



VIDEO: **Volvo ES90**

Crazy
BMW M5 Touring



Mercedes CLA

Is dit de vervanger van de A-Klasse?



Mini Cabrio

Grondig vernieuwd



Beste lezer, Welkom bij Auto-Info !

Een nieuw medium in het autolandschap, een nieuw geluid, een nieuwe aanpak.

Willen of niet, naast de klassieke baksteen zitten heel wat mensen ook met de auto in hun maag. Soms uit passie, soms uit praktische overweging, soms uit noodzaak. Soms wil je gewoon uit pure interesse graag op de hoogte blijven, soms omdat je weer op een keuzemoment staat, of misschien wel omdat je net als wij toch nog regelmatig warm wordt van de nieuwste trends, de mooiste designs of de opmerkelijkste innovaties. In alle gevallen **ben je bij Auto-Info aan het juiste adres.**

Auto-Info is een duaal medium met de website www.auto-info.be waar onze journalisten dagelijks de nieuwste modellen, trends en weetjes posten. En daarnaast is er dit Auto-Info digitaal magazine dat we één keer per maand uitbrengen en gratis verspreiden naar een zeer ruime en gevarieerde doelgroep. Met telkens het beste van de website, of met bijzondere onderwerpen die extra aandacht verdienen. De meeste artikels zullen trouwens 3 nummers (of 3 maanden) na elkaar opgenomen worden in het magazine zodat ze een zo ruim mogelijke doelgroep bereiken. En uiteraard wordt het magazine telkens aangevuld met nieuwe, actuele content zodat er in elk nummer weer nieuws te ontdekken valt.

De content die we (gaan) maken, daar willen en moeten we eerlijk over zijn, zal niet super technisch of diepgaarend zijn. Daar zijn andere automedia veel beter voor geplaatst. We willen vooral graag **een positief en optimistisch medium** zijn, want de auto ligt wat ons betreft al genoeg onder vuur. Dat betekent natuurlijk niet dat we de minpunten van een nieuw model onder de mat gaan schuiven, integendeel. Want als lezer verdien je natuurlijk wel een objectieve beoordeling en eerlijke informatie.

Eigenlijk willen we **jullie op een vlotte, overzichtelijke en makkelijk verteerbare manier zo breed mogelijk informeren** over alles wat beweegt in de autosector. Onze artikels zullen dus niet tergend lang zijn, maar net voldoende uitgebreid om duidelijk te maken wat je absoluut moet weten of onthouden over het onderwerp. En zit je helemaal in tijdsnood, dan lees je enkel de essentie. Of je kijkt naar de vele foto's. Of naar de video's die je zelfs in dit interactieve magazine terugvindt.

Laat ons gerust weten wat je er allemaal van vindt, en ook suggesties zijn altijd welkom. Als ze maar beleefd, constructief en optimistisch zijn. Dit eerste nummer is wat compacter om te starten en zal de hele zomer online zijn. Vanaf september schakelen we dan over op een maandelijks ritme met nog meer inhoud.

William Meerschaut

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

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 nummer worden er nieuwe artikels toegevoegd, zodat de vorige content doorschuift in het magazine. In dit rotatie-systeem kan je zo lang mogelijk genieten van onze rijtests en andere interessante artikels.

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



Mercedes CLA



VW Passat PHEV



Porsche Macan 2



Mini Cabrio



BMW M5 Touring



Mazda 6e



Toyota Landcruiser



Renault R5



Hyundai Santa Fe Hybrid



BYD Sealion7



Bentley Bentayga



VW Transporter



Fleet.TV: Ford Capri



Alfa Romeo Heritage



Hyundai **INSTEROÏD** gaat helemaal crazy

Hyundai gaat next-level met de lancering van de Insteroïd, een conceptcar die helemaal draait om gaming en digital lifestyle. Deze flashy ride is een supersportieve twist op Hyundai's nieuwste elektrische Instar SUV. Met een strak design, brede body, opvallende spoiler, en coole details zoals luchtopeningen en speciale circuit-wielen, straalt de Insteroïd pure snelheid en fun uit.

Binnenin is het model ook helemaal gaming-inspired: minimalistisch, met kuipstoelen, een vette rolkooi en een dashboard dat lijkt op een cockpit uit een game. Met de 'Drift Mode' en een speciaal 'Beat House'-geluidssysteem tilt Hyundai de rijervaring naar een nieuw level. Hyundai dropt er zelfs een eigen online game bij waarin fans virtueel achter het stuur kunnen kruipen! De Insteroïd debuteerde op de Seoul Mobility Show en laat alvast zien hoe Hyundai elektrisch rijden cool, jong en super-connected wil maken. It's Game On! (ook al zal het meer dan waarschijnlijk bij een conceptversie blijven.)

Kia **EV2** gaat voor hippe aanpak

Maak kennis met de EV2 Concept, Kia's nieuwste compacte elektrische SUV die een gedurfd, minimalistisch ontwerp combineert met geavanceerde technologieën.

De EV2 valt op door zijn strakke lijnen en tegelijk robuuste uitstraling. Het front wordt gekenmerkt door Kia's kenmerkende 'Star Map' verlichting, wat zorgt voor een futuristische en herkenbare look. De compacte afmetingen maken hem ideaal voor stadsverkeer, terwijl de stoere bumpers en uitgesproken wielkasten hem een krachtige, uitstraling geven.

Binnenin biedt de EV2 een flexibel en ruim interieur, ondanks zijn compacte formaat. Een opvallend kenmerk is de verschuifbare voorbank, die samen met de opklapbare achterbank diverse configuraties mogelijk maakt voor zowel passagiers als bagage. Deze veelzijdigheid maakt het mogelijk om de ruimte aan te passen aan verschillende behoeften, of het nu gaat om extra beenruimte of extra laadcapaciteit.

Een ander innovatief aspect is de 'message lighting' technologie, waarmee inzittenden tekstberichten via de ramen kunnen weergeven om te communiceren met voetgangers en andere weggebruikers. Al is de kans nihil dat deze gimmick ook het productiestadium haalt.



Volvo ES90 wil ultieme elektrische (luxe)berline zijn met 700 km rijbereik

Volvo lichtte afgelopen maand het doek van de ES90, een zuiver elektrisch opvolger van de oude S90 berline. Het design springt meteen op het netvlies want de ES90 krijgt strakke lijnen, prominente Thor LED koplampen en een minimalistische (Scandinavische) insteek. Inzake personalisatie is er keuze tussen zeven kleuren en vier velgen (20" à 22"). De koffer slikt 424 à 733 liter aan bagage, en in de frunk past er nogmaals 22 liter.

Dankzij een riante wielbasis (3,1 meter!) en groot glazen panoramadak oogt het interieur uitgesproken premium en vooral heerlijk ruim. De dashboardlayout is sterk geïnspireerd op de EX90 met een smal digitaal instrumentenpaneel en riant verticaal infotainmentsysteem (14,5"). Dat draait op Android Automotive software en komt met gekende Google functionaliteit (Maps, Assistent en Play appstore). Inzake rijhulp moet de slimme LIDAR sensor op het dak voor de nodige ondersteuning zorgen.

De Volvo ES90 Single Motor Extended Range rekt op een 333 pk sterke elektromotor en haalt 650 km rijbereik uit z'n 92 kWh accupack. De Twin Motor uitvoering heeft een extra elektromotor (en dus vierwielaandrijving) waardoor het systeemvermogen oploopt tot 449 pk. Dankzij de 106 kWh batterij stijgt het rijbereik tot maar liefst 700 km. Het 680 pk sterke ES90 Twin Motor Performance topmodel sprint in 4 seconden naar 100 km/u. Hét innovatieve verschil maakt de Volvo ES90 met zijn 800V architectuur. Snelladen moet daardoor effectief (super)snel gebeuren aan 300 of zelfs 350 kW. De prijzen starten aan 73.990 euro.



Test

Toyota Land Cruiser Niet voor doetjes

Iconisch. Een woord waar je beter zuinig mee omspringt maar zeker van toepassing voor de nieuwe Toyota Land Cruiser. Het geeft 'm meteen een aura met hoge verwachtingen. Wij zochten uit of hij die waarmaakt.







Iconische automodellen die het etiket waardig zijn, die zijn eerder dun bezaaid. We denken dan aan namen als de 911 (Porsche), Alpine of zelfs – waarom niet – Panda (Fiat). Defender (Land Rover) is er nog zo eentje, en die krijgt er nu een waardige tegenstander bij in de vorm van de nieuwe Toyota Land Cruiser.

Terreinbeest of trekpaard?

We zullen het maar meteen toegeven, we hebben de nieuwe Toyota Land Cruiser niet naar waarde kunnen beoordelen. Om hem te testen waarvoor hij is ontworpen en gebouwd, hadden we hem in de verraderlijke zandvlaktes van de Marokkaanse Sahara moeten rijden, of hem de veeleisende ondergrond van de Schotse Highlands moeten voorschotelen. Want net als zijn illustere voorouders is ook de nieuwe Land Cruiser een terreinwagen pur sang. Dat betekent dat elk onderdeel, elke mechanische oplossing of elke keuze van de ingenieurs er is gekomen om van het model de beste terreinvreter te maken. Zo is de nieuwe Land Cruiser de eerste Toyota die een Stabiliser Disconnect Mechanism (SDM) heeft. Dat biedt twee voordelen, namelijk betere prestaties op onverharde wegen en

meer rijcomfort op verharde wegen. Met een simpele druk op de knop kan de bestuurder de voorste stabilisatorstang ontgrendelen, waardoor de veerweg toeneemt. Bij het rijden met lage snelheden op ruw, rotsachtig terrein helpt de grotere wieluitslag om alle vier de wielen in contact te houden met de grond, waardoor de auto gemakkelijker te manoeuvreren is. Een knap staaltje techniek!

