



IAA 2025

Alle nieuwigheden op het salon van München



We reden met de
nieuwe **Kia EV4**



Back to the future met de **VW XL1**

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.



Volvo EX90



Audi Concept



Hyundai Ioniq 9



Alpine A290 GTS



Hyundai Inster



MG HS



Kia EV6



Mini Aceman



Renault R5



VW ID1



Mazda 6e



Mazda CX-5



Renault Espace



Lancia Y HF



Dacia Duster Hybrid



Xiaomi



Volvo SummerDrive



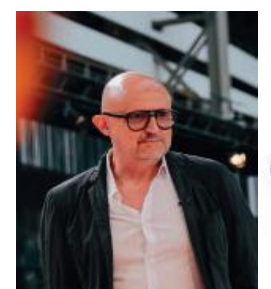
BMW iX



Ford Mustang



Firefly



Interview Jo Stenuit



130 jaar Skoda

COLOFON

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

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

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

INHOUD

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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Kia EV4



VW XL1



Renault Clio



BYD Seal 6



Skoda Enyac Coupé



VW ID.Cross



XPeng G6 en G9



Skoda Vision



Volvo EX90



Leapmotor B05



Cupra Tindaya



125 Jaar Renault LCV



IAA 2025



Audi A2



Cupra Tavascan



Audi A6

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

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

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

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

Test

KIA EV4

De ideale gezinswagen voor de EV-overstap?

Kia is bezig aan de lancering van een indrukwekkende reeks nieuwigheden waarvan deze EV4 een heel interessante blijkt te zijn. Vooral gezinnen die de overstap naar elektrisch rijden overwegen, kunnen we een bezoekje aan de Kia showroom aanbevelen. Maar rijden ze dan effectief met zo'n EV4 buiten? Of toch met een andere Kia?





Kia is bezig aan de lancering van een indrukwekkende reeks nieuwigheden waarvan deze EV4 een heel interessante blijkt te zijn. Vooral gezinnen die de overstap naar elektrisch rijden overwegen, kunnen we een bezoekje aan de Kia showroom aanbevelen. Maar rijden ze dan effectief met zo'n EV4 buiten? Of toch met een andere Kia?

Het aanbod aan elektrische modellen bij Kia is nu al indrukwekkend, en zal in de toekomst nog worden uitgebreid. De EV3, EV6 en EV9 zijn intussen goed ingeburgerd, terwijl de EV4 de komende weken arriveert in de showrooms. Op korte termijn mogen we nog bijkomende elektrische modellen van de Koreaanse constructeur verwachten zoals de EV2 en de EV5. Vandaag nemen we EV4 onder de loep.

Crossover, of net niet?

Wij Belgen (en bij uitbreiding ook de Europeanen), zijn nogal geneigd om SUV's te kiezen, zelfs als ze volledig elektrisch aangedreven zijn. Nochtans is die koetservorm verre van ideaal, al was het

maar omdat hun stroomlijn niet meteen de beste vriend is van de luchtweerstand coëfficiënt. En dus brengt Kia de EV4 die zal worden aangeboden als fastback en als hatchback. De fastback krijgt een mondiaal design dat nogal bijzonder oogt. Hij is heel langgerekt (hij meet maar liefst 4,73 meter) maar heeft een overhang achteraan die een beetje uit proportie lijkt. Bovendien zou je hier een grote, gerieflijke achterklep verwachten (waarbij de achterraut mee omhoog scharniert voor extra functionaliteit), maar dat blijkt niet het geval.

De EV4 fastback is met andere woorden een klassiek koffermodel, inclusief vrij smalle kofferopening die wel toegang geeft tot een gigantische koffer van 490 liter. Als het design van deze EV4 fastback niet meteen jouw ding is, dan begrijpen we dat. En Kia België trouwens ook want naar verwachting zal slechts 10% van de EV4 klanten voor deze versie kiezen.

Dat betekent dat de hatchback de grote ster wordt, en we begrijpen waarom. Kia noemt het zelf een vijfdeurs berline in het C-segment,



het ecologische plaatje past. Voorts is er (uiteraard) ook instelbare sfeerverlichting en je kan zelfs online (via je smartphone) een cinema-pakket kopen om te Netflixen tijdens het laden.

De boordplank is robuust en herkenbaar als Kia, met 3 schermen die een mooie resolutie bieden. Je hebt natuurlijk het scherm voor de bestuurder met de belangrijkste rij-informatie, het centrale scherm voor de multimedia en algemene instellingen, en daartussen nog een klein scherm voor de klimaatregeling. Dat schermje zit wel een beetje verstopt achter de stuurwielvelg, en da's minder handig. Een ander puntje van kritiek hebben we voor de mengmoes van kleuren en materialen in het interieur. Dat is natuurlijk een kwestie van persoonlijk voorkeur en smaak, maar persoonlijk houden we meer van iets meer eenheid en rust. Wel enthousiast zijn we over de aanwezigheid van behoorlijk wat fysieke knoppen zodat je niet voor het minste in de menu's moet gaan duiken. Wel moet je natuurlijk bij elke rit het zwijgen opleggen aan alle veiligheidswaarschuwingen. Vergeet daarbij zeker niet ook de waakzaamheidsassistent uit te zetten, want die is wel heel erg gevoelig afgesteld. Bij de minste afleiding van je blik naar bijvoorbeeld het centrale scherm komt die al tussenbeide.

maar als je 'm zo ziet staan (met zijn hoogte van 1m48), dan zou je het even geloofwaardig vinden als Kia hem als Crossover had bestempeld. Hij is wel een flink stuk korter dan de fastback (30 cm om precies te zijn) en dat heeft zijn weerslag op het beschikbare koffervolume. Dat is met 435 liter zeker niet klein, maar het had wat ons betreft gerust iets meer mogen zijn voor langere gezinsuitstapjes. Bovendien is er ook geen frunk aanwezig, waardoor de laadkabels altijd een plekje in de koffer moeten krijgen.

Degelijk en kwalitatief

De kleinere afmetingen van de hatchback heeft gelukkig geen negatief effect op het plaatsaanbod in de cabine, waar je met 5 personen comfortabel een plekje vindt. Je zal ons ook geen slecht woord horen zeggen over het meubilair of de zithouding en in de duurste versies is er ook een geheugenfunctie beschikbaar voor de bestuurdersstoel. Achterin is er meer dan voldoende been- en hoofdruimte waarbij we zelfs het woord royaal durven laten vallen. De gebruikte materialen zijn degelijk en kwalitatief, al zijn we persoonlijk geen voorstander van het vegan-leder dat natuurlijk wel in

DE ESSENTIE

Het C-segment van elektrische auto's is in volle groei en Kia speelt daar handig op in met deze nieuwe EV4 die heel wat troeven kan voorleggen. Niet in het minst zijn rijbereik van 633 km, wat simpelweg het beste is wat het segment te bieden heeft. Onze eerste kennismaking wees ook uit dat de EV4 zuinig omspringt met energie, waardoor een reëel rijbereik van 550+ kilometer zeker haalbaar is. Een tweede uitgesproken pluspunt is de evenwichtige afstelling van het onderstel, dat een ideaal midden houdt tussen comfort en toch voldoende snedigheid. De enige keerzijde van de medaille lijkt hier wel zijn prijskaartje te zijn. Niet dat de Kia EV4 zichzelf uit de markt prijst, integendeel, maar het blijft toch wennen dat je voor een elektrische middenklasse gezinswagen minstens 39.000 euro moet ophoesten. Daar krijg je gelukkig wel een uitgebreide uitrusting en 7 jaar garantie bij.



2 batterijopties

Kia voorziet voor de EV4 twee batterijopties. De Standard Range krijgt een 58,3 kWh accupakket, waarmee je tot 456 km ver geraakt. Dat is wellicht ruim voldoende voor 95% van je verplaatsingen, maar wie toch regelmatig verder rijdt kan ook opteren voor een batterij van 81,4 kWh. In deze configuratie is het WLTP rijbereik maar liefst 633 km, wat zonder meer best in class is. Geen enkele van zijn directe concurrenten doet beter.

+ PLUS

- Prima aanbod voor wie een eerste EV zoekt
- Design (van de hatchback)
- Ruime cabine, degelijke materialen
- Perfecte mix qua ophangingscomfort
- Uitstekend rijbereik, zelfs met de kleine batterij
- 7 jaar garantie

- MIN

- Koffer mocht iets groter zijn
- Fastback design kan controversie oproepen
- Overrijverige waakzaamheidsmonitor

Wat het laden betreft scoort deze EV4 prima, zonder echt uit te blinken. Aan de wallbox thuis of publieke laadpaal laadt ie aan een gebruikelijke 11kW, terwijl je aan de snellader tot 128 kW binnen trekt. In optimale omstandigheden duurt het zo een half uurtje om van 10 tot 80% bij te laden. Een warmtepomp is standaard vanaf het tweede uitrustingsniveau (optie op de basisversie) en Kia voorziet als optie ook een Vehicle to Load functie.

We onthouden vooral dat je met de grote batterij ruim 550 km ver geraakt in de praktijk, wat een zeer knappe prestatie is voor een auto uit het C-segment. Wij reden met de Long Range op een bergachtig parcours en slaagden er in om vlot onder de 15 kWh te duiken, zonder al te veel moeite te moeten doen. Zelfs als we het tempo opvoerden, dan bleef het verbruik nog zeer redelijk, zo rond de 16,8 kWh. Knappe cijfers die de EV4-klant zeker kunnen overtuigen om de overstap naar elektrisch te maken.



Uitstekend ophangingscomfort

De Kia EV4 komt in 3 uitrustingsniveaus: Business, Business Plus en GT Line. Wij konden voor deze eerste kennismaking de Business Plus en GT Line uitproberen, telkens met de grote batterij. Hoewel de GT Line een sportievere inborst laat vermoeden, blijven de sportieve aspiraties eerder beperkt tot wat cosmetische opsmuk aan binnen- en buitenkant, en een grotere velgenmaat. Aan de aandrijflijn of ophanging werd niets veranderd tegenover de 'gewone' versies. Kia verklapte trouwens al dat er ook nog een echte GT-versie mét vierwielaandrijving en extra pk's aan zit te komen, maar dat zal eerder iets voor volgend jaar zijn. Elke Kia EV4 die nu de showroom buiten rijdt, heeft voorwielaandrijving en een elektromotor van 204 pk. Daarmee doe je het gebruikelijke spurtje naar de 100 km/u in respectievelijk 7,4 en 7,7 seconden voor de Standard Range en Long Range.

Die versie met groot batterijpakket is dus een zucht trager, maar dat voel je helemaal niet als je het stroompedaal vloert. De EV4 voelt meer dan voldoende snel, stil en snedig. Hij biedt ook een ideaal ophangingscomfort voor de doelgroep van zowel de professionele rijder als gezinnen. Oneffenheden worden bijna op een onmerkbare manier weggefilterd en we hebben daarbij zelfs een kleine voorkeur voor de standaard 17-duims wielen van de Business en Business Plus. De 19-duimers van de GT Line geven net iets meer info door naar het interieur, maar het blijft gelukkig altijd meer dan voldoende comfortabel. Kia verdient in ieder geval een pluim voor de uiterst evenwichtige rijeigenschappen die bij momenten misschien wat steriel aanvoelen, maar wel een mooie mix bieden tussen comfort en dynamiek.

Wat moet dat kosten?

Kia plakt op de EV4 een prijskaartje van net geen 39.000 euro voor de Business-versie met kleine batterij, en 44.000 euro voor de Business plus. Voor de upgrade naar de grote batterij betaal je telkens 5.000 euro. De GT Line topversie is er enkel als Long Range en moet 52.190 euro kosten. Persoonlijk zouden we gaan voor de Business Plus met de grote batterij en 17-duimsvelgen voor de prijs van 49.390 euro. Voor dat geld krijg je een standaard warmtepomp, elektrische stoelverstelling, verwarmde zetels voor en achter, een elektrische kofferklep, verduisterde ramen en een digitale sleutel via je telefoon. En er is ook de 7 jaar garantie natuurlijk, wat nog altijd een geweldige troef is. Doe er tot slot nog een metaalkleur bij, en je bereikt de psychologische kaap van 50.000 euro.

Nu is 50.000 euro al een hoog bedrag voor een gezinswagen, maar dat is tegenwoordig wel de prijs die je betaalt in dit segment voor een EV met zulk rijbereik. De enige vraag die we ons stellen na deze testrit is, waarom zouden we finaal dan toch niet voor de EV3 SUV kiezen die een hogere zitpositie én een lagere prijs in de weegschaal werpt. Misschien omdat de EV4 hatchback toch de mooiere auto is. Het zou zo maar kunnen... - WM





Het volledige IAA overzicht: modellen op het salon van M

De IAA Mobility 2025 in München is het nieuwe trefpunt voor de autowereld. Het evenement houdt het midden tussen een traditionele autoshow, een openluchtevenement en een forum over de mobiliteit van morgen. Inclusief enkele belangrijke wereldpremières en concept cars. Een overzicht.

Polestar 5

Niet helemaal Chinees, maar ook niet volledig Zweeds: Polestar pakte groots uit met de 5, een GT-berline-coupé voor vier personen. Met zijn 800 volt elektrische architectuur en een batterij van 112 kWh (106 kWh bruikbaar) kan hij piekvermogens tot 350 kW aan. De dubbele motorisering levert 748 pk en 812 Nm af, in de Performance-variant, 884 pk en 1.015 Nm alstublieft! Het rijbereik bedraagt respectievelijk 670 km en 565 km WLTP. Net als bij de Polestar 4 ontbreekt bij de 5 de achterraut. In plaats daarvan staat er

Alle nieuwe München

bovenaan de voorruit een scherm voor de achteruitkijkfunctie. Het exterieurdesign is typisch Polestar, met aerodynamische trucjes zoals een diffuser om het bereik te verbeteren. Het interieur blijft trouw aan de sobere Scandinavische stijl, met duurzame materialen, luxe en technologie. Zoals gebruikelijk draait het systeem op Android Automotive OS. De marktintroductie is voorzien voor eind dit jaar, vanaf de stevige prijs van 121.900 euro.



Polestar 5

Mercedes-Benz GLC EQ Technology

Een geliefd model in de Mercedes-lijn, de GLC, verschijnt in 2026 als volledig elektrische versie. De benzinevrije SUV heeft een langere wielbasis dan zijn thermische tegenhanger, wat de passagiers ten goede komt. Binnenin fungeert het kamerbrede scherm als interface voor het MBUX-systeem van de vierde generatie, ondersteund door de kunstmatige intelligentie MB.OS "superbrain". Het interieur baadt bovendien in licht dankzij het standaard panoramisch dak. Op de weg profiteert de Duitser van een 800V-architectuur voor ultrasnel laden tot 330 kW. Zijn batterij van 94,5 kWh biedt een maximaal rijbereik van 713 km. De twee motoren (één per as) leveren samen 490 pk. Naast vierwielaandrijving beschikt de GLC ook over achterwielbesturing. Het remsysteem is uitgerust met technologie die regeneratie tot 300 kW mogelijk maakt. Bovendien kan de Mercedes GLC EQ Technology een aanhanger van 2,4 ton trekken!



GLC EQ





BMW iX3

BMW iX3

De Neue Klasse-generatie gaat van start met de iX3 die stijlelementen overneemt van de Neue Klasse uit de jaren 60. De compacte elektrische SUV opent een nieuw hoofdstuk voor het merk uit München. En dat niet alleen qua design. Hij is gebouwd op een nieuwe 800V-architectuur waardoor hij laadsnelheden tot 400 kW aankan. Daardoor vormt de batterij van 108,7 kWh van de iX3 50 xDrive geen groot obstakel bij snelladers: in 21 minuten springt de batterij van 10% naar 80%. BMW kondigt bovendien een WLTP-bereik van 806 km aan! De iX3 50 xDrive beschikt over een motor van 469 pk. Het rijden wordt ondersteund door "Heart of Joy", een superbrein met enorme rekenkracht dat zowel de aandrijflijn, het remmen als de rijdynamiek aanstuurt. Het interieur is uitgerust met de nieuwe gebruikersinterface "BMW Panoramic iDrive" met 3D-weergave en een informatiestrook. Praktisch gebruiksgemak is niet vergeten, want het blijft een gezinswagen. Zonder opties begint de prijs bij 69.900 euro.

Volkswagen ID.Cross en ID.Polo

Volkswagen presenteert twee modellen in het segment van compacte elektrische voertuigen. De eerste markeert de terugkeer van namen in de ID-reeks. De ID.Polo, de productieversie van het concept ID.Zall, maakte zijn debuut op het VW-podium van de IAA. De elektrische stadsauto krijgt ook een sportieve GTI-lijn en -motorisering. Voor meer details moeten we wachten tot de officiële presentatie in 2026.

Wel gaf VW al hints met de ID.Cross. Deze compacte elektrische SUV van 4,16 m, het equivalent van de T-Cross, biedt een WLTP-bereik van 420 km. Onder de motorkap ligt een elektromotor van 211 pk die de voorwielen aandrijft. Het model rust op het nieuwe MEB+ platform, ook wel MEB Entry genoemd, een evolutie van de eerdere oplossing. De lancering staat gepland voor 2026. Samen met de ID.Polo wordt hij één van vier nieuwe elektrische modellen van Volkswagen voor 2026 en 2027.



VW ID.Polo



Cupra Tindaya



VW ID.Cross



Cupra Raval



Togg



Renault Clio

Cupra Raval & Tindaya

Net als VW presenteerde Cupra twee opvallende nieuwigheden. Allereerst de energieke elektrische stadsauto Raval, de productieversie van het UrbanRebel-concept. Deze kleine elektrische GTI gebruikt het MEB Entry-platform met voorwielaandrijving van de Volkswagen-groep. Ondanks de camouflage zijn de lijnen al te herkennen. De merkidentiteit steunt op een gewaagd design en een sportief karakter, helemaal in lijn met Cupra's strategische positionering. Productie is voorzien voor 2026, met een instapprijs rond 25.000 €. De andere blikvanger op het Cupra-podium was de showcar Tindaya. Dit SUV-concept legt de nadruk op de connectie tussen bestuurder en voertuig. De marketingafdeling bedacht er de slogan bij: "No Drivers, No Cupra". De volledig elektrische Tindaya laat zien welke designtaal de merk in de toekomst wil volgen: uitgesproken, met een grille die geïnspireerd is op de snuit van een haai. Cupra toont zijn ambitie!

Togg

Togg? Dat is een Turkse constructeur die velen waarschijnlijk pas in München tijdens de IAA 2025 leerden kennen. Het merk is nog nauwelijks op onze wegen te zien, maar belooft dat de T10F vanaf 15 september in Turkije en vanaf 29 september in Duitsland te reserveren zal zijn. Het 100% elektrische model biedt een herwerkt ergonomisch rijconcept, met een horizontaal en smal stuurwiel. Er zijn meerdere versies beschikbaar: van een achterwielaangedreven variant met 218 pk en een WLTP-bereik van 350 tot 623 km (afhankelijk van de batterij) tot een vierwielaangedreven versie met 435

pk en 523 km WLTP. Op de stand stond ook de SUV-versie T10X, die al in Turkije verkocht wordt. Daarnaast promoot Togg een digitaal mobiliteitsecosysteem dat het leven van bestuurders makkelijker moet maken... mits een abonnement voor toegang tot de diensten, apps en OTA-updates.

Renault Clio

Verrassing: de Clio is nog niet volledig elektrisch. De nieuwe generatie (de zesde alweer) van Renaults populaire compacte model behoudt nog altijd een benzinehart, zij het dan wel ook als hybride. De iconische stadsauto krijgt als je het wil een full hybrid E-Tech-motor van 160 pk. Deze belooft een bereik tot 1.000 km met een volle tank. Daarnaast biedt Renault ook een klassieke (niet hybride) TCe van 115 pk, verkrijgbaar met een handgeschakelde of automatische EDC-versnellingsbak. De schijnbaar klassieke motorisaties worden verpakt in een dynamischer design, met een agressievere voorzijde en een langere motorkap. Het nieuwe Renault-logo prijkt trots op de neus. Ook het interieur is modern. Het dashboard beschikt over een dubbel openR-scherm van 10 inch met geïntegreerde Google-diensten. De veiligheid wordt verhoogd door maar liefst 29 geavanceerde rijhulpsystemen.

Leapmotor B05

Het Chinese merk Leapmotor, dat in Europa via Stellantis wordt verdeeld, onthulde de compacte berline B05 in München. Bestemd voor de Europese markt vanaf 2026, wil deze 4,43 m lange EV de gevestigde orde uitdagen. Het model wordt aangeboden met twee



Hyundai Concept 3

batterijcapaciteiten, goed voor een actieradius tot 500 km. De motor drijft de achterwielen aan. Over de exacte specificaties is nog weinig bekend. In het huidige Leapmotor-gamma zit echter een 218 pk-motor die waarschijnlijk ook hier zal worden ingezet. Voor de batterij lijkt een LFP (lithium-ijzerfosfaat) de logische keuze. Hoewel de prijs nog niet bekend is, zou die concurrerend worden, waardoor de B05 een van de meest betaalbare compacte elektrische berlines van de markt kan worden.

Hyundai Concept Three

Is dit het silhouet van de toekomstige Hyundai Ioniq 3? Dat is in ieder geval de bedoeling van de Concept Three: een voorproefje geven van de toekomstige compacte elektrische Hyundai. Dit prototype met compacte afmetingen volgt het designprincipe "Art of Steel". Sommigen herkennen er ook verwijzingen naar de inmiddels verdwenen Veloster in. Het interieur legt de nadruk op duurzame materialen: gerecyclede textielen afkomstig uit zee-afval en lichtgewicht aluminiumschuim. Rond het stuur bevinden zich vier kleine schermen. Ook bevat de auto een virtuele mascotte genaamd "Mr. Pix". Dit symbolische figuurtje communiceert met de inzittenden om een speelse en emotionele ervaring te creëren. Het rijbereik zou 600 km kunnen bedragen, maar Hyundai zegt nog niets over de motorisering. Geduld dus tot 2026. De Concept Three belichaamt ook Hyundai's visie op duurzame productie.

Mini John Cooper Works Concepts

Op de beurs in München onthulde Mini twee concepten gebaseerd op de Cooper JCW, de sportiefste modellen uit het gamma. Deze showcars werden ontwikkeld in samenwerking met kledingmerk Deus Ex Machina. De eerste, "The Skeg", is een elektrische concept-car geïnspireerd door surfen. Dankzij carrosseriedelen uit glasvezel is hij 15% lichter. Zijn Flex Tip Surf Spoiler achteraan genereert neerwaartse druk en imiteert de concave vorm van een surfplank. De tweede, "The Machina", gebaseerd op een benzineversie, is geïnspireerd op de racerij. Dat verklaart de bredere wielkasten, de vier extra koplampen, de diffuser en de centrale uitlaat. Deze twee concepten zijn niet bedoeld voor productie, maar dienen als uithangbord voor Mini en als inspiratie voor personalisatie.



Porsche 911 Turbo S



Mini JCS Concepts

Porsche 911 Turbo S

In coupé- en cabrioversie is de Porsche 911 Turbo S nog krachtiger aanwezig op de IAA 2025. Maar belangrijker: het is de hybrideversie van de iconische 911 Turbo. De biturbo-hybridisering moet de prestaties en efficiëntie verbeteren, zonder het sportieve karakter te verliezen. En de cijfers liegen niet: dit is de krachtigste productie-911 in de geschiedenis van het model, met 711 pk! Het enorme koppel van 800 Nm is beschikbaar in een breed toerenbereik: van 2.300 tot 6.000 t/min. Dankzij de T-Hybrid-oplossing op 400V, gekoppeld aan de 8-traps PDK, wint de Porsche 911 Turbo S Coupé niet alleen 61 pk, maar ook aan acceleratie: 0,2 s sneller naar 100 km/u (nu in 2,5 s). De sprint naar 200 km/u duurt slechts 8,4 s (0,5 s sneller). Op de Nürburgring is hij 14 s sneller per ronde dan zijn voorganger. En dat ondanks een gewicht van 1.740 kg. De verkoop start eind 2025, maar de 911 Turbo S is nu al te bestellen vanaf 276.163 euro.



Leapmotor B05

Hongqi EHS5

Hongqi, een Chinees luxemerk, bereidt zijn intrede in Europa voor. Op de IAA 2025 in München presenteerde het de elektrische SUV EHS5. Zelfs de instapversie is een SUV van 4,75 m lang. Op de stand stond de krachtigste uitvoering, met 560 pk verdeeld over twee motoren (elk één as). Deze AWD-SUV is uitgerust met een LFP-batterij van 85 kWh. Daarmee haalt hij een WLTP-bereik van 550 km. Opladen van 10 naar 80% duurt slechts 20 minuten bij 265 kW. Er is ook een versie in ontwikkeling met een 900V-architectuur om de laadtijden verder te verkorten. De EHS5 mikt bovendien op topcomfort, met bijvoorbeeld luxueuze "Queen's Seat"-voorstoelen. Dit is de eerste van vijftien nieuwe elektrische en hybride modellen die Hongqi tot 2028 in Europa wil lanceren. Het merk wil binnen vijf jaar meer dan 200 dealers openen en mikt op scherpe prijzen. -

Olivier Duquesne



Hongqi EHS5



Nieuwe Renault Clio gaat voor radicaal nieuw design

Het is tegenwoordig eerder uitzonderlijk dat we een wereldpremière bijwonen van een auto die niet volledig elektrisch, en geen SUV is. Maar wel eentje waar een groot commercieel belang achter zit. Maar kijk, de nieuwe Renault Clio heeft alles in zijn mars om de hoge ambities waar te maken.

Er zijn maar liefst 17 miljoen exemplaren verkocht van de Renault Clio, en dan zou je gaan vermoeden dat het belang niet groter kan zijn. Maar iedereen weet dat het hatchback B-segment niet bepaald aan populariteit wint. Heel wat merken, inclusief Renault, doen hun stinkende best om zelfs in het compacte B-segment volledig elektrische auto's te slijten (zoals de nieuwe R5, weet je wel), kwestie van de CO₂-mix over alle verkopen heen zo laag mogelijk te houden. En dan is er natuurlijk ook nog die eeuwige drang naar SUV's, die je als merk moet volgen als je een rol van betekenis wilt spelen. Wat komt die nieuwe Clio dan eigenlijk doen met zijn hatchback koetswerk en benzinemotoren?

Van twee walletjes

We moeten natuurlijk niet te hard van stapel lopen wat die elektrificatie betreft. Menig autoconstructeur heeft z'n ambitie om tegen de jaren '30 volledig elektrisch te gaan inmiddels al bijgesteld. Waarmee we niet willen zeggen dat EV op z'n retour is, integendeel, maar het zal best nog een flinke tijd duren voor iedereen aan de stekker gaat. En dus kan je als merk in die overgangsfase maar beter een slimme aanbieding hebben die misschien nog wel CO₂ uitstoot, maar die tegelijk wel een antwoord biedt op andere vragen die belangrijk zijn. Zeker in het lagere B-segment willen de klanten een auto die voldoende ruim en functioneel is, toch een beetje ecologisch uitpakt, en als ie er ook nog eens goed uitziet dan is dat meer dan mooi meegenomen.

Bij Renault hebben ze er alles aan gedaan om die checklist af te vinken. Al nemen ze ook een risico met het design, straks meer daarover. Wat ze alvast slim doen, is de auto doen groeien met 63 mm, tot een lengte van bijna 4,12 meter. Dat maakt dat er nauwe-



de neus die grote motoren onder de kap doen vermoeden. In profiel is er nog een duidelijke knipoog naar de vorige generatie Clio met de verzonken deurgrepen in de C-stijl. Achteraan is de Renault herkenbaarheid al even ver weg als vooraan, maar we vinden het resultaat zeker geslaagd.

Ons algemene oordeel over het design? Ja, het is wennen voor een Renault, maar evenzeer vinden we dat de designers een pluim verdienen om eens buiten de lijntjes te kleuren. We zouden in ieder geval durven aanraden om de nieuwe Clio in levende lijve te gaan ontdekken. Je oordeel zou wel eens positief kunnen uitvallen.

Opvallend ruim

Als je dan toch in de Renault showroom staat, ga dan zeker ook de binnenruimte checken. Die is namelijk royaal. We zouden zelfs durven zeggen in die mate dat de Clio dicht aanschurkt bij het plaatsaanbod dat je in het hogere C-segment terugvindt (met dank aan de flink gegroeide wielbasis). Achterin is er voldoende been- en hoofdruimte, al moet je door de aflopende daklijn wel even je hoofd in kas plooiën om in en uit te stappen. De kofferinhoud is behoorlijk (309 tot 391 liter afhankelijk van de motor), al is er wel een hoge tildrempel die het uitladen van zware boodschappen niet vergemakkelijkt.

Voorin zit je natuurlijk ook erg goed, maar de gedurfde aanpak van het exterieur is binnenin ver te zoeken. De nieuwe Clio krijgt een boordplank die we al uit andere Renaults kennen, en dat vinden we enigszins teleurstellend. Niet dat er iets mis mee is, maar de

lijks 10 cm verschil is met de Renault Mégane die in het C-segment thuishoort maar... die er enkel is met een volledig elektrische aandrijflijn. Door de nieuwe Clio groter en functioneler te maken, zou het ons alvast niet verbazen dat Mégane-kanten die nog niet klaar zijn voor een stekkerauto, bij de nieuwe Clio hun gading vinden.

Gedurfd design

Kijk naar de beelden en je merkt het meteen: Renault komt met de nieuwe Clio bijzonder gedurfd uit de hoek. Deze nieuwe generatie is uitgesproken expressief, met vrij veel complexe lijnen, en met een echte karakterkop. Het is en blijft wel een risico want neem de Renault-badge weg, en je zou durven beweren dat je een Peugeot of zelfs een Aziatisch model in de ogen kijkt. Renault zelf benoemt het design als sensueel en Latijns dan ooit.

Het meest opvallend is zeker en vast de frontpartij met een samenspel van verschillende spanningslijnen en een soort van bobbel op

DE ESSENTIE

De nieuwe Renault Clio gaat voor een drastisch vernieuwde aanpak. Hij wordt groter, functioneler én... bijna onherkenbaar Renault op het vlak van design. De ontwerpers kiezen hier voor een radicaal nieuwe stijl die mogelijks niet iedereen aanspreekt, maar wij konden het alvast wel smaken. Of hij ook goed rijdt, dat moeten we later ontdekken. En dan liefst achter het stuur van de nieuwe 1.8 E-Tech hybridemotor van 160 pk.



“

De nieuwe Clio is dan wel niet volledig elektrisch, dat betekent niet dat hij helemaal niet ecologisch is.



boude aanpak van de buitenkant stopt wel degelijk als je het portier opentrekt. Wel voorziet Renault vier uitrustingsniveaus, waarbij Esprit Alpine het meest sportieve is.

Uiteraard beschik je ook over de meest recente connectiviteits- en veiligheidssystemen, zelfs al vanaf het Generation basisniveau. Zo krijg je altijd een adaptieve snelheidsregelaar, een rijstrookassistent, airco, smartphone-integratie en achteruitrijhulp. Wil je een OpenR mediasysteem met Google integratie of andere toeters en bellen, dan moet je minstens naar het Techno-niveau springen.

Slimme hybride

De nieuwe Clio is dan wel niet volledig elektrisch, dat betekent niet dat hij helemaal niet ecologisch is. De Belgische invoerder voorziet twee motorisaties met aan de basis de gekende 1,2-liter driecilinder benzinemotor van 115 pk. Die kan je kiezen met een manuele versnellingsbak, of de optionele EDC-automaat. De dappere 1.2 houdt het alvast bescheiden qua CO₂: 114g of 116g als respectievelijk manueel of automatisch.

Wil je het graag ietsje spannender en krachtiger? Dan kan je kiezen voor de modernere 1.8 E-Tech Full Hybrid die slechts 89 g CO₂ uitspuwt en 160 pk levert. Hij gebruikt ook een intelligente automaat die twee verhoudingen telt voor de primaire elektromotor, en vier voor de verbrandingsmotor. De versnellingsbak kiest automatisch de meest geschikte bedrijfsmodus. Dat kan al naargelang de omstandigheden volledig elektrisch zijn, een hybridevorm, enkel de benzinemotor of enkel elektrisch waarbij de benzinemotor de batte-

rij ondersteunt. Daarnaast zijn er ook vier rijmodi die gekoppeld zijn aan een specifieke dashboardweergave en lichtsfleur.

Conclusie

De nieuwe Renault Clio pakt het tegelijk slim maar ook risicovol aan. Slim, want het motorenaanbod is beperkt maar biedt toch een voldoende krachtige hybrideversie met slimme automaat. Slim, want de Clio voelt groot en functioneel aan, waardoor hij een ruim publiek kan aanspreken, zelfs uit hogere segmenten. Slim, want de basisprijs zou onder de 20.000 euro blijven. Al moet dat later nog bevestigd worden.

Hét grote risico zit in het design want de Clio komt op dat vlak verrassend en gedurfd uit de hoek. Of de trouwe Renault klanten de nieuwe stijl zullen smaken? Dat valt te bezien. Maar als ze net als wij met open blik naar de nieuwe aanpak kijken, dan zullen ze de nieuwe stijl zeker kunnen appreciëren. - WM





Porsche 911 krijgt met de Turbo S een nieuwe exclusieve topversie

Met de lancering van de nieuwe 911 Turbo S zet Porsche opnieuw een lekkere stap in de evolutie van zijn iconische sportwagen. Waar de Carrera GTS vorig jaar al debuteerde met een innovatieve T-Hybrid-technologie, tilt de Turbo S dit concept nu naar een hoger niveau.

Twee elektrische turbo's, een compacte batterij en een benzine-motor die perfect samenwerkt met elektrische ondersteuning: het recept klinkt technisch, maar de uitkomst is eenvoudig samen te vatten: de 911 Turbo S is volgens Porsche nog sneller, nog wendbaarder en nog veelzijdiger dan ooit tevoren.

Prestatiecijfers die tot de verbeelding spreken

De cijfers zijn ronduit indrukwekkend. Het gecombineerde vermogen van de aandrijflijn bedraagt 711 pk en je beschikt over een indrukwekkend koppel van 800 Nm. Die kracht is niet alleen piekvermogen, maar over een breed toerenbereik beschikbaar: van 2.300 tot 6.000 t/min levert de Turbo S constant brute trekkracht. Zodra de toerenteller richting 6.500 gaat, is bovendien het volledige systeemvermogen permanent aanspreekbaar.

Het resultaat zie je terug in de stopwatch. De sprint van 0 naar 100 km/u in 2,5 seconden maakt de Turbo S een van de snelst accelererende straatauto's ooit gebouwd. Van 0 naar 200 km/u in

8,4 seconden is minstens zo indrukwekkend en meteen een halve seconde sneller dan zijn voorganger. De topsnelheid blijft ongewijzigd spectaculair op 322 km/u.

T-Hybrid met dubbele eTurbo's

De kern van dit alles is de nieuwe Bi-Turbo Performance Hybrid. Waar de Carrera GTS nog één eTurbo gebruikte, beschikt de Turbo S nu over twee elektrisch ondersteunde turbo's. Die zorgen niet alleen voor extra vermogen, maar vooral voor directe respons. Het klassieke turbogat (de fractie van een seconde waarin de motor wacht tot de turbo op toeren is) behoort hiermee tot het verleden.

Het hybride systeem werkt met een 400V-architectuur en een 1,9 kWh batterij. Dat klinkt bescheiden, maar in een sportwagen telt gewicht net zo zwaar als vermogen. Het hele systeem voegt slechts 85 kilogram toe, wat opmerkelijk is gezien de winst in prestaties. Porsche benadrukt dat de Turbo S hierdoor nauwelijks zwaarder is dan zijn voorganger, maar wél significant sneller en dynamischer.

Nürburgring als bewijsstuk

Dat het geen loze belofte is, bewijst de rondetijd op de Nürburgring. Testpiloot en merkambassadeur Jörg Bergmeister klokte een rondetijd van 7:03,92 minuten, goed voor een verbetering van bijna 14 seconden ten opzichte van de vorige generatie Turbo S.

Porsche heeft de 911 Turbo S niet alleen sneller gemaakt in rechte



lijn, maar ook in de bochten verder verfijnd. Zo rolt de auto standaard op 325/30 ZR 21 achterbanden (de breedste ooit op een 911-tweedeurs). Het Porsche Ceramic Composite Brake-systeem (PCCB) kreeg grotere schijven dan ooit, zodat de remkracht gelijke tred houdt met de acceleratieprestaties.

Daarnaast introduceert Porsche een actief koelsysteem dat de luchtstroom regelt via variabele lamellen, een aangepaste diffuser en een verstelbare achterspoiler. Alles samen zorgt dit voor meer neerwaartse druk wanneer het moet, en minder luchtweerstand wanneer het kan. Het onderstel wordt gecompleteerd door het elektrohydraulische PDCC-chassis en een optionele vooras-lift, zodat de Turbo S net zo bruikbaar blijft in dagelijks verkeer als op het circuit. - **WM**





Skoda Vision O: Elektrisch studiemodel met knipoog naar de succesvolle breaktraditie

Skoda heeft de Vision O onthuld, een conceptauto die een voorproefje geeft van de volgende stap in de elektrificatie van het merk. Het model combineert SUV-achtige proporties met een uitgesproken focus op ruimte, een eigenschap die sterk aansluit bij de traditie van Skoda's populaire stationwagens.

Met een lengte van 4,87 meter, een breedte van 1,95 meter en een hoogte van 1,64 meter positioneert de Vision O zich in het hogere middenklasse-segment. De wielbasis bedraagt 2,95 meter, wat zich vertaalt in veel binnenruimte.

Design en interieur

Het design van de Vision O introduceert een nieuwe designtaal voor Skoda's toekomstige elektrische modellen. Het front is gesloten en breed, met een sterk geprononceerde lichtsignatuur. Rechte lijnen en een horizontale oriëntatie geven de auto een robuuste uitstraling, terwijl de achterkant door zijn schuine daklijn en langgerekte ramen een vleugje van de klassieke stationwagon meegeeft.

Binnenin ligt de nadruk op ruimte en veelzijdigheid. De vlakke vloer, mogelijk gemaakt door het accupakket in de vloer, zorgt voor extra beenruimte. De stoelen zijn modulair verschuifbaar, zodat het interieur kan worden aangepast aan passagiers of bagage.

Het koffervolume bedraagt maar liefst 650 liter in standaardconfiguratie. Met neergeklapte achterbank groeit dat tot een indrukwekkende 1.700 liter, cijfers die in lijn liggen met Skoda's bekende Combi-modellen. Daarmee onderstreept de Vision O dat praktisch nut ook in het EV-tijdperk een speerpunt blijft.

Horizon Display

Een opvallende noviteit is het zogenoemde Horizon Display. In plaats van een traditioneel instrumentencluster achter het stuur, projecteert Skoda alle essentiële rij-informatie hoog en breed over de volledige voorruit. De bestuurder ziet navigatie, snelheid en



hulpsystemen als een horizontale strook net onder de zichtlijn. Het idee: minder afleiding en een natuurlijker blikrichting.

Het Horizon Display kan naar wens worden aangepast en gecombineerd met het centrale infotainmentscherm. Inzittenden kunnen zo informatie delen, bijvoorbeeld routegegevens of media, zonder dat de bestuurder zijn ogen van de weg hoeft te halen.

De erfenis van de break

De keuze om de Vision O een uitgesproken ruimtelijk karakter te geven, is geen toeval. Stationwagens, of "breaks", zijn al decennialang een van Skoda's pijlers. Modellen als de Octavia Combi en Superb Combi zijn in veel Europese markten zelfs populairder dan hun hatchback-varianten. Vooral de combinatie van scherpe prijs-ruimteverhouding en praktische inzetbaarheid heeft Skoda hierin succes gebracht.

Met de Vision O lijkt het merk deze traditie te willen doortrekken naar het elektrische tijdperk: een auto die de veelzijdigheid van een break koppelt aan de hogere zitpositie van een SUV en de efficiëntie van een elektrische aandrijflijn. Hoe die elektrische prestaties er dan uit zullen zien, daarover geeft Skoda nog geen verdere informatie. - WM





Volkswagen ID. CROSS Concept

Compacte EV met betaalbaar karakter

Volkswagen presenteert op de IAA in München de ID. CROSS Concept, een compacte elektrische SUV die inspeelt op de groeiende vraag naar betaalbare en praktische EV's. Dit vierde conceptmodel in de 'entry-level' campagne van VW krijgt zijn introductie in de zomer van 2026.

Met de ID. CROSS Concept breidt Volkswagen zijn elektrische familie uit, na de eerdere concepten zoals de ID.2all (ID. Polo in productie), ID. GTI en de ID. EVERY1. De komst van dit model biedt een elektrische antwoord als tegenhanger van de populaire T-Cross maar tegen een toegankelijke prijs. Volkswagen belooft namelijk dat de prijsvork van de ID. CROSS Concept ergens tussen de 28.000 en

30.000 zal landen en daarom specifiek gericht op minder kapitaal-krachtige kopers van elektrische auto's.

MEB+, efficiënt en ruim

Onderstel en aandrijving zijn gebaseerd op de aangepaste MEB+-architectuur, met verbeterde batterijen, motoren en software. De elektromotor genereert een stevige 211 pk en VW claimt een rijbereik van tot 420 km. Dat lijkt ons toch een minimum aan noodzakelijke kilometers in deze klasse.

Ondanks zijn bescheiden afmetingen (4.161 mm lang, 1.839 mm breed en 1.588 mm hoog, en met een wielbasis van 2.601 mm) biedt de ID. CROSS Concept opvallend veel binnenruimte. De bagageruimte bedraagt 450 liter, plus nog eens 25 liter in de frunk, ideaal voor extra opbergruimte. Extra ingrepen zoals wegklapbare achterzetels creëren zelfs een vlakke laadvloer, perfect voor actieve gezinsactiviteiten. Voorts is de ID. CROSS Concept voorzien van een trekhaak met een toegelaten last van 75 kg, genoeg om bijvoorbeeld twee e-bikes te vervoeren, en kan hij tot 1.200 kg (geremd) trekken.

Design met karakter

Volkswagen introduceert met de ID. CROSS Concept ook een nieuwe designfilosofie "Pure Positive" genaamd. Denk aan een vriendelijke uitstraling met glimlachende lichtsignatuur, sterke proporties, en





subtiële verwijzingen naar iconen zoals de Golf en de VW-bus.

Het interieur weerspiegelt dezelfde benadering met warme 'Vanilla Chai'-stoffen, met textiel beklede oppervlakken, en (hoera!) de terugkeer van echte bedieningsknoppen zodat je niet enkel via touchscreens naar bedieningen moet zoeken. De sfeer aan boord is ontspannen, compleet met plantendecoratie en sfeerzones. Opmerkelijk is de mogelijkheid om het interieur om te vormen tot een grote laadbak of... een slaapruimte. Dat doe je door alle stoelen, inclusief de voorste zetels, volledig plat te plooiën tot een volledig vlakke laadvloer.

Volkswagen plant de wereldpremière van de definitieve productieversie van de ID. CROSS voor de zomer van 2026. Hij volgt daarmee op de introducties van de ID. Polo en de ID. Polo GTI, die eveneens in 2026 worden verwacht. Daarna volgt in 2027 de ID. EVERY1. - **WM**





Met de blitse Tindaya etaleert Cupra haar (gedurfde) toekomstvisie

In München toont Cupra de futuristisch ogende Tindaya. Deze conceptauto belichaamt de toekomstige designtaal en legt eveneens de nadruk op “de emotie van autorijden”.

De Tindaya leent zijn naam van een vulkanische berg op Fuerteventura en wil die rauwe (natuur)kracht laten weerspiegelen in de gespierde vormen, scherpe lijnen en – uiteraard – koperaccenten. Het exterieur wordt gekenmerkt door een haaien-neus, uitgesproken schouders en een fastbackprofiel met 23D velgen. Tindaya's opvallende lichtsignatuur, met driehoekige elementen die lijken te ademen, vormt de nieuwe visuele handtekening van Cupra.

No drivers, no Cupra

Binnenin draait alles om het 'No drivers, no Cupra' mantra. De cockpit is volledig op de bestuurder gericht met een riant display (24"), een yoke-stuur met satellietknoppen en een middenconsole die als ruggengraat fungeert.

Innovatieve materialen – waaronder 3D-geprint aluminium, duurzame vlasvezel en veganistisch leder – versterken het futuristische en duurzame karakter. Blikvanger van de Cupra Tindaya is ongetwijfeld The Jewel, een glazen prisma die verlichting, geluid en rijmodi samenbrengt in een unieke interface.

De ene experience is de andere niet

De Cupra Tindaya introduceert 3 digitale modi die rijplezier en beleving centraal stellen. Immersive Experience focust op puur en ongestoord rijden, Rider Experience legt de nadruk op prestaties en adrenaline, terwijl Tribe Experience bestuurders verbindt met de Cupra community via AI-gestuurde content en slimme connectiviteit. Daarmee positioneert de Tindaya zich als icoon voor een nieuw tijdperk waarin emotie, design en technologie samenkomen.

In tegenstelling tot de Raval hebben de Spanjaarden geen directe productieplannen met hun nieuwste (en expressiefste) conceptmodel. Wel lijkt er de nodige ruimte te zijn voor een nieuwe SUV boven de Formentor en Terremar. Met uiteraard opnieuw een sportieve VZ topversie ... waarbij de CUPBucket stoelen perfect horen.





Leapmotor B05: elektrische Golf-rivaal voor de prijs van een Polo?

De compacte SUV B10 is nog maar net van de boot gerold, of Leapmotor komt alweer met een nieuw model: de B05. Een middelgrote hatchback die met zijn lage prijs weleens de Europese concurrentie in zijn hemd zou kunnen zetten.

Leapmotor kwam nog niet zo lang geleden naar ons land dankzij de hulp van Stellantis. En niet zonder succes, want naast Xpeng is het een van de meest populaire Chinese nieuwkomers op onze markt. Bovendien moet het grote succesnummer vermoedelijk nog komen, in de vorm van de compacte elektrische SUV B10, die net is toegekomen in Europa voor een prijs van nog geen 30.000 euro. En daar zal deze hatchback Leapmotor B05 waarschijnlijk nog onder gaan!

Rivaal voor de ID.3, EV4 en co.

We zeggen 'waarschijnlijk', want in feite heeft Leapmotor nog niet veel officieel bevestigd over zijn elektrische hatchback. Deze rivaal voor modellen als de Volkswagen ID.3, Kia EV4 en Renault Megane E-Tech is 4,43 meter lang, 1,88 meter breed en 1,52 meter hoog. Daarmee is hij een van de grotere jongens in zijn klas. Zijn wielbasis van 2,735 meter is dan weer identiek aan die van zijn grote broer, de Leapmotor B10. En dat is geen toeval, want beide modellen delen hun LEAP 3.5-platform.

Tot 450+ km autonomie?

Dat wil zeggen dat de Leapmotor B05 waarschijnlijk dezelfde twee batterijen krijgt aangeboden. Als instapper krijg je dan een accupakket van 56,2 kWh. In de SUV B10 is dat goed voor 361 km WLTP-autonomie, deze lagere en kleinere hatchback zal misschien richting de 400 km gaan. De B05 'Long Range' zou dan weer een batterij van 67,1 kWh hebben, goed voor zo'n 450 km rijbereik. En met een snellaadvermogen tot 168 kW moet je maar 20 minuutjes wachten onderweg, toch als je van 30 tot 80% laadt.

En de prijs? Wel, als we weten dat de Leapmotor B10 verkrijgbaar is vanaf 28.400 euro (inclusief lanceringspremie van 1.500 euro), dan gokken we op een startprijs van ongeveer 25.000 euro voor de kleinere B05. Daarmee is onze titel niet gelogen, want een nieuwe VW Polo kost tegenwoordig ook minstens 24.995 euro! Voor een elektrische hatchback van hetzelfde segment als de B05 betaal je al gauw 35.000 euro...

Made in Spain vanaf 2026?

Volgens Chinese en Spaanse media zou de Leapmotor B05 bovendien in Zaragoza, Spanje worden gebouwd, wat eventuele invoerheffingen zou vermijden. Maar het is nog even wachten, want de productie zou pas in het derde kwartaal van 2026 beginnen. Tegen dan krijgen we misschien ook het interieur te zien...



Hyundai Concept 3: compacte Ioniq op komst

Hyundai toont met de Concept Three een vooruitblik op een nieuw elektrisch model in het Ioniq-gamma. Het studiemodel werd onthuld op de IAA Mobility in München en geeft een idee van hoe een compacte EV van het merk er in de toekomst kan uitzien.

Hyundai heeft met de Inster al een zeer compact elektrisch modelletje in de aanbieding, terwijl de Ioniq 5, Ioniq 6 en Ioniq 9 de hogere segmenten bedienen. Maar een compacte middenklasser ontbreekt nog. Daar blikte deze Concept Three op vooruit, die op middellange termijn in productie zou moeten gaan als de Hyundai Ioniq 3. Een model dat de technische inspiratie bij de Kia EV3 en EV4 gaat halen, maar dan met een heel eigen designsaus.

Staal als designtaal

De vormgeving is gebaseerd op het thema 'Art of Steel'. Dat vertaalt zich in vloeiende oppervlakken en scherpe lijnen die moeten doen denken aan de eigenschappen van staal. De compacte hatchback meet 4,29 meter in de lengte, 1,94 meter in de breedte en 1,43 meter in de hoogte. Daarmee oogt de wagen breed en laag, met sportieve verhoudingen, vooral als je naar de dikke diffusor achteraan kijkt. Zoals bij de andere Ioniq-modellen, bestaat de verlichting van de Hyundai Concept Three uit pixels, die in de voorbumper zelfs boodschappen kunnen projecteren.

Speels en duurzaam

Binnenin zet Hyundai in op modulariteit en speelsheid. De achterportieren draaien in tegenovergestelde richting open, wat toegang

geeft tot een interieur met kleurrijke materialen en bijzondere texturen. Rond het stuur kunnen kleine schermen met widgets naar wens verplaatst worden, om bestuurders hun eigen digitale omgeving te laten samenstellen. Zoals gebruikelijk bij een conceptauto is er veel aandacht voor duurzame materialen, met onder meer gerecycleerde stoffen en lichtgewicht aluminium. Mr. Pix, de mascotte van Hyundai Ioniq, duikt ook in het interieur op als visueel element dat de connectie tussen bestuurder en auto moet versterken.

Wanneer komt de Ioniq 3?

Wanneer de productieversie van deze compacte Ioniq verschijnt, is nog niet bekend. De geruchten spreken alvast over 2026. Wel maakt Hyundai duidelijk dat er zeker een model in dit segment op komst is. Vermoedelijk deelt het zijn basis met de E-GMP-architectuur die ook onder de Kia EV3 en EV4 ligt. De voorwielaangedreven versie van dat platform moet het helaas zonder 800 volt-batterijen doen, maar biedt wel een groot rijbereik. En hopelijk ook scherpe prijzen, want de Chinese concurrentie ligt op de loer...



Upgrade voor de Volvo EX90 met snellere laadtijden en extra veiligheidssystemen

Volvo opent de orderboeken voor de EX90 modeljaar 2026. Dat lijkt een fait divers, maar de aanpassingen zijn dermate belangrijk dat we hier bijna mogen spreken van een onderhuidse facelift.



De elektrische SUV krijgt niet alleen een krachtiger EV-basis, maar ook snellere software, en een reeks nieuwe veiligheids- en comfortfuncties. Daarmee wil de Volvo EX90 een frisse start nemen. De upgrade is trouwens niet alleen voor nieuwe EX90's: eigenaren van de EX90 modeljaar 2025 krijgen een eenmalige gratis upgrade van de centrale computer via een geplande bezoek aan een Volvo-werkplaats.

Nieuwe 800V-architectuur

De belangrijkste technische wijziging is de overstap naar een 800-volt elektrisch systeem. In vergelijking met de vorige 400V-versie zorgt dit voor minder warmteontwikkeling tijdens het laden en dus hogere laadsnelheden. Volgens Volvo kan de EX90 in tien minuten tot 250 kilometer extra rijbereik bijladen. De technologie maakt bovendien efficiënter energiegebruik en lichtere componenten mogelijk, wat ten goede komt aan zowel prestaties als verbruik.

Ook de centrale computer is aangepakt. De EX90 beschikt nu over een dubbele NVIDIA DRIVE AGX Orin-chip, goed voor 500 TOPS aan rekenkracht. Daarmee kan Volvo meer data verwerken voor rijhulpsystemen en botsingspreventie. Nieuwe functies zijn onder meer waarschuwingen voor gladde wegen en ongevallen verderop, evenals een automatische noodoproep die samenwerkt met Emergency Stop Assist. Als een bestuurder onwel wordt en niet reageert, brengt de auto zichzelf gecontroleerd tot stilstand en neemt contact op met een alarmcentrale. Daarnaast introduceert Volvo verbeterde automatische noodstuurhulp in het donker en een Park Pilot Assist die ook parallel parkeren ondersteunt.

Comfort en design

Naast techniek zijn ook het comfort en design opgefrist. De EX90 is nu leverbaar met een elektrochromatisch panoramadak, waarmee de glastransparantie naar wens kan worden aangepast. Binnenin is geventileerd Nappaleder toegevoegd aan de opties.

Ook op esthetisch vlak is er nieuws: Volvo introduceert een extra koetswerkkleur, Aurora Silver, en tot slot zijn er ook nieuwe 22-inch gesmede lichtmetalen wielen beschikbaar.

Marktintroductie en prijzen

De vernieuwde EX90 is vanaf vandaag te bestellen met eerste leveringen gepland voor februari 2026. De prijzen in België starten bij 86.990 euro voor de Single Motor-versie. De Twin Motor kost minimaal 96.990 euro, terwijl de Twin Motor Performance aan 101.990 euro begint.



Test

Audi A6 Avant e-tron Ja, elektrische breaks kunnen **cool** zijn

De Audi A6 e-tron is een auto die tegelijk wil bewijzen dat elektrische breaks niet saai hoeven te zijn, en dat je best wel mee kan in de EV-wedloop zonder een Tesla-logo op je kont. Maar klopt dat allemaal? Wij zochten het uit.





De Audi A6 e-tron is een auto die tegelijk wil bewijzen dat elektrische breaks niet saai hoeven te zijn, en dat je best wel mee kan in de EV-wedloop zijn zonder een Tesla-logo op je kont. Maar klopt dat allemaal? Wij zochten het uit.

Audi heeft een reputatie hoog te houden. Een A6 Avant is voor veel mensen een symbool van hoe een elegante en sportieve station wagon eruit moet zien. Het moet de ultieme gezinswagen zijn voor wie zijn mountainbike, drie kinderen én de labrador wil vervoeren. Maar je wil daarbij ook een designstatement maken. En anno 2025 zit er natuurlijk geen TDi meer onder de kap, maar rij je volledig elektrisch. Met die TDi kon je natuurlijk wel 1.000 km vreten en dat (spoiler alert !) is nu wel verleden tijd. Gelukkig kom je met deze elektrische A6 Avant nog altijd een heel eind. En die rit is allesbehalve saai.

Stealth-raket in maatpak

De testwagen die we een week onder onze derrière krijgen is een Edition One Performance en die oogt aan de buitenkant alsof hij net uit een sciencefictionfilm is weggewandeld. Maar dan eentje

geregisseerd door een Duitser met een zwak voor rechte lijnen. De A6 Edition One is als een perfect gesneden maatpak: sober, stijlvol en net flashy genoeg om op te vallen tussen de SUV's op de schoolparking.

De voorkant oogt glad en scherp met matrix LED-koplampen die je blik doorboren en die ook nog eens een welkomst lichtspektakel bieden dat je trouwens zelf kan kiezen volgens verschillende animaties. De grill, of beter gezegd, de schijn-grill, want lucht heeft deze EV nauwelijks nodig, is strak geïntegreerd en loopt naadloos over in de brede heupen en (in het geval van onze testwagen) twee voelsprietten waar normaal de zijpiegels zitten. Die optionele cameraspiegels ogen aan de buitenkant weliswaar behoorlijk futuristisch, maar in de praktijk zijn ze niet bepaald handig. Straks meer daarover.

Een pluim ook voor de 21-inch velgen. Mooi, maar je vraagt je wel af je dan ook best een afspraak maakt met een chiropractor. Want wie zulke wielen bestelt, mag er doorgaans op rekenen dat hij de kleinste putjes in het wegdek gaat voelen. Gelukkig blijkt dat in de praktijk mee te vallen. In ieder geval is deze A6 e-tron een auto die



Lounge op wielen

Binnenin voel je meteen: dit is premium. De stoelen verdienen een eigen fanclub. Ze zijn zo comfortabel dat je ze bijna uit de auto wil schroeven en in je woonkamer wil zetten. Ze bieden de perfecte mix van zachtheid en steun; ze omarmen je als een maatwerkfauteuil uit Milaan. Lange ritten zijn geen straf maar een privilege. En de afwerking is wat we van Audi gewend zijn: top! Je krijgt zachte materialen, strakke lijnen en omgevingsverlichting die het geheel een futuristisch tintje geeft. Maar waar Audi een kleine steek laat vallen, is bij het infotainment. Het ziet er prachtig uit (grote schermen, scherpe graphics) maar de logica is niet altijd even helder. Soms moet je verschillende menu's doorworstelen om te vinden wat je zoekt. Voor sommige dingen wil je gewoon een knop. Een simpele, fysieke knop die je blindelings indrukt. Die ontbreken hier te vaak, en dat is jammer. Eén van de weinige knoppen waar je gelukkig wel over beschikt geeft directe toegang tot het uitschakelen van de belangrijkste veiligheidswaarschuwingen zoals voor het overschrijden van de snelheid.

Nog een woordje over het comfort achterin. Hier zit je meer dan voldoende ruim met twee volwassenen, al is de hoofdruimte voor de allergrootsten onder ons wat beperkt door de elegante daklijn. Dat neemt niet weg dat deze A6 Avant echt wel vier businessclass plaatsen biedt.

er indrukwekkend uit ziet zonder schreeuwerig te zijn. Het is niet de jongen die op de dansvloer wild met zijn armen zwaait, maar de stijlvolle kerel in een donker pak die toch door iedereen stiekem wordt bekeken.

Break blijft koning

Een Avant koop je natuurlijk niet enkel om stoer te doen. Een break moet bagage slikken alsof het een tweede woonkamer is. De A6 Avant e-tron doet dat met 502 liter kofferruimte met verve, en voor de grote verhuisplannen krijg je meer dan 1.400 liter als je de achterbank plat legt. De laadvloer is vlak en de opening breed, en er is nog een extra bonus want de A6 heeft ook een frunk; een klein opbergvak onder de motorkap, handig voor laadkabels, zodat die niet los in de koffer rondslingeren. En dan de laadpoorten: twee stuks, links én rechts. Handig, want zo hoef je op de parking niet meer acrobatisch te doen om bij het laadpunt te komen. We begrijpen niet dat niet meer constructeurs deze fantastische oplossing gebruiken. Maar de klepjes openen en sluiten elektrisch en dat gaat wel behoorlijk traag. Iets wat bij regenweer mogelijks wel gaat frustreren.

DE ESSENTIE

De Audi A6 Avant e-tron is een elektrische break die bewijst dat praktisch en premium perfect samengaan. Strak design, briljante stoelen, een onderstel dat comfort en sportiviteit knap combineert, en voldoende vermogen dat stil maar indrukwekkend presteert. In de praktijk realiseerden we dankzij een verrassend laag verbruik ook een redelijke autonomie. Daarmee is de EV-balans zeker positief, zonder echt de primus van de klas te zijn. Minpunten zijn de virtuele spiegels zonder dieptezicht (maar die móet je niet nemen), het soms onlogische infotainment en de prijs. Ja, hij is niet goedkoop, maar hij is tegelijk ook een van de aantrekkelijkste en prettigste rijdende EV-breaks van dit moment.



Strak én comfortabel

En dan het leukste deel. Hoe rijdt dit elektrische ruimteschip? Kort antwoord: verrassend lekker. Het onderstel is een klein meesterwerkje. Audi heeft een balans gevonden die je niet vaak tegenkomt bij EV's van dit formaat: voldoende genoeg om sportief te voelen, maar comfortabel genoeg om je ruggengraat intact te laten. Zelfs met die gigantische 21-inch velgen rolt de A6 soepel over Belgische (lees: hobbelige) wegen. Het feit dat ondanks de lage ophanging en grote wielen niet aan comfort moet inboeten, dat hebben we nog niet vaak meegemaakt. Knap!

PLUS

- Wat. Een. Design!
- Ruimte zat
- Heerlijk onderstel, goede mix sportiviteit en comfort
- Uitstekend zitmeubilair
- Kan zuinig uit de hoek komen
- 2 laadpoorten (links en rechts) zijn geniaal

MIN

- Autonomie is voldoende, maar niet langer baanbrekend
- Cameraspiegels niet voor iedereen
- Niet de goedkoopste als je in de optielijst duikt

De besturing is een ander hoogtepunt. Precies, communicatief, en met genoeg feedback om je een gevoel van controle te geven. Je voelt altijd wat er onder de wielen gebeurt, zonder dat het nerveus of overdreven scherp wordt. Dit is geen extreme sportwagen, maar hij laat je wel geloven dat je meer controle hebt dan in de meeste elektrische luxewagens.

Met 286 pk en 435 Nm koppel is de A6 Avant e-tron allesbehalve sloom. Van 0 naar 100 in 7 seconden is voor een break van ruim twee ton meer dan voldoende, al is het misschien net niet snel genoeg om als indrukwekkend te bestempelen. De topsnelheid ligt op 210 km/u. Meer dan genoeg, want in de praktijk is het vooral de koppelrijke herneming die indruk maakt. Gewoon even je voet naar beneden en hij gaat, deze A6. Zonder gedoe met schakelen of turbogaten.

Hoe ver kom je er mee?

Audi claimt tot 531 kilometer WLTP-actieradius dankzij een batterij van 83 kWh. Dat klinkt in deze tijden zeker voldoende, maar baanbrekend is het nu ook weer niet. Bovendien is dat slechts haalbaar in ideale omstandigheden: vlak terrein, wind in de rug, geen kinderen die de airco op standje max zetten. En toch is er ook goed nieuws want in de praktijk kwamen wij tijdens de test uit op een knap gemiddeld verbruik van 20,5 kWh per 100 km. Zeer aanvaardbaar dus en dat levert een realistisch rijbereik van zo'n 420 tot 470 kilometer op (in de zomer weliswaar). Nog steeds keurig, maar daarmee scoort deze Audi niet langer aan de top van het segment.



Laad-technisch zit het goed: deze A6 trekt 11 kW binnen aan de wallbox en tot 225 kW aan de snellader.

Misschien waren de optionele virtuele buitenspiegels mee verantwoordelijk voor het puike verbruiksresultaat. Maar die futuristische camera's in plaats van klassieke spiegels zijn... onhandig. Het idee is leuk, maar in de praktijk mis je dieptezicht. Je weet nooit helemaal zeker hoe ver die auto achter je nu eigenlijk is. Het voelt een beetje als autorijden met één oog dicht. Sommige mensen zullen ermee leren leven, anderen gaan er gek van worden. Wij behoren tot die laatste categorie en gelukkig is het een optie die je gewoon kan laten vallen.

Conclusie

En dan, het moment waarop je je bankrekening raadpleegt. Eerst het goede nieuws: er is al een Audi A6 Avant e-tron vanaf 66.560 euro. Meer dan redelijk dus. Maar eerlijkheidshalve word je pas echt blij als een klein kind als je flink tekeer kan gaan in de mogelijke aandrijvingen en opties. "Onze" Edition One Performance zou perfect op onze oprit passen en staat op de Belgische Audi-site voor 95.300 euro. We klikten wel nog enkele opties aan en kwamen uit rond de 115.000 euro. Ja, dat is veel geld. Voor dat bedrag koop je ook ander lekkers. Of een kleine flat in Charleroi.

Maar goed, hier koop je wel een elektrische break die bijna alles goed doet: hij ziet er strak uit, rijdt fantastisch, biedt ruimte zat, en combineert moderne techniek met traditioneel Audi-comfort. Dat



maakt hem begeerlijk, maar ook prijzig. Voor particulieren lijkt hij eerder een verre droom, maar dankzij de prima restwaardes van Audi zou je nog positief verrast kunnen zijn over de leasing-tarieven. Het is dus zeker aanbevelenswaardig om een offerte te laten maken. - WM



De Audi A2 wordt 25, maar veel valt er niet te vieren

Toegegeven, we zijn niet zo netjes omgesprongen met onze woordkeuze voor de titel van dit artikel. Want de Audi A2 was en is in vele opzichten revolutionair, wat op zich al een feestje waard is. Desondanks werd de A2 nooit een groot commercieel succes.

We gaan terug naar 1999. We zijn in de nasleep van een lichtjes fout gelopen lancering van de eerste generatie Mercedes A-Klasse; je weet wel, die monovolume-achtige compacte stadsauto die niet langs een imaginaire eland kon zonder op z'n zijkant te belanden. Dat neemt niet weg dat Audi een gelijkaardig model presenteert op de IAA in Frankfurt. Het is een model dat tot op de dag van vandaag zowel bewondering als onbegrip oproept: de A2. De compacte vijfdeurs hatchback was baanbrekend door zijn volledig uit aluminium opgebouwde carrosserie, laag gewicht en focus op efficiëntie. Vooral die aluminium carrossie gold voor de liefhebbers als visionair.

De zoektocht naar de drie-liter auto

Maar de eerlijkheid gebiedt ons te verduidelijken dat Audi geenszins de A-Klasse heeft willen kopiëren. De oorsprong van de A2 gaat namelijk terug naar begin de jaren negentig, toen de Volkswagen Groep en Audi de ambitie uitspraken een auto te ontwikkelen die gemiddeld slechts drie liter brandstof per 100 kilometer zou verbruiken. De technologische kennis van Audi op het gebied van aluminium (opgedaan bij de A8 met zijn Audi Space Frame) vormde daarbij een belangrijke basis. Om de technologie toegankelijker en betaalbaarder te maken, gingen de ontwerpers in Ingolstadt en de aluminiumexperts in Neckarsulm samen aan de slag.

De eerste studie, "Ringo" genaamd, verscheen in 1995 en liet zien hoe een compacte ASF-constructie eruit kon zien. Het model evolueerde via verschillende studiemodellen, zoals de groene A1Z in Frankfurt en de blauwe A1Z open end in Tokio, voordat de uiteindelijke productieve versie in 1999 werd onthuld. Het was duidelijk dat Audi bereid was risico te nemen: geen enkel ander merk had op dat moment een compacte auto volledig uit aluminium durven bouwen.

Aluminium als wondermateriaal

De naakte carrosserie van de A2 woog slechts 153 kilogram, bijna de helft van een conventionele stalen carrosserie. In combinatie met slimme aerodynamica leverde dat indrukwekkende waarden op. De standaardmodellen kwamen al uit op een luchtweerstandscoefficiënt van 0,28, terwijl de speciale 1.2 TDI zelfs 0,25 haalde. Voor een auto van nauwelijks vier meter lang waren dat cijfers die eerder bij onderzoeksprototypes dan bij serieproductie hoorden.

Toch zat aan die innovatie een keerzijde. De productie van de aluminium koets vergde complexe processen en speciale faciliteiten, waardoor de kosten hoog bleven. Hoewel Audi de A2 als premium-compact positioneerde, zat het model qua prijs dicht tegen grotere modellen aan. Dat maakte hem voor veel kopers minder aantrekkelijk. En je wilde ook liever geen ongeval(letje), want carrosseriewerk was per definitie kostelijk.

Motoren en versies

Tijdens de productie jaren tussen 2000 en 2005 bood Audi vijf verschillende motoren aan. Aan benzinezijde waren dat de 1.4 met 75 pk en de later geïntroduceerde 1.6 FSI met 110 pk. Dieselmotoren konden kiezen uit de 1.4 TDI met 75 of 90 pk en de extreem zuinige



1.2 TDI met 61 pk. Die laatste was niet vooruit te branden, maar wel de eerste vierdeur ter wereld die officieel als drie-liter auto door het leven ging. De benzineversies waren dan weer heel levendig om mee te rijden en je voelde werkelijk dat je met een lichtgewicht auto onderweg was.

Even terug naar de TDI. Bijzonder was dat de 1.2 TDI naast zijn lichte aluminium motorblok ook diverse andere gewichtsbesparingen meekreeg, van speciale velgen tot dunne stoelen. Het resultaat: een rijklaar gewicht van slechts 855 kilo. Daarmee presteerde de A2 zuiniger dan veel kleinere stadsauto's.

In 2003 verscheen de "colour.storm"-editie, waarbij felle kleuren als Imolageel en Papayaoranje gecombineerd werden met matzwarte details. Deze uitvoering gaf de A2 een sportiever en opvallender imago, maar wist de verkoopcijfers niet structureel te verbeteren.

Verkoop en einde van de productie

In totaal werden 176.377 exemplaren gebouwd. Dat klinkt niet weinig, maar voor een merk als Audi waren de verwachtingen een stuk hoger. Na vijf jaar besloot het merk de productie stop te zetten. Ter vergelijking: concurrent Mercedes verkocht van zijn eerste generatie A-klasse in de periode 1997–2004 ruim 1,1 miljoen stuks. En dat ondanks de valse start.

Het verschil zat niet alleen in prijs en positionering, maar ook in de benadering van de markt. Mercedes koos met de A-klasse voor een revolutionair hoge bouw, een zogenaamde sandwichvloer en maximale instapvriendelijkheid. De A2 daarentegen zette in op

efficiëntie, aerodynamica en materiaalinnovatie. Beide modellen waren op hun eigen manier vooruitstrevend, maar waar de A-klasse inspeelde op praktische wensen van gezinnen, bleef de A2 een nicheproduct voor technologische pioniers.

De Audi A2 positioneerde zich dus meer als technische showcase dan gezinsvriendelijke allrounder. Waar de A-klasse werd gezien als een praktische keuze, werd de A2 vaak omschreven als "te duur, te anders en te zakelijk" voor het brede publiek. Beide auto's waren antwoord op de vraag hoe een compacte premiumauto er rond de eeuwwisseling uit moest zien. Maar waar Mercedes de veilige route koos richting volume, liep Audi op de zaken vooruit met een lichtgewichtfilosofie die pas decennia later breed ingang zou vinden bij elektrische auto's.

Van miskoop naar cultstatus

Dat de A2 commercieel geen succes werd, betekent niet dat hij vergeten is. Integendeel: anno 2025 heeft de auto een trouwe schare fans die de betrouwbaarheid, het lage verbruik en de unieke techniek waarderen. Op de tweedehandsmarkt houden de prijzen zich opvallend goed, zeker voor goed onderhouden exemplaren van de 1.2 TDI of de zeldzamere 1.6 FSI.

In de wereld van youngtimers wordt de A2 inmiddels erkend als modern klassiek icoon. De combinatie van futuristisch design, aluminium constructie en verrassende bruikbaarheid maakt hem bijzonder. Wie vandaag een A2 op de weg ziet, herkent meteen dat het geen doorsnee hatchback is, maar een auto die een kwart eeuw geleden al een blik wierp op de toekomst van autotechniek. - WM

Designstory

De MG Cyberster Het verhaal van een design in beweging



We zijn in een tentoonstellingsruimte in het hart van Brussel, met objecten die ons iets vertellen over zowel het gebruik als over de schoonheid ervan. Dat is wat we design noemen: de kunst om dingen, die deel uitmaken van ons dagelijks leven, uit te vinden of te verbeteren. Denk daarbij aan een stoel, een lamp, een radio of zelfs een affiche. Al is er natuurlijk geen beter onderwerp dan auto's om design écht tot leven te brengen.



Onze eerste kennismaking met de Cyberster was een bijzondere ontmoeting, niet in het minst omwille van zijn opmerkelijke design. Zijn lijnen doen denken aan de lichtgewicht sportwagens van weleer, maar ze kunnen net zo goed doen dromen van toekomstige modellen. Dan rijst een vraag die zowel eenvoudig als duizelingwekkend is: hoe ontwerp je een MG Roadster uit 2025 zonder de geschiedenis en de geest van het merk te verraden?

Design als taal

Laten we ons onderdompelen in een cultureel moment. In het 'Design Museum Brussels' wandel je tussen bekende iconen en onverwachte ontdekkingen. De Plastic Design Collection, met de futuristische stoelen van Eero Aarnio of de kleurrijke stoelen van Verner Panton, vertelt hoe een gewoon materiaal, plastic, de verbeelding van de jaren 1950 tot vandaag heeft gevormd. Verderop belicht de ruimte 'Belgisch Design' hedendaagse ontwerpers zoals Charles Kaisin, die onze alledaagse voorwerpen met humor en poëzie herinterpreteren. Elk stuk gaat een dialoog aan met zijn tijd, balancerend tussen functie en esthetiek, ambacht en serieproductie.

Design is dus niet alleen een kwestie van stijl. Het is een taal, gesmeed om aan onze behoeften te voldoen en om onze zintuigen te prikkelen. Een stoel doorstaat de tand des tijds wanneer hij in een behoefte voorziet en relevant blijft, terwijl een radio iconisch wordt wanneer hij nieuwe technologie combineert met een aantrekkelijke vorm. Ook de auto ontsnapt niet aan deze logica: het is een groot-schalig industrieel product, maar ook een cultureel en emotioneel object dat de dromen en waarden van elke generatie weerspiegelt.

Op weg met MG

De designgeschiedenis heeft een bijzondere betekenis voor MG. Het avontuur begint in Engeland in 1924, wanneer Cecil Kimber zijn eerste speciale modellen ontwerpt, al snel gevolgd door lichte roadsters die zowel op de weg als op het circuit in de smaak vallen. In de jaren '30 luidt de T-serie een nieuw hoofdstuk in voor MG: deze kleine cabrio's zijn betaalbaar en prettig om in te rijden en worden het symbool van een echte levensstijl. Gedurende de hele 20e eeuw bevestigt de Engelse fabrikant zijn status als maker van knappe, populaire sportwagens met eenvoudige, maar direct herkenbare lijnen. Van de MGA uit 1955 tot de MGB uit 1962 belichaamden deze silhouetten een vorm van vrijheid, lichtheid en plezier. Meer dan 500.000 exemplaren van de "B" vonden wereldwijd een koper, wat bewijst dat een goed en authentiek ontwerp een universeel karakter kan hebben. Het duurde tot 1995 voordat er een opvolger verscheen in de vorm van de MG-F, de laatste roadster van het merk waarvan de carrière in 2002 ten einde kwam. Daarna viel er een stilte. Negentien jaar zonder roadster, tot MG (inmiddels in handen van de Chinese gigant SAIC) een verrassende comeback waagde. Maar wel eentje met behoudt van de spirit van weleer.

De Cyberster, die in 2021 als concept car werd voorgesteld op het autosalon van Shanghai, is vandaag een realiteit. Het heeft zeven jaar geduurd om het idee om te zetten in een productieauto. Een elektrische roadster die in 2024 het honderdjarig bestaan van het merk viert en een brug probeert te slaan tussen het verleden en de toekomst. Aan de basis van dit project ligt een schets van Carl Gotham en zijn team van de studio in Marylebone in Londen.



“

Design is niet alleen een kwestie van stijl. Het is een taal, gesmeed om onze zintuigen te prikkelen.





Carl Gotham, de bezieler

Als directeur van de MG Advanced Design Studio heeft Gotham de Cyberster van concept tot serie gebracht. "Het was een langgekoesterde droom om opnieuw een roadster te bouwen met MG. Het merk heeft een grote traditie en belichaamt als geen ander de Britse sportwagens. Maar het achthoekige MG-logo symboliseert ook de pioniersgeest, het voorop lopen in een evolutie. De Cyberster is daar het bewijs van", aldus Gotham.

Zijn rol was om de auto een stevige identiteit te geven. Voor Gotham is design geen decor, maar een verhaal dat verteld moet worden. "Een opvallende, volledig elektrische roadster die net zo spannend belooft te worden als de MG's uit het verleden", legt hij uit. Zijn visie is meer dan een stijloefening en komt tot uiting in elke pennentrek, gedragen door het DNA van MG en met een open vizier voor het onbekende.

DE ESSENTIE

De Cyberster herinnert ons eraan dat design nooit neutraal is: hij weerspiegelt een tijdperk, nieuwe verwachtingen en durf. Vroeger ontwierp MG eenvoudige, toegankelijke en bijna rudimentaire roadsters. Vandaag durft het een elektrische roadster te ontwerpen die bedoeld is als een echt statement, zonder enige vorm van consensus. Hij roept vragen op, hij intrigeert en hij lokt emoties uit, zoals elke creatie die ertoe doet. Is dat niet gewoon de ultieme missie van knap design?

Vanaf het eerste gezicht vertoont de Cyberster de kenmerken die zo belangrijk zijn voor MG-roadsters: een lange voorkant, een zeer lage gordellijn, een naar achteren geplaatste cockpit die het silhouet verlengt en de bestuurder dicht bij de weg brengt. Deze vertrouwde kenmerken doen denken aan auto's uit de jaren zestig, maar zijn hier op intense wijze opnieuw geïnterpreteerd.

Een interieur ontworpen voor een totale beleving

Aan boord zet het ontwerp de dialoog tussen herinnering en moderniteit voort. Het begint natuurlijk al met de vleugeldeuren die de auto een aura geven van veel exotischer hypercars. De cockpit is als een bubbel rond de bestuurder georganiseerd en is even knap als futuristisch. De drie gebogen schermen springen meteen in het oog, terwijl de touchscreen-middenconsole de essentiële bedieningselementen bevat. De passagier geniet van een ietwat rustige plek, een manier om eraan te herinneren dat dit voertuig in de eerste plaats is ontworpen voor degene die achter het stuur zit.

De materialen combineren kunstleder en inzetstukken geïnspireerd op gesmeed koolstof, wat het interieur een bijna onverwachte verfijning geeft, zeker als je kiest voor de rode interieurkleur. De Y-vormige stoelen met zwevende hoofdsteunen weerspiegelen de wens om sportieve ondersteuning en comfort te combineren in een bijna sculpturale vorm. De digitale enscenering in de Cyberster blijft echter intuïtief: elke bediening ligt binnen handbereik, zodat het ontwerp niet alleen een decor is, maar een direct verlengstuk van de rijervaring.



Een cabriolet ontworpen als een ervaring

Het dak van de Cyberster openen opent een hele nieuwe dimensie. Het is een plezier dat zowel in de blauwe lucht als in de lijnen zit. De kap kan in 10 seconden worden geopend, zelfs tijdens het rijden. Hij is ontworpen in drie lagen, met een stevig buitendoek, een isolerend membraan en een textielen binnenvoering, en zorgt voor superieur comfort door geluid te dempen. De techniek verdwijnt achter de vloeiende beweging: één druk op de knop is voldoende om de gesloten roadster om te toveren tot een cabriolet met open dak.

Met je haren in de wind herinnert de elektrische motor je eraan dat deze roadster niet alleen een sculptuur is. Er zijn twee configuraties: de Trophy-versie, met een enkele motor van 340 pk die in 5 seconden van 0 naar 100 km/u accelereert, en de GT-versie met twee motoren, goed voor 510 pk, die de sprint in slechts 3,2 seconden aflegt. Cijfers die de geest van deze cabriolet weerspiegelen, ontworpen om ontsnapping te combineren met de razendsnelle acceleratie van een elektrische motor. Er is trouwens bijzondere aandacht besteed aan het rijden met open dak. Het Bose-audiosysteem is speciaal gekalibreerd zodat de muziek helder en omhullend blijft zonder verloren te gaan in de lucht-turbulenties. En neen, we missen de benzinegeur of het geratel van de zuigers en kleppen niet, in deze moderne, elektrische interpretatie.

De Cyberster, een hedendaags kunstwerk?

Achter het stuur van de Cyberster wordt autorijden een uitnodiging om plekken te verkennen waar creativiteit tot uiting komt. En waarom niet in eigen land blijven? In Grand-Hornu, een voormalig mijnterrein dat op de Werelderfgoedlijst van Unesco staat, worden vormen en ideeën tentoongesteld in een monumentaal neoklassiek complex. Tussen de 19e-eeuwse bakstenen en de strakke lijnen van het Centrum voor Innovatie en Design brengt elk bezoek de industriële geschiedenis in resonantie met de hedendaagse verbeelding. Precies de filosofie van de Cyberster, dus.

In Villa Empain, een art-deco parel uit de jaren '30, is de architectuur zelf het middelpunt. Marmer, brons en glas-in-loodramen vormen een verfijnde scène waarin het buitenzwembad, omgeven door kleurrijke mozaïeken, de gevel weerspiegelt als een waterspiegel. Deze adembenemende plek biedt vandaag onderdak aan tentoonstellingen die Oost en West met elkaar verweven, en men kan er werken van Magritte, Matisse of Kandinsky bewonderen in een kader dat elk detail tot zijn recht laat komen.

En dan is er nog een magische plek in Oostende, waar Mu.ZEE zijn intrek heeft genomen in de Venetiaanse Galerijen. Met uitzicht op zee, uiteraard. Hier wordt 150 jaar Belgische kunst getoond, van de fantasierijke maskers van James Ensor tot de nachtelijke visioenen van Léon Spilliaert en de krachtige doeken van Constant Permeke. Het natuurlijke licht valt door de arcades naar binnen en laat de collecties nog beter tot hun recht komen, waardoor dit museum een unieke sfeer krijgt, tussen maritiem erfgoed en hedendaagse creativiteit. Het verandert onze perceptie van de kunstwerken.

De Cyberster zou op elk van deze locaties zijn plaats kunnen vinden. Niet als 'zomaar een auto', maar als een statement tussen heden en verleden die de dialoog aangaat met zijn tijd. - **Sabrina Parant**



Retrotest



Volkswagen XL1

Piëch's ultieme droomproject



In de autowereld zijn er projecten die zo ambitieus zijn dat ze bijna onmogelijk lijken. De Volkswagen XL1 behoort ongetwijfeld tot die categorie. Dit is geen auto die voortkomt uit een marktonderzoek, geen resultaat van focusgroepen die klaagden over de kofferruimte van de Golf of het brandstofverbruik van de Passat. De XL1 is geboren uit de obsessieve visie van Ferdinand Piëch, de legendarische en soms gevreesde topman van de Volkswagen Group.

We moeten even een flink stuk terug in de tijd tot begin de jaren 2000. EV's waren nog niet meer dan een verre toekomstvisie en constructeurs concentreerden zich vooral op het verminderen van het brandstofverbruik binnen de krijtlijnen van de klassieke verbrandingsmotor. De Volkswagen topman Ferdinand Piëch wilde een auto die gemiddeld één liter brandstof per honderd kilometer verbruikt. Niet een studiemodel dat in een museum belandt, maar een rijdend, gehomologeerd voertuig dat je op een gewone weg kon gebruiken.

Bijna 15 jaar ontwikkeling

Het idee voor zo'n "één-liter-auto" spookte al sinds de jaren negentig door de gangen van Wolfsburg. Piëch stond bekend als iemand die technici tot het uiterste dreef. Hij was geen manager die zich enkel bezighield met cijfers, maar een ingenieur pur sang, kleinzoon van Ferdinand Porsche en de man die eerder verantwoordelijk was geweest voor technische meesterwerken zoals de Audi Quattro en de Bugatti Veyron. Voor hem moest de XL1 een statement zijn: een auto die liet zien dat efficiëntie en vooruitgang geen saaie woorden waren, maar een speeltuin voor briljante ingenieurs.



In 2002 verscheen het eerste prototype van de zogenaamde "1 Litre Car". Piëch reed er persoonlijk mee naar de aandeelhoudersvergadering van Volkswagen, een statement dat kon tellen. Dat eerste prototype was misschien wel te extreem: een smalle, sigaarvormige tweezitter in tandemopstelling, nauwelijks geschikt voor dagelijks gebruik, maar wel een bewijs dat het theoretisch mogelijk was. Later volgde in 2009 de L1, een iets conventioneeler ogende versie, al was nog steeds verre van praktisch. Pas in 2013 kwam de XL1 in zijn uiteindelijke vorm: een productieauto, weliswaar in een gelimiteerde oplage van 200 exemplaren, maar toegelaten op de openbare weg.

Dat laatste detail is belangrijk. Veel autofabrikanten bouwen prototypes die indrukwekkend ogen in een autoshowhal, maar zodra je wil inschrijven, stort de droom in elkaar door regelgeving en praktische bezwaren. De XL1 doorstond die beproeving. Daarmee werd het niet zomaar een experiment, maar een tastbaar bewijs van Piëch's visie.

Een buitenaards design

Wie de XL1 voor het eerst ziet, vraagt zich af of dit een auto is of een concept uit een sciencefictionfilm. Zelfs vandaag, ruim 12 jaar na zijn geboorte, zou het model op een internationaal forum van concept cars niet misstaan. De proporties zijn absurd laag. Met een hoogte van net iets meer dan 1,15 meter is hij platter dan veel supercars. De voorzijde voelt nog vrij breed aan, het dak loopt vloeiend naar achteren en eindigt in een smalle achterkant die nauwelijks breder is dan de spoorbreedte van de achterwielen. Alles aan de XL1 schreeuwt aerodynamica.

De achterwielen zijn deels afgedekt met kappen, een truc die je eerder associeert met oude stroomlijnagens uit de jaren dertig of met prototypes uit Le Mans. Zijspiegels ontbreken volledig; in plaats daarvan zijn er kleine camera's die hun beeld projecteren op schermpjes in de deuren. Vandaag zien we die gadget wel vaker terug, maar voor die tijd was dat ronduit revolutionair.

Ook de deuren zijn ongewoon en Volkswagen koos voor vleugeldeuren die schuin omhoog zwaaien. Niet zozeer om indruk te maken op de boulevard, maar simpelweg omdat de auto zo laag is dat een conventionele deur onpraktisch zou zijn. Alles is weliswaar goed doordacht en de vormgeving is geen spelerei. Met een luchtweerstandscoefficiënt van 0,189 behoort de XL1 tot de meest aerodynamische auto's ooit in productie gebracht. Zelfs hypermoderne elektrische sedans die tien jaar later verschenen, zoals de Tesla Model 3 of de Mercedes EQS, halen die waarde nauwelijks. Aerodynamica is hier niet een kwestie van design, maar van bestaansreden. Elke tiende van een punt minder luchtweerstand betekent minder energieverbruik en een stap dichterbij de magische grens van één liter per honderd kilometer.

De carrosserie is grotendeels opgebouwd uit met koolstofvezel versterkt kunststof, een materiaal dat je doorgaans alleen in dure sportwagens of racemachines ziet. Volkswagen gebruikte





daarnaast aluminium en magnesium voor diverse onderdelen en polycarbonaat voor de zijruiten. Alles was gericht op gewichtsbesparing. Het resultaat is een rijklaar gewicht van slechts 795 kilo. Dat is minder dan de helft van wat een doorsnee Golf op de weegschaal brengt.

Binnenstappen in de toekomst

Instappen in de XL1 is een ervaring op zich en vergt best wat lenigheid. De vleugeldeuren zwaaien omhoog en onthullen een interieur dat tegelijk vertrouwd en vreemd aandoet. Vertrouwd, omdat Volkswagen er bewust voor koos om de bediening en instrumenten herkenbaar te houden (de VW Lupo diende als inspiratie). Vreemd, omdat de hele cabine zo smal en laag is dat je het gevoel hebt in een prototype plaats te nemen.

De stoelen zijn naast elkaar geplaatst, anders dan bij de eerste concepten die een tandemopstelling gebruikten. Toch staan ze niet helemaal symmetrisch: de passagiersstoel staat een stuk meer naar achteren, zodat schouders van de twee inzittenden elkaar niet in de weg zitten. Het zitcomfort is redelijk, met stevige zittingen die voor korte ritten prima voldoen, al is het wel jammer dat de kuipjes geen verstelbare rugleuning hebben.

De ramen zijn klein en openen slechts gedeeltelijk met een manuele zwengel. Volkswagen koos voor polycarbonaat in plaats van glas, weer een maatregel om gewicht te besparen. Van geluidsisolatie is nauwelijks sprake. Waar een Golf je afschermt van windgeruis en motorgeluiden, laat de XL1 alles redelijk ongefilterd binnen. Je hoort de banden over het asfalt rollen, je hoort de wind langs de car-

rosserie strijken, en je hoort de mechaniek werken. Het interieur is dus niet zozeer een cocon van comfort, maar een akoestisch venster op de techniek.

De bagageruimte is beperkt tot ongeveer honderd liter. Genoeg voor een kleine sporttas of een paar boodschappen, maar vakanties met twee koffers kun je vergeten. Toch voelt de XL1 minder compromisloos dan zijn voorgangers. Je kunt er met twee personen daadwerkelijk in rijden zonder claustrofobisch te worden. In die zin is het meer auto dan prototype, al blijft de bruikbaarheid beperkt.

Wat? Een diesel?

De magie van de XL1 schuilt niet alleen in zijn vorm, maar vooral in de aandrijflijn. Het model gebruikt een plug-in hybride opstelling, wat voor die tijd zonder meer revolutionair was. Maar wie in deze configuratie een kleine benzinemotor verwacht komt bedragen uit. Vergeet niet dat diesels in die tijd nog populair, aanvaard en vooral zuiniger waren dan benzinemotoren. Onder de motorkap ligt daarom een tweecilinder turbodiesel van 800 cc, een afgeleide van de grotere TDI's die Volkswagen al jaren bouwde. Deze kleine krachtbron levert 47 pk en klinkt, eerlijk is eerlijk, nooit bijzonder charmant. Hij wordt echter ondersteund door een elektromotor van 27 pk, gevoed door een lithium-ion batterij van 5,5 kWh.

Samen leveren de motoren ongeveer 68 pk en 140 Nm koppel, voldoende om de lichte XL1 vlot in beweging te brengen. De kracht wordt overgebracht via een 7-traps DSG-automaat die vlot schakelt en bekend staat om zijn efficiëntie. Dankzij de plug-inhybrideconstructie kan de auto tot vijftig kilometer volledig elektrisch rijden.



De officiële cijfers waren verbluffend. Een gemiddeld verbruik van 0,9 liter per honderd kilometer en een CO₂-uitstoot van 21 gram per kilometer. De topsnelheid was begrensd op 158 km/u, en de sprint naar honderd duurde 12,7 seconden. Het waren geen supercijfer voor prestaties, maar wel indrukwekkend voor efficiëntie. De brandstoftank was met tien liter belachelijk klein, maar in combinatie met de batterij kon de actieradius toch enkele honderden kilometers bedragen.

Voor Piëch en zijn ingenieurs was dit de essentie van het project: bewijzen dat met lichtgewicht materialen, extreme aerodynamica en een slimme hybride aandrijving een auto kon bestaan die de grenzen van efficiëntie verlegde. Niet alleen op de testbank, maar ook op de openbare weg.

Rijden met een experiment

De vraag blijft natuurlijk: hoe rijdt zo'n futuristisch apparaat? Het korte antwoord: anders dan alles wat je gewend bent. Wij krijgen een uiterst exclusieve XL1 in handen die eigendom is van VW invoerder D'leteren. D'leteren heeft wel meer exclusieve auto's uit het rijke verleden van de VW-groep, en het mooie is dat ze die bolides ook ingeschreven en rijklaar houden. Met nog geen 3.500 km op de teller en wetende dat er niet direct reserve-onderdelen klaar liggen, is het voor ons toch spannend om met dit uniek exemplaar de weg op te gaan.

De eerste meters zijn erg onwennig. De tweecilinder diesel maakt meer herrie dan we verwachtten, we merken meteen het gebrek aan stuurbekrachtiging en het overzicht van het koetswerk is



DE ESSENTIE

De Volkswagen XL1 is geen gewone auto, zelfs geen gewone concept car die toevallig de straat heeft gehaald. Dit is het product van een obsessie. Ferdinand Piëch, destijds de machtige topman van de Volkswagen Group, had een droom die tegelijk briljant en meedogenloos was: een auto die gemiddeld slechts één liter brandstof per honderd kilometer verbruikt. Niet als theoretische oefening op een PowerPoint-slide, maar als rijdend bewijs van wat technisch mogelijk is. Voor Piëch, kleinzoon van Ferdinand Porsche en zelf ingenieur in hart en nieren, was de XL1 een kroonstuk. Hij wilde laten zien dat Volkswagen niet alleen massaproducten kon bouwen, maar ook baanbrekende technologie kon afleveren waar zelfs concurrenten met open mond naar zouden kijken.



XLT



B 1-AFX-279



redelijk beperkt. De cameraspiegels geven ook geen dieptezicht en van een achteruitkijkspiegel is ook al geen sprake. Er is zelfs geen achterraut. En toch went het al snel om met de XL1 onderweg te zijn. In de stad voelt de XL1 bijna als een elektrische scooter op vier wielen. Hij glijdt fluisterstil (in elektrische modus) door het verkeer, reageert lichtvoetig op het gaspedaal en manoeuvreert moeiteloos door smalle straatjes dankzij zijn compacte afmetingen. Hier komt de auto volledig tot zijn recht. De elektromotor doet het werk, de diesel blijft uitgeschakeld, en je rijdt daadwerkelijk zonder brandstof te verbruiken. Het geeft de bestuurder een gevoel van superieure efficiëntie, alsof je het verkeer een stap voor bent. En bekijks heb je natuurlijk ook.

Op de snelweg verandert het karakter van de XL1. Daar schakelt de diesel in en hoor je het knorren van de twee cilinders. Het geluid is niet verfijnd, eerder industrieel, maar de DSG-automaat schakelt zo snel als mogelijk naar het volgende verzet waardoor het geluidsniveau zo laag mogelijk wordt gehouden. De acceleratie is bescheiden maar voelt toch sneller aan dan 12,7 seconden. Dat neemt niet weg dat je een inhaalactie wel moet plannen, en niet impulsief uitvoeren. Oh ja, de automaat met dubbele koppeling heeft ook een sportstand, al begrijpen we langs geen kanten waarom in een auto die ECO op z'n ziel heeft getatoeëerd.

Wat echt verrast in deze XL1 is de stabiliteit. Dankzij de lage bouw en de uitgekiende aerodynamica blijft de XL1 strak op de weg liggen, zelfs bij hogere snelheden. Zijwind heeft nauwelijks vat op de carrosserie, en het gevoel van controle is groter dan je zou verwachten bij zo'n lichte auto. Meer nog, je voelt werkelijk aan alles dat de XL1 altijd extreem efficiënt door de lucht snijdt waardoor je bij gas lossen nog onwaarschijnlijk ver uitloopt zonder één druppel brandstof te verbruiken. Nooit eerder hebben we bij een auto de aerodynamica op deze manier echt 'voelen' werken. Knap!

Het stuurgevoel is direct en puur, geholpen door de smalle banden en het lage gewicht. Toch merk je dat diezelfde banden, ontworpen voor lage rolweerstand, in scherpe bochten niet veel grip bieden. De ophanging is stevig, waardoor hobbels en kuilen voelbaar zijn, maar niet hinderlijk. De remmen, belast met het stoppen van minder dan 800 kilo, voelen krachtig en vertrouwenwekkend.

Het bijzondere aan de XL1 is dat je je voortdurend bewust bent van de techniek. Elke rit voelt als een kleine demonstratie van wat mogelijk is wanneer efficiëntie de absolute prioriteit krijgt. Het is geen auto waarin je ontspannen de radio aanzet en gedachteloos kilometers vreet. Dit is een auto die je voortdurend herinnert aan zijn doel en aan jouw rol als proefpersoon in een technologisch experiment.

Geweldige nalatenschap

De Volkswagen XL1 is er niet gekomen om een commercieel succes te worden. Met een oplage van tweehonderd stuks en een prijskaartje van meer dan 110.000 euro was het project sowieso exclusief. Voor Ferdinand Piëch was de XL1 meer dan een auto. Het was een manifest. Een bewijs dat techniek niet alleen gebruikt moet worden om sneller of krachtiger te worden, maar ook om slimmer en efficiënter om te gaan met energie. In dat opzicht is de XL1 geslaagd, zelfs al was hij voor de meeste mensen onbereikbaar. Trouwens, als je er nu nog eentje wil dan moet je nog steeds diep in de buidel tasten. Op Autoscout24 vinden we 8 aanbiedingen in Europa, in een prijsvork tussen 90.000 en 125.000 euro.

Maar zelfs 12 jaar na zijn geboorte haal je er een technisch en vooruitstrevend huzarenstukje mee in huis en een fascinerend hoofdstuk uit de autogeschiedenis. De XL1 is auto die zijn tijd ver vooruit was en die liet zien hoe ver je kunt gaan wanneer je efficiëntie tot absolute prioriteit verheft. Geen gewone Volkswagen, maar het bewijs dat de ontwikkeling van de auto grensverleggend kan zijn. - WM

Wat voor Renault begon als een kleine nevenactiviteit, is inmiddels uitgegroeid tot een divisie die alles behalve stiefmoederlijk wordt behandeld. Dat konden we vaststellen tijdens een bezoek aan het Renault R&D Center in Villier Saint-Frédéric, waar de expertise van lichte bedrijfswagens elke dag verder wordt uitgediept.

Even een kleine geschiedenisles: de allereerste auto die Renault bouwde was de Voiturette Type A in 1898. Louis Renault (toen 21 jaar jong) en zijn broers Marcel en Fernand bedachten daarbij al meteen een revolutionaire directe aandrijving via een cardanas, in plaats van de gangbare ketting. De jonge Louis reed met de Voiturette op kerstavond door de straten van Parijs, waardoor er meteen bestellingen binnen kwamen van de toeschouwers. Het succes was dan ook de basis van het bedrijf Renault Frères, dat een jaar later werd opgericht.

Type C

Maar daar bleef het niet bij. Veel kleine bedrijven in Parijs die intussen lucht kregen van het positieve imago van Renault, hadden nood aan een kleine bestelwagen voor leveringen in de stad. En dus besliste het merk in het jaar 1900 om op basis van de Voiturette een eerste lichte bestelwagen te commercialiseren, de Type C, die een versterkt chassis en laadruimte achteraan kreeg. Dat was meteen het begin van een reeks lichte bedrijfswagens waar handelaars gretig gebruik van maakten.



125 jaar Renault-LCV

60ste verjaardag

We mogen dus zeggen dat lichte bedrijfswagens altijd een wezenlijk onderdeel zijn geweest van Renault en door de jaren heen kwamen er zelfs samenwerkingen en later overnames van andere Franse bedrijfswagenmerken zoals Saviem en Berliet. Dat heeft ook geleid tot een exponentiële groei van de tak 'VU' (van Véhicules Utilitaires) bij Renault. In die mate dat de groep in 1965 de beslissing nam om een afzonderlijk en exclusief R&D Center te openen voor de lichte bedrijfswagens. Begrijpelijk als je weet dat Renault de dag van vandaag ongeveer een half miljoen lichte bedrijfswagens per jaar aan de man brengt, goed voor ongeveer 25% van de totale Renault-verkopen ter wereld.

Vandaag viert het R&D centrum in Villier Saint-Frédéric dus z'n 60ste verjaardag. Op een terrein van zo maar even 15 hectaren zorgen zo'n 1.000 mensen ervoor dat de klanten van de Renault LCV's tevreden en in alle veiligheid aan het werk kunnen met hun voertuig. Want de voertuigen die ze ontwikkelen zijn in de eerste plaats werktuigen. Dé missie van de teams is dan ook duidelijk: er-





CV expertise ten dienste van de klant

voor zorgen dat het dagdagelijks (werk-)gebruik makkelijker wordt en dat de wagen geen pannes vertoont. Wat natuurlijk een ramp zou zijn als je het voertuig nodig hebt om je dagtaak uit te voeren. Door 60 jaar geleden te beslissen om de specifieke expertise en onderzoek op het vlak van bedrijfsvoertuigen op één plek te verenigen, heeft Renault ervoor gezorgd dat de ontwikkeling van talloze innovaties voor de bedrijfswagens kon doorgevoerd worden.

Daar is een pak workload mee gemoeid, want bedrijfswagens worden doorgaans aangeboden in talloze varianten en met verschillende afmetingen of gepersonaliseerde aanpassingen. De Master bijvoorbeeld, kent maar liefst 450 varianten met verschillende motorisaties en aandrijfsystemen. De verscheidenheid aan mogelijkheden is nagenoeg eindeloos, en elke versie moet getest, gevalideerd en gehomologeerd worden.

Stilte aub

In het R&D Center kunnen meer dan 80 testen worden uitgevoerd

en daarmee zijn ongeveer alle aspecten rond veiligheid, gebruiksgemak en duurzaamheid gecovered. Enkel de crashtests gebeuren op een andere plek, al worden ze natuurlijk wel digitaal voorbereid in Villier Saint-Frédéric. En over digitaal gesproken, opdat vlak ervaren de ingenieurs een geweldige evolutie. Zo kunnen bijvoorbeeld, nog voor een eerste prototype wordt gebouwd, aan de hand van Virtual Reality allerlei aspecten worden getest zoals de ergono-





mie van de cabine of de bruikbaarheid van nieuwe innovaties. Dat neemt niet weg dat er nog veel fysieke testen moeten gebeuren. Zo reproduceren betrouwbaarheidstests de zwaarste belastingen die de bestelwagens in hun dagelijks gebruik tegenkomen. Intensieve en versnelde tests simuleren makkelijk tot 400.000 afgelegde kilometers of 20 jaar dienst. En die onderdelen die het meest afzien, krijgen extra aandacht. Zo simuleren ze hier maar liefst 900.000 openingen en sluitingen van de portieren en 450.000 in- en uitstapcycli voor de bestuurderszetel.

Een aspect waar de lichte bedrijfswagens enorme progressie in hebben gemaakt, is natuurlijk de akoestiek. De tijd dat de pakjesbezorger in een luidruchtige rammelkar zijn werk moest doen, ligt gelukkig al een tijdje achter ons. Gebruikers van bedrijfsvoertuigen kunnen soms tot 10 uur per dag achter het stuur doorbrengen, waardoor het akoestische comfort essentieel is om vermoeidheid te beperken. Idem trouwens voor wat betreft trillingen en vibraties, wat al snel op de heupen begint te werken. Daarom analyseren de akoestische ingenieurs ook de trillingen die de bestuurder voelt, met name in het stuurwiel en de zetel.

Waar liggen de uitdagingen?

Je zou denken dat de bestelwagens vandaag de dag dermate doorontwikkeld zijn, dat het eindpunt wel ongeveer is bereikt. Niets is minder waar. De grootste uitdagingen waar de ingenieurs zich nog over buigen zijn vandaag de aandrijfvormen en de regelgeving. Wat aandrijving betreft stellen we vast dat bestelwagens vandaag nog overwegend met klassieke verbrandingsmotoren worden gebouwd, zelfs zonder enige vorm van hybridisering. Dat heeft niets te maken met onwil van de constructeurs, wel integendeel. Zo mogen we zeggen dat Renault een heuse pionier is op het vlak van elektrische bestelwagens. In 1985 al begon het merk met het onderzoeken van elektrische oplossingen wat resulteerde in elektrische versies

van de Renault Express en Trafic. In 2002 kwam een eerste echte elektrische variant in de vorm van de kleine Kangoo "Electri'cite". Hij was niet meteen verantwoordelijk voor een eclatant verkoop-succes, maar het stelde Renault wel in staat om expertise op te bouwen in het ontwikkelen en bouwen van elektrische bestelwagens. In 2017 volgde dan de eerste Renault Master EV en later ook de Trafic EV.

De elektrische producten zijn er dus wel, en zoals we in onze test van de Master ZE al schreven, kunnen ze zeker hun nut bewijzen. Alleen is het merendeel van de klanten er om uiteenlopende redenen nog niet klaar voor. Zo zien ze bij Renault dat slechts 15% van de klanten voor een elektrische bestelwagen kiest, een cijfer dat wij eerlijkheidshalve nog redelijk positief vinden. De ingenieurs van het R&D Center blijven ook innoveren. Met de aankondiging van de nieuwe Trafic, Golette en Estafette E-Tech doet ook hier de 800 Volt-technologie z'n intrede. Daarmee zullen gebruikers van deze bestelwagen in amper 20 minuten de batterij kunnen bijladen van 15 naar 80%, voor een rijbereik van 450 km. Daar kan je dus al wel mee aan de slag.

En waterstof?

Een domein waar Renault wel voorlopig de stekker heeft uitgetrokken is die van de brandstofcel of waterstof. De zogenaamde FCEV bestelwagens zijn weliswaar reeds ontwikkeld, maar de markt lust ze voorlopig helemaal niet. De reden is simpel: er is gewoon geen netwerk om ze te tanken. Maar als er alsnog een doorbraak zou komen, dat kan de technologie snel weer uit de schuif worden genomen.

Renault gelooft trouwens wel dat het aandeel van elektrische bestelwagens nog zal groeien, maar dat neemt niet weg dat het merk nog steeds focust op de doorontwikkeling van de LCV-voertuigen



met verbrandingsmotor. Zo zullen de Euro 7 versies beschikbaar zijn in 2027, en dat zal meteen de laatste update zijn in de klassieke vorm. Vanaf Euro 8 zal moeten gekeken worden naar hybrideversies, om aan de strenge uitstootnormen te kunnen voldoen.

Maar de grootste uitdaging zit (helaas, dixit de LCV-managers van Renault) in de steeds strenger wordende regelgeving. De Europese wetgever legt steeds strengere normen op waardoor er niet alleen ontzettend veel tijd en middelen dient te worden gestoken in de verdere ontwikkeling. Elke nieuwe regel vraagt namelijk ook een nieuwe homologatie, wat door het hoge aantal versies en confi-

guraties voor heel wat hoofdpijn zorgt bij de ingenieurs. Meer dan 50% van de werkmiddelen wordt hier gespendeerd aan de opvolging van nieuwe regelgeving. Als je je dus afvraagt waarom bestelwagens relatief duur zijn, dan is hier je antwoord. Of toch een deel daarvan. Een ander deel van de verklaring zit natuurlijk in de evolutie die het segment heeft doorgemaakt, iets waar vooral de klant van profiteert. Die zal achter het stuur dan ook nog nauwelijks een verschil of handicap merken tegenover een klassieke personenwagen. Voor wat Renault betreft; met dank aan de ingenieurs uit het VU R&D Center.





Hoe reed dat vroeger?

De R4

Tijdens ons bezoek aan het R&D Center hadden we ook de gelegenheid om achter het stuur te kruipen van enkele oude bestelwagens. Zo gingen we eerst op pad met een Renault R4 F4-Service, een kleine bestelwagen uit 1970 die nauwelijks 720 kilogram weegt. De R4 staat gekend als een van de grootste auto-successen ter wereld waarvan er maar liefst ruim 8 miljoen exemplaren werden gebouwd tussen 1961 en 1992. Vooral de Franse post, gendarmerie en vakmannen maakten er graag gebruik van en we begrijpen waarom. Het autootje laat zich lichtvoetig besturen en de typische pook die van onder de voorruit komt, is in de praktijk erg makkelijk en soepel te bedienen. Hij laat zich makkelijk door de smalste straatjes laveren en hij is ook nog eens opmerkelijk comfortabel en gewillig. De motor pikt vlot aan en blijft redelijk stil, tenminste zolang je onder de 70 km/u blijft. Aan hogere snelheden wordt het allemaal net iets te ongezellig.

Estafette Gendarmerie

We stappen over in een Renault Estafette uit 1980. Eentje van de voormalige gendarmerie al moest het blauwe zwaailicht wel bedekt worden. Dit is trouwens de eerste voorwielaangedreven Renault die in 1959 werd gelanceerd met een kleine benzinemotor van 845 cc en een nuttig laadvermogen van een schamele 600 kilogram. De gendarmen die destijds deze testwagen in handen kregen, konden wel al beroep doen op een grotere 1,3 liter motor van, hou je vast, 43 pk. Het meest opmerkelijke aspect hier is de versnellingspook die je helemaal achter je lichaam moet gaan zoeken, maar zich wel met stevige 'klakken' laat bedienen.



Traffic Pick-Up

De laatste switch die we doen is naar een Renault Traffic pick-up versie uit 1990 met 700 km op de teller. Zijn tweeliter viercilinder benzinemotor heeft dus nog maar weinig arbeid moeten verrichten, en dat is ook ook merkbaar aan het interieur dat uiteraard nog in showroomstaat verkeerd. De boordplank en de zetels herkennen we nog uit personenwagenmodellen uit die tijd (uit de Renault 18 bijvoorbeeld). Rijden doet deze Traffic trouwens ook als nieuw, waarbij we natuurlijk wel moeten onderlijnen dat hij niet beladen was tijdens onze korte testrit. De viercilinder spint er lustig op los en wat opvalt zijn de erg korte schakelwegen van de vijfversnellingsbak, alsof we zo maar in een kleine sportwagen uit de jaren '90 zitten. Niet dus, al verdient deze Traffic die intussen 35 jaar jong is, wel nog een pluim voor het algemene comfortniveau dat hij biedt. - WM



Test

Skoda Enyaq Coupé Sportline

De nieuwe **HIPSTER** uit de VW-groep



De Skoda Enyaq Coupé Sportline is zo'n auto die je het gevoel geeft dat de EV-wereld eindelijk een beetje volwassen begint te worden. Geen overdadige sciencefictionachtige fratsen, geen gimmicks om te compenseren voor een gebrek aan inhoud, maar een auto die niet alleen praktisch en functioneel is, maar er ook nog eens verdomd goed uitziet. Meer nog, Skoda is wat ons betreft goed op weg om het hipster-merk uit de VW-groep te worden.



In een aanbod waar de meeste elektrische SUV's nog altijd worstelen met de vraag of ze nu een gezinswagen of een lifestyle-statement willen zijn, kiest de Skoda Enyaq Coupé een slimmere route. Hij combineert een strakke, sportieve lijn met een Tsjechische nuchterheid waar de Duitsers heimelijk jaloers op mogen zijn. Dat maakt van deze Enyaq Coupé een auto die multi-inzetbaar is. Of je nu in stijl wil toekomen op het werk, of met het gezin op vakantie wilt vertrekken, de Enyaq Coupé is er helemaal klaar voor.

Coupé zonder karikatuur

Kijk naar het exterieur en je ziet meteen dat dit geen lomp blok met een batterij is. Waar de 'gewone' Enyaq er nog behoorlijk massief uitziet, tapt de coupé uit een ander vaatje. Zijn daklijn is elegant aflopend, maar zonder de dramatische concessies die sommige coupé-SUV's tot karikaturen maken. Hij blijft nog altijd ruim en praktisch, maar zijn silhouet heeft een pak meer pit dan de gewone Enyaq. En de Sportline-uitvoering doet er nog een schepje bovenop: donkergetinte details, een agressievere front, 20-inch wielen en accenten die de Enyaq net genoeg visuele spierballen geven zonder dat hij ordinair wordt. Hij straalt uit dat hij graag gezien wordt, maar dat hij niet op een rode loper hoeft te paraderen om indruk te maken. Discretie troef, maar hij valt toch op. Qua design alvast heel geslaagd.

High-tech zonder hoofdpijn

Die lijn trekt de Enyaq Sportline trouwens verder in het interieur. Niet door overdreven uit te pakken met kleurcombinaties en frullertjes allerhande, maar wel door zijn sportieve kuipstoelen en prima afwerking met luxueuze stiksels en eventueel optionele chique kleuren voor het leder. Het interieur is geen sciencefiction-cockpit die je de eerste drie weken met handleidingen moet leren bedienen. Alles zit op logische plekken, de materialen voelen solide en aangenaam, en er is een mix van sportieve flair en rustige klasse.

De Sportline brengt suède stoelen, aluminium pedalen en carbonachtige accenten mee, maar het geheel blijft functioneel. Het verwarmde stuur geeft meteen een premiumgevoel, en het centrale multimediascherm is groot genoeg om indruk te maken. Het kleine schermje voor de bestuurder met de essentiële informatie (snelheid, batterijstatus,...) is wat ons betreft wel een beetje aan de kleine kant. Dat mocht gerust wat solider zijn zodat het er minder cheap zou uitzien. Qua bediening verder niets dan lof; Skoda bewijst dat high-tech ook gewoon bruikbaar kan zijn, zonder dat je constant door submenu's hoeft te bladeren om de stoelverwarming aan te zetten.

Het interieur is ook ruim. Opvallend ruim zelfs. Waar veel coupé-SUV's de achterbank behandelen alsof passagiers achterin een noodzakelijk kwaad zijn, biedt de Enyaq Coupé beenruimte die een familie moeiteloos tevredenstelt. De aflopende daklijn beperkt de hoofdruimte nauwelijks, al moet je natuurlijk wel een beetje je hoofd buigen (letterlijk) om in- en uit te stappen. De bagageruimte van 570 liter (uitbreidbaar tot 1.610 liter) is royaal genoeg om



kinderwagens, vakantiespullen en een paar willekeurige Ikea-kasten zonder drama te verstouwen. Ja, hij verliest een fractie aan liters ten opzichte van de reguliere Enyaq SUV, maar dat verschil voel je in de praktijk nauwelijks.

Misschien toch nog een laatste puntje van (detail)kritiek: Skoda voorziet op de middenconsole een minuscule pookje/schuifhendel om de versnelling te selecteren. Mooi gestileerd weliswaar, maar niet zo handig in gebruik. En we misten ook een parking / P-stand.

Rijervaring en prestaties

Op de weg toont de Enyaq Coupé zijn dubbele gezicht. Hij kan kalm en comfortabel zijn, een soort rijdend wellness-centrum (mas-

sagezetels inclusief) dat je fluisterstil naar je bestemming brengt. Maar trap het rechterpedaal dieper in en hij wordt verrassend vlot wakker. Met 286 pk en 545 Nm aan koppel uit de twee elektromotoren sprint hij in 6,7 naar de honderd. Dat is niet het soort prestatie waarmee je een Porsche Taycan het nakijken geeft, maar genoeg om een glimlach op je gezicht te toveren, zeker omdat die acceleratie lineair, soepel en bijna achteloos gebeurt.

Het onderstel in de Sportline-uitvoering is iets strakker, waardoor de auto stabiel door bochten gaat en nauwelijks overhelt. Het geheel blijft in ieder geval voldoende comfortabel, maar verwacht nu ook geen rijdend salon à la Citroën met luchtvering. Het stuur is verrassend communicatief voor een elektrische SUV en voelt precies genoeg gedempt aan om comfort en controle te combineren. Hij blijft wel een zware jongen, ruim boven de twee ton, en dat voel je soms op een bochtige secundaire weg. Maar dan zit je al aan snelheden die niet zo koosjer zijn.

Elektrisch hart

De volledig elektrische aandrijflijn van de Enyaq Coupé is zeker een troef, zonder dat hij daarbij nieuwe records vestigt. De 82 kWh batterij (waarvan 77 bruikbaar) geeft een officieel WLTP-bereik van rond de 560 kilometer. In de praktijk ligt dat eerder rond de 400 tot 430 kilometer bij gemengd gebruik, en op de snelweg moet je rekenen op iets minder. Dat is alvast allemaal uitstekend in deze klasse. Laden kan aan een mooie 175 kW DC, waarmee je in een half uur weer een respectabele actieradius terugwint. Thuisladen op 11 kW AC duurt uiteraard langer, maar is meer dan voldoende voor dagelijks gebruik. Ons verbruik lag in de praktijk rond de 18 tot 20 kWh per 100 kilometer, afhankelijk van de rijstijl en het parcours. Meer dan correcte cijfers dus.

+ PLUS

- Design!
- Ondanks coupélijn toch functioneel en bruikbaar
- Afwerking
- Eerlijke EV-prestaties
- Populaire en dynamische uitstraling
- Vriendelijke persoonlijkheid

- MIN

- Wel heel klein schermje als tellerpartij
- Pook(je) heeft geen P-stand
- Prijs kan oplopen



Persoonlijkheid

En dan de sfeer. Waar veel elektrische auto's klinisch en karakterloos kunnen aanvoelen, weet de Enyaq Coupé een soort vriendelijke persoonlijkheid te hebben. Hij is niet intimiderend, niet opzichtig (hoewel de prachtige rode kleur van onze testwagen wel hoofden deed draaien) en al zeker niet agressief. Hij is eerder de betrouwbare vriend die verrassend uit de hoek komt als je hem maar op de juiste manier triggert. Hij is een coupé-SUV zonder poespas, zonder pretentie, maar mét stijl en een gezonde dosis plezier.

Skoda weet trouwens dat zijn klanten meer verwachten dan alleen een batterij op wielen, en daarom zit de Enyaq Coupé vol met door-dachte details. Van het fameuze paraplu-vak in de deur (maar wie gebruikt die eigenlijk ooit?) tot een ijskrabber in het tankklepje en een sponsje voor je laadkabel: het zijn kleine dingen die laten zien dat iemand bij de ontwikkeling daadwerkelijk heeft nagedacht over het dagelijks leven van een bestuurder.

Hoeveel kost ie zei je?

Alleen, als je net zoals uw dienaar al jaren meedraait in de automotieve wereld, én je hebt nog het Skoda gekend van toen ze bijna gratis werden meegeleverd bij een nieuw televisietoestel, dan zit je wellicht nog met het idee dat een Skoda altijd spotgoedkoop is. Wel, niet dus. De prijs is stevig, erg stevig. Een volledig uitgeruste Enyaq Coupé 85 4x4 Sportline tikt al snel richting bedragen waar je ook naar premium-Duitse alternatieven kunt kijken. Onze testwagen tikte net niet de 75.000 euro aan. Maar daar krijg je bij de Tsjech wel een pak praktische bruikbaarheid voor terug, en een rijervaring die niet onderdoet voor de grote namen. Je betaalt wat meer, maar je rijdt weg in een auto die net zo goed thuishoort op de oprijlaan van een villa als op de parkeerplaats van de lokale supermarkt.

Ter verschoning: onze Enyaq Coupé was natuurlijk de 4x4 met grote batterij én hij tikte zowat alle opties af. Ga je voor de versie met kleinere batterij (59 kWh) en tweewielaandrijving, dan start de prijslijst aan 45.000 euro. Doe daar nog enkele opties en het woord betaalbaar komt alweer binnen bereik... - WM



DE ESSENTIE

De Skoda Enyaq Coupé 85 4x4 Sportline is geen revolutie, maar juist dat maakt hem zo aantrekkelijk. Hij is een elektrische coupé-SUV die niet schreeuwt om aandacht, maar die je met zijn balans van design, prestaties, comfort en praktische bruikbaarheid subtiel overtuigt. Hij heeft genoeg flair om je buurman te doen vragen wat je precies rijdt, en genoeg degelijkheid om probleemloos duizenden kilometers af te malen. Het is een auto die je gerust kunt aanbevelen aan je schoonouders zonder angst dat ze klagen, en die tegelijk leuk genoeg is om zelf elke ochtend met een glimlach in te stappen. Een volwassen, charmant en bovenal bruikbaar elektrisch alternatief.

BYD Seal 6 DM-i Touring

Eindelijk nog een break!

We hebben het geteld: de Seal 6 DM-i is alweer het elfde model van BYD in België. Maar ook slechts de tweede plug-inhybride, na de Seal U, en vooral de allereerste break van BYD op Europese bodem. Het formaat van een VW Passat voor de prijs van een Golf, is dat wat?

Nog geen drie jaar geleden opende BYD zijn eerste concessie in België, met dank aan invoerder Inchcape, dat ook Toyota/Lexus verdeelt bij ons. Anno 2025 is het gamma uitgebreid van drie naar maar liefst 11 verschillende modellen, van de kleine Dolphin Surf tot de grote Tang. Hatchbacks, berlines en SUV's: de keuze is reuze. Maar één modeltype dat tot nu toe nog ontbrak, was de break, nog steeds een populaire koetswerkvorm in Europa. Kan deze plug-inhybride BYD Seal 6 DM-i Touring potten breken?

D-segment voor de prijs van een C-segmenter

Voor de volledigheid: de Seal 6 is ook nog als berline verkrijgbaar. Maar voor deze eerste test hadden we enkel de breakversie Touring ter beschikking. Die is trouwens exact even groot als de berline: 4,84 meter lang, 1,88 meter breed en 1,51 meter hoog. BYD noemt het een C-segmenter, maar wij zouden hem eerder in het D-segment plaatsen, naast modellen als de Volkswagen Passat Variant, Skoda Superb Combi en de Peugeot 508 SW. De BYD is wel scherper geprijsd dan zijn rivalen, maar daar komen we later nog op terug.

Herkenbaar design

Qua design sluit de Seal 6 aan bij de rest van het 'Ocean'-gamma. Dat betekent afgeronde lijnen, grote koplampen en verhoudingen die niemand zullen storen, maar ook niet geweldig aantrekkelijk

zijn. Je merkt een beetje aan de raamlijn dat de Seal 6 niet vanaf het begin is ontworpen als break. Maar de achterzijde an sich oogt geslaagd, met standaard LED-matrixlampen.

Het interieur bouwt verder op wat we gewoon zijn van BYD. De materialen zien er mooi uit, voelen goed aan en zitten ook vrij stevig in elkaar. Het stuurwiel is nogal groot, maar ligt wel goed in de hand en is tenminste duidelijk gelabeld, in tegenstelling tot heel wat andere Chinese merken. Qua digitaal aanbod is er een middelgroot scherm voor de bestuurder, waarvan je de look niet kan aanpassen, maar wel de informatie die wordt getoond.

Geen draaibaar scherm meer

Centraal meet het aanraakscherm 12,8 tot 15,6 inch. Het is niet meer draaibaar zoals bij de oudere modellen van BYD, maar nuttig was dat ook niet echt. De indeling is eerder rommelig: zit de functie die je zoekt tussen de widgets, in het snelmenu dat je naar beneden moet swipen, of toch in de lange lijst van de instellingen? De enkele fysieke knoppen op de middenconsole bieden niet veel soelaas. Draadloze Apple CarPlay en Android Auto zijn wel standaard aanwezig.

Ruim, maar niet extreem

Qua binnenruimte speelt de BYD Seal 6 Touring in de middenmoot. Gezien zijn lengte hadden we hem zelfs ruimer verwacht op de achterbank. Daar kunnen volwassenen wel terecht, maar de knie- en hoofdruimte houdt niet over, ook door de hoge vloer. Achter het stuur is de zitpositie wel goed, maar de passagier zit ook vrij hoog en heeft geen in hoogte verstelbare stoel. In de koffer kan je tenslotte 500 liter kwijt tot aan de rand van de achterbank, of tot 1.535 liter met de achterzetels neergeklapt (in twee delen).

10 of 19 kWh, tot 100 km autonomie

De reden voor die hoge vloer achteraan? De batterij, natuurlijk. De zogenaamde 'Dual Mode Intelligent' of DM-i-aandrijving komt in

DE ESSENTIE

SUV's en kleine stadswagens hebben we al genoeg, maar veel Chinese breaks zijn er nog niet. Deze BYD Seal 6 DM-i Touring probeert dat recht te zetten, met een praktisch koetswerk en een plug-inhybride aandrijving met een groot rijbereik. En dat voor een prijs waar geen enkele concurrent aan kan tippen. Hij springt nergens in uit, maar als je hem krijgt 'op de zaak', zal de Seal 6 Touring je ook niet teleurstellen. Behalve met zijn frustrerende technologie.





+ PLUS

- Materialen en afwerking
- Scherpe prijs
- EV-autonomie Comfort-versie
- Grote totale actieradius
- Veilige Blade batterij

- MIN

- Verwarrende naam/modelstructuur
- Ergonomie infotainmentsysteem
- Irritante veiligheidssystemen

twee smaakjes in de BYD Seal 6. De Boost-versie heeft een batterij van 10 kWh, goed voor 50 km elektrische WLTP-autonomie. De Comfort-uitvoering krijgt een LFP-pakket van 19 kWh en kan tot 100 km elektrisch rijden. De Comfort laadt ook sneller op: tot 6,6 kW AC, tegenover slechts 3,3 kW voor de Boost. En je kan de grotere batterij ook snelladen, tot 26 kW DC (30-80% in 23 minuten). En het is een Blade-batterij van BYD, dus hij kan worden doorboord zonder in brand te vliegen.

1.350 km actieradius in totaal

Dankzij een grote benzinetank van 65 liter heeft de BYD Seal 6 DM-i Touring daarmee een totale actieradius van maar liefst 1.350 km. Zelfs als je hem niet regelmatig kan opladen, zal je dus niet vaak naar het tankstation moeten. De aandrijving gebeurt trouwens bijna altijd volledig elektrisch, waarbij de 1,5 liter-benzinemotor puur als generator dient. Enkel bij plankgas werken de elektromotor van 145 kW (197 pk) en de benzinemotor samen, goed voor een sprint van 0-100 km/u in minimaal 8,5 seconden en een top van 180 km/u.

Subtiele benzinemotor

BYD belooft dat je de benzinemotor amper hoort tijdens het rijden. En dat klopt, tenzij je hard optrekt. Dan klimt de motor in toeren en hoor je hem duidelijk werken. Maar bij normaal rijgedrag blijft het beperkt tot een zacht gebrom op de achtergrond en een lichte trilling in je billen. Verder springt het rijgedrag van de BYD Seal 6 nergens in uit, toch niet tijdens deze eerste kennismaking van ongeveer 100 km. De demping is stevig maar niet te hard. Enkel bij korte oneffenheden voel je een nadrukkelijke schok. In de bochten blijft de grote break stabiel, maar helt hij wel wat over.



Minder subtiele aandachtsmonitor

Sportiviteit is hier niet aan de orde, maar dat is ook niet de insteek van het model. Het moet vooral een comfortabele gezinswagen zijn. Alleen jammer dat de verschrikkelijk irritante aandachtