AUTO INFO.BE
Maandelijks digitaal magazine met het beste van Auto-Info.be - nr.12 april '26



DS N°7 Hybride én EV



Test Renault Twingo
De EV van minder dan 20.000 euro



Nieuwe BMW i3 rijdt tot 900 km op een lading

INHOUD

CONCEPT

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

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

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



i3 geschiedenis



Dacia Spring



MGS6



XPeng G9



VW ID.Buzz



Renault R4



Audi RS5



Mini Special Edition



BMW i5 M60



Dacia Sandero



Volvo Fabriek



Kia EV5



VW T-Roc



Nissan Micra



Suzuki e Vitara



Volvo EC40



Audi A3 Allroad



Kia EV9 GT



KGM Torres



Volvo EX60

COLOFON

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

Kernredactie: Alain Devos, 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



XPeng P7+

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

Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Skoda Elroq RS



Leapmotor B10



Suzuki Across



Suzuki Across



Hyundai Ioniq 6 N



Alfa Romeo Tonale



Kia EV2



BYD Atto 3



Cupra Born



Renault Twingo



Honda CR-V



BMW i3



Dacia Bigster / Duster



DS N°7



Peugeot Polygone



VW: Interview Aurélie Vanneste

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

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

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

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

AUTO INFO NIEUWS

Skoda toont de gecamoufleerde Peaq Elektrische SUV met zeven zitplaatsen

We wisten het al een tijdje; Skoda Auto breidt nog dit jaar zijn elektrische gamma uit met een nieuw topmodel, de Peaq. De volledig elektrische SUV, gebaseerd op de Vision 7S-conceptstudie, wordt gebouwd op het MEB-platform en krijgt een sleutelrol in de verdere elektrificatie van het merk. Met deze stap mikt de constructeur nadrukkelijk op het hogere segment, waar ruimte, actieradius en comfort centraal staan.

De Peaq positioneert zich als het grootste model binnen het huidige Skoda-aanbod. Met een lengte van bijna 4,9 meter en de keuze tussen vijf of zeven zitplaatsen richt de SUV zich duidelijk op gezinnen en veelrijders. De opgegeven actieradius bedraagt meer dan 600 kilometer, wat hem in lijn brengt met de verwachtingen in het segment van grote elektrische SUV's.







Ruimte en comfort als speerpunten

Opvallend is de nadruk op binnenruimte en praktische bruikbaarheid. In de configuratie met vijf zitplaatsen biedt de Peaq tot 1.010 liter bagageruimte, waarmee hij zich profileert als de ruimste Skoda tot nu toe. Ook het panoramadak is groter dan bij eerdere modellen van het merk, wat bijdraagt aan een luchtiger interieurgevoel.

Naast ruimte zet de fabrikant in op comfortvoorzieningen die verder gaan dan het gebruikelijke. Een optioneel Relax Package omvat ergonomische stoelen met massagefunctie, beensteunen en een geïntegreerde wellness-app. Het audiosysteem wordt geleverd door Sonos, wat wijst op een focus op premium beleving binnen het interieur.

De Peaq maakt deel uit van een bredere strategie om het elektrische modellengamma van Skoda tegen 2026 te verdubbelen. Daarmee wil het merk zijn positie in de snelgroeiende EV-markt versterken en tegelijkertijd nieuwe klanten aantrekken in het hogere segment. Onderaan het gamma komt dan ook nog een nieuw model: de Epiq.



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

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

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

JOBS IN AUTOMOTIVE.BE
We boost your career on wheels

We reden met de Peugeot Polygon concept met steer-by-whire

Concept cars zijn vaak veelal designstudies die nooit echt rijden. De Peugeot Polygon Concept is dat niet. Peugeot ziet hem duidelijk als een rijdend laboratorium dat technologieën test die al vrij snel in productie zullen verschijnen. Het compacte prototype (minder dan vier meter lang) geeft volgens het merk een eerste inkijk in toekomstige modellen en innovaties die vanaf 2027 op de markt komen.

Je krijgt niet elke dag de opportuniteit om met een conceptauto te rijden. Het zijn tenslotte unieke exemplaren die door hun dure (handmatige) bouwproces en futuristische technologieën simpelweg ontzettend kostbaar zijn, en dat geldt al zeker voor exemplaren die effectief kunnen rijden. De Peugeot Polygon valt onder die categorie, en wij kropen achter het, nou ja, stuur.

Komt de 205 terug?

Straks meer over dat stuur dat geen stuur is, maar laat ons eerst even kijken naar het design van de Polygon. Op het eerste gezicht lijkt het model een futuristische hatchback uit een videogame, met bijpassende en bijna schreeuwerige LED-animaties rondom de koets. Zijn algemene uitstraling, het lage profiel en de compacte proporties maken meteen duidelijk dat Peugeot hier nadenkt over het B-segment. De begeleiders wilden het niet luidop gezegd hebben, maar dit is een duidelijke hint naar de opvolger van de Peugeot 208. Officieel noemt Peugeot het een technologie- en designstudie, maar het is moeilijk om er geen voorproefje van de volgende 208 in te zien. Maar dan zonder de indrukwekkende vlinderdeuren, uiteraard.





"Wat meteen opvalt is hoeveel minder stuur-beweging er nodig is.



En wie weet wordt dat wel terug een… 205, want de Polygon deed ons denken aan die iconische stadswagen van weleer. Want toen ik rond de auto liep, zag ik hier en daar een subtiele verwijzing naar het verleden. In de proporties en de eenvoud van de vormgeving zit wat mij betreft (al is het misschien onbewust) een vleugje Peugeot 205. Niet letterlijk natuurlijk, maar wel in de manier waarop het design compact, licht en speels oogt. Maar meer dan een persoonlijk buikgevoel heb ik niet om deze bewering te staven.

Het hypersquare stuur: een compleet andere manier van sturen
Tijd om te rijden, want het echte spektakel zit binnenin. Daar draait alles rond het hypersquare-stuur, al is het geen stuur in de klassieke zin van het woord. Peugeot vervangt de ronde vorm door een vierkante controller met bedieningselementen op de vier hoeken. Dat systeem werkt samen met nieuwe steer-by-wire technologie, waarbij er geen mechanische verbinding meer is tussen stuur en voorwielen. De stuurinput wordt volledig elektronisch doorgegeven, een technologie die al jaren in de luchtvaart gebruikt wordt. Het resultaat volgens Peugeot: een extreem directe reactie, hoge precisie bij snelheid en meer comfort omdat trillingen uit het stuur gefilterd worden.



Ook voor het interieur heeft dit gevolgen. Het hypersquare-stuur is volgens Peugeot meer dan een nieuw design: het vormt een nieuwe ergonomische stap voor het i-Cockpit-concept. Met andere woorden: dit is waarschijnlijk de volgende fase van de i-Cockpit zoals we die al kennen uit huidige Peugeot-modellen. En dat is goed nieuws, want door het verdwijnen van de stuurvelg wordt het zicht op de tellerpartij niet langer belemmerd.

Mijn rijervaring: verrassend intuïtief

De Peugeot Polygon is een elektrische concept, maar dat is in deze eigenlijk bijzaak. Hier "draait" het (heb je 'm?) rond het sturen. Rijden met een vierkant stuur klinkt misschien als een gimmick, maar in de praktijk werkt het verrassend goed. Wat meteen opvalt is hoeveel minder stuurbeweging er nodig is. In de Polygon Concept volstaat ongeveer 170 graden stuurbeweging naar links of rechts om tot de volledige stuuruitslag te komen. Met andere woorden: minder dan één volledige draai van het stuur om van aanslag tot aanslag te komen. Vergelijk dat gerust met een conventionele auto, waar je meestal ongeveer drie omwentelingen nodig hebt van links naar rechts.

Na enkele minuten voelt het eigenlijk vrij natuurlijk. Je handen blijven bijna altijd op dezelfde positie en je hoeft niet langer te "kruisen" met je armen. Het voelt een beetje alsof je een mix



bestuurt tussen een auto en een simulator. Kleine bewegingen zijn genoeg om de auto van richting te veranderen. In een stedelijke omgeving maakt dat de auto extreem wendbaar. We hebben ook parkeermanoeuvres getest en ook hier: fluitje van een cent.

Toch heb ik één bedenking. Steer-by-wire is op zich een interessante technologie. Maar het lijkt erop dat Peugeot het voorlopig enkel samen met het hypersquare-stuur wil aanbieden. Persoonlijk zou ik het jammer vinden als die technologie niet ook met een klassiek rond stuur beschikbaar wordt. Het lijkt me zelfs gewoon veiliger, omdat je meer oppervlakte hebt om vast te grijpen in een moeilijke (paniek-)situatie. Niet elke bestuurder zal trouwens meteen klaar zijn voor zo'n radicale interface. Een traditioneel stuur zou de overgang naar steer-by-wire veel toegankelijker maken.

Wat betekent dit voor de volgende Peugeot 208?

Peugeot zelf maakt duidelijk dat de Polygon Concept geen losstaande oefening is. De technologieën die hier worden getest zullen vanaf 2027 in een productiemodel verschijnen. Alles wijst erop dat dat model de opvolger van de huidige 208 wordt. Het hypersquare-stuur zou daarbij als optie beschikbaar zijn, naast een volledig vernieuwde generatie van het i-Cockpit-interieur.

Dat maakt de Polygon Concept meteen een stuk relevanter dan de meeste concept cars. Dit is geen verre toekomstvisie, maar eerder een blik op hoe Peugeot binnen enkele jaren rijden wil heruitvinden.
- WM



DE ESSENTIE

We reden met de Peugeot Polygon Concept, een rijdend laboratorium waarin het merk technologie test die al rond 2027 in productie kan verschijnen. De compacte hatchback lijkt een duidelijke hint naar de opvolger van de 208 en deed ons zelfs denken aan de iconische Peugeot 205. Binnenin draait alles rond het hypersquare-stuur en steer-by-wire: een vierkante controller zonder mechanische verbinding met de wielen. Daardoor volstaat 170 graden stuurbeweging voor volledige stuuruitslag, terwijl klassieke auto's ongeveer drie omwentelingen nodig hebben. In de praktijk voelt het verrassend intuïtief en erg wendbaar, vooral in de stad. Wel jammer alleen dat steer-by-wire wellicht niet met een klassiek stuur zal worden voorzien. Volgens Peugeot verschijnt de technologie in 2027 als optie op de volgende generatie 208… of 205.

Voorstelling

Audi RS 3 Competition Limited
Jubileummodel viert 50 jaar vijfcilinder





Vergeet even jouw reguliere EV-drang, want ter gelegenheid van vijftig jaar vijfcilindertechnologie brengt Audi een speciale editie van zijn compacte RS-model: de Audi RS 3 Competition Limited. Van deze jubileumversie bouwt Audi Sport slechts 750 exemplaren. Het model combineert het bekende 2.5-liter vijfcilinderblok met een aantal technische en visuele aanpassingen, bedoeld om de RS 3 extra exclusief te maken.

De beperkte oplage staat in het teken van een motorconcept dat sinds 1976 deel uitmaakt van Audi's geschiedenis. De RS 3 vijfcilinder turbomotor levert 400 pk en 500 Nm. Daarmee sprint de compacte RS 3 in 3,8 seconden van 0 naar 100 km/u en ligt de topsnelheid op 290 km/u. Het karakteristieke geluid van de motor (dat wordt trouwens gecrëerd door de ontstekingsvolgorde van de cilinders 1-2-4-5-3) blijft een belangrijk deel van de beleving. Een RS-sportuitlaat en minder geluidsisolatie rond het schutbord zorgt ervoor dat die klank nadrukkelijker hoorbaar is in het interieur.

Ook visueel onderscheidt de jubileumversie zich van de "gewone" RS 3. Extra carbon elementen, spiegelkappen, side skirts en een achterspoiler, moeten het sportieve karakter benadrukken. De 19-inch wielen zijn uitgevoerd in mat Neodymium-goud.
Binnenin combineert Audi zwart met Neodymium-goud en Ginger-white accenten. RS-kuipstoelen met Dinamica-microvezel, een wit vormgegeven digitale cockpit en een serienummer op de middenconsole verwijzen naar de beperkte oplage. In Duitsland start de prijs bij 108.365 euro voor de Sportback.

Test

Renault Twingo

Wellicht de meest geniale EV van het moment



In het rijtje van nieuw uitgevonden retromodellen van Renault, is deze Twingo EV wellicht degene die het slimst bedacht is. Nochtans kan hij niet uitpakken met het grootste rijbereik of de snelste laadtijden, maar dat doet geen afbreuk aan het feit dit hij conceptueel helemaal steek houdt. Bovendien straalt zijn vriendelijke uitstraling positief af op je budget. Haal je de nieuwe Twingo in huis, dan zal dat alvast geen streep door je rekening betekenen.





Stel dat we hier een artikel zouden maken over de 5 goedkoopste auto's van het moment, dan zou de Twingo een prominente plaats in die bijdrage opeisen. Met een basisprijs van 19.500 euro is hij niet alleen één van de meest betaalbare nieuwe auto's die de markt te bieden heeft, je krijgt er ook nog eens een volledig elektrische aandrijving bovenop. Het idee dat een elektrische auto per definitie dus altijd duur is, kan bij deze finaal van tafel worden geveegd.

Retro was nooit zo sympathiek

Na de R5 en de R4 borduurt Renault nu ook met de nieuwe Twingo verder op de guitige look van de eerste generatie. Vergeet trouwens gerust de tweede en derde generatie want de nieuwe Twingo tapt uit een geheel ander vaatje. En het mag gezegd dat de designers fantastisch werk hebben geleverd: nog meer dan de R5 en al zeker de R4, slaagt de Twingo er in om de geest van de eerste Twingo helemaal te reïncarneren.

Als bij de eerste ontmoeting met de Twingo waren we op slag verliefd. Zijn sympathieke koplampen die als twee grote ogen boven de aflopende motorkap kijken, de guitige accenten in de bumpers of de achterlichten met een vette knipoog naar het verleden: het geheel klopt als een bus. Doe daar nog de speelse koetswerkkleuren bovenop en het wordt helemaal moeilijk om de Twingo niet leuk te vinden. Wel raden we aan om absoluut te investeren in de optionele 18-duims alu velgen. Die kosten een zeer aanvaardbare 600 euro en geven de Twingo een krachtige pose.

De kleine grote auto

Om het retroplaatje helemaal te doen kloppen hadden we eigenlijk het liefst deze nieuwe Twingo ook in driedeursuitvoering gezien, zoals het origineel. Renault kiest er om begrijpelijke redenen echter voor om de Twingo altijd met vijf deuren af te leveren. Een goede functionaliteit stond namelijk hoog om het prioriteitenlijstje, en daar zijn de ingenieurs ook in geslaagd. Ondanks zijn beperkte lengte van 3,79 meter, voelt het interieur verrassend ruim en luchtig. Zelfs met twee stevige volwassenen voorin, heb je nooit het gevoel op elkaars schoot te zitten. Echt knap hoe Renault er (net als bij de originele Twingo) erin slaagt om in zo'n kleine auto toch veel ruimte en functionaliteit te bieden. Je vindt ook her en der voldoende opbergvakken en Renault voorziet ook handige en kleurrijke accessoires, bijvoorbeeld een gekleurde beschermhoes voor de sleutelkaart.

Het gevoel van ruimte en luchtigheid verdwijnt natuurlijk wel als je achterin plaatsneemt. Daar zijn twee aparte stoeltjes (de Twingo is dus een vierzitter) die elk afzonderlijk over een lengte van 17 cm verschuifbaar zijn. Op die manier kan je kiezen voor optimale beenruimte of optimale kofferruimte. Kies je voor beenruimte achterin, dan blijft er 260 liter koffervolume over. Dat is eigenlijk genoeg voor de wekelijkse boodschappen of een weekendkoffer. Bovendien zit je achterin dan eigenlijk nog voldoende ruim voor korte ritten, zeker omdat je ook over voldoende hoofdruimte beschikt. Schuif je de twee stoeltjes 17 cm naar voor, dan is er van enig zitcomfort geen sprake meer. Maar dan krijg je er wel 360 liter koffervolume



voor in de plaats. Bovendien zijn de stoeltjes makken neerklapbaar waardoor de Twingo plots tot 1.010 liter kan slikken. En klap je ook de voorste passagiersstoel neer, dan kan zelfs je surfboard van 2 meter mee. Kortom: zit je alleen of met twee in de Twingo, dan zal je niet snel op zijn functionele limieten stoten.





Elektrisch en slim

We komen bij het hoofdstuk waarin duidelijk wordt hoe Renault erin slaagt om een volledige elektrische (stads)wagen zo betaalbaar aan te bieden. Dat heeft vooral te maken met de EV-architectuur die perfect afgestemd is op stadsgebruik. Dan heb je namelijk geen grote batterij nodig, geen flitsende laadtijden, geen astronomisch rijbereik en al zeker geen rijprestaties waarmee je aan het stoplicht eerst uit de startblokken schiet. Neen, de Twingo houdt het op alle vlakken bescheiden, wat nog niet wil zeggen dat hij niet omni-inzetbaar is.

De batterij die onder de vloer zit is klein. Heel klein. Maar dankzij de gestroomlijnde koetswerkvorm en het belachelijk lage gewicht van 1.200 kilo (da's echt heel straf voor een EV), heeft de Twingo genoeg aan 12,2 kWh stroom per 100 kilometer. Dat maakt dat je met de LFP batterij van 27,5 kWh ongeveer 200 km ver komt. Renault zelf claimt een rijbereik van 263 km, maar bij onze eerste korte test stelden we vast dat 200 km meer realistisch is. We verbruikten op een gemengd parcours (maar zonder autosnelweg) een kleine 13 kWh per 100 km, wat dus effectief resulteert in een autonomie van om en bij de 200 km. Daarmee kunnen de meeste klanten wellicht 3 dagen tot een week verder.



Om de Twingo betaalbaar te houden voorziet Renault standaard een AC laadcapaciteit van 6,6 kW. Op zich is dat ruim voldoende om de kleine batterij van 27,5 kWh in 4 uur op te laden. Wie thuis kan laden hoeft zelfs niet te investeren in een wallbox, want ook aan het klassieke stopcontact is ie ook weer vol na een nachtje laden. Renault biedt trouwens wel in optie (aan een betaalbaar tarief van 490 euro) een 'Advanced Charge Pack' aan. Dan krijg je een verhoogde AC laadcapaciteit van 11 kW én dan kan je aan de snellader ook tot 50 kW bijladen. In dat geval is de Twingo na maximum een half uurtje weer helemaal vol en klaar om de volgende 200 km af te leggen. We zouden die optie altijd nemen want dat geeft een pak minder laadstress die twee keer per jaar dat je toch een traject van meer dan 200 km moet afleggen. In het Advanced Charge Pack zit ook biderectioneel laden zodat je je koffiemachine ook van stroom kunt voorzien. Geen hond die dat ooit gebruikt, maar het is dus wel inbegrepen.

+ PLUS

- Sympathiek retrodesign dat aanspreekt
- Betaalbare elektrische auto (vanaf 19.500 euro)
- Laag Verbruik, kan perfect laden aan gewoon stopcontact
- Slim EV-concept gericht op stadsgebruik
- Verrassend ruim en praktisch interieur

- MIN

- Niet voor kilometervreters
- Gelimiteerde topsnelheid van 130 km/u mocht hoger
- Altijd kiezen tussen kofferruimte of zitruimte achterin

Rijdt als een grote

En dan is er nog de motor van de Twingo die een volle... 80 pk in de strijd werpt. Dat lijkt in deze tijden belachelijk, maar in de praktijk vonden we dat volstaan voor een vlot rijgedrag. Het koppel van 175 Nm maakt de elektrische Twingo voldoende vlot in de stad en daarbuiten. Op papier snelt de sympathieke Twingo in 12,2 seconden naar 100, in de praktijk voelt dat wel sneller aan. Boven de 100 km/u is de fut er wel een beetje uit, al blijft de kleine elektromotor wel dapper aandringen tot je de gelimiteerde topsnelheid van 130 km/u bereikt. Wij zouden dat persoonlijk liever uitgebreid zien tot 140 km/u, maar Renault vindt 130 ruim voldoende om niet teveel energie te verbruiken.

Verder vonden we de Twingo verrassend aanvoelen als een auto uit een hoger segment. In die mate zulks dat we ons vragen stellen bij de meerwaarde van een R5, die toch al snel 10.000 euro meer kost. De Twingo toonde zich zelfs met de 18-duimers voldoende comfortabel (mede dankzij de zachte stoelen), en op geen enkel moment hadden we het gevoel dat hij ons bij dagelijks gebruik teleur zou stellen. Je wordt trouwens instant blij achter het (weliswaar iets te groot uitgevallen) stuurwiel van de Twingo. Je kijkt op een heerlijk


twingo
HJ-300-JR
92



"De Twingo is een heerlijk alternatief voor de grijze automassa en maakt je instant blij.



moderne boorplank met een leuke digitale tellerpartij inclusief 7 inch multimediascherm en een herneming van de koetswerkkleur (in het Techno uitrustingsniveau). De digitale tellerpartij heeft ook verschillende settings en wij kozen voor het bloemetje dat je middels een sympathieke animatie aanspoort om zuinig te rijden. Klein minpuntje nog: door de aflopende daklijn kan je niet zien waar de neus eindigt. Maar gelukkig zijn er wel parkeersensoren om je twijfels weg te nemen.

Basis of topuitvoering?

De nieuwe Twingo komt in twee uitrustingsniveaus: Evolution en Techno. Aan de basis is hij al behoorlijk uitgerust met (onder andere) manuele airco, LED-koplampen, elektrische ramen vooraan (achteraan zitten klapramen om de kosten te drukken), een cruise control, een multimediascherm met Android Auto en Apple Car Play functionaliteit, een in de hoogte verstelbare bestuurderstoel en een rist aan veiligheidsvoorzieningen. Toch zouden we altijd voor het tweede en meteen ook hoogste uitrustingsniveau kiezen. Je betaalt 1.800 euro extra, maar krijgt ondermeer het betere Open R-link systeem met Google functionaliteit, een krachtiger audiosysteem, een achteruitrijcamera, regensensor, getinte ramen, elektrische buitenspiegels en flippers aan het stuur voor het instellen van de remrecuperatie en one-pedal functie.

Laat ons even de rekening maken; we laten de Evolution basisversie aan de heel scherpe prijs van 19.500 euro links liggen, en gaan voor de Techno van 21.300 euro. De opties die we nog aanvinken zijn de 18-duims alu velgen (600 euro), het Advanced Charge Pack (490 euro) en de verwarmde stoelen aan 300 euro. Dan kom je op een eindafrekening van 22.690 euro voor een elektrische auto die je alles heeft wat je nodig hebt én die je instant blij maakt.

Conclusie

Voor wie het nog niet doorheeft: we hebben de nieuwe elektrische Twingo op maar weinig fouten kunnen betrappen. Als we toch moeten muggenziftten dan hadden we liever een iets kleiner stuur in handen gekregen en ook een hogere maximumsnelheid gezien. Voorts valt er weinig kritiek te geven op de Twingo maar je rijprofiel moet natuurlijk wel matchen; wie wekelijks 1.000 km of meer aflegt, kan beter elders gaan shoppen. Maar behoor jij tot die groep die 30 à 50 km per dag aflegt? Dan is de Twingo een heerlijk alternatief voor de grijze automassa. Hij maakt je niet alleen instant blij, hij is ook uitermate vriendelijk voor je portemonnee.

DE ESSENTIE

De Renault Twingo EV is een betaalbare en slimme elektrische stadsauto met een charmant retrodesign en verrassend veel binnenruimte voor dit segment. Hoewel hij geen groot rijbereik of hoge laadsnelheid biedt, is hij perfect afgestemd op dagelijks gebruik met een laag energieverbruik en voldoende prestaties. Dankzij zijn compacte formaat, praktische interieur en scherpe prijs is hij een aantrekkelijk alternatief voor duurdere EV's, vooral voor wie vooral korte afstanden rijdt. Dat hij je elke dag instant blij maakt, is mooi meegenomen.

Nieuwe DS Numéro 7 is heel belangrijk voor het merk. Komt als hybride én volledig elektrisch

DS, het Franse premiummerk van de Stellantis groep, is klaar om de nieuwe DS Numéro 7 op het grote publiek los te laten, en dat is niets te vroeg. Want hoewel het gamma redelijk jong is, zal het toch vooral deze N°7 zijn die voor het nodige volume zal moeten gaan zorgen. Om de grote premium SUV alle kansen te geven, wil Stellantis geen risico nemen. En dus krijgt de nieuwe N°7 zowel een hybride- als volledig elektrische aandrijflijn.

Ondanks de vernieuwing van de DS N°4 en de recent gelanceerde N°8, blijft de uitgaande DS7 het meest verkochte model uit de DS line-up. De DS7 was trouwens het eerste model dat DS als autonoom merk lanceerde, nadat het zich van Citroën had los gescheurd. Vandaag is het model op z'n eentje verantwoordelijk voor de helft van de DS verkoop, en dus zijn de Franse designers en ingenieurs niet over één nacht ijs gegaan bij de ontwikkeling van hun nieuwe SUV-vlaggenschip. In lijn met de andere nieuwe modellen luistert die nu naar de naam Numéro 7.



Tussen 2 segmenten

Laat ons beginnen met even naar het formaat te kijken van de N°7. We moeten het nieuwe model met zijn lengte van 4,66 meter (+ 7 cm tegenover de DS7) strikt genomen in het C SUV-segment situeren, maar als we naar de dagelijkse bruikbaarheid en functionaliteit kijken, dan is het verhaal genuanceerder. De DS N°7 krijgt namelijk een behoorlijke grote koffer met een volume van 560 liter. Dat is niet alleen flink groter dan zijn directe concurrenten uit het C SUV-segment (bijv. Volvo EX40, BMW iX1 of Mercedes EQB), maar daarmee doet hij zelfs beter dan de meeste concurrenten uit een hoger segment zoals de BMW iX3, de Audi Q5/Q6 en de Volvo EX60. Enkel de Mercedes GLC EQ kan de DS N°7 overtreffen als het op koffervolume aankomt.

Om maar te zeggen dat DS ons graag wil voorhouden dat de nieuwe Numéro 7 uitpakt met de capaciteiten uit een hoger segment, en dat geldt natuurlijk ook als we kijken naar de beschikbare binnenruimte. De wielbasis groeide met 5 cm, en dat merk je aan de aanwezige beenruimte. Achterin kom je als volwassene niets tekort, en je profiteert ook van grotere glaspartijen wat het ruimtelijke gevoel nog in de verf zet.

Knap design

Over smaken valt niet te discussiëren, maar wij vinden het design van de nieuwe Numéro 7 een absolute troef van het model. Vooraan krijg je overduidelijk een familiegezicht te zien dat je wellicht herkent van de DS N°8. Maar het feit dat de N°7 flink hoger op z'n poten staat, geeft 'm natuurlijk een veel stoerdere uitstraling. Wat opvalt is de mogelijkheid om te kiezen voor een bi-tone motorkap en in profiel zie je verschillende zwarte accenten die bijdragen tot zijn chique voorkomen. Achteraan zien we een daklijn die sterk afloopt, wat hem bijna de looks van een shooting brake geeft. Heel geslaagd!


DS AUTOMOBILES
N°7
DS N°7

Interieur met Franse flair

Zoals we van DS mogen verwachten baadt het interieur van de N°7 in Franse weelde. DS voorziet vier uitrustingsniveaus, vijf interieurcombinaties en zes exterieurkleuren. Wat ons betreft had het allemaal misschien een tikje minder 'barok' gemogen, maar het is wel consistent met de andere modellen. Onze voorkeur gaat alvast uit naar de versie met dat heerlijk luxueuze Nappaleder, wat optimaal bijdraagt aan de premium beleving van de N°7. Enige minpuntje zijn de harde plastics die terug te vinden zijn onderaan de deurbekleding. Dat is gelukkig niet in het directe gezichtsveld, maar we begrijpen niet waarom DS de lijn van een top-afwerking niet gewoon helemaal doortrekt.

Tot 740 km rijbereik

Kijken we naar de aandrijving, dan komt de nieuwe N°7 in drie elektrische configuraties en één 48V milde hybride. Later zal trouwens nog een plug-inhybridevariant aan het gamma worden toegevoegd, maar DS geeft daarover op dit moment nog geen informatie vrij. Wie dus nog graag naar de pomp rijdt is in eerste instantie aangewezen op de stekkerloze Hybrid met 145 pk.

Maar liefst 60 tot 70% van de verkoop zal in het fleet-segment gebeuren, en dus DS zet vol in op de volledig elektrische varianten. Daar kan je kiezen uit drie versies. De E-Tense FWD (met voorwielaandrijving) komt met een kleine en een grote batterij van respectievelijk 74 kWh en 97 kWh en 260 of 280 pk. Met de kleine batterij komt de N°7 tot 543 km ver op één lading, de versie met de grote batterij is binnen het N°7-gamma meteen de kilometerkampioen met een rijbereik tot 740 km WLTP. Kies je voor de derde variant, dan krijg je de grote batterij van 97 kW maar dan gecombineerd met vierwielaandrijving en dus twee motoren, goed voor 375 pk. Dat extra vermogen betaal je natuurlijk wel in rijbereik, want de E-Tense AWD komt minder ver: 679 km.

DE ESSENTIE

De DS Numéro 7 wordt een belangrijk model voor DS, het premiummerk van Stellantis. De grote SUV moet voor veel verkoop zorgen en komt daarom zowel als hybride als volledig elektrisch. Met een lengte van 4,66 m en een koffer van 560 liter positioneert hij zich tussen twee segmenten in en biedt hij veel ruimte. Het design en het luxueuze interieur met Franse flair zijn duidelijke troeven. De elektrische versies bieden tot 740 km rijbereik en tot 375 pk, terwijl een milde hybride 145 pk levert. Snelladen kan tot 160 kW. DS mikt vooral op fleetverkoop, maar hoopt ook particuliere kopers aan te trekken. Bestellingen starten in mei, met leveringen in de zomer.





400 Volt

Tot dusver kan DS dus heel nette en concurrentiële waarden voorleggen, die helemaal in lijn zijn met zijn directe rivalen. Wel is het jammer dat DS (nog) niet gekozen heeft voor een moderner 800 Volt architectuur, want daardoor blijft het DC laadvermogen steken op 160 KW. Dat is netjes, maar niet baanbrekend als je dan toch al eens vergeleken wilt worden met de concurrenten uit een hoger segment. Aan een snellader zal de DS N°7 in 10 minuten 200 km extra rijbereik binnen trekken.



Kan dit iets worden?

We kunnen er eerlijk over zijn; premium kopers denken in hoofdzaak vooral een Duitse of Zweedse merken. Maar hoewel de echte gloriedagen van de Franse premiums (denk maar een de Peugeot 607, de Citroën XM of de Renault Safrane) al even achter ons liggen, is er ongetwijfeld nog een publiek dat liever in een weelderige Fransman dan in een pocherige Duitser gezien wordt. In de fleet zal het misschien niet evident zijn, maar als de prijs goed is, dan zou deze Numéro 7 wel eens een begoed particulier publiek kunnen aanspreken die anders misschien een Chinees merk zouden bestellen.



Om een eerste oordeel te vellen (zonder de auto te hebben gereden) willen we wel nog graag de prijs afwachten van de nieuwe Numéro 7. Die houdt DS nog even achter de hand. Vanaf mei zullen bestellingen open gaan, om dan de eerste wagens in de zomer uit te leveren.

Dacia Duster en Dacia nieuwe hybrideversie welke moet je kiezen?



Met de introductie van een nieuwe Hybrid-G 150 4×4-aandrijflijn zet Dacia een interessante stap in zijn SUV-offensief. Zowel de Duster als de grotere Bigster krijgen deze nieuwe hybridemotor die een geëlektrificeerde benzinemotor combineert met LPG en vierwielaandrijving. Hoe interessant is deze nieuwe motorisatie en vooral, kies je dan best voor de Duster of toch de grotere Bigster? Wij zochten het uit.

Zowel de Duster als de Bigster zijn natuurlijk niet nieuw en de komst van deze nieuwe motor verandert verder niets aan de succesformule van beide modellen. Dan gaat het natuurlijk nog altijd over het bieden van enorm veel auto voor weinig geld. Zo haal je al een Duster in huis vanaf 19.690 euro, terwijl de grote Bigster vanaf 24.790 euro op je oprit belandt. Al kosten deze versies natuurlijk wel ietsje meer.

Afmetingen: compact tegenover volwassen
De Duster blijft trouw aan zijn rol als compacte SUV. Hij is wendbaar, overzichtelijk en voelt in stedelijke omgevingen lekker wendbaar aan. De Bigster daarentegen speelt een maatje groter. Hij is 23 cm langer, heeft een grotere wielbasis en oogt ook visueel volwassener, zeker in profiel. Zijn groter formaat vertaalt zich vooral in meer beenruimte op de achterbank en een ruimer gevoel voor alle inzittenden. Niet dat je als volwassene oncomfortabel zit op de achterbank van de Duster, maar in de Bigster ben je echt helemaal klaar voor verre reizen. Ook wie al eens maxi-cosy's op de achterbank moet wringen zal blij zijn met de extra ruimte die de Bigster te bieden heeft.

Kortom, wie regelmatig met vijf personen onderweg is of graag wat extra ademruimte heeft op langere ritten, zal het verschil snel merken. De Bigster positioneert zich nadrukkelijk als gezins-SUV, terwijl de Duster eerder de veelzijdige alleskunner blijft die ook perfect past bij wie van compact en praktisch houdt.

Koffer en praktische inzetbaarheid

Het verschil in buitenafmetingen heeft uiteraard gevolgen voor de kofferruimte. In de Hybrid-G 150 4×4-configuratie moet je bij beide modellen rekening houden met de impact van de vierwielaandrijving en de LPG-tank op het laadvolume. Toch blijft de Bigster hier duidelijk in het voordeel. Zijn kofferruimte is met 555 tot 1.853 liter royaal en mikt op gezinnen die kinderwagens, vakantiebagage of sportmateriaal willen meenemen zonder te puzzelen.

De Duster biedt nog steeds een bruikbare laadruimte van 400 tot 1.635 liter, maar wie vaak grote volumes vervoert, zal sneller aan de limieten zitten. Voor dagelijks gebruik, boodschappen of een weekendtrip is hij meer dan voldoende, maar voor lange gezinsvakanties is de Bigster simpelweg een verademing. Praktisch bekeken scoren beide modellen goed met hun eenvoudige indeling, slimme opbergvakken en een rechttoe rechtaan aanpak. Dacia blijft trouw aan zijn filosofie: geen overbodige franjes, wel doordachte functionaliteit.

Bigster krijgen
G 150 4x4, maar



Interieur: verzorgd, maar niet premium

Binnenin zijn er in zowel de Duster als Bigster geen verrassingen. Het design van het interieur en de boordplank oogt modern en robuust, met een centraal touchscreen en een overzichtelijke bediening. De afwerking ziet er goed uit en voelt degelijk aan.

Toch moeten we realistisch blijven: in deze prijsklasse is premium geen doelstelling. De gebruikte kunststoffen zijn hard en functioneel. Ze zijn bestand tegen intensief gebruik, maar missen de zachte materialen en verfijnde details die je bij duurdere merken vindt. Dat is geen kritiek, maar eerder een bewuste keuze. Dacia investeert in techniek, ruimte en robuustheid, niet in luxe-materialen. Wie dat begrijpt, zal het interieur waarderen om wat het is: praktisch, stevig en visueel aantrekkelijk genoeg zonder te pretenderen iets anders te zijn.

Nieuwe hybride met LPG

Dacia maakt voor deze nieuwe versie een gedurfde keuze door hem te voorzien van een LPG-uitrusting. Deze 'dual-fuel'-hybride (benzine/LPG) gebruikt als basis de gekende 140 pk sterke 1,2-liter driecilinder mild-hybrid-motor vooraan met die van een bijkomende elektromotor op de achteras. Dat is goed voor een systeemvermogen van 154 pk en een maximumkoppel van 230 Nm voor de verbrandingsmotor en tot 87 Nm voor de elektromotor op de achteras.



De verbrandingsmotor werkt samen met een gerobotiseerde 6-versnellingsbak met dubbele koppeling en schakelpeddels aan het stuur, terwijl de elektromotor is gekoppeld aan een tweeversnellingsbak. Dankzij de lithium-ionbatterij van 48 volt en 0,84 kWh (die zichzelf oplaadt tijdens het rijden) en de elektromotor op de achteras, konden we opvallend veel in de zuiver elektrische modus rijden, wat natuurlijk het verbruik ten goede komt. In een stadscyclus kunnen de Duster en Bigster hybrid-G 150 4×4 tot 60% van de tijd in de zuiver elektrische modus worden gebruikt.

Rijden, tot wel 1.500 km ver

Het viel ons tijdens een eerste test trouwens ook op dat het wisselen tussen benzine en LPG als brandstof, helemaal schokvrij en vlekkeloos verloopt. Het is op zijn zachtst gezegd atypisch voor een constructeur om (terug) in te zetten op LPG, zeker omdat het intussen een vrij onbekende brandstof is geworden in ons land. Het grote voordeel van LPG blijft de lagere brandstofprijs ten opzichte van benzine. Voor wie veel kilometers doet, kan dat een aanzienlijke besparing opleveren. En je krijgt in deze nieuwe versie ook allerminst te maken met laad- of tankstress. De twee tanks van 50 liter benzine en 50 liter LPG garanderen namelijk een rijbereik tot 1.500 km. Wil je echter enkel op benzine rijden? Dat kan natuurlijk ook…

Over het rijden zelf kunnen we kort zijn: de aandrijflijn voelt voldoende soepel in dagelijks gebruik met een duidelijke focus op efficiëntie eerder dan sportiviteit. Dat merk je bijvoorbeeld ook aan het soms wat zoekerige karakter van de versnellingsbak, al is dat zeker niets om je zorgen over te maken. Het stuurgevoel en de algemene dynamiek zijn zeker correct, maar niet uitgesproken verfijnd. Voor deze prijsklasse is het totaalplaatje alvast zeer positief.

+ PLUS

- Moderne benzine/LPG-hybride met laag verbruik
- Tot 1.500 km rijbereik dankzij twee tanks
- Echte 4×4-capaciteiten, ook geschikt voor licht offroad
- Zeer scherpe prijs-ruimteverhouding
- Bigster biedt bijzonder ruime koffer en achterbank

– MIN

- Interieurmaterialen niet premium
- Versnellingsbak soms wat zoekend
- LPG-netwerk in België beperkter dan vroeger

4×4-capaciteiten: meer dan marketing

Wat deze Hybrid-G 150-versies extra interessant maakt is dat de 4×4-badge geen louter marketingverhaal is. Beide modellen maken gebruik van een geëlektrificeerde achteras die automatisch bijspringt wanneer extra tractie nodig is. In combinatie met hun verhoogde bodemvrijheid, korte overhangen en specifieke rijmodi (middels een draaiknop op de centrale console) zijn zowel Duster als Bigster verrassend capabel weg van het asfalt.

De Duster heeft traditioneel een sterke reputatie opgebouwd bij wie regelmatig onverharde wegen, modderige paden of besneeuwde hellingen trotseert. Die reputatie blijft overeind. De compacte afmetingen werken zelfs in zijn voordeel op smalle bospaden of technische passages. Al doet de Bigster daar nauwelijks voor



onder. Ondanks zijn grotere formaat behoudt hij degelijke aan- en afloophoeken en voldoende bodemvrijheid om ook op ruw terrein zijn mannetje te staan.

Wij konden beide modellen uittesten op een offroad parcours en we merkten dat er altijd voldoende grip en voorspelbaarheid in het spel was op losse ondergrond. De Duster en Bigster zijn natuurlijk geen hardcore terreinwagens met lage gearing, maar voor jachtpaden, campings, wintersport of slecht onderhouden plattelandswegen zijn ze meer dan geschikt. Zelfs een kleine rivier doorwaden lukt prima. In dit segment biedt Dacia daarom nog steeds iets wat veel concurrenten hebben laten vallen: échte vierwielaandrijving aan een betaalbare prijs.

De prijzen: hoeveel kost de extra ruimte?

Dacia positioneert de Hybrid-G 150 4×4 versies strategisch scherp. De Duster blijft de toegankelijkste van de twee en nestelt zich net boven de grens van 28.000 euro. De Bigster kost met dezelfde aandrijflijn afhankelijk van het uitrustingsniveau 4.000 tot 4.800 meer. Dat prijsverschil weerspiegelt vooral het extra formaat en de grotere praktische inzetbaarheid van de Bigster. Wie dus puur rationeel naar ruimte per euro kijkt, moet zich afvragen hoeveel die extra centimeters en liters bagageruimte écht waard zijn in het dagelijkse gebruik.

En dus, welke moet je kiezen?

De keuze tussen Duster en Bigster in Hybrid-G 150 4×4-uitvoering komt uiteindelijk neer op ruimte en budget. De Duster blijft de rationele keuze voor wie een compacte, betaalbare en veelzijdige SUV zoekt met een moderne aandrijving, echte vierwielaandrijving en (voor de jaarlijkse Ardennen-trip) verrassend sterke offroad-capaciteiten. De Bigster richt zich duidelijk op gezinnen of wie simpelweg meer ruimte en comfort wil, en bereid is daar enkele duizenden euro's extra voor neer te tellen.

Mechanisch zijn er geen verschillen en dus kijken we vooral naar formaat, koffer en prijskaartje. Wie vooral praktisch en prijsbewust denkt, komt automatisch bij de Duster uit. Wie meer ruimte wil zonder naar een duurder merk over te stappen, vindt in de Bigster een bijzonder aantrekkelijk alternatief. Als we finaal toch moeten kiezen, dan gaan we voor de Bigster. Want ruimte heb je nooit genoeg. Hoe dan ook, in beide gevallen blijft de kern van het verhaal dezelfde: Dacia levert alweer veel auto voor een aanvaardbaar budget, met een originele LPG-hybride twist én 4×4-capaciteiten die verder gaan dan louter stoere looks.

DE ESSENTIE

Dacia breidt het Duster- en Bigster-gamma uit met de nieuwe Hybrid-G 150 4×4, een 154 pk sterke benzine/LPG-hybride met tot 1.500 km rijbereik. De keuze van LPG (al kan je ook louter op benzine rijden) is wel verrassend, maar heeft zeker zijn (financiële) voordelen. De Duster is 23 cm korter, compacter en goedkoper (net boven 28.000 euro), terwijl de Bigster meer beenruimte en een grotere koffer biedt (555-1.853 liter) voor zo'n 4.000 euro extra. Beide combineren efficiëntie met echte 4×4-capaciteiten en verrassend sterke offroad-prestaties. Kiezen is verliezen, maar bij de Duster ga je voor prijs en wendbaarheid, terwijl de Bigster maximale ruimte en gezinscomfort voorop stelt.

Voorstelling

Hier is de nieuwe BMW i3 Neue Klasse

De elektrische 3 Reeks met 900 km rijbereik




M HL 290E

BMW heeft de tweede auto uit zijn volledig nieuwe elektrische platform (onder de noemer Neue Klasse) onthuld. Na de bejubelde iX3 verschijnt straks de nieuwe BMW i3 in de showrooms, een volledig elektrische sedan die de rol van de BMW 3-Reeks in het tijdperk van de Neue Klasse moet overnemen. De auto combineert een klassieke sedanvorm met nieuwe technologie, een vernieuwde digitale cockpit en een aandrijflijn die zelfs EV-sceptici kan overtuigen.

Het mag niet verbazen dat deze nieuwe i3 heel wat techniek deelt met de iX3. Net als zijn SUV-neef komt hij eerst als BMW i3 50 xDrive, met twee elektromotoren en vierwielaandrijving. Het systeemvermogen bedraagt 469 pk en het maximumkoppel 645 Nm. Het rijbereik kan volgens voorlopige WLTP-cijfers oplopen tot 900 kilometer, terwijl snelladen met maximaal 400 kW mogelijk is. In ideale omstandigheden kan zo tot 400 kilometer rijbereik in ongeveer 10 minuten worden bijgeladen.

Nieuwe Neue Klasse, maar met eigen design

Hoewel de i3 deel uitmaakt van dezelfde Neue Klasse-familie als de eerder gelanceerde BMW iX3, valt op dat het design duidelijk anders wordt ingevuld. Waar de iX3 als SUV de nieuwe designtaal introduceerde, vertaalt de i3 dat naar een klassieke sportieve sedan met een zogeheten 2.5-box-proportie: lange wielbasis (2,9 meter), korte overhangen en een naar achter aflopende raampartij. De nieuwe i3 is 4,76 meter lang.

Wat wellicht het meest opvalt is de nieuwe interpretatie van de gekende BMW-nieren vooraan. De grille en koplampen lopen in elkaar over in één visuele lichtsignatuur, terwijl achteraan horizontale lichtunits en brede wielkasten de nadruk leggen op de breedte van de auto. De i3 oogt daardoor meer als een moderne interpretatie van de 3-Reeks dan als een directe afgeleide van de iX3.

Binnenin zijn de verschillen met de iX3 veel minder uitgesproken. Ook hier wordt dus de cockpit gedomineerd door het geweldige BMW Panoramic iDrive, waarbij informatie over de volledige breedte net onder de voorruit wordt geprojecteerd. Een 17,9-inch centraal scherm en een optionele 3D head-up display vormen samen met het stuurwiel de kern van de bediening. Opmerkelijk: hoewel we bij de eerste kennismaking nog niet in de koffer mochten kijken (zie video hierboven) hebben we nu wel beelden gekregen van de kofferruimte. Maar concrete cijfers over het koffervolume geeft BMW nog niet vrij.

Misschien als toevoeging nog dit: er komt ook nog een 'gewone' nieuwe 3-Reeks met verbrandingsmotoren, en die zal qua design toch redelijk gaan verschillen van de elektrische i3 die onder de Neue Klasse designtaal valt. Die onthulling is gepland voor eind september van dit jaar.

Nieuwe batterijtechnologie en 800-volt architectuur

De i3 maakt gebruik van de zesde generatie BMW eDrive-technologie. Daarbij horen nieuwe lithium-ion batterijcellen in ronde vorm, een 800-volt architectuur en een zogeheten cell-to-pack batterijstructuur. Dat moet zorgen voor een hogere energiedichtheid, snellere laadtijden en een groter rijbereik dan ooit bij eerdere BMW-elektrische modellen.

De aandrijflijn combineert een elektrisch bekrachtigde synchrone motor (EESM) op de achteras met een asynchrone motor (ASM) op de vooras. Samen vormen ze de vierwielaangedreven configuratie van de i3 50 xDrive. Volgens BMW leidt die combinatie tot minder energieverlies en een efficiëntere aandrijflijn.





"Wat wellicht het meest opvalt is de nieuwe interpretatie van de gekende BMW-nieren vooraan.


Eyes on the road









Heart of Joy

Dat het rijplezier zeker op het appel is, daar moet het zogenaamde "Heart of Joy" voor zorgen. Dat is een centrale rekenmodule die een groot deel van de rijdynamiek aanstuurt. De computer beheert onder meer de aandrijving, remmen, recuperatie en delen van de stuurcontrole. Volgens BMW reageert het systeem tot tien keer sneller dan eerdere regelunits, waardoor de auto preciezer en consistenter moet aanvoelen in bochten en bij accelereren of vertragen. Het systeem maakt deel uit van een nieuwe elektronische architectuur met vier zogenaamde "superbrains", die elk verantwoordelijk zijn voor een specifieke functie in de auto. Dat Heart of Joy veel meer is dan marketingpraat, dat konden we al vaststellen achter het stuur van de nieuwe iX3. En dat maakt dat onze nieuwsgierigheid extra wordt aangewakkerd om de sportievere (lagere) i3 de sporen te geven.

Productie start in 2026

De nieuwe BMW i3 wordt gebouwd in de BMW-fabriek van München, waar de productielijnen de afgelopen jaren zijn gemoderniseerd voor de Neue Klasse. De productie start in augustus 2026, terwijl de eerste leveringen gepland zijn voor de herfst van datzelfde jaar.

De i3 is daarmee een belangrijk model in BMW's elektrische strategie. Een jaar na de start van de productie wil de fabriek volledig overschakelen op elektrische modellen van de Neue Klasse. **- WM**

DE ESSENTIE

BMW introduceert met de nieuwe i3 het tweede model op het Neue Klasse-platform. De elektrische sedan positioneert zich als de toekomstige 3-Reeks en krijgt twee elektromotoren, 469 pk en een voorlopig WLTP-rijbereik tot 900 kilometer. Snelladen kan tot 400 kW, goed voor ongeveer 400 kilometer extra rijbereik in tien minuten. Opvallend is dat de i3 qua design duidelijk verschilt van de eerste Neue Klasse-auto, de iX3: waar die SUV het nieuwe design introduceerde, vertaalt de i3 het naar een klassieke sportieve sedan. Later dit jaar komt er nog een 'gewone' 3-Reeks met een eigen design en verbrandingsmotoren onder de kap.



Aurélie Vanneste

Managing Director van Volkswagen in België

“Bij D’leteren is iedereen gealigneerd om Volkswagen naar de nummer 1 plaats te brengen.”

Tijdens een interview op het autosalon verraste D’leteren CEO Denis Gorteman met een uitspraak die meteen door de hele autosector werd opgepikt. Gorteman was dan ook heel duidelijk; Volkswagen moet in België volgend jaar terug nummer 1 worden in de verkoopstatistieken. En de persoon die deze brandende ambitie moet gaan waarmaken is de MD van Volkswagen in ons land, Aurélie Vanneste.

Je leest het goed, er staat een vrouw aan het hoofd van het belangrijkste merk van de groep D’leteren. Aurélie Vanneste heeft al een mooi parcours afgelegd bij D’leteren (waar ze eerder al de merken Seat en Cupra mocht leiden), en sinds december vorig jaar mag ze nu de belangrijke transitie voor het merk Volkswagen gaan begeleiden. Dat haar baas haar meteen druk zou opleggen om marktleider te worden, dat was ook voor haar een verrassing.

Misschien om te starten, Aurélie, een vraag die eigenlijk geen vraag zou mogen zijn, maar het is toch redelijk uitzonderlijk in dit wereldje dat een vrouw aan het hoofd van een belangrijk merk staat. Hoe kijk je daar zelf naar?

Dat is een begrijpelijke vraag, maar ik zie er voor mezelf geen verschil in. Een vrouw of een man op deze stoel, dat is voor mij hetzelfde, maar ik weet dat dat van buitenaf gezien toch heel speciaal is. Ik had het al eens meegemaakt, een vijftal jaar geleden, toen ik merkdirecteur werd voor Seat en Cupra, waarbij ik ook de jongste merkdirecteur was in het huis D’leteren. Belangrijker voor mij is het warme onthaal dat ik heb gekregen in het team. Maar ik voel natuurlijk wel dat het eerder uitzonderlijk is om een vrouw aan het hoofd van een merk te zien in de autowereld.

En Seat–Cupra is dan nog een relatief low-profile merk, dat is bij Volkswagen echt wel anders?

Klopt. En Cupra had ook de ingesteldheid… we zijn een challenger, we willen het anders doen. Dus het feit dat ik een vrouw ben paste wel in dat verhaal. Nu, bij VW, zit ik toch in een heel andere omgeving en situatie. Kijk, Volkswagen is een merk dat er al heel lang is en ook een pak goede tradities met zich meebrengt. Het contrast is hier eigenlijk nog veel groter dan bij Seat en Cupra.





D'Ieteren CEO Denis Gorteman wil VW terug naar de eerste plaats in de verkoopstatistieken.

Wat is jouw opdracht binnen Volkswagen, wat staat er bovenaan jouw prioriteitenlijstje?

Er zijn twee prioriteiten. Eén die ik tegenover de constructeur heb en dat is die derde transformatie van het merk begeleiden, wat wij "electric for all" noemen. Dat heeft natuurlijk alles te maken met het ID.-gamma dat nu volop verder wordt uitgerold. Kijk naar de ID. Polo die eraan komt en het elektrisch rijden moet democratiseren. Dat zal ik dus mee voorbereiden en zorgen voor een succesvolle lancering. En de tweede opdracht die ik in house van D'Ieteren heb gekregen, is om Volkswagen terug op de nummer 1 plaats op onze markt te brengen. Dus dat zijn de twee grote prioriteiten en challenges voor mij.

Ik kan me inbeelden dat die uitspraak van Denis Gorteman toch druk legt op jouw schouders.

Dat ligt zeker druk en het was bovendien niet vooraf doorgesproken. Ik herinner me nog de gala-avond op het autosalon. Denis kwam naar mij toe en hij zei… Aurelie, ik moet je iets zeggen – en hij zei in het Frans – … J'ai foncé, ik ben misschien wat voortvarend geweest. "Ik wil met Volkswagen naar de nummer 1 positie, en ik heb dat gezegd in een interview. Ik geloof er echt in."

Voor velen kwam toen een kleine paniek en stress, maar bij mij was dat eerder motiverend. We weten dat het niet gemakkelijk gaat zijn. Maar ik vind dat dat heel veel motivatie en inspiratie in het team brengt. Je voelt echt dat het hele team zich erachter heeft gezet. We gaan daarbij ook het hoofdkwartier in Wolfsburg betrekken, dus alles is zich in gang aan het zetten. Dat geeft heel veel energie.

Is het salon dan goed gestart in die richting?

Het salon is zeker goed gestart, vooral voor de particulier bij Volkswagen. We hadden een heel mooi aanbod met de T-Roc Ultimate, de run-out van het vorige model. De verkoop is licht gestegen voor de particuliere markt, en stabiel in de fleet. In het licht van een markt die algemeen daalt, is dat dus zeker een mooie start voor Volkswagen.

Hoe is vandaag de verhouding particulier / fleet bij Volkswagen?

We zitten aan 50-50. Dat is een beetje anders dan bij de andere merken van de groep, want doorgaans zien we eerder 60% B2B, 40% particulier. Op zich goed nieuws want er zit dus nog groeipotentieel in fleet.

Jullie werken bij D'Ieteren met een gezamenlijk fleetteam voor alle merken. Schuilt daar geen gevaar? Want welke merken gaat het team vooruit duwen bij de fleetklant?

Dat is een terechte vraag en het is heel belangrijk dat heel het bedrijf goed gealigneerd is op die target om van Volkswagen nummer 1 te maken. Dat is ook de boodschap die onze CEO intern heeft gegeven. Nu, ik wil nummer één zijn met Volkswagen maar ik wil

ook dat we ons marktaandeel over alle D'leteren merken heen laten groeien, dus de groei van Volkswagen moet niet ten nadeel zijn van de andere merken.

Dat is gemakkelijk gezegd, zoiets.

Dat is inderdaad gemakkelijk gezegd, maar die boodschap is intern wel duidelijk. En we hebben echt alle merken nodig om onze doelstellingen te halen. We hebben bijvoorbeeld ook Audi nodig op bepaalde segmenten waar wij niet aanwezig zijn of Cupra om een bepaalde doelgroep aan te spreken. En hoe sterker zij zijn op die segmenten, hoe meer het ons ook gaat helpen als Volkswagen om nummer één te worden.

Wie is intern de grootste VW-concurrent? Is dat Skoda?

Eigenlijk, als we kijken aan welke merken we een verkoop verliezen, dan is dat niet noodzakelijk een intern merk. In die top drie zien we dat we soms verliezen aan de premiummerken. Dus BMW, Mercedes, Audi en dan Skoda. Dat zijn onze grootste concurrenten. We zeggen vaak bij Volkswagen dat we de premium van generalisten zijn. Dat merk je ook aan deze cijfers.

Even terug naar de fleet, waar jullie nog willen groeien. Hoe belangrijk zijn restwaardes in dit verhaal? Want de catalogusprijzen zijn bij VW niet altijd de meest aantrekkelijke.

Onze restwaardes zijn vandaag uitstekend, en dat is in de eerste plaats te danken aan het product zelf. Dat blijft natuurlijk een verantwoordelijkheid van de constructeur. Wij van onze kant steken veel effort en energie in restwaardecomitees, waarin we heel goed aantonen wat de blijvende waarde is van onze modellen. Daarna willen we ook heel voorzichtig omgaan met de prijs, want we weten dat als we daar beginnen te gooien met kortingen, dat een negatieve impact kan hebben op die restwaardes. En we letten er natuurlijk ook op dat we de goede configuraties kunnen aanbieden voor de fleetmarkt, want dat kan ook een impact hebben op de restwaardes.

Groeien in fleet zal misschien makkelijker zijn door de komst van een pak nieuwe ID. modellen?

We zien bij Volkswagen effectief een nieuwe strategie en een nieuwe dynamiek omtrent de elektrische modellen. Ze hebben destijds als pionier een richting gekozen die hen waarschijnlijk een beetje marktaandeel heeft gekost. Maar nu is het tijd om het gamma elektrische modellen verder uit te bouwen. En het merk zal in dat verband qua design en branding misschien ietsje terug gaan naar de traditie van Volkswagen waarbij we ook meer gaan kijken naar onze heritage.

Hoe moeilijk is het om particuliere klanten te overtuigen om elektrisch te gaan rijden?

Heel moeilijk. We zien in de cijfers dat het aandeel van elektrische wagens in de particuliere markt 15% was in 2025. Niet veel dus, en dat was dan nog gedreven door die bonus van 2024. Met de komst van nieuwe modellen zoals de nieuwe ID. Polo gaan we ook werken op totaalpaketten bijvoorbeeld met een laadpaal, een energiecontact enzoverder. En Private Lease kan natuurlijk ook een van de grote drivers zijn, omdat dat het risico van de restwaarde enzovoort wegneemt.

Zal Volkswagen blijven inzetten op verbrandings-



Het autosalon 2026 was voor VW een succes.



De VW ID. Polo komt er snel aan.

motoren? De nieuwe Polo, komt die er ook met een verbrandingsmotor?
We hebben in ons gamma veel modellen met verbrandingsmotoren. Bijvoorbeeld de T-Roc en de Golf die het heel goed doen momenteel. Die blijven in het gamma. Ik heb nog geen zicht hoe verder gaat evolueren na 2030.

2026 wordt het jaar van de ID. Polo, maar er komen nog veel nieuwe ID modellen. Hoe belangrijk zullen die zijn en kan je daar al iets meer over vertellen?
Ja, dus ID. Polo wordt super belangrijk, en ook de ID. 3 krijgt een belangrijke facelift. En dan is er ook nog de ID. Cross die een zeer positieve feedback heeft gekregen op het salon, dus daar verwachten we heel veel van. En dan is er natuurlijk ook de facelift eind van het jaar van de ID. 4. In ons VW nummer 1 plan werken we op een 6-tal modellen waar we veel volume mee willen doen.

In al die plannen hoor ik relatief weinig nieuws over echt betaalbare Volkswagens. Hoe moeilijk zal het zijn om in dat segment te blijven veroveren?
Zoals ik het al zei, voor de modellen die we al hebben gaan we vooral inzetten op maandprijzen om attractief te zijn. Dat was ook de strategie tijdens het salon en dat heeft goed gewerkt. Als ik dan naar elektrische ID. Polo kijk, die gaan we wellicht aanbieden aan een prijs rond de 25.000 euro. En de ID. Every1 die in 2027 komt, zou wellicht rond de 20.000 euro schommelen. Dat lijken me toch aantrekkelijke prijzen.

Als we naar het netwerk kijken, hoe is de evolutie daar?
We hebben nu wat wij noemen 15 investors en daar zijn we heel blij mee. Wij gaan dus geen druk zetten om daar iets aan te veranderen. Qua verkoopspunten hebben we een 90-tal showrooms voor Volkswagen. Dat is ook prima en we moeten daar vooral waakzaam blijven dat elke verdeler genoeg rentabiliteit kan behouden. Dat is een belangrijke focus voor ons.

Zie je de rol van de showrooms of de dealers nog veranderen? We hebben natuurlijk de evolutie gezien waar de klant al volledig geïnformeerd de showroom binnen stapt. Zijn we op het einde van die evolutie volgens jou of komt er nog een volgende stap?
Ik denk het niet meteen. In alle enquêtes die we doen, alle gesprekken die we hebben gevoerd met klanten, zien we dat een bezoek in een showroom zijn belang heeft, dat de klant het contact belangrijk blijft vinden en natuurlijk de wagen wilt testen. Bij de laatste survey die we hebben gevoerd waren slechts 30 % van de klanten van mening dat een testrit niet nodig is. Dus voor een grote meerderheid blijft dat toch echt heel belangrijk.

Dus online sales staat nog niet direct op de radar?
Neen. Ik zie het nog niet direct gebeuren.

Een bezorgdheid bij dealers, en dat zal niet alleen bij jullie zijn, is natuurlijk de aftersales. Met de komst

van meer en meer elektrische auto's staat het rendement in de ateliers onder druk. Hoe willen jullie dat gaan opvangen?

Dat is heel juist en ik denk inderdaad dat het economisch model een beetje gaat veranderen omdat er minder entrees zullen zijn met de groei van EV's. Aan de andere kant zijn dat meestal wagens met een hogere catalogusprijs, dus qua marge in absolute waarde zal dat wel een positieve impact hebben. Dat is alvast een kleine compensatie. Ik denk wat wel nog meer interessant is, is dat die wagens vooral verkocht worden met een operationele leasing, bijvoorbeeld inclusief onderhoud, verzekering en banden. Een dealer gaat zal dus meer het volledig pakket verkopen en extra rentabiliteit kunnen behalen op die diensten. Daarnaast kunnen verdelers ook werken op andere opportuniteiten zoals tweedehandswagen. Je mag die opportuniteit en mogelijke rentabiliteit niet onderschatten.

Een vraag die tegenwoordig niet mag ontbreken: hoe kijk jij naar de evolutie van Chinese merken op onze markt?

We hebben daar regelmatige discussies over met de constructeur, want Volkswagen is absoluut niet blind voor de evolutie van die merken. Daarnaast kijken wij hier voor onze markt natuurlijk ook naar BMW, want we willen graag die eerste plek terug veroveren. Dus we moeten echt in beide richtingen kijken, om heel eerlijk te zijn. We moeten goed monitoren wat zij doen. En ik denk dat wij nog altijd het verschil kunnen maken met onze heritage, onze producten, maar ook met ons netwerk. Qua klantenservice durf ik zeggen dat we een meerwaarde kunnen bieden tegenover de Chinese merken. En daarom dat ik ook herhaal dat ons netwerk zo belangrijk is, want zij gaan echt het verschil kunnen maken in ervaring, zowel in de showroom als in de naverkoop. Dan denk ik dat het aspect kwaliteit, ervaring, service toch een heel belangrijke rol kan spelen in de keuze van de klant.

Een laatste vraag: Denis Gorteman heeft jou een duidelijke ambitie voor 2027 gegeven om terug nummer 1 te worden. Stel dat je van hem één joker krijgt, een wens om dat doel makkelijker te bereiken. Wat zou je hem vragen?



De VW ID. Cross is de SUV-variant van de ID. Polo.

Haha, dat is een heel interessante vraag. Wat voor mij heel belangrijk zal zijn, dat is de samenwerking met VDFin, ons huis-label voor leasing en financiële diensten. Dus als ik iets zou mogen vragen aan Denis, dan zijn het extra middelen en initiatieven die VDFin zal toelaten om met de beste maandprijzen te komen voor onze producten. En dat bedoel ik zowel voor de particulier als voor de fleet. Ik denk dat we daar echt een verschil kunnen maken. Dus ja, als ik kan rekenen op goede financieringsvoorwaarden, dat zou echt een plus kunnen zijn.

We hopen dat hij mee leest, bedankt voor het gesprek.



Test

Honda CR-V e:HEV AWD

Weinig gekend, maar wat hebben we gemist?




F H5095
CR-V

Honda is zo'n merk dat heel low profile opereert. Geen flitsende reclamecampagnes, geen virale TikToks, geen influencers die de modellen aanprijzen. Maar dat wil nog niet zeggen dat het aanbod niet interessant kan zijn. Wij gingen op pad met de grootste SUV uit het gamma, de CR-V in hybridevorm.

In zijn zesde generatie kiest de CR-V in Europa volledig voor elektrificatie. Dat wil zeggen dat je 'm kan bestellen ofwel als plug-in hybrid, ofwel (zoals in deze test) als full hybrid e:HEV, hier gecombineerd met vierwielaandrijving. Op papier maakt dat van de CR-V alvast een model dat helemaal in de smaak zou moeten vallen van het koperspubliek. En toch is het een zeldzame verschijning.

Volwassen design

Wie de nieuwe CR-V naast zijn voorganger zet, ziet dat Honda niet aan kleine retouches heeft gedaan. De enorme grille, de langere motorkap, de strakkere lijnen en de imposante achterpartij zorgen voor een veel volwassener uitstraling. De LED-koplampen lijken bewust slank gehouden, terwijl de strakke schouderlijn de wagen een zelfverzekerd, stijlvol silhouet geeft. De achterlichten blijven trouw aan de verticale CR-V signatuur maar ogen nu moderner en subtieler geïntegreerd. Dit is trouwens een uit de kluiten gewassen auto van ruim 4,7 meter lang, bijna 1,87 meter breed en met een behoorlijk forse wielbasis van 2,70 meter. Het geeft hem de uitstraling van een auto die met gemak in een segment hoger zou mogen spelen.




H5095



Klassiek Interieur

Stap in de CR-V en je zal niet meteen overdonderd worden door een hightech interieur. Het horizontale dashboard met karakteristieke honingraat-luchtroosters zorgt voor een strakke, coherente look, maar de boordplank mist een stukje een hedendaagse uitstraling. Dat gevoel wordt nog versterkt door het voor deze tijden eerder kleine 9-inch zwevend infotainmentscherm. Er is gelukkig wel een digitale tellerpartij die dan toch nog voor een moderne touch zorgt. Honda verdient wel een pluim voor de degelijke afwerking en de kwaliteitsvolle materialen met zachte kunststoffen op de juiste plaatsen en een verrassend hoogwaardige afwerking van de knoppen.

De zitpositie is wat je in een SUV mag verwachten; lekker hoog zonder het gevoel te krijgen dat je in een busje zit. De voorstoelen bieden een uitstekende steun en voldoende verstelmogelijkheden, zeker in de hogere uitrustingsniveaus (zoals onze testwagen) waar elektrisch verstelbare stoelen met geheugenfunctie aanwezig zijn. Achterin wordt het pas echt indrukwekkend: de wielbasis is toegenomen, en dat voel je meteen. Passagiers krijgen echt meer dan voldoende beenruimte, en de achterbank kan niet alleen in hoek versteld worden, maar ook verschoven worden. Daardoor kan je kiezen tussen maximale beenruimte of maximale kofferruimte. De achterdeuren openen bijna negentig graden, wat misschien een fait-divers lijkt, maar wel bijzonder handig is voor kinderzitjes en grotere passagiers. Hier scoort de CR-V dus weer goede punten, maar dat neemt wat ons betreft niet het gemis weg van een moderner werkplek.

Functionaliteit en bagageruimte

De CR-V stond altijd al bekend voor zijn functionele karakter, maar deze generatie tilt dat naar een hoger niveau. De koffer biedt een volume van 589 liter met de achterbank rechtop. Bij neergeklapte rugleuning loopt dat op tot rond 1.710 liter. Als de cijfers jou niet veel zeggen dan mag je rustig van ons aannemen dat de kofferbak echt heel ruim is. Beter zelfs dan vele van zijn concurrenten zoals de Toyota RAV4 om maar meteen één van zijn directe rivalen te noemen.

De laaddrempel is laag, de opening is breed en de vloer blijft mooi vlak wanneer de achterbank neerklapt. Het geheel voelt aan als een auto waarin je met plezier een verhuis, een gezinsvakantie, een fietstocht of een halve Ikea-shoppingtrip organiseert. Binnenin vind je trouwens veel opbergvakken, waaronder een diepe middenconsole, ruime deurvakken en ook een handig inductie laadstation voor je gsm.







Elektrische soepelheid

Het e:HEV-systeem van Honda kennen we al van de Civic. Het gaat hier over de 2.0-liter benzinemotor met twee elektromotoren en een compacte lithium-ionbatterij. Samen leveren ze 184 pk en een koppel van 335 Nm. Meestal rijdt de CR-V op zijn elektromotor, pas bij hogere snelheden of stevige acceleraties schakelt de verbrandingsmotor mechanisch bij via een koppeling. De CR-V voelt daardoor zeker bij lagere snelheden als een elektrische auto: soepel, direct en verrassend stil. In sommige situaties klinkt de motor onder zware belasting nog steeds wat typisch "CVT-achtig", al krijg je bij een sportievere rijstijl toch het gevoel van duidelijke schakelmomenten. In normale omstandigheden toont Honda's hybridetechniek wel een mooi evenwicht van soepelheid en verfijning.

Het AWD-systeem is van het type Real Time AWD met Intelligent Control. Normaal rijdt de CR-V op de voorwielen, maar wanneer slip wordt gedetecteerd, kan tot de helft van het koppel naar achteren gestuurd worden. Geen hardcore terreinwagen dus, maar wel een systeem dat zijn nut bewijst in natte, winterse en andere omstandigheden waar het wegdek zich niet meteen als een biljartlaken presenteert. Precies waar Belgische bestuurders vaak terechtkomen.









+ PLUS

- Ruime, praktische gezinswagen met grote koffer
- Aangename hybride aandrijflijn
- Volledig uitgerust
- Agiel rijgedrag
- Inclusief de legendarische Honda-betrouwbaarheid

- MIN

- De boordplank mist een moderne touch
- Maakt geen grote emoties los (rationele benadering)
- ij is niet de goedkoopste in zijn segment

Rijeigenschappen

Op de weg voelt de CR-V aan als een cruiser die vooral rust wil brengen in het dagelijks leven. Het onderstel is zacht genoeg om oneffen asfalt, verzakkingen en betonplaten verteerbaar te maken, maar tegelijk stevig genoeg om rolbewegingen binnen de perken te houden. De CR-V is onder normale omstandigheden ook altijd voldoende stil, terwijl je bij een sportieve rijstijl wel getrakteerd wordt op een prettige sportieve brom van de tweeliter benzinemotor, die echter nooit storend wordt. De besturing is ook licht maar precies, en de CR-V durft verrassend vlot bochten nemen zonder dat hij daarop afgerekend wordt met overdreven hellen. Hij is leuker om mee te rijden dan je verwacht van een grote hybride SUV, als moet je van hem zeker geen ultra sportieve prestaties verwachten. Tot slot nog een woordje over het verbruik dat ons testexemplaar afklokte op 6,9 liter. Zeker correct dus voor een hybride SUV van dit formaat. Wie veel in de stad rijdt zal dat cijfer wellicht nog flink naar beneden krijgen.

Uitrusting

In België wordt de CR-V als full hybrid aangeboden in twee uitrustingsniveaus: Elegance en Advance. De Elegance is al opvallend rijk uitgerust met een 9-inch infotainmentscherm, Apple CarPlay, Android Auto, een digitale tellerpartij, verwarmde zetels, dual-zone climate control en het complete Honda SENSING-veiligheidspakket. Dat pakket omvat adaptieve cruisecontrol, rijstrookassistentie, verkeersbordherkenning, automatische noodremhulp en tal van subtiele assistenten die meedenken en mee-ingrijpen wanneer nodig. De Advance-uitrusting voegt daar een aanzienlijke portie luxe



aan toe, zoals leder, een panoramisch dak, elektrisch verstelbare stoelen met geheugen, een geavanceerder audiosysteem, dode-hoekdetectie, kruisend verkeer-waarschuwing en een 360°-camera.

Wie Honda zegt, zegt ook betrouwbaarheid. Dat is geen marketing-praat, maar jarenlang bevestigd door onafhankelijke statistieken. Ook de nieuwe CR-V lijkt dat imago moeiteloos voort te zetten. In de 100.000-kilometerduurtest die de Duitse collega's van AutoBild uitvoerden, presteerde de hybride aandrijflijn foutloos en werden er geen structurele problemen vastgesteld.

Conclusie

De CR-V is in België niet langer een budget-SUV. Onze super-de-luxe testwagen klokt af op 55.100 euro en dat zet hem boven een paar van zijn directe concurrenten. Daar staat wel tegenover dat de CR-V standaard al rijker is uitgerust, ruimer ook en doordrongen van degelijkheid die dicht tegen premiummerken aanleunt. Dat hij een eerder exclusieve verschijning blijft op onze wegen heeft wellicht te maken met een dealernetwerk dat niet uitgebreid is. Jammer, want deze CR-V verdient wel een bezoekje aan de showroom. **- WM**



DE ESSENTIE

De Honda CR-V e:HEV AWD is geen auto is die je koopt omdat je adrenaline zoekt. Hij is geen Nürburgring-recordbreker en geen aandachtstrekker op de oprit. Het is de auto die je koopt omdat je gezin groeit, omdat je leven praktischer moet worden, omdat betrouwbaarheid en comfort belangrijker worden dan pk's of de mogelijkheid om op te scheppen bij de buren. Een echt emotionele snaar zal hij niet beroeren (daarvoor mist hij bijvoorbeeld een boordplank met een wat meer moderne uitstraling), maar dat stond misschien niet bovenaan je wenslijstje.

Cupra Born krijgt belangrijke update

De Cupra Born krijgt voor modeljaar 2026 een grondige update. De elektrische hatchback krijgt een aangepast design, een vernieuwd interieur en extra technologie. Ook het motorenaanbod wordt uitgebreid, met als opvallendste versie de nieuwe Born VZ met 326 pk. De marktintroductie is gepland voor de zomer.

De voorkant krijgt een uitgesproken "haaienneus" en nieuwe matrix-ledkoplampen met een driehoekige lichtsignatuur, inmiddels een herkenbaar element in het design van Cupra. Achteraan is het logo nu verlicht en geïntegreerd in de lichtbalk met een 3D-effect. Ook de bumpers en luchtgeleiding zijn aangepast. De hatchback staat bovendien op nieuwe 19- en 20-inch velgen met bredere banden van 235 millimeter. De kleur Timanfaya Grey is nieuw in het aanbod en moet het palet van zes beschikbare carrosseriekleuren aanvullen.

Binnenin krijgt de Born een uitgebreidere digitale omgeving. Het infotainmentsysteem groeit naar een scherm van 12,9 inch en draait op een nieuw Android-gebaseerd systeem. Daarnaast is er een grotere digitale cockpit van 10,25 inch, wat misschien wel de meest opvallende verandering is. Opvallend is ook dat het stuur opnieuw fysieke knoppen krijgt.

Het model komt beschikbaar met drie aandrijflijnen: een versie met 190 pk en een 58 kWh batterij, een versie met 231 pk een 79 kWh batterij, en als topversie nog steeds de 326 pk sterke Born VZ. Die sprint volgens de fabrikant in 5,6 seconden naar 100 km/u en haalt een topsnelheid van 200 km/u. Zowel de Endurance-versie als de VZ pakken in combinatie met de grootste batterij uit met een WLTP-rijbereik tot ongeveer 600 kilometer.







HONDA

De gloednieuwe *Prelude*

Full Hybrid sportcoupé

Een hybride net zo uniek als jij



8 JAAR* GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO_2 (WLTP)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/3/2004): fl.honda.be. Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. Contacteer uw Honda concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.


ATTO 3 EVO
2-JGW-960

Vernieuwde BYD Atto 3

Restyling maakt van hem een nieuwe koploper

Dit is niet zomaar een facelift: BYD heeft werkelijk alles aan de Atto 3 herzien om tot deze Evo-versie te komen. Het platform, de batterij, de motoren, het interieur, de koffers,... Het uiterlijk is misschien wel het minst van al veranderd.

De BYD Atto 3 maakte deel uit van de eerste lichting modellen van het Chinese merk dat eind 2022 naar ons land kwam. Naast de veel grotere Han en Tang was de Atto 3 destijds het instapmodel, met een lengte van 4,45 meter. Zijn batterij van 60,48 kWh schonk hem een rijbereik van 420 km, wat toen nog niet zo slecht was. Zeker niet voor een SUV van om en bij de 40.000 euro. Maar gaandeweg is de concurrentie moordend geworden, en heeft BYD zelf intussen ook betaalbaardere en meer capabele modellen uitgebracht. Het werd dus tijd voor een update. En wat voor één!

Klassieke designupdate

Niet dat je het er meteen aan ziet. Qua uiterlijk heeft de Atto 3 Evo een vrij klassieke update gekregen. De voorbumper is nieuw, met hertekende luchthappers en een iets andere lichtsignatuur. Op de flanken vallen de lagere zijschorten op, die de SUV wat robuuster doen ogen. De C-stijl kreeg bovendien een extra ruitje om het zicht rondom te verbeteren (al kan je er niet veel van zien van achter het stuur). En achteraan is er eveneens een nieuwe bumper met faux-diffusor, plus een "knoopvormige" lichtsignatuur. Nieuwe, aerodynamische velgen en een andere tint blauw als lanceringskleur maken de opgefriste look af.

Nieuwe indeling aan boord

Aan boord is het eveneens grotendeels dezelfde koek. De algemene vorm van het dashboard bleef behouden, maar er zijn overal wel vernieuwingen te zien. Zo werd het bestuurdersdisplay achter het stuur wat groter, om meer info te kunnen tonen. Ook het stuurwiel zelf is nieuw en oogt wat massiever. Het centrale display meet nog steeds 15,6 inch, maar is nu niet meer draaibaar. Tenslotte verhuisde de transmissiebediening naar de stuurkolom om plaats te maken voor een nieuwe middenconsole met inductielader en bekerhouders. Maar de bijzondere "gitaarsnaren" aan de deurvakken blijven wel behouden.

Grotere koffer én grote frunk

Op praktisch vlak zet de BYD Atto 3 Evo trouwens ook een grote stap. De kofferruimte werd hertekend en biedt nu een volume van 490 liter, een toename van 50 liter ten opzichte van het oude model. Maar daar blijft het niet bij, want onder de motorkap zit nu ook een bijzonder ruime frunk van 101 liter, ongeacht de uitvoering!





+ PLUS

- Efficiënter en krachtiger
- 800 V-batterij
- Ruim interieur
- Grotere koffer én een grote frunk
- Complete uitrusting

– MIN

- Er zijn mooiere SUV's
- Stevige ophanging
- Uitvoering en motorisatie hangen verplicht samen

Daarmee wordt de Atto 3 Evo in één klap een van de meest praktische SUV's in zijn klasse. Iets wat enkel maar versterkt wordt door de ruimte achterbank, waar ook lange volwassenen probleemloos kunnen plaatsnemen.

Nieuw platform op 800 V

En toch is dat nog niet de grootste verandering geweest. De BYD Atto 3 Evo staat namelijk op een gloednieuw platform. In plaats van altijd de aandrijving op de voorwielen te hebben, is er nu de keuze tussen achter- of vierwielaandrijving. De batterij groeide van 60,48 kWh naar 74,8 kWh en draait bovendien op een spanning van 800 V, wat betekent dat je met 220 kW kan snelladen. De laadtijd van 10-80% duurt nu 25 minuten, 13 minuten sneller dan voorheen. Al doen sommige concurrenten het niet per se slechter met hun 400 V-batterijen. Maar het blijft een welkome verbetering. Bovendien is de V2L-functie standaard.









RWD of AWD

In zijn nieuwe vorm biedt de BYD Atto 3 Evo de keuze tussen twee motorisaties, die meteen worden gekoppeld aan de uitvoering. De basisversie Design heeft een enkele motor op de achterwielen van 313 pk – maar liefst 50% krachtiger dan het oude model. Daarmee sprint de SUV al in 5,5 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 180 km/u. Het WLTP-bereik van de Atto 3 Evo Design bedraagt 510 km. Kies je voor de topversie Excellence, dan krijg je meteen een tweede motor op de vooras en dus vierwielaandrijving. Met een totaal van 449 pk zet deze uitvoering van de BYD Atto 3 Evo de meeste sportwagens voor schut. 0 tot 100 km/u duurt nog maar 3,9 seconden, de topsnelheid wordt opgekrikt tot 200 km/u. Het verlies aan rijbereik valt nog redelijk mee: 470 km WLTP.

Dynamischer, maar ook iets te hard geveerd

En ergens is het jammer dat je de motorisatie niet apart van de uitvoering kan kiezen. Want met 313 pk heeft de Design-versie al meer dan genoeg vermogen om handen. De accelaraties zijn vlot tot zelfs echt snel, en BYD heeft ook gewerkt aan de koetswerkstijfheid met de nieuwe Cell-to-Body-structuur van de batterij. Met andere woorden: het koetswerk blijft ook mooi stabiel in de bochten. De Atto 3 Evo rijdt dus dynamischer, met als keerzijde dat de demping vrij stevig is, zeker voor een gezins-SUV. Dat had iets zachter gemogen.

Reëel rijbereik blijft dichtbij de theorie

Tijdens deze eerste korte kennismaking hebben we de efficiëntie nog niet in alle omstandigheden kunnen meten. Maar met een gemiddeld verbruik van ongeveer 15,5 kWh/100 km op een gemengd





DE ESSENTIE

De BYD Atto 3 Evo is veel meer dan een facelift: onderhuids werd vrijwel alles vernieuwd, van platform en batterij tot motoren en interieur. Het resultaat is een ruimere, praktische SUV met onder meer een grotere koffer en zelfs een frunk. Ook technisch zet hij een flinke stap vooruit, met een grotere batterij, sneller laden en keuze uit achter- of vierwielaandrijving tot 449 pk. Daarmee is hij niet alleen efficiënter, maar ook opvallend snel. Hoewel het design weinig verandert en de vering vrij stevig is, groeit de Atto 3 Evo daarmee uit tot een van de sterkste spelers in zijn segment.

traject moet je in gunstige omstandigheden toch 480 km ver kunnen komen op een volle batterij. Dat is niet slecht. Bovendien is een warmtepomp standaard op beide uitvoeringen, wat het rijbereik in de winter zou moeten beschermen.

Een “full option” BYD Atto 3 Evo kost niet veel extra

Qua prijzen speelt BYD een beetje vals met de Atto 3 Evo. Die zijn namelijk niet gestegen… als je enkel naar dezelfde uitvoeringen kijkt. Maar het oude model was er ook nog als instapversie Comfort, die dus verdwenen is in het nieuwe aanbod. De BYD Atto 3 Evo begint vanaf 40.990 euro als Design-uitvoering, of vanaf 43.990 euro als Excellence. Voor die 3.000 euro extra krijg je niet enkel de tweede elektromotor, maar ook een head-up display, verwarmbare achterzetels en een panoramisch glazen dak. Anderzijds kan je die opties dus niet apart krijgen op de RWD-versie.

Conclusie

BYD heeft zoveel veranderd aan de Atto 3 Evo, dat we haast over een volledig nieuw model kunnen spreken – ware het niet dat het uiterlijk hetzelfde bleef. Daarmee transformeert de compacte SUV in één klap van grijze muis naar een van de koplopers in zijn segment. Zijn iets te straffe vering past niet helemaal bij zijn karakter van gezinswagen, maar voor de rest heeft de Atto 3 Evo nog maar weinig zwakke punten meer. **- YM**

BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

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

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Adverteerder: BYD Inchcape Belgium Distribution n.v., agent in nevenfunctie, BTW BE0459.491.374, RPR Zaventem. Sealion 7 : 19,8 - 21,5 kWh /100 KM - 0 G/KM CO_2 Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) I bydauto.be

Test

Nieuwe Kia EV2 (42,2 kWh)

De kleine elektrische SUV die zich gedraagt als een grote jongen





Er zijn van die auto's die proberen indruk te maken met brute cijfers, met duizelingwekkende accelleraties en batterijcapaciteiten waar je een klein dorp een week mee van stroom kan voorzien. En dan is er de Kia EV2. Die is slim op een heel andere manier. Hij kijkt naar de realiteit van vandaag en komt met een antwoord dat verrassend nuchter is. Compact, elektrisch, relatief betaalbaar en vooral: doordacht.



Kia mag vandaag misschien wel dé EV-specialist van het moment worden genoemd. In het indrukwekkende gamma van de Zuid-Koreaanse constructeur is een elektrisch model beschikbaar in zowat elk segment. Maar daar stopt het niet want de nieuwe EV2 komt post vatten in het compacte B SUV-segment. Maar had Kia daar al niet de EV3?

Sympathiek design zonder soft te worden

Waar de EV3 eerder aan de bovenkant van het segment moet worden gesitueerd, is de EV2 met zijn lengte van 4,06 meter eerder onderaan het segment te plaatsen. Of noem het een interessant alternatief voor het kleinere A-segment, zo je wil. De EV2 zweeft ook visueel ergens tussen A en B. Hij ziet er compact uit, maar is merkbaar kleiner dan een EV3 en groter dan een Hyundai Inster. Dat komt door de slimme verhoudingen: korte overhangen, een relatief lange wielbasis en een stevige houding op de weg.

De eerste indruk? De EV2 ziet er gewoon goed uit. Niet spectaculair, niet overdreven futuristisch, maar wel fris en zelfverzekerd. Al kunnen we ons wel inbeelden dat hij bij sommige mensen minder emoties losweekt dan bijvoorbeeld de EV3 of EV4. Dat neemt niet weg dat de EV2 wel een sympathieke verschijning is. De rechtopstaande SUV-proporties geven hem een zekere présence, terwijl de typische verticale lichtsignatuur en de strakke lijnen duidelijk maken dat hij familie is van de grotere Kia EV-modellen. Wat opvalt, is hoe gebalanceerd het geheel oogt. Enkel de erg laag geplaatste achterlichtblokken zijn wat ons betreft een vreemde keuze. Maar over smaken...

Interieur voelt niet als een instapmodel

Stap in en je merkt meteen dat Kia hier groots wil uitpakken. De boordplank wordt gedomineerd door een breed schermlandschap dat eerder thuishoort in een klasse hoger: twee 12,3-inch schermen en een extra 5,3-inch display voor de klimaatregeling. Het geheel oogt strak, modern en vooral: logisch. Alles zit waar je het









verwacht, en het systeem reageert snel en intuïtief. De afwerking is uitstekend, met materialen die degelijk aanvoelen en een lay-out die rust uitstraalt. Enkel de centrale console voelt misschien een beetje plastiekerig aan (zeker met de gele afwerking).

Er is in het interieur geen overdaad aan knoppen, maar ook geen frustrerende minimalistische aanpak waarbij alles via een touchscreen moet. De temperatuur instellen of je spiegels afstellen bijvoorbeeld, daarvoor moet je niet op het scherm zijn. Het is een evenwicht dat veel merken nog steeds niet gevonden hebben.

Wat vooral indruk maakt, is de uitrusting. Zelfs in de basisversie krijg je al zaken als een digitaal instrumentenpaneel, connectiviteit via Apple CarPlay en Android Auto, en toegang tot de Kia App, die onder andere een 3D-weergave van je auto biedt. Ga je een stap hoger, dan komen daar zaken bij zoals verwarmde stoelen, stuurverwarming, draadloos laden en zelfs een Harman Kardon-audiosysteem.

+ PLUS

- Zeer comfortabel en stil rijgedrag
- Verrassend ruim interieur voor zijn formaat
- Efficiënt verbruik
- Veel technologie en rijke standaarduitrusting
- Flexibele (optionele) verschuifbare achterbank

– MIN

- Beperkte actieradius met kleine batterij (±317 km)
- Belangrijke opties (zoals verschuifbare schuifbank) niet standaard



Ruim en comfortabel zitten

Wat de EV2 echt onderscheidt van veel concurrenten, is hoe hij met zijn binnenruimte omgaat. Dankzij een wielbasis van 2.565 mm voelt de cabine verrassend ruim aan, zeker voor een auto van dit formaat. Vooraan zit je opvallend comfortabel, met stoelen die opvallen door hun kwaliteit en comfort. Ze zijn zacht genoeg voor lange ritten, maar bieden tegelijk voldoende steun. Dit zijn stoelen waar je zonder nadenken uren in doorbrengt. En er is ook een brede middenarmsteun. Het klinkt als een detail, maar het is precies zo'n element dat het dagelijks leven aangenamer maakt.

Achterin wordt het verhaal dubbel. De Kia EV2 is namelijk leverbaar met drie types van achterbanken. Standaard krijg je een vaste tweezitsbank en een kofferaanbod van 321 liter. Een niveau hoger krijgt die vaste bank nog een extra middelste zitplaats. Maar in deze configuraties krijg je natuurlijk af te rekenen met de beperkingen van een kleine middenklasser en dat betekent dat het qua beschikbare beenruimte niet overhoudt. Kia heeft daarvoor een slimme oplossing bedacht door een in twee delen verschuifbare achterbank aan te bieden. Die mogelijkheid maakt een wereld van verschil. Schuif je de bank naar achteren, dan krijgen passagiers een beenruimte die je eerder in een grotere auto verwacht. Schuif je hem naar voren, dan creëer je extra plaats in de koffer (400 liter). Die flexibiliteit maakt de EV2 bijzonder praktisch in het dagelijks gebruik. Het enige echte minpunt is dat die verschuifbare bank niet als gratis optie aangeboden wordt. En dat voelt als een gemiste kans, want het is net een van de sterkste troeven van de auto.

Comfort en stilte

Zodra je begint te rijden, wordt duidelijk waar Kia zijn prioriteiten gelegd heeft. De EV2 is comfortabel. Niet zweverig, niet soft, maar gewoon goed uitgebalanceerd. Oneffenheden worden netjes weg gefilterd, terwijl de carrosserie onder controle blijft. Het resultaat is een rijervaring die vertrouwen geeft, zowel in de stad als op de snelweg.

Nog indrukwekkender is de stilte. Kia heeft zwaar ingezet op NVH (Noise, Vibration, Harshness), en dat loont. Dankzij akoestisch glas, extra isolatie her en der verspreid (tot in de banden toe) blijft het geluidsniveau opvallend laag. Zelfs bij hogere snelheden blijft de cabine rustig, wat bijdraagt aan het algemene comfort. Kortom: dit is een auto waarin je zonder moeite lange afstanden aflegt, ook al is hij daar op papier misschien niet voor bedoeld.

Aandrijflijn met twee batterijen

Onder de motorkap (of beter gezegd onder de vloer) vind je twee batterijopties. De basisversie krijgt een 42,2 kWh batterij, terwijl er ook een grotere 61 kWh variant beschikbaar is. Beide sturen hun vermogen naar de voorwielen en leveren respectievelijk 147 en 136 pk, met een identiek koppel van 250 Nm. Op papier zijn dat geen cijfers om van achterover te vallen, maar in de praktijk voelt de EV2 meer dan vlot genoeg. De acceleratie naar 100 km/u ligt tussen 8,5 en 9,7 seconden, wat perfect aansluit bij het karakter van de auto. Hij is niet sportief, maar ook nooit traag. Dit is een aandrijflijn die ontworpen is voor dagelijks gebruik, niet voor stoplichtsprints. En dat is helemaal prima.



Waar de EV2 nog goed scoor is zijn efficiëntie. Het officiële verbruik ligt rond de 15 kWh/100 km, en in de praktijk bleek dat ook haalbaar. Al moet het wel gezegd dat we niet zo heel veel op de snelweg hebben gereden. De WLTP-autonomie van onze testwagen met kleine batterij bedraagt op papier 317 km. Voor veel gebruikers zal dat wellicht volstaan, al kan dat voor wie vaak lange afstanden rijdt net te beperkt zijn. De grotere batterij biedt meer comfort, maar komt met een stevige meerprijs van ongeveer 4.000 euro.

Laden gebeurt via een 400V-architectuur, met DC-snelladen tot 118 kW. Dat is niet uitzonderlijk, maar wel perfect adequaat voor dit segment. Waar Kia wel uitblinkt is de mogelijkheid tot 22 kW AC-laden. In Europa, waar veel laadpunten AC zijn, mogen we dat toch een troef noemen.

Technologie

De EV2 zit boordevol technologie, van uitgebreide rijhulpsystemen tot connectiviteitsfuncties die je normaal in duurdere modellen vindt. Adaptieve cruise control, rijstrookassistentie en zelfs Highway Driving Assist maken het rijden eenvoudiger en veiliger. Qua actieve en passieve veiligheid hoef je je alvast geen zorgen te maken. Wel vonden we de waakzaamheidsmonitoring veel te gevoelig, die grijpt zelfs al in als je 2 seconden naar het centrale scherm kijkt. Wat bedoeld is als veiligheidsfeature kan daardoor eerder irritant aanvoelen in het dagelijks gebruik. Gelukkig blijft de rest van het systeem intuïtief en gebruiksvriendelijk, en op het stuur kan je een knop programmeren om alle vervelende piepjes meteen uit te schakelen.

Prijs en conclusie

Met een startprijs van 26.690 euro positioneert de basis EV2 zich scherp in de markt, zeker gezien de uitrusting en technologie die je krijgt. Zodra je opties begint aan te vinken (grotere batterij, verschuifbare achterbank, 22 kW-lader) loopt de prijs natuurlijk op. En toch blijft het totaalplaatje overtuigend. De EV2 is een auto die vooral indruk maakt met zijn indrukwekkende binnenruimte, zijn royaal comfort en zijn gedragingen van een grotere auto. Dat rechtvaardigt wat ons betreft zeker zijn prijspositionering. En de 7 jaar garantie is meer dan mooi meegenomen. **- WM**

DE ESSENTIE

De Kia EV2 is een compacte elektrische SUV die uitblinkt door zijn slimme balans. Met een basisprijs vanaf 26.690 euro biedt hij veel technologie, een knappe efficiëntie (14-15 kWh/100 km) en een verrassend ruime en comfortabele cabine. De stoelen, stilte en rijcomfort liggen op een hoog niveau, terwijl de optionele verschuifbare achterbank de praktische bruikbaarheid sterk verhoogt. Kortom: deze nieuwe EV2 is een bijzonder

Test



Alfa Romeo Tonale
Italiaanse flair die

De compacte premium-SUV is tegenwoordig graag gezien in autoland. Audi heeft de Q3, BMW de X1, Mercedes de GLA en Mini de Countryman. En dan is er nog die bijna vergeten Italiaan met temperament: de Alfa Romeo Tonale. Met de recente facelift wil Alfa Romeo de Tonale meer doen opschuiven richting premium, en dat merk je ook aan alles. De Tonale moest altijd al de brug slaan tussen emotie en rationaliteit: Italiaanse flair combineren met bruikbaarheid, en een sportieve zweem die eigen is aan Alfa Romeo.

De vraag is natuurlijk of dat gelukt is. Want Alfa Romeo heeft een reputatie van weliswaar charmant te zijn, maar soms eigenzinnig. In deze test bekijken we elk aspect van de vernieuwde Tonale Ibrida. En zoals je van een Alfa verwacht, is het antwoord niet eenduidig of puur rationeel.

Sympathiek en typisch Alfa Romeo

Laten we beginnen bij het uiterlijk. Want daar zit een groot deel van de aantrekkingskracht van de Tonale. De facelift is subtiel, maar wel herkenbaar. Alfa gaf zijn middenklasse SUV een hertekende voorbumper, een licht aangepaste Scudetto-grille en nieuwe velgdesigns. Daarnaast zijn er frisse lakken zoals Rosso Brera en Verde Monza toegevoegd.

Het resultaat is een SUV die nog altijd onmiskenbaar Italiaans én Alfa Romeo uitstraalt. De driehoekige Scudetto, de scherpe LED-koplampen met de 3+3-signatuur en de gespierde wielkasten zorgen voor een design dat tegelijk sympathiek en dynamisch is. In een segment waar veel auto's op elkaar beginnen te lijken, blijft de Tonale opvallend. Het is misschien niet de meest radicale Alfa ooit, maar hij heeft karakter. En dat alleen al is een prestatie in een wereld van eenheidsworst.

Misschien nog een bedenking rond de looks; met een lengte van 4,52 meter moeten we de Tonale als compacte SUV catalogeren, maar visueel en ook aan boord lijkt hij in een klasse hoger te spelen. Je hebt dus nooit het gevoel met een kleine auto op stap te zijn.

Interieur met Alfa ambiance

En dat brengt ons bij het interieur. Stap je in de Tonale, dan valt meteen op dat Alfa Romeo moeite heeft gedaan om een eigen sfeer te creëren. Geen dertien-in-een-dozijn Stellantis meuk dus. Neen, dit interieur ademt Italiaanse flair. Denk aan de herkenbare "cannocchiale" digitale klokken, een sportief stuur met startknop onder de linkerduim, en fraaie materialen zoals Alcantara of leder. Ja, achter het stuur van deze Tonale voel je je speciaal, en zo hebben we het graag.

De boordplank is een van de leukste in zijn klasse. Het design is sportief, horizontaal en duidelijk geïnspireerd op klassieke Alfa-modellen. De aanpasbare sfeerverlichting en sportieve details zorgen voor een cockpitgevoel dat je niet krijgt in een – we zeggen maar iets – Chinese SUV.



Ibrida
jou een speciaal gevoel geeft

Nog een pluspunt: Alfa Romeo heeft gelukkig veel fysieke knoppen behouden. Voor klimaatregeling, rijmodi en andere belangrijke functies hoef je niet eindeloos door menu's te bladeren. Dat klinkt simpel, maar in het tijdperk van alles-op-het-touchscreen is dat welgekomen. Toch is niet alles perfect. Het multimediascherm van 10,25 inch voelt vandaag wat klein aan, zeker vergeleken met concurrenten die beduidend grotere schermen aanbieden. Bovendien is de menustructuur van het infotainment soms verwarrend en is het systeem niet super reactief. Navigeren door de verschillende functies vraagt meer aandacht dan eigenlijk wenselijk is. Gelukkig zijn er voor een aantal essentiële zaken wel shortcuts voorzien.

Functionaliteit en gebruiksgemak

Een Alfa moet natuurlijk emotie oproepen, maar een moderne SUV moet ook praktisch zijn. Op dat vlak scoort de Tonale verrassend goed. De zitpositie is prettig hoog zonder dat je het gevoel hebt in een busje te zitten. De stoelen zien er ook premium en stevig uit, en ze bieden ook een uitstekend zitcomfort. Achterin is er meer ruimte dan je op basis van het design zou verwachten. Het is natuurlijk geen limousine, maar twee volwassenen zitten comfortabel en zelfs drie passagiers zijn mogelijk voor kortere ritten. De binnenruimte is dus absoluut een pluspunt. In vergelijking met sommige sportieve SUV's (waar design vaak ten koste gaat van ruimte) blijft de Tonale verrassend praktisch.

De bediening is in het algemeen logisch en dankzij de fysieke knoppen blijft de ergonomie overzichtelijk. Alfa Romeo heeft bovendien voldoende ingezet op connectiviteit met Apple CarPlay en Android Auto, beide draadloos beschikbaar. Daarnaast beschikt de Tonale over een uitgebreid pakket rijhulpsystemen, waaronder Level 2 semi-autonome rijhulp, adaptieve cruisecontrol en een 360-gradencamera. Kortom: de Tonale voelt modern genoeg om mee te draaien in het premiumsegment.

Koffer: praktisch genoeg

Ook de kofferruimte is degelijk. Met een inhoud rond de 500 liter





zit de Tonale netjes in het midden van zijn klasse. De laadopening is groot en de vloer is relatief laag, wat laden gemakkelijk maakt. Als je de achterbank neerklapt, dan krijg je niet alleen een vlakke laadvloer maar zelfs een beschikbaar volume van 1.500 liter. Voor dagelijks gebruik (boodschappen, kinderbuggy's, weekendbagage) is dat allemaal meer dan voldoende. Het is misschien geen recordhouder, maar de functionaliteit is absoluut in orde.

Comfort en rijervaring

Rijden met een Alfa Romeo hoort speciaal te zijn en de Tonale doet hard z'n best om aan die vereiste te voldoen. De ophanging is relatief stevig afgesteld, maar niet oncomfortabel. Op lange ritten blijft de auto rustig en stabiel. In de hogere uitvoeringen kun je bovendien de hardheid van de demping aanpassen via het zogenaamde DNA-systeem. Dat systeem (met een prominente ronde knop op de centrale console) biedt drie rijmodi: Dynamic, Natural en Advanced Efficiency. Elke modus verandert de respons van motor, stuur en ophanging. En da's echt wel meer dan holle brochurepraat want de verschillen zijn duidelijk voelbaar. In Dynamic wordt de Tonale merkbaar scherper en levendiger, terwijl Natural ideaal is voor dagelijks gebruik (mits je er een gezapige rijstijl op na houdt). Advanced Efficiency focust dan weer op zuinig rijden maar die setting zuigt wel elke vorm van levendigheid uit de Tonale. Maar goed, je hebt op z'n minst wel de keuze. Wij reden in hoofdzaak in de Dynamic modus, met de ophanging op Soft.

Wat de Tonale onderscheidt van veel concurrenten is het rijgevoel. De besturing is misschien een tikje te licht, maar het maakt de Tonale wel lichtvoetig en de balans in bochten is verrassend goed voor een SUV. Dankzij de brede spoorbreedte en de stevige ophanging voelt hij stabiel en sportief aan. Het is misschien geen pure sportwagen, maar je merkt duidelijk dat Alfa Romeo rijplezier belangrijk vindt. Dat maakt de Tonale leuker dan veel eerder rationele rivalen.

Aandrijflijn met voldoende karakter

De Tonale Ibrida gebruikt een 1,5-liter turbobenzinemotor met milde hybridetechnologie en een vermogen van 175 pk. Voor een auto van 1,5 ton is dat voldoende, maar dan houdt het niet over. Daarom reden we ook graag in de sportiefste modus, waarbij de eDCT 7-versnellingsbak scherper schakelt. Op papier is dit geen explosieve aandrijflijn, maar in de praktijk voelt hij vlot genoeg. Vooral in Dynamic-modus reageert de motor zoals gezegd alert en klinkt hij verrassend sportief. Niet dat je deze Tonale van mijlenver hoort afkomen, maar met de radio stil word je toch getrakteerd op een sportieve brom. En zo hoort het ook bij een Alfa.

Omdat het om een milde hybride gaat, blijft de EV-winst beperkt. Een elektromotor ondersteunt de benzinemotor bij accelereaties en kan de auto bij lage snelheid zelfs kort elektrisch laten rollen, al springt de viercilinder wel snel bij. Het systeem is weliswaar be-



doeld om het verbruik te temperen, maar je moet er geen wonderen van verwachten. Tijdens onze test noteerden we een gemiddeld verbruik van ongeveer 7 liter per 100 km. Dat is aanvaardbaar voor een benzine-SUV met dit vermogen en formaat, maar hij zal er geen eco-prijzen mee winnen.

Uitrusting en prijs

Een van de sterke punten van de Tonale is zijn uitrusting. Zelfs de basisversies zijn al behoorlijk compleet. Standaard krijg je onder andere full-LED verlichting, digitale instrumenten, een infotainmentsysteem met navigatie, adaptieve cruise control, achteruitrijcamera en uiteraard een rist aan veiligheidssystemen. Dat maakt de Tonale aantrekkelijk voor wie een standingvolle SUV wil zonder meteen een lange optielijst te moeten aanvinken.

In België start de Tonale Ibrida aan 38.422 euro voor de basisversie. Meer luxueuze uitvoeringen zoals onze Veloce testwagen lopen op tot ongeveer 54.000 euroof meer, afhankelijk van de aanwezige opties. Dat plaatst de Tonale midden in het premiumsegment.

Conclusie

De vernieuwde Alfa Romeo Tonale Ibrida is geen perfecte auto (daarvoor mist de aandrijflijn net een beetje scherpte) maar hij is wel verrassend homogeen en hij biedt bakken karakter. Hij combineert een aantrekkelijk design, een sfeervol interieur en verrassend veel praktische kwaliteiten met een beleving die je elke dag weer speciaal doet voelen. Ja, het infotainment kan beter en ja, hij is niet de goedkoopste. Maar de Tonale is wel een exclusieve verschijning waar je telkens weer blij van wordt. En misschien is dat wel precies wat een Alfa Romeo hoort te doen. **- WM**

+ PLUS

- Knappe looks
- Verrassend functioneel
- Ophanging is evenwichtig (en adaptief)
- 1.5 Turbo biedt voldoende rijplezier
- De Alfa ambiance is volop aanwezig

- MIN

- Multimediascherm aan de kleine kant
- Besturing tikje te licht
- Zou 25 pk meer mogen hebben

DE ESSENTIE

De vernieuwde Alfa Romeo Tonale Ibrida blijft een opvallende speler in het compacte SUV-segment. Het sympathieke Italiaanse design, de sfeervolle cockpit en de leuke boordplank geven hem meer karakter dan veel concurrenten. Binnenin biedt hij verrassend veel ruimte en functionaliteit, terwijl het DNA-rijmodussysteem en de sportieve afstelling zorgen voor aangenaam rijplezier. De milde hybride aandrijflijn is vlot genoeg en blijft voldoende zuinig met een testverbruik rond 7 l/100 km. Minder sterk zijn het relatief kleine multimediascherm, de ingewikkelde menustructuur en de prijs die je misschien lager had ingeschat. Toch blijft de Alfa Romeo Tonale aantrekkelijk voor wie zich wil onderscheiden van de grijze massa.

Test

Hyundai Ioniq 6 N

Elektrische sportsedan met een dubbele persoonlijkheid



Met de Ioniq 5 N zette Hyundai zichzelf stevig op de kaart als bouwer van elektrische auto's die méér doen dan alleen snel accelereren. Rijplezier en beleving stonden centraal, iets wat tot voor kort eerder uitzondering dan regel was in EV-land. Met de nieuwe Ioniq 6 N trekt het Koreaanse merk dat recept door, maar dan in een totaal andere verpakking: een lage, gestroomlijnde sedan die op papier misschien minder speels oogt, maar in de praktijk verrassend goed uit de hoek komt.


IONIQ 6 N

Even terugblikken naar de oorsprong van de Ioniq 5 N, die als inspiratie heeft gediend voor deze nieuwe sedanversie. Het was Albert Biermann, voormalig BMW M-baas, die door Hyundai werd aangetrokken om niet alleen te zorgen voor ultieme rijsensaties, maar dat ook nog eens moest combineren met een volledige elektrische aandrijving. Niemand durfde bij de start van het project vermoeden dat het resultaat zo waanzinnig goed zou zijn. Achter het stuur van een Ioniq 5 N ervaar je niet alleen het motorgeluid van een 'klassieke' sportwagen (virtueel weliswaar), maar Biermann slaagde er ook in om middels software virtuele schakelmomenten te simuleren. Inclusief al dan niet brutale schokken en al. Pure waanzin voor een EV! Benieuwd of de 6 N dezelfde truukjes in petto heeft.

Design dat eindelijk klopt

Laat ons beginnen met het uiterlijk, want dat was al in het geval van de 'gewone' Ioniq 6 een dingetje. Die wist niet iedereen te overtuigen met zijn aparte, bijna retro-futuristische Batman-lijnenspel. Op foto's blijft dat ook bij deze N-versie een beetje het geval, maar eenmaal je er in het echt naast staat, valt alles beter op zijn plaats.

De vernieuwde voorzijde speelt daarin een sleutelrol. De scherpere, agressievere neus geeft de wagen eindelijk de visuele punch die hij nodig heeft. Het geheel oogt lager, breder en vooral sportiever, zonder zijn aerodynamische karakter te verliezen. Ook de grote achterspoiler, die op persbeelden misschien wat overdreven lijkt, blijkt in werkelijkheid verrassend goed te werken. Hij maakt de auto visueel af en onderstreept het performancekarakter zonder karikaturaal te worden. Het resultaat is een design dat niet alleen functioneel is, maar ook overtuigt. Het feit dat alle schorten rondom altijd zwart zijn, dat blijft wel even wennen (zeker met de massieve zwarte achterbumper). Al kan je dat visueel wel oplossen door te kiezen voor de zwarte koetswerkkleur.

Meer dan alleen cijfers

Onderhuids bouwt de Ioniq 6 N verder op de bekende N-formule. Twee elektromotoren zorgen samen voor vierwielaandrijving en een systeemvermogen dat kan oplopen tot 650 pk wanneer de boostfunctie actief is. Daarmee sprint de sportsedan in iets meer dan 3 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van ruim boven de 250 km/u. Daarmee geef je 99% van het rijdend wagenpark het nakijken aan de stoplichten.

Het zijn dus cijfers die indruk maken, maar cijfers alleen vertellen hier niet het volledige verhaal. Wat de Ioniq 6 N onderscheidt, is de manier waarop hij die prestaties vertaalt naar rijbeleving. Op circuit blijkt al snel dat deze Hyundai meer is dan een snelle rechte-lijnraket. Ondanks zijn niet te onderschatten gewicht (2.200 kilo) voelt hij verrassend lichtvoetig aan. De auto laat zich gewillig plaatsen in bochten, blijft stabiel bij hoge snelheden en geeft de bestuurder het vertrouwen om steeds een stapje verder te gaan.

Een vergelijking met de Ioniq 5 N is moeilijk te maken zonder directe referentie, maar los daarvan staat één ding vast: deze 6 N is op circuit ronduit plezant. Hij combineert brute kracht met een speelse, toegankelijke handling die je niet meteen verwacht van een elektrische sedan van dit formaat.

Digitale emotie

Een belangrijk deel van die beleving komt van Hyundai's digitale snufjes. Net als bij de Ioniq 5 N zet het merk zwaar in op systemen die het klassieke rijgevoel proberen te benaderen – of zelfs te versterken. De meest opvallende daarvan is zonder twijfel de gesimuleerde versnellingsbak. In de juiste modus bootst de auto schakelmomenten na, compleet met korte onderbrekingen in de aandrijving en een voelbare "klap" bij het opschakelen. Het resultaat is bijzonder overtuigend. Waar dergelijke systemen bij andere merken vaak als een gimmick aanvoelen, slaagt Hyundai erin om iets neer te zetten dat echt bijdraagt aan de rijervaring. Het maakt het rijden actiever, intuïtiever en vooral leuker. Maar het is ook verslavend, pas dus op voor boetes!

Ook geslaagd is het artificiële motorgeluid. Maar hoewel het systeem verschillende klankprofielen aanbiedt, kan het op den duur wel synthetisch overkomen In korte, sportieve ritten kan het nog bijdragen aan de beleving, maar op langere trajecten begint het

+ PLUS

- Waanzinnige prestaties (±650 pk)
- Verrassend rijgedrag voor een zware EV
- Innovatieve rijbeleving (virtuele schakelmomenten)
- Goede balans tussen sportiviteit en dagelijks comfort
- Veel instelmogelijkheden voor personalisatie

– MIN

- Design kan voor discussie zorgen
- Overdaad aan instellingen kan complex zijn
- Geen koopje







eerder te irriteren. Het heeft iets weg van een videogame-ervaring, wat niet per se is wat je zoekt in een auto van dit kaliber. De oplossing is simpel: op lange ritten (waar het comfort moet primeren) rij je in de normale EV-modus zonder geluid, en op snelle parcours schakel je het weer in.

Keuzestress achter het stuur

Wie zich verdiept in de instellingen van de Ioniq 6 N, merkt al snel dat Hyundai de bestuurder bijzonder veel controle wil geven. Van koppelverdeling en demping tot regeneratie en geluidsinstellingen: bijna alles is instelbaar. Dat is op zich lovenswaardig en biedt enorme mogelijkheden om de auto aan te passen aan persoonlijke voorkeuren of specifieke omstandigheden. Op circuit kan je zo echt finetunen tot de wagen perfect aanvoelt.

Tegelijk schuilt daar ook een nadeel. De overvloed aan opties kan ontmoedigend zijn, zeker voor wie gewoon wil instappen en rijden. Het vergt tijd en ervaring om het volledige potentieel te benutten, en niet elke bestuurder zal daar zin in hebben. Soms is eenvoud ook een vorm van luxe.

Verrassend veelzijdig

Wat de Ioniq 6 N misschien nog het meest bijzonder maakt, is zijn dubbele persoonlijkheid. Op circuit toont hij zich scherp, snel en speels. Maar eenmaal je de openbare weg opgaat, verandert het karakter merkbaar. Op gewoon asfalt (in het geval van deze eerste kennismaking het vaak uitstekende Spaanse wegdek) blijkt de Hyundai verrassend comfortabel. Hij filtert oneffenheden netjes weg, blijft stil wanneer je dat wil en gedraagt zich als een volwassen, dagelijkse auto. Dat maakt hem niet alleen geschikt voor trackdays,



maar ook voor woon-werkverkeer of langere ritten. Die veelzijdigheid is geen evidentie in dit segment. Veel performancewagens (elektrisch of niet) dwingen je tot compromissen. De Ioniq 6 N lijkt die balans beter te vinden dan de meeste van zijn concurrenten.

Realistisch verbruik?

Zoals bij elke krachtige elektrische auto is het verbruik sterk afhankelijk van hoe je rijdt. Op circuit kan het energieverbruik zonder moeite boven de 30 kWh per 100 kilometer uitkomen. Dat is geen verrassing, gezien de prestaties en het gewicht van de auto. Op de openbare weg, met een normale rijstijl, ligt dat cijfer een stuk lager. Tijdens de test noteerden we een gemiddeld verbruik van ongeveer 21 kWh per 100 kilometer, wat in lijn ligt met wat je van een dergelijke auto mag verwachten.

De boordcomputer gaf bij een volle batterij een rijbereik van 407 kilometer aan. Dat is minder dan de officiële WLTP-waarde, maar wel een realistisch cijfer in dagelijkse omstandigheden. Zoals altijd bij EV's geldt: wie het vermogen aanspreekt, ziet het bereik snel dalen.

Wat kost dit?

Hyundai positioneert de Ioniq 6 N duidelijk als topmodel binnen het gamma. De reguliere Ioniq 6 start momenteel rond de 44.000 euro, maar voor de 6 N moet je een stevige 77.000 euro ophoesten. Dat is trouwens 1.000 euro meer dan de Ioniq 5 N. Het goede nieuws is wel dat zo ongeveer alles standaard aanwezig is.

Een nieuwe referentie?

Met de Ioniq 6 N bewijst Hyundai opnieuw dat elektrische prestaties niet ten koste hoeven te gaan van rijplezier. Integendeel zelfs. Door technologie slim in te zetten en bewust te kiezen voor een meer emotionele rijervaring, slaagt het merk erin om een auto neer te zetten die zowel rationeel als irrationeel aanspreekt.

Hij is snel, maar dat zijn er meer. Wat hem onderscheidt, is de manier waarop hij die snelheid vertaalt naar betrokkenheid achter het stuur. Voeg daar een gedurfd design, een bruikbaar dagelijks karakter en een stevige dosis technologie aan toe, en je krijgt een pakket dat moeilijk te negeren valt. Tenzij... je naar de Ioniq 5 N kijkt natuurlijk. **- Link2Fleet**



DE ESSENTIE

De Hyundai Ioniq 6 N combineert indrukwekkende prestaties met een opvallend speelse rijervaring en bewijst dat elektrische sportwagens ook emotie kunnen bieden. Op circuit voelt hij lichtvoetig en betrokken aan, terwijl hij op de openbare weg verrassend comfortabel blijft. De gesimuleerde schakelmomenten zijn bijzonder overtuigend en kan samen met het artificiële motorgeluid al snel verslavend werken. Het design overtuigt misschien nog het meest in het echt, inclusief de uitgesproken achterspoiler. Minpunten zijn de overvloed aan instellingen en het hoge verbruik bij stevig rijden, maar als totaalpakket behoort deze Hyundai tot de meest entertainende EV's van het moment. Al is er natuurlijk ook nog die... Ioniq 5 N.

Nieuwe Ford Transit City is compacte elektrische bestelwagen die mikt op stadsdistributie

Met de introductie van de Ford Transit City breidt Ford zijn aanbod elektrische bedrijfswagens verder uit. De nieuwe compacte bestelwagen is specifiek ontwikkeld voor stedelijke distributie en moet inspelen op de groeiende druk van zero-emissiezones en stijgende operationele kosten in Europese steden.

De Transit City positioneert zich onder de bestaande elektrische modellen en focust duidelijk op eenvoud en kostenefficiëntie. Dat vertaalt zich onder meer in één vaste uitrustingslijn en een beperkte complexiteit. Ford mikt hiermee op bedrijven die geen uitgebreide opties nodig hebben, maar vooral een betrouwbaar werkmiddel zoeken voor dagelijkse ritten in de stad.

Alleen elektrisch

De aandrijving bestaat uit een elektromotor van 110 kW met voorwielaandrijving, gekoppeld aan een 56 kWh LFP-batterij. Volgens de WLTP-cyclus haalt de bestelwagen een rijbereik tot 254 kilometer. Daarmee zit hij ruim boven het dagelijkse gemiddelde van stedelijke bestelwagens, dat volgens Ford rond de 110 kilometer ligt. De keuze voor LFP-technologie moet niet alleen de kost drukken, maar ook de duurzaamheid en geschiktheid voor frequente snellaadsessies verbeteren.

Verschillende varianten

Ford biedt de Transit City aan in drie varianten: een compacte L1H1, een grotere L2H2 en een chassis-cabine voor ombouw. De grootste versie haalt een laadvolume tot 8,5 m³ en een payload tot ongeveer 1.275 kg. Daarmee positioneert het model zich als een functioneel alternatief voor traditionele dieselbestelwagens in stedelijke logistiek.

De focus op eenvoud komt ook terug in de standaarduitrusting van de laadruimte, met onder meer beschermende bekleding en bevestigingspunten zonder meerprijs. De chassisversie is bovendien ontworpen met het oog op conversies, met gestandaardiseerde aansluitingen en aangepaste structuur voor carrosseriebouwers.

Lagere gebruikskosten als belangrijkste troef

Ford legt sterk de nadruk op de totale gebruikskost. Dankzij minder slijtagegevoelige onderdelen verwacht het merk tot 40 procent lagere onderhoudskosten dan bij vergelijkbare dieselmodellen. Onderhoudsintervallen lopen op tot 40.000 kilometer of twee jaar.

Ook op vlak van laden mikt de Transit City op efficiëntie. AC-laden aan 11 kW duurt ongeveer 4,5 uur voor 10 tot 80 procent, terwijl snelladen tot 87 kW hetzelfde bereik in circa 33 minuten kan aanvullen. In ideale omstandigheden komt er in tien minuten zo'n 50 kilometer rijbereik bij.



Technologie zonder overdaad

Binnenin krijgt de bestuurder een vrij functionele maar moderne werkplek, met een 12-inch touchscreen dat compatibel is met Apple CarPlay en Android Auto. Rijhulpsystemen zoals automatische noodrem, parkeersensoren en adaptieve cruisecontrol zijn standaard aanwezig. Voor vlootbeheer kan het voertuig gekoppeld worden aan Ford Pro-telematica, waarmee onder meer locatie en laadstatus in realtime opgevolgd kunnen worden.

En dus...

Met de Transit City mikt Ford duidelijk op het instapsegment van elektrische bestelwagens voor stedelijk gebruik. Het model vormt een aanvulling op grotere modellen zoals de Ford E-Transit Custom en moet vooral aantrekkelijk zijn voor bedrijven die snel willen overschakelen naar elektrisch rijden zonder hoge investeringskosten. De bestelwagen wordt vanaf het tweede kwartaal bestelbaar, met eerste leveringen tegen het einde van het jaar.

Leapmotor B10 Hybrid EV De betaalbare elektrische auto met een vangnet

Met deze nieuwe versie van de Leapmotor B10 wil het merk een probleem oplossen dat eigenlijk alleen maar bestaat in de hoofden van twijfelaars. Range anxiety, bijvoorbeeld. Of de angst om zonder stroom te vallen ergens tussen Antwerpen en de Ardennen, terwijl de realiteit is dat de meeste mensen zelden meer dan 60 kilometer per dag rijden. En toch blijft die twijfel bestaan. Enter de B10 Hybrid EV, een C-segment SUV die het beste van twee werelden probeert te combineren: het rijplezier van een elektrische auto en de geruststelling van een benzinetank. En opvallend genoeg doet hij dat zonder zich te gedragen als een traditionele hybride.

Want laten we meteen met de deur in huis vallen: dit is geen hybride zoals je die kent van Toyota of Honda. De Leapmotor B10 Hybrid EV is aan de basis een elektrische auto die onder alle omstandigheden altijd door elektrische stroom wordt aangedreven én die je ook aan de stekker hangt. Is er geen stekker in de buurt en moet je toch lange afstanden overbruggen? Dan is er nog een 1,5-liter benzinemotor aan boord die fungeert als generator die stroom opwekt voor de elektromotor. Geen mechanische koppeling, geen schakelmomenten, geen drama. Gewoon elektrisch rijden, altijd. En dat is misschien wel de grootste troef van deze auto. Maar goed, theorie is één ding. Hoe zit het met de praktijk?

Design: strak, modern en nog altijd zeer te smaken

Het design van de B10 EV Hybrid is identiek aan de EV: herkenbaar is als modern Chinees, maar zonder in de val van overstyling te trappen. De lijnen zijn strak, de lichtsignatuur is futuristisch zonder opzichtig te worden en de proporties kloppen gewoon. Met een lengte van 4,53 meter en een wielbasis van 2,73 meter oogt hij compact genoeg voor de stad, maar blijkt hij in de praktijk uitgesprokken volwassen overkomen in het drukbezette C-SUV-segment .

Wat vooral opvalt, is hoe harmonieus het geheel is. Geen geforceerde designtrucs, geen overdaad aan chroom of fake luchtinlaten. Gewoon een cleane, moderne SUV die (en dat mag ook gezegd worden) nog altijd zeer te smaken is. Zeker in combinatie met de beschikbare kleuren en het standaard panoramadak, dat niet alleen veel licht binnenlaat maar het geheel ook visueel opent. Het dak openen kan helaas niet. De B10 heeft misschien geen design die je hart sneller doet slaan zoals een Italiaanse sportwagen, maar wel eentje die je toch met enige fierheid op de oprit parkeert. Meer nog: plak er een – we roepen maar iets – Skoda badge op, en je gelooft het meteen.

Interieur en functionaliteit

We vallen in herhaling maar ook binnenin zie je geen verschil tussen de B10 EV Hybrid en de EV. Dat betekent dat je nog altijd kijkt naar een 14,6-inch centraal scherm dat de ruimte domineert. Het systeem wordt aangestuurd door LEAP OS 4.0 Plus en een Qualcomm-chip die alles soepel laat draaien. De interface voelt snel, modern en intuïtief, en met Apple CarPlay en Android Auto is connectiviteit geen probleem.

Maar (en hier komt het eerste minpunt) alles zit in dat scherm. Echt alles. Spiegelafstelling? In het menu. Verduisteren van het panoramadak? In het menu. Klimaatregeling? Uiteraard ook. Stoelverwarming? Precies. Het gevolg is dat je vaker dan je lief is door submenu's zit te bladeren voor iets dat vroeger gewoon een knop was. Er zijn wel nog een aantal knoppen op het stuur, waarvan je er enkele kunt personaliseren. Dat is dan weer wel handig.

Qua materialen zit het verhaal ergens in het midden. De afwerking is degelijk, maar je merkt duidelijk dat er veel plastics gebruikt worden. Niets dat rammelt of goedkoop oogt, maar ook niets dat premium aanvoelt. Het is functioneel, niet luxueus. Het geheel oogt


HC-915YR



ook wel prima (zeker als je voor het grijze interieur gaat), maar veel variatie in kleuren en materialen is er niet. Gelukkig is er (in de topversie) wel aanpasbare sfeerverlichting voor wat afwisseling.

Ruimte en koffer: verrassend royaal

Waar de B10 nog steeds echt punten scoort, is ruimte. En dat is geen kleine verdienste in het C-segment waar elke centimeter telt. Dankzij de lange wielbasis en slimme packaging voelt het interieur ontzettend ruim aan, zowel voorin als achterin. De hoofdruimte is uitstekend (zelfs met het panoramadak) en de beenruimte achterin is meer dan voldoende voor volwassenen. Dit is geen SUV waar je passagiers achterin zich als sardientjes voelen, maar eerder een gezinswagen die echt bruikbaar is voor langere ritten.

De koffer is eveneens ruim en praktisch. Met 430 liter zit je in de categorie van een typische C-SUV met voldoende liters voor gezinsgebruik. Denk boodschappen, buggy, koffers voor een weekendje weg. Het past allemaal zonder puzzelwerk. Klap je alle banken neer dan krijg je 1.475 liter om vol te stouwen. Het is precies dit soort praktische bruikbaarheid dat de B10 aantrekkelijk maakt voor gezinnen die overstappen vanuit een kleiner segment.

+ PLUS

- Geslaagd, modern design
- Opmerkelijk ruime cabine en grote koffer
- Comfortabele ophanging en stoelen
- Altijd elektrisch rijgevoel met stille benzinegenerator
- Prijs is onklopbaar

– MIN

- Te veel functies verstopt in het centrale scherm
- Besturing voelt wat vaag
- Imago moet nog verder aan gewerkt worden

Comfort: gemaakt voor lange ritten

Bij de lancering van de B10 EV werd hem door sommige media verweten dat hij wat slapjes in de vering hangt en ook niet de scherpste is qua stuurgevoel. Die kritiek is voor een stuk terecht, en dat is in het geval van de nieuwe Hybrid EV-versie niet anders. Maar je moet je wel afvragen wat de gemiddelde B10 klant wilt, en



daar denken we dat Leapmotor een uitstekend compromis heeft gevonden. Het model is duidelijk afgestemd met comfort als prioriteit, ideaal voor de doelgroep van het model. Oneffenheden worden netjes weg gefilterd, en zelfs op slechter wegdek blijft de auto rustig en gecontroleerd. Het is dus geen sportieve setup, maar dat is ook niet de bedoeling.

De stoelen verdienen een aparte vermelding. Ze bieden voor deze prijsklasse prima steun en zijn bovendien verwarmd en geventileerd in hogere uitvoeringen. Dat maakt een wereld van verschil op langere ritten, zeker in combinatie met de stille aandrijflijn.

Elektrisch rijden, altijd

Hier wordt het interessant. De B10 Hybrid EV gebruikt een zogenaamde range extender-technologie. Dat betekent dat de elektromotor altijd de wielen aandrijft, terwijl de benzinemotor enkel dient om elektriciteit op te wekken als je niet tijdig kunt laden. Het resultaat? Een rijervaring die volledig elektrisch aanvoelt. Direct koppel, lineaire acceleratie en een complete afwezigheid van mechanische onderbrekingen. Geen schakelmomenten, geen trillingen, geen gedoe.

De benzinemotor zelf is praktisch zelden of nauwelijks hoorbaar, en dat vonden wij misschien wel de grootste verrassing. Waar sommige hybrides een storend gezoem produceren wanneer de motor aanslaat, blijft de Leapmotor opvallend stil. Je merkt nauwelijks wanneer de generator actief wordt. Met vier rijmodi (EV+, EV, Fuel en Power+) kan je het gedrag van de auto aanpassen aan je behoeften. Maar eerlijk? Je hoeft er eigenlijk niet over na te denken. Het systeem regelt alles zelf, en doet dat behoorlijk goed.









Nog een woordje over die benzinemotor: die is van DongFeng en heeft een inhoud van 1,5-liter. Hij is ook atmosferisch, wat betekent dat hij geen turbo gebruikt. Nu, zelfs als je bijna 100% van je ritten volledig elektrisch kan afleggen, dan nog zal af en toe de motor bijspringen. Kwestie van hem regelmatig te laten werken in functie van betrouwbaarheid.

EV-prestaties en bereik

De relatief kleine batterij van 18,8 kWh biedt een elektrisch bereik van ongeveer 86 kilometer. Dat is voldoende voor de meeste dagelijkse ritten, zeker in stedelijke context. En wanneer de batterij leeg raakt, springt de generator bij. Dat neemt niet weg dat we liever een groter bereik hadden gezien dat meer richting de 150 km gaat, zoals in de grote broer C10 bijvoorbeeld. Maar goed, met een brandstoftank van 50 liter en een totaal bereik van meer dan 900 kilometer hoef je je zelden zorgen te maken over laden. En dat is precies het punt van deze auto: je rijdt elektrisch, maar zonder de stress van een lege batterij.

De prestaties zelf zijn meer dan voldoende. Met 218 pk onder het stroompedaal heb je genoeg vermogen om vlot mee te komen in het verkeer en zelfs een plezier te hebben achter het stuur. De acceleratie is typisch elektrisch: direct en soepel. De enige kanttekening blijft dan toch een beetje de vage besturing, vooral in de standaardmodus. In de sportstand wordt het beter, maar het blijft geen stuurwonder. Dit is een auto die gemaakt is voor comfort, niet voor bochtenwerk.



We moeten het ook nog even over het verbruik hebben. Als je vaak kunt laden en per laadbeurt minder dan 80 km rijdt, dan kan je in principe geen of nauwelijks benzine verbruiken. Als de motor toch moet bijspringen, dan verbruikt hij rond de 5 à 6 liter benzine per 100 km. Maar over een gecombineerde rit van 200 km, waar de benzinemotor 120 km heeft moeten werken, dan heb je dus 3,3 liter vebruikt per 100 km. Het elektrisch verbruik schommelt rondt de 16 à 17 kWh.

Prijs en positionering

Op onze markt start de Leapmotor B10 Hybrid EV vanaf 29.900 euro voor de Life-versie en 31.400 euro voor de Design-uitvoering . Dat is scherp geprijsd, zeker gezien de technologie en uitrusting die je krijgt. Die prijzen zijn trouwens identiek aan de (volledige) EV met kleine batterij. Dat betekent dat keuzestress alvast niet geleid hoeft te worden door de prijsstelling. Ben je bijvoorbeeld een particulier die niet thuis kan laden, maar toch graag kleine afstanden elektrisch rijdt zonder uitstoot, dan is dit is het betere alternatief voor de klassieke plug-inhybride waarmee je nog vaak mechanisch rijdt. In vergelijking met volledig elektrische concurrenten zit hij in een interessante positie. Je krijgt het rijgevoel van een EV, maar met de flexibiliteit van een hybride. En dat voor een prijs die onder veel EV's blijft.

Conclusie

De Leapmotor B10 Hybrid EV is een auto die de perfecte opstap kan zijn naar een volledige EV. Hij biedt een echte elektrische rijervaring, zonder de nadelen die sommige mensen nog steeds associëren met EV's. Ja, er zijn minpunten. Het infotainmentsysteem centraliseert te veel functies en de besturing is niet de scherpste.

Maar daar tegenover staan serieuze pluspunten. Het design is geslaagd, de binnenruimte is indrukwekkend, het comfort is uitstekend en de aandrijflijn is ronduit briljant in zijn eenvoud. En misschien nog belangrijker: dit is een auto die elektrisch rijden toegankelijk maakt zonder compromissen. En dat alles voor een prijs waar je instant blij van wordt. Eind vorig jaar hebben we de B10 EV al uitgeroepen tot onze 'auto van het jaar', en we blijven bij die mening. Voor klanten die niet altijd toegang hebben tot laadmogelijkheden, is de komst van deze Hybrid EV alvast goed nieuws.

DE ESSENTIE

De Leapmotor B10 Hybrid EV combineert een elektrische rijervaring met een benzinegenerator die laadstress volledig wegneemt. Met 86 km elektrisch bereik en meer dan 900 km totaal bereik biedt hij het beste van twee werelden. Het design is modern en aantrekkelijk, terwijl de binnenruimte opvallend groot is voor een SUV uit het C-segment. Comfort staat centraal dankzij een eerder zachte ophanghing en prima stoelen. De kleine minpunten vergeven we hem graag, want als totaalconcept overtuigt de B10 Hybrid EV als slimme, betaalbare oplossing voor wie elektrisch wil rijden zonder zorgen.

Nissan Leaf 75 kWh
Derde keer, betere keer?



Ooit had de Nissan Leaf het rijk van de elektrische auto's bijna voor zich alleen. Toen waren er echter ook nog quasi geen potentiële klanten. Die zijn er vandaag in overvloed, maar hetzelfde geldt natuurlijk voor het aantal beschikbare modellen. Springt de nieuwe Leaf er toch nog een beetje uit?





Nissan was wereldwijd een van dé pioniers inzake zeg maar 'modern' elektrisch rijden. De eerste Leaf dateert van 2010 en dus een tijd dat je zeker in Europa nog niet echt veel Tesla's of ander vandaag hip elektrisch gerief zag rondrijden. De Japanse constructeur wist zijn voorsprong de daaropvolgende jaren echter niet zo goed te verzilveren. Voor die eerste Leaf was het grote publiek vorig decennium logischerwijze nog niet echt klaar, maar de in 2017 gelanceerde tweede generatie liet zich zowel langs links als langs rechts meteen inhalen door de toen wel al wat talrijkere EV's van de concurrentie. Met de derde generatie van 2025 moet het dus veel te snel verloren terrein toch voor een stukje worden teruggewonnen.

Het concept evolueert naar crossover

Het huidige Nissan-gamma telt ondertussen al drie elektrische modellen. In de toonzalen staat sinds 2021 ook de wat miskende Ariya en vorig jaar werd het aanbod verder uitgebreid met de op de Renault 5 E-Tech gebaseerde en dus aanzienlijk compactere Micra. De nieuwe Leaf past er netjes tussen. Terwijl de eerste twee generaties qua concept nog vrij klassieke hatchbacks waren, is de derde als behoorlijk hippe crossover helemaal een auto van zijn tijd. Onderhuids wordt er wel een en ander gedeeld met de middelgrote elektrische auto's van partner Renault, maar aan het koetswerk en ook het interieur zie je dat niet. Anders dan de Micra, die nu in Frankrijk en dus 'naast' de 5 E-Tech wordt gebouwd, is de Leaf ook nog Made in the UK.

+ PLUS

- Knappe verschijning
- Mooi en gebruiksvriendelijk interieur
- Efficiënte technologie
- Comfortabel onderstel
- Eerlijk rijbereik

– MIN

- Nogal krap zitten achterin
- Geen frunk vooraan
- Geen vierwielaangedreven variant

Iets kleiner dan de vorige

Auto's worden bij een generatiewissel doorgaans wat groter, de derde Leaf is met een lengte van 4,35 meter echter 14 centimeter… korter dan de tweede. Hij werd als cross-over wel iets breder en hoger en de verhoudingen 'kloppen' visueel ook wel. De auto springt er wat minder uit dan de dan ook heel opvallende elektrische Kia's, maar is toch wel een wat elegantere verschijning dan pakweg de nogal brave Skoda's. Het silhouet heeft wel wat van een druppel, Nissan kan ook pronken met een gunstige luchtweerstandscoëfficient van 0,25.

Designers met lef

Dat resultaat is ook deels te danken aan de opvallend schuin geplaatste achterruit, eronder toonden de designers wel enig lef met het deels zwarte en van scherpe hoeken voorziene 'achterwerk'. Het bevat natuurlijk ook – hoe kan het anders? – fraai gevormde lichtblokken, die zijn er evengoed in het net wel nogal sobere gelijnde front van de Leaf. Het merklogo is daar verlicht, interessanter is de actieve grille die alleen voor koeling zorgt als dat echt nodig is. Voeg er nog de knappe spiegelkappen, de fraai in de deuren geïntegreerde grepen en de evengoed wel bijzondere velgen aan toe en je mag het geheel zeker als 'mooi' omschrijven. Vooral met de Luminous Teal gedoopte lak van de auto op de foto's, die contrasteert wel goed met het zwarte dak en achterwerk. De kleur herinnert de 'kenners' misschien ook nog wel een beetje aan die waarmee ooit de eerste Leaf werd gelanceerd.

Interieur met eigen karakter

Het interieur oogt ook heel 'keurig', met materialen die behalve duurzaam ook van een hoogstaande kwaliteit lijken. Er is alweer geen enkele visuele verwantschap met de binnenkant van al dan niet elektrische Renaults, ze weten bij Nissan zelf ook nog wel hoe ze een interieur moeten ontwerpen. Voor de digitale instrumenten en het infotainment zijn er twee zowat naadloos op elkaar aansluitende schermen van 14,3 duim, op het tweede zorgen Google Maps en heel wat van smartphones bekende apps meteen voor een vertrouwd gevoel. Apple CarPlay en Android Auto kunnen natuurlijk ook draadloos worden gebruikt, er is voor onder meer het (vooraf) uitstippelen van routes ook nog een leuke Nissan-app. De fysieke knoppen op de middenconsole en het stuurwiel maken ons helemaal goedgezind, met het (vaste) panoramadak met Solarbay-gewijs (van dan wel Renault) een variabele transparantie blijven we dat ook. Esthetisch iets minder geslaagd vinden we de grote knoppen voor het kiezen van de rijrichting, die lijken zowat op de middenconsole 'gegooid'.

Echt groot is de Leaf dus niet meer, echt ruim evenmin. Voorin is het natuurlijk wel heel comfortabel zitten, op de achterbank blijkt het voor grote(re) volwassenen wel een beetje krap. Ze kunnen zeker nog mee op reis, maar zullen ongetwijfeld wel graag af en toe de lange benen even strekken. Hun bagage kan ook nog mee, met een inhoud van 437 tot maximaal 1.052 liter zijn de mogelijkheden van de koffer correct te noemen. Een handige frunk voorin, zoals je


NISSAN
BM LF 193E



die bij alsmaar meer EV's ondekt, heeft de Leaf niet. Wie echt meer plaats voor lichamen en spullen 'zoekt', moet sowieso altijd uitkijken naar een wat grotere auto. De Ariya misschien, die is zowat 25 centimeter langer.

Twee vermogens en twee batterijen

De aandrijving, daar moeten we het natuurlijk ook (en zelfs vooral) nog over hebben. Zoals we dat ondertussen van elektrische auto's gewoon zijn, is er keuze tussen verschillende motoren en ook batterijen. Een Leaf met vierwielaandrijving is er niet, je moet enkel beslissen of je 177 of 217 pk en dan ook een fraaie 355 Nm koppel wil. Of misschien nog eerder of je genoegen neemt met een batterij van (netto) 52 kW of je toch meer op je gemak voelt met die van 75 kW. De laatste wordt sowieso standaard bij de krachtigste van de twee Leaf-varianten geleverd.



Schappelijk verbruik

Terwijl het rijbereik voor de kleinste accu WLTP-gewijs slechts 440 kilometer bedraagt, zou je in uitermate gunstige en dus weinig realistische omstandigheden met een volledig opgeladen exemplaar van de grootste tot een interessante 622 kilometer ver geraken. Nissan geeft er dan ook een verrassend laag verbruik van 13,8 kWh/100 kilometer voor op, reken in het 'echte' leven toch maar op iets tussen de 15 en 16 kWh. Origineel is wel dat de constructeur ons ook het te verwachten rijbereik bij constante snelheden van 110 en 130 km/u meegeeft, zijnde respectievelijk 430 en 330 kilometer. Inderdaad, op de snelweg zakt het bij dus nog niet eens echte gekke toeren wel rap. Je wil zelfs niet weten hoe rap als je de topsnelheid van 160 km/u eens wil proberen. Met de accu van 52 kWh kan snelladen tot 105 kW, met die van 75 kWh lukt het tot 150 kW. Met wisselstroomladen wordt dat 11 kW.

E-pedal voor extra gemak

Je kan het verbruik natuurlijk ook wel nog wat in al dan niet gunstige zin proberen beëinvloeden door met de recuperatie van de vertragingsenergie te 'spelen'. Er zijn vier via peddels aan het stuurwiel te selecteren niveaus, plus een dan wel met een klassieke(re) knop te activeren e-Pedal-modus waarmee de auto bij stadsverkeer automatisch zowat volledig tot stilstand komt bij het lossen van het gaspedaal. In de file zorgt dat zelfs voor nog wat extra rijgemak.



Prima comfort en rijdynamiek

De Leaf staat op het inmiddels ook als AmpR Medium bekende CMF-EV-platform van de alliantie tussen Renault, Nissan en ook Mitsubishi, we kennen het al van onder meer de elektrische Mégane en dito Scénic en de hier al enkele keren vermelde Ariya. Qua rijcomfort en zelfs rijdynamiek zit dat wel helemaal goed, een tijd van 7,6 seconden voor de spurt van 0 naar 100 km/u is zeker ook wel scherp. Het is echter vooral aan de vlotte hernemingen dat je plezier beleeft, met dank aan dus dat hoge en bij zo'n EV altijd meteen beschikbare koppel van 355 Nm. De demping is zelfs bij een wat pittigere rijstijl nog efficiënt, je voelt dan ook dat het onderstel met MacPhersons voor- en een multilink-ophanging achteraan nog wel wat meer vermogen zou aankunnen. Rolneiging is er zo goed als niet, dat draagt dan ook weer bij tot het comfort.



Conclusie

Voor 42.090 euro krijg je bij Nissan een nu toch wel aantrekkelijke en van moderne en dus ook efficiënte technologie voorziene Leaf met al meer dan keurige prestaties mee naar huis. Het kan ook nog goedkoper, ook de 'slechts' 37.690 euro kostende variant met 177 pk is beslist geen slak. Je moet het dan wel stellen met een compactere batterij en een aanzienlijk kleiner rijbereik. Wie veel kilometers aflegt en misschien niet "altijd en overal" kan of wil laden, kiest dus beter voor de grote accu. **- AD**

DE ESSENTIE

Vergeet gerust zowat alles wat je misschien nog over de vorige generaties van de elektrische Nissan Leaf weet. De nieuwe ziet er niet alleen helemaal anders uit, het is met efficiëntere technologie ook echt wel een veel overtuigender product. Naast die tussen enkele uitrustingsniveaus is er niet echt veel keuze. Er zijn twee motorvermogens en twee batterijen. Maar als je in het eerste geval voor het 'strafste' kiest, moet je dat ook in het tweede doen. De Leaf met 217 pk en 75 kWh is natuurlijk wel de leukste, die komt ook met een knap rijbereik van een dikke 600 kilometer.

Test

Skoda Elroq RS
Vooral een beetje meer van alles



Ook constructeurs die in de eerste plaats op het "grote publiek" mikken, bieden alsmaar vaker ook krachtige en zelfs echt dynamische elektrische auto's aan. Skoda springt mee op de kar met RS-varianten van de Elroq en Enyaq, wij sprongen achter het stuur van eerstgenoemde.

Skoda's Elroq was in 2025 goed voor de tweede plaats in de Europese verkooplijst van elektrische auto's, zo rekende het Tsjechische merk van de Volkswagen-groep ons toch voor. Het klopte daarmee dus ook de ID-modellen van het Duitse moedermerk. Dat gebeurde op de meeste markten natuurlijk eerder met de basis- dan met de echte topversies, maar het is zelfs voor het imago van een merk als Skoda geen slechte zaak als er ook met die laatste wat indruk kan worden gemaakt. Zonder zover te gaan als pakweg de 650 pk sterke N- en GT-varianten van Hyundai en Kia, legt Skoda de lat met zijn RS-modellen toch ook weer een stukje hoger.

RS is GTI in Skoda-taal

RS bij Skoda, dat is zo'n beetje waar GTI al vele jaren bij Volkswagen voor staat. De sportievere varianten van populaire modellen dus, bij het Tsjechische merk plakten de veelbelovende letters al regelmatig op het achterwerk van modellen als de Fabia, Octavia en zelfs Kodiaq. Dat gebeurde voor het eerst in 1974, met de rallyversies van de bij ons allicht al wat vergeten 180 en 200, de afkorting stond toen ook voor Rally Sport. Volkswagen bracht zo'n RS-modellen na de overname van het Tsjechische merk dus nog regelmatig terug, zij het altijd voor auto's met verbrandingsmotoren. Met de Elroq en Enyaq kon het nu voor de eerste keer ook voor elektrische wagens, verrassen mag zoiets ondertussen natuurlijk niet meer doen.

Geen al te zotte gadgets

Skoda heeft er heel bewust geen sportauto's met het koetswerk van een familiewagen van willen maken. Daar heeft het merk het publiek niet echt voor, het zou voor toch zowat alleen de Europese markt ook een te grote investering hebben gevraagd. Verwacht



DE ESSENTIE

Naast de eerder bescheiden 60 en de krachtigere 85 en vierwielaangedreven 85X kun je de elektrische Skoda Elroq sinds kort ook als RS bestellen. Die ziet er dankzij een sportiever aangekleed koetswerk en dito interieur niet alleen wat sneller uit, met een systeemvermogen van 340 pk en een koppel van 679 Nm is hij het natuurlijk ook wel. Dezelfde RS-versies zijn er trouwens evengoed van de Enyaq en Enyaq Coupé, het merk wil er zijn potentieel klantenbestand weer nog wat groter mee maken. Zonder aan enkele 'gezonde' Skoda-principes te raken, zo valt de meerprijs nog wel redelijk mee.



je ook niet aan gadgets als een 'valse' schakelbeleving en dito geluiden, zelfs qua opsmuk van koetswerk en interieur heeft het Skoda-volk zich nog enigszins ingehouden. Er is natuurlijk wel enig visueel verschil met de bravere modellen. Naast iets stoerder ogende bumpers en de grotere vleugel op de achterklap zorgen daar nogal wat zwarte accenten voor de spoilers, de buitenspiegels, de raamlijsten, de dakrails en de merklogo's voor. Die vallen net als dan natuurlijk de rest van auto wellicht nog het meest op als je voor de echt wel heel hippe Mamba Green-lakkleur durft gaan. Juist ja, die van de wagen op de foto's.

Grondige update

Standaard voor de RS zijn ook de matrixtechnologie voor de leds en de dynamische lichtbalk tussen de koplampen. Fijne blokjes zorgen voor een heuse lichtshow bij het openen en sluiten van de deuren. Er is keuze tussen 20- en voor een nog wat sportievere uitstraling 21-duimsvelgen. Voor het natuurlijk nog altijd ruime interieur zijn er best wel opvallende kleuraccenten voor het dashboard, de deurpanelen en de sportstoelen. Die ondersteunen het lichaam bij het snellere bochtenwerk wat beter dan de exemplaren in de bravere Elroq-varianten. Ook het stuurwiel en de pedalen van aluminium zijn uniek voor de RS, het infotainment komt met nog wat extra functies. Voor de volledigheid, Skoda heeft voor wat later dit jaar ondertussen al een vrij grondige update met onder meer een nieuwe interface voor het 13 duim grote aanraakscherm van al zijn elektrische SUV's aangekondigd. Ze krijgen dan ook een digitale sleutel, wat extra veiligheidssystemen, V2L-technologie en zowaar zelfs een kleine frunk.

Flitsende hernemingen

We hebben ondertussen misschien al een te lange aanloop genomen, hoog tijd voor de kern van de zaak. Terwijl het qua vermogen voor de Elroq tot voor kort stopte bij de toch ook al correcte 286 pk van de van twee motoren voorziene en dus ook vierwielaangedreven 85X, komt de RS met 340 pk en een minstens even interessant koppel van 679 Nm. Het zorgt natuurlijk voor altijd bijzonder flitsende hernemingen en voor de liefhebbers van dat soort stuntwerk ook een tijd van slechts 5,4 seconden voor de spurt van 0 naar 100 km/u. Als Skoda beweert dat de Elroq RS de snelst accelererende productiewagen uit zijn al heel lange geschiedenis is, geloven we dat dan ook graag.

Geen echte sportwagen

Nochtans, 'bangelijk' opwindend wordt het niet echt. We zijn in recente EV-tijden natuurlijk al een tijdje verwend door dat soort prestaties, voor echte kicks moet er tegenwoordig toch al wat meer gebeuren. De ophanging van de Elroq RS is met één (achteraan) tot anderhalve centimeter (vooraan) verlaagd, de besturing is







voor nog wat extra scherpte ook aangepast en er zijn ook grotere remschijven vooraan, maar dat maakt van zo'n sportieve Skoda zeker nog geen echte sportwagen. Dat wordt het dus ook niet in de Sport-modus met een dan aangepaste schokdemping, het vermogen is er nog iets te beperkt voor en de wijzigingen aan het onderstel gaan wellicht nog net niet ver genoeg.

Moeiteloos snel

Begrijp ons zeker niet verkeerd, de Elroq RS is naast een krachtige ook een bijzonder efficiënte EV. Hij heeft absoluut geen schrik van bochten en laat zich moeiteloos een hoog tempo opleggen. Maar de echte kicks blijven dus toch wat uit. Je wordt nogal vlug door de elektronica tot de orde geroepen, op een circuit heb je met deze auto allicht niet veel te zoeken. Skoda heeft ter zake echter niet gefaald, het was ongetwijfeld vooral een heel bewuste keuze om er dit 'soort' auto van te maken. En laat ons eerlijk zijn, zelfs zichzelf als sportief omschrijvende EV-rijders zullen best wel al tevreden zijn met wat ze op hun RS-bord voorgeschoteld krijgen. Het gros van de tijd en zeker in ons Belgische verkeer zijn 'gekke' toeren sowieso toch uit den boze.

Relatief zuinig

Dan ga je zelfs achter het stuur van zo'n RS ook weer belang hechten aan andere eigenschappen en stel je zelfs vast dat de auto zich ook relatief zuinig kan tonen. Skoda geeft er een WLTP-normverbruik van 16,2 kWh/100 km voor op, wij kwamen uit op een nog altijd redelijk testverbruik tussen de 17 en de 18 kWh. Dat is natuurlijk sterk afhankelijk van je rijstijl en ook het niveau van regeneratieve



remkracht, dat kan je via de flippers aan het stuurwiel selecteren. In heel wat rijomstandigheden wordt de auto met het oog op een lager verbruik ook enkel door de achterste elektromotor aangedreven, dan wordt er minder vermoegen geleverd. Er blijft natuurlijk wel steeds meer beschikbaar, de voorste elektromotor komt altijd graag meehelpen.

Snelladen tot 185 kW

Het voor de batterij van (netto) 79 kWh beloofde rijbereik van 549 kilometer mag je zeker bij lage temperaturen en veel ritten met een 'normaal' tempo op de snelweg met een kleine 100 kilometer verlagen. De accu weer opladen kan met wisselstroom tot 11 kW en met snelladen op dus gelijkstroom tot een meer dan correcte 185 kW. Van 10 tot 80 procent vraagt dan minder dan een half uur, in dan natuurlijk echt wel ideale en in de praktijk ook maar zelden 'realistische' omstandigheden.

Redelijke meerprijs

Natuurlijk zijn Skoda's al een tijdje niet meer echt spotgoedkoop, die 'rol' op de automarkt is al even door een ander voormalig oostblokmerk overgenomen. Dacia dus, voor wie niet meteen mee is. De door Skoda voor zo'n RS gevraagde meerprijs valt echter nog wel redelijk mee, toch als je 'vertrekt' van de 85X Sportline die er in de catalogus net onder staat. Die kost 49.190 euro, voor de RS wordt 52.990 euro gevraagd. Als het allemaal nog een pak minder mag zijn, is er voor 40.090 euro ook nog altijd een 60 met een dus wat compactere batterij. Voor alle duidelijkheid, het gaat dan al om de prijzen van de modellen met de hierboven al aangestipte update.

Conclusie

De RS is zeker een leuke aanvulling voor het Elroq-gamma, zonder dat we er echt helemaal voor uit de bol gaan. De middelgrote SUV of eerder cross-over is en blijft een van de interessantste elektrische auto's op de alsmaar groter wordende markt, met de RS wordt er hoogstens wat sportieve en ook wel lekkere saus over gegoten. Hij kost zoals gezegd niet echt veel meer dan de iets minder krachtige 85X met evengoed twee motoren, maar die laatste is toch ook al niet zo goedkoop meer. Tenzij je echt voor de extra visuele accenten van de RS zou vallen, voldoet hij zeker ook. De varianten met één motor doen dat trouwens ook al, zij het dan natuurlijk met nog iets minder opwinding. **- AD**

+ PLUS

- Sportieve(re) looks
- Sterke prestaties
- Geruststellend rijgedrag
- Veel zitruimte
- Imago

- MIN

- Geen echte kicks
- Nog geen frunk (wel beloofd!)
- Haast onvermijdelijk stevig geprijsd

XPeng P7+

De elektrische reisberline die verrast



Hij was de verrassing tijdens de Brussels Motor Show, en daar deed de XPeng P7+ op papier alvast grote beloftes: een grote actieradius, ultrasnel laden, veel technologie, een ruim interieur en een positionering die hoger ligt dan je misschien zou verwachten van een Chinees merk. Maar mooie cijfers zijn één ding, overtuigen op de weg is iets anders.


OD XP 899E





Na de SUV's G6 en G9 zet XPeng zijn Europese offensief voort met een totaal ander model. De P7+ is een grote fastback van 5,07 meter lang, met een wielbasis van 3 meter en een koffer van 573 liter (uitbreidbaar tot 1.931 liter). Het is duidelijk een gezinswagen, ontworpen voor lange afstanden zonder in te boeten op technologie of veelzijdigheid.

Meer dan een opvallend uithangbord wil de P7+ een nieuwe vorm van mobiliteit voorstellen: stijl, ruimte en comfort samenbrengen in één model. Maar tussen theorie en praktijk zit soms een kloof. Tijd om dat op de weg te testen, op een traject met stad, snelweg en bochtige wegen.

+ PLUS

- Zeer comfortabele en stabiele rijervaring
- Uitstekende efficiëntie voor zijn formaat
- Supersnelle laadprestaties
- Hoogwaardige afwerking en ruim interieur
- Sterke prijs-kwaliteitverhouding

- MIN

- Teveel functies via het centrale scherm
- Geen one-pedal driving of instelbare regeneratie
- Minder speels rijgevoel dan sommige concurrenten

Design op groot formaat

Op het eerste gezicht oogt de P7+ meteen als een echte kilometervreter. De fastback-lijn geeft hem een dynamischer profiel dan een klassieke berline, zonder praktische nadelen. De grote achterklep en ruime koffer zijn meteen een troef, net als de indrukwekkende beenruimte achterin.

Binnenin is het interieur licht, verzorgd en kwalitatief afgewerkt, met veel aandacht voor detail. De sfeer doet eerder denken aan Scandinavische luxe dan aan een koude, technologisch gedreven cabine. Harde plastics blijven op de achtergrond en zelfs de A-stijlen zijn bekleed met zachte materialen. De goede geluidsisolatie versterkt dat gevoel van verfijning.



Kracht zonder drama

Vanaf de eerste meters voelt de P7+ bijzonder soepel aan. Alles lijkt goed op elkaar afgestemd, met een homogeen rijgevoel. De besturing is precies maar niet nerveus, en de auto geeft vertrouwen. Wat vooral opvalt, is de balans tussen comfort en wegligging. De ophanging voelt zacht maar gecontroleerd aan: comfortabel zonder zweverig te worden. Zelfs op bochtige wegen blijft de wagen stabiel en aangenaam, ondanks zijn formaat. De technische basis (dubbele draagarmen vooraan en multilink-achteras) vertaalt zich duidelijk in een coherent rijgedrag.

Ook de vermogensopbouw past in dat evenwichtige karakter. Geen spectaculaire "katapult"-accelerates zoals bij sommige EV's, maar een vloeiende en gecontroleerde krachtopbouw. De geteste RWD Long Range-versie levert 313 pk, haalt 0–100 km/u in 6,2 seconden en biedt een WLTP-actieradius tot 530 km (met 20-inch velgen).

Technologie die werkt

Technologie speelt uiteraard een grote rol bij de P7+. XPeng zet in op krachtige software, eigen chips en over-the-air updates. Dat maakt van de P7+ een auto die met de tijd blijft evolueren. Binnenin beschik je over een 15,6-inch centraal scherm, een 8,8-inch instrumentencluster, een head-up display en uitgebreide rijhulpsystemen. Achterin is er een loungegevoel, met extra schermen en comfortabele zetels. De spraakbediening herkent zelfs waar in de auto iemand spreekt. Onderweg waren we ook overtuigd door het XPILOT-systeem: het werkt betrouwbaar en geeft snel vertrouwen.



Ook het infotainmentsysteem is logisch en vlot in gebruik. Maar goed, niet alles is perfect. Sommige functies, zoals het instellen van de spiegels, zitten enkel in het centrale scherm. Dat is minder praktisch dan fysieke knoppen. En een groter gemis is de beperkte controle over energierecuperatie. Er zijn geen paddles aan het stuur en ook geen echte one-pedal-modus. Dat neemt niet weg dat de verbruikswaarden positief konden verrassen. Tijdens de test noteerden we 16,6 kWh/100 km op dag één en zelfs 15,7 kWh/100 km op dag twee (en dat in Sport-modus). Voor een auto van dit formaat zijn dat uitstekende cijfers, zelfs beter dan de officiële 16,4 kWh/100 km. Dat bevestigt de efficiëntie van de P7+ in de praktijk.



Snelladen als troefkaart

XPeng legt sterk de nadruk op laden. De P7+ heeft een 800V-architectuur en een 74,9 kWh LFP-batterij. Op papier kan hij van 10 tot 80% laden in 12 minuten. Tijdens onze test werd in 5 minuten en 28 seconden meer dan 21 kWh geladen, met een gemiddeld vermogen van 245 kW en pieken boven 320 kW. Dat maakt de P7+ bijzonder geschikt voor lange afstanden.

Europese ambities

De P7+ speelt ook een sleutelrol in de Europese strategie van XPeng. De auto wordt geproduceerd bij Magna Steyr in Oostenrijk en leveringen starten vanaf april 2026. De vanafprijs bedraagt een zeer aantrekkelijke 46.990 euro voor de RWD Long Range, met een zeer complete standaarduitrusting. XPeng wil zijn verkoop in Europa snel uitbreiden en versterkt tegelijk zijn dealernetwerk.

Conclusie

De XPeng P7+ maakt indruk omdat hij niet op één troef mikt. Waar veel elektrische berlines kiezen voor één duidelijke focus (prestatie, luxe of technologie), combineert deze wagen alles in een evenwichtig geheel. Met zulk aantrekkelijk prijsniveau en dit niveau van prestaties zou hij wel eens een serieuze uitdaging kunnen vormen voor gevestigde concurrenten. **- Sabrina Parant**

DE ESSENTIE

De XPeng P7+ is een ruime elektrische fastback die zich onderscheidt door zijn sterke balans tussen comfort, technologie en efficiëntie. Met een actieradius tot 530 km, snelle laadtijden dankzij 800V-technologie en een hoogwaardig interieur richt hij zich op lange afstanden. Tijdens onze test overtuigt hij met een soepel rijgedrag, een stabiele wegligging en een laag verbruik. Ook het infotainment en rijhulpsystemen presteren sterk. Minpunten zijn de afhankelijkheid van het centrale scherm voor bepaalde functies en het ontbreken van geavanceerde regeneratie-instellingen. Met een scherpe prijs en complete uitrusting vormt de P7+ een serieuze concurrent in het segment van elektrische reisberlines.



XPENG G9

Slechts 12 minuten laden. De nieuwe norm.



Tot 525 kW snellaadvermogen | Laad van 10-80% in 12 minuten

www.xpeng.com/be

18.4 - 20.1 kWh/100 km (WLTP). 0 G/KM CO_2. 12 minuten laden met SOC van 10-80% volgens interne tests.

XPENG

Audi RS 5 wordt plug-inhybride en doet de RS 6 (bijna) vergeten

Het is in deze EV-tijden zonder meer hoogmis op een autoredactie als er nog eens een dikke benzineslurper door onze mailbox vliegt. Al wil dat nog niet zeggen dat de nieuwe Audi RS 5 ontsnapt aan een duidelijke stap richting elektrificatie. Dit is dan ook het eerste RS-productiemodel met een plug-inhybride aandrijflijn. Nu de legendarische RS 6 onder CO2-druk is bezweken, zijn we razend benieuwd of de RS 5 die grote schoenen kan vullen.



Vergeleken met de uitgaande Audi RS 6 Avant verschuift de krachtbron bij de nieuwe RS 5 dus wel richting elektrificatie en efficiëntie. De RS 6 Avant Performance gebruikte een heerlijke 4,0-liter V8 twin-turbo TFSI-motor met 630 pk en 850 Nm, goed voor een sprint van 0 naar 100 km/u in 3,4 seconden in de Performance-uitvoering.

De nieuwe RS 5 Avant combineert een 2,9-liter V6 biturbo met een 130 kW elektromotor tot een systeemvermogen van 639 pk en 825 Nm, wat hem een officiële 0–100 km/u-tijd van 3,6 seconden geeft. In absolute cijfers blijft de V8-RS 6 iets sneller in de sprint, maar de RS 5 Avant biedt dankzij de elektromotor directe koppelrespons bij lage snelheden én een bruikbaar elektrisch rijbereik tot





ongeveer 87 km, iets wat de pure V8-break niet biedt. De topsnelheid van de RS 5 bedraagt (afhankelijk van de configuratie), een gezapige 285 km/u.

V6 biturbo plus elektromotor

De verbrandingsmotor van de nieuwe RS 5 is dus een 2.9 V6 TFSI twinturbo met 510 pk en 600 Nm. Audi vestigt de aandacht onder meer op de aangepaste Miller-cyclus, turboladers met variabele geometrie en water-luchtintercoolers als ingrepen die het reactievermogen en de efficiëntie moeten verbeteren. De elektromotor levert een bijkomende 177 pk en 460 Nm en ondersteunt vooral bij wegrijden en tussenaccelerateries, waar de elektrische koppelafgifte



traditioneel een voordeel geeft. Een boostfunctie kan 10 seconden lang maximale acceleratie vrijgeven, onafhankelijk van de gekozen rijmodus.

De hoogspanningsbatterij heeft een behoorlijke capaciteit van 25,9 kWh (22 kWh netto). Audi communiceert een zuiver elektrisch rijbereik tot 84 km en zelfs tot 87 km in de stad. Laden kan AC tot 11 kW; van leeg naar 100 procent zou 2,5 uur duren. Opvallend: in de RS-modi bewaakt de software expliciet een hoge laadstatus (Audi spreekt over minimaal 90 procent in RS sport en RS torque rear) zodat elektrische ondersteuning (onder meer voor koppelverdeling) beschikbaar blijft tijdens sportief rijden.

Quattro met Dynamic Torque Control

De grootste technische nieuwigheid zit achteraan. Audi introduceert "quattro met Dynamic Torque Control", waarbij een elektromechanische koppel-vectoring-unit het koppel tussen de achterwielen kan variëren. Audi spreekt van rekenwerk aan 200 Hz (elke 5 milliseconden) en een actietijd van ongeveer 15 milliseconden om koppelverschillen op te leggen. Het doel is tegelijk de tractie bij uitaccelereren te optimaliseren én een meer regelbaar balansgevoel te verzekeren in het snellere bochtenwerk.

Daarnaast krijgt de RS 5 een nieuw middendifferentieel met voorspanning, dat volgens Audi bij lastwissels (gas lossen, insturen) de koppeling tussen voor- en achteras behoudt om het insturen te ondersteunen en onderstuur te beperken. In de praktijk zal het vooral aankomen op hoe harmonieus dit samenwerkt met ESC, stuurafstelling en banden, zeker gezien het opgegeven rijklaar gewicht: 2.355 kg voor de Berline en 2.370 kg voor de Avant.

Breder, herkenbaar RS en nadruk op lichtsignaturen
Visueel zet Audi in op klassieke RS-signalen. De nieuwe RS 5 staat merkbaar breder op zijn wielen met de herkenbare uitgebouwde spatborden als blikvanger. Vooraan domineert een driedimensionale Singleframe met honingraatstructuur en functionele "air curtains". Achteraan vallen de diffuser met verticale vinnen en de joekels van ovale eindpijpen van het RS-sportuitlaatsysteem op.

Verlichting speelt opnieuw een grote rol in de uitstraling. Donkergetinte led-matrixkoplampen krijgen een RS-specifieke signatuur met geblokt vlagmotief, terwijl optionele digitale OLED-achterlichten naast styling ook extra communicatiefuncties beloven om achteropkomend verkeer te waarschuwen in bepaalde situaties.

Binnenin draait het rond RS-differentiatie met sportstoelen, RS-displays (G-krachten, rondetijden, bandentemperaturen en energiestromen) en een prominent MMI-schermlandschap. Interessant voor wie de RS 5 ook als gadgetdrager ziet: de standaard "Audi driving experience"-functie kan ritdata en op circuit zelfs sectortijden en drifthoeken registreren.

En de prijs?

Of we de RS 6 nu echt mogen vergeten, dat zullen we pas beslissen nadat we de nieuwe RS 5 in handen hebben gekregen. Waar we ons wel al in kunnen vinden is de prijs, want ee nieuwe Audi RS 5 Berline en RS 5 Avant verschijnen binnenkort in de Audi configurator aan 108.600 euro voor de RS 5 Berline en 110.250 euro voor de RS 5 Avant. Dat is alvast een pak (30 à 40.000 euro) minder dan de RS 6. Bestellen kan in Europa vanaf het eerste kwartaal van 2026; de eerste leveringen worden in de zomer van 2026 verwacht.


IN RS 511E


IN RS 511E



XPeng G9 Performance AWD

Rationeel gezien mogelijks de beste EV-keuze van het moment

Zoek je een grote, elektrische SUV met uitstekende EV-prestaties en een betaalbaar prijskaartje, dan komt de XPeng G9 onvermijdelijk in beeld. Meer nog: rationeel bekeken vind je wellicht weinig alternatieven die een beter totaalpakket bieden. Maar kan hij ook intrinsiek overtuigen? Wij zochten het uit.

De XPeng G9 zou je bijna in één zin kunnen samenvatten als "grote elektrische SUV", maar daarmee doe je 'm tegelijk tekort én een compliment. Tekort, omdat hij veel meer is dan zomaar de zoveelste hoge gezinsbak met een stekker. Compliment, omdat precies dát (groot, praktisch, comfortabel, efficiënt) het fundament is waarop hij zijn punt maakt.

Nette jongen met wit hemd

Als merk begint het Chinese XPeng intussen wel al voldoende naamsbekendheid te krijgen om op de radar te staan als je wilt gaan shoppen naar een elektrische auto. Auto-Info maakte recent nog een uitgebreid dossier over het nog vrij jonge merk dat wel indruk maakt met zijn AI-gedreven aanpak in hun ontwikkeling en implementatie. De G9 is XPengs vlaggenschip in Europa: bijna 4,9 meter lang (maar hij oogt langer), een wielbasis van net geen 3 meter en een houding die een no-nonsense aanpak verraadt. Het design van de G9 is dan ook alle behalve opzichtig of losbandig.



Hier moeten we wel eerlijk zijn: de G9 oogt netjes, modern, maar ook een tikje mainstream. Hij heeft vloeiende, gladde panelen, een vriendelijke neus, keurige lichtsignaturen en een profiel dat niemand zal beledigen. Mogelijks val je precies voor zijn bescheiden présence, en daar is niets mis mee. Zoek je eerder een ietwat brutale "m'as-tu vu" verschijning die hoofden doet draaien als je uitstapt, dan ben je hier aan het verkeerde adres. In een wereld waar een Kia EV9 eruitziet alsof hij uit een sci-fi storyboard is gerold en een BMW iX je dwingt om een mening te hebben, is de G9 eerder de jongen met het nette hemd op de bedrijfsdrink. Maar dat is ook vaak de jongen die de beste score haalt bij de jaarlijkse evaluaties.

Premium interieur

Hopla, het woord premium is al gevallen. En niet zonde rede. Stap in en je krijgt meteen het gevoel dat XPeng zijn huiswerk goed heeft gemaakt. Het interieur voelt premium en dat is zeker in het geval van onze testwagen die met zijn bruin leder niet zou misstaan in een Range Rover brochure. Materialen voelen rijk aan, de afwerking is strak, en de hele cabine ademt een soort lounge-sfeer: breed, rustig, met veel horizontale lijnen en een duidelijke focus op comfort. Getuige daarvan de uitvoerig verstelbare elektrische stoelen, inclusief (optionele) massagefunctie zélfs op de achterste zitplaatsen. Je merkt dat XPeng mikt op mensen die een Audi Q8 e-tron of Mercedes EQE SUV wel aantrekkelijk vinden, maar niet per se zin hebben om daar de hoofdprijs voor te betalen.

De XPeng G9 voelt ook aan als een grote auto. Voorin zit je royaal, maar zelfs achterin pakt de G9 uit met een volwassen beleving. De beenruimte is genereus, en dat maakt hem bijzonder geschikt voor



"De G9 heeft een vriendelijke neus, keurige lichtsignaturen en een profiel dat niemand zal beledigen.



wie vaak met volwassenen achterin rijdt, of met kinderstoelen en bijhorende chaos. De bagageruimte ondersteunt dat verhaal: je beschikt over 660 liter met de achterbank rechtop en 1.576 liter met de bank plat. Daarbovenop is er nog een frunk van rond de 71 liter voor kabels en kleine spullen, wat je kofferbak netjes houdt. Dit is dus een functionele auto in de beste zin van het woord, met binnenruimte en bruikbaarheid als kernkwaliteit.

Digitale ervaring

We hebben het nog niet gehad over de belangrijkste eye-catcher van het interieur want aan boord wordt je aandacht meteen op de twee joekels van infotainment schermen gevestigd (2 keer 15 inch).

+ PLUS

- Doet alles goed, zonder drama
- Uitgesproken functioneel karakter
- Premium materialen, afwerking & uitstraling
- Belachelijk snelle laadtijden, prima autonomie
- Value for money

- MIN

- Design doet geen hoofden draaien
- Koplampen mochten krachtiger
- Klimaatregeling op z'n Chinees

Het centrale scherm staat ten dienste van de bestuurder, maar ook de passagier beschikt over een scherm dat je bijna het gevoel geeft in een cinemazaal te zitten. Het is dan ook uitermate geschikt om te Netflixen of Youtube filmpjes te verslinden.

Het centrale scherm heeft voor de bestuurder een heel andere functie want door het ontbreken van fysieke knoppen verlopen zo-wat alle bedieningen via dit touchscreen. Dat ziet er modern uit en het werkt vaak ook snel, maar in het dagelijks leven is het gewoon minder intuïtief dan fysieke knoppen voor de basics. Wat XPeng goed heeft gedaan is het voorzien van enkele belangrijke shortcuts voor de essentiële functies. Maar voor veel andere dingen heb je net een extra menu of swipe nodig, precies op momenten waarop je daar geen zin in hebt. Denk aan rijmodi, ventilatie, stoelinstellingen, soms zelfs simpele comfortfuncties. Je went eraan, maar het blijft een compromis. Wel weer handig: al bij de eerste "pling" bij het overschrijden van de snelheid krijg je op het scherm een melding én de mogelijkheid om 'm uit te zetten. Zo moet je niet in de menu's gaan zoeken.

Alles in beschouwing genomen vinden we de G9 best goed scoren qua bediening, en de (standaard!) twee grote schermen zijn een absoluut pluspunt van het model. Bij veel andere concurrenten moet je daar stevig voor bijbetalen.

Comfort met hoofdletter C

Tijd om te gaan rijden en dat is veelbelovend want 'onze' G9 AWD Performance komt standaard met luchtvering en 575 pk onder het



stroompedaal. De G9 is duidelijk afgestemd op rust en evenwichtig. Hij wil een lange-afstandsauto zijn en het onderstel voelt alsof het liever oneffenheden gladstrijkt dan bochten "aanvalt". De G9 is precies zoals we een grote elektrische SUV graag hebben; hij heeft voldoende vermogen om altijd snel te zijn, maar hij voelt vooral heel erg ontspannen en comfortabel aan. Zet daar de stille EV-aandrijflijn, uitstekende stoelen (uiteraard met verwarmen/ventilatie en de reeds vernoemde massage) en een degelijk premiumgeluidsniveau naast, en je krijgt een SUV die gemaakt is om kilometers te eten. Het is een echte reisauto, en dat is een van de redenen waarom hij zo logisch voelt als gezins- en leasekeuze.



Waanzinnige laadsnelheden

De G9 komt in meerdere varianten, maar wij gingen voor de krachtigste Performance versie met vierwielaandrijving. Met 575 pk en 717 Nm sprint je in maar liefst 4,2 seconden naar 100 km/u, wat voor een SUV van dit formaat ronduit indrukwekkend is op een manier die je pas begrijpt als je het zelf voelt. Maar belangrijker dan het stoplicht-ego is hoe het vermogen wordt afgegeven: lineair, stil, zonder drama. Dat maakt hem prettig in het dagelijkse verkeer en tegelijk moeiteloos op de snelweg. Dit is zo'n auto die altijd "reserve" lijkt te hebben, zelfs beladen en met vijf inzittenden.



Die prestaties gaan trouwens niet te koste van rijbereik. De G9 krijgt een 98 kWh batterij (93,1 kWh bruikbaar) maar vooral ook een 800V architectuur met extreem hoge DC-laadvermogens. Er zijn maar weinig merken die op dat vlak de XPeng waarden kunnen evenaren want als alle factoren goed zitten dan kan je tot maar liefst



525 kW binnen trekken. Pure (positieve) waanzin dus want met zulke piekwaarden ga je van 10 naar 80% in ongeveer 12 minuten op een geschikte snellader. Dat is het soort laadsnelheid waar je koffie nog niet eens door geroerd is.

Het WLTP rijbereik van de XPeng G9 performance bedraagt trouwens 540 km WLTP. Wij reden de auto in winterse omstandigheden (bij vriestemperaturen) en we maakten ook graag gebruik van verwarming, stoelverwarming, stuurverwarming én van het beschikbare vermogen. Ondanks deze nefaste aanpak kwamen we altijd minstens 450 km ver op één lading, wat in die gegeven omstandigheden een puik resultaat is. Vreemd genoeg gaf de boordcomputer wel een verbruik van 25 kWh aan, maar dat zal gezien onze reële autonomie minder geweest zijn. In zomer zou het ons niet verbazen dat je effectief dicht in de buurt van 540 beloofde kilometers komt. De G9 kan verrassend gunstig omgaan met stroom voor zijn formaat, zeker als je rustig rijdt en het onderstel en de aerodynamica hun werk laat doen. Dat is precies de combinatie die je wil: niet alleen een grote batterij, maar ook een auto die efficiënt is én snel weer opgeladen is.

Hebben we dan geen grote kritieken te delen op deze G9? Eigenlijk niet echt. Als we zouden gaan muggenziften dan vernoemen we mogelijks de LED-koplampen die ons niet bijster krachtig overkwamen. Niets zorgwekkend, maar als je elke week een andere testwagen rijdt, dan merk je dat de G9 op dit vlak niet best-in-class scoort. Ze doen hun werk, maar ze imponeren niet. En als tweede minpuntje noemen we de klimaatregeling die op z'n Chinees werkt. Daarmee bedoelen we dat je ze op 27 graden moet zetten om een temperatuur van 20 graden te hebben in het interieur. Niets erg, wel iets dat we vaker tegenkomen bij Chinese auto's.

DE ESSENTIE

De XPeng G9 is een grote elektrische SUV die vooral scoort op de punten die er écht toe doen: binnenruimte, functionaliteit, comfort en een premium aanvoelend interieur met sterke afwerking. Dankzij zijn efficiënt verbruik en een ruime autonomie is hij een overtuigende reisauto, maar zijn echte troef is snelladen: met 800V-architectuur en ultrakorte DC-laadtijden hoort hij bij de snelsten in de klasse. De top-of-the-range Performance versie is een echte aanrader omdat hij niet alleen razend snel is, maar ook omdat hij zijn kunnen op een vloeiende, weinig dramatische manier etaleert.

Wat kost ie?

De XPeng G9 start aan 57.990 euro voor de achterwielaandrijver met standaard range. Dat is, in de context van wat je krijgt een uitermate scherpe positionering: niet goedkoop in absolute zin, maar wél sterk in prijs-kwaliteit. Onze G9 Performance met alle toeters en bellen is de jouwe voor 73.990 euro en dat is een knap aanbod als je rekening houdt met de ruimte, afwerking en vooral de knappe EV-prestaties van het model. Qua optiebeleid is de XPeng G9 heerlijk transparant en simpel: alles zit er standaard op. De enige opties zijn metaalkleur, een trekhaak, of een Premium Pakket met het geweldige Dynaudio Sound Package én de massagestoelen rondom.

Conclusie

Als je alles samenlegt dan krijg je een helder beeld. De positieve punten zijn sterk en talrijk: de G9 is een grote, functionele auto met indrukwekkende binnenruimte en praktische bruikbaarheid, een premium interieur met een kwalitatieve afwerking, een uitrusting die vaak rijker aanvoelt dan de prijs doet vermoeden, een gunstig verbruik voor zijn formaat, een ruime autonomie en laadprestaties die op hun best tot de snelste in de markt behoren. Hij pakt dan wel niet uit met 800+ kilometers in rijbereik, maar als je zelfs in de winter 450 en meer kilometer ver geraakt én ook nog eens ultrasnel kan laden, dan is dat absoluut geen breekpunt. Wij hebben bovenal genoten van zijn rijcomfort (met dank aan de luchtvering) en het gemak waarmee hij zijn duizelingwekkende prestaties etaleert: rustig, lineair en zonder enig drama. **- WM**

XPENG G9

Slechts 12 minuten laden. De nieuwe norm.



Tot 525 kW snellaadvermogen | Laad van 10-80% in 12 minuten

www.xpeng.com/be

18.4 - 20.1 kWh/100 km (WLTP). 0 G/KM CO_2. 12 minuten laden met SOC van 10-80% volgens interne tests.

XPENG

Voorstelling



Mini Cooper S krijgt Monte Carlo eerbetoon met Mini 1965 Victory Edition

Goed nieuws voor rallyfans want Mini brengt een eerbetoon aan een van zijn bekendste rallysuccessen met de introductie van de Mini 1965 Victory Edition. De speciale uitvoering verwijst naar de overwinning van de Mini Cooper S tijdens de Rally van Monte Carlo in 1965 en brengt de herinnering weer helemaal tot leven. De Victory Edition wordt leverbaar als Mini John Cooper Works en als Mini John Cooper Works Electric.

De historische verwijzing draait om de zege in Monte Carlo, waar de Mini Cooper S met startnummer 52 destijds als winnaar over de streep kwam. Mini grijpt dat moment nu aan voor een gelimiteerde uitvoering die vooral visueel terugblikt op de jaren zestig, maar technisch volledig bij de huidige generatie aansluit.

Twee aandrijflijnen: benzine en volledig elektrisch

De Mini 1965 Victory Edition is gebaseerd op de sportieve Mini John Cooper Works-varianten. De benzineversie levert 231 pk en 380 Nm koppel, daarmee sprint hij in 6,1 seconden van 0 naar 100 km/u. De elektrische variant, de Mini John Cooper Works Electric, komt tot maximaal 258 pk en schiet nog iets sneller uit de startblokken met een 0-100 km/u-tijd van 5,9 seconden. Daarmee positioneert Mini de Victory Edition niet alleen als nostalgisch stijlelement, maar ook als sportieve topversie binnen het gamma. De prestaties liggen met andere woorden in lijn met wat je van de huidige JCW-modellen mag verwachten.

Chili Red, startnummer 52

Uiterlijk valt de Mini 1965 Victory Edition direct op door de Chili Red lak, gecombineerd met een witte striping die over motorkap, dak en achterzijde loopt. Op de flanken prijkt het witte startnummer "52", een directe verwijzing naar de rallywinnaar uit 1965. Op de C-stijl is een subtiele "1965"-badge aangebracht. Afhankelijk van de uitvoering krijgt het model 18-inch lichtmetalen velgen in JCW Lap Spoke 2-tone design of, bij de elektrische variant, JCW Mastery Spoke in zwart. Details als specifieke JCW-ventieldoppen en zwevende naafkappen moeten de rally-invloeden onderstrepen, al blijft het geheel vooral een visueel pakket.

Binnenin zet Mini het thema door. Instaplijsten met "1965"-opschrift, een verwijzing naar de rally aan de binnenzijde van de deur en subtiele logo's op het stuur en in de middenconsole moeten de exclusiviteit benadrukken. Het interieur volgt grotendeels de bekende JCW-trim in zwart en rood (antraciet en rood), waardoor het onderscheid met een reguliere John Cooper Works vooral in de details zit.

Rallyverleden

Met de Mini 1965 Victory Edition speelt het merk nadrukkelijk in op zijn rallyverleden, zonder technische wijzigingen door te voeren ten opzichte van de bestaande JCW-modellen. Wie een uitgesproken uitvoering zoekt met historische knipoog naar Monte Carlo 1965, krijgt er vanaf juli 2026 een extra leuke optie bij. Prijzen zijn nog niet gekend.


M PH 3283








1965

Test

Renault R4 E-Tech 52 kW

Vier is meer dan vijf





In tegenstelling tot de Renault R5 kent de R4 een eerder trage verkoopstart. Dat heeft wellicht veel te maken met een stukje onbegrip omdat Renault de R4 helemaal anders positioneert dan in de jaren '80 toen beide grootouders hun hoogdagen beleefden. Wij gingen uitgebreid op pad met de nieuwe R4 en zochten naar antwoorden.



In tegenstelling tot de Renault R5 kent de R4 een eerder trage verkoopstart. Dat heeft wellicht veel te maken met een stukje onbegrip omdat Renault de R4 helemaal anders positioneert dan in de jaren '80 toen beide grootouders hun hoogdagen beleefden. Wij gingen uitgebreid op pad met de nieuwe R4 en zochten naar antwoorden.

Renault heeft met de Renault R4 E-Tech Electric een opmerkelijke zet gedaan. Niet door zomaar nog een elektrische hatchback of compacte SUV op de markt te brengen, maar door een van zijn meest iconische modellen uit de geschiedenis opnieuw uit te vinden. De originele Renault 4 was decennialang het toonbeeld van eenvoud, bruikbaarheid en toegankelijkheid. De nieuwe R4 E-Tech Electric bouwt op hetzelfde principe, maar dan in een volledig elektrische context. Het is een sympathieke alleskunner die meer is dan een lifestyle-object en die echt als dagelijkse auto kan functioneren.

En dat is meteen een belangrijke belofte van deze auto én waarin hij zich wil onderscheiden van de R5. Alleen doet een kleiner cijfer in zijn benaming vermoeden dat je ook minder budget moet voorzien, en dat is hier niet het geval. De R4 positioneert zich bewust net boven de kleinere R5 E-Tech en de grotere elektrische crossovers van het merk. Hij wil praktischer zijn dan de R5, maar compacter en betaalbaarder dan een Scénic of Mégane E-Tech. De vraag is dus niet of hij nostalgie oproept – dat doet hij onmiskenbaar – maar of hij vandaag ook inhoudelijk klopt.

Retro zonder cosplay

Renault heeft het design van de R4 opvallend goed aangepakt. In tegenstelling tot sommige retro-herinterpretaties die vooral willen overdrijven, blijft de R4 E-Tech Electric herkenbaar zonder karikaturaal te worden. De typische ronde koplampen, de gesloten grille met lichtsignatuur en de verticale achterlichten verwijzen duidelijk naar het origineel, maar alles is vertaald naar een moderne, elektrische vormtaal. Die moderne touch zie je bijvoorbeeld ook in de motorkap die (indien je het wenst) een andere kleur kan hebben dan de rest van het koetswerk.

Het silhouet is hoger en rechter dan dat van de R5, met een bijna utilitaire uitstraling die perfect past bij het DNA van de oorspronkelijke R4. De zwarte wielkasten, de relatief grote wielen en de verhoogde rijpositie geven hem een licht avontuurlijke flair, zonder dat hij zich echt als SUV profileert. Wat vooral opvalt, is hoe sympathiek de auto overkomt. De R4 glimlacht je als het ware toe. In een tijdperk waarin veel EV's anoniem en windtunnel-geoptimaliseerd ogen, is het duidelijk dat Renault hierop geen toegevingen heeft willen doen (goed zo, Renault!). Dit is design met persoonlijkheid, en dat alleen al zal de aandacht trekken van veel potentiële kopers.

Interieur en sfeer is herkenbaar

Stap in en je zal merken dat Renault die filosofie consequent verder zet. Het interieur is geen futuristisch experiment, maar een door









dachte mix van moderne technologie en klassieke designelementen. Het dashboard is grotendeels gelijk met dat van de kleinere R5. Daar is niets mis mee want het is overzichtelijk, horizontaal opgebouwd en voorzien van degelijke materialen en een voor dit segment prima afwerkingskwaliteit.

Een van de grote pluspunten is dat Renault bewust heeft gekozen om veel fysieke knoppen te behouden. Klimaatregeling, rijhulpsystemen en andere veelgebruikte functies zijn rechtstreeks te bedienen zonder door eindeloze menu's te moeten scrollen. Dat lijkt misschien banaal, maar in de praktijk maakt het een wereld van verschil. Ook het makkelijk uitschakelen van de verplichte biepjes en waarschuwingen verdient een pluim: twee drukken en klaar, in plaats van een frustrerende digitale speurtocht.

Functioneel interieur

Waar de Renault R4 E-Tech Electric zich duidelijk onderscheidt van de R5, is in binnenruimte. De zitpositie in de R4 is comfortabel en licht verhoogd, wat zorgt voor goed overzicht in het verkeer. De zetels zijn breed genoeg, maar missen misschien net wat zijdelingse ondersteuning voor lange ritten. Dankzij zijn langere wielbasis en hogere daklijn biedt de R4 achterin merkbaar meer been- en hoofdruimte, ook al moet je hier geen wonderen verwachten van een B-segmenter die 4,14 meter lang is.

+ PLUS

- Sympathiek retrodesign
- Voldoende ruim en functioneel
- Moderne tech aan boord (Google R Link)
- Zeer bruikbaar voor alledag
- Interessante prijszetting voor EV

– MIN

- Ruimte achterin blijft beperkt in dit segment
- Lage temperaturen en snelweg vreten aan rijbereik
- Snel schakelen tussen D en R moeizaam





Voor gezinnen of mensen die de R4 als enige wagen gebruiken is een test van de achterbank in ieder geval wel aangewezen voor je de bestelbon tekent. Zit je met tieners in de groeispurt, dan zou het best kunnen dat ze de ruimte achterin niet voldoende vinden. Maar als je ze laat kiezen tussen dit en de R5, dan is de R4 duidelijk de betere keuze. Bovendien voelt de cabine luchtig aan dankzij de grote raampartijen en de relatief dunne dakstijlen. Dat komt trouwens ook de zichtbaarheid rondom ten goede.

Veel ruimere koffer

Nog zo'n punt waarop de R4 afstand neemt van de R5 is de kofferruimte. Met 420 liter biedt hij bijna 100 liter meer laadvolume dan de Renault 5 E-Tech Electric. Klap je de achterbank neer, dan ontstaat een capaciteit van ruim 1.400 liter. De vorm van de koffer is overigens rechthoekig en goed bruikbaar, met een lage tildrempel en slimme details zoals haken, opbergvakken en een verstelbare vloer. Renault heeft hier duidelijk gedacht aan echte gebruiksscenario's: boodschappen, kinderwagens, sportmateriaal of weekendbagage passen hier moeiteloos zonder acrobatische toeren. Extra handig is de mogelijkheid om ook de passagiersstoel neer te klappen, waardoor je lange voorwerpen kunt vervoeren. Oh ja, en de kofferklep kan ook elektrisch zijn. Dit zijn typische R4-details die perfect aansluiten bij het oorspronkelijke idee van de auto.

Google als bondgenoot

Een van de sterkste punten van de R4 is het infotainmentsysteem. Renault maakt gebruik van het Google-gebaseerde OpenR-systeem, met ingebouwde Google Maps, Assistant en Play Store. Dat betekent dat je beschikt over een snelle navigatie, accurate verkeersinformatie en een interface die intuïtief aanvoelt. In combinatie met het knappe digitale instrumentenpaneel werkt het systeem vlot en logisch. Updates gebeuren over-the-air en de integratie met smartphone-diensten is uitstekend. Dit is een van de beste infotainmentsystemen in dit segment.



Gekende aandrijflijn

Technisch deelt de R4 E-Tech Electric veel met de R5. Er zijn twee batterijen (40 en 52 kWh) en evenveel vermogensvarianten, met een elektromotor van ongeveer 120 pk of 150 pk. Wij reden met de grote batterij en krachtigste motor, en eerlijk gezegd is dat ook de versie die op je shortlist moet staan. In de praktijk voelt vooral de sterkere versie levendig genoeg aan voor dagelijks verkeer en snelwegritten, ook al blijven de prestaties bescheiden. Dit is geen stoplichtsprinter, maar wel een auto die soepel meekomt en vertrouwen geeft bij inhalen. De vermogensafgifte is lineair en goed doseerbaar, wat perfect past bij het karakter van de auto.

Op de weg voelt de R4 E-Tech Electric comfortabel aan, met een onderstel dat duidelijk is afgestemd op dagelijks gebruik. Korte oneffenheden komen soms wel door, maar echt problematisch wordt dat nooit. Tegelijk helt hij niet overdreven over in bochten en voelt hij stabiel aan op hogere snelheden. Het geluidscomfort is goed voor dit segment. Wind- en rolgeluiden blijven beperkt, en de elektromotor laat zich nauwelijks horen. Dat draagt bij aan een ontspannen rijervaring, zeker in combinatie met de comfortabele zetels en de overzichtelijke bediening.

Een minpunt is wel dat het schakelen tussen D en R soms moeizaam verloopt. De elektronische selectie reageert niet altijd even snel, wat vooral bij manoeuvreren en parkeren kan irriteren. Het is geen ramp, maar wel iets wat Renault met software-optimalisatie zou mogen verbeteren.

EV-prestaties

Op papier belooft de R4 E-Tech Electric een rijbereik tot net boven de 400 kilometer met de grootste batterij. In de praktijk moet je dat nuanceren. Tijdens gemengd gebruik ligt de testconsumptie rond 17 kWh/100 km, wat zeker netjes is en aantoont dat de auto efficiënt omspringt met energie. Wij reden 'm trouwens ook in de winter en maalden behoorlijk wat snelwegkilometers. Bij zomerse en tragere ritten komt de 15 kWh verbruiksgrens mogelijks wel in zicht.




HC-468-ZG



DE ESSENTIE

De Renault R4 E-Tech Electric is een sympathieke en praktische elektrische auto die duidelijk meer ruimte en gebruiksgemak biedt dan de Renault 5. Met 420 liter kofferruimte, een comfortabeler interieur, veel fysieke knoppen en een moderne aandrijflijn komt hij in aanmerking als dagelijkse gezins-EV, zolang je de snelweg en de bijhorende verbruikspiek vermijdt. Zijn retrogehalte is misschien een tikje minder dan bij de R5, maar dat neemt niet weg dat hij zeker je aandacht verdient als je de R5 toch net te klein vindt. In dat geval kan de R4 zeker verleiden als de charmante, rationele EV met karakter.

Toch blijft de autonomie een aandachtspunt. Maak je de rekening (52 kWh batterij en 17 kWh verbruik), dan weet je dat het realistische rijbereik ongeveer 270 à 300 km bedraagt. Voor stedelijk en regionaal gebruik is dat ruim voldoende, maar wie de R4 als enige auto wil inzetten voor lange snelwegritten, zal sneller moeten plannen en laden dan gewenst. In dat opzicht had een iets grotere batterij of efficiëntere snellaadcurve welkom geweest. Snelladen zelf verloopt correct (max 100 kW piekvermogen), maar niet uitzonderlijk snel. Dit bevestigt opnieuw dat de R4 vooral is ontworpen als dagelijkse alleskunner, niet als langeafstandsloper.

Scherp gepositioneerd

De Renault R4 E-Tech Electric staat in de prijslijst vanaf 30.100 euro voor de kleine batterij, maar zoals gezegd ga je beter resoluut voor de grote batterij die 3.000 euro meer kost. Gezien de ruimte, uitrusting en technologie blijft dat een competitieve prijs. In vergelijking met de Renault 5 ligt de instapprijs iets hoger, maar daar krijg je duidelijk meer binnen- en kofferruimte voor terug. De standaarduitrusting is degelijk, met moderne rijhulpsystemen, infotainment en comfortvoorzieningen. Opties zijn er uiteraard, maar de basisversies voelen niet té uitgekleed aan. Toch zouden we voor het tweede uitrustingsniveau gaan (Techno) die in combinatie met de grote batterij 35.100 euro kost.

Conclusie

De Renault R4 E-Tech Electric is geen revolutionaire EV, maar wel een bijzonder geslaagde interpretatie van wat een moderne, betaalbare elektrische auto moet zijn. Hij combineert een sympathiek design, een behoorlijke binnenruimte en functionaliteit, een correcte prijs, goede uitrusting met een gebruiksvriendelijke bediening en slimme technologie.

Tegenover die sterke punten staan een autonomie die ietsje hoger had mogen zijn, een achterbank die moet omgaan met de beperking van een B-segment koetswerk en het ontbreken van een open dak (al staat dat laatste al op de planning). Maar geen van die minpunten ondermijnt fundamenteel het totaalplaatje. Dit is een auto die zijn eigenaars niet wil imponeren, maar wel elke dag wil helpen. En precies daarin blijft de geest van de originele R4 springlevend. **- WM**





Dacia Spring Extreme 100

Eerlijk duurt het langst

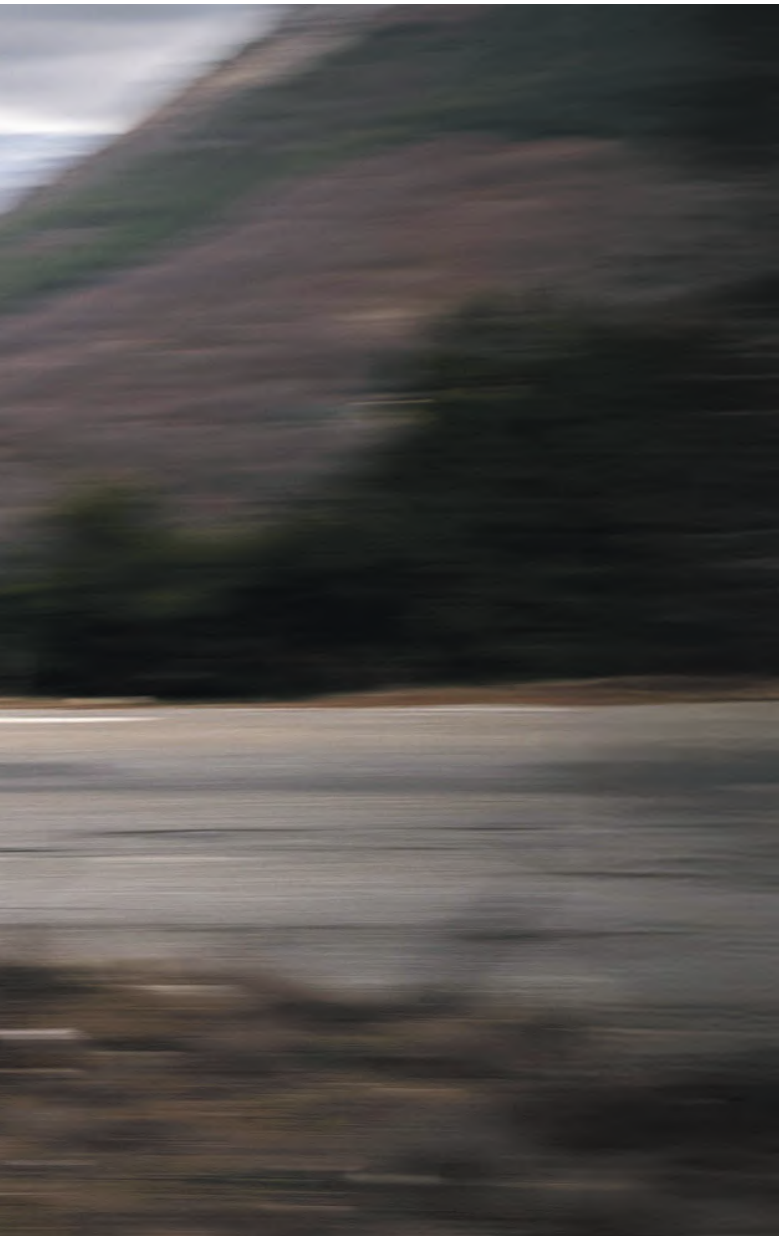
Een van de goedkoopste elektrische auto's op de markt heeft een update gekregen die belangrijker is dan wat je visueel zou vermoeden. Het maakt van de Dacia Spring nog geen multi-inzetbare EV, maar deze test bewijst wel dat hij doet wat hij belooft.

Je zou het niet meteen vermoeden maar de Dacia Spring heeft Chinese genen en hij wordt daar ook gebouwd. Meer dan een wistjedatje hoeft dat niet te zijn want het is natuurlijk vooral de Renault-groep en Dacia in het bijzonder die verantwoordelijk is voor de afstelling en het totaalpakket. De Spring (die sinds 2021 op de markt is) moest vooral EV-mobiliteit bereikbaar maken, en het kleine autootje is daar ook in geslaagd met groot succes. Je haalt er al eentje in huis vanaf 16.990 euro en dat weet het koperspubliek absoluut te waarderen. De Dacia Spring is dan ook de meeste verkochte elektrische auto uit het A-segment. In 2025 gingen er maar liefst 35.000 exemplaren over de toonbank.

Nieuw platform

In de laatste rechte lijn van zijn carrière krijgt de Spring nog een belangrijke facelift die over veel meer gaat dan enkel wat visuele aanpassingen. Je hebt natuurlijk de obligate nieuwe koetswerkkleur ('Seafoam') en er zijn hier en daar wat kleine aanpassingen in het design (die ook de aërodynamica ten goede komen), maar de grote innovaties moet je toch onderhuids gaan zoeken.

Dan moeten we vooral het volledig nieuwe batterijpack vernoemen die ook een nieuwe plek krijgt onder het nieuwe chassis. Waar de 'oude' Spring nog een batterij kreeg onder de achterbank, is de facelift nu gezegend met een nieuwe LFP-batterij die voortaan onder de vloer zit en dus voor een meer evenwichtige gewichtsver-



deling zorgt. Dat moet vooral een voordeel opleveren qua rijgedrag, maar daar komen we later op terug. De nieuwe batterij heeft een bruikbaar volume van 24,3 kWh en een nieuwe elektromotor springt ook nog eens 9% zuiniger om met energie. Dat resulteert in een WLTP rijbereik van 225 km, wat voor de gemiddelde Spring-klant meer dan genoeg blijkt.

Met slechts 24,3 kWh aan batterijcapaciteit hoeven we niet veel woorden vuil te maken aan de snellaadcapaciteit van de Spring. Die is er simpelweg niet. Laden doet de elektrische Dacia aan 7 kW en dan duurt het dus 4 uur om van leeg naar vol te geraken. Hang je de kleine Spring simpelweg aan je ordinaire stopcontact thuis (aan 2,3 kW), dan duurt het tien uur om van 20 naar 100% te laden. Of anders gezegd; als je de Spring zoals je GSM voor het slapengaan in het stopcontact steekt, dan beschik je 's ochtends weer over een volle batterij.

Extreem zuinig

En met die volle batterij is het niet al te moeilijk om een realistisch rijbereik van 200 km te halen. Tijdens onze test in de bergachtige





omgeving van Nice, en bij een temperatuur van 11 °C, verbruikten we 11,3 kWh of zowat het laagste cijfer dat we al op de boordcomputer van een EV gezien hebben.

We reden met de krachtigste Spring van 102 pk (je kan ook opteren voor een versie van 71 pk), en die hebben we nochtans niet gespaard. De Spring heeft aan 137 Nm koppel genoeg om vinnige prestaties neer te zetten die nooit teleurstellen. Meer nog, we hadden het (subjectieve) gevoel dat de kleinste Dacia sneller dan in de officiële 9,6 seconden naar de 100 km/u spurt en bij momenten vonden we hem zelfs iets te krachtig voor de matige Chinese budgetbanden die je er standaard bij krijgt. In de stad is de Spring in de 'Extreme 100'-versie in ieder geval een soort duiveltje uit een doosje dat altijd overal tussen snijdt. Ga je buiten de stad, dan blijft het gevoel zeer vinnig, zolang je natuurlijk niet boven de 100 km/u gaat. Dan is de fut er wel een beetje uit. De topsnelheid bedraagt 125 km/u.

+ PLUS

- Nieuw batterijpack is grote verbetering
- Grote sprong voorwaarts qua rijervaring
- Vinnig rijgedrag
- Laag verbruik, eerlijk rijbereik
- Eerlijke prijs

- MIN

- Beperkte binnenruimte, zeker achterin
- Standaard banden zijn niet geweldig
- Moeilijk om de nieuwe Twingo te negeren







Los van de matige banden vonden we het rijgedrag van de Spring overigens wel zeer OK. Je voelt effectief de winst die geboekt wordt dankzij het nieuwe batterijpack, en Dacia heeft ook een nieuwe anti-roll bar gemonteerd voor meer stabiliteit. De ophanging zelf is bij momenten wel een beetje springerig (neen, het is geen flauwe woordspeling) maar echt oncomfortabel wordt het gelukkig nooit. De besturing is ook meer dan voldoende direct en communicatief, wel altijd in de context waarbij je nooit met het mes tussen de tanden rijdt.

Interieur

Dat de Spring in eerste instantie een goedkope budget-EV wil zijn, dat merk je meteen als je bij het instappen het portier dicht trekt. Het blikkerige metalen geluid boezemt niet al te veel vertrouwen in, en de smalle cocon onderstreept nog het gevoel van in een low budget auto te zitten. Maar voorts mag het gezegd dat de afwerking en de algemene sfeer aan boord zeker een voldoende score rekening houdend met de eindafrekening van het kleine autootje.

Natuurlijk mag je niet verwachten dat je voor 19.690 euro (de prijs van de topversie waarmee we op weg zijn) beschikt over een weelde aan comfortuitrustingen. Je krijgt dus geen stoelverwarming, geen make-up spiegeltjes, geen elektrische handrem, geen cruise control en geen xenon koplampen. Een manuele airco is wel standaard vanaf het middelste uitrustingsniveau. Voorst drukt Dacia de prijs door bijvoorbeeld te opteren voor 1 ruitenwisser in plaats van 2, en door het plaatsen van integraalstoelen die het lichaam net iets te weinig ondersteunen maar wel voldoende comfort bieden.



Ruim genoeg?

Van een auto die 3,7 meter lang is en 1,58 meter breed moet je geen wonderen verwachten qua binnenruimte. Wie nog in een dolverliefde fase zit in z'n relatie zal blij zijn dat je lekker schouder aan schouder zit (je beschikt over amper 1,28 meter interieurbreedte). Hoofdruimte is er wel meer dan voldoende.



Achterin is het plaatsaanbod heel erg beperkt en hooguit bruikbaar voor kinderen die de tienerstatus nog niet hebben bereikt. Volwassenen achterin plaatsen is bijna misdadig. Qua koffer scoort de Spring dan weer... redelijk. 308 liter of 1.000[4] liter als de achterbank is neergeklapt, is zonder meer correct. Bovendien beschik je ook nog over een redelijke frunk voor de laadkabels.

Conclusie

Als je de Dacia Spring in de ogen kijkt, dan weet je dat je geen grootse verwezenlijkingen moet verwachten. Met die ingesteldheid is rijden met de Spring eigenlijk een kleine openbaring. Het nieuwe centraal en laag geplaatste batterijpack zorgt voor een heel correct rijgedrag, en in de 102 pk-variant is er zelfs sprake van een leuke portie rijplezier.

Anders gezegd is de Spring een heel eerlijke auto die perfect doet wat bij belooft. En dat allemaal voor een basisprijs van 16.990 euro voor de versie met 71 pk in basistrim. Wil je iets meer vermogen en uitrusting, dan komt de Extreme 100 topversie in het vizier. Die lijkt met zijn prijskaartje van 19.690 euro nog altijd interessant, alleen is dat 190 euro méér dan... de nieuwe Renault Twingo. Dan lijkt de keuze snel gemaakt. **- WM**

Test



Volkswagen T-Roc

Een echte mini Tiguan



De T-Roc is Volkswagens bestseller in Europa, en neemt daarmee de facto het stokje over van de Golf. Voor deze tweede generatie speelt Volkswagen het dus op veilig door het recept van zijn grote broer over te nemen. De T-Roc 2025 is dus volwassener geworden, maar zit er ook nog wat speelsheid in?



Als je op 8 jaar tijd meer dan 2 miljoen exemplaren bouwt van een auto, weet je dat je met een succesnummer te maken hebt. De eerste generatie Volkswagen T-Roc uit 2017 was dan ook een schot in de roos. Zijn vrolijke design en SUV-bouw zette zelfs de iconische Golf in de schaduw. Maar ondanks prijzen met een flinke SUV-marge, bleef de kwaliteitsindruk toch een beetje achter – ook in vergelijking met de Golf op hetzelfde platform. Daar brengt deze tweede generatie verandering in, want een groot deel van de onderdelen werd gepikt van bij de grotere Tiguan. Wat betekent dat we nog maar heel weinig te klagen hebben aan boord…

Te heet gewassen Tiguan/ID.4

Op vlak van design zie je de invloeden van de Tiguan meteen op de nieuwe Volkswagen T-Roc. Het algemene silhouet leunt er dicht tegenaan, en zeker aan de achterzijde is het een mix van Tiguan en ID.4. Maar de compacte SUV heeft wel nog een eigen smoel dankzij smalle koplampen en een 'lachend' gezicht. De dikke, scherpe C-stijl en het (optionele) contrasterende dak geven nog wat extra karakter. Maar de herkenbaarheid van de eerste T-Roc is wel een beetje verdwenen.

Bekend maar mooi afgewerkt interieur

Ook het interieur lijkt heel erg op dat van de grotere SUV's van Volkswagen, maar hier klagen we niet. Waar de oude T-Roc nogal plastiekerig overkwam, zeker voor de prijs, zijn er veel mooiere materialen te vinden aan boord van modeljaar 2025. Qua bekledingsopties is het zwart en grijs wat de klok slaat, maar de Style-uitvoering kan je wel met tweekleurig zwart-wit kunstleder krijgen.

Nieuw voor de T-Roc is de stoffen afwerking van de bovenkant van het dashboard, maar voor de rest is de lay-out identiek aan die van de Tiguan en co. Inclusief het 10-inch digitale dashboard en het centrale aanraakscherm van 10,3 tot 12,9 inch. Een multifunctionele draaiknop op de middenconsole zorgt voor nog een beetje extra gebruiksgemak, maar de vreselijke touch-stroken zitten ook nog steeds onder het infotainmentscherm.

Over het infotainment zelf kunnen we kort zijn: het werkt goed en beide displays zijn heel goed afleesbaar én instelbaar. Het aanraakscherm reageert vlot, maar door een gebrek aan fysieke knoppen moet je iets te vaak in de menu's graven om bepaalde instellingen







aan te passen (zoals om de snelheidswaarschuwing elke keer het zwijgen op te leggen). We zijn wel blij dat er op het stuur weer 'echte' knoppen zitten, net als bij de nieuwste Golf.

Meer zit- en laadruimte

De Volkswagen T-Roc 2025 is trouwens 12 centimeter langer geworden dan zijn voorganger (nu 4,37 m lang), en dat merk je aan boord. Op de achterbank is er nu 3 cm extra beenruimte, waardoor volwassenen probleemloos achter elkaar kunnen zitten. En ook het koffervolume van 475 liter is praktisch voor een auto van dit segment. Een verschuifbare of instelbare achterbank ontbreekt echter, maar je kan hem wel in drie delen neerklappen.

Enkel als 1.5 eTSI bij de lancering

De nieuwe T-Roc heeft altijd een geëlektrificeerde motor, maar bij de lancering zijn enkel de braafste opties beschikbaar. We hebben het dan over de 1.5 eTSI van 116 of 150 pk, die nu standaard wordt gekoppeld aan een DSG7-automaat. In augustus 2026 komt er een 2.0 eTSI met 204 pk en 4Motion-vierwielaandrijving, gevolgd in de herfst door een gloednieuwe 1.5 Hybrid van 136 of 170 pk. Deze zelfladende hybride motor komt als eerste in de T-Roc, maar zou ook naar de Golf moeten komen en belooft een nog lager verbruik zonder te moeten stekkeren. Tenslotte verwachten we in januari 2027 de T-Roc R met een 2.0 eTSI van 330 pk, een geüpdatete en mildhybride versie van de 2.0 TSI uit de huidige Golf R.

Correcte prestaties en laag verbruik

Maar we hebben de compacte SUV dus enkel kunnen testen met beide versies van de 1.5 eTSI. Het is een bekende motor, die discreet zijn werk doet. De prestaties zijn correct (0-100 in 10,6 of 8,9 seconden) en het verbruik is dat ook: minder dan 6 l/100 km moet gemakkelijk haalbaar zijn, zo blijkt uit deze eerste korte kennismaking. De enige haar in de boter is de DSG-bak, die voor wat vertraging zorgt tussen het induwen van het gaspedaal en het effectief versnellen. Dat zou minder moeten opvallen met de krachtigere en hybride motoren die later komen, vanwege hun hogere koppel bij lage toerentallen.

Volwassen rijgedrag in een compact jasje

Net als de aankleding van zijn interieur is het rijgedrag van de T-Roc 2025 ook een stuk volwassener geworden. Hij is comfortabel maar staat stabiel op zijn pootjes, en ook de geluidsisolatie aan







+ PLUS

- Ruimer interieur...
- ... dat ook veel beter is afgewerkt
- 1.5 eTSI is voldoende krachtig én zuinig
- Rijdt als een grote
- Praktische inborst

- MIN

- Minder onderscheidend design
- DSG reageert wat sloom
- Hoge uitvoeringen worden duur

boord is van een hoog niveau. Je hebt echt het gevoel met een grotere auto te rijden, terwijl je tegelijkertijd ook van de voordelen van zijn compacte formaat geniet. Sterker nog: gezien de extra binnenruimte zou de T-Roc weleens wat verkopen kunnen afsnoepen van de grotere Tiguan...

Vanaf 32.985 euro

Daar speelt ook zijn lagere prijs in mee. De nieuwe Volkswagen T-Roc is verkrijgbaar vanaf 32.985 euro exclusief kortingen en Salondeals. Voor dat geld heb je de Trend-uitvoering, die wel op stalen velgen rijdt en geen in de hoogte verstelbare voorzetels heeft. Maar een automatische airco en een infotainmentscherm met smartphoneconnectiviteit is standaard.



De T-Roc Life 2025 is verkrijgbaar vanaf 35.985 euro en geeft je lichtmetalen velgen, sfeerverlichting, hoogteverstelling en lendensteunen vooraan, adaptive cruise control, een achteruitrijcamera en een groter infotainmentscherm. Dat lijkt ons al redelijker. Ter vergelijking: de Volkswagen Tiguan kost minstens 39.990 euro. Maar de Golf Variant, met zijn veel grotere koffer, is er ook al vanaf 32.365 euro...

Conclusie

Ja, de nieuwe Volkswagen T-Roc heeft veel geleend van zijn grote broer, de Tiguan. En dat is goed nieuws voor het kleintje. Hij verliest wat eigenzinnigheid, maar voelt veel volwassener aan én hij is praktischer dan ooit. Meer auto voor het geld, dus. Nu is het uitkijken naar de interessantere motoren, zoals de gloednieuwe 1.5 Hybrid en de T-Roc R, die in de loop van 2026 en 2027 in het gamma komen. **- YM**





DE ESSENTIE

Een succesnummer opvolgen, en liefst ook evenaren, doe je niet door risico's te nemen. Volkswagen heeft het slim gespeeld met de nieuwe T-Roc door de gebreken van de eerste generatie aan te pakken, zonder te raken aan wat hem zo populair heeft gemaakt. De T-Roc 2025 wil nog steeds als speels worden gezien, maar is eigenlijk een zeer volwassen auto geworden. En daar kunnen we eigenlijk niets op tegen hebben. Maar we kijken wel met smacht uit naar de R-versie...



De BMW i3 komt eraan, en die heeft niets te maken met zijn illustere voorgangers

Er is al veel inkt gevloeid over de nakende lancering van de nieuwe BMW i3. De elektrische opvolger van de 3-Reeks maakt net als de nieuwe iX3 deel uit van de Neue Klasse-familie, al kan zijn gekende naam wel wat verwarring zaaien. De nieuwe i3 heeft namelijk niets te maken met de oude i3, noch met de concept car die daar aan vooraf ging.

Het was voor BMW natuurlijk de enige logische optie om de nieuwe elektrische 3-Reeks de naam i3 te geven. Elke andere benaming zou alleen nog meer verwarring zaaien. Alleen moet het nieuwe model die naam wel delen met de i3 die in 2013 werd gelanceerd.

E1 concept

Die BMW i3 wordt vaak gezien als BMW's eerste écht succesvolle elektrische productieauto, maar het idee erachter gaat veel verder terug in de tijd. Meer dan twintig jaar vóór de i3, in 1991, presenteerde BMW al de BMW E1 (codenaam Z11), een elektrische conceptwagen die verrassend veel elementen bevatte van wat later werkelijkheid zou worden.

De BMW E1 werd onthuld op de IAA in Frankfurt in 1991 en was voor zijn tijd uitzonderlijk vooruitstrevend. Het was geen aangepaste benzineauto, maar een volledig nieuw ontworpen elektrische stadswagen. BMW experimenteerde met een aluminium chassis en carrosseriedelen uit kunststof om het gewicht te beperken, een cruciale factor voor elektrische auto's met de toen nog beperkte batterijtechnologie. Ondanks zijn compacte buitenafmetingen bood de E1 plaats aan vier inzittenden en bagage, met prestaties die in het begin van de jaren '90 indrukwekkend waren voor een elektrische auto. Zo spreken sommige bronnen over een accupakket van 19 kWh en een rijbereik van 249 km. Best indrukwekkend! Laden deed ie trouwens middels een laadkabel die uit de frontgrille kwam, iets wat we vandaag bijvoorbeeld terug zien bij de elektrische Fiat Panda.

In 1993 toonde BMW een nieuwe E1 concept (codenaam Z15, deze keer in een gifgroene kleur), die zowel een hybride als een elektrische variant kreeg. Qua design waren beide E1's niet bepaald een toonbeeld van goede smaak, maar BMW zou nog 20 jaar nadenken over hoe het beter kan...

Ook met range extender

Want het zou nog tot 2013 duren voor BMW doorzette met de lancering van een elektrische MPV-achtige auto die zowel elektrische als een REEV (range extender) zou krijgen. De lancering van de i3 in 2013 was veelbesproken. In een tijd waarin elektrische auto's nog











vaak werden gezien als compromisproducten, koos BMW opnieuw voor een radicale aanpak. De i3 kreeg een speciaal ontwikkeld LifeDrive-architectuurconcept, met een aluminium onderstel en een passagierscel van door koolstofvezel versterkt kunststof (CFRP). Dit zorgde voor een laag gewicht, een hoge structurele stijfheid en een verrassend ruim interieur. Net als de E1 was de i3 duidelijk gericht op stedelijk gebruik, maar hij was nu wél klaar voor serieproductie, dankzij sterk verbeterde batterijtechnologie en een groeiende laadinfrastructuur.

In de jaren die volgden groeide de BMW i3 uit tot een icoon van moderne elektrische mobiliteit. Zijn herkenbare design, duurzame materialen in het interieur en stille, directe aandrijving maakten hem tot een symbool van BMW's elektrische ambities. Terugkijkend is duidelijk dat de i3 geen plotselinge koerswijziging was, maar het resultaat van een lange ontwikkelingslijn die al begon met de E1. Waar de E1 vooral een visie was, werd de i3 de tastbare realisatie ervan: een elektrische auto die niet alleen technisch interessant was, maar ook commercieel en cultureel impact had.

Ook in M-uitvoering

De i3 ging nog niet zo heel lang geleden uit productie, in juli 2022 om precies te zijn, en exact 4 jaar later staat zijn Neue Klasse opvolger al klaar om van de naam een nieuw groot succes te maken. Zij het dan wel in berlinevorm en zelfs met een M-versie die al werd aangekondigd. **- WM**

Test

BMW i5 M60 Touring

Bakken prestatiepotentieel in een praktisch en premium jasje



Van een zuiver elektrische M5 Touring is er momenteel geen sprake maar met de 601 pk sterke i5 M60 xDrive Touring heeft BMW alvast een heerlijk alternatief in de aanbieding.





De achtste generatie van de BMW 5 Reeks maakte begin 2024 zijn opwachting en blijft trouw aan zijn rol als ideale compagnon de route voor de succesvolle manager (m/v/x). BMW voorziet naar goede gewoonte de nodige keuzevrijheid: een strak gelijnde berline of de praktischere Touring, beide verkrijgbaar met diverse interessante motorisaties. Bovenaan vinden we nu zowel een M5 Berline als M5 Touring terug met een plug-inhybride aandrijflijn. De technisch verwante 6 Reeks Gran Turismo verdween bij de generatiewisseling (enigszins geruisloos) uit het gamma, maar BMW vulde dat gat op met iets gloednieuws: een volledig elektrische i5.

Sportieve elegantie met premium présence

In tegenstelling tot sommige concurrenten kiest BMW niet voor een uitgesproken EV design. De i5 Touring oogt dan ook bijzonder herkenbaar als 5 Reeks, met slechts subtiele verschillen tegenover de versies met een verbrandingsmotor. Een grotendeels gesloten grille en blauwe accenten rondom verraden dat het hier om een elektrische variant gaat. Wie zich graag onderscheidt kan zich (eindeloos) uitleven met de vele personalisatiemogelijkheden.

In het geval van de i5 M60 krachtpatser serveert BMW een sportievere saus. Onder meer met grotere velgen (19 à 21"), rode remklauwen, aangepaste grille (met horizontale lamellen), M veiligheidsgordels, zwarte raamomlijstingen, sportstuur en sportzetels (vooraan) terwijl de nodige M logo's uiteraard ook nog mochten ontbreken. En voor wie wil zijn er zelfs carbon zijspiegels beschikbaar.

Hoogwaardig en hightech interieur

Binnenin blijft BMW op vertrouwd premiumterrein met een piekfijne afwerking en hoogwaardige materiaalkeuzes. Het digitale instrumentenpaneel (12,3") vloeit naadloos over in het centrale infotainmentscherm (14,9"), beide voorzien van allerhande moderne functionaliteiten. Zo is er zelfs een selfie camera aanwezig, zorgt het Bowers & Wilkins Surround Sound System voor een hoogwaardige audiobeleving en bestaat de mogelijkheid om je Bimmer om te vormen tot AirConsole spelcomputer.

De keerzijde van die digitalisering is een gebrek aan fysieke knoppen. Bijna alles verloopt via diverse (sub)menu's met kleurrijke tegels. Gelukkig werkt het systeem snel en logisch, al vraagt het



onvermijdelijk om wat gewenning. Toekomstige features volgen zowaar via over-the-air updates.

Praktisch zoals een Touring hoort te zijn

Met 570 liter kofferruimte scoort de BMW i5 Touring prima punten. Is de achterbank (40:20:40) volledig neergeklapt? Dan verkrijg je 1.700 liter aan bagageruimte. Dat zijn trouwens identieke waarden als een klassieke 5 Reeks Touring met verbrandingsmotor.

Ook op de achterbank is er voldoende been-/hoofdruimte voor volwassenen, in- en uitstappen vraagt natuurlijk iets meer moeite dan bij pakweg een X5 of iX3. De dubbele kofferklep en het automatische rol(afdek)scherm schitteren (jammer genoeg) door afwezigheid, en dat is voor de verstokte 5 Reeks Touring rijder vermoedelijk toch een klein gemis. Ook een frunk (een extra opbergruimte onder de "motor"kap) ontbreekt.

Interessant aanbod... met spoedig nog een overtreffende trap?
Het i5 gamma start momenteel met de eDrive40 Touring uitvoering, goed voor 340 pk die richting de achterwielen vloeien. Wie meer stabiliteit en grip verkiest kan voor de xDrive40 kiezen met 394 pk en uiteraard vierwielaandrijving. De i5 M60 xDrive Touring is de topversie, standaard vierwielaangedreven en behoorlijk imposant qua specificaties.

De 5 Reeks Touring is ook verkrijgbaar als 530e (299 pk), 550e (489 pk), 520i (208 pk), 520d (197 pk) en 540d (303 pk). Met daarboven de imposante M5 Touring (727 pk) als volwaardig topmodel. Of zou BMW nog werk maken van een overtreffende i5 M70 (à la iX) variant?

Indrukwekkende krachtpatser

De BMW i5 M60 xDrive Touring is voorzien van twee elektromotoren, samen goed voor een systeemvermogen van 601 pk en 820 Nm. Toch maximaal 10 seconden gedurende een overtreffende Sport Boost functie, standaard is dat alreeds een gezegende 517 pk / 795 Nm. Met launch control knal je moeiteloos in 3,9 seconden naar 100 km/u, wat ons betreft ongetwijfeld de betere gezinsactiviteit. Bij 230 km/u bereik je vervolgens de (gelimiteerde) topsnelheid.

De batterij van 81,2 kWh (netto) zorgt voor een rijbereik van 522 km (WLTP), oftewel een theoretisch verbruik van 20,3 kWh/100 km. In de praktijk ligt dat verbruik toch enkele kWh's hoger, waardoor je realistisch gezien na zo'n 400 km terug aan de stekker moet. Snelladen gaat effectief supersnel (205 kW DC), in minder dan een half uur is hij weer vol. Aan een klassieke laadpaal kan een i5 M60 standaard overweg met 22 kW (AC), toch calculeer je best een viertal uur in.

Rijgedrag BMW i5 M60 xDrive Touring

Ondanks zijn forse gewicht (2.400+ kg) weet de i5 M60 te overtuigen met een betrokken rijgedrag. De onmiddellijke krachtontplooiing, direct stuurgevoel en optimale gewichtsverdeling geven deze grote Touring een verrassend – bijna lichtvoetig – karakter. Samen met een feilloze wegligging (dankjewel lage plaatsing van de accupack) creëert dat het nodige enthousiasme om net wat vlotter door de bocht te gaan.

+ PLUS

- Indrukwekkend prestatiepotentieel
- Praktisch, ruim en veelzijdig
- Wegligging en wendbaarheid
- Comfortabel
- Afwerking en materiaalgebruik

– MIN

- Prijs/optiebeleid
- Geen dubbele achterruit meer
- Verbruik loopt op met een sportieve rijstijl







DE ESSENTIE

De BMW i5 Touring voelt aan zoals de gerenommeerde 5 Reeks Touring... maar dan met een elektrische aandrijflijn. De strakke en vooral herkenbare vormgeving verdient een pluim, net als het interieur dat modern aanvoelt zonder te verdrinken in schermpraal. Hij is ruim, veelzijdig en rijdt heerlijk comfortabel, met meer dynamiek dan je van zo'n grote elektrische stationwagon zou verwachten. Het prestatiepotentieel van de i5 M60 topversie is ronduit indrukwekkend, al betaal je daar ook stevig voor. Wie rekening houdt met de hedendaagse fiscaliteit ziet echter snel het voordeel ten opzichte van de M5 Touring.

Comfortabel en rustgevend

De adaptieve demping filtert oneffenheden vlotjes weg, terwijl de fluisterstille aandrijflijn eveneens bijdraagt tot een heerlijk rustgevende rijervaring. Opvallend genoeg tempert dit serene karakter de drang om constant het (impressionante) prestatiepotentieel aan te spreken. Of gaat het allemaal gewoon wat te gemakkelijk?

Eveneens gemakkelijk zijn de talrijk aanwezige rijhulpsystemen zoals de adaptieve cruise control met rijstrookassistentie, 360° parkeerhulp, head-up display, digitale sleutel en allerhande waarschuwingen voor naderend (en nakend) onheil. Een eervolle vermelding voor de achterwielsturing waarmee de i5 M60 Touring in stedelijke omgevingen bovengemiddeld wendbaar voor de dag komt. Op snelheid zorgt het systeem dan weer voor (nog) meer stabiliteit.

Prijzen

Vanaf 64.550 euro kan je bij de lokale BMW Verdeler een bestelbon ondertekenen voor een 5 Reeks Touring wat 2.600 euro méér is dan ze daarginds voor de 5 Reeks Berline vragen. Voor de elektrische i5 Touring begint het pas bij 76.300 euro. De BMW i5 M60 xDrive Touring heeft daarentegen een Belgisch prijskaartje van minstens 111.900 euro.

De keuze voor een mooi aangeklede BMW i5 eDrive40 lijkt rationeel gezien dan ook de betere (logischere?) keuze. Die heeft bovendien hetzelfde accupack waarmee je tot 602 km (WLTP) rijbereik haalt.
- BNNY

"De onmiddellijke krachtontplooiing, direct stuurgevoel en optimale gewichtsverdeling geven deze grote Touring een verrassend – bijna lichtvoetig – karakter."





Volvo Gent is de laatste autofabriek in België: “Made in Belgium” is meer dan alleen een kwaliteitslabel

Als enige overgebleven autofabriek in ons land heeft Volvo Car Gent een duidelijke missie: de fabriek is hier om te blijven. De beste manier om dat te bereiken is ervoor zorgen dat elke auto die hier buiten rijdt kwalitatief, technologisch hoogstaand én rendabel is qua productiekost. Niet minder dan 6.500 medewerkers zijn elke dag in de weer om dat kwaliteitslabel te verzekeren.

Heb je zelf al wat kilometers op de teller? Dan weet je dat België echte automotive hoogdagen heeft gekend met niet minder dan 5 grote autofabrieken in Vlaanderen of Brussel. Onder druk van de doorgaans zware loonkost moesten achtereenvolgens Renault (Vilvoorde), Ford (Genk), Opel (Antwerpen) en laatst Audi (Vorst) de deuren sluiten. En Volvo Gent? Die blijven onverminderd doorwerken met een eigen recept dat vooralsnog goed stand houdt. Wij gingen kijken hoe Volvo dan precies het verschil maakt.

Doorleefd karkas met high-tech processen

In 1965 opent Volvo Car Gent de deuren in de haven van Gent. De grote troeven van die locatie zijn vandaag nog altijd valabel want Gent ligt nog steeds heel centraal in Europa én aan een haven waar je al snel profiteert van de logistieke voordelen. Waar er tot begin de jaren ’80 nauwelijks 50.000 nieuwe auto’s per jaar uit de fabriek reden, zijn dat er vandaag dik 200.000. Daar is een enorme



werkgelegenheid mee gemoeid van ruim 16.000 medewerkers, als we de toeleveranciers meetellen.

Nu krijgen we met regelmaat van de klok wel de kans om een autofabriek te bezoeken, en dan moeten we eerlijkheidshalve toegeven dat Volvo Car Gent op het eerste zicht misschien niet visueel kan opboksen tegen recente fabrieken die soms meer weg hebben van een steriel laboratorium. Het karkas van deze fabriek is intussen meer dan 60 jaar oud, en dat merk je gewoon. Maar kijk je voorbij de soms wat oubollige lokalen of fletse verlichting, dan zie je dat Volvo nooit de kernopdracht uit het oog is verloren. En dat is het bouwen van hoogtechnologische en kwalitatieve auto's. Meer dan 1.300 robotten zorgen voor een vrijwel onbestaande foutenmarge. Sommige handelingen vereisen nog altijd manueel vakmanschap, maar in dat geval zijn er op tijd en stond camera's met AI-technologie die checken of alles goed uitgevoerd is.

Het kwaliteitsniveau in Gent ligt met andere woorden uitzonderlijk hoog. Volvo staat wereldwijd bekend om zijn veiligheidsnormen, en die reputatie wordt mee gedragen door de Belgische productie. Elke wagen ondergaat uitgebreide kwaliteitscontroles voor hij naar de klant gaat. Dat gebeurt onder andere op de testbaan naast de fabriek, en elke dag worden er ook lukraak 5 auto's uitgepikt voor een meer diepgaande controle. Het resultaat is een product dat zich positioneert in het premiumsegment, maar met een industriële precisie die vaak onderschat wordt.

Een milieuvriendelijke fabriek

Wat de fabriek ook bijzonder maakt, is haar dubbele identiteit. Enerzijds ademt ze Scandinavische bedrijfswaarden zoals veiligheid, duurzaamheid en respect voor mens en milieu. Anderzijds is ze diep verankerd in de Belgische industriële traditie. De productiesite beslaat meer dan 570.000 vierkante meter en beschikt over een eigen lasafdeling, spuiterij, batterijfabriek en assemblagehal. Ook al komen sommige componenten afgewerkt binnen (bijvoorbeeld motoren en versnellingsbakken), dan nog wordt een wagen hier volledig opgebouwd, van kale carrosserie tot afgewerkt voertuig. "Made in Belgium" is hier geen label voor de verpakking, maar een realiteit tot in de bouten en moeren.

Het woord 'duurzaam' is al gevallen, en dat is geen lege marketingslogan voor Volvo. Nu al is de productie in Gent volledig CO2-neutraal en dat heeft alles te maken met de enorme investeringen die de autobouwer heeft uitgevoerd. Zo beschikt de fabriek over 3 eigen windturbines, werden de gasovens in de spuitfabriek vervangen door elektrische exemplaren en liggen er maar liefst meer dan 12.000 zonnepanelen op het dak van de verschillende fabriekshallen. Tegen 2040 wil het merk zelfs helemaal klimaatneutraal zijn, en daar draagt Volvo Car Gent nu al toe bij.

EV wint terrein

De Gentse vestiging speelt bovendien een sleutelrol in de elektrificatiestrategie van Volvo. De productie van drie volledig elektrische modellen zoals de EX30, EX40 en EC40 bevestigt dat België niet alleen een historisch productiecentrum is, maar ook een toekomstgerichte investeringslocatie. De fabriek kreeg de voorbije jaren honderden miljoenen euro's aan investeringen om de omschakeling naar elektrische mobiliteit mogelijk te maken. Dat resulteerde bijvoorbeeld in een nieuwe batterijfabriek op de bestaande site, die in 2019 operationeel werd voor de elektrische EX40. Sindsdien werd





DE ESSENTIE

- Volvo Car Gent is de laatste overgebleven autofabriek in België en stelt 6.500 mensen rechtstreeks te werk; inclusief toeleveranciers gaat het om zo'n 16.000 jobs.
- Sinds de opening in 1965 groeide de productie van minder dan 50.000 wagens per jaar naar ruim 200.000 vandaag, met een nieuwe auto die elke 67 seconden van de band rolt.
- De fabriek combineert ervaring met hightech: ruim 1.300 robots en AI-controles zorgen voor een quasi onbestaande foutenmarge en een uitzonderlijk kwaliteitsniveau.
- De site van 570.000 m² omvat een lasafdeling, spuiterij, batterijfabriek en assemblage; elke wagen wordt er volledig opgebouwd. "Made in Belgium" dus, tot in de details.
- De fabriek is vandaag CO2-neutraal dankzij investeringen in 3 windturbines, meer dan 12.000 zonnepanelen en moderne productieprocessen.

de elektrische productie van Volvo Car Gent nog verder uitgebreid met de EC40 en de bereikbare EX30.

EX30, V60 en de 40-Reeks lopen door elkaar op de montagelijn. Het maken van één auto duurt 26 uur en elke 67 seconden loopt er een nieuwe Volvo van de band. 40% daarvan heeft een volledig elektrische aandrijflijn. De andere modellen die hier gebouwd worden en wel nog een verbrandingsmotor krijgen (meestal hybride) zijn de V60 en de XC40. De 40-reeks is trouwens nog altijd goed voor meer dan 70% van de totale productie.

Belgische toegevoegde waarde

In een periode waarin de Belgische auto-industrie fabriek na fabriek zag verdwijnen, blijft één naam overeind als symbool van industriële veerkracht en kwaliteit: Volvo Car Gent. Wat begon als Volvo's eerste productievestiging buiten Zweden, groeide uit tot een van de belangrijkste pijlers van de Europese productie van het merk.

Wie een Volvo koopt die in Gent gebouwd is, kiest dus niet alleen voor Zweeds design of veiligheidstechnologie, maar ook voor Belgische toegevoegde waarde. In een globaliserende markt waarin productie vaak verschuift naar lageloonlanden, is het opmerkelijk dat Gent competitief blijft. Dat heeft te maken met productiviteit, automatisering en vooral de know-how die hier aanwezig is. Belgische werknemers combineren technische expertise met flexibiliteit, wat cruciaal is in een sector die snel verandert. En dat blijft in het Zweedse hoofdkwartier niet onopgemerkt.



Aan de muur hangen modellen die ooit in Gent zijn gebouwd

Er is ook een ecologisch argument. Doordat de wagens voor de Europese markt in België worden geproduceerd, blijven transportafstanden relatief beperkt. De fabriek zet bovendien sterk in op energie-efficiëntie en afvalreductie. Dat sluit aan bij Volvo's ambitie om tegen 2040 klimaatneutraal te opereren.

Conclusie

"Made in Belgium" is in het geval van Volvo Car Gent meer dan een patriottische slogan. Het staat voor 60 jaar opgebouwde kennis en vakmanschap, duizenden stabiele jobs en een fabriek die zich telkens opnieuw weet uit te vinden. In een tijd waarin industriële productie in West-Europa geen evidentie meer is, bewijst Volvo Car Gent dat het wel degelijk kan. Een Volvo uit Gent kopen is daarom niet alleen een keuze voor veiligheid en comfort, maar ook voor lokale economische kracht. Het is een wagen met een wereldwijd logo op de grille, maar met Belgische handen die hem hebben gebouwd.




TO-008-AI

Dacia Sandero Eco-G 120 AT Hybride
Het wordt alleen maar beter

De facelift van de Dacia Sandero mag dan misschien niet zo heel erg veel om het lijf hebben, het is alvast een goede gelegenheid om uit te zoeken waarom het model zo populair is.

De facelift van de Dacia Sandero mag dan misschien niet zo heel erg veel om het lijf hebben, het is alvast een goede gelegenheid om uit te zoeken waarom het model zo populair is.

En populair, dat is een understatement want de Sandero was in 2025 de meest verkochte particuliere auto in Europa. Ook bij ons is het model een gigantisch succes; in Wallonië is het zelfs de best verkochte auto op de markt. Begrijpelijk, want de Sandero is met zijn lengte van 4,08 meter al multi-inzetbaar en zijn basisprijs van 12.990 euro kent simpelweg geen concurrentie.

Budgetauto

Meestal spreken we pas op het einde van een artikel over de prijs, maar bij de Dacia Sandero is dat nu net het belangrijkste argument waar klanten naar kijken. En het goede nieuws bij de facelift is wel dat de prijzen stabiel zijn gebleven. Hier en daar zijn er te verwaarlozen verschillen naar beneden of naar boven, maar dat heeft dan vooral te maken met kleine wijzigingen qua uitrusting.

Nu goed, staar je vooral niet blind op die aanvalsprijs van 12.990 euro, want daarvoor krijg je slechts de SCe 65 in basistrim. Met amper 67 pk en een uitrusting waarbij je zelfs airco moet ontberen, is dat een versie die je liever links laat liggen. Dan ga je beter voor de tweede motorisatie, de TCe 100 van 101 pk, en dan liefst in het tweede uitrustingsniveau Expression. Daar betaal je dan 15.890 euro voor, wat nog altijd een habbekrats is als je de prijzen van concurrenten bekijkt. In die Expression uitvoering krijg je dan al voldoende uitrusting met onder andere (manuele) airco, een middenarmsteun, elektrische ramen rondom, deurgrepen in koetswerkkleur, in de diepte regelbaar stuurwiel en mistlichten vooraan.

Nieuwe motor, 1.590 km rijbereik

Voor deze test kozen we de nieuwe Eco-G 120 motorisatie met een 1,2-liter driecilinder turbomotor van 120 pk, een winst van 20 pk tegenover de Sandero pré facelift. Hét bijzondere aspect is wel dat deze motor altijd op zowel benzine als LPG kan rijden. Dat betekent ook dat je twee tanks krijgt: een benzinetank van 50 liter en daarbovenop een LPG-tank van 40 liter. Vertrek je met twee volle réservoirs, dan kom je in de Sandero Eco-G 120 maar liefst 1.590 km ver. Van enige laad- of tankstress is dus geen sprake.

Al moet het gezegd dat je je misschien wel afvraagt waar je tegenwoordig nog LPG kan tanken. Dat blijkt nog wel mee te vallen, en bovendien ben je niet verplicht om de LPG-tank vol te gooien. Je kan ook enkel op benzine rijden, al zal je portemonnee daar niet beter van worden. Op LPG rijden bespaart je namelijk al gauw 50 tot 60% in brandstofkost. Je verbruikt weliswaar iets meer, maar LPG is beduidend goedkoper dan benzine. Switchen tussen rijden op benzine of LPG doe je trouwens middels een knop links van het





stuurwiel. Van die overschakeling merk je niets. Geen schokken, geen trillingen, precies zoals het hoort.

Geen sportieve roeping

Wij gingen op pad met de Sandero Eco-G 120 die als enige ook met een automatische versnellingsbak kan worden uitgerust. Het betreft dan een versie met 6 versnellingen en een dubbele koppeling die in de praktijk weliswaar soepel schakelt, maar soms ook kan twijfelen tussen welke versnelling te kiezen. Dat is een klein minpuntje dat zich gelukkig enkel manifesteert bij een sportieve rijstijl, iets waar de Sandero zich eigenlijk niet toe geroepen voelt. Ga je voor een gezapige maar vlotte rijstijl, dan kwijt de automatische 6-bak zich prima van zijn taak. Voor het eerst krijgt de automaat ook schakelflippers achter het stuur.

Een sportief rijgedrag gaat trouwens ook gepaard met een hoger geluidsniveau dat in de cabine dringt. In dat geval moet je rekening houden met het typische driecilindergeluid dat prominent op de voorgrond treedt. Maar ook hier: wie voor de rustige aanpak kiest zal merken dat de Sandero helemaal niet rumoerig is.

Volwasssen

Wat valt er verder te zeggen over het rijgedrag van de vernieuwde Sandero? Simpel, dat ie eigenlijk alles gewoon heel netjes en goed doet. We bekijken het natuurlijk ook vanuit het standpunt dat we hier met een budgetauto te maken hebben, maar eigenlijk kan je dat maar uit weinig dingen afleiden. De besturing is meer dan voldoende communicatief, de ophanging biedt een prima comfort en de stoelen (die we kennen uit heel wat Renault-modellen) omsluiten het lichaam prima. Echt begeesterend wordt het rijgedrag nooit, maar dat mag je ook niet verwachten. Gebruik je de Sandero als

+ PLUS

- Design blijft aantrekkelijk
- Voldoende ruim en functioneel
- Meer uitrusting dankzij de facelift
- Eerlijk en volwassen rijgedrag
- Onklopbare prijzen

– MIN

- Motorgeluid kan aanzwellen onder vollast
- Soms wat plastiekerige materialen
- Versnellingsbak soms twijfelend



doordeweekse chauffeur, dan zal je er een prima partner in vinden die zelfs uitgesproken volwassen aanvoelt. Enkel het motorvermogen vonden we bij momenten aan de krappe kant, al kan dat gevoel ook te maken hebben doordat we laatste tijd wel erg verwend worden met tal van koppelrijke elektrische testwagens.

Functioneel

Wat opvalt is dat de Sandero nog steeds een gerieflijke en bruikbare auto blijft. Je beschikt over een voldoende ruime koffer van 372 liter, die je nog kan uitbreiden tot een flinke 1.152 liter. Je vindt ook her en der voldoende aflegvakjes voor kleine spullen en er zijn ook USB-C poorten aanwezig voor de videogames van de kinderen. Die zitten achterin ook meer dan voldoende ruim voor lange ritten. Ook volwassenen zul je niet al te veel horen klagen op de achterbank, al blijft de Sandero natuurlijk wel een compacte auto uit het B-segment. Dat wil zeggen dat het plaatsaanbod prima is (zelfs aan de ruime kant voor het segment), maar dat je er niet meer naar het zuiden van Frankrijk zult bollen met vier volwassenen en bagage.

Conclusie

De facelift van de Sandero blijft redelijk beperkt met kleine design-aanpassingen en enkele nieuwe uitrustingen zoals de GSM inductielader, een automatische schakeling voor de grootlichten, elektrisch inklapbare buitenspiegels en de multiview camera. En ook op veiligheidsvlak zijn er nieuwe items zoals de vermoeidheidsensor en de snelheidswaarschuwing die je makkelijk met één druk op de 'my safety'-knop kan uitschakelen. Wil je trouwens een meer avontuurlijke Sandero? Dan kies je natuurlijk voor de Stepway die dankzij zijn opsmuk een pak stoerder voor de dag komt. **- WM**

DE ESSENTIE

De gefacelifte Dacia Sandero bewijst waarom hij zo populair is: veel auto voor weinig geld. Met een basisprijs van 12.990 euro blijft hij onklopbaar, terwijl ook de beter uitgeruste versies niets van hun aantrekkelijkheid verliezen. De geteste Eco-G 120 combineert benzine en LPG, goed voor 120 pk en een indrukwekkend rijbereik tot 1.590 km, met bovendien 50 à 60% lagere brandstofkosten op LPG. De automaat is comfortabel, al is het motorvermogen soms wat aan de nipte kant. Het rijgedrag is volwassen, comfortabel en functioneel, met voldoende ruimte en uitrusting. Kleine updates volstaan om de Sandero opnieuw te laten overtuigen.





Volkswagen ID. Buzz LWB Long Range

Veel meer dan alleen maar een sympathiek smoelwerk



De Volkswagen ID. Buzz is geen auto die je puur met het hoofd kiest. Hij spreekt eerst het gevoel aan, en pas daarna het verstand. In een markt waarin elektrische SUV's en crossovers elkaar steeds meer beginnen te verdringen, staat de ID. Buzz als een buitenbeentje te glimlachen. Niet agressief, niet futuristisch om het futurisme, maar herkenbaar, vriendelijk en bijna ontwapenend. Dit is geen voertuig dat zich schaamt voor zijn formaat of functie. Integendeel: de ID. Buzz omarmt het idee van de moderne elektrische gezinsbus volledig, en doet dat met een zelfvertrouwen dat zeldzaam is geworden.


H ID197E





+ PLUS

- Verleidelijk design, sympathieke uitstraling
- Ruim, functioneel en praktisch
- Redelijk verbruik voor het formaat
- Goed compromis tussen comfort en dynamiek
- Ideaal voor grote gezinnen

– MIN

- Opties zorgen voor hoge eindafrekening
- De kaap van 500 km rijbereik haalt hij niet
- Afwerking is uitstekend, maar niet premium

We gingen een week op pad met de zevenzitsversie en die is gebaseerd op de lange wielbasis. Voor wie op zoek is naar meer dan enkel lifestyle-statement, maakt de extra lengte en derde zitrij van de ID. Buzz wel degelijk het verschil. Dit is de versie die gezinnen met drie of meer kinderen écht nodig hebben, zonder dat ze veroordeeld zijn tot een anonieme doos op wielen.

Design: retro en toch modern

Het design blijft natuurlijk de belangrijkste aantrekkingskracht van de ID. Buzz. De verwijzing naar de klassieke Volkswagen-bus is onmiskenbaar aanwezig, maar VW is er wel in geslaagd om de retro-look een heel moderne twist te geven. De ID. Buzz is dan ook geen nostalgische karikatuur van zichzelf, maar een hedendaagse interpretatie die perfect past bij het elektrische tijdperk. De korte overhangen, het grote VW-logo, de horizontale lichtsignatuur en vooral de tweekleurige lakopties maken de Buzz onmiddellijk herkenbaar. Zeker in de tweekleurenversies zie je de hoofden van de voorbijgangers draaien, en is deze sympathieke VW zelfs een overbrenger van positieve vibes. Maar zelfs al kies je voor een mono-kleur versie, dan nog straalt hij altijd sympathie uit.

Nu, waar de 'gewone' ID Buzz met zijn lengte van 4,71 meter nog makkelijker hanteerbaar is, merk je achter het stuur van de zevenzitter met lange wielbasis wel dat die 25 extra centimeters net iets meer behendigheid vergen om een parkeerplaats vinden. Niet dat het echt een drama is, want een koetswerk van 4,96 meter is tegenwoordig al lang geen uitzondering meer. Bovendien beschik



je over een parkeerhulp die meteen ook al een pak stress kan wegnemen.

Ruimte als kernwaarde

Stap in het wordt meteen duidelijk waar Volkswagen de prioriteiten heeft gelegd. De ID. Buzz draait om ruimte, overzicht en gebruiksgemak. De hoge daklijn en grote glaspartijen zorgen voor een interieur dat uitzonderlijk open en luchtig aanvoelt. De eerste en tweede zitrij bieden overvloedige been- en hoofdruimte. De tweede rij is ook verschuifbaar en volwassenen zitten hier heel erg comfortabel, zelfs op lange ritten. De beentjes strekken is zelfs geen probleem.

De derde rij is geen symbolische toevoeging, maar effectief bruikbaar, zeker als je de tweede rij naar de voorste stand schuift. Dat maakt dat zelfs volwassenen hier probleemloos kunnen plaatsnemen voor middellange trajecten. Dat maakt de Buzz geschikt voor echte gezinsuitjes, niet alleen voor korte ritten rond de kerk.

Qua functionaliteit scoort de ID. Buzz sowieso al goed, en dat is voor deze verlengde zevenzitter natuurlijk niet anders. Volkswagen heeft duidelijk nagedacht over het dagelijkse leven aan boord. De grote schuifdeuren (optioneel met sluitbekrachtiging) maken instappen eenvoudig, zelfs op smalle parkeerplaatsen. Overal zijn ook opbergvakken voorzien: in de deuren, onder de stoelen, in de middenconsole. USB-C-poorten zijn ruim aanwezig, wat in een gezinswagen geen luxe maar een noodzaak is. Het enige wat je de ID. Buzz misschien kan aanwrijven is dat de sfeer aan boord niet echt premium kan genoemd worden. De gebruikte materialen zijn degelijk en kwalitatief, maar het mocht allemaal net iets meer upclass aanvoelen. Zeker als je de prijs straks ontdekt.

Van gezinswagen tot verhuiswagen

Met alle zeven zitplaatsen in gebruik blijft de kofferruimte voldoende voor dagelijkse noden: boodschappen, schooltassen of een weekendtrip. Verwacht geen wonderen, maar wel dagdagelijkse bruikbaarheid. Maar van zodra de derde zitrij wordt neergeklapt, ontvouwt zich een enorm potentieel. Alleen moet je wel weten dat je in een eerste stap enkel de rugleuning van de derde zetelrij neerklapt, waarbij de stoelen natuurlijk zelf nog wel in de koffer blijven staan. Er gaapt dan weliswaar een gigantische koffervolume, maar die is niet altijd even bruikbaar omdat je bovenop de dicht geplooide derde zetels moet gaan stapelen. In een ideale wereld zou je ze nog naar voor kunnen klappen, maar dat is niet het geval. Wel kan je ze (wanneer je ze niet nodig hebt) volledig uitnemen waarbij de ID. Buzz verandert in een echte alleskunner die zonder moeite fietsen, kinderwagens of vakantie-bagage slikt. De tweede rij laat zich trouwens ook neerklappen, al heb je die extra ruimte zelden of nooit nodig, tenzij je echt aan het verhuizen slaat.

Gebouwd voor lange ritten

Op de weg toont de ID. Buzz zich van zijn meest volwassen kant. De totale comfortbeleving begint natuurlijk al bij de heerlijke captain seats voorin, telkens met dubbele armsteun. We zouden daarbij wel





DE ESSENTIE

De Volkswagen ID. Buzz is een elektrische gezinswagen die emotie en functionaliteit combineert als geen ander. Zijn sympathieke design, royale binnenruimte en volwaardige derde zitrij maken hem ideaal voor grote gezinnen. Het comfortniveau ligt hoog en het verbruik blijft redelijk voor zijn formaat, al is het rijbereik niet uitzonderlijk. De kofferruimte is flexibel en praktisch, perfect voor dagelijks gebruik en reizen. De hoge prijs en dure opties blijven het grootste struikelblok, net als het interieur dat niet echt premium aanvoelt. Toch is dit een EV die je met het hart kiest, en daarin blinkt hij uit.

de optie met elektrische afstelling adviseren omdat de manuele stoelen net iets minder afstellingsmogelijkheden bieden. De hoge zitpositie geeft een goed overzicht op het verkeer en draagt bij aan een ontspannen rijstijl.

De ophanging is trouwens voldoende comfortabel afgesteld, al voel je bij momenten wel die typisch Duitse 'strakke' aanpak. Niet dat het ooit oncomfortabel wordt, maar we kunnen ook niet zeggen dat de ID. Buzz als op een wolk rijdt. Hij biedt gewoon een prima evenwichtig compromis tussen comfort en toch nog voldoende dynamisch voor een vlotte rijstijl.

Aandrijflijn

Dat de ID. Buzz alleen maar beschikbaar is met een volledig elektrische aandrijflijn, is een moedige keuze van Volkswagen. We zijn er namelijk van overtuigd dat een plug-inhybrideversie een groot succes zou kunnen zijn, maar VW houdt het dus enkel en alleen bij volledig elektrische opties. Er zijn 3 EV-opties en in het geval van onze testwagen krijgen we de versie met grootste batterij en meest optimale rijbereik. Dat is concreet een 86 kWh batterij waar je theoretisch 470 km ver meer geraakt op één lading. In de praktijk moet je eerder rekening houden met een bereik van 350 tot 400 km. Wij verbruikten in de mix zo'n 26 kWh, wat voor een auto met het profiel van een klein tuinhuis heel erg knap is. Op een eco-rit van 100 km (waarbij we de snelweg hebben vermeden), konden we zelfs 20,4 kWh laten optekenen als verbruik. Knap, maar dat neemt niet weg dat echt verre afstanden (zoals in + 500 km) er



niet in zitten met de ID. Buzz. Gelukkig kan je wel snelladen aan een redelijke 200 kW.

En het rijden?

De elektrische aandrijving levert zijn vermogen soepel en lineair. De motor levert 286 pk en dat is ruim voldoende voor meer dan vlotte prestaties. Accelleraties verlopen moeiteloos, zelfs met een volle auto (van 0 tot 100 km/u neemt 7,9 sec). De ID. Buzz voelt nooit traag aan, maar ook nooit overdreven sportief. Hij kiest bewust voor comfort en voorspelbaarheid, wat perfect past bij zijn rol als gezinswagen. Het rijgedrag is stabiel en veilig, met een onderstel dat vertrouwen geeft. Bochten kunnen vlot worden genomen, al voel je natuurlijk wel het gewicht en de hoogte van de carrosserie. Dat is geen kritiek, maar een realistische vaststelling.

Prijzig

En dan komen we bij het moeilijkste punt: de prijs. Hoewel; aan de basis lijkt de prijs van de ID. Buzz (zeker gezien de ruimte die je ervoor in de plaats krijgt) nog redelijk. Zo is er al een ID. Buzz vanaf 50.396 euro. Maar je wilt natuurlijk de versie met grote batterij, en die kost een kleine 6.000 euro meer. Ga je voor de lange wielbasis zoals bij onze testwagen, dan betaal je minstens 61.891 euro.

Maar daar stopt het niet, want de optielijst is tegelijk lang en heel verleidelijk. Je hebt ook altijd een minimum aan opties nodig om het leven aan boord net iets aangenamer te maken (we denken dan bijvoorbeeld aan het bi-tone koetswerk, de head-up display, de



sluitbekrachtiging van de deuren, de zetelverwarming, enz...). Kortom, de prijs kan zo makkelijk oplopen tot... zover je wilt eigenlijk.

En toch komt de ID. Buzz ermee weg, want de ID. Buzz is geen rationele koop. Je kiest hem niet omdat hij de goedkoopste of meest efficiënte optie is, maar omdat hij iets biedt wat anderen niet hebben: karakter, ruimte en een uitstraling die perfect past bij een modern gezinsleven. **- WM**


Jouw carrière.
Onze motor.
Ontdek Jobs-In-Automotive.be
De automotive wereld staat nooit stil, en jouw carrière ook niet. De autosector bruist van innovatie: elektrische mobiliteit, slimme technologie, nieuwe vormen van transport. En achter elke vooruitgang staan mensen met passie. Of je nu droomt van meewerken aan de mobiliteit van morgen, je graag sleutelt aan de nieuwste automodellen, of je talent inzet in sales,marketing of management: op Jobs-In-Automotive.be vind je dé job die bij je past. Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit. Jobs-In-Automotive.be bundelt alle vacatures in één krachtig platform.
Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. Jobs-In-Automotive.be. Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.
JOBS IN AUTOMOTIVE.BE
We boost your career on wheels

Annelies Verlinden wil consequent rijbewijs intrekken bij GSM-gebruik; of hoe de minister een (fout) punt wilt maken

Federaal minister van Justitie Annelies Verlinden (CD&V), heeft alle parketten de opdracht gegeven om zowel bij het overschrijden van de toegestane alcoholdrempel als bij GSM-gebruik achter het stuur, zonder enig pardon het rijbewijs 15 dagen in te trekken. Wordt dat niet stilaan disproportioneel?

Alvorens menig anoniem trolletje mijn mailbox wil plat leggen met verwijten allerhande, toch even iets belangrijk verduidelijken. Dat Verlinden strenger wil optreden tegen zowel alcohol- als GSM-misbruik, dat vind ik helemaal terecht. Wie vroeger één glas teveel op had kwam er dikwijls vanaf met enkele uren rijverbod en een geldboete, maar dat mag inderdaad strenger. De minister van Justitie noemt beide overtredingen de "killers van het verkeer", en dat klopt: door dit soort van misbruik vallen er elk jaar 40.000 slachtoffers op onze wegen, waarvan 500 met dodelijke uitkomst. Dat moet vermeden worden.

In België mag je wettelijk tot maximum 0,5 promille in het bloed hebben om achter het stuur te kruipen. In de praktijk kon je pas aan 1,15 promille je rijbewijs met zekerheid afgeven. Daaronder was een hele grijze zone omdat de parketten een verschillende aanpak hanteren. Daarin schept Verlinden nu duidelijkheid: vanaf 0,8 promille ga je voortaan sowieso 15 dagen te voet naar je bestemming. Helemaal prima wat mij betreft.

Waar ik dan wel moeite mee heb? Wel, zodra ik mijn GSM vastpak in de auto, hoor ik in mijn hoofd al sirenes. Niet omdat ik per se iets misdadigs doe, maar omdat ik weet dat het maatschappelijk debat meteen op scherp staat. De smartphone is de sigaret van deze tijd: ooit cool, nu vooral misdadig.

Laat ik meteen duidelijk zijn: wie al rijdend zit te scrollen alsof hij op de sofa ligt, verdient geen medelijden. Even die mail lezen op de autosnelweg, een TikTok-filmpje meepikken aan 90 km/u per uur of nog snel "ik ben onderweg" typen terwijl je een rotonde nadert, dat is geen verstrooidheid meer, dat is Russische roulette met andermans leven. Daar mag best streng tegen worden opgetreden. Rijbewijs afnemen? Prima. Wie zelf al eens al rijdend de GSM ter hand heeft genomen zal moeten erkennen dat je al snel 15 seconden van je voorbije traject helemaal kwijt bent. Je kan zelfs niet meer zeggen welke kleur van auto net voor je reed.

Maar dan is er dat andere scenario. Het rode licht. De stilstaande file. De overweg die gesloten is. Dan wordt het wel heel verleidelijk om even dat bericht lezen, de agenda te checken, even kijken of het leven buiten de auto nog bestaat. Is dat slim? Misschien niet. Is het gevaarlijk? Nauwelijks, zolang de wagen effectief stilstaat. En toch zou in dat geval dezelfde zware straf volgen: 15 dagen geen rijbewijs, alsof je net met één hand aan het stuur en één oog op Instagram zwalpend een schoolzone bent doorgereden.

Dat voelt disproportioneel. Alsof elke zonde gelijk is, ongeacht context of risico. Regels hebben nuance nodig, net omdat het verkeer geen zwart-witwereld is maar een levendig geheel van situaties, snelheden en inschattingen. Bovendien dreigt zo'n harde maatregel het draagvlak te ondergraven. Wie zich onrechtvaardig behandeld voelt, luistert minder naar de boodschap erachter. En die boodschap is nochtans belangrijk: let op, blijf bij de weg, besef dat afleiding levens kost. Dat verhaal wordt niet sterker door ook de stilstaande bestuurder als zware verkeerscrimineel te behandelen.

Bovendien vindt de wetgever het helemaal prima dat je tijdens het rijden in 7 menu's duikt op je centrale scherm om de stoelmassage te activeren. En als je GSM in een houder zit, dan kan dat aantikken van dat ene WhatsApp berichtje wettelijk gezien perfect door de beugel. Twee maten en twee gewichten?

Ik zag laatst op het VTM-programma " De Politierechtbank" nog een rechter beamen dat de slinger helemaal is doorgeslagen qua boetes voor GSM-gebruik. Opnieuw: is het nu echt nog proportioneel te onderbouwen dat je even zwaar gestraft wordt als je voor het rode licht staat met de GSM in de hand, dan wanneer je door de stadskern rijdt en elk moment een kind kan oversteken? Dat is wat mij betreft een heel ander gegeven waar niet dezelfde strenge straf tegenover moet staan. Ja, het mag strafbaar blijven om je GSM ter hand nemen bij stilstand, maar je rijbewijs inleveren is in dat scenario een brug te ver.

Misschien zit de oplossing niet in nóg zwaardere straffen, maar in slimmer onderscheid maken. Streng voor wie rijdt en appt, milder (maar nog altijd corrigerend) voor wie stilstaat. Want verkeersveiligheid is geen kwestie van symbolische spierballen of een punt maken dat lekker kopt in de krant, maar van geloofwaardige regels die mensen begrijpen én respecteren. - WM



KIA EV 5

Eerder rationeel dan sensationeel... en dat is prima!

Met de EV5 start Kia een nieuw hoofdstuk in haar (imposante) Europese modellenoffensief, ware het niet dat deze praktische EV SUV elders in de wereld al eventjes beschikbaar is. Gemakshalve kan je de EV5 zien als een zuiver elektrische Sportage met de nodige binnenruimte, moderne technologie en een aangenaam rijgedrag. Maar is dat voldoende om indruk te maken binnen het populaire SUV EV segment?


K IA140E





+ PLUS

- Imposante (karaktervolle) verschijning
- Gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid
- Ruim en praktisch
- Gezonde prestaties en aangenaam rijgedrag
- Garantiepakket

- MIN

- Eerder rationeel dan sensationeel
- Talrijke (interne) concurrenten
- Verbruik aan de hoge(re) kant

Met de EV5 start Kia een nieuw hoofdstuk in haar (imposante) Europese modellenoffensief, ware het niet dat deze praktische EV SUV elders in de wereld al eventjes beschikbaar is. Gemakshalve kan je de EV5 zien als een zuiver elektrische Sportage met de nodige binnenruimte, moderne technologie en een aangenaam rijgedrag. Maar is dat voldoende om indruk te maken binnen het populaire SUV EV segment?

De EV5 is direct herkenbaar als hedendaagse Kia dankzij de moderne Opposites United designtaal die hoekige lijnen/vormen, grote oppervlakken en smalle LED verlichting omvat. De meningen over de vormgeving bleken tijdens onze testperiode enigszins verdeeld: van "imposant" en "karaktervol" tot "onnodig druk". Feit is dat deze Koreaan alvast niet onopgemerkt voorbij zal rijden, zeker in het sportiever aangeklede GT Line uitrustingsniveau. En neen, het is geen schande dat je de EV5 per abuis zou aanzien als een EV9. Weet wel dat het technisch gezien vooral een EV3 XL is.

Home sweet home

Wie al eerder met een recente Kia EV op pad ging, voelt zich meteen thuis in de EV5. Het dashboard oogt strak en overzichtelijk, met veel horizontale lijnen en een duidelijke focus op functionaliteit. De afwerking is prima en het materiaalgebruik degelijk. Verwacht geen uitgesproken premiumbeleving of spannende details (dat ene gouden accentlijntje buiten beschouwing gelaten), maar alles voelt solide aan en goed in elkaar gezet. Het interieur is "eerder



rationeel dan sensationeel" wat perfect aansluit bij het algemene karakter van de EV5.

Kia EV5 wil vooral veelzijdig en functioneel zijn

De riante buitenafmetingen vertalen zich logischerwijs in een hoop binnenruimte. Zowel voor- als achterin zitten zelfs volwassen ruim en genieten van voldoende (been/hoofd)ruimte. De hogere koetswerkbouw zorgt ook hier voor een gemakkelijke instap en een goede zichtbaarheid rondom, vermoedelijk dé reden van de aanhoudende SUV hype.

In de koffer van de Kia EV5 past er 566 liter bagage, met een neergeklapte achterbank (40:20) loopt het laadvolume stevig op (max 1.650 liter). In de frunk krijg je nogmaals 44 liter. Jammer genoeg is de achterbank niet verschuifbaar, wel kan je de rugleuning ietwat kantelen voor extra comfort. Wie goed zoekt, ontdekt bovendien een handig (uitschuifbaar) opbergvak. Aan de vele AddGear bevestigingspunten hang je eenvoudigweg leuke accessoires (zoals een zaklamphouder, luchtverfrisser en zonnebrildoos). Met de V2L adapter kan je dan weer externe apparaten van stroom voorzien, handig voor de actieve(re) of hongerige medemens.

Hightech

Ook hier bestaat het dashboard uit twee haarscherpe 12,3" schermen: één voor het digitale instrumentenpaneel en één voor het infotainmentsysteem. De vormgeving is clean/sober maar qua reactievermogen, logica en functionaliteit heb je helemaal niets te klagen. En met over-the-air updates en een slimme AI spraakassistent (Hey Kia) blijft het systeem bovendien future proof.

Tussen beide displays prijkt nog een compact scherm (5,3") voor de temperatuurregeling. Dat zit wat verstopt achter het stuurwiel en is dus niet altijd even goed zichtbaar. In de praktijk stoort dat minder dan verwacht.

Weinig tot geen keuze qua aandrijflijn

Hoe je pet ook staat, de Kia EV5 is (momenteel?) enkel verkrijgbaar met een 217 pk/295 Nm sterke elektromotor op de vooras. Daarmee sprint je in 8,4 seconden richting 100 km/u en is het bij 185 km/u gedaan met accelereren. Van een knotsgek prestatiepotentieel is hier dus geen sprake, toch biedt de EV5 meer dan voldoende kracht voor dagelijks gebruik. Zoals bij veel EV's geniet je van directe krachtontplooiing en een fluisterstille werking. Samen met de comfortabel afgestelde demping resulteert dat in een aangenaam, ontspannen rijgedrag.

Tussen de Sport en Eco rijmodus is er enig verschil merkbaar, maar buitensporig sportief of extreem zuinig wordt het nooit. Comfort bleek dan ook de beste keuze! Snow is dan weer nuttig wanneer je in winterse omstandigheden net wat extra grip zoekt.



Op het Autosalon van Brussel 2026 stonden we reeds oog-in-oog met de 306 pk sterke, vierwielaangedreven EV5 GT. Deze topversie zal vermoedelijk net wat meer/sterker begeesteren op vlak van looks én rijdynamiek.

Hoeveel rijbereik haalt de Kia EV5 in de praktijk?

De 81,4 kWh (NMC) accupack biedt een WLTP actieradius van maximaal 530 km wat overeenkomt met 16,9 kWh per 100 km. Gezien de (vries)koude temperaturen tijdens de testperiode lag ons verbruik toch een pak hoger (22,3 kWh per 100 km). Zo moet je na ongeveer 350 km al terug gaan nadenken over een nakende pitstop… of nog sneller bij voornamelijk vlotte snelwegkilometers. Dit ondanks de aanwezigheid van een warmtepomp en het veelvuldig gebruik van de instelbare remenergierecuperatie (via de flippers achter het stuur). Zou de befaamde en vooral hoogstaande energie-efficiëntie van Kia ontbreken in de EV5 of hadden we gewoon pech?

Net zoals de EV3 en EV4 staat de EV5 op de reguliere versie van het innovatieve E-GMP platform met 400V architectuur. Snelladen gaat daardoor aan 150 kW (DC) waarbij je er na een half uurtje weer tegenaan kan. Aan een klassieke laadpaal lukt het aan 11 kW (AC), hier neemt een volledige laadbeurt dus ongeveer 7u30 in beslag.

Royaal uitgerust op vlak van veiligheid, rijhulp en comfort

Naar goede Kia gewoonte is ook de EV5 rijkelijk voorzien van allerhande rijhulpsystemen. Onze favorieten? De haarscherpe 360°-camera, de verfijnde adaptieve cruise control met rijstrookassistentie, live camerabeelden van de dode hoek en de supersnelle voorruitontdooiing. Ook de vernieuwde Kia app verdient een eervolle vermelding met z'n handige geconnecteerde diensten. Minder enthousiast waren we over de Driver Attention Warning camera, die ons – tot vervelens toe en vaak onterecht – aanspoorde om beter op de weg te letten.

De basisuitrusting van de EV5 is bijzonder genereus. Met wat extra budget ter beschikking kan je pronken met onder meer een verwarmd stuurwiel, draadloze telefoonlader, elektrische kofferklep, massagezetels (inclusief relax ligpositie), sfeerverlichting, head-up display, dynamische welkomsverlichting, 230V stopcontact en Full LED koplampen.

De Kia EV5 komt met een correcte prijssetting… en talrijke concurrenten

De Belgische vanafprijzen van de Kia EV5 schommelen tussen 45.990 euro (Business) en 52.990 euro (GT Line). Hoeveel je moet ophoesten voor de EV5 GT is momenteel nog niet geweten. Verder kan je jouw EV5 droomconfiguratie aandikken met interessante packs (Comfort, EV Tech en Premium) terwijl er enige personalisatie mogelijk is met 9 koetswerkkleuren, 18" of 19" velgen en 4 interieuruitvoeringen.



De geteste EV5 Business Plus configuratie (met de frisse Ivory Silver metaalkleur) was full option een kleine 54.000 euro waard.

Aan concurrentie geen gebrek, zeker wanneer je het riante Kia EV aanbod (EV2, EV3, EV4, EV5, EV6 en EV9) in acht neemt. Daarnaast heeft elk zichzelf respecterende automerk intussen wel een leuke EV SUV in de aanbieding wat het selectieproces er niet op zal vergemakkelijken. Al kan deze Europese Koreaan (of Koreaanse Europeaan) pronken met uitmuntende garantievoorwaarden (7 jaar)!

Conclusie

De Kia EV5 mag dan geen designrevolutie ontketenen, hij oogt wel imposant en karaktervol. Zijn riante formaat vertaalt zich in een bijzonder ruime en praktische EV voor het voltallige gezin. Tijdens onze wintertest smolt het rijbereik als sneeuw onder de zon waardoor je al na 300 km (ipv 500) terug aan de stekker moet. Wellicht gaat dat in warmere omstandigheden een pak beter. Wel staat daar een moderne uitrusting, aangenaam rijgedrag en correcte prijszetting tegenover. Dat het aanbod voorlopig uit slechts één aandrijfvariant bestaat, beperkt de keuze maar vermijdt ook diepgaande configuratiestress.

De Kia EV5 is vooral een doordachte, rationele keuze. Geen sensatiezoeker, wel een comfortabele en ruime elektrische SUV die perfect weet wat hij wil zijn. **- BNNY**



DE ESSENTIE

De EV5 is Kia's nieuwste wapenfeit in de behoorlijk populaire EV SUV visvijver. Hij pakt uit met z'n karaktervolle looks, veel binnenruimte, comfortabel rijgedrag en een hedendaagse uitrusting. Het aanbod blijft heerlijk overzichtelijk wat de nodige rust creëert, al mocht er gerust wat meer keuze zijn.

Op échte tekortkomingen kunnen we de veelzijdige Koreaan niet betrappen, wel is hij wat minder efficiënt of technisch vooruitstrevend in vergelijking met respectievelijk de EV3 en EV9 familiegenoten. Zijn stevige basisuitrusting en sterke garantievoorwaarden blijven echter overtuigende pluspunten tegenover de vele rivalen in dit segment.

Voorstelling

Volvo EX60

Goedkoper dan XC60, tot 810 km rijbereik en ultrasnel laden





Stellen dat de lancering van deze nieuwe EX60 allesbepalend zal zijn voor de toekomst van Volvo, is geenszins overdreven. Volvo wilde zelfs niets aan het toeval overlaten, en haalde de oude succesvolle CEO terug om ervoor te zorgen dat er geen fouten worden gemaakt. Op papier lijkt het huiswerk alvast goed gemaakt want deze nieuwe elektrische fleet-topper in wording kost minder dan zijn plug-inhybridebroer, en geraakt in theorie tot 810 km ver op één lading. Als binnenkomer kan dat tellen.

Highlights van de motorisaties	Eenheid	P6	P10 AWD	P12 AWD
Rijbereik tot	km	620	660	810
Rijbereik na 10 min laden	km	305	325	340
Vermogen	pk	374	510	680
Acceleratie 0-100 km/u	sec	5,9	4,6	3,9
Verbruik	kWh/100km	14,7	15,7	16,0
Batterij capaciteit	kWh	83	95	117
Laadtijd snelladen van 10 tot 80%	min	18	18	19
Max laadvermogen DC	kW	320	370	370

Met de nieuwe EX60 zet Volvo een grote stap in het belangrijkste elektrische SUV-segment ter wereld. Deze volledig elektrische, middelgrote SUV combineert een uitzonderlijke actieradius, razendsnel laden, sterke prestaties en een scherpe positionering in een gezins- en B2B-vriendelijk totaalpakket. Volgens Volvo luidt de EX60 zelfs een nieuw hoofdstuk in voor het merk en zijn klanten.

3 aandrijfvarianten

De cijfers spreken meteen tot de verbeelding. In zijn vierwielaangedreven topversie haalt de EX60 een actieradius tot 810 kilometer op één enkele lading, meer dan elke elektrische Volvo ooit en zelfs nog een symbolische paar km meer dan die directe concurrent uit Beieren. Ook laden gebeurt zonder compromissen: aan een 400 kW-snellader volstaat een korte koffiepauze van 10 minuten om tot 340 kilometer rijbereik bij te laden. Range anxiety maakt zo plaats voor wat Volvo zelf "range comfort" noemt.

Het gamma bestaat uit drie aandrijflijnen, afgestemd op verschillende noden. De P12 AWD electric biedt het maximale rijbereik tot 810 kilometer, de P10 AWD electric komt tot 660 kilometer en de achterwielaangedreven P6 electric haalt tot 620 kilometer. Dat zijn nog steeds meer dan behoorlijke waarden. In totaal zijn er zeven varianten beschikbaar, met daarbovenop de mogelijkheid van een batterijgarantie tot tien jaar.



Dat alles is mogelijk dankzij het nieuwe SPA3-platform en het HuginCore-kernsysteem, gecombineerd met technologieën zoals cell-to-body, nieuwe in-house elektromotoren en mega casting. Het resultaat is niet alleen meer efficiëntie en een lager gewicht, maar ook de laagste CO2-voetafdruk van alle elektrische Volvo's tot nu toe, vergelijkbaar met die van de kleinere EX30.

Herkenbaar design

Ook op designvlak blijft Volvo trouw aan zijn Scandinavische roots, maar dan vertaald naar het elektrische tijdperk. De nieuwe EX60 is zeker vooraan heel erg herkenbaar en hij doet meteen denken aan de grotere broer EX90. De lage neus, aflopende daklijn en strakke zijkanten zorgen voor een luchtweerstandscoëfficiënt van slechts 0,26, wat rechtstreeks bijdraagt aan het grote rijbereik. Achteraan zien we dan toch nog een redelijk verschillend design, met lichtblokken die enkel verticaal gepositioneerd zijn. Ook opmerkelijk is het ontbreken van deurklinken. In de plaats krijg je kleine knoppen ter hoogte van de ruiten. Oh ja, en die niet zo elegante LIDAR-puist op het dak van de EX90 is er gelukkig ook niet meer.

Volvo laat trouwens ook meteen een Cross Country variant op ons los, en daarover hebben we een apart stukje met bijhorende foto's gemaakt.

Volvo sfeer binnenin

Binnenin profiteert iedereen van een lange wielbasis, een vlakke vloer en opvallend veel beenruimte achterin, aangevuld met slimme opbergoplossingen en een ruime koffer. Precieze cijfers ontbreken voorlopig nog. Voor muziekliefhebbers pakt Volvo uit met een premium Bowers & Wilkins-audiosysteem met 28 luidsprekers, inclusief luidsprekers in de hoofdsteunen. Voor het eerst is Apple Music standaard vooraf geïnstalleerd in een Volvo, mét Dolby Atmos voor een meeslepende luisterervaring.

Wel zien we een ietwat nieuwe lay-out voor de boordplank, waarbij het scherm dat zich vlak voor de bestuurder bevindt (met snelheid, GPS-kaart en belangrijkste informatie) voortaan boven het stuurwiel gepositioneerd is. Wellicht leidt dat ertoe dat een head-up

“Rijden hebben we voorlopig nog niet kunnen doen met de nieuwe EX60, maar Volvo belooft wel een dynamisch rijgedrag gecombineerd met het gekende Volvo comfort.





display niet meer noodzakelijk is, maar daar hebben we nog geen bevestiging over. Het grote centrale multimediadisplay is voortaan horizontaal gepositioneerd, wat een duidelijke differentiatie is met de grotere EX90.

De EX60 profileert zich bovendien als de meest intelligente Volvo ooit. Dankzij HuginCore en samenwerkingen met technologische partners kan de auto snel denken, reageren en leren. Als eerste Volvo wordt hij gelanceerd met Gemini, de nieuwe AI-assistent van Google, die natuurlijke gesprekken mogelijk maakt zonder vaste commando's. Het infotainmentsysteem reageert sneller dan ooit, kaarten laden onmiddellijk en spraakbediening voelt intuïtief en vlot aan.

Volvo's zijn altijd veilig

Veiligheid blijft uiteraard een kernwaarde. De EX60 voldoet aan de Volvo Cars Safety Standard, die verder gaat dan de wettelijke vereisten. Met behulp van een uitgebreid sensorennetwerk heeft de auto continu een scherp beeld van zijn omgeving. De nieuwe multi-adaptieve veiligheidsgordel, een wereldprimeur van Volvo, biedt gepersonaliseerde bescherming voor de voorste inzittenden, terwijl een versterkte veiligheidskooi met boorstaal en geavanceerde assistentiesystemen zorgen voor maximale bescherming. Dankzij over-the-air updates blijft de EX60 bovendien doorheen zijn levensduur beter worden.

Rijden hebben we voorlopig nog niet kunnen doen met de nieuwe EX60, maar Volvo belooft wel een dynamisch rijgedrag gecombineerd met het gekende Volvo-comfort. Het merk biedt voor de EX60 ook in optie luchtvering aan, wat natuurlijk nog bijdraagt aan het comfortniveau.

Aantrekkelijke prijs

Bestellen kan vanaf vandaag en de productie start dit voorjaar in







Zweden. De eerste leveringen van de P6- en P10 AWD-versies zijn voorzien in september. De P12 AWD volgt kort daarna. Ter gelegenheid van de lancering is er een EX60 Launch Edition met metallic lak naar keuze, getinte ruiten en nog extra klantvoordeel. Volvo belooft trouwens een vereenvoudigde, transparante line-up met een eenvoudiger optiebeleid. Er zullen 7 vaste uitrustingsniveaus zijn die nauwelijks nog ruimte laten voor losse opties.

En opmerkelijk: Volvo voorziet bij de lancering een netto lanceringsprijs vanaf 59.990 euro inclusief btw. Dat is vermoedelijk na korting, want op de website is de basisprijs 3.000 euro duurder. Die prijs is hoe dan ook minder dan de op leeftijd gekomen XC60 plug-inhybride die net geen 65.000 euro kost. De P12 AWD zal natuurlijk wat meer euro's vergen van je spaarrekening, maar het moge duidelijk zijn dat Volvo meteen wil knallen met de nieuwe EX60... **- WM**

DE ESSENTIE

De nieuwe Volvo EX60 is een cruciale lancering voor het merk en positioneert zich scherp in het elektrische middelgrote SUV-segment. Hij is volledig elektrisch, goedkoper dan de XC60 plug-inhybride en haalt tot 810 km rijbereik in combinatie met de grootste batterij. Snelladen kan tot 400 kW, goed voor 340 km in 10 minuten. Er zijn drie aandrijflijnen (P6 RWD, P10 AWD en P12 AWD) op het nieuwe SPA3-platform. De EX60 combineert herkenbaar Scandinavisch design, een hightech interieur met Google Gemini AI en topveiligheid. Bestellen kan nu, prijzen starten vanaf 59.990 euro.

EX60 Cross Country





Op dezelfde dag dat Volvo de volledig elektrische EX60 officieel aan de wereld toont, krijgen we ook al een eerste blik op de EX60 Cross Country. Daarmee brengt Volvo zijn bekende Cross Country-filosofie ook naar de elektrische EX60.

De EX60 Cross Country combineert alle kernkwaliteiten van de reguliere EX60 met het robuuste karakter waar Cross Country-modellen sinds hun introductie in 1997 om bekendstaan. Het resultaat is een elektrische SUV met een uitgesproken stoerdere uitstraling, bedoeld voor bestuurders met een avontuurlijke inborst.

Unieke designdetails

De filosofie van de EX60 Cross Country kunnen we voor een stuk vergelijken met de aanpak van de kleinere EX30 Cross Country. Dat wil zeggen dat we hier in hoofdzaak te maken hebben met design-opsmuk, en nauwelijks of geen technische aanpassingen. Visueel onderscheidt de EX60 Cross Country zich duidelijk binnen het gamma. Zo is hij verkrijgbaar in de nieuwe, exclusieve kleur Frost Green, geïnspireerd op de Scandinavische natuur. Daarnaast zijn er speciale Cross Country-wielen, herkenbare branding op de voor- en achterbumpers en op de D-stijl, en skidplates van geborsteld roestvrij staal voor en achter. Bredere en robuustere wielkasten maken het stoere plaatje compleet. Of er ook in het interieur noemenswaardige veranderingen zijn, daarover is het nog even gissen. Volvo heeft nog geen beeldmateriaal vrijgegeven van het interieur.

Luchtvering standaard?

Hoewel de EX60 Cross Country in hoofdzaak zijn stoerder uiterlijk wil etaleren, speelt zijn SUV-karakter eveneens een belangrijke rol. Ten opzichte van de standaard EX60 ligt deze Cross Country-variant 20 millimeter hoger boven de grond en dankzij luchtvering kan daar nog eens 20 millimeter extra bij komen. Volvo is in de eerste berichtgeving niet heel erg duidelijk of die luchtvering al dan niet standaard zal aangeboden worden. Al vermoeden we van wel.

Diezelfde luchtvering kan de auto ook verlagen. Dat is vooral interessant bij hogere snelheden op de snelweg, waar een lagere rijhoogte bijdraagt aan een betere efficiëntie, stabiliteit en aerodynamica. En dus aan het maximaliseren van het rijbereik.

Actieradius en beschikbaarheid

Bij de lancering kunnen klanten kiezen uit twee elektrische vierwielaangedreven aandrijflijnen. Eerst wordt de P10 AWD gecommercialiseerd met een actieradius tot 640 kilometer. Later volgt de P12 AWD, die een nog grotere actieradius belooft. Vermoedelijk zal dat net onder de grens van 800 km blijven, maar daar heeft Volvo nog geen finale cijfers over vrijgegeven. De Volvo EX60 Cross Country zal in de loop van april beschikbaar zijn voor pre-orders. Tegen dan zullen we ook de prijzen kennen.



De nieuwe Volvo EX60 door de ogen van het Volvo (top)management. Wij spraken met Volvo CEO Håkan Samuelsson.

Pas enkele dagen geleden voorgesteld in de thuismarkt Stockholm, markeert de nieuwe Volvo EX60 een sleutelmoment voor Volvo Cars. Want Volvo, en meerbepaald de EX60, kan het zich niet permitteren om geen succes te worden. Dat is cruciaal voor de toekomst van het merk.

Bij zulk een belangrijk model draaft ook graag het topmanagement op om de lof te zingen over de nieuwkomer. Nu, op papier is de nieuwe EX60 alvast een veelbelovend product, en zelfs vergeleken met zijn directe concurrenten komt de Volvo's nieuwste elektrische SUV sterk gewapend voor de dag. Maar hoe was de weg naar dit resultaat? Wij konden erover spreken met CEO Håkan Samuelsson en Chief Engineering & Technology Officer Anders Bell.



De elektrische strategie van de Volvo EX60

Een volledig elektrisch SPA3-platform, een nieuwe software-architectuur en industriële beslissingen met een knipoog naar de fabriek in Gent: de EX60 wordt hier verteld door wie hem heeft bedacht en door wie hem richting toekomst stuurt. Volvo's CTO Anders Bell poneert een basisregel, bijna een rode lijn. "Als je wil winnen met elektrische voertuigen, kan je niet vertrekken vanuit een compromis."
Voor hem betekent compromis iets heel concreets: vertrekken van een thermisch platform en dat vervolgens elektrificeren. Die logica wil hij niet langer volgen. De EX60 wordt voorgesteld als een methodologische keuze nog vóór het een model is. Het idee is eenvoudig: een elektrische auto moet als geheel worden ontworpen, niet als een aanpassing. In die logica verdedigt Anders Bell die beslissing als een onvermijdelijk traject. "Op lange termijn gaan we winnen met elektrificatie. Het is duidelijk dat daar de groei zit."

Volvo claimt een bewuste omschakeling, met een gevoel van industriële urgentie. Bij CEO Håkan Samuelsson, die Volvo in 2022

verliet en in april 2025 terugkeerde om Jim Rowan te vervangen, is de boodschap breder, maar minstens even veeleisend. Hij vat zijn opdracht samen in één zin: "Men heeft mij gevraagd om terug te komen en het bedrijf op een stevig spoor richting toekomst te zetten." Zijn onmiddellijke prioriteit is het bedrijf opnieuw op een stabiel traject brengen, terwijl tegelijk een duidelijk kader wordt neergezet voor verdere elektrificatie. Zijn boodschap en toon is direct en klinkt als een collectieve discipline. "Het gaat voor Volvo echt volledig om elektrische auto's... we hebben geen excuses, we móéten gewoon echt goed zijn."

SPA3, meer dan een chassis: een belofte

Wanneer Volvo over de EX60 spreekt, zou je kunnen denken aan gewoon nog een nieuw model. Anders Bell corrigeert dat perspectief meteen. "Dit is niet alleen de lancering van een auto, het is de lancering van het platform, en dat is het begin van een nieuw tijdperk voor ons."

De EX60 fungeert als etalage voor SPA3, de architectuur die de volgende generatie moet dragen. Dat punt is essentieel om de ambitie te begrijpen. Volvo wil geen oplossingen opstapelen per model. Het merk wil één gemeenschappelijke basis die meerdere koetswerkvormen en markten kan bedienen. De CTO spreekt over een zeer brede schaalbaarheid. "We hebben publiek gezegd dat dit platform schaalbaar is van segment B tot en met F." Volvo bouwt dus aan een familie, niet alleen aan een EX60.

Håkan Samuelsson legt hetzelfde uit vanuit industrieel perspectief. Hij benadrukt de "nieuwe start" en het streven naar vereenvoudiging. Voor een CEO is een platform meer dan een ingenieursterm: het is de basis van toekomstige competitiviteit. Hij vat het heel concreet samen: "We voeren nieuwe technologieën in om de kosten te verlagen. Denk maar aan megacasting, of cell-to-body."

Structurele batterij: wanneer het pack deel wordt van het chassis
Een opvallend moment in het gesprek met de CTO is samen te vatten in één beeld. "De bovenkant van het batterijpakket is de vloer van de auto." Met andere woorden: vloer en batterij vormen één geheel. En hij gaat nog verder. "We bevestigen de stoelen rechtstreeks bovenop het batterijpakket." Het batterijpack is dus niet langer zomaar een component die onder de vloer ligt.

Die keuze is allesbehalve anekdotisch. Dit type integratie speelt op meerdere vlakken tegelijk: stijfheid, demping van trillingen, rijgedrag, maar ook veiligheid bij een botsing en een betere benutting van de ruimte. Bell benadrukt een tastbaar voordeel: "Het batterijpakket draagt bij aan de stijfheid, botsveiligheid, NVH en vele indirecte eigenschappen." Dit gaat duidelijk verder dan een discussie over kilowattuur. Volvo zoekt een architectuur die de volledige ervaring verbetert, niet alleen de actieradius.

Håkan Samuelsson verwoordt de breuk met het verleden met een ander beeld. "We willen weg van wat ik een Matroesjka-batterij noem: een doos in een doos in een doos." De bedoeling is helder: vereenvoudigen, lichter maken, rationaliseren en tegelijk de kosten beter beheersen, wat de competitiviteit van de EX60 ten goede komt. Efficiëntie, bekeken door een financiële bril.

De keuze van de cellen en de Zweedse obsessie

Je koopt geen EX60 om het type batterijcellen, maar die technische keuze is niet onbelangrijk. Anders Bell legt uit dat Volvo kiest voor grote prismatische cellen, "rechthoekige blokken". Het idee is een batterij op te bouwen uit goed gestandaardiseerde elementen die makkelijk te plaatsen en te integreren zijn. Zo vermijdt men een maatwerkbatterij die bij elke evolutie verandert, wat assemblage, kwaliteitscontrole en soms zelfs herstellingen bemoeilijkt.







Het is een combinatie van standaardisatie en flexibiliteit. Volvo wil niet vast komen te zitten aan een technologie die snel evolueert. Het doel is om van chemie of leverancier te kunnen wisselen zolang het formaat hetzelfde blijft. "We kunnen met eender welke chemie werken, met eender welke leverancier, zolang het maar grote prismatische cellen zijn."

Een ander belangrijk element, nauw verbonden met het DNA van het merk: de batterij moet ook ontworpen zijn voor zeldzame maar kritieke scenario's. Anders Bell benadrukt dat thermische bescherming van meet af aan deel uitmaakt van de doelstellingen. "Als één cel faalt, mag dat zich niet verspreiden."

Een incident in één cel mag geen kettingreactie veroorzaken. En als er gassen moeten worden afgevoerd, beschrijft Volvo een oplossing waarbij die naar de onderzijde van de wagen worden geleid en niet naar het interieur. Dat is al vrij technisch, maar de boodschap is eenvoudig: Volvo past zijn veiligheidscultuur toe op elektrische aandrijving, via ontwerpkeuzes die in het batterijpakket zelf geïntegreerd zijn.

EX90, het laboratorium dat lessen opleverde

We brachten dit gevoelige onderwerp uiteraard ter sprake, aangezien de grote SUV een moeilijke lancering kende. Bell ontwijkt de vraag niet. "De lancering van de EX90 is een enorme leerervaring geweest."

Het klinkt als een erkenning, met een zweem van spijt, maar vooral met de wil om er lessen uit te trekken. Hij legt uit dat het platform softwarematig is gestabiliseerd, met een belangrijke mijlpaal in juni, en geeft aan dat sommige onderwerpen nog openstaan, zonder dat die allemaal software-gerelateerd zijn. De EX90 fungeerde dus als laboratorium, een fase die Volvo dwong zijn processen te verstrakken voordat deze generatie wordt doorgetrokken naar volgende modellen.

Gent, België in de Volvo-vergelijking

In de gesprekken met de Volvo CEO komt België vanzelf ter sprake via de fabriek in Gent. "Op dit moment bouwen we daar de EX30, en dat doen we heel goed." Håkan Samuelsson blijft niet bij die vaststelling staan. Hij spreekt de ambitie uit om meer te verkopen en verduidelijkt vooral de rol van de site binnen de elektrische strategie van de groep, met een specialisatie in dit voertuigformaat.


Anders Bell

De andere boodschap is minstens zo duidelijk. Gent is geen overgangsfabriek, maar een site die actief moet blijven en moet blijven evolueren. “De fabriek in Gent is er om te blijven, en ze zal verder gemoderniseerd worden.” Wel onder één voorwaarde: de industriële realiteit respecteren. “Zolang ze kunnen bouwen… tegen een competitieve kost.” Elektrificatie wordt beslist in de fabrieken, via hun modernisering en hun vermogen om competitief te blijven in Europa.

VS en Europa 2035: welke strategie in tijden van instabiliteit? “Amerika is een uitstekende markt voor elektrische auto’s. Mensen wonen er in grote buitenwijken, ze hebben garages voor drie auto’s. Dat is perfect voor thuisladen.” Samuelsson toont zich zeer overtuigd over de geschiktheid van de VS voor elektrische voertuigen. Maar hij ontwijkt de Trump-kwestie niet wanneer hij wordt bevraagd over invoertarieven. Eerst merkt hij op dat de situatie is afgekoeld. Wanneer hij vervolgens spreekt over “een zogenaamd akkoord van 15%”, benadrukt hij vooral één punt: zulke beslissingen worden niet genomen via losse verklaringen. “Tarieven worden niet beslist op sociale media.”

Hij herinnert eraan dat een president niet zomaar alles kan aanpassen, omdat dit via procedures verloopt. Ondanks die grijze zone zegt Volvo vast te houden aan zijn industriële plan en de EX60 in Charleston te blijven produceren. Over de deadline van 2035 blijft hij kalm. “Waarom ben je daar zo nerveus over? Het is nog tien jaar te gaan.” Hij rekent vooral op één concreet element: een sterke versnelling van investeringen in laadinfrastructuur tegen 2035. De toon is geruststellend, helemaal in lijn met de stijl van de CEO.

Conclusie

Ondanks een wereldwijde context die voortdurend in beweging is, en ondanks een moeilijke lancering van het vorige elektrische model (EX90), wilden beide gesprekspartners geruststellen, elk vanuit hun eigen invalshoek. Twee stemmen, éénzelfde obsessie: een geloofwaardige elektrische Volvo bouwen omdat hij ook zo is ontworpen, van de basis tot de kleinste software-laag. En misschien is dat wel de echte belofte achter de cijfers. Een EX60 die niet alleen op papier presteert, maar de Volvo-methode belichaamt voor het komende decennium. **- Sabrina Parant**



Nissan Micra EV

Trendy design, volwassen rijgedrag

De nieuwe Nissan Micra EV is zo'n auto waarbij je meteen ziet dat iemand bij Nissan z'n heel eigen moodboard heeft samengesteld, en dat bedoelen we als compliment. Ja, technisch leunt hij stevig op de AmpR-architectuur die je ook kent van de Renault 5 E-Tech, maar de Micra kiest nadrukkelijk zijn eigen identiteit.





Je kan er van denken wat je wil, maar het is natuurlijk wel slim dat autoconstructeurs samenwerkingen zoeken rond platformstrategie. En al zeker bij de ontwikkeling van elektrische modellen is zo'n gedeeld R&D verhaal een goede zaak. Maar je wil als merk natuurlijk wel je eigen identiteit bewaken, en dat heeft Nissan goed voor elkaar.

Eigen smoel

Aan de buitenkant doet alvast niets vermoeden dat de nieuwe Micra een gedeeld project is. Met die ronde, bijna knipoog-LED's voor- en achteraan en zijn strakke vlakken rond de wielkasten heeft hij een duidelijke Nissan Micra-identiteit: speels, een tikje retro zelfs, maar vooral trendy en vrolijk. Het helpt dat Nissan 'm altijd op 18-inch wielen zet en dat de koets compact oogt zonder iel te worden. Eén ding is zeker: tijdens onze test zagen we vele verwonderde maar positieve reacties. De Micra maakt duidelijk iets los, en vaak zijn het sympathieke duimpjes die je te zien krijgt. Dit is een stadsauto die je dus niet hoeft te verstoppen achter een bloembak. En dat is meteen de juiste sfeer voor de Micra die voor het eerst elektrisch wordt.

Binnenin

In de praktijk vertaalt dat design zich ook naar functionaliteit, want de Micra EV heeft de perfecte taille voor de stad en daarbuiten: makkelijk te parkeren, overzichtelijk in druk verkeer en met een koetswerk dat altijd makkelijk hanteerbaar aanvoelt. Je kijkt ook op een strakke en complete boordplank, die integraal van partner Renault is overgenomen. En toch zijn er voldoende eigen accenten, zoals bijvoorbeeld de specifieke graphics en thema's op de digitale tellerpartij. Daar zitten trouwens ook enkele leuke animaties in die we wel konden appreciëren. Personalisatie en sfeer zijn ook mogelijk, met instelbare interieurverlichting die je 's avonds een klein beetje het gevoel geeft dat je in een klein stukje Tokyo neon zit. Het infotainment is modern en vlot, met Google-integratie (Maps, Assistant, apps) zodat navigeren en het plannen van je laadbeurten niet aanvoelt als een moeilijke opdracht. Gebruiksvriendelijk is het dus zeker wel.

Ruim genoeg?

Dan de ruimte, want dat is waar compacte EV's vaak hun masker verliezen. Voorin zit je simpelweg prima met een volwassen zitpositie en voldoende steun van de kuipjes. Een prima rijhouding vinden is dus niet moeilijk, ook dankzij het voldoende verstelbare stuurwiel. Achterin speelt een ander verhaal. Kinderen zitten er weliswaar prima, maar als ze naar de lange slungelfase gaan, dan wordt het meteen een pak lastiger. Knieën komen sneller in de knel en, belangrijker nog, de voeten van de achterste passagiers passen niet fatsoenlijk onder de voorste stoelen. Dat is zo'n detail dat je pas merkt als je zelf als volwassene op de achterbank plaatsneemt. Voor korte ritten geen probleem, maar een rit naar Bouillon is wel een brug te weg voor vier volwassenen.

Het positieve nieuws is dat de Micra wél een verrassend bruikbare koffer heeft voor dit segment. Nissan geeft 326 liter op (en tot 1.106 liter met de achterbank plat), wat hem meteen een van de praktischer stads-EV's maakt voor weekendtassen, boodschappen en hobbymateriaal. Er is bovendien extra opbergruimte onder de vloer voor laadkabels, en de opening is breed genoeg voor vlot in- en uitladen.




NISSAN
MICRA
HF-252-BE





Rijden

Onderweg met de Micra heb je niet het gevoel om "slechts" met een auto uit het B-segment op pad te zijn. Het onderstel is goed, met een volwassen demping die drempels en putdeksels niet genadeloos doorzet naar de cabine. In de stad voelt hij lichtvoetig en wendbaar, terwijl hij op secundaire wegen genoeg stabiliteit heeft om niet te gaan zweven of stuiteren zodra je een bocht iets enthousiaster neemt. De Micra kan zelfs verrassend dynamisch aanvoelen als je 'm via de multi sense knop in Sportmodus zet. Dat maakt 'm nog geen hot hatch, maar wel een elektrische hatchback die weet hoe hij je rijplezier moet bieden.

De aandrijflijn is precies wat je verwacht van een moderne compacte EV. Er zijn twee batterijvarianten: een instap met 40 kWh en 122 pk, en een grotere variant met 52 kWh en 150 pk zoals in onze testwagen. Bij die laatste hoort ook de betere sprint (van 0 tot 100 km/u in 8 seconden) en vooral de grotere adem voor langere ritten. In de praktijk kom je met de grote batterij altijd minstens 300 km ver, in de zomer moet 370 km zelfs haalbaar zijn. De officiële actieradius zit rond 317 km (40 kWh) tot ongeveer 416 km (52 kWh) afhankelijk van uitvoering en uitrustingsniveau. In de realiteit zal je vooral merken dat de Micra zuinig kán zijn als je 'm met fluwelen handschoen behandelt: rustig, slim recupereren, en nog liefst in ECO rijmodus. De Micra heeft trouwens flippers om energierecuperatie te variëren en een e-pedal-achtige rijstijl, waardoor stadsverkeer bijna een spelletje wordt: hoe weinig heb je dat rempedaal echt nodig? Daar helpt ook de rustige aandrijfbeleving bij. De Micra

+ PLUS

- Herkenbaar en sterk design
- Volwassen rijgedrag
- Slim geconnecteerd
- Ruime en praktische koffer
- Symathiek totaalpakket

– MIN

- Laadprestaties
- Achterbank niet gemaakt voor volwassenen
- Geen prijsbreker



is wat je noemt elektrisch soepel, met voldoende punch om vlot in te voegen, en zonder de hysterische koppelreacties die sommige compacte EV's onrustig maken op nat wegdek.

Laden

EV-prestaties draaien in 2026 niet alleen om bereik, maar vooral om laden en gebruiksgemak. In ongeveer 30 minuten kan je aan de snellader weer van 15% naar 80% springen, aan een openbare lader zal het wat langer duren. Dat is in dit segment netjes maar geen recordbreker. Extra leuk en écht bruikbaar is wel de V2L functie (vehicle-to-load), waardoor je de Micra EV als rijdende powerbank kunt gebruiken voor kampeergear, e-bike laders of een laptop die nét niet meer wil. Het is een van die features die je niet elke dag nodig hebt maar wel meteen onthoudt als je 'm eenmaal gebruikt hebt.

Magische knop

De uitrusting en bediening van de Micra zijn een sterk punt, zeker omdat Nissan duidelijk beseft dat de gemiddelde Micra-koper geen zin heeft in menu's, sub-menu's en "houd drie seconden ingedrukt om iets essentieels te doen". Neem de rijhulpsystemen: Europese regels duwen almaar meer assistenten richting standaard, en dat kan irritant zijn. Daarom is het goud waard dat de Micra een magische knop heeft om rijhulpsystemen in één keer uit te schakelen (of op zijn minst snel te temperen. Met dank aan Renault, natuurlijk (weer zo'n pluspunt van die samenwerking).

Wat kost dat?

Dan het onvermijdelijke gespreksonderwerp: de prijs. Nissan België zet de Micra EV in de elektrische line-up met een vanafprijs van 29.250 euro. Dat plaatst hem niet onderaan de prijsladder van het segment, en je betaalt dus voor design, afwerking, technologie en een vrij complete uitrustingsfilosofie. De vraag is dan: krijg je er genoeg voor terug? In veel gevallen wel, want de Micra voelt volwassener dan sommige prijsstunters en combineert die bruikbare





De Nissan Micra weet dat ‘klein’ niet karig hoeft te zijn.



koffer met een goed onderstel en een moderne EV-ervaring. Alleen: als je puur op instapprijs jaagt, dan zijn er zeker (vaak Chinese) alternatieven die goedkoper zijn.

Het is natuurlijk ook onvermijdelijk om te gaan kijken wat je bij Renault krijgt voor hetzelfde geld. Al is dat geen makkelijke oefening omdat je natuurlijk wel naar een gelijke uitrusting moet kijken. Bij Nissan is de warmtepomp bijvoorbeeld standaard, bij Renault dan weer niet. En Nissan biedt ook betere garantievoorwaarden, maar Renault biedt dan weer een instapversie die je niet bij Nissan vindt. Kortom: ga je een uurtje puzzelen op beide configurators, dan zal je merken dat alles eigenlijk dicht bij elkaar blijft liggen. En dat komt het toch ook vaak op design en algemene aantrekkingskracht aan. En over design gesproken: de Micra komt met tig mogelijkheden aan kleuren, inclusief bi-toon mogelijkheden.



Conclusie

Alles bij elkaar voelt de nieuwe Nissan Micra EV als een stadsauto die eindelijk begrepen heeft dat "klein" niet "karig" hoeft te betekenen. Hij is trendy zonder overdreven te doen, rijdt volwassen dankzij een goed afgestemd onderstel, biedt een opvallend bruikbare koffer, en heeft genoeg slimme details om het dagelijkse leven makkelijker te maken. Tegelijk moet je eerlijk blijven: de achterbank is krap en onhandig voor volwassenen, en de Micra is niet de prijsbreker van het segment. Maar als je zoekt naar een compacte elektrische hatchback met een eigen identiteit, goede stoelen, degelijke uitrusting en een geruststellend garantiepakket, dan staat de Micra EV opvallend sterk in zijn sneakers. **- WM**

DE ESSENTIE

De nieuwe Nissan Micra EV combineert trendy design met een eigen Micra-identiteit en rijdt volwassen dankzij een goed onderstel. Voorin zit je uitstekend op fijne stoelen, en met 326 liter koffer is hij ook nog eens verrassend praktisch. Wel jammer dat de achterbank niet gemaakt is voor lange ritten met volwassenen. De EV-ervaring is modern met Google-infotainment, bruikbare laadsnelheden en zelfs V2L. Alles bij elkaar is de nieuwe Nissan Micra vooral een sympathieke reisgezel, die geen grote steken laat vallen.

Test



MGS6 EV

Ruime elektrische SUV met verrassend veel talent

De markt voor elektrische SUV's is intussen zo druk bevolkt dat nieuwkomers zich nauwelijks nog kunnen permitteren om middelmatig te zijn. Elke nieuwe EV moet óf goedkoper zijn, óf technologisch slimmer, óf simpelweg beter rijden dan de rest. Met de MGS6 EV probeert het Britse merk met Chinese slagkracht niet alleen een alternatief te bieden, maar ook een duidelijke stap vooruit te zetten ten opzichte van zijn eerdere modellen. En dat lukt, op meer vlakken dan je misschien verwacht.

MG is nog maar een 5-tal jaar terug op de markt, maar heeft de afgelopen jaren toch al naam gemaakt als het merk dat elektrische mobiliteit bereikbaar maakt. Tegelijk kleeft er soms een licht "budget-EV"-imago aan de modellen. De MGS6 EV is het antwoord daarop: een middelgrote elektrische SUV die volwassen oogt, serieus presteert en zich richt op gezinnen, zakelijke rijders en iedereen die elektrische kilometers wil maken zonder premiumprijzen te betalen. Met een Belgische vanafprijs van 46.990 euro positioneert MG de S6 scherp in het hart van het segment.

Design: ingetogen, modern en doordacht

Het design van de MGS6 EV is geen schreeuwer. Verwacht geen agressieve lijnen of futuristische gimmicks die na vijf jaar gedateerd ogen. In plaats daarvan kiest MG voor een strak, modern en vooral tijdloos ontwerp. De voorzijde is nogal generisch en wordt gekenmerkt door smalle LED-koplampen en een gesloten neus die meteen duidelijk maakt dat dit een elektrische auto is. De dagrijverlichting loopt visueel door in de grille-achtige elementen, wat de wagen breder doet ogen dan hij in werkelijkheid is.

Van opzij bekeken valt de vloeiende daklijn op, die subtiel afloopt richting de achterzijde zonder de hoofdruimte achterin te compromitteren. De wielkasten zijn licht gespierd, wat de MGS6 een robuuste SUV-uitstraling geeft zonder overdreven stoer te willen zijn. Achteraan blijft MG trouw aan het minimalisme, met een doorlopende lichtstrip en een gladde bumperpartij. Het geheel oogt coherent en Europees getuned, met zelfs een zweem van enige premium-gehalte. Belangrijker nog: het design is functioneel. De aerodynamische optimalisatie resulteert in een lage luchtweerstand voor dit type voertuig (Cd 0,27), wat rechtstreeks bijdraagt aan het rijbereik.

Interieur en functionaliteit

Stap je in de MGS6 EV, dan merk je meteen dat MG een sprong heeft gemaakt op het vlak van interieurkwaliteit en ergonomie. Anders gezegd: hier komt het premium-gehalte wel duidelijk naar boven. Het dashboard wordt gedomineerd door twee grote schermen: een digitaal instrumentencluster achter het stuur en een centraal infotainmentscherm dat licht naar de bestuurder is gericht. De grafische interface is modern, helder en relatief intuïtief, al vraagt het menusysteem in het begin wat gewenning. De afwerking is over het algemeen zeer degelijk. Zachte materialen op de juiste plaatsen, een logisch opgebouwde middenconsole en voldoende opbergvakken maken van de MGS6 een praktische gezinswagen. En het standaard leder/suède voelt erg luxueus aan.

Zitruimte en comfort

Dankzij het speciaal voor EV's ontwikkelde platform profiteert de MGS6 maximaal van zijn grote 2,83 m grote wielbasis. Voor-

DE ESSENTIE

De MGS6 EV is een volwassen elektrische SUV die ruimte, comfort en veel uitrusting combineert met een scherpe prijs. Met tot 530 theoretische kilometers rijbereik, keuze uit achter- of vierwielaandrijving, een enorme koffer en een comfortabel interieur richt hij zich duidelijk op gezinnen en veelrijders. Zelfs professionele klanten zouden in de MGS6 een valabel alternatief kunnen zien voor de Europese gevestigde waarden. Het design is modern en functioneel, het rijgedrag rustig en verfijnd. Geen sportieve rebel, maar een slimme elektrische allrounder die bewijst hoe ver MG gekomen is op amper 5 jaar.



aan is de zitpositie comfortabel en overzichtelijk, met een goed verstelbare bestuurdersstoel en voldoende ondersteuning voor langere ritten. Achterin valt vooral de gigantische beenruimte op: volwassenen zitten hier zonder problemen, zelfs achter een lange bestuurder. De hoofdruimte blijft ruim genoeg ondanks de licht aflopende daklijn, en de vlakke vloer maakt de middelste zitplaats achterin beter bruikbaar dan bij veel concurrenten. En het meest opvallende zijn de zachte zittingen waarin je heerlijk wegdommelt. Gelukkig is dat niet het geval voor de voorste stoelen, die voldoende stevigheid bieden. Dit is een SUV die écht geschikt is voor gezinnen, niet alleen op papier maar ook in de praktijk.

Op comfortvlak scoort de MGS6 sterk. De ophanging is afgestemd op dagelijks gebruik en lange afstanden, met een duidelijke focus op comfort in plaats van sportiviteit. Oneffenheden worden netjes weggefilterd, en ook op slecht wegdek blijft de auto stabiel en rustig aanvoelen. Geluidsisolatie is goed, met minimale wind- en rolgeluiden, wat het premiumgevoel versterkt.

Koffer en laadruimte: één van de ruimste in zijn klasse

Een van de sterkste troeven van de MGS6 EV is zonder twijfel de beschikbare kofferruimte. Met ongeveer 674 liter bagageruimte biedt hij meer ruimte dan veel directe concurrenten. Plooi je alle zetels neer, dan beschikbaar je over maar liefst 1.910 liter. De koffer is bovendien breed, diep en praktisch van vorm, met een lage laaddrempel die het in- en uitladen vergemakkelijkt. Dit maakt de MGS6 niet alleen geschikt voor vakanties, maar ook voor grotere transporttaken. Daarnaast is er een frunk van circa 124 liter, wat echt groot is. Ideaal dus voor laadkabels of spullen die je niet in de koffer wilt leggen.

Eén batterij, 2WD of 4WD

MG biedt de MGS6 EV aan met een batterij en twee aandrijflijnen. De achterwielaangedreven versie beschikt over één elektromotor met 244 pk en 350 Nm, goed voor een sprint van 0 naar 100 km/u in circa 7,3 seconden. Dat is ruim voldoende voor vlot dagelijks verkeer en snelwegritten.

Wie meer vermogen wil, kan kiezen voor de dual-motor versie met vierwielaandrijving, die het totaalvermogen opdrijft tot 361 pk en 540 Nm. Deze versie sprint in net iets meer dan 5 seconden naar 100 km/u en voelt merkbaar krachtiger aan, vooral bij inhaalmanoeuvres en op nat wegdek waar de extra tractie van pas komt.

Beide versies delen dezelfde 77 kWh batterij, wat zorgt voor een goede balans tussen prestaties en efficiëntie. Volgens de WLTP-norm haalt de achterwielaangedreven MGS6 een rijbereik tot ongeveer 530 km, terwijl de vierwielaangedreven variant rond 485 km blijft steken. Wij reden met de krachtigste versie en verbruikten bij koud weer, een snel parcours en veel hoogteverschillen zo'n 21 kWh. Stevig, maar dat is dan ook bij de slechtst mogelijke omstandigheden. We gaan ervan uit dat je onder normale omstandigheden en bij positieve temperaturen toch relatief makkelijk richting een verbruik van 19 à 20 kWh moet kunnen gaan, wat helemaal gangbaar is voor een SUV van dit formaat. De 2WD zal nog beter doen, waarbij een realistisch rijbereik van 450 km haalbaar moet zijn.

Snelladen kan met een vermogen tot 144 kW, wat betekent dat een laadsessie van 10 naar 80 procent ongeveer 35 tot 40 minuten duurt. Dat is niet baanbrekend, maar wel degelijk competitief in dit segment. Thuisladen via AC gebeurt met 11 kW, wat een volle laadbeurt 's nachts perfect haalbaar maakt.



Rijgedrag: comfort boven sportiviteit

Achter het stuur voelt de MGS6 EV stabiel, voorspelbaar en ontspannen aan. De besturing is licht, wat stadsverkeer en parkeren eenvoudig maakt, maar bij een hoger tempo mocht er wat ons betreft iets meer feedback zijn. In bochten merk je het SUV-gewicht, maar de carrosserie blijft gecontroleerd en veilig. Dit is geen sportieve SUV die uitnodigt tot ultra-sportieve ritten, maar een comfortabele elektrische reiswagen die precies doet wat hij moet doen. En dat is misschien wel zijn grootste troef.

Veel auto voor je geld

De line-up van de MGS6 is simpel met slechts 1 uitrustingsniveau waar simpelweg alles op zit. We besparen je de schier eindeloze rist aan uitrustingen, maar de auto is echt heel compleet tot zelfs een head-up display aan toe. Dat is trouwens een primeur voor MG. De enige overgebleven opties zijn het beige interieur en metaalkleur.

Met een Belgische instapprijs van 46.990 euro biedt de MGS6 EV opvallend veel ruimte, technologie en uitrusting voor zijn geld. Wil je voor de krachtiger versie gaan met vierwielaandrijving, dan betaal





je een fair supplement van 3.000 euro. Daarmee bevestigt MG opnieuw zijn reputatie als prijs-kwaliteitkampioen, maar dan met een duidelijk volwassener en we durven bijna zeggen, premium product.

+ PLUS

- Ruime, comfortabele EV
- Alles is standaard
- Zowel aantrekkelijk voor gezinnen als professionals
- Doet (bijna) alles gewoon goed
- Scherp geprijsd

– MIN

- Nodigt niet uit tot snel rijden
- Besturing mist soms wat scherpte
- Laadsnelheden correct, maar niet baanbrekend

Korte test



KGM Musso EV 2WD

Elektrische pick-up mét voldoende comfort en trekvermogen

Zelfs in het pick-up segment doen constructeurs tegenwoordig verwoede pogingen om de elektrificatie ingang te geven. Maar de meeste volledig elektrische pick-ups stoten al snel op beperkingen zoals te weinig autonomie, te weinig trekvermogen, te weinig comfort en een te hoge prijs. Dat geldt allemaal niet voor de nieuwe KGM Musso EV die we aan korte test konden onderwerpen.

Waar pick-ups altijd al synoniem stonden voor potige dieselmotoren, teveel ochtendlawaai bij koudstart en ruwe manieren, wil de moderne pick-up ook stilaan aan de stekker zonder het robuuste (werk)karakter los te laten. Zo ook de nieuwe KGM (dat is sinds enkele jaren de nieuwe naam van het voormalige SsangYong) Musso EV.



DE ESSENTIE

De elektrische pick-up blijft vooralsnog een nicheproduct, maar als er eentje het segment kan openbreken dan is het wel deze KGM Musso EV. Waar zijn concurrenten meestal het schaamrood op de spatborden krijgen op het vlak van autonomie, comfort en trekvermogen, slaagt de Musso EV erin om ook op deze cruciale punten degelijke prestaties naar voor te schuiven. Dat maakt van deze Musso EV een volwaardige elektrische pick-up die mikt op zowel professionals als particuliere bestuurders die ruimte, uitstraling en veelzijdigheid zoeken, maar dan met een stekker. En vooral: hij doet dat tegen een prijs die het segment opschudt.

Niet de klassieke pick-up

Wie de Musso EV 2WD voor het eerst ziet, beseft meteen dat KGM niet gekozen heeft voor een braaf, aerodynamisch EV-design. Dit is een pick-up die gezien wil worden. De brede neus (ja, je herkent de Torres EVX), de hoge motorkap en de krachtige schouderlijn geven de Musso EV een imposante uitstraling. De LED-verlichting voor- en achteraan oogt modern zonder te futuristisch te worden, terwijl de gesloten grille subtiel verwijst naar de elektrische aandrijving. Het resultaat is een stoere, bijna Amerikaanse look, maar dan met een Koreaanse twist. Eén ding is zeker: de Musso EV trekt onvermijdelijk de aandacht, zeker in de felblauwe koetswerkkleur van onze testwagen.

Binnenin zet KGM die verrassende lijn consequent door. Het interieur van de Musso EV 2WD is opvallend ruim en duidelijk gericht op comfort. De zitpositie is uiteraard hoog, wat zorgt voor een uitstekend overzicht over het verkeer. Zowel voor- als achterin is er meer dan voldoende hoofd- en beenruimte, waardoor vijf volwassenen zonder problemen mee kunnen. De materialen zijn degelijk en voelen stevig aan, met een afwerking die moeiteloos kan wedijveren met die van veel SUV's in dezelfde prijsklasse. Je kan hier naast het saaie zwarte interieur zelfs kiezen voor grijs leder of cognac. In die laatste kleurstelling heb je echt het gevoel in een premium SUV te zitten want de afwerking staat op een hoog niveau. Dit is absoluut geen kale werkplek, maar een aangename leefruimte op wielen.

Technologisch laat de Musso EV eveneens een knappe indruk na. Het grote centrale touchscreen vormt het hart van het infotainmentsysteem en blijkt voldoende responsief. Al is het soms wel zoeken in de menu's naar de juiste functie. Digitale instrumenten achter het stuur tonen alle relevante informatie over rijbereik, energieverbruik en rijhulpsystemen. KGM voorziet de Musso EV trouwens van een uitgebreid pakket aan assistentiesystemen, waaronder adaptieve cruise control, rijstrookassistentie, dodehoekdetectie en een 360-gradencamerasysteem. Helaas (met dank aan Europa) is er ook een permanent vervelend concert aan biepjes en andere waarschuwingen. En zeker de aandachtsmonitor is wel heel erg ijverig. Zelfs als je braaf je blik op de weg voor je fixeert, dan nog verwijt deze Musso jou onvoldoende op te letten. Gelukkig kan je al die waarschuwingen wel uitzetten, maar het is telkens opnieuw wel een kleine frustratie.

Behoorlijke EV prestaties voor een pick-up

Onder dat forse koetswerk schuilt een volledig elektrische aandrijflijn met achterwielaandrijving, al kan je optioneel ook wel voor een 4WD versie kiezen. De Musso EV 2WD maakt gebruik van een LFP-batterij met een capaciteit van 80,6 kWh, goed voor een officieel WLTP-rijbereik tot ongeveer 420 kilometer. In de praktijk hangt dat bereik sterk af van rijstijl, temperatuur en belading, maar zelfs bij gemengd gebruik (onze testwagen afficheerde een verbruik van 25 kWh op een veeleisend parcours) blijft een realistische actieradius van om en bij de 350 kilometer zeker haalbaar. Dat plaatst hem naar elektrische pick-up normen aan de top van zijn segment en het maakt hem ook perfect bruikbaar als dagelijkse (bedrijfs)wagen.





De elektromotor levert 207 pk en 339 Nm koppel, cijfers die op papier misschien niet spectaculair lijken, maar in de praktijk perfect passen bij het karakter van de wagen. Dankzij het onmiddellijk beschikbare koppel voelt de Musso EV vlot aan bij het vertrekken en verrassend soepel bij inhaalmanoeuvres. De sprint van nul naar honderd kilometer per uur neemt iets meer dan 9 seconden in beslag, wat meer dan voldoende is voor een voertuig van dit formaat en gewicht. De topsnelheid is elektronisch begrensd rond 160 km/u, wat aantoont dat KGM de nadruk legt op efficiëntie, niet op zinloze topsnelheden.

Verrassend comfortabel

Wat vooral opvalt tijdens het rijden, is hoe comfortabel de Musso EV zich gedraagt. Verwacht geen spartaanse werktruck met stugge vering en nerveus rijgedrag. Integendeel, deze elektrische pick-up rijdt eerder als een grote SUV. De Musso EV heeft dan ook geen ladderchassis zoals bij de meeste andere pick-ups. Hij krijgt gewoon een multilink ophanging waardoor oneffenheden netjes worden weggefilterd en zelfs op slecht wegdek blijft het rijcomfort op niveau. De besturing is licht, wat manoeuvreren eenvoudig maakt, met als keerzijde van die medaille dat hij bij hogere snelheden niet echt messcherp aanvoelt. Maar dat hoeft ook niet. De Musso EV is gebouwd om ontspannen kilometers te malen, niet om bochtenrecords te breken.

Dankzij de elektrische aandrijving is het ook opvallend stil aan boord. Wind- en rolgeluiden blijven beperkt, terwijl het typische dieselgeroffel natuurlijk volledig afwezig is. Dat maakt lange ritten

+ PLUS

- Behoorlijk rijbereik, degelijke laadsnelheid
- Ophangingscomfort
- Kwaliteit van het interieur
- Heel competitieve prijs
- Garantiepakket

− MIN

- Vermoeidheidsmonitor draait overuren
- Stevige meerprijs voor de 4WD
- Verbruik in beladen toestand loopt wellicht op



aanzienlijk minder vermoeiend en versterkt het gevoel dat je hier met een moderne, doordachte elektrische wagen te maken hebt, ondanks zijn ruige uiterlijk. De rijbeleving is rustgevend, bijna sereen, wat een nieuwe vorm van beleving geeft voor een pick-up model.

Tot 2,3 ton trekvermogen

Uiteraard blijft een pick-up in de eerste plaats een gebruiksvoorwerp, en ook daar scoort de KGM Musso EV 2WD meer dan behoorlijk. De laadbak biedt voldoende ruimte voor professioneel gebruik of recreatieve activiteiten, terwijl het maximale laadvermogen rond de 500 kilogram ligt. Het trekgewicht bedraagt tot 1.800 kilogram geremd, wat lager is dan bij sommige dieselpick-ups, maar ruim voldoende voor aanhangers, boottrailers of lichte caravans. Voor wie regelmatig extreem zware lasten moet trekken, is er ook nog de 4WD-variant. Die kan maar liefst 2,3 ton achter zich aan zeulen.

We moeten natuurlijk ook even stilstaan bij het laad-aspect. Snelladen kan met vermogens tot ongeveer 120 kW, waardoor de batterij in iets meer dan een halfuur van tien naar tachtig procent kan worden opgeladen. Dat is niet baanbrekend, maar ook niet bepaald traag (al zeker niet voor een pick-up). Thuis of op kantoor kan de Musso laden aan 11 kW AC, wat een volle laadbeurt tijdens de nacht perfect mogelijk maakt. Dankzij Vehicle-to-Load-technologie kan de Musso EV bovendien dienen als mobiele stroombron. Bij een personenwagen is die V2L-functie vaak niet meer dan een marketing-bullet op de slide, maar in het geval van de Musso EV kan dit effectief zijn nut bewijzen bij bijvoorbeeld werf-gebruik.

Koopje?

Wat de KGM Musso EV 2WD écht interessant maakt is zijn prijszetting. Volgens de Belgische KGM-website start de Musso EV 2WD aan 39.990 euro inclusief btw. Dat is opmerkelijk scherp voor een elektrische pick-up met deze afmetingen, prestaties en uitrusting. Ga je voor de full-option versie dan eindig je rond de 45.500 euro. Voor de vierwielaangedreven variant betaal je een stevig supplement van 4.500 euro. In vergelijking met andere elektrische pick-ups of grote elektrische SUV's biedt de Musso EV bijzonder veel waar voor zijn geld, zeker wanneer je rekening houdt met de lagere gebruikskosten van elektrisch rijden. Oh ja, en 7 jaar garantie krijg je er ook standaard bij.

Conclusie

De conclusie is duidelijk: de KGM Musso EV 2WD is wat ons betreft de eerste volledig elektrische pick-up die ook echt bruikbaar is. Hij combineert het stoere uiterlijk en de praktische voordelen van een pick-up met het comfort, de stilte en de efficiëntie van een elektrische SUV. Hij richt zich niet op hardcore off-roaders of zware trekrecords, maar wel op bestuurders die dagelijks gebruik, veelzijdigheid, een redelijke autonomie én voldoende trekkracht belangrijk vinden. In dat opzicht slaagt KGM erin om een elektrische pick-up neer te zetten die perfect past bij de wensen van de gemiddelde Belgische pick-up klant. **- WM**

Kia EV9 GT

De elektrische SUV die alles en iedereen overdondert



We kennen de EV9 al een tijdje als de grootste elektrische Kia SUV in het gamma die (onder meer) beschikbaar is met een potige, vierwielaangedreven versie van 384 pk. Maar dat was voor Kia niet genoeg. Enter de nieuwe EV9 GT-versie die niet enkel een waanzinnige 508 pk onder de wielen krijgt, maar ook nog eens onder handen wordt genomen door de sportafdeling van Kia. Spoiler alert: het resultaat is fe-no-me-naal!


K IA 190E



De Kia EV9 GT is zo'n auto waarbij je na vijf minuten rijden al merkt dat je hersenen even moeten herkalibreren. Niet omdat hij ingewikkeld is, maar omdat alles wat je dacht te weten over grote SUV's, elektrische aandrijving en sportiviteit tegelijk vriendelijk maar resoluut wordt herschreven. Dit is geen elektrische gezinswagen met een sportieve badge en wat extra pk's om mee uit te pakken in de brochure. Dit is een volwaardige GT, verpakt in een elektrisch vlaggenschip dat duidelijk geen zin heeft om zich te verontschuldigen voor zijn formaat, zijn gewicht of zijn prestaties.

+ PLUS

- Design dat indruk maakt, en toch discreet blijft
- Indrukwekkende prestaties
- Verrassend dynamisch rijgedrag en toch comfortabel
- Laadt heel snel
- Alles is standaard
- Ruim en functioneel

− MIN

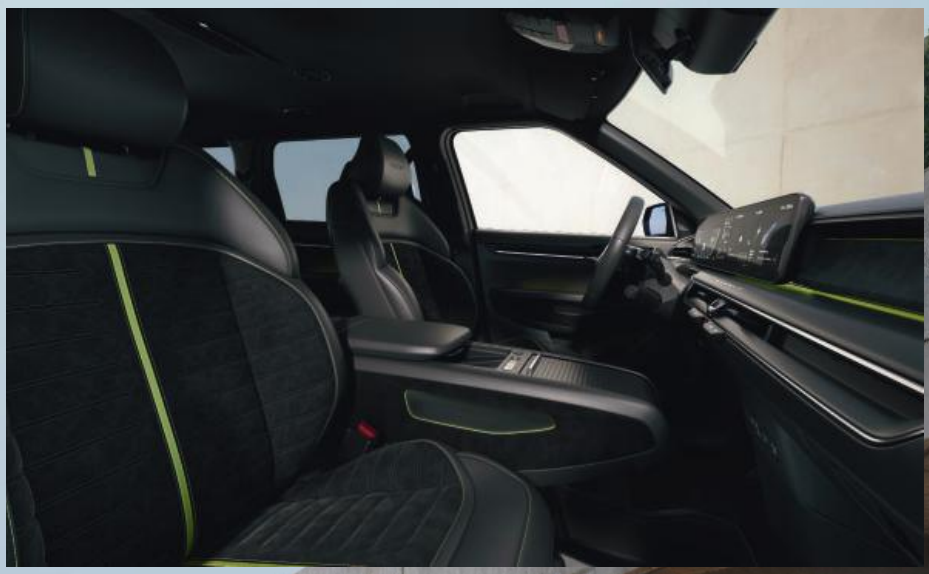
- Interieur in slechts 1 kleurstelling
- Rijbereik is niet top
- Prijs kan misschien afschrikken

Een elektrische spierbundel

De EV9 behoeft geen voorstelling meer qua design. Hij heeft een echte karakterkop, en in zijn sportiefste GT-trim maakt hij nog meer indruk dan hij al deed. Wij vinden 'm wel iets hebben, want hij heeft smoel en blijft tegelijk toch voldoende discreet. Onder die indrukwekkende carrosserie van de Kia EV9 GT schuilt een aandrijflijn die je niet meteen in een mastodont van een SUV zou verwachten. De twee elektromotoren (eentje op de vooras en eentje op de achteras) zorgen samen voor een vermogen van om en bij de 508 pk. Dat is niet zomaar een cijfer om indruk te maken op papier, maar een kracht die je elke keer voelt zodra je het rechterpedaal aanraakt.

De sprint van nul naar honderd in 4,6 seconden voelt bijna onrealistisch in een SUV van dit formaat. Het is geen brute, schreeuwerige acceleratie, maar een stille, constante versnelling die blijft doorgaan tot je jezelf eraan herinnert dat je eigenlijk al je rijbewijs op het spel aan het zetten bent. Het indrukwekkende is hoe ontspannen dit allemaal aanvoelt; de EV9 GT hoeft zich niet uit te sloven; hij ís gewoon snel, klaar.

Wél wordt het net wat agressiever als je de gele GT-knop op het stuur induwt. Dan zie je de graphics veranderen van het dashboard, je voelt alles net iets strakker worden en de EV9 transformeert naar een messcherpe bochtenvreter die zelfs op een circuit niet snel uit zijn lood zou worden geslagen. Hoe Kia erin slaagt om de hoge en zware EV9 toch zo strak op te spannen, dat is echt ongezien.



"De EV9 GT is een elektrische SUV die alle clichés vakkundig overboord gooit.



Sportiviteit zonder zenuwachtigheid

Een deel van de verklaring zit in de geavanceerde torque-vectoring waarbij het vermogen continu wordt verdeeld over de wielen, waardoor de auto verrassend neutraal door bochten gaat. Waar je verwacht dat massa en hoogte hun tol eisen, blijft de EV9 GT opvallend stabiel en gecontroleerd. De adaptieve ophanging speelt hierin een sleutelrol. Met behulp van camera's die het wegdek analyseren, past het systeem de demping aan nog voor je de oneffenheid bereikt. In de praktijk betekent dit dat de auto in comfortabele rijmodi moeiteloos over slecht wegdek glijdt, terwijl hij in de sportstand strakker wordt zonder ooit oncomfortabel te worden. Het is een zeldzame combinatie van rust en scherpte, en precies wat je verwacht van een GT met reis-ambities.

Kia voorziet trouwens ook een artificieel geluid om (als je dat wenst) het sportieve karakter nog te onderlijnen en een vleugje emotie toe te voegen. Het Active Sound Design-systeem van de EV9 GT creëert een futuristisch, mechanisch geluid dat meegroeit met je rijstijl. Het is geen goedkoop nep-motorgeluid, maar eerder een auditieve begeleiding die het sportieve karakter versterkt. Wie absolute stilte wil, kan het systeem wel uitschakelen. Wie echter graag wat extra beleving heeft tijdens een pittige rit, zal merken dat dit geluid verrassend goed past bij het karakter van de auto. Het is aanwezig, maar nooit té prominent. Enkel als je het stroompedaal vloert, komt het geluid meer op de voorgrond.

Hightech cockpit

Binnenin voelt de Kia EV9 GT aan als een rijdende tech-lounge met sportieve aspiraties. Het brede digitale dashboard combineert instrumenten en infotainment tot één visueel geheel dat niet alleen mooi oogt, maar ook logisch en snel werkt. De kleine module voor de klimaatregeling zit wel een beetje verstopt achter de stuurvelg, maar erg storend is dat niet. Liever dit dan in menu's te moeten graven op het multimediascherm. Bovendien zijn er nog voldoende fysieke knoppen (ook voor de klimaatregeling) om de bediening van de EV9 prettig te houden.

Waar deze GT-versie echt in uitblinkt, is zijn comfort. En dan hebben we het niet enkel over de erg evenwichtige afstelling van het onderstel. De standaard sportstoelen die je hier krijgt zijn van de beste in hun soort. Ze omsluiten het lichaam perfect, zonder ook maar iets te hard te nijpen op torso's die iets breder zijn uitgevallen. En dankzij de elektrische verstelling in tig richtingen, is het vinden van de ideale rijhouding kinderspel. Lange snelwegritten zijn daardoor een plezier, en uiteraard beschik je ook over verwarming en ventilatie.

Het enige wat je deze EV9 GT kan aanwrijven is de kleurstelling van het interieur. Die is namelijk altijd zwart, met… gele accenten. Je kan natuurlijk uren over smaken en kleuren discussiëren, maar als je in deze prijsklasse gaat winkelen dan heb je doorgaans een leeftijd bereikt waarbij je wellicht liever opteert voor wat rustiger kleurcombinaties. De optie volledig zwart leder, beige of cognackleurig leder, zou wenselijk zijn.

Snelladen zonder drama, en dat is nodig

Laat ons even kijken naar de EV-opstelling en daar weten we dat Kia van niemand lessen te ontvangen heeft. De 800V-architectuur van de Kia EV9 GT is dan ook meer dan een technisch detail, het plaatst de EV9 aan de top van het segment. Wat je vooral zult appreciëren is de capaciteit van snelladen tot 210 kW waarmee je de batterij van 10 tot 80 procent bijvult in ongeveer 24 minuten. Dat maakt lange ritten perfect haalbaar zonder laadstress of uitgebreide planning.



Ook thuisladen verloopt probleemloos en met de Vehicle-to-Load-functie kan de EV9 GT ook externe apparaten van stroom voorzien.

Tot zover het goede nieuws. Wij reden de EV9 GT in winterse omstandigheden en dan wordt de beloofde 510 km (WLTP) slechts een verre belofte die niet haalbaar wordt. We maalden behoorlijk wat snelwegkilometers met de cruise control vastgepind op 127 km/u, en dan is het bij koud weer niet mogelijk om minder dan… 32 kWh te verbruiken. Als je dan weet dat de batterijcapaciteit 99,8 kWh bedraagt, dan is de rekening snel gemaakt. Na 300 km sta je dus weer de rekening van Fastned te spijzen. Maar het moet wel gezegd dat wij daarbij moeiteloos de beloofde laadsnelheid van + 200 kW haalden.

Nu, opnieuw: we gingen voor de meest genadeloze EV-benadering van veel snelwegkilometers, koud weer, zware belading en volop genieten van de aanwezige power. Onder betere (lees: warmer en rustiger) omstandigheden lijkt het ons wel mogelijk om 400 km uit één lading te halen. Maar veel meer zal het niet worden. Het effectieve rijbereik is meteen ook zijn grootste handicap.

En de prijs?

De EV9 GT is groot, snel, slim en comfortabel, en hij schaamt zich nergens voor. Ook niet voor zijn prijs. En die lijkt op het eerste zicht stevig: 95.490 euro voor de 7-zitter, 96.390 als je 'm bestelt met die heerlijke captain seats op de tweede rij (en dus totaal 6 zitplaatsen). Nu is een kleine 100.000 euro natuurlijk wel stevig, maar alles is standaard aanwezig en tegelijk durven wij de EV9 GT in één adem noemen met super-de-luxe premium SUV's zoals de Range Rover Sport SV, de Mercedes GLS AMG of de BMW X7 M. Dan wordt de Kia plots een koopje. En een pak discreter. De enige vraag die we ons blijven stellen: waarom zou je niet voor de "gewone" EV9 gaan mét de grote batterij en 204 pk. Die is er al vanaf 68.390 euro (pakweg 75 K met wat opties). Welke je ook kiest, de 7 jaar garantie is wel geruststellend.

Conclusie: indrukwekkende machine

Wat de Kia EV9 GT zo sterk maakt, is zijn zelfvertrouwen en de onwaarschijnlijke dynamische kwaliteiten. Dit is geen compromisauto, geen elektrische SUV die probeert iedereen tevreden te houden. Het is geen versie die je koopt omdat hij redelijk is. Je koopt hem omdat je iets wil dat indruk maakt, elke rit opnieuw. Omdat je ruimte nodig hebt, maar geen zin hebt om in te boeten op rijplezier. Omdat je de technologie waardeert, maar ook graag lacht wanneer je aan de stoplichten weer iedereen verrast. Dat je daardoor iets vaker aan de laadpaal staat, dat moet je er dan wel bijnemen. **- WM**

DE ESSENTIE

De Kia EV9 GT is een elektrische SUV die alle clichés over grote gezinswagens vakkundig overboord gooit. Met meer dan 500 pk, vierwielaandrijving en een sprint naar 100 km/u in sportwagencijfers combineert hij indrukwekkende prestaties met rust, comfort en ruimte voor zes of zeven inzittenden. De geavanceerde ophanging, slimme torque-vectoring en GT-afstemming zorgen ervoor dat deze mastodont verrassend lichtvoetig rijdt. Binnenin domineert hightech, luxe en sportieve flair, terwijl de 800V-architectuur ultrasnel laden mogelijk maakt. En dat is nodig, want heel erg ver kom je niet op één lading. Dat neemt niet weg dat dit één van de indrukwekkendste EV's is waar we recent mee hebben gereden.

Audi A3 Allstreet

Deze stoere A3 voelt zich overal thuis

Met de toevoeging van een gloednieuwe Audi A3 Allstreet hoef je niet langer te twijfelen tussen een A3 Sportback en Q3 SUV. Deze Allstreet biedt mogelijks het perfecte compromis. Wij zochten uit of hij die rol kan waarmaken.

In afwachting van een (nakende?) generatiewissel trakteerde Audi haar populaire A3 modellen midden 2024 alvast op een beperkte facelift. Met nieuwe lichtblokken (met instelbare lichtsignatuur), een fijngeslepen grille, hoogwaardig Sonos audiosysteem en moderner infotainment/connectiviteit kunnen ze nog wel even meedraaien. Dé nieuwigheid was echter de toevoeging van een avontuurlijk ogende A3 Allstreet uitvoering naast de bestaande A3 Sportback en A3 Berline varianten.

Aantrekkelijke A3 Allstreet looks

Met de donkere wielkastbescherming, het achthoekig Singleframe radiatorrooster (met 3D logo), alu accenten en zwarte dakrails steekt de A3 Allstreet zijn avontuurlijke inborst niet onder stoelen of banken. Met de toegenomen bodemvrijheid (+30 mm) oogt deze Duitser niet enkel stoer(der), ook gaat instappen net wat gemakkelijker en verkrijg je een betere zichtbaarheid rondom.



De basisuitrusting van de A3 Allstreet omvat alvast 17" lichtmetalen velgen daar waar een reguliere A3 het met 16" moet doen. Optioneel zijn er diverse 18" en 19" exemplaren voorhanden. De blitse Python Yellow koetswerkkleur op onze testwagen zorgt op zijn beurt voor de nodige kleur in het straatbeeld. Maar grijs, wit of zwart behoort – naar goede A3 gewoonte – uiteraard tot de mogelijkheden. Net zoals je kan grasduinen in het heerlijke (maar prijzige) à la carte Audi Exclusive kleurboek.

Binnenin toch vrij klassiek

Terwijl de buitenzijde best origineel/karaktervol oogt, voelt het interieur van de A3 Allstreet zeer herkenbaar met z'n strakke design, prima afwerking en moderne technologie. Dat laatste pakweg in de vorm van een digitaal dashboard (12,3" Virtual Cockpit Plus), kleurrijk MMI infotainmentsysteem en handig head-up display.

Net als bij de A3 Sportback past er bij de A3 Allstreet 380 liter bagage in de koffer. Met een neergeklapte achterbank loopt het laadvolume op tot 1.200 liter. Voor een elektrische kofferklep en/of (afneembare) trekhaak moet je wel richting de optielijst. Dat is niet het geval voor verkeersbordenherkenning, parkeersensoren (achteraan) en noodremhulp (vooraan) want deze behoren eveneens tot de basisuitrusting van de A3 Allstreet.

Breed motorengamma

Het A3 Allstreet aanbod start bij de 1.5-liter TFSI benzinemotor (150 pk mild hybrid), verkrijgbaar met handbak of S-tronic automaat. Dieselen kan nog steeds maar dan ben je sowieso aangewezen op


IN AS 3402
A3





+ PLUS

- Karaktervolle en stoere looks
- Afwerkingskwaliteit
- Aangenaam weggedrag, voldoende comfortabel
- Toch nog ruim interieur
- Moderne uitrusting en gadgets

− MIN

- Prijs en opties
- Luidruchtig/twijfelend onder belasting
- Interne concurrentie

de 2.0-liter TDI met 150 pk en automaat. Wie wat meer dynamiek wenst moet richting de krachtigere tweeliter TFSI (204 pk) die als enige met quattro vierwielaandrijving (ipv voorwielaandrijving) komt.

De A3 Allstreet TFSI e plug-in hybride is eveneens 204 pk sterk maar significant zuiniger dankzij een elektromotor en riant accupack van 19,7 kWh. Daardoor bekom je een zuiver elektrische actieradius van 128 km. Emissievrij en fluisterstil op avontuur, het kan dus wel met deze Allstreet. Staat er nog meer op je verlanglijst? Wel, de kans is eerder klein dat ze in Wolfsburg werken aan een knotsgekke (R)S3 Allstreet topversie. Optioneel kan je wel voor een Carbon Pack gaan waarbij je een (riante!) dakspoiler en buitenspiegels uit koolstofvezel krijgt.

Specificaties Audi A3 Allstreet TFSI

De 1.5-liter TFSI viercilinder benzinemotor levert naar goede gewoonte 150 pk / 250 Nm (122 g/km CO2) die richtig de voorwielen vloeien. De 0-100 km/u sprint neemt 8,4 seconden in beslag terwijl je ook niet sneller dan 221 km/u zal rijden. In de praktijk volstaat het allemaal prima... tenzij je sportieve aspiraties koestert. Dan durft de zeventraps S Tronic automaat wel eens te twijfelen, iets wat je ook goed hoort.

Met behulp van een (hyperactief) start/stop systeem en 48V mild hybride ondersteuning schommelde ons praktijkverbruik in ijskoude omstandigheden rond 6,5 liter benzine per 100 km. Een volle brandstoftank (50 liter) biedt op die manier een rijbereik van 750 km.



Rijgedrag

Onderweg merk je dat de stoere Allstreet nog altijd een echte Audi A3 is. Het onderstel is comfortabel, maar blijft strak genoeg om bochten met vertrouwen te nemen. De extra bodemvrijheid creëert een extra stukje praktische veelzijdigheid: verkeersdrempels, slechte wegen of een grindpad vormen geen enkel probleem. Verwacht geen offroadskills maar wel een hatchback met een gezonde portie durf.

Prijzen en (onbestaande) concurrentie A3 Allstreet

Met een Belgische vanafprijs van 35.610 euro is de Audi A3 Allstreet ongeveer 4.000 euro duurder dan een A3 Sportback. Een diepgaandere analyse leert ons dat het prijsverschil halveert als je identieke motorisaties gaat vergelijken en bijna opdroogt als je de aangedikte basisuitrusting in acht neemt.

Ook bij de A3 Allstreet loopt het prijskaartje (zeer) gemakkelijk op wanneer je enthousiast door de optielijst gaat. Zo ging de geteste TFSI 110 kW S tronic motorisatie van 37.700 euro in basisvorm finaal naar 57.000 euro. Dan lijkt de gloednieuwe Q3 SUV (vanaf 40.510 euro) toch wel een betere keuze. Maar da's natuurlijk niet zo uniek/origineel als een aangedikte hatchback. Iets dat het gebrek aan soortgelijke concurrenten mooi onderstreept.

Conclusie

In afwachting van een nieuwe (zuiver elektrische?) generatie werd de populaire A3 nog even wat opgefrist. Naar goede gewoonte blijven significante nieuwigheden achterwege, wel maakt een gloednieuwe A3 Allstreet uitvoering z'n opwachting. Die oogt wat stoerder met z'n eigenzinnige SUV grille en extra bescherming rondom, toch temper je best enige offroad ambities. Binnenin blijven de wijzigingen met een reguliere A3 Sportback tot een minimum beperkt wat gezien de strakke afwerking/indeling en ruime koffer zeker geen straf is. Wel is de A3 Allstreet merkbaar comfortabeler dankzij de toegenomen bodemvrijheid! Mits het ontbreken van zelfs indirecte concurrentie heeft deze stoere stadsridder het rijk voor zich alleen, ware het niet dat Audi nu ook een soortgelijk geprijsde – en vooral kersverse – Q3 SUV in de aanbieding heeft. **- BNNY**



DE ESSENTIE

De nieuwe Audi A3 Allstreet bewijst dat een kleine ingreep in design en bodemvrijheid voldoende kan zijn om een model een heel ander karakter te geven. Van eerder saai/grijs naar een karaktervolle urban explorer die stoerder oogt, net wat ruimer aanvoelt en dezelfde kwaliteit biedt die je van een Audi verwacht. Voor wie de gewone A3 te gewoontjes vindt en een Q3 te groot uitvalt is dit de perfecte middenweg.

Test

Volvo EC40

Hippe en trendy EV made in Belgium

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



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

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

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

What's in a name?

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

Keerzijde van de – best stijlvolle – medaille is net wat minder laadvolume. Cijfermatig blijft het allemaal vrij beperkt (480 à 1.310 liter vs 536 à 1.400 liter in de EX40) maar zeker grotere personen (1,95+ meter) zitten achterin de EC40 vrij dicht met hun kruin tegen het glazen panoramadak. In beide elektrische Volvo '40 modellen kan er nog 31 liter extra bagage in de frunk, tot 1.800 kg aan de trekhaak en zorgt de verhoogde koetswerkbouw voor een gemakkelijke instap en goed zichtbaarheid rondom. Voor het beste zicht naar achteren moet je wel richting de EX40.

Volvo EC40 MY25 vs MY26

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

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

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

Lekker knus

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

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

+ PLUS

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

– MIN

- Technische basis gaat al eventjes mee
- Primeert stijl écht op praktisch gebruiksgemak?
- Remenergierecuperatie niet goed doseerbaar








JAL 78A





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

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

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

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

Specificaties Volvo EC40 Single Motor Extended Range

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

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



Rijgedrag

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

Volvo is veilig en veilig is Volvo

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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

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

Test

Suzuki e Vitara

Eerste EV van Suzuki, van de eerste keer raak?



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


2 · HUH · 426





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

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

Niets gemeen met de klassieke Vitara

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

Ruim en flexibel interieur

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

Moderne look, verouderd infotainment

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



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

4×2 of 4×4, 49 of 61 kWh

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

300 km werkelijk rijbereik

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



+ PLUS

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

− MIN

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





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

Strak weggedrag

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

Prijs Suzuki e Vitara 2025

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



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

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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

In het volgende nummer



Test van de Alpine A390
(En nog veel meer autonieuws)