Hoewel we hem zelf enkel op asfalt hebben gereden, mag je er dus zeker van zijn dat hij in elk terrein z'n mannetje kan staan. Dat verraden alvast de knoppen op de middenconsole om de automaat in lage reductie (low gear) te zetten of om de sperddifferentiëlen te blokkeren. Laat er geen twijfel over bestaan: deze Toyota Land Cruiser is een echt terreinbeest en ook in die zin ontworpen. Een aangename bijkomstigheid is wel dat hij ook uitermate geschikt is als trekpaard. De imposante Land Cruiser zeult dan ook probleemloos 3,5 ton achter zich aan (geremd), waarbij je nooit het gevoel krijgt dat hij op z'n adem trapt. Je plant wellicht niet meteen een tochtje door de woestijn, maar als je regelmatig zware lasten moet trekken, dan is deze Land Cruiser je beste vriend.



Ecologisch, of niet?

Een werkpaard heeft natuurlijk een stevig gestel en een goed paar longen nodig. De nieuwe Toyota Land Cruiser krijgt altijd een 2,8-liter grote viercilinder turbodiesel onder de kap die 205 pk levert en aan een nieuwe 8-trapsautomaat wordt gekoppeld. De motor is altijd paraat wat je vooral merkt aan het koppel van zo maar even 500 Nm dat je meteen duidelijk maakt dat geen enkele opdracht te zwaar is. Wel laat de motor zich graag horen als je zijn vermogen aanspreekt. Eens op snelheid en zelfs op de snelweg, is de Land Cruiser voldoende stil, maar tijdens de acceleraties treedt de dieselmotor wel op de voorgrond. Van vervelende trillingen is dan weer geen sprake.

Dat de motor zich al eens laat horen mag eigenlijk niet verbazen want hij moet dan ook een immens leeggewicht in beweging krijgen. Dat merk je ook aan het verbruik. Wij noteerden een gemiddelde dorst van om en bij de 10,5 liter per 100 km, wat best aan de hoge kant is. Hoewel Toyota meester is in de materie is er bij deze Land Cruiser dan ook geen sprake van een hybride-aandrijving. Met een CO₂-uitstoot van minstens 275 gram, zullen kwatongen de Land Cruiser mogelijks ook betichten als een milieu-bederver. Maar misschien moet je het ook eens met een andere invalshoek bekijken. Je zal ons natuurlijk niet horen zeggen dat dit de meest milieuvriendelijke keuze is, maar als marktkramer ga je je trailer met verse groenten ook niet met een Corolla Hybrid ter plekke krijgen. En deze Land Cruiser gaat geheid ook 20 jaar mee (dat hebben z'n voorgangers al bewezen). Zulke betrouwbaarheid betekent ook dat de Land Cruiser garant staat voor duurzaamheid waarbij een



DE ESSENTIE

Je moet deze nieuwe Toyota Land Cruiser niet benaderen als een ultra-moderne SUV met terreinwagen-kenmerken, maar wel als een echte terreinwagen die geen enkele zware opdracht uit de weg gaat. De Land Cruiser is misschien niet de meest geraffineerde terreinwagen op de markt, maar wel eentje die je nooit in de steek laat en die dankzij zijn moderne-design kan rekenen op een flink aantal sympathieke blikken. Heb je, om professionele of andere redenen nood aan een betrouwbare werkmakker die je nooit in de steek laat en altijd voldoende reserve heeft (ook met 3,5 ton aan de trekhaak), dan is de nieuwe Land Cruiser de betere keuze.



Land Cruiser First Edition

De First Edition staat aan de top van de nieuwe Land Cruiser-serie. Deze uitvoering is slechts in beperkte aantallen beschikbaar en uitsluitend voor klanten die hun auto in de voorverkoopperiode hebben gereserveerd. Hij valt op door zijn bijzondere styling met klassieke ronde koplampen, bi-tone exterieurlak in een combinatie van Sand of Smoky Blue met zwart en First EDT-emblemen. In het interieur zijn de voorstoelen voorzien van een bekleding met unieke biezen en stiksels.

De First Edition heeft dezelfde uitrusting als het gewone VX-L-topmodel, aangevuld met een complete reeks technische voorzieningen. Een daarvan is het nieuwe Stabiliser Disconnection Mechanism (SDM), dat de status van de voorste stabilisatorstang wijzigt om de rijeigenschappen op onverharde wegen te verbeteren en voor meer comfort en rijgemak op verharde wegen te zorgen. De standaarduitrusting omvat verder lichtmetalen velgen van 18 inch, een digitale achteruitkijkspiegel, een premium JBL-audiosysteem met 14 luidsprekers, elektrisch verstelbare voorstoelen en een head-updisplay. Alleen: deze versie is reeds uitverkocht voor de Belgische en Luxemburgse markt.

lang leven ook een aandeel krijgt in de ecologische voetafdruk. Dat Toyota ook 10 jaar garantie geeft, onderlijnt dat het merk er vanuit gaat dat de Land Cruiser simpelweg niet kapot te krijgen is. Toch nog even dit: Toyota meldt wel al dat het model vanaf eind dit jaar leverbaar wordt met een 48 volt milde-hybride aandrijflijn.

Modern van buiten, klassiek van binnen

We hebben het nog niet over het design gehad, en hier komt het iconische aspect van de Land Cruiser weer in beeld. Vooral aan de buitenkant is het model duidelijk herkenbaar als jongste afstameling van een grote Land Cruiser-familie. Dat betekent dat je kijkt op een hoekig design dat vooral breed en stoer overkomt. De Land Cruiser oogt ook langer dan hij feitelijk is. We hadden er een bak Duvel op verweerd dat hij ruimschoots de 5 meter zou passeren, maar in realiteit is deze jongste generatie "slechts" 4,92 meter lang. Dat neemt niet weg dat de Land Cruiser een imposante verschijning blijft, wat hij ook te danken heeft aan zijn breedte van net geen 2 meter.

De opletende Land Cruiser fanaat heeft misschien al gemerkt dat er bij dit testverslag afbeeldingen verschijnen waarbij de Land Cruiser een verschillende frontpartij krijgt. Standaard komt de nieuwe Land Cruiser namelijk met rechthoekige koplampen, maar wij reden met de reeds uitverkochte First Edition die ronde koplampen krijgt (zie kader hiernaast). Welke van de twee versies de voorkeur geniet, dat laten we aan jou over.

Binnenin

De Land Cruiser is in ieder geval een knap staaltje van gesmaakt retro-design, waarbij herkenbaarheid op een knappe manier gecombineerd wordt met moderne designelementen. Dat kan vreemd genoeg minder gezegd worden van het interieur, waar je nog



uitgebreid getraceerd wordt op klassieke knoppen en schakelaars. Als je van (veel) fysieke knoppen houdt, dan ben je hier aan het juiste adres. De afwerkingskwaliteit is in ieder geval vrij van kritiek en voorzien op een lang en onbezorgd leven. Het enige wat die onbezorgde ervaring nog in de weg staat is de veelheid aan biepjes en waarschuwings-signalen als je even naar het multimediасherm

kijkt, als je aandacht even afgeleid wordt naar een dartele koe in de wei of als je 1 km per uur te snel rijdt. Met dank aan de Europese regelgeving. De meeste biepjes kan je wel uitschakelen, maar dan moet je wel eerst doorheen een ingewikkelde menustructuur scrollen. - WM

Elektrisch - EV

Mercedes CLA

Maakt indruk als nieuwe "instapper"

De gloednieuwe Mercedes CLA maakt indruk met zijn vooruitstrevende en zuiver elektrische aandrijflijn. Al komt er ook een hybride benzineversie. Weg keuzestress !

Groot feest in Stuttgart want (eindelijk) heeft Mercedes de gloednieuwe CLA gepresenteerd. Dat is nog steeds een knappe compacte vierdeurs coupé ... maar de derde generatie CLA omvat héél wat interessante nieuwigheden. Zo krijgt deze in primeur de nieuwe designtaal mee, iets dat je snel merkt aan de rante (futuristische) grille mét verlicht logo en doorlopende LED dagrijverlichting. Ook achteraan zijn de lichtblokken visueel met elkaar verbonden. Dankzij de toegenomen buitenafmetingen (wielbasis +6,1 cm en +2,9 cm in de hoogte) is er binnenin meer ruimte voorhanden. Iets dat het standaard (!) panoramisch glazen dak graag versterkt. De koffer slikt 405 liter bagage terwijl de kofferopening zelf een pak groter/breder werd.

Uiteraard voorziet Das Haus een hoogstaande afwerking en premium materialen. In de topversie (lees: optioneel) komt deze CLA met een MBUX Superscreen dashboard. Dat omvat een digitaal instrumentenpaneel (10,25") en centraal infotainmentsysteem (14") terwijl er later nog een extra display (14") volgt voor de passagier. Extra fierheid is op zijn plaats voor de nieuwe MB.OS software voor zowel rijhulp, veiligheid, connectiviteit als entertainment. Anno 2025 kon een virtuele assistent (AI) uiteraard niet achterblijven. En dankzij toekomstige over-the-air updates is het systeem direct future proof.



Zuiver elektrisch?

Dé nieuwigheid van de derde generatie CLA is de zuiver elektrische aandrijflijn. En, als primeur voor Mercedes, een frunk vooraan (101 liter extra bagageruimte). Momenteel spreken ze van een achterwielaangedreven CLA 250+ (272 pk) en CLA350 4MATIC (354 pk). Inderdaad, de EQ benamingen voor EV's laat Mercedes bij



DE ESSENTIE

De nieuwe Mercedes CLA pakt in puur elektrische vorm uit met een geweldig rijbereik tot 792 km. Wie daarmee nog niet met vertrouwen de EV-overstap wil maken, kan nog steeds terecht bij een benzine-hybrideversie. De mooie looks krijg je er altijd bij.



deze officieel achterwege! Tevens introduceren ze een 2-traps versnellingsbak en luchtzijdige warmtepomp.

De combinatie van een grote 85 kWh lithium-ion batterij en efficiënt energieverbruik resulteert in een indrukwekkende actieradius. Zo geraakt de CLA250+ tot liefst 792 km (WLTP) ver. Laden kan aan 11 kW (AC) of 320 kW (DC) aan de snellader. Leve de 800V basisarchitectuur! Op termijn volgt nog een instapversie van de nieuwe CLA EV met een kleinere batterij (58 kWh LFP).

Of wil je toch die CLA Hybrid?

Tegen eind 2025 zal Mercedes de nieuwe CLA eveneens aanbieden met een zuinige 1.5-liter viercilinder verbrandingsmotor (inclusief 48V Hybrid ondersteuning). Zonder verder details vrij te geven spreken ze van "drie vermogensklassen en keuze uit voorwiel-aandrijving en 4MATIC vierwielaandrijving". Kwestie van nogmaals de vernuftige flexibiliteit van het gloednieuwe MMA platform te benadrukken. Tegen de zomer verwachten we meer details omtrent de marktlancering en Belgische prijzen. Vermoedelijk starten die ergens in de buurt van 60.000 euro. Ook een praktische CLA Shooting Brake staat op de planning, maar die zal zich pas eind dit jaar laten zien.

Intussen maakt de nieuwe CLA op papier alvast veel indruk. En als je weet dat de huidige A-Klasse niet zal vervangen worden, dan kijk je dus meteen naar de meest bereikbare Mercedes uit de toekomstige catalogoog. - **BNNY**



Eerste test Mini Cabrio 2025

Grondig vernieuwd met focus op interieur

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

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

Boordplank is de eye-catcher

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

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

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

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



De essentie

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

Rijervaring: Dynamiek en Prestaties

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

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

Is de 2025 Mini Cooper Cabrio een goede keuze?

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



Kort getest



Porsche Macan 2 getest

Heeft de basis-Macan voldoende Porsche in zich?

Nu de Porsche 718 uit de catalogoog is verdwenen, is de nieuwe elektrische Macan de toegangspoort tot het Porsche-dom. Alleen, kan die basis Macan voldoende overtuigen?

Even een korte schets van het Macan-gamma. Starten doe je dus met de Macan (achterwielaandrijving en 360 pk). Je zou kunnen zeggen dat het een Macan 2 is, maar Porsche houdt het liever bij Macan tout court. Die staat in de prijslijst vanaf 84.500 euro. Vervolgens heb je de Macan 4 (met 408 pk en vierwielaandrijving) en de Macan 4S (ook vierwielaandrijving, 516 pk). Tot slot is er de Macan Turbo als topversie die 639 pk over de vier wielen uit-smeert. De stap van een Macan naar een Macan 4 is trouwens met een supplement van 3.600 euro vrij klein. Je krijgt dan 48 pk extra, vierwielaandrijving en de sprint naar 100 is ook ietsje sneller: 5,2 seconden tegenover 5,7 voor de Macan 2. Maar je moet dan wel 30

km aan rijbereik inleveren (643 km voor de Macan 2 tegenover 613 km voor de Macan 4). De basis Macan is dus de versie waarmee je het verste komt.

Rijdt hij als een Porsche?

Om de twijfel maar meteen weg te nemen; het antwoord op die vraag is ja. Je mist in deze EV natuurlijk wel het vroeg vroem gebeuren (Porsche zou absoluut eens met de Hyundai Ioniq 5N moeten rijden als benchmark qua elektrische beleving), maar voorts voel je aan elke vezel van de Macan dat de Porsche-ingenieurs het perfect in de vingers hebben om een strakke, sportieve SUV af te leveren. Je merkt aan alles dat het sportwagen-DNA niet ver te zoeken is: aan het sportieve meubilair, aan de perfect doseerbare remmen, aan de messcherpe besturing die nauwelijks stuur-input vergt en aan het strakke onderstel. Daarover gesproken; niet dat de Macan echt oncomfortabel is, maar de optie luchtvering is een vinkje dat we altijd zouden aanstippen om extra comfort toe te voegen.

En wat met de prestaties? Wel, met 360 pk en een spurt naar 100 km/u in 5,7 seconden kan je de instap-Macan bezwaarlijk een slome jongen noemen. Maar in het EV-landschap geeft dat natuurlijk geen garantie om elk stoplichtsprintje te winnen. Dat neemt niet weg dat 5,7 seconden nog altijd heel erg snel is, en met de magische draaiknop (aan het stuur) in de Sport Plus-stand, is de EV-sensatie absoluut wel aanwezig. Trouwens, we hadden op een droog wegdek nooit het gevoel dat de tweewielaandrijving niet in staat is om voldoende tractie te bieden, integendeel. Wat dat geeft bij regenweer, dat hebben we niet kunnen uittesten. Voor de verdere dynamische



beoordeling van de Porsche Macan verwijs ik graag naar de rijtest van de Macan 4 door collega Benjamin.

Is hij ook zuinig?

We reden de Macan in ideale omstandigheden namelijk bij droog weer en milde temperaturen. Bij een rustige rijstijl slaagden we er in om het verbruik te beperken tot 18 kWh, wat betekent dat je uit de 100 kWh batterij (95 netto) makkelijk 500 km rijbereik haalt. Gebruik je regelmatig het potentieel van de Macan, dan mag je rekenen op een gemiddelde verbruik van 20 kWh, wat nog steeds behoorlijk redelijk is. En er is nog meer goed nieuws, want de Macan gebruikt een 800V architectuur waardoor er supersnel geladen kan worden. Aan de snellader kan dat aan 270 kW waarna je in 21 minuten een volle batterij (80% SOC) hebt.

En dus, kopen die basis-Macan?

Wel ja, we zien eigenlijk geen belangrijke argumenten waarom de instap-Macan niet elke dag een brede smile op je gezicht zou toveren. Hij pakt uit met pittige prestaties, een heel mooi rijbe-

DE ESSENTIE

Hij is snel, maar niet bloedsnel. En toch heeft de basis Macan met tweewielaandrijving het echte Porsche-DNA in zich. Alleen is de opstap naar de Macan 4 met vierwielaandrijving en extra prestaties zo (relatief) klein, dat de Macan 4 finaal toch de betere optie wordt. Daar word je twee keer blij van: een keer bij de aankoop, en een keer bij de verkoop dankzij de (wellicht) hogere inruilwaarde.

reik en een instapprijs die naar EV- en Porsche normen nog best redelijk mag genoemd worden. Alleen is de opstap naar de Macan 4 in het grotere prijskaartje echt wel klein. Voor 3.600 euro extra, krijg je meer vermogen, meer koppel, meer prestaties en vooral vierwielaandrijving. Bovendien is de kans groot dat de Macan 4 ook nóg beter z'n waarde behoudt. En dus zouden we toch de Macan 4 aanbevelen, maar niet omdat de Macan 2 een tekort heeft aan intrinsieke kwaliteiten. - WM



Kort getest

BMW 218d Gran Coupé

Heimwee naar dieseltijden



De nieuwe BMW 2-Reeks Gran Coupé komt in verschillende smaken. Voor een eerste korte test maakten we een atypische keuze, maar eens onderweg met de 218d kregen we meteen heimwee naar de goeie ouwe dieseltijd.

Diesels. Vandaag bijna verketterd maar er was een tijd dat je zelfs een overheidspremie kreeg om een CO₂-vriendelijke dieselversie in huis te halen. Tot we moesten vaststellen dat in die tijd diesels andere vervuilende uitstoot produceerden (Nox bijvoorbeeld), en we ze resoluut de rug toekeerden. Intussen zijn dieselmotoren wél schoon, maar in tijden dat overheden ons richting stekkerwagens duwen, geven we ze nog nauwelijks de aandacht die ze verdienen. Onterecht, als je het ons vraagt.

Boost functie

We merken al een eerste grote troef wanneer we instappen in de BMW 218d Gran Coupé. De dieseltank is netjes gevuld en de boordcomputer geeft een autonomie aan van meer dan 750 km. Van laad- of rijbereikstress is hier dus geen sprake en tijdens onze korte testrit merken we ook dat we niet erg veel moeite moeten doen om onder de 5 liter gemiddeld verbruik te duiken. Dat is dan wel met de setting in normale modus en bij een gezapige rijstijl. Verwacht van deze soepele diesel trouwens geen flitsende prestaties, maar wel een meer dan vlotte reisgezel die bovendien ook fluisterstil werkt.

Nochtans verandert zijn karakter als je de sportieve rijmodus kiest. Dan zit er plots behoorlijk wat leven in de brouwerij en worden de schakelmomenten later gekozen voor een meer sportieve rijervaring. Bij het accelereren hadden we zelfs het (subjectieve) gevoel dat er meer dan de opgegeven 150 pk's onder de kap zitten, en dat de 218d sneller dan in de geclaimde 8,4 seconden naar de 100 km/u snelt. Deze 218d Gran Coupé krijgt trouwens nog een leuke gimmick in de vorm van een Boost-functie die je middels de linker stuurflipper activeert. Je wordt dan getraakteerd op een leuke animatie op het prachtige, digitale curved display, en je krijgt het gevoel dat alle parameters net iets meer op scherp staan. In de praktijk zal het weinig verschil maken in absolute cijfers, maar qua beleving geeft het zeker wel een meerwaarde.

De prijs die je betaalt

Dat BMW perfect weet hoe je dynamische auto's moet maken, dat voel je dus wel, zelfs in deze bescheiden gemotoriseerde 218d.

DE ESSENTIE

De BMW 218d is in vele opzichten een buitenbeetje. Door zijn mooie coupé-design, waarbij de achterste passagiers wel opofferingen moeten doen qua ruimte, en door zijn atypische dieselmotor. Dat blijkt geen ultra sportieveling te zijn, maar (zeker in de S-stand) toch garant te staan voor behoorlijk wat rijplezier. En dat alles gecombineerd met een mussendorst.

De besturing is heerlijk direct en communicatief en de ophanging sportief strak zonder echt afbreuk te doen aan het algemene comfort. Dit is uiteindelijk een reiswagen en geen M-versie, en dan gaat het belang aan comfort net iets meer doorwegen. Wil je toch een sportieve touch, dan kan je zoals op onze testwagen kiezen voor het M sportpakket dat vooral je visuele zintuigen prikkelt én waarbij je ook recht hebt op heerlijk zittend en ondersteunend M-meubilair. Kleine kanttekening wel: daar hebben de achterste passagiers weinig boodschap aan want de beschikbare hoofd en beenruimte achterin is redelijk beperkt. Ook instappen achterin gaat relatief moeilijk door de sterk aflopende daklijn. Dat is nu eenmaal de prijs die je betaalt voor het coupé-silhouet.

Doelgroep?

Over prijs gesproken; deze 218d Gran Coupé staat in de prijslijst voor om en bij de 44.500 euro, al kan je best nog even in de optielijst duiken voor enkele noodzakelijke en/of aangename extra's waardoor je best rekening houdt met een budget van 48 à 50.000 euro. Daarvoor krijg je dan wel een knap gelijnde coupé-berline met een zuinige en voldoende krachtige dieselmotor die bovendien ook nog eens meer dan voldoende rijplezier biedt. We vragen ons alleen af wie nog de doelgroep is voor zo'n dieselversie? Bedrijven switchen namelijk massaal naar EV of plug-in-hybride, en de particulieren die twifelen nog. Maar in hun twijfel staan diesels zelden of nooit op de shortlist. Jammer eigenlijk, want we werden er tijdens onze testrit meteen aan herinnerd hoe prettig zo'n dieselversie wel rijdt, zelfs als het gaat over een basisversie. -WM



Mazda 6e Stevige EV-entree



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

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

Waarom geen sedan?

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

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

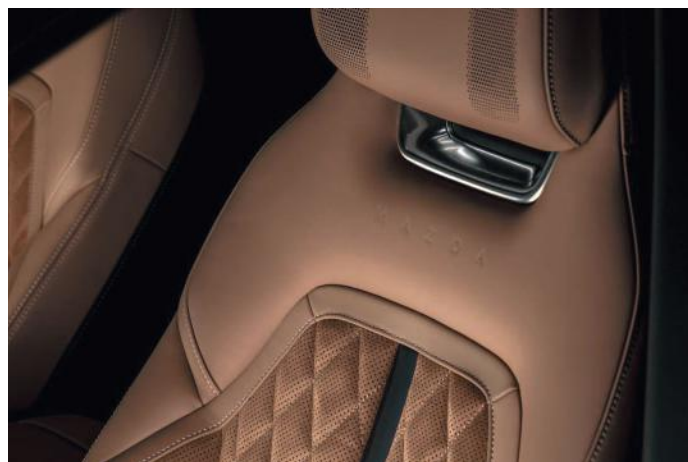




geen zorgen te maken. Genoeg voordelen dus om de gemiddelde zakelijke rijder te overtuigen.

Laden: waarom zo verschillend?

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



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

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

Sportief en cocooning interieur

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





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

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

DE ESSENTIE

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

Heel interessant geprijsd

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

Het goede nieuws hebben we voor het einde gehouden want de prijszetting is zonder meer heel concurrentieel. Zo haal je al een Standard Range Takumi in huis vanaf 42.890 euro. Aan de duurste versie, de Long Range Takumi Plus hangt een prijskaartje van 47.240 euro. De standaarduitrusting is zeker royaal te noemen met onder meer 19" velgen, 360° camera, adaptieve cruise control, head-up display, panoramadak, Sony audiosysteem, getinte ramen achteraan, 14,6" infotainmentsysteem én een warmtepomp. Personalisatie is mogelijk met acht verschillende koetswerkkeuren. De Crystal White Pearl tint is gratis ... en Soul Red Crystal nog steeds onze favoriet. - WM



WANNEER JAPANS VAKMANSCHAP ELEKTRISCH RIJDEN VORMGEEFT

ALL-NEW MAZDA6e

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

6 JAAR | MAZDA
GARANTIE

 **16,5 - 16,6 kWh/100KM**  **0 G/KM CO2 (WLTP)**

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



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

¹Rijbereik bepaald volgens de WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Het werkelijke rijbereik kan afwijken naargelang de uitrusting en individuele factoren. Het werkelijke rijbereik onder reële omstandigheden varieert afhankelijk van factoren zoals rijstijl, snelheid, gebruik van comfortfuncties (bv. zetelverwarming, airconditioning), ondersteunende apparatuur, buitentemperatuur, aantal passagiers en lading, topografie, ouderdom en slijtage van de batterij. De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode. De waarden zijn voorlopig en in afwachting van homologatie. V.U.: Mazda Motor Logistics Europe NV, handeldrijvend onder de naam Mazda Motor Belux, invoerder. Blaasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Ondernemingsnummer: 0406.024.281. Rekeningnummer: BE21 3200 0698 7003. Contact: info-be@mazdaeur.com. www.mazda.be.



Eerste test

Jaecoo 7 SHS

Vernieuwende speler of Chinese twijfel?



Na z'n debuut op de Brussels Motor Show in januari, is het Chinese merk Jaecoo nu helemaal klaar om het eerste model uit te rollen op de Belgische markt. Ze springen daarvoor op de populaire SUV-trein met de Jaecoo 7 die zowel met een benzinemotor als met een hybride aandrijflijn beschikbaar is. Auto-Info kon met die laatste kort testrijden.



Chery als holding

De Europese markt verwelkomt steeds vaker nieuwe merken uit China die hun geluk wagen op ons continent. Jaecoo (spreek uit: "Jakoe") is onderdeel van het grote Chery-concern, dat met diverse modellen al internationaal succesvol is geweest. Maar wat biedt deze nieuwkomer precies en kan hij zich staande houden in de competitieve markt van SUV's?

Laten we beginnen met een cruciaal punt voor iedere nieuwe speler: het dealernetwerk waarmee je potentiële klanten kunt bereiken. Momenteel telt Jaecoo in ons land 15 dealers, waarmee het merk naar eigen zeggen ongeveer 80 procent van de potentiële markt kan bereiken. Het doel is om dit aantal op korte termijn uit te breiden naar 30 dealers. En dat is nodig, want vertrouwen is cruciaal bij een relatief onbekend merk. Dit vertrouwen kan pas groeien wanneer consumenten weten dat onderhoud en ondersteuning makkelijk en dichtbij beschikbaar zijn. Dat Jaecoo daarbij vaak in zee gaat met dealergroepen die al andere bekende merken voeren, is bepaald slim van het merk. Al kunnen we ons inbeelden dat die bekende merken daar minder enthousiast over zijn.

Hybride: SHS versus PHEV

De Jaecoo 7 beschikt over het zogenaamd Super Hybrid System (SHS), waarmee het merk zich wil onderscheiden van concurrenten. Volgens Jaecoo biedt dit systeem veel voordelen boven traditionele Plug-in Hybride systemen (PHEV's), die ze zelf omschrijven als verouderd. Dit klinkt interessant, maar in de praktijk krijgen we geen duidelijk zicht over wat nu precies zo onderscheidend is aan dit SHS-hybridesysteem. Eigenlijk is de Jaecoo 7 effectief een klassieke Plug-in Hybride, en daar is absoluut niets mis mee.

De Jaecoo 7 gebruikt een 1.5 TGD i benzine van 143 pk en een elektromotor van 204 pk. Dat is dan weer wel een uitzonderlijke combo, want vaak is de elektromotor in een PHEV niet zo krachtig. De combinatie van de twee levert hier 347 pk, en daar zou je behoorlijke prestaties van verwachten. Wel, de Jaecoo 7 is zeker geen slome jongen, en het gecombineerde koppel van 525 Nm maakt dat hij altijd pittig oppikt, maar een spurtbom is hij natuurlijk niet te noemen. Belangrijker om weten is echter dat je meer dan 90 km volledig elektrisch kunt rijden, en met een volle benzinetank zelfs richting 1.200 km autonomie rijdt. Tijdens een langeduurtest met enkele journalisten werd een gemiddeld verbruik van 4,1 liter genoteerd, zonder bij te laden of te tanken. Een knap resultaat !

Rijgedrag en besturing

Wat meteen opvalt tijdens een korte testrit is de stille werking van de motor. Zowel in hybridemodus als bij volledig elektrisch rijden blijft het aangenaam stil aan boord en dat draagt zeker bij aan een comfortabele rijervaring, vooral bij langere afstanden of in stadsverkeer.

Opvallend bij het rijden is echter de werking van de remmen die vooral bij lage snelheden en stadsverkeer te direct en te hard aangrijpen, wat leidt tot een wat oncomfortabel en schokkerig gevoel. Daarnaast voelt de besturing nogal vaag aan, wat jammer is, aangezien de wagen op andere vlakken wel degelijk dynamisch

en pittig kan aanvoelen. Dat is zeker het geval wanneer je hem in sportmodus zet. Daarin is de wagen verrassend vlot en responsief, maar de vage besturing tempert op zo'n moment wel het vertrouwen.

Interieur en comfort

Het interieur van de Jaecoo 7 is over het algemeen netjes afgewerkt en voelt opvallend Europees aan. Qua plaatsaanbod voelt het interieur net iets kleiner aan dan de buitenkant laat vermoeden, maar over het algemeen heb je geen klagen over het ruimtelijk gevoel. Enkel achterin voelt de zitpositie ongewoon laag, wat niet voor iedere passagier even aangenaam zal zijn bij langere reizen. Daarnaast valt op dat enkele functies lastig te vinden of te bedienen zijn. Zo bleek tijdens een uitgebreide test dat het afstellen van de spiegels niet eenvoudig vindbaar was en dus intuïtiever had gekund. Daarvoor moet je wellicht diep graven in de joekel van een centrale tablet waarin we dus niet altijd makkelijk onze weg terugvinden. iPhone gebruikers zullen dan weer blij zijn met de interface die duidelijk op het Apple besturingsprogramma is geïnspireerd.

Positief is dan weer dat de Jaecoo 7 voorzien is van een uitstekende 360° camera rondom het voertuig. Die biedt een scherp en duidelijk beeld, wat parkeren en manoeuvreren sterk vergemakkelijkt. Verder kom je ook niets tekort aan (comfort) uitrusting, met zelfs een head-up display en een groot panoramisch glazen schuifdak.

Conclusie en vertrouwen

De Jaecoo 7 komt in zijn topuitvoering, dus mét alle toeters en bellen, met een prijskaartje van ongeveer 40.000 euro. Dit klinkt competitief, zeker wanneer je kijkt naar de uitgebreide uitrusting en geavanceerde technologieën aan boord. Toch zullen veel potentiële kopers eerst een afweging maken: wil ik voor dit bedrag een relatief onbekend merk uit China, of ga ik liever voor een bewezen Europees merk dat wellicht iets minder luxe biedt, maar waarbij onderhoud, service en waardevermindering minder twijfel oproepen?

Alles bij elkaar roept de Jaecoo 7 dus wisselende gevoelens op. Hij scoort goed met zijn stille aandrijving, prima prestaties, een goed afgewerkt interieur en royale uitrusting. Tegelijkertijd blijven er gemengde gevoelens rond het lange termijn vertrouwen, wat Jaecoo wél slim opvangt door een algemene garantie te bieden van 7 jaar of 150.000 kilometer en de batterij krijgt een garantie van 8 jaar of 160.000 kilometer. Kijk, dat *boost* dan weer wel het vertrouwen. - WM



Volkswagen Passat 1.5 TSi plug-in hybrid

Is dit de beste (semi-EV) familiewagen van het moment?



Nu de overheid de plug-in hybride terug wat fiscaal aantrekkelijker zal maken, kunnen we deze interessante categorie (terecht) terug meer aandacht geven. Aan alle potentiële kopers die om goeie redenen nog niet klaar zijn voor een volledig elektrische auto: hier is wellicht de beste geëlektrificeerde familieauto van het moment. En je zal er zelfs bijna uitsluitend elektrisch mee rijden.

Yup, je leest het goed: in de praktijk zal je met de Passat PHEV bijna altijd elektrisch kunnen rijden (tenminste als je dagelijks kunt opladen). Dankzij zijn batterij van net geen 20 kWh geraakten wij makkelijk meer dan 100 km ver op één lading. Dat is dan wanneer je de auto vraagt om enkel de elektrische motor te gebruiken. Je kan ook bewust kiezen voor de hybridemodus waarbij de thermische motor en de elektromotor elkaar perfect aanvullen. En dat doet deze aandrijflijn met brio, want tijdens een rit van 250 km naar Duitsland verstooken we gemiddeld 3,6 liter benzine en 7,5 kWh per 100 km. Dat is echt belachelijk laag, zeker als je weet dat we bepaalde stukken op de Duitse Autobahn ook ruim boven de 200 km/u reden.

Niet dat de Passat 1.5 TSi plug-in hybride sportwagenambities heeft, maar de 1.5-liter TSi-benzinemotor en de elektromotor hebben een gecombineerd vermogen van 204 pk, en daarmee kan je al lekker doorstomen. Al gebiedt de eerlijkheid ons te zeggen dat hij zich het beste voelt bij een gezapige rijstijl waarbij je 'm niet te vaak afbeult. Ga je voor de eco-run, dan zul je makkelijk recordwaarden realiseren, in de positieve zin natuurlijk. Laden kan je met deze plug-in trouwens aan een gewone laadpaal, of je hangt 'm thuis net zo makkelijk aan een gewoon stopcontact, waarna je de volgende morgen weer over die 100+ kilometers beschikt. Heerlijk toch!

Passat of ID.7?

Nu vooral de volledig elektrische ID.7 met alle aandacht gaat lopen, is de Passat een klein beetje in het vergeethoekje gesukkeld. Onterecht, temeer daar het model recent nog grondig werd vernieuwd. We mogen zeggen dat het design van de VW Passat een tijdloze elegantie uitstraalt, én dat hij zelfs in vele opzichten sterk lijkt op de ID.7, zeker achteraan. Binnenin zijn we zelfs bij uitstek een grotere fan van het Passat-interieur, tegenover dat van de ID.7. Je krijgt in beide modellen een joekel van een multimediascherm, maar enkel de Passat heeft ook recht op een echte tellerpartij met digitale goed overzichtelijke thema's waar je makkelijk alle info in terugvindt. De ID.7 moet het stellen met een klein infodisplay. Doe ons dan maar de boordplank van de Passat...

Verder heb je ook allermist te klagen over het heerlijke meubilair, in onze testwagen met R-pakket inclusief massagefunctie. Onze trip naar Duitsland (heen en terug) was heel erg comfortabel en we stapten fris als een hoentje uit op onze bestemming. Dat heeft trouwens ook te maken met het uitstekende onderstel dat een fantastisch compromis biedt tussen comfort en sportiviteit. En de stille werking van de aandrijflijn draagt ook bij tot het comfort aan boord. Ja, als reiswagen kan je je geen betere partner wensen.

DE ESSENTIE

De VW Passat PHEV is een ideaal alternatief voor gezinnen én professionele rijders die maximum 100 km volledig elektrische autonomie per dag nodig hebben, maar toch nog een zuinige benzinemotor achter de hand willen houden. Het enige verwijt dat je deze ultra functionele Passat kan maken is dat hij niet echt sexy kan worden genoemd, maar dat is vaak zo als je op leeftijd en wijsdom komt.



Zeker ook als je veel lading moet meesleuren, want de Passat is een gi-gan-ti-sche auto. Achter zijn lengte van 4,9 meter schuilt een zee van ruimte, ook voor de achterste passagiers die bijna de benen kunnen strekken (ok, hier overdrijven we een beetje). En dan nog blijft er een indrukwekkend koffervolume over van 510 liter. Als je de achterbank neerklappt, dan gaapt zelfs een volume van 1.770 liter in je richting. Indrukwekkend!

Conclusie

We beseffen dat deze lofzang totnogtoe er alle schijn van heeft dat Volkswagen ons een mooie steekpenning heeft gegeven, maar niets is minder waar. De waarheid is nu eenmaal dat we de Passat plug-in hybride eerder bij toeval onder de bips hebben gekregen, en dat we op alle vlakken danig verrast en onder de indruk waren. Dan herhalen we vooral zijn mussendorst op benzine, en het heel gering stroomverbruik en royale EV-autonomie waardoor dit eigenlijk een bijna full-time EV wordt.

Waren er dan geen minpunten? Bwah, weinig. Niets mis met de remkracht in deze Passat, maar het rempedaal zelf voelde iets te sponzig aan naar onze zin. Die zou wat meer bijtkracht mogen hebben. En dan is er nog de prijs: als je de Passat PHEV een beetje uitrust dan klim je al snel boven de 65.000 euro, maar dan krijg je toch veel waar voor je geld.

Starten doet de Passat plug-in vanaf 57.000 euro, en vergeet daarbij niet dat de volledig elektrische ID.7 natuurlijk nog een streep duurder is. En nu we toch minpuntjes aanhalen; een garantie van 2 jaar (dat is het wettelijke minimum) is ook aan de magere kant. Gelukkig kan de Passat wel bouwen op zijn goede reputatie en als plug-in hybride kunnen we ons vandaag geen betere gezinswagen voorstellen. -WM

Exclusieve test

Bentley Bentayga EWB Azure Riviera Collection

Uniek rijdend kunstwerk

Tijdens het autosalon van Brussel in januari, kreeg de wereld een exclusieve première te zien: de Bentley Bentayga EWB Azure Riviera Collection. Het Britse luxemerk stelde deze bijzondere uitvoering voor als een "one of one" – het enige exemplaar ter wereld. In plaats van het meteen naar een privécollectie in het Midden-Oosten te verscheppen, besloot Bentley het voertuig tijdelijk toe te vertrouwen aan de autopers. Een gedurfde zet, want zelden komt een journalist zo dichtbij een auto met zo'n unieke status.





Bentley bouwde deze Riviera Collection niet louter als stilstaand pronkstuk. Het model is vooral bedoeld als uithangbord voor het 'Bespoke'-programma van het merk. Dit maatwerktraject biedt klanten vrijwel onbeperkte personaliseringsmogelijkheden, zolang het budget dit toelaat. Van kleuren tot materialen en technische snufjes – geen wens is te extravagant. In het Britse Crewe denkt men in oplossingen, en klantgerichtheid krijgt hier een heel letterlijke invulling: wie betaalt, bepaalt.

Een jacht op wielen

Zoals de naam aangeeft, haalde Bentley zijn inspiratie voor deze uitvoering bij de wereld van luxejachten. Dat vertaalt zich onder meer in een opvallende koetswerkkleur, Aegean Blue, die onmiddell-

lijk associaties oproept met helderblauw water en een exclusieve zeilervaring. Voeg daarbij unieke 22-duims vijfspaaksvelgen met zwarte accenten, en een kenmerkende frontpartij met lichtunits in diamantsignatuur, en je krijgt een SUV die allesbehalve anoniem oogt. De Riviera Collection is ontworpen om gezien te worden – en laat niemand onberoerd.

Interieur vol grandeur

Wie instapt – en zeker wie plaatsneemt achterin – wordt verwelkomd in een wereld van ongekennde luxe. Dankzij de 18 centimeter langere wielbasis ontstaat er een riant gevoel van ruimte. De elektrisch sluitende achterportieren geven toegang tot twee First Class Seats, ontwikkeld met kennis uit de luchtvaartindustrie. De stoelen zijn verstelbaar in 22 richtingen, voorzien van diverse massageprogramma's én uitgerust met een innovatieve technologie die in samenwerking met chiropractors is ontwikkeld. Via micro-aanpassingen in zes zones garanderen ze langdurig zitcomfort, ideaal voor lange ritten.

Voor de rechter achterpassagier is zelfs een "relaxmodus" mogelijk: met één druk op de knop schuift de voorstoel naar voren, waardoor een bijna liggende positie ontstaat – ideaal om via het entertainmentsysteem naar een aflevering van – we zeggen maar iets - The Crown kijken. Wat het meeste indruk maakt, is het vakmanschap dat in elk detail zichtbaar en voelbaar is. Bentley



combineert trouwens drie tinten leder met hoogwaardig hout en chroom. De geur van echt leer, het zichtbare handwerk – van het met de hand gestikte stuurwiel tot het sierlijke analoge klokje – getuigen van een niveau van afwerking dat zeldzaam is geworden in de autowereld. Hier geen steriele hyperscreens, maar tastbare kwaliteit.

Technologische snufjes zijn niet afwezig, maar nemen een bescheiden rol in. Er is een digitale tellerpartij en achterin een tablet waarmee comfortinstellingen geregeld kunnen worden, maar de rest blijft trouw aan fysieke knoppen, verchroomde ventilatiehendels en klassieke accenten. Bentley kiest bewust voor charme en traditie, en daar past geen overweldigend multimediascherm bij. De focus ligt op zintuiglijk genot, niet op digitale overdaad.

Geen test, maar een ervaring

Onze test met deze unieke SUV was geen klassieke evaluatie. Geen offroad-uitdagingen, geen circuitritten – maar eerder een ontdekkingsreis door luxe, comfort en verfijning. Toch zijn de prestaties indrukwekkend: de 4.0-liter Twin Turbo V8 levert 542 pk en 770 Nm, goed voor een sprint naar 100 km/u in 4,5 seconden. Ondanks zijn gewicht voelt de Bentayga verrassend alert aan, al blijft zijn voorkeur duidelijk: hij wil vooral serene autoriteit uitstralen en zijn passagiers verwennen met het ultieme comfort. Met een gemiddeld verbruik van 14 tot 15 l/100 km is hij wel redelijk gulzig.



DE ESSENTIE

Deze unieke Bentley Bentayga kan je niet op een normale manier reviewen. Elke objectief of rationeel argument wordt subjectief en emotioneel. Dit is een pareltje dat je wilt hebben, tenminste als je bankrekening 400.000 euro aan kan.



CONCLUSIE

De Bentley Bentayga Riviera Collection is meer dan een SUV. Het is een kunstobject, een rijdend eerbetoon aan vakmanschap. Elk detail is doordacht: van subtiele inscripties tot exclusieve dorpellijsten en verlichte luidsprekers van Bang & Olufsen. De beleving is totaal en zinnenprikkend in elk opzicht.

Daar hoort vanzelfsprekend een stevig prijskaartje bij. Met een richtprijs van 405.000 euro speelt dit model in dezelfde sfeer als een kunstwerk van Banksy. Wie zijn geld niet alleen wil investeren, maar ook beleven, vindt in deze Bentley een rijdend meesterwerk. En voor de doelgroep is het geen kwestie van kiezen tussen kunst of auto – ze nemen gewoon beide. - WM



Light Commercial Vehicles

Nieuwe Volkswagen Transporter

Veelzijdigheid troef



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

DE ESSENTIE

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

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

Samenwerking met Ford: één basis, twee karakters

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

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

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

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

Ruimte en inzetbaarheid: grote troef

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





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

Drivetrains: van klassiek tot volledig elektrisch

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

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



Rijervaring van een personenwagen

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





FORD CAPRI

Van icoon naar reïncarnatie

We schrijven 1969, het salon van Brussel. Ford lanceert één van zijn beroemdste modellen: de Capri. Vernoemd naar het beroemde eiland voor de Italiaanse kust was hij een instant klassieker.

De Capri groeide al snel uit tot de sportwagen voor het volk dankzij zijn knappe lijnenspel met lange motorkap en korte achterpartij, maar ook via zijn link met de racerij. Van rallycross tot touring cars: in de jaren '70 reed zag je vaak een Capri vooraan meestrijden. Onder meer de 24 uur van Franchorchamps werd drie keer gewonnen.

Drie generaties lang zou de Capri dan ook de sportieve coupé voor het volk zijn. Speels, maar ook praktisch. De Mustang van Europa. Toen in de jaren '80 gezinnen meer voordelen zagen in kleinere hatchbacks zoals de Ford Fiesta, begon de populariteit van de Capri echter te tanen. In 1986 werd de productie definitief gestopt, de teller zou uiteindelijk op 1,9 miljoen exemplaren stranden, velen daarvan tot op vandaag het bezit van fans van het beroemde model.

Even beklijvend

Het resultaat is de nieuwe Ford Capri. Voor evenveel rijplezier als in de sixties en seventies zorgt dan weer de motor op de achteras (170 of 286 pk), of de vloeiende acceleratie van de 340 pk sterke vierwielaandrijver. De Capri is daarmee sneller dan ooit, en ook de besturing blijft beklijvend dankzij het prima chassis dat werd afgesteld door de heren van Ford Lommel Proving Ground.

Bovendien wordt reizen in het elektrisch tijdperk even zorgeloos als in de hoogdagen van de Capri, met tot 627 km rijbereik als je de versie met grote batterij en achterwielaandrijving kiest. Via snelladen aan 185 kW laad je de accu vervolgens in minder dan een half uurtje van 10 naar 80% vol. De tijdsgeest verandert met andere woorden, maar de fundamenten van een legende blijven dezelfde.

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



Test

BMW M5 gaat aan de stekker

Zielloos of agistraal?



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



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



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

Aandrijflijn

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

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

Interieur

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

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

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

Die V8, hoe klinkt die eigenlijk?

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

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





DE ESSENTIE

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

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

Wie zijn zijn concurrenten?

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



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

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

Conclusie

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



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

Test

Renault R5

Kan het icoon opnieuw schitteren?



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



DE ESSENTIE

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

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

Design om verliefd op te worden

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

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

Een kleurrijk interieur is onmisbaar

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

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

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

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



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

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

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

Realistische actieradius

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

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

Conclusie

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





Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDi Hybride 2WD

Uitstekend alternatief waar je wellicht niet aan dacht

Laat ons eerlijk zijn: als je in de markt bent voor een bedrijfswagen, dan word je waarschijnlijk richting een stekkerauto geduwd. Maar zoek je een zuinige, comfortabele en geweldig functionele hybride-SUV, zonder stekker, dan moet je vooral verder lezen.

Eerst even iets verduidelijken: was de Santa Fe voor Hyundai ooit een pionier en trendsetter die doorheen z'n verschillende generaties als zoete broodjes over de toonbank ging, dan is dat voor de nieuwste generatie niet langer het geval. De jongste generatie is namelijk niet bedacht voor een Europees koperspubliek. Neen, deze imposante jongen wil vooral in de States een groot publiek aanspreken.

Design

Dat merk je vooral aan het design van de nieuwste Santa Fe, dat duidelijk op Amerikaanse leest is geschoeid. Het ontwerp is opvallend hoekig, bijna alsof hij door een kinderhand met enkele rechte lijnen is getekend. Je kan lang over smaken discussiëren, maar

deze hoekige benadering geeft de Santa Fe een stoere en robuuste uitstraling die sterk aansluit bij de Amerikaanse smaak. De krachtige frontpartij, met zijn brede grille en markante koplampen, roept associaties op met de iconische stijl van de Land Rover Defender. Er zijn slechtere referenties!

Interieur

Dankzij het hoekige design profiteert ook de binnenruimte optimaal, wat resulteert in een zeer ruim interieur dat zowel bestuurder als passagiers ten goede komt. De afwerking is onberispelijk, met hoogwaardige materialen en een doordachte lay-out. De bordplank valt op door twee geïntegreerde gebogen schermen, die niet alleen modern ogen maar ook bijdragen aan een intuïtieve bediening. De menustructuur van het multimediasysteem is logisch opgebouwd, waardoor functies eenvoudig te vinden en te gebruiken zijn. Praktische voorzieningen zoals twee inductieladers voor smartphones en een premium BOSE-audiosysteem verhogen het comfort en de beleving aan boord.

“Je kan lang over smaken discussiëren, maar de hoekige benadering geeft de Santa Fe een stoere en robuuste uitstraling.



DE ESSENTIE

Hoewel de nieuwste generatie Santa Fe zijn pioniersrol kwijt is, blijkt hij toch een interessant alternatief te zijn voor de meer klassiek gelijnde SUV's. Zijn hoekige vormen doen een gulzig karakter vermoeden, maar niets is minder waar. Zelfs zonder stekker maar mét een efficiënte hybride-aandrijflijn blijkt deze potige jongen dermate zuinig en functioneel, dat hij een plaatsje bovenaan je shortlist verdient.

De stoelen zijn veelvuldig elektrisch verstelbaar en beschikken in onze testwagen over een geheugenfunctie, waardoor elke bestuurder zijn ideale zitpositie kan opslaan. Ze bieden uitstekende ondersteuning, wat bijdraagt aan het rijcomfort tijdens zowel korte ritten als lange reizen. Opvallend is ook het behoud van een aanzienlijk aantal fysieke knoppen, onder andere voor de klimaatregeling, wat de bediening tijdens het rijden vergemakkelijkt en de veiligheid ten goede komt. De vervelende obligate piepjes laten zich relatief makkelijk uitschakelen.

Rijervaring en hybride aandrijflijn

Onder de motorkap bevindt zich een 1.6-liter benzinemotor met turbo van 158 pk, die in combinatie met de elektromotor voldoende kracht levert voor dagelijks gebruik. Hoewel de prestaties niet als flitsend kunnen worden bestempeld, mede door het aanzienlijke voertuiggewicht van circa 1.900 kg, voldoet de aandrijflijn ruim-

schoots voor de meeste rijomstandigheden. De hybride technologie functioneert naadloos met onmerkbaar overgangen, zij het zonder een specifieke knop om volledig elektrisch te rijden. Toch is het mogelijk om, met een fluwelen rechtersvoet, verrassend veel kilometers puur elektrisch af te leggen.

De Santa Fe voelt zich het meest op zijn gemak in de ECO-rijmodus, waarin het brandstofverbruik opmerkelijk laag blijft. Tijdens onze test noteerden we een gemiddeld verbruik tussen de 6,5 en 7,5 liter per 100 kilometer, wat zonder meer een zeer knappe prestatie is voor een voertuig van deze omvang. Nog een prettige bijkomstigheid: met een volle tank is een actieradius van 750 tot 800 kilometer haalbaar. Voor wie op zoek is naar meer dynamiek biedt de sportstand extra pit, al merk je dat dit niet de meest natuurlijke noch geprefereerde rijstijl is voor deze SUV.

Conclusie

De nieuwe Hyundai Santa Fe 1.6 Hybride Automaat 2WD verdient zeker de overweging van wie op zoek is naar een zuinige, complete en bijzonder ruime gezinswagen. Dankzij de hybride aandrijflijn is er geen gedoe met laadkabels, terwijl de 1.6-liter motor fiscaal vriendelijk is en bijdraagt aan een laag brandstofverbruik. De uitrusting is uitgebreid en de prijs nog steeds zeer aantrekkelijk vanaf € 61.199. Bovendien biedt Hyundai een garantie van 5 jaar zonder kilometerbeperking, wat een belangrijk pluspunt is voor wie zorgeloos wil genieten van zijn voertuig. - WM



“De Santa Fe voelt zich het meest op zijn gemak in de ECO-rijmodus, waarbij het brandstofverbruik opmerkelijke laag blijft.”



Test



BYD Sealion 7

Nieuwe zet richting schaakmat

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

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

Design dat hoofden doet draaien

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

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

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

Het mag gezegd dat het interieur in niets moet onderdoen voor

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

Prestaties en rijervaring

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

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

DE ESSENTIE

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





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

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

Batterij en opladen

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

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

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

Conclusie

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

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



Reportage

Met de **Alfa Romeo Junior** in het spoor van de





Over het merk Alfa Romeo is al heel wat inkt gevloeid. Meerdere keren in de rijke geschiedenis van het merk, stelden vriend en vijand de vraag of de ziel van Alfa Romeo nog wel in stand wordt gehouden. Dat was bijvoorbeeld zo bij de lancering van de 164, de 155 en de 156. Nu de jongste Alfa de boel wat komt opstoken met zelfs een hybridemotor, en godbetert een volledig elektrische aandrijflijn, rijst alweer de vraag of dit nog wel een echte Alfa is. Wij zochten het uit aan het stuur van enkele illustere voorgangers.



Ken je de term Alfisti? Het is de roepnaam voor de echte Alfa Romeo fanatiekelingen die vooral zweren bij het Alfa Romeo DNA uit de tijd dat het merk nog een onafhankelijke koers kon varen. Veel veranderde toen in 1986 Alfa Romeo in handen kwam van de Fiat-groep, waarbij de constructeur – uiteraard – ook de mogelijkheden begon te exploiteren om onderdelen en techniek te delen over verschillende merken en modellen. Vandaag zit Alfa Romeo onder de vleugels van het Stellantis-concern, en daar is schaalvoordeel zo mogelijk nog belangrijker.

Alfa Romeo Junior

Dat schaalvoordeel merk je uiteraard ook achter het stuur van de 136 pk sterke Junior Ibrida die we konden testrijden. Heel veel van zijn componenten deelt hij met neven en nichten als de Lancia Y, de Opel Corsa of de Peugeot 208. Maar het mag gezegd dat de Alfa Romeo ingenieurs en designers erin zijn geslaagd om de Junior een heel eigen smoel en identiteit te geven.

Onze Junior Ibrida heeft een 136 pk 48-V Hybrid VGT (Variable-Geometry Turbo) architectuur met een verbrandingsmotor die gebaseerd is op de 1,2-liter driecilinder Miller cycle-motor met turbo en variabele geometrie. De elektrische componenten bestaan uit een 48-volt lithium-ion batterij en een 21 kW elektromotor die is ingebouwd in de innovatieve 6-versnellingsbak met dubbele koppeling, die samenwerkt met de omvormer en de transmissiecontrole-eenheid om maximale efficiëntie te garanderen. Het geheel geeft de mogelijkheid om meer dan 50% van de tijd in elektrische modus door de stad te rijden, maar ook buiten de stad met een beperkte lading bij snelheden tot 150 km/u. In de praktijk merkten we

inderdaad dat je vrij veel en soepel volledig elektrisch kan rijden, op voorwaarde natuurlijk dat je je rechtervoet onder controle houdt. Maar het meest aangenaam verrast waren we nog door de degelijke afwerking van de Junior. De assemblagekwaliteit van onze testwagen was uitstekend en alles voelt heel degelijk en solide aan. Dat is ooit wel anders geweest bij Alfa Romeo. Of hebben we daar een fout beeld van? Tijd om het uit te zoeken aan het stuur van enkele oldtimers.

Giulietta Spider

We starten meteen met de mooiste oldtimer die ons op de parking toelacht, de Giulietta Spider uit 1965. Hij is een trotse vertegenwoordiger van het gouden tijdperk van Italiaans autodesign en autotechniek. Als opvolger van de eerdere 750- en 101-modellen behield de Giulietta de slanke, compacte styling van meesters als Bertone en Pininfarina, terwijl de levendige 1,6-liter lijnmotor vooral erg soepel voor de dag komt. Rijden met deze schoonheid is verrassend eenvoudig, al behoeden we ons toch voor problemen wetende dat de waarde van deze auto zo rond de 130.000 euro schommelt. De Giulietta Spider is licht en wendbaar en biedt een pure en boeiende rijervaring, met een scherp weggedrag en een beschaafd motorgeluid dat zelfs een ontspannen ritje speciaal maakt. Ja, deze Alfa Romeo Spider blijft een ware belichaming van Italiaanse passie op vier wielen.

Spider 3.2 V6 JTS 24v

Over naar zijn achter-achterkleinkind, de Spider 3.2 V6 JTS 24v, mét turbo. Het was laatste generatie van de Spider, geproduceerd tussen 2006 en 2010, en hij combineerde een modern grand



touring-comfort met Alfa's erfgood op het gebied van prestaties. De cabriolet met voorwielaandrijving, ontworpen door Giugiaro van Italdesign en gebaseerd op de toenmalige Brera coupé, bood een gedurfde styling, een verfijnd interieur en rijplezier met open dak. Hoewel de Spider V6 24v zwaarder en volwassener is dan zijn voorgangers, is er toch sprake van een duidelijke emotionele aantrekkingskracht die zelfs tot vandaag overeind blijft.

Alfa 75

Een kans om te gaan rijden met de Alfa Romeo 75 die laat je niet liggen. Velen beschouwen het als de laatste echte Alfa, dus geen beter model om in op zoek te gaan naar die Alfa ziel. Het model werd in 1985 geïntroduceerd ter ere van Alfa's 75e verjaardag en viel vooral op door zijn hoekige maar sportieve styling en geavanceerde techniek. De 75 staat bekend als een sportsedan met scherpe lijnen die binnenin al even hoekig voor de dag komt; hij heeft een op de bestuurder gerichte cockpit en een handrem die doet denken aan de hendels van een vliegtuig.

Het exemplaar dat wij konden rijden heeft de 2.0 viercilinder en blinkt uit qua souplesse en sportieve inborst (wat nog onderstreept wordt door een mooi motorgeluid). Dankzij zijn achterin gemonteerde transaxle heeft hij een bijna perfecte gewichtsverdeling, waardoor hij zich zelfs anno 2025 nog heel snel door de bochten laat jagen.

164 Q4

Qua sound is het weliswaar de Alfa Romeo 164 Q4 die de mooiste muziek produceert. Deze Q4 (van begin de jaren '90) was de meest

geavanceerde en krachtige versie van de luxe 164 sedan, waarin Italiaans design werd gecombineerd met geavanceerde technologie. De Q4 wordt aangedreven door de legendarische 3,0-liter V6-motor met 24 kleppen, produceert een stevige 232 pk en is uitgerust met een geavanceerd vierwielaandrijvingssysteem en een computergestuurd actief differentieel, waardoor hij voor die tijd een opmerkelijke grip en bestuurbaarheid heeft. Visueel verfijnd en toch subtiel agressief, behield hij de Pininfarina-achtige elegantie van de 164, terwijl hij onder de oppervlakte serieuze prestaties leverde. De 164 Q4 blijft een zeldzaam en onderschat juweeltje in Alfa Romeo's line-up dat wij alvast heel erg gesmaakt hebben.

En dus die Alfa ziel, hoe zit het daarmee?

Hebben we de Alfa ziel gevonden in de oldtimers die we konden rijden én in de nieuwste Junior Ibrida? De vraag is eigenlijk overbodig omdat iedereen wellicht op zoek gaat naar andere elementen die voor een specifieke beleving of impressie zorgen. Een ziel kan in design zitten, in een motorgeluid, in een specifieke technische benadering of gewoon in je eigen beleving van het bezitten en rijden met een auto.

Belangrijk is wel dat zo'n model als de Alfa Romeo Junior zijn eigenheid kan bewaren, en dat het model niet teveel eenheidsworst wordt in een grote familie van Stellantis neven en nichten. Daar slaagt de Junior wat ons betreft wel in, en als ie straks een verkoopsucces wordt, dan kan de opbrengst misschien dienen voor bijzondere modellen zoals de Alfa 33 Stradale. Zulke exotische modellen zijn wellicht de beste garantie op het verderzetten van de echte Alfa-genen. Dan zijn de Alfisti ook weer tevreden. -WM



Elke maand maken we een selectie van leuke, bijzondere of uitzonderlijke okkaze-aanbiedingen die het internet te bieden heeft.

Het is altijd mogelijk dat een zoekertje intussen offline is, maar het aanbod geeft wel een idee van de mogelijkheden in de markt.



Audi A8 60 TFSi PHEV 2022 - 50.000 km - 73.990 euro

Zie je jezelf al wegzakken in een echte luxe-sloep, mét een vorstelijke premium-uitrusting en een zuinige PHEV aandrijflijn? Dan is deze Audi A8 misschien wel iets voor jou. De luchtvering zorgt voor een ongeëvenaard comfort en met 449 pk onder het gaspedaal, komt deze A8 ook verrassend snel uit de startblokken.

Dit exemplaar is niet extreem uitgerust, maar je beschikt wel over alle moderne rijhulp- en comfortsnufjes. Bovendien is de km-stand op dit 3 jaar jonge exemplaar nog vrij laag, én verkoper Van Mossel voorziet ook nog eens 24 maanden garantie. Tot slot is een klantvoordeel van 33.000 €, reden genoeg dus om even door te klikken.



[KLIK DOOR NAAR HET ZOEKERTJE](#)



Mercedes EQS 450+ 2024 - 17.348 km - 87.999 euro

Zwaar onderschat en ondergewaardeerd is deze Mercedes EQS 450+ mét AMG Line een prima aanbieding. Hij is nauwelijks gerodeerd (1 jaar oud) en dankzij zijn hatchback-ontwerp beschikt de EQS over een heel ruime en functionele koffer.



De uitrusting is zeer compleet, met eerst en vooral een knappe AMG-kit met sportieve velgen en dito stuur, maar ook elektrische stoelverstelling vooraan en achteraan, verwarmde stoelen, een afzonderlijke clima-instelling voor de achterste passagiers, enz... Ook qua EV-prestaties haal je absoluut de op in huis, en de batterijconditie is nog 99%. Daarmee moet je makkelijk minstens 650 ver geraken. Deze auto kostte ooit 114.000 euro en mag nu buiten voor 88.000 euro, inclusief 24 maanden garantie.



[KLIK DOOR NAAR HET ZOEKERTJE](#)



Renault Twingo automaat 2003 - 85.000 km - 3.350 euro

Een eerste generatie van de toch al iconische Renault Twingo, en dan de gefacelifte versie. Die wil je hebben. Maar ze worden schaars, en al zeker in een behoorlijke conditie. Deze lijkt alle vinkjes af te tikken, misschien enkel jammer dat het een automaat betreft want de gerobotiseerde versnellingsbak staat niet gekend als de meest aangename in gebruik. Het zou ons alvast niet tegenhouden, want dit exemplaar lijkt op de foto's zeer presentabel en kan een volledige onderhoudshistoriek voorleggen. De prijs is ook zeer aantrekkelijk en als je 'm een beetje verzorgt, dan kan je deze Twingo zelfs als een (bescheiden) investering beschouwen. Laat ons zeggen dat je er wellicht geen geld op zal verliezen.



[KLIK DOOR NAAR HET ZOEKERTJE](#)



Elke maand maken we een selectie van leuke, bijzondere of uitzonderlijke okkaze-aanbiedingen die het internet te bieden heeft.

Het is altijd mogelijk dat een zoekertje intussen offline is, maar het aanbod geeft wel een idee van de mogelijkheden in de markt.



BMW Z1

1991 - 118.826 km - 48.000 euro

Je vindt ze eigenlijk nog verrassend veel in de aanbieding, maar de combinatie van niet teveel km's en een mooie staat begint wel echt zeldzaam te worden. Dit exemplaar is bovendien in de mooiste kleur die de Z1 ooit gekend heeft, en in combinatie met het beige leder lijkt dit alvast een pareltje. We moeten ons stilaan bedwingen om de wagen zelf niet even in real life te gaan bekijken. Check dan vooral de mechaniek van die geweldige inschuifdeuren, want ze herstellen kost behoorlijk wat duiten. Voorts heeft deze Z1 de motor van de toenmalige BMW 325i onder de kap, wat alvast heel geruststellend is qua mogelijke kosten.



[KLIK DOOR NAAR HET ZOEKERTJE](#)



Dacia Duster ECO-G (LPG)

2022 - 77.325 km - 15.950 euro

Zo populair als het merk Dacia is in het verkoopsoverzicht van nieuwe auto's, zo ook op de tweedehandsmarkt. De prijzen van jonge Dacia-okkazes swingen vaak de pan uit, en in die context vonden we deze 3 jaar jonge Duster nog best interessant geprijsd.



Bovendien betreft het een versie op LPG, wat natuurlijk een slok op de borrel scheelt qua gebruikskosten. De uitrusting van dit exemplaar is ook meer dan correct, met airco, cruise control, GPS, Android Auto en Apple Carplay. Overall een mooie aanbieding dus.



[KLIK DOOR NAAR HET ZOEKERTJE](#)



KIA C'EED 1.4

2019 - 82.720 km - 11.995 euro

Een Kia van 2019, dat betekent dat je nog van een jaartje fabrieksgarantie kan genieten. Niet dat het zo belangrijk is, want de Kia C'eed kan uitpakken met een prima reputatie op het vlak van bedrijfszekerheid en betrouwbaarheid.

Deze 1.4 benzine is niet meteen de versie waar je (met 99 pk) heel warm van wordt, maar je zal merken dat hij gewoon prima rijdt en aanvoelt als een volwassen gezinswagen. Dit exemplaar is ook nog eens behoorlijk uitgerust met onder andere een automatische airco, een achtereitricamera, een verwarmd stuur, verwarmde zetels, aluminium velgen en privacy glass. Wat moet een mens nog meer hebben?



[KLIK DOOR NAAR HET ZOEKERTJE](#)

In het volgende nummer



FIAT GRANDE PANDA

EN NOG VEEL MEER AUTONIEUWS