in het scherm geïntegreerd: de basisfuncties blijven zichtbaar, maar wie meer wil instellen, moet door menu's scrollen.

Een andere opvallende verandering zijn de nieuwe bedieningshendels: in plaats van klassieke stengels gebruikt Audi vaste elementen met kleine tuimelaars voor richtingaanwijzers en ruitenwissers. Het werkt wel, maar voelt onnatuurlijk en lijkt vooral ingegeven door kostenbesparing.

Iets groter, niet per se ruimer

Qua afmetingen groeit de nieuwe Q3 lichtjes: hij is iets langer en hoger geworden (4,53 m lang, 1,86 m breed en 1,60 m hoog), maar behoudt zijn wielbasis. De winst in binnenruimte blijft daardoor beperkt, al blijft de SUV ruim genoeg voor zijn segment. Achterin is voldoende plaats voor volwassenen, en dankzij de verschuifbare en verstelbare achterbank kun je de balans tussen koffer- en beenruimte zelf bepalen.





De koffer is met 488 tot 1.386 liter nog steeds praktisch bruikbaar, al is dat iets minder dan voorheen. Onder de laadvloer is ruimte voor extra bagage of een reservewiel, tenzij je voor de plug-inhybride kiest – daar neemt de batterij die plek in.

Voor ieder wat wils onder de kap

Audi houdt het motorenpalet veelzijdig: benzine, diesel en plug-inhybride. De benzineversies variëren van 150 tot 265 pk, de diesel levert 150 pk, en de Q3 e-Hybrid combineert een 1.5 TFSI met een elektromotor voor een systeemvermogen van 272 pk. Enkel de krachtigere benzinemotoren krijgen Quattro-vierwielaandrijving; de rest blijft voorwielaangedreven. Een zeventraps S-tronic-automaat is nu standaard.

+ PLUS

- Strak design
- Flexibel interieur
- Range PHEV versie
- Veelzijdig motorenpalet
- Relatief scherp geprijsd

- MIN

- Materiaalkeuze basisversie
- Ergonomische missers
- Damping mocht iets zachter

De plug-inhybride maakt indruk met zijn vernieuwde batterij van 25,7 kWh bruto, goed voor een officiële elektrische actieradius tot 119 kilometer. Dat is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van zijn voorganger. Opladen kan met 11 kW op wisselstroom en tot 50 kW via snelladen, waarmee je in minder dan een halfuur van 10 naar 80 procent gaat.

Speciale dempers

Deze eerste test van de Audi Q3 2025 konden we uitvoeren achter het stuur van de 2.0 TDI en de e-Hybrid.. De diesel klinkt bij het starten wat ruw, maar loopt onderweg wel stil genoeg. Met zijn 150 pk en 360 Nm koppel biedt hij vlotte prestaties, en de automaat schakelt soepel en zonder schokken.

De e-Hybrid voelt krachtiger aan, maar door de voorwielaandrijving durft hij tractie te verliezen op een vochtig of vettig wegdek. De elektrische aandrijving is stil en krachtig genoeg voor dagelijks gebruik, en de overgang naar de benzinemotor verloopt haast onmerkbaar. De 119 km WLTP-autonomie is wat optimistisch, maar in de praktijk moet 80 tot 100 km actieradius mogelijk zijn op een volle batterij.

Het onderstel kreeg een update met een nieuw adaptief demperstelsel dat continu reageert op het wegdek en de rijstijl. In de praktijk biedt dat een mooie balans tussen comfort en stabiliteit, al blijft de Q3 met grote velgen wat stug over oneffenheden. In de Comfort-stand rijdt hij aangenaam soepel, terwijl de Dynamic-modus het koetswerk strakker onder controle houdt. Toch zou een iets zachtere afstemming welkom zijn voor wie comfort boven sportiviteit verkiest.



Prijzen en concurrentie

De vernieuwde Audi Q3 start in België vanaf 40.510 euro. De Sportback-variant, met zijn aflopende daklijn, kost 1.500 euro meer. Voor de plug-inhybride betaal je minstens 51.910 euro, terwijl de Q3 Sportback e-Hybrid begint bij 53.410 euro. De standaarduitrusting is niet slecht, met onder meer een volledig infotainmentsysteem, automatische airco, parkeersensoren rondom, elektrische kof-ferklep en LED-verlichting.

Daarmee positioneert Audi de nieuwe Q3 exact tussen zijn belangrijkste rivalen. De BMW X1 begint bij ongeveer hetzelfde bedrag, de Mercedes GLA is iets duurder en de Volvo XC40 zit in dezelfde prijsvork. Een volledig elektrische versie ontbreekt voorlopig, iets wat zijn drie voornaamste concurrenten wel aanbieden. Wie dat wil, moet kijken naar de Q4 e-tron, die in de basis 52.500 euro kost.

Conclusie

De Audi Q3 2025 is een manusje-van-alles. Hij doet alles goed, maar verrast nergens. De afwerking is op niveau en de technologie is weer up-to-date, de plug-inhybride biedt een zeer bruikbare elektrische range en het rijgedrag is stabiel en gebalanceerd. Toch mist de SUV een vleugje eigenheid. Hij voelt meer als "een compacte SUV van Audi" dan een model met een eigen karakter.

Voor wie op zoek is naar een compacte maar praktische premium-SUV, is de Q3 een veilige keuze. Maar wie graag wat emotie of speelsheid in zijn auto zoekt, zal misschien merken dat deze derde generatie net iets té rationeel is geworden. - YM



DE ESSENTIE

Het zal je misschien niet verbazen, maar Audi heeft het op veilig gespeeld met zijn nieuwe Q3. De compacte SUV neemt de sterktes over van zijn voorganger (praktisch interieur, plug-inhybride optie) en voegt er de nieuwe designtaal en technologie van het merk aan toe. Het resultaat: de nieuwe Q3 doet vrijwel alles goed, zonder echt ergens in uit te springen.

Test VW eGolf (PHEV)

Sober, zuinig, maar niet saai

Geheel volgens de verwachtingen blijven ingrijpende visuele nieuwigheden achterwege bij de recente facelift van de achtste (!) generatie Volkswagen Golf. Wel slaagt de automotivale allemansvriend er met diverse doelgerichte verbeteringen in om een nog sterker totaalpakket te bieden. Zo zorgt, in het geval van de Volkswagen Golf eHybrid plug-in hybride, een groter accupack voor een enorme elektrische actieradius van 100+ km.

Het smoske onder de belegde broodjes, Frankrijk als vakantiebestemming en een frisse cola wanneer je iets lekker wil drinken. Niet persé spannend of verrassend maar wel oerdegelijk en dus een rationeel onderbouwde keuze. Zo kunnen we de Volkswagen Golf misschien nog het best omschrijven als we autogerelateerde superlatieven achterwege laten. Zeker voor Jan Modaal.

Volkswagen presenteerde eind 2019 de 8e generatie Golf. In de toenmalige tijdsgeest werd er hier en daar gesproken over de allerlaatste iteratie gezien de aanstormende EV pletwals, meer specifiek in de vorm van de ID3. Vandaag is het duidelijk(er) geworden dat we nog wel enkele jaren van die moderne verbrandingsmotoren mogen genieten en zal de Golf dus niet snel verdwijnen uit de VW catalogus. Zeker na de recente Golf 8.5 facelift waarbij interessante updates en upgrades hun intrede maakten. Of hoe de Duitsers er opnieuw in slagen om, keer op keer, hun iconische succesmodellen te perfectioneren.

Golf 8.5 facelift

Uiteraard voelt de vernieuwde Golf nog steeds zéér vertrouwd aan. Toch verwelkomen we de slankere LED-verlichting voor en achteraan, het vernieuwde (desgewenst verlichte) logo en de minimaal gewijzigde voorbumper. Het kleurboek werd aangevuld met de Crystal Ice Blue, Anemone Blue, Oyster Silver en Grenadilla Black

tinten terwijl er ook vijf nieuwe velgen (max 19") bijkomen. En voor het eerst is de Golf (optioneel) verkrijgbaar met een contrasterend zwart dak.

Binnenin noteren we enkele wijzigingen op vlak van infotainmentsysteem. Opnieuw is er keuze tussen twee formaten (10,4" of 12,9") maar dankzij de nieuwe MIB4 software werkt het systeem véél sneller, vlotter en logischer. Daarnaast komt de Golf standaard met de Digital Cockpit Pro (10,2"), voor de handige head-up display moet je opleggen. En warempel, VW luisterde zowaar naar de publieke opinie omtrent de "voelstrookjes" (inclusief lastige bediening) op het stuurwiel en installeert nu terug gewoon fysieke knoppen. Less is more, Wolfsburg!

Breed motorengamma

Als dé allemansvriend in autoland omvat het Volkswagen Golf aanbod mogelijkheden voor elke doelgroep. Beginnen doen we met de 1.5 TSI (115 pk of 150 pk), wie wenst kan deze viercilinder ook met mild hybride en DSG automaat krijgen.

De sportieve Golf GTI varianten rekenen op een 2.0-liter TSI benzinemotor met 265 pk of 300 pk terwijl de 333 pk sterke Golf R nog steeds dé topversie is. Dieselen doe je met de 2.0-liter TDI (115 pk of 150 pk), iets zuiniger – en milieuvriendelijk – zijn de Golf PHEV varianten. Zo is er een Golf eHybrid met 204 pk of Golf GTE met 272 pk.

Specificaties Volkswagen Golf eHybrid

Onder de motorkap van de vernieuwde Golf PHEV ligt er nu een 1.5-liter TSI benzinemotor (150 pk) die innig samenwerkt met een moderne elektromotor (116 pk). Uiteindelijk goed voor een systeemvermogen van 204 pk / 350 Nm waarmee je in 7,2 seconden aan 100 km/u zit. Bij 220 km/u is de topsnelheid bereikt. Dankzij een grotere batterij van 25,7 kWh (ipv 13 kWh) loopt het zuiver elektrische rijbereik van de Golf eHybrid op tot maar liefst 143 km (WLTP). Mits een rustige rijstijl en de nodige laadsessies







moet 100 à 110 km zeker haalbaar zijn in de praktijk. Een decennium geleden was dat het rijbereik van de zuiver elektrische BMW i3.

De Golf GTE gaat verder op de Golf eHybrid basis maar komt net wat krachtiger (272 pk) en sneller (0-100 in 6,6 seconden) voor de dag, tevens oogt 'ie wat sportiever. Of dat de meerprijs van pakweg 5.000 euro waard is mag je zelf bepalen...

Supercharge me!

Behalve het enorme EV rijbereik kan de Volkswagen Golf eHybrid na de facelift ook een pak sneller laden (driefasig 11 kW AC) en zelfs snelladen tot 40 kW DC behoort nu tot de mogelijkheden. Aan zo'n krachtige laadpaal heb je na 26 minuten terug een volle batterij (80% SOC), aan een huis-tuin-en-keuken laadpaal hang je 2u30

PLUS

- Ijzersterk imago
- Ruim, praktisch en veelzijdig
- Gezonde prestaties, voldoende zuinig
- Riant elektrisch rijbereik
- Aangenaam en comfortabel rijgedrag
- Hedendaagse uitrusting

MIN

- Prijs en optiebeleid
- Stevige concurrentie
- Kleinere koffer (eHybrid)

alvorens de accu volledig opladen is. Met een klassiek 240V stop-contact lukt het ook nog steeds perfect, hier heb je wel 12u nodig.

Frequent laden is uiteraard een must om de heerlijk lage verbruikscijfers te benaderen in de praktijk. Je rijstijl en traject spelen hierin eveneens een grote rol. Naast de klassieke Eco, Comfort en Sport rijmodi kan je ook voor E-Mode (zuiver elektrisch rijden) kiezen. Toch wanneer de batterijcapaciteit het toelaat en dit maximaal tot 130 km/u. In Hybrid bepaalt het systeem dan weer zelf de optimale energiestroom (elektrisch, benzine of beiden). Gebruik daarom steeds de ingebouwde navigatie, zelfs voor korte/gekende ritten.

Keerzijde van de medaille?

Neen, van een zuinige en veelzijdige Golf Variant eHybrid stationwagen is nog steeds geen sprake, noch van een Golf Variant GTE sportieveling. Tegelijk is de koffer van een Golf PHEV met 273 liter (max 1.129 liter) ook iets kleiner gezien de plaatsing van de accupack achterin. Zo slikken andere Golf's 381 à 1.237 liter bagage. Visuele verschillen tussen een reguliere Golf en Golf PHEV blijven beperkt tot een extra laadklep en een reserme GTE badges in het geval van de topversie.

Evergreen, ook qua rijgedrag

Sinds jaar en dag rijdt een Volkswagen Golf zoals je ervan verwacht en dat is na de 8.5 facelift nog steeds het geval. Moeiteloos, stabiel, vlot en comfortabel... zonder dat het enigszins sportief, spannend of uitermate betrokken wordt. Ondanks een vrij licht stuurgevoel blijft het behoorlijk precies en communicatief. De Golf eHybrid ophanging moet een hoop extra kilo's verwerken maar de adaptieve dempers (optioneel) slagen daar evenwel prima in. En tijdens de vele EV kilometers geniet je van een fluisterstille loopcurve.



Je kan met andere woorden Volkswagen niet vermanen dat ze met deze Golf eHybrid hun huiswerk niet goed hebben gemaakt. De Golf doet alles wat je van 'm verwacht simpelweg goed, maar wel zonder dat hij je kippenvel bezorgt. En daar is niets mis mee.

Prijzen en concurrenten Volkswagen Golf eHybrid

In de actuele VW catalogus staat de vernieuwde Golf geaffineerd aan minimaal 31.670 euro. De Golf eHybrid is verkrijgbaar vanaf 48.730 euro, wel direct in het hogere Life (Business) uitrustingsniveau. Mits je wat extra budget uittrekt kan je ook voor de rijkelijker uitgeruste Style uitvoering gaan... of grasduinen in de leuke personalisatiegids. De geteste VW-4 configuratie was uiteindelijk 50.000 euro waard. Het aanbod van de eerdergenoemde Volkswagen ID3 start bij 33.990 euro en haalt 388 km (WLTP) rijbereik.

Fan van de vernieuwde Golf eHybrid maar mag 't wat spannender? Goed nieuws want je kan hetzelfde basisrecept eveneens terugvinden in de CUPRA Leon, Audi A3, Skoda Octavia en consorten. Ook tijdloze klassiekers in hatchback land (à la Peugeot 308 en Opel Astra) kan je als stekkerhybride krijgen, toch lijkt de meeste concurrentie van de verhoogde SUV PHEV's te komen. Of hun zuiver elektrische equivalenten natuurlijk.

Conclusie

De Volkswagen Golf blijft na een deugddoende facelift trouw aan zijn bijna iconische succesformule, hetzij wat moderner en gebruiksvriendelijker. Uiterlijk zijn de wijzigingen – uiteraard – minimaal maar binnenin bemerken we snel het verbeterde infotainmentsysteem... en de terugkeer van fysieke knoppen op het stuurwiel.

De Volkswagen Golf eHybrid plug-in hybride aandrijflijn vertrekt nu van een 1.5 TSI benzinemotor, interessanter is echter het

indrukwekkende elektrisch rijbereik (100+ km) dankzij een grotere batterij. En dus nog scherpere verbruikscijfers! Veelvoudig laden is wel de boodschap, desgewenst kan dat zelfs aan de snellader. Het prijskaartje is, net zoals de (interne) concurrentie, stevig maar de vernieuwde Golf eHybrid blijft een logische en oerdegelijke keuze voor wie efficiëntie en dagelijks gebruiksgemak verkiest boven spanning en spektakel. - **BNNY**



DE ESSENTIE

De termen "grijs", "saai" of "klassiek" associëren we misschien (te) snel met een negatieve bijklank. Toch bewijst Volkswagen met de Golf al decennia het tegendeel. Spannend gaat de Duitse hatchback vermoedelijk nooit worden maar verder kan je weinig tot geen (gegronde) kritiekpunten vinden. Zeker nadat VW met de Golf 8.5 facelift diverse verbeteringen doorvoerde! De Golf eHybrid plug-in hybride maakt de meeste progressie met z'n riant EV rijbereik en knappe verbruikscijfers. Dé ideale tussenpaus voor wie zich (nog) niet geroepen voelt om richting de zuiver elektrische ID3 te gaan?!

Met de B10 lanceert het Chinese Leapmotor wellicht hét belangrijkste model tot dusver uit hun gamma. De grote C-segment SUV komt met een volledige uitrusting, een redelijk rijbereik en een kanon-prijs waar je broek net niet van afzakt. Zitten er dan werkelijk geen addertjes onder het gras?

Leapmotor, het zegt je misschien nog niet zo heel erg veel. Het Chinese merk lanceerde vorig jaar de kleine T03 stadswagen en de grote C10 SUV. Om buiten de thuismarkt een stem te hebben die gehoord wordt, besloot Leapmotor te gaan samenwerken met de grote Stellantis groep, die meteen ook een belangrijk aandeel in Leapmotor verwierf. Dat is slim van beide partijen, niet in het minst omdat Leapmotor op die manier toegang krijgt tot het grote Stellantis netwerk. In België zijn er zo een 45-tal verkooppunten voor Leapmotor waar je als klant terecht kunt. En die nieuwe B10 is zeker een bezoekje waard aan de Leapmotor showroom.

C-segment?

Sta je voor het eerst oog in oog met de B10, dan valt op dat hij er best groot uitziet. Met zijn lengte van 4,51 meter zit hij aan de top van het C-segment en het viel ons ook op dat hij er groter uitziet dan zijn afmetingen doen vermoeden. De breedte van 1,85 meter is dan weer gemiddeld (maar ruim voldoende), wat een positief effect heeft als je de B10 in smalle parkeervakken moet wringen.

Dat brengt ons bij het design, en daar is absoluut niets mis mee. Ja, de B10 is misschien wat generisch (zo'n typische allemansvriend), maar tegelijk ziet hij er toch voldoende modern en gelikt uit. Het lijnenspel is modern en niet complex, het front krijgt een leuke lichtsignatuur en achteraan zie je zelfs een zweem Porsche-design



Test Leapmotor B10 transitie was

in de lichtblokken. Oh ja, en elke B10 krijgt standaard alu velgen die er heel geslaagd uitzien. We kunnen ons alvast niet voorstellen dat de B10 iemand zal shockeren, maar hij zal wellicht ook geen voorbeeld zijn in de cursus 'opvallende autodesigns ontwerpen'.

Ruimte als grootste troef

Trek het portier open en je wordt meteen verwelkomd door een overweldigend gevoel van ruimte. Er is meer dan voldoende plaats voor 5 volwassenen aan boord van de B10, waarbij zelfs de middelste passagier achteraan dankzij de volledig vlakke vloer nog altijd voldoende comfort geniet. Die binnenruimte is zonder enige twijfel één van de grootste troeven van deze nieuwe Leapmotor. Je verwacht in een SUV van het C-segment weliswaar een redelijke woonkamer, maar dat ze zo uitgestrekt en comfortabel zou zijn,



tor B10: De elektrische nooit zo aantrekkelijk

dat had je niet zien aankomen. Het zitmeubilair zelf is voldoende verstelbaar, zonder daarin echt uit te blinken. En de stoelen zouden ook ietsje meer steun mogen bieden, al brengt de B10 jou zelden in verleiding om hem sportief in de bochten te gooien. Straks meer daarover. Het stuurwiel is dan weer wel voldoende verstelbaar (zowel in de hoogte als in de diepte) en het digitale schermpje schuift dan netjes mee op zodat de zichtbaarheid van de essentiële informatie gegarandeerd blijft.

Met een volume van 430 liter is de koffer in normale opstelling ook al meer dan behoorlijk, en met alle zetels neergeklapt kan je het stuwvolume nog uitbreiden tot 1.700 liter. Zowel onder de koffervloer als in de frunk is er ook nog extra bergruimte voor de laadkabels of andere kleine spullen. Her en der zijn er ook voldoen-

de oplaadpunten en er zijn 2 plekken voor inductieladen van gsm's. Kortom, als totaalplaatje is de nieuwe B10 erg overtuigend op het vlak van ruimte en functionaliteit, iets waar bijvoorbeeld gezinnen met kinderen absoluut blij van zullen worden.

Chinees, of Europees?

Tijdens de persvoorstelling wilden de verantwoordelijken van Leapmotor ons graag doen geloven dat de B10 zich graag presenteert als een Europees getint product, dat ontwikkeld werd met het oog op de Europese klant. Aan boord van de B10 merk je effectief dat er (meer dan bij sommige andere Chinese merken) behoorlijk wat zorg is gekropen in de afwerking en de materiaalkeuze. Het nepleder is minder plastiekerig dan je zou verwachten en de materialen op de boardplank en deurpanelen zijn verrassend verzorgd.



Visueel ziet het er allemaal meer dan goed uit. Niet dat we het gevoel hadden in een premium SUV te zijn beland, maar de look & feel is echt wel geslaagd voor een auto in deze prijsklasse. Je hebt met andere woorden niet de indruk met een budgetmerk op pad te zijn.

Die Europese insteek merkten we ook aan de bediening. Via het centrale 14,6 inch aanraakscherm bedien je alle functies, inclusief enkele zaken waar je een knop voor zou verwachten. Waarom bijvoorbeeld geen knop op de dakhemel om het (standaard) panoramisch dak te verduisteren? En waarom geen fysieke knop om je spiegels in te stellen? Maar goed, in een Tesla is het bijvoorbeeld niet anders, en het viel ons trouwens op dat de menustructuur, maar ook de lay-out ervan, Europees aanvoelt en dus geen flauw Chinees afkooksel is. Dat hebben ze dan weer goed gedaan, bij

Leapmotor. Oh ja, en er is ook een app op je smartphone die al helemaal lijkt op die van Tesla (niets mis mee trouwens) en waarmee je de vitale functies van de B10 op afstand kan bedienen.

2 batterijopties

De B10 komt in 3 smaken. Er is de Life basisversie met een batterij van 56,2kWh (361 km WLTP) of een batterij van 67,1kWh, goed voor 434km WLTP rijbereik. De derde variant is de top uitgeruste versie 'Design' die enkel met de grote batterij leverbaar is. Persoonlijk denken we dat je altijd voor de grote batterij moet gaan (+ 2.000 euro) die ook sneller laadt aan de snellader. 168 kW is trouwens een eerlijk cijfer qua snelladen en dat maakt dat je in 20 minuten weer van 30% tot 80% batterijniveau kunt bijladen.

Elke B10 wordt trouwens aangedreven door een 218 pk sterke elektromotor die 240 Nm koppel aflevert. Daarmee spurt de 1,8 ton zware achterwielaangedreven SUV in een respectabele 8 seconden naar 100 km/u. De topsnelheid bedraagt 170 km/u en het WLTP normverbruik bedraagt 17,3 kWh.

PLUS

- Modern design zonder te shockeren
- Onwaarschijnlijk ruim in dit segment
- Software op Europese smaak
- Zuiniger dan wat de constructeur belooft
- Realistisch rijbereik
- Veel uitrusting voor weinig geld

MIN

- Geen achterste ruitenwisser
- Weinig dynamisch of communicatief rijgevoel
- Gebrek aan fysieke knoppen





Zuiniger dan op papier

Dat brengt ons bij de praktijktest van de B10 en het valt daarbij op dat het model in de praktijk zuiniger is dan wat de constructeur belooft. Wij klokten af op 15,2 kWh, maar er waren ook collega's die rond de 14 kWh schommelden. Een knappe prestaties en dat maakt dat de belofte 434 km autonomie, ook echt haalbaar is.

Slappe koord

Ook wat het rijden zelf betreft doet deze B10 alles simpelweg keurig en netjes, maar wel op voorwaarde dat je houdt van een uitgesproken comfortabel (lees: ietwat slap) rijgedrag. De B10 is behoorlijk slap afgeveerd en ook de besturing is (zelfs in de sportstand) weinig communicatief waardoor je als vanzelf een rustige rijstijl zal hanteren. De gewichtsverdeling van 50/50 op de voor- en achteras is trouwens perfect, dus qua stabiliteit scoort de B10 prima. Maar dat neemt niet weg dat je als chauffeur weinig voeling hebt met wat er op het asfalt gebeurt. Hou je van het betere gooi- en smijterwerk, dan ga je dus beter elders shoppen. Hou je van ruimte, comfort en een gezapige rijstijl, dan zal je met de B10 een prima reisgezel hebben.

Wat de veiligheid betreft heb je trouwens geen zorgen. Deze B10 is gebouwd om 5 sterren te behalen in de Euro NCAP crashtests. Je beschikt ook over 17 verschillende rijhulpsystemen (ADAS) die nu ook een pak vergevingsgezinder zijn afgesteld dan vroeger bij modellen van Leapmotor. De Chinezen leren dus snel en kunnen de software ook makkelijk aanpassen via over the air updates (OTA). Via verschillende shortcuts kan je ook vervelende biepjes met één druk op de knop het zwijgen opleggen. Waar Leapmotor wel een steek laat vallen is bij het ontbreken van een achterste ruitenwisser. De bewering dat de aerodynamica van de B10 ervoor zorgt dat de achterraut niet vuil wordt, dat lijkt ons eerder utopisch.

Alles erop en eraan

Elke B10 komt met een uitgebreide basisuitrusting met onder andere het panoramisch dak, Apple Car Play en Android Auto, airco, 17 ADAS systemen, een warmtepomp, alu vlggen, vehicle-to-load functie, en een 360° graden

camera van een uitstekende resolutie. In combinatie met de kleine batterij is de aanvaalsprijs van 29.900 euro dan ook bijna te mooi om waar te zijn. Wij zouden altijd gaan voor de best uitgeruste Design-versie met grote batterij die aan 33.400 euro in de prijslijst staat. Je krijgt dan onder meer leder, een elektrische achterklep, privacy glas, extra luidsprekers, elektrisch verstelbare, verwarmde en geventileerde stoelen en interieurverlichting in 64 tinten. Het totaalpakket dat je krijgt voor ongeveer 32.000 euro (want er valt altijd nog wel een korting te rapen bij de Leapmotor verdeler) is dan ook bijzonder aantrekkelijk voor een grote, volledig elektrische SUV.

Conclusie

De nieuwe Leapmotor B10 is een heel sterk aanbod voor mensen die de overstap naar elektrisch rijden te duur vinden. Hij gaat duidelijk voor een pragmatische aanpak waarbij hij alles simpelweg goed doet, zonder echt uit te blinken op het vlak van rijgevoel. Waar hij wél een topscore verdient is op het vlak van binnenruimte, die we zonder blozen royaal durven noemen. Wie dus een grote, gerieflijke, volledig uitgeruste en moderne SUV wilt waarmee je minstens 400 km ver geraakt, die kan niet voorbij de B10. Wel raden we een testrit aan om zeker te zijn dat de uitgesproken comfortafstelling helemaal je ding is. - **WM**

DE ESSENTIE

Het nog vrij jonge Leapmotor zet met de B10 een overtuigend product in de markt voor wie op zoek is naar een betaalbare SUV. Zijn binnenruimte is onovertroffen, en voor 30.000 à 33.000 euro krijg je een compleet uitgeruste gezins-SUV die ongetwijfeld ook de professionele rijder kan aanspreken. Het design is modern maar veilig, de afwerking verrassend Europees en het digitale infotainmentsysteem uitgebreid (maar soms té afhankelijk van het touchscreen). De B10 presteert in de praktijk zelfs zuiniger dan beloofd. Rijden doet hij comfortabel maar wat vlak en weinig dynamisch. Als pragmatisch totaalpakket is de B10 hoe dan ook een aantrekkelijk alternatief.



Test

Subaru Uncharted & (vernieuwde) Solterra:

Blijft het Subaru-DNA overeind?

Als een niche-constructeur als Subaru een nieuw model lanceert, dan is dat belangrijk nieuws. Zeker omdat Subaru een reputatie heeft om geen half werk te leveren. Als de Japanners bovendien de focus meer en meer op elektrisch rijden leggen, dan is onze nieuwsgierigheid helemaal gewekt.



UNCHARTED



Dat Subaru al eens kan verrassen, dat maakte de testlocatie van de twee nieuwe modellen al meteen duidelijk. Het was dan ook een onverwacht contrast op het circuit van Andalusia in Jerez. Beneden maakten Formule 3-bolides zich klaar om het circuit te laten daveren, terwijl elders rond de controletoren de stilte haast tastbaar werd. Daar presenteerde Subaru zijn elektrische toekomst. Niet met spinnende boxermotoren dit keer, maar fluisterstille kracht in de vorm van twee elektrische pioniers: de vernieuwde Solterra 2026 en de volledig nieuwe Uncharted 2026.

Uitgebreid testen

Het klonk als een nieuw begin, en dat was het ook. Terwijl het geluid van racemotoren onder ons aanzwol, trok Subaru in stilte alle aandacht naar zich toe. Even later reden we de pitlane uit. Niet op het grote circuit, dat was voorbehouden aan de F3, maar op een zorgvuldig opgebouwd testterrein naast de baan. Subaru

had daar vier zones ingericht: een kartcircuit met slalom en natte bochten voor precisie en tractie, een aparte zone voor noodstops en acceleratie-oefeningen, en verderop een grote offroadsectie waar hellingen, stenen en losse ondergrond het betere 4x4-werk deden vermoeden. Omdat een collega-journalist ontbrak, reed ik solo in mijn groep, goed voor dubbele rijtijd en dus dubbel zoveel indrukken.

Solterra 2026

De eerste test was een vergelijking tussen oud en nieuw: Solterra MY24 tegenover MY26. Op papier misschien 'slechts' een update, op de baan een stevige upgrade. Uiteraard zien we hier gelijkaardige evoluties zoals bij zijn neef, de Toyota BZ4X, maar daar is niks mis mee. De verbeteringen zijn dan ook belangrijk: de nieuwe e-axes zijn 40% efficiënter, het batterijpakket groeide tot 73,1 kWh, en het rijbereik steeg recht evenredig naar 532 km. En belangrijk: laden



gaat nu ook 50% sneller, van 10 tot 80% in amper 28 minuten dankzij batterijvoorverwarming en 150 kW DC-laden. Thuis, met de optionele 22 kW-lader, is hij in minder dan vier uur vol.

De vooruitgang van de vernieuwde Solterra voel je vooral in het rijden. De nieuwe predictive torque control verdeelt het koppel op een optimale manier, nog vóór je het zelf merkt. Sensoren in het stuur, acceleratie en wielrotatie voorspellen wat je gaat doen, en sturen elke as afzonderlijk aan. In de snelle slalom bleef de Solterra dan ook strak en beheerst. Het is een elektrische SUV die niet duwt of trekt, maar altijd stabiel blijft. Ook de stuurrespons is directer en de carrosserie merkbaar stiller. Subaru paste akoestisch glas toe, vulde de structuur met dempend schuim, en stemde de ophanging fijner af. Op het natte testgedeelte, waar een sloot water vervaarlijk over het asfalt liep, bleef de grip indrukwekkend constant zoals het een Subaru 4x4 betaamt. Alles samen is de vernieuwde Solterra dus weer helemaal bijdetijd en klaar om de veeleisende EV-klant te verleiden.

De nieuwe Uncharted

Maar er is dus meer EV-nieuws bij Subaru. De Uncharted is Subaru's eerste compacte elektrische SUV en dus een uiterst belangrijke nieuwkomer voor het merk. Je merkt hier meteen de nieuwe designtaal van Subaru en die mikt duidelijk op een breder publiek. De herkenbare lichtsignatuur met zes LED-dagrijlichten verwijst volgens de designers naar de Subaru-sterren in het logo, en ze geven het model een uitgesproken modern gezicht.

De fastback-lijn geeft de Uncharted een sportief silhouet, terwijl robuuste kunststof dorrels en subtiele carrosserielijnen de indruk van offroad-capaciteit versterken, een duidelijke knipoog naar Subaru's DNA. Binnenin kiest men voor een zuivere, minimalistische benadering: een groot 14-inch touchscreen domineert het dashboard, omringd door accenten in levendig oranje als visuele knipoog naar de merkidentiteit. Kenmerkende designelementen zoals de vierkante stuurvorm en waterafstotende bekleding in de



meer luxe uitvoeringen voeden de ambitie om visueel én tactiel een eigen karakter neer te zetten, ondanks de gedeelde technische basis met Toyota's C-HR. De afwerking is trouwens opmerkelijk stil dankzij akoestisch glas en schuim in de carrosserie. Kleine 'hidden icons' in het interieur herinneren aan Subaru's speelse Japanse roots. In de AWD-versie zorgen het panoramisch dak en het Harman Kardon-audiosysteem voor een onverwacht vleugje premiumgevoel.

Functioneel

Wat meteen opvalt aan de functionaliteit van de nieuwe Subaru Uncharted is de koppeling van compacte buitenafmetingen met verrassend praktische binnenruimte. Hoewel hij zo'n 170 mm korter is dan de Solterra (wat bijdraagt aan wendbaarheid in de stad) biedt hij nog steeds circa 404 liter bagageruimte achter de achterbank. De ruimte achterin is ruim genoeg voor volwassenen om ook langere ritten comfortabel door te brengen.



Qua indeling is het interieur slim benut: onder de middenconsole is extra bergruimte voorzien, en er zijn voldoende laadmogelijkheden voor al jouw electronica. De achterklep is elektrisch te openen, en de stoelen kunnen neergeklapt worden voor een vlakker laadvlak. Kortom: de Uncharted biedt een functioneel en doordacht ingedeeld interieur, dat verrassend capabel is ondanks zijn compacte formaat.

Rijplezier

Op het kartcircuit, tussen krappe bochten en snelle richtingswissels, liet de Uncharted zien dat efficiëntie ook plezierig kan zijn. De FWD Long Range (77 kWh, 221 pk) verraste met zijn balans. Hij is ongeveer 100 kg lichter dan de AWD, en dat voel je meteen. De AWD topuitvoering met 338 pk en 1.500 kg trekvermogen voegde daar een stevige portie trekkracht aan toe. In de natte zone, waar we plots acceleratie en noodremmen combineerden, bleef hij volledig onder controle. Subaru voorziet 3 rijmodi waaronder de Power Mode, die de achteras versterkt voor meer precisie in snelle bochten. Het verschil tussen FWD en AWD was duidelijk, maar allebei deelden ze dat herkenbare Subaru-gevoel waarbij de uitstekende grip een hoofdrol speelt.

Dankzij mijn extra rondes kon ik alles twee keer proberen, ook de regeneratieve remfunctie die in vijf standen instelbaar is. De progressie is heel gebalanceerd: van zachte vertraging tot bijna one-pedal driving... De sessie eindigde met een dragrace tegen de WRX-rallywagen (dat is meer nostalgie dan vergelijking), en het resultaat was mogen we dan ook eerder symbolisch noemen. De elektrische Uncharted liet de koerswagen achter zich. Subaru's toekomst is dus niet alleen stil, maar ook veel sneller.



Offroad, waar Subaru thuishoort

Na het asfalt gingen we het terrein op met de Uncharted, en daar begon het echte werk. Het parcours bestond uit los zand, scherpe stenen en hellingen die lieten uitschijnen dat we beter een LandRover hadden gekozen voor dit parcours. De afdalingen waren zo steil dat je instinctief de adem inhield, maar de Uncharted AWD hield zich onverstoort. De banden zochten grip waar er nauwelijks was, en de Grip Control regelde snelheid en remdruk met de ideale elektronische precisie.

Zelfs op losse stenen bleef het chassis stabiel; geen schokken, geen paniecreacties. De auto overwint hellingen tot 15%, trotseert moeiteloos een 30% dwarshelling, en blijft perfect in balans als we, tijdens een demonstratie, enkel nog op twee wielen blanceerden. Het voelde niet als een test, maar wel een bewijs dat Subaru's offroadreputatie ook in het elektrische tijdperk onaangetast blijft.

Oude ziel, nieuw verhaal

Op het einde van onze testdag was het duidelijk dat de EV-transitie niet perse een bedreiging hoeft te zijn voor het behoud van het typische Subaru-DNA. Subaru drukt niet zomaar op de resetknop, het herontdekt zichzelf. En dat is nodig in tijden waar dorstige boxermotoren het steeds moeilijker hebben om klanten te vinden. - SA



DE ESSENTIE

Subaru zet met de vernieuwde Solterra 2026 en de volledig nieuwe Uncharted 2026 een nieuwe stap in zijn elektrische toekomst. De Solterra kreeg efficiëntere e-axes, een groter 73,1 kWh-batterijpakket en sneller laden, wat het rijbereik tot 532 km tilt. De Uncharted, Subaru's eerste compacte EV-SUV, combineert een sportief fastbackdesign met praktische binnenruimte en 404 liter bagage. Met zowel FWD (221 pk) als AWD (338 pk, 1.500 kg trekgewicht) is hij multi-inzetbaar in de stad én offroad. Zo blijft Subaru trouw aan zijn DNA, maar vertaalt het naar een fluisterstille, elektrische toekomst.



Gabriel Goffoy, Head of Mini Belux

"Mini is meer dan een auto, het is een community."

In de Belgische autosector is Mini dit jaar de opmerkelijke uitschieter. Terwijl de markt als geheel met ruim 9 procent krimpt, groeit het merk met bijna een kwart. Dat is niet alleen een kwestie van geluk, of goeie timing, maar het resultaat van een bewuste keuze voor elektrificatie en een vernieuwde positionering. Mini is een merk dat een aanstekelijk effect heeft op mensen, en dat geldt ook voor de baas van het merk. Dat kan geen toeval zijn.

Gabriel Goffoy, Head of Mini Belux, ontvangt ons met zijn gekende enthousiasme op het hoofdkantoor van de BMW-groep. Hij denkt en praat snel, met de vanzelfsprekende flair van iemand die de autowereld ademt. In de voorbije jaren loodste hij het merk door een ingrijpende transitie, bracht een volledig nieuw gamma op de Belux-markt en wist tegelijkertijd het vertrouwen van de consument terug te winnen. "We zijn een merk in volle verandering," zegt hij. "En het mooie is dat de klanten die verandering mee omarmen."

Eerst en vooral, proficiat. Mini is het snelst stijgende merk in de top 20. Had je dit verwacht?

Dank je wel. Het is inderdaad een prachtig resultaat, en tegelijk een

WIE IS GABRIEL GOFFOY?

Gabriel Goffoy is Head of Mini Belux en een vertrouwd gezicht binnen de BMW-groep waar hij nagenoeg heel zijn carrière heeft opgebouwd. Na verschillende functies in hoofdzakelijk sales en marketing bij BMW, deed hij een korte uitstap naar de automobiefederatie Febiac, maar keerde in 2023 terug "naar zijn eerste liefde": Mini. Hij leidt er de vernieuwing van het merk, met een volledig nieuw elektrisch gamma en een vernieuwd agentschapsmodel. Gabriel is dan ook een gekend gezicht in de autosector en staat bekend om zijn nooit aflatend enthousiasme en zijn warme persoonlijkheid waar mensen blij van worden. Hij heeft niet alleen een groot IQ, maar minstens zo groot EQ dat zich ook vertaalt in een sterk sociaal engagement. Hij is zo een zeldzaam type persoonlijkheid waar je altijd weer energie van krijgt.



cadeau dat je niet kunt plannen. We komen uit een zware periode. We hebben bij Mini een volledige transitie doorgemaakt, met een compleet nieuw gamma dat op de markt moet geïntroduceerd worden. Het was een forse investering, maar het werkt. Terwijl de Belgische automarkt met 9,2 procent daalt, stijgen wij met 24 procent. Tel die twee op, en je komt aan bijna 35 procent groei. Dat is fenomenaal. Ons succes heeft trouwens veel te maken met onze strategische keuze om het merk te elektrificeren. In België is er een duidelijke appetijt voor compacte, elektrische wagens met een lage total cost of ownership, zeker in de bedrijfswagenmarkt. Mini heeft daar vandaag een heel sterk aanbod in.

Je verwijst naar de strategische keuze voor elektrificatie. Zie je dat ook in de verkoopmix?

Ja, absoluut. 57 procent van alle Mini's die verkocht worden, is volledig elektrisch. Als je bedenkt dat we vroeger alleen de Cooper SE hadden, een benzinewagen die we omgebouwd hadden tot elektrische auto met een bescheiden range, dan is de stap die we nu zetten enorm. De beslissing om met drie volledig elektrische modellen te komen in 2025 was de juiste. We zijn daar heel blij mee.

Betekent dat dat jullie verkoop vooral naar B2B-kanten gaat?

We hebben vandaag een mix van ongeveer 36 procent particuliere

kanten en 64 procent B2B. Die verhouding loopt vrij parallel met het aandeel elektrische wagens. Ongeveer 60 procent van onze elektrische Mini's gaan naar bedrijven.

Dat is opmerkelijk, want historisch gezien was Mini geen B2B-merk. Is die groei volledig te danken aan het EV-verhaal?

Niet alleen. Het heeft ook te maken met de afmetingen van onze wagens. De Cooper blijft de iconische, klassieke Mini, maar de nieuwe Aceman, onze compacte SUV, en de Countryman, een ruime all-rounder, nemen vandaag een belangrijk deel van het marktaandeel in. De Countryman is zelfs onze bestverkopende wagen in volume. Dat is eigenlijk niet zo verrassend want de Countryman deelt zijn basis met de BMW X1, en dat is een van de populairste modellen in zijn segment. De BMW-groep heeft daar dus heel goed op ingezet.

Toch blijft het voor Mini een uitdaging om mensen te overtuigen dat een 'Mini' vandaag niet meer zo mini is. Hoe brengen jullie die boodschap over?

Dat was inderdaad een uitdaging. Veel mensen beseffen niet hoe groot en functioneel de Countryman vandaag is. Daarom hebben we een heel andere aanpak gekozen. Sinds het begin van het jaar profileren we ons nadrukkelijker in de B2B-markt. We hebben

letterlijk een vloot Mini's naar onze bedrijfsklanten gebracht – vaak bedrijven die al met BMW rijden – en gezegd: “Wisten jullie dat Mini de perfecte aanvulling is op jullie BMW-vloot?” Dat initiatief noemden we ‘Mini on Tour’. We kwamen langs bij bedrijven met een koffietruck, een barista, en een testvloot aan Mini's. Heel leuk. En wat mij opviel, is dat zodra mensen de wagens zagen en ermee reden, hun perceptie compleet veranderde. Geef ze een Aceman of een Countryman mee en ze beseffen dat alleen de naam nog Mini is. De rest is groot, volwassen en verrassend veelzijdig.

Kan je dan nog wel door één deur met je collega's van BMW? Zij zien ongetwijfeld verkopen richting Mini gaan.

(lacht) Zeker wel. De vraag is momenteel zo hoog dat we met de productie amper kunnen volgen. We beconcurreren elkaar dus niet. Bovendien spreken BMW en Mini een verschillend publiek aan. De Countryman en de X1 delen hun platform, maar de design-taal en het interieur zijn totaal anders. Stap in een Mini en je ziet meteen dat grote, ronde OLED-scherm, die speelse details, dat typische Mini-gevoel. Het is een andere sfeer. Iets jonger, creatiever, minder zakelijk. We zien dus andere type bedrijven voor Mini kiezen zoals mediabedrijven en de creatieve sectoren.

Ook de verbeterde prijs-kwaliteitverhouding van de nieuwe modellen valt op.

Ja, dat horen we vaak. De wagens zijn goed uitgerust en de prijs blijft aanvaardbaar voor het formaat en de afwerking. Daarbij komt dat Mini ook op restwaardevlak heel sterk scoort. Onlangs selecteerde het gerenommeerde Autovista twee Mini-modellen als wagens met de beste restwaarde, en dat in de categorie elektrische voertuigen. Dat is belangrijk in de B2B-markt, waar restwaarde een grote rol speelt in de berekening van het lease-tarief.

Toch verandert technologie snel. Heb je geen schrik dat de batterijen van de huidige EV's binnen vijf jaar verouderd zullen

zijn en zo hun restwaarde onder druk komt te staan?

Ik denk dat we nog maar aan het begin staan van de tweedehands-EV-markt. De interesse groeit, en de wagens die binnenkort tweedehands worden, zijn de modellen die we nu verkopen. Natuurlijk gaat technologische evolutie snel, maar bij auto's iets trager dan bij elektronica. Bovendien worden onze wagens voortdurend geüpdatet, net als een smartphone. Een Mini krijgt geregeld nieuwe softwareversies, nieuwe functies en dat allemaal tijdens het bezit van de auto. Het platform blijft, maar de ervaring evolueert. Dat geeft extra zekerheid.

Sommigen zeggen dat de tweedehands-EV-markt moeilijk van de grond komt. Deel jij die vrees?

Niet echt. We zitten nu gewoon in de overgangsfase. De eerste generatie EV's die tweedehands worden, zijn vaak dure wagens van drie, vier jaar oud. Dat segment is beperkt. Maar met onze elektrische Mini's brengen we compacte, bereikbare modellen op de markt. Een mooi uitgeruste elektrische Mini kost rond de 30.000 euro. Binnen vier jaar zal dat perfect aansluiten bij wat de tweedehandsmarkt zoekt. Onze verdelers merken nu al vraag naar gebruikte elektrische Mini's van de huidige generatie. Dat is een positieve evolutie.

Het valt op dat Mini heel erg inzet op beleving. Hoe vertaal je dat naar klanten?

Mini is meer dan een auto. Het is een gemeenschap, een community. En omdat we minder marketingbudget hebben dan onze grote broer BMW, moeten we creatiever zijn. We investeren vooral in beleving, in evenementen, in ontmoetingen met onze klanten. Het is slimmer om bestaande klanten enthousiast te houden dan om voortdurend nieuwe te moeten zoeken. Loyale klanten brengen vanzelf anderen mee. Zo organiseerden we dit jaar de Mini Fan & Track Day. We verwelkomden maar liefst 6.000 bezoekers. Dat is natuurlijk een enorme investering voor ons, maar wat een sfeer





en samenhang! Daar doen we het voor bij Mini. Onze stelregel in onze marketing aanpak is eenvoudig: als je het Mini-logo kunt weghalen en het werkt nog steeds, dan is het geen echte Mini-actie. Alles wat we doen, moet uniek en Mini aanvoelen.

Heb je een voorbeeld?

Op de Zoute Grand Prix hadden we een stand met Engelse guards, een rode postbus en kaarten die bezoekers konden versturen. Of ik denk ook aan de Big Love Boat en de pop-up store met DJ-booth in Knokke. Allemaal dingen die alleen Mini kan doen. Mensen verwachten dat van ons, en dat vinden ze leuk. Mini is geen rationeel merk, het is emotie, identiteit, plezier.

Creativiteit genoeg dus. Mini lijkt ook een jong merk qua uitstraling. Is dat ook zo achter de schermen?

Ja, absoluut. De meeste mensen in mijn team zijn tussen 25 en 35 jaar oud. Dat zorgt voor een ongelooflijke energie. Ik laat hen veel vrijheid. We bespreken een concept, ik probeer de lat wat hoger te leggen, maar zij werken het zelf uit. Dat levert vaak verrassende dingen op. Soms challengen ze me zelfs: als ik iets te braaf voorstel, zeggen ze gewoon dat ze het anders willen doen. En eerlijk, telkens wanneer ik hen hun zin heb laten doen, was het resultaat beter dan wat ik in gedachten had. Dat is fantastisch om te zien. We zijn maar met 12 mensen die exclusief voor Mini werken, en toch slagen we erin om een merk tot leven te brengen.



Ook in een Mini wordt die creativiteit en beleving doorgetrokken. De Experiences-knop is echt geweldig.

Ja, dat klopt. Je kan het karakter van de wagen ermee aanpassen aan je stemming. Op een uitdagend parcours kan je de karting-modus aanzetten, in de file de relax-modus. Dat lijkt banaal, maar het werkt echt, ook in je hoofd. De foto van mijn petekindje staat als achtergrond in mijn persoonlijke modus. Elke keer dat ik instap, maakt dat me blij.

Vooruitkijkend naar het autosalon: wat mogen we van Mini verwachten?

We gaan een sterke focus hebben op de nieuwste telg van het gamma: de Paul Smith Edition. Die wagen werd zopas voorgesteld in Tokio, maar zal ook in Brussel te zien zijn. Paul Smith is een zelfstandige Britse designer met een lange connectie met Mini. Hij staat voor creativiteit en eigenheid, waarden die perfect bij ons merk passen. We zijn trots dat we met hem kunnen samenwerken. Daarnaast willen we op het salon tonen dat Mini nog steeds een bereikbare wagen is. Dat waren we altijd al. Mini ontstond in 1959 als reactie op de oliecrisis, met de bedoeling een zuinige en toegankelijke auto te bouwen. Die filosofie blijft overeind. We zullen er dus staan met scherp geprijsde instapmodellen en gunstige maandtarieven. Elektrisch rijden hoeft niet elitair te zijn.

De autosector krijgt vaak kritiek. Vind je dat de sector op het salon een gezamenlijke boodschap moet uitdragen?

Ik vind dat we trots mogen zijn op onze sector. De auto maakt deel uit van mobiliteit, maar is niet het probleem. Onze industrie heeft zich razendsnel aangepast, technisch én ecologisch. We hebben een van de meest innovatieve sectoren ter wereld. Ik schaam me dus niet voor wat we doen, integendeel. De jaarlijkse hoogmis van het autosalon is iets unieks dat we moeten koesteren. Het bestaat al decennia en houdt onze passie levend.

De nieuwe Vlaamse EV-belasting veroorzaakte veel commotie. Bij Auto-Info vonden we de gevraagde bijdrage al bij al nog redelijk. Wat is jouw kijk daarop?

Ik denk dat de discussie soms te emotioneel wordt. Maar we mogen niet vergeten dat we als industrie al een grote bijdrage leveren aan de economie én aan onze schatkist. De mobiliteitssector houdt veel mensen aan het werk en draagt fors bij aan de staatskas. Wat ik vooral wil vermijden, is dat we door al die discussies het enthousiasme rond elektrificatie verliezen. De overheid heeft slim gebruikgemaakt van de bedrijfswagen als hefboom om de vloot te vergroenen. Dat werkte want België is vandaag een voorbeeld in Europa. Maar nu moeten we opletten dat het niet stilvalt. Als je elektrificatie ontmoedigt, krijg je het omgekeerde effect: mensen houden hun oude wagen langer bij. De Belgische vloot is nu al ouder dan ooit.

Op persoonlijk vlak: je hebt een lange carrière bij BMW achter de rug, maar ook enkele jaren bij de sectorfederatie. Waarom keerde je terug naar Mini?

Oude liefde roest niet hè. (lacht) Ik heb met veel plezier twee jaar bij de federatie gewerkt waar ik de hele sector van dichtbij leerde kennen. Maar toen Alexander Wehr me vertelde dat Mini een nieuw direct-salesmodel en een volledig nieuw gamma zou lanceren, begon het te kriebelen. Dat was een unieke kans om een merk in volle transitie te begeleiden. Bovendien voelde het als thuiskomen. Ik had in mijn BMW-periode al nauw samengewerkt met de dealers, en ik wist: met dit team krijgen we dat voor elkaar.

Over dat agentschapsmodel gesproken: hoe verloopt dat?

Eigenlijk fantastisch goed. We hebben onlangs een grote stockactie gelanceerd, en alle dealers zijn dolenthousiast. Vroeger werkte elke dealer met een eigen voorraad en eigen kortingen. Nu hebben de 32 Mini-outlets toegang tot één gezamenlijke stock die door de invoerder wordt beheerd. De prijzen zijn voor iedereen gelijk, transparant en stabiel. We hebben er twee jaar intensieve voorbereiding op zitten, en het draait nu perfect. De systemen werken vlekkeloos en we beschikken over veel meer data. Daardoor weten we beter wat werkt qua marketing en wat niet. Voor mij is dit de toekomst. Ik zou niet meer terug willen.

Maar het agentschapsmodel betekent wel dat dat er geen kortingen meer mogelijk zijn?

Toch niet, wij zorgen als invoerder voor aantrekkelijke actieprijsen. Die prijs ligt dan wel vast, iedereen krijgt dus dezelfde voorwaarden. En voor bedrijven voorzien we uiteraard aantrekkelijke fleet-kortingen. Het is een win-win voor alle partijen.

Tot slot. Mini is zo volwassen geworden dat er onderaan het gamma misschien nog ruimte is voor een écht kleine Mini?

Onze focus ligt nu op groei met het huidige gamma. Mijn persoonlijke doel is om volgend jaar naar 10.000 bestellingen te gaan. Dat is ambitieus, maar haalbaar. Binnen de BMW-groep zitten nog veel nieuwe modellen in de pijplijn, dus ook bij Mini. Er komt nog van alles aan, maar daar kan ik voorlopig weinig over zeggen. Maar één ding is zeker: het blijft spannend. - **Opgetekend door William Meerschaut**

De Mini Limited Edition Mini Paul Smith Britse **klasse** met een speelse twist

Mini en Paul Smith, twee iconen van Brits design, slaan (opnieuw) de handen in elkaar. Na eerdere samenwerkingen in 2021 en 2022 krijgen we nu de Mini Paul Smith editie op ons bord, gebaseerd op de Mini Cooper 3-deurs, 5-deurs en Cabrio.

Zoals we van Sir Paul Smith mogen verwachten, draait het om 'classic with a twist', een designfilosofie waar traditie en vernieuwing elkaar ontmoeten. Smith wilde met nieuwe kleuren en onverwachte details iets creëren dat een glimlach oproept.

Een Mini met karakter

De Mini Paul Smith editie is een ode aan Brits design en positiviteit. De modellen komen in drie kleuren: Statement Grey, Inspired White en Midnight Black Metallic. De eerste twee tinten zijn exclusief voorbehouden aan deze editie en verwijzen respectievelijk



naar de klassieke Austin Seven-kleur uit 1959 en het geliefde Classic Mini Beige. Wat de keuze ook is, elk exemplaar krijgt contrasterende accenten in Nottingham Green, een subtiele knipoog naar de geboortestad van Paul Smith.

Het kleurenspeel is typisch Paul Smith: ingetogen, maar met die ene onverwachte twist. De 'Signature Stripe' siert het dak van de 3- en 5-deursversies, terwijl de Cabrio een zwarte kap krijgt. Voor wie het subtieler wil, is er een dak in Jet Black met glanzende en matte strepen. De 18-inch Night Spoke-velgen met getinte clearcoat en Paul Smith-inscriptie maken het geheel compleet. Zelfs het Mini-logo kreeg een update in Black Blue, afgestemd op het kleurenpalet van de ontwerper.

Stijlvol interieur met Britse flair

Binnenin ademt de Mini Paul Smith editie Britse elegantie met een moderne twist. Het interieur combineert zwarte gebreide oppervlakken met subtiele kleuraccenten, geïnspireerd op Paul Smiths kenmerkende strepen. De sportstoelen in Nightshade Blue zijn afgewerkt met gebreed textiel en felgekleurde sierstiksels op het stuur zorgen voor die herkenbare speelsheid.

Ook het infotainmentscherm draagt de signatuur van de ontwerper: selecteer de Personal Mode en één van de drie Paul Smith-achtergronden verschijnt op het centrale ronde display. En natuurlijk ontbreken de verrassingen niet: van de 'Hello'-lichtprojectie bij het instappen tot het handgeschreven motto 'Every day is a new beginning' op de deurdrempel.

Herhaalde samenwerking

De connectie tussen Mini en Paul Smith gaat terug tot 1998, toen de ontwerper een gelimiteerde Classic Mini ontwierp in een unieke blauwe lak met antracietkleurige velgen. Een jaar later volgde de 'one-off' Mini met 86 strepen in 26 kleuren, inmiddels een designicoon. In 2021 kwam de Mini STRIP, een minimalistische interpretatie van de Mini met enkel essentiële onderdelen, gevolgd door de Mini Recharged by Paul Smith in 2022: een elektrische restomod van de oorspronkelijke 1998-editie.



Isuzu D-Max EV

Echt **elektrisch** werkpaard, maar niet zonder compromis

Isuzu zet een duidelijke stap in zijn elektrificatiestrategie met de D-Max EV, de eerste volledig elektrische uitvoering van zijn iconische pick-up. Het model, dat vanaf 2026 in België en daarna in andere Europese markten wordt geleverd, wil geen concessies doen aan laad- en trekvermogen, ondanks de toevoeging van een elektrische aandrijflijn.

De Isuzu D-Max EV is voorzien van een dual-motorconfiguratie met een elektromotor op de vooras en één op de achteras. Het systeemvermogen bedraagt 140 kW (190 pk) en het maximale koppel is 325 Nm. De energie wordt opgeslagen in een lithium-ionaccu van 66,9 kWh. Isuzu meldt een gecombineerd WLTP-rijbereik van 263 kilometer, of "tot 360 km" in stedelijke omstandigheden. Laden kan met de 11 kW driefasige boordlader (0-100% in circa tien uur). De laadsnelheid op gelijkstroom valt echter tegen: tot slechts 50 kW, waardoor "snelladen" van 20-80% ongeveer een uur duurt.

1 ton laadvermogen en 3,5 ton trekken

Functioneel blijft de D-Max trouw aan zijn afkomst. De pick-up is uitgevoerd met vierwielaandrijving, dankzij die twee elektromotoren, en biedt een laadbak van circa 1,57 meter lang en 1,53 meter breed. De nuttige laadcapaciteit bedraagt 1.010 kilogram en het maximaal geremde trekvermogen is 3.500 kilogram, waarmee Isuzu de D-Max EV als volwaardig werkpaard positioneert voor bouwbedrijven, logistieke toepassingen en andere professionele vloten.

Standaard compleet uitgerust

Het eerste Europese uitrustingsniveau, LSE, is equivalent aan de LSX-versie van de D-Max diesel. Met andere woorden: hij is altijd compleet uitgerust. Standaard zijn lederen zetels, een 9-inch infotainmentscherm met draadloze Android Auto en Apple CarPlay, een 7-inch digitaal instrumentencluster, een 360°-camera en parkeersensoren vóór en achter, een DAB-radio met acht luidsprekers, drie USB-C-aansluitingen, verwarmde voorstoelen en automatische dual-zone airco. Je herkent de elektrische D-Max aan zijn EV-specifieke grille met blauwe accenten, fumé-grijze spiegelkappen en 18-inch lichtmetalen velgen.

Op veiligheidsgebied levert Isuzu een uitgebreid pakket rijhulpsystemen: intelligente adaptieve cruisecontrol, autonome noodrem (AEB), dodehoekwaarschuwing, rear cross-traffic alert en lane-keeping-assistentie. Het model beschikt over meerdere airbags, waaronder een centrale airbag tussen de voorstoelen. Voor ruw terrein zijn functies als Hill Descent Control, Hill Start Assist en een Rough Terrain Mode aanwezig. Bovendien zijn de batterij- en motordelen extra beschermd om zorgeloos door het terrein te kunnen rijden.

Vanaf 71.015 euro...

Isuzu maakt meteen ook de Belgische prijzen bekend. De D-Max EV LSE start bij 71.015 euro exclusief btw. Dat is maar liefst 28.000 euro duurder dan een vergelijkbare D-Max LSX Double Cab op diesel! Het merk richt zich dus duidelijk op zakelijke gebruikers en fleetklanten die emissievrije mobiliteit willen combineren met maximale werkkraft.

Ter vergelijking: de Maxus eTerran8, de grote broer van de T60 Max en een van de weinige andere EV-pick-ups die op de Belgische markt wordt aangeboden, heeft een basisprijs van 57.408 euro ex. btw voor de instapuitvoering. Zelfs de volledig uitgeruste Premium-variant blijft onder de 60.000 euro ex. btw. Bij Maxus krijg je bovendien een flink hoger rijbereik: 430 km WLTP, met hetzelfde trekvermogen van 3,5 ton, maar met een veel lager nuttig laadvermogen van 620 kg. Anderzijds is de reputatie van Isuzu op vlak van robuustheid natuurlijk wel al veel meer gevestigd dan nieuwkomer Maxus.

Moeilijke balans

De D-Max EV wordt aanvankelijk uitsluitend als Double Cab met vijf zitplaatsen aangeboden. Isuzu benadrukt dat alle specificaties onder voorbehoud zijn van definitieve homologatie. De eerste leveringen staan wel al gepland voor oktober 2025. Met deze pick-up zoekt het merk duidelijk de balans tussen wat klanten verwachten van een D-Max, en de eisen van een markt die ook bij de bedrijfsvoertuigen steeds meer naar elektrificatie neigt. Maar of er voldoende geboden wordt voor het gevraagde budget, valt nog te bezien... - YM





Seat Ibiza en Arona 2025 krijgen belangrijke update met een frisse blik

Ja, het merk Seat bestaat nog. Meer nog, met een volume van om en bij de 3.000 verkopen per jaar, blijft het merk een vaste waarde in het Belgische straatbeeld. De Ibiza is daar in belangrijke mate mee verantwoordelijk voor. Begrijpelijk dus dat ie nog een nieuwe facelift krijgt. In dezelfde moeite krijgt ook de Arona een update.

Seat trapt het einde van 2025 af met een dubbele flikflak. Zowel de Ibiza als de Arona krijgen een grondige vernieuwing, met aangescherpte looks, verbeterde interieurs en meer digitale technologie. De twee compacte modellen blijven trouw aan hun karakter, maar brengen elk een eigen interpretatie van Seats herkenbare designlijn. De twee nieuwkomers worden eind december in de Belgische showrooms verwacht, met prijzen vanaf 19.950 euro voor de Ibiza en 22.890 euro voor de Arona.

Verfijnd design met eigen persoonlijkheid

Nee, er verandert op het vlak van design niet zo heel erg veel aan de Ibiza en Arona. De modellen blijven dus heel herkenbaar, maar ogen duidelijk frisser en dynamischer dan voorheen. De Ibiza krijgt een hertekende zeshoekige grille met diamantvormig raster, scherpere bumpers en Full LED-verlichting met een nieuwe signatuur. De sportieve FR-versie onderscheidt zich met zwarte accenten, zoals buitenspiegels en diffuser, en sportieve details die het jeugdige karakter onderstrepen.

De Arona kiest voor een robuustere benadering. Als compacte SUV zet die sterker in op een wat stoerder voorkomen, met een nieuwe bumper in zwarte afwerking, hoekige beschermingselementen en luchtinlaten waarin sensoren en mistlampen naadloos zijn geïntegreerd. Twee contrasterende dakkleuren (Midnight Black en het nieuwe Manhattan Grey) en nieuwe velgen tot 18 inch versterken de wat ruigere uitstraling.

Hogere afwerkingsgraad en meer sfeer

Beide modellen kregen een interieur dat duidelijk volwassener aanvoelt. Zachte materialen, LED-sfeerverlichting en een nieuw





stuurwiel met lederen afwerking zorgen voor een meer moderne indruk. De Ibiza legt de nadruk op sportieve elegantie, terwijl de Arona kiest voor een hogere zitpositie en een meer uitgesproken SUV-gevoel.

In de sportieve FR-uitvoeringen krijgen klanten nog extra's zoals kuipstoelen, rijprofielkeuze en donker getinte ramen. De praktische kant werd niet vergeten: de Ibiza biedt 355 liter kofferruimte, terwijl de Arona met 400 liter meer plaats biedt voor bagage, dankzij een dubbele laadvloer en een in delen neerklapbare achterbank.

Moderne connectiviteit

Binnenin zien we een vernieuwde boordplank met nauwelijks verschillen tussen beide modellen. Zowel de Ibiza 2025 als de Arona 2025 krijgen de nieuwste generatie infotainmentsystemen. Standaard is er een centraal touchscreen van 8,25 inch, compatibel met Apple CarPlay en Android Auto. Hogere uitvoeringen beschikken over een 9,2 inch-display met draadloze verbinding 'Seat Connect' en spraakbediening. Een simpel "Hola hola" activeert het systeem. Voor Dos Cervezas moet je wel nog gewoon stoppen en uitstappen. Smartphones kunnen worden opgeladen via USB-C of draadloos, en voor muzikliefhebbers is er een optioneel audiosysteem met zes luidsprekers, subwoofer en een 300W-versterker.

Motoren en veiligheid

Beide modellen delen hun motorengamma. De instapversie van de Ibiza krijgt een 1.0 MPI met 80 pk, terwijl de TSI-motoren vermogens bieden van 95 tot 150 pk. De handgeschakelde vijfversnellingsbak (ja, het bestaat nog) is standaard bij de lagere vermogens, terwijl de krachtigere versies worden geleverd met een 7-traps DSG-automaat. De FR-uitvoeringen bieden bovendien verschillende

DE ESSENTIE

Wie Seat al bijna was vergeten mag vanaf eind december weer richting Seat verdeler om de vernieuwde Ibiza en Arona te gaan ontdekken. De Ibiza blijft de meest verkochte Seat ooit, wat niet mag verbazen als je weet dat je voor minder dan 20.000 euro met een goed uitgerust exemplaar buiten rijdt. Wil je meer ruimte en een hogere zitpositie, dan is de Arona jouw ding (+ 2.940 euro supplement). Beide modellen krijgen een opgefrist design, een betere connectiviteit en nog steeds een aantrekkelijk motorenpalet. Misschien klinkt het allemaal niet zo spannend, maar in ieder geval wel vertrouwd. En intussen is de degelijkheid en betrouwbaarheid ook wel al ruimschoots bewezen.

rijmodi Eco, Normal, Sport en Individual, waarmee de bestuurder de gasrespons, het stuurgevoel en de transmissie-instellingen kan afstemmen op zijn voorkeur. De nieuwe Ibiza en Arona blijven ook gewoon veilige auto's, met dank aan hun Duitse roots. Beide zijn uitgerust met moderne rijhulpsystemen zoals Adaptieve Cruise Control, automatische noodremhulp en vermoeidheidsherkenning. Dankzij Travel Assist kunnen ze semi-autonoom rijden door de snelheid en de rijstrook automatisch aan te passen aan het verkeer.

Value for money

Ondanks de verbeterde technologie en rijkere standaarduitrusting blijven beide modellen scherp geprijsd. De Ibiza start aan 19.950 euro en biedt in de basisversie al LED-verlichting, lichtmetalen velgen, parkeersensoren en een multimediascherm. De Arona volgt aan 22.890 euro, met een vergelijkbaar uitrustingsniveau en de voordelen van een hogere zitpositie en ruimere binnenafmetingen.





130 jaar Skoda

Museumschatten uit Mladá-Boleslav

130 jaar geschiedenis in een dozijn wagens samenvatten is geen sinecure. Toch is dat precies wat Skoda tijdens de Classic Days deed om aan te tonen vanwaar het komt, wat er onderweg gebeurd is en hoe het merk onder de vleugels van Volkswagen tot een Europees succesverhaal is uitgegroeid.

Václav Laurin en Václav Klement hebben de Tweede Wereldoorlog niet meer beleefd. De Tsjechische pioniers overleden alle twee in de jaren '30 van de vorige eeuw, toen het automerk L&K al was opge-

gaan in Skoda Works en auto's bouwde die met Rolls-Royce konden concurreren. Het vakmanschap uit Mladá-Boleslav stond dermate hoog aangeschreven dat zelfs het Spaanse luxemerk Hispano-Suiza er zijn assemblage aan toevertrouwde. Helaas kwam er door WOII een abrupt einde aan die steile opmars. Na de herverdeling van Europa belandde Skoda achter het IJzeren Gordijn, waar het zich met veel eenvoudigere middelen moest heruitvinden. Die tweede periode zou uiteindelijk tot de jaren '90 duren, toen het merk na de val van de Berlijnse muur werd ingelijfd door Volkswagen. Sindsdien heeft Skoda zijn toppositie in Europa gestaag teruggewonnen, om vandaag bij de kroonjuwelen van de Volkswagen Group te horen.



Het begon allemaal met een fiets

Dat Skoda in 2025 zijn 130ste verjaardag viert, heeft alles met een fiets te maken. De Slavia tweewieler was het eerste product van Laurin & Klement in 1895, vier jaar later kwam daar een gemotoriseerde versie bij. Op de eerste auto – de L&K Voiturette A – was het wachten tot 1905, toen de productie van vierwielers in een stroomversnelling kwam. Een van slechts twee overlevende exemplaren uit een reeks van 44 wacht ons op tijdens de Classic Days, bestuurd door een expert van het Skoda Museum. Zonder pedalen maar met een handstarter, handgas én handremmen is het





geen katje om zonder handschoenen (en ervaring) aan te pakken. De topsnelheid mag dan ternauwernood 44 km/u bedragen, met een zithoogte van pakweg een meter en geen noemenswaardige bescherming voelt het allemaal erg pionierend (lees: angstaanjagend) aan.

Het volgende hoogtepunt is zo waardevol dat het alleen statisch te bewonderen valt. In het geval van de Skoda Popular Monte Carlo uit 1936 is dat evenwel geen straf. De tweedeurs vormt de aanzet van Skoda's betrokkenheid in de motorsport, die begon met een tweede plaats in de Rally van Monte Carlo in 1936. De gelijknamige Popular, die zowel in coupé- als roadstervorm werd aangeboden, was een eerbetoon aan die prestatie en werd slechts 72 keer gebouwd. Vandaag resten er nog een dozijn exemplaren, elk met een prijskaartje om van te duizelen. De forsere Skoda Superb 3000 OHV mag dan wel dezelfde kleur en een gelijkaardig front hebben, zijn jachtgebied lag eerder in de metropolen waar diplomaten en hoogwaardigheidsbekleders zich er graag in lieten chaufferen. Na een taxirit in de somptueuze cabine met opklapbare kinderzitjes begrijpen we helemaal waarom.

Simply Clever avant-la-lettre

Van de prachtige Popular en de exquise Superb duiken we de communistische periode van Skoda in. Wagens voor de happy few waren out, volkstransport werd het nieuwe mantra. Vanaf 1961 nam de eerste Octavia Combi die taak voor zijn rekening. De tweedeur berline bestond toen al twee jaar, maar het was pas met de introductie van de Combi dat de Octavia zijn Skoda-vleugels kreeg. Dankzij verschuifbare voorstoelen en een neerklapbare achterbank kan er achterin een slaapplek worden ingericht. De hoofdsteunen van de achterstoelen dubbelen als kussens. De kofferklep opent verder in twee delen, terwijl er minstens 690 l en maximaal 1050 liter in paste. Simply Clever avant-la-lettre dus, terwijl de viercilinder vooral simpel is om met 47 pk een topsnelheid van 115 km/u te bereiken. Wij houden het na een lange aanloop voor bekeken aan 70 km/u, mede door het vage stuur en de symbolische remmen. Maar sympathiek is de eerste Octavia Combi wel in zijn dieprode kleur met spiegelende wieldeksels.

Veel Spartaanser, maar daarom niet minder interessant is de Trekka by Skoda, die van 1966 tot 1972 in Nieuw-Zeeland onder licentie werd gebouwd. De plaatselijke importeur zag de nood aan een rudimentair voertuig voor avonturiers en landbouwers, wat Skoda motiveerde om het chassis van de Octavia in te korten en met verschillende koetswerkvarianten uit te rusten. De aandrijving ging weliswaar louter naar de achterwielen, dankzij een sperdiffentieel was de Trekka toch behoorlijk capabel offroad. De stuurpositie aan de rechterkant en de omslachtige vierbak maken er vandaag wel een uitdagend apparaat van, dat bovendien met 40 pk niet meer echt meekan met het verkeer. Cool is de Trekka gelukkig wel, net als de Skoda Felicia van begin jaren '60 die wat Dolce Vita in het Oostblok injecteerde. Ook die cabriolet werd van de Octavia afgeleid, maar scoorde zelfs internationaal dankzij een modieus



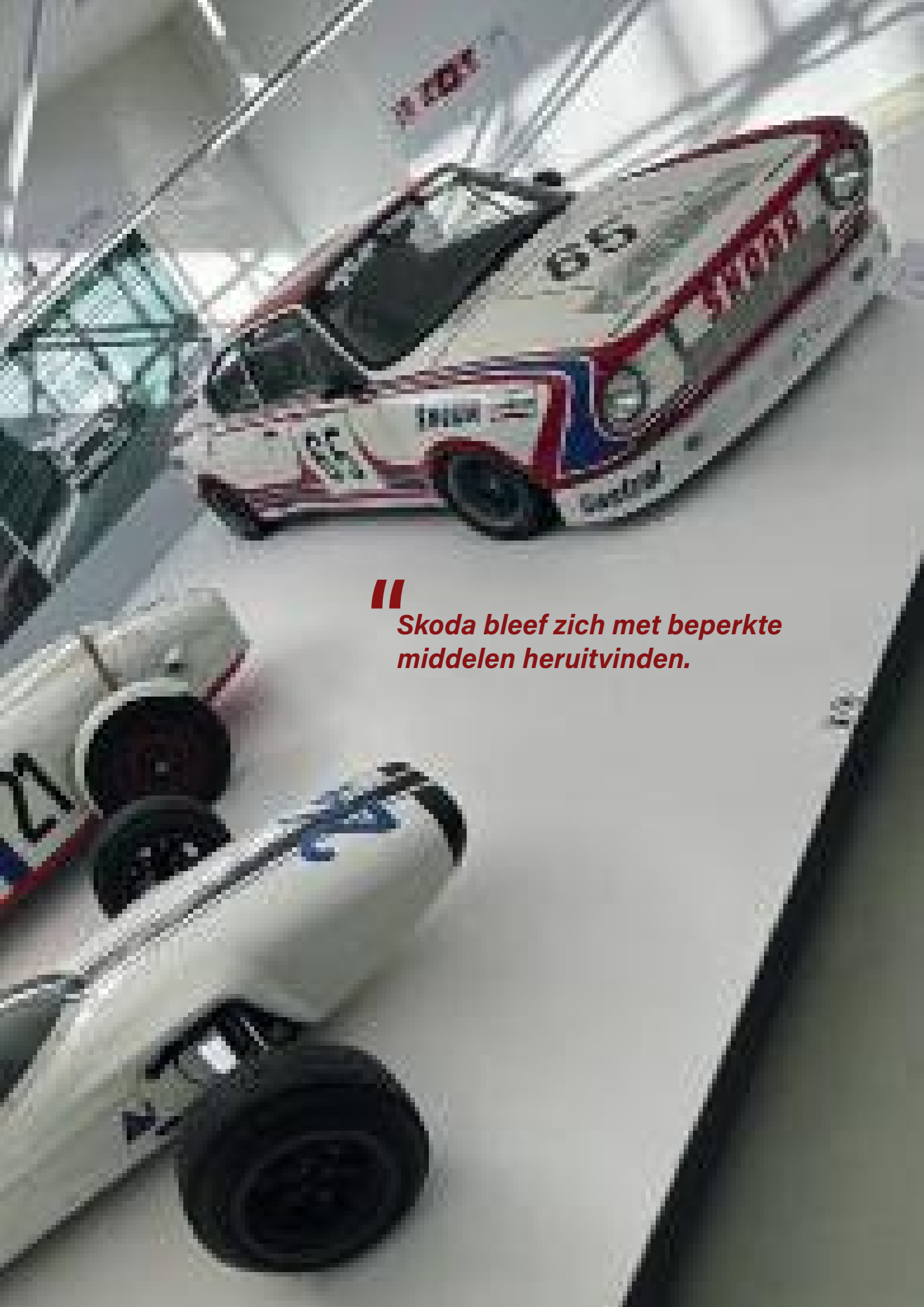


ontwerp en frisse kleuren. Meer dan 55 pk produceerde de 1,2-liter motor niet, maar dat volstond ruimschoots om gezapig mee te flaneren.

De 911 achterna

In 1964 maakte Skoda de overstap naar auto's met de motor achterin. Een trend die tot de jaren '90 zou aanhouden en het merk tal van motorsportsuccessen opleverde, zowel op circuit als in de rallysport. In de showrooms evolueerden de straatmodellen mee: eerst met de sportieve Skoda 110R Coupé uit 1970 en later met de verbeterde Rapid 135. Wij proeven van de 5-Speed versie van de





“

Skoda bleef zich met beperkte middelen heruitvinden.

18



135, met een extra verzet om de 58 pk sterke 1.3 iets kwieker te maken. Met succes trouwens, want zelfs met drie aan boord doet de Rapid zijn naam eer aan. Of is het omdat we net uit de lethargische Trekkas zijn gestapt? Hoe dan ook, de 135 zou de laatste 'klassieke' Skoda worden. Eind jaren '80 begint er al een nieuwe wind te waaien in Europa, die Skoda de kans geeft om de designstudio van Bertone in te schakelen voor zijn volgende worp. Die krijgt de naam Favorit en ziet zowel zijn motor als de aandrijving naar voren verhuizen. De Belg Marc Deschamps tekent voor het ontwerp, maar helaas kan de rijbeleving niet tippen aan de West-Europese concurrentie. Een drastische ommekeer dringt zich op.

Die renaissance komt er dankzij Volkswagen, dat in 1991 30% van de Skoda-aandelen verwerft. Het eerste wapenfeit van de nieuwe samenwerking is de Octavia Typ 1U, ontworpen door onze landgenoot Luc Donkerwolcke die later ook Audi's, Lamborghini's, Bentleys en Hyundai's zou gaan tekenen. In het jaar 2000 verkrijgt Wolfsburg de rest van de aandelen, mede door de belofte om het merk én de R&D erachter in stand te houden. Sindsdien zijn er nog drie generaties van de moderne Octavia bijgekomen, waardoor de productieteller vandaag ver boven de 7 miljoen eenheden staat. Daarnaast biedt het merk momenteel nog elf andere modellijnen aan, verrijkt met varianten die alleen op groeiemarkten worden aangeboden. Het motoraanbod blijft bewust breed en omvat alles van turbobenzines over milde en stekkerhybrides tot aan volledige EV's.

Onder de streep zorgt die aanpak ervoor dat Skoda in het tweede kwartaal van 2025 geschiedenis heeft geschreven. Er is namelijk geen ander merk in de Volkswagen Group dat met Porsche kan concurreren als het over winstmarges gaat. Behalve Skoda dan, dat in zijn 130ste levensjaar betere cijfers laat optekenen dan het sportwagenmerk bij uitstek. Niet mis voor een constructeur die in 1895 het levenslicht zag omdat een van de oprichters geen reserveonderdelen kon vinden voor zijn Duitse fiets... - **Ken Divjak**

DE ESSENTIE

In 2025 viert Skoda zijn 130ste verjaardag, gerekend vanaf de eerste Slavia-fiets die Václav Laurin en Václav Klement in 1895 produceerden. Wij gingen naar de Classic Days in Tsjechië en daar lag de focus op de automobielpeductie, die in 1905 met de L&K Voituretta A begon en in 1925 zijn doorstart maakte als Skoda. In die periode was de sky de limit, met almaar luxueuzere voertuigen die zich met de beste konden meten. Na WOII wierp het IJzeren Gordijn een schaduw over de Tsjechische trots, maar aan opgeven dacht Skoda nooit. Het merk bleef zichzelf met bescheiden middelen heruitvinden, tot Volkswagen het in 1991 een reddingsboei toewierp. De rest, zoals men dan pleegt te zeggen, is geschiedenis die Skoda in 2025 met een overzichtsexpo in het Skoda Museum te Mladá-Boleslav in Tsjechië viert.



Dacia Sandero en Jogger facelift Meer auto voor (ongeveer) hetzelfde geld

De meest verkochte auto bij de particulieren in België krijgt een update. Noem het gerust een upgrade waarbij Dacia wel trouw blijft aan de belangrijkste merkbepalende: het bieden van value for money.

Maar liefst 3 miljoen exemplaren zijn er verkocht van de Sandero en Jogger (zeg maar de break-versie van de Sandero) sinds de lancering in 2017. In Europa is het model razend populair dankzij zijn attractieve instapprijs van een kleine 13.000 euro. Het is een prijs die potentiële klanten naar de showrooms lokt, waarna ze gegarandeerd buiten rijden met een hoger uitrustingsniveau en een krachtiger motor. Maar nog altijd met een auto die ontzettend veel

biedt voor de prijs die je betaalt. En dat gaat ook met deze laatste facelift niet veranderen.

Hip en trendy?

Inderdaad, het is wellicht de laatste facelift die de huidige generatie te beurt valt want Dacia werkt intussen al aan een nieuwe versie die dan ook een volledig elektrische variant zal krijgen. Nu, off the record laten de Dacia bonzen wel verstaan dat ze die lancering eigenlijk liefst nog zo lang als mogelijk uitstellen. Want zolang de Sandero enkel met benzine- en hybridemotorisaties beschikbaar is, kunnen ze 'm blijven aanbieden aan tarieven waar andere merken alleen maar jaloers op kunnen zijn.



Er wordt voor deze laatste facelift dan ook niet teveel gesleuteld aan de gekende succesformule en die is even simpel als geniaal. Je neemt gewoon de beproefde Renault techniek en technologie, en lepelt die in aantrekkelijk getekend maar functioneel Dacia koetswerk. Het design van Dacia's, en van de Sandero in het bijzonder, is trouwens al een tijdje een belangrijke aantrekkingspool van het merk. De (huidige) Sandero ziet er dan ook hip en trendy uit, en de designers hebben er dan ook goed aan gedaan om niet al te veel te schaven aan het uiterlijk van de populaire compacte Sandero. Er zijn natuurlijk de obligate vernieuwde wieldekselels en velgen, wat nieuwe kleurcombinaties (ook binnenin) en een aangepaste lichtsignatuur die niet zo heel erg verschilt met de uitgaande versie. Verder werden ook de bumpers hertekend en zien we achterlichten die een donkerder behuizing krijgen. De Sandero Stepway krijgt trouwens ook een nieuwe, matzwarte streep tussen de achterlichten.

Ook binnenin is er geen wereldschokkend nieuws te melden. Er zijn natuurlijk nieuwe stofjes en duurzame materialen waarbij vooral de denim afwerking (op sommige versies) het opmerke-

lijkste design-feit blijkt. Wellicht het belangrijkste nieuws zit in het vernieuwde multimedia systeem dat zich middels een 10,1 inch centraal touchscreen laat bedienen. In combinatie met de (voor de hogere versies) nieuwe digitale tellerpartij én de nieuwe My Dacia bediening op je smartphone, is de digitalisering nu ook echt een feit voor de Sandero. Op het vlak van rijhulpsystemen tenslotte, zien we de intrede van nieuwe functies zoals de automatische grootlichten, een 360° camera en elektrisch inklapbare buitenspiegels. Ook een automatisch noodstopsysteem doet z'n intrede.

Motorisch nieuws

Op het vlak van beschikbare motoren is er behoorlijk wat nieuws te melden. Niet dat er plots een pak nieuwe motoren opduiken, maar de Sandero en Jogger line-up wordt wel uitgebreid met enkele (gekende) motorisaties die nog niet beschikbaar waren voor het model. De gekende benzinemotoren blijven gewoon in het gamma en worden nu aangevuld met de hybride 155 aandrijflijn die we al kennen uit de recente Bigster. De 1,8-liter viercilinder van 109 pk wordt ondersteund door twee elektromotoren en heeft ook een



automatische versnellingsbak. Het systeemvermogen bedraagt 155 pk en daarmee belooft Dacia vlotte prestaties en een verbruik dat 10 lager ligt dan in de uitgaande Jogger hybride 140. In de stad kan je met deze versie trouwens tot 80% van de tijd zuiver elektrisch rijden. Enige minpunt in dit verhaal? In de Sandero zal de nieuwe hybridemotor pas eind 2026 beschikbaar zijn.

Er is nog meer motorisch nieuws te melden want naar goede gewoonte biedt Dacia ook een vernieuwde LPG-versie aan. De Eco-G 120-motorisatie gebruikt een 1,2-liter driecilinder turbomotor die voortaan 120 pk levert, in plaats van 100 pk vroeger. Hij kan nu ook gekoppeld worden aan een soepele automatische zesversnellingsbak met dubbele koppeling. De LPG-tank tenslotte, is nu ook een pak groter (om en bij de 49 liter) waardoor het rijbereik in LPG-modus met 20% toeneemt. Met zowel de benzine- als de LPG-tank opgevuld, kom je voortaan maar liefst 1.590 km ver op één tankbeurt.

Om het motorisch nieuws af te ronden moeten we hier nog melding maken van de nieuwe TCe 100-motor. De gekende 1,0-liter driecilinder turbobenzinemotor ziet zijn vermogen stijgen van 90 naar 100 pk voor meer rijplezier in het dagelijkse verkeer.

Wat? Een facelift zonder prijsstijging?

Dacia belooft dat het gemiddelde prijsniveau van de vernieuwde Sandero en Jogger onveranderd blijft, terwijl de uitrusting er wel op vooruit gaat. Of de instapprijs van 13.000 euro overeind blijft, dat valt weliswaar nog te bezien (het is ook nog af te wachten of de Belgische invoerder de SCe-65 motorisatie in het aanbod houdt), maar algemeen gesproken zou de prijs van de Sandero en Jogger op hetzelfde niveau moeten blijven. En dat komt, gezien de upgrade en facelift van het model, feitelijk neer op een prijsverlaging. Waar kom je dat nog tegen? - **WM**





Dacia Hipster Concept Komt ie, of komt ie niet?

Als een rationeel ingesteld budgetmerk als Dacia een bijzondere concept car op de wereld los laat, en als die ook nog eens elektrisch is, dan krijgen ze onze aandacht. Zal Dacia deze hippe Hipster in het straatbeeld doen verschijnen als volwaardige EV? Wel... dat is nog onzeker.

Niemand minder dan kersvers Dacia CEO Katrin Adt (ze is pas vorige maand aangetreden) kwam de Hipster Concept aan de verzamelde pers voorstellen. Dat zegt iets over het belang van het project. Adt benadrukte daarbij het belang van de missie van Dacia, namelijk het aanbieden van betaalbare wagens die beproefde technologie gebruiken. Op de vraag of deze aantrekkelijke Hipster Concept het ook tot productiemodel zal schoppen, bleef de nieuwe CEO een beetje op de vlakte: "Er is niets beslist, maar als de sterren gunstig staan, dan zouden we wel eens kunnen verrassen." Daarmee zijn we niet veel wijzer, maar feit is wel dat ook de Renault groep mogelijks wel muziek zit in het onontgonnen segment van de micro-auto's. Een beetje zoals de kei-cars in Japan. In dat plaatje zou de Dacia Hipster Concept perfect passen.

Vleugje Defender

In een tijd waarin elektrische auto's steeds groter, zwaarder en duurder worden, kiest Dacia met de Hipster Concept bewust voor de omgekeerde richting. Het merk, dat zich profileert als nuchter

alternatief binnen de autosector, wil met dit concept aantonen dat elektrische mobiliteit niet complex of exclusief hoeft te zijn. Met de Dacia Spring zijn ze weliswaar al aanwezig in de markt van de elektrische auto's, maar echt inspirerend is dat model nu ook weer niet.

Dan tapt de Hipster Concept wel uit een ander vaatje. Met zo'n naam alleen al kan je natuurlijk niet anders dan een... hip design uit je designhoed toveren. Het koetswerk van de Hipster Concept is doelbewust minimalistisch. Dacia spreekt over een auto die je "in drie potloodstreken kunt tekenen". De lijnen zijn recht, de proporties eenvoudig en de houding stevig: een blok op vier wielen. Het front oogt horizontaal en rechttoe-rechtaan, met smalle koplampen die een expressieve blik geven.





Achteraan opent de kofferklep in twee delen over de volledige breedte van de auto. Een praktische oplossing, zeker in krappe stedelijke omstandigheden. De achterlichten zitten geïntegreerd achter het glas van de klep, wat afzonderlijke units overbodig maakt. Ook dat is typisch Dacia: elke gram, elk onderdeel moet een duidelijke reden hebben. De deurhendels zijn vervangen door riemen, een oplossing die tegelijk lichter en goedkoper is. Het lijkt een detail, maar illustreert goed hoe radicaal Dacia deze oefening in eenvoud heeft doorgetrokken. Voor de zijdelingse bescherming maakt de auto gebruik van Starkle, een deels gerecycleerd materiaal dat eerder opdook op andere Dacia-modellen. Slechts drie koetswerkdelen zijn gelakt; de rest van het exterieur is mat om slijtage en productiekosten te beperken.

Het totaalplaatje ziet er alvast erg aantrekkelijk uit en met een lengte van 3 meter zal deze Hipster zich zeker perfect thuis voelen in de stads-jungle. Met zijn geblokt uiterlijk, zijn kleine maar massieve frontpartij en de vierkantjes in de achterlichten, heeft hij zelfs iets weg van een Land Rover Defender. Maar dan eentje die te heet gewassen is.

Licht, lichter, lichtst

Tijdens de persvoorstelling wijst Dacia er fijntjes op dat de auto-sector de voorbije twintig jaar een duidelijke trend heeft gevolgd richting groei: meer comfort, meer technologie, maar ook meer gewicht en dus meer energieverbruik. En met de overgang naar elektrische aandrijving werd dat probleem niet kleiner. Integendeel. Zware batterijen en obligate veiligheidsuitrusting maken veel EV's tot logge machines van meer dan 1.500 kilogram.



De Hipster Concept probeert dat patroon te doorbreken. De concept car is volgens Dacia ongeveer 20 procent lichter dan de Spring, momenteel de kleinste en goedkoopste elektrische auto in het gamma. Die besparing op massa heeft positieve gevolgen over de hele lijn: er worden minder grondstoffen gebruikt, er is een lagere productiekost en dus een kleinere ecologische voetafdruk. Het merk claimt dat de Hipster over zijn volledige levenscyclus de CO₂-impact van huidige elektrische auto's kan halveren en dat is geen onbelangrijk statement.

Een echte vierzitter?

Hoewel de Hipster Concept met 3 meter lengte bijzonder compact is, biedt hij plaats aan vier volwassenen en een bagageruimte die varieert van 70 liter (met vier zitplaatsen) tot 500 liter wanneer de achterbank wordt neergeklapt. Dat maakt hem in theorie geschikt voor zowel korte ritten in de stad als voor een weekenduitstap met lichte bagage. Tot zover de perstekst want in vierzitsconfiguratie is er dus slechts 70 liter bagageruimte over, wat ongeveer overeenkomt met enkele jassen of kleine tassen. De frigobox moet je dan wel thuis laten. Offer je de twee achterste plaatsen op, dan verschijnt wel een behoorlijke kofferruimte waarin zelfs een was-



machine past. De wielen staan trouwens op de uiterste hoeken van het koetswerk, waardoor de interieurruimte maximaal wordt benut. Overhangen zijn er nauwelijks. De kubusvormige cabine biedt een rechtop zittende rijhouding en veel glasoppervlak, wat het gevoel van ruimte versterkt. De eerlijkheid gebiedt ons wel te zeggen dat de achterste plaatsen eerder voor kinderen geschikt zijn, ook al probeerde Dacia het tegendeel te bewijzen door de designer op de achterbank te wringen toen de wagen het podium op reed.

Om het gewicht verder te beperken (de Hipster zou net onder de 800 kilo moeten blijven), zijn de ruiten schuifbaar in plaats van elektrisch bediend. Ook binnenin is elk onderdeel herleid tot zijn functie. De voorstoelen vormen een eenvoudige bank met zichtbare structuur, bekleed met een technische gebreide stof. Dacia zegt bewust te hebben gekozen voor zichtbare materialen in plaats van overbodige en vaak verborgen afwerking. OK, dat is misschien minder verfijnd, maar wel eerlijker en efficiënter. Wie een hypermoderne digitale cockpit verwacht, komt dan ook bedrogen uit. De Hipster Concept is trouw aan Dacia's BYOD-filosofie ("Bring Your Own Device"), waarbij de eigen smartphone het hart van de connectiviteit vormt. Je telefoon fungeert als sleutel, infotainmentscherm en navigatiebron. Een losse bluetooth-luidspreker vervangt het traditionele audiosysteem.

Het dashboard bevat enkel het noodzakelijke: twee airbags, een aantal verankeringspunten voor accessoires en een eenvoudige instrumentatie. Via de 11 bevestigingspunten kunnen dus accessoires worden toegevoegd, zoals bekerhouders, verlichting of een armsteun. Zo kan elke gebruiker de auto naar eigen behoefte configureren zonder complexe opties of dure pakketten.

Conclusie

De Hipster Concept is geen auto die mikt op indruk of status, maar op bruikbaarheid en eerlijkheid. Hij stelt vragen bij wat automobilitéit vandaag betekent, zeker in stedelijke context. Hebben we echt zoveel vermogen nodig? Zoveel ruimte, zoveel schermen, zoveel functies? Of is de toekomst van de auto er net één van beperking, eenvoud en redelijkheid?

Of Dacia deze visie ooit naar een productiemodel vertaalt, is voorlopig onzeker. Maar als designoefening geeft de Hipster Concept een duidelijk signaal: betaalbare, compacte en lichte elektrische auto's zijn niet alleen mogelijk, ze zijn misschien wel noodzakelijk. En ze kunnen wel degelijk verrassend stoer en aantrekkelijk zijn. Wat ons betreft mag deze Hipster dus snel in productie worden genomen. - WM

In het volgende nummer



Test Kia EV9 GT

(En nog veel meer autonieuws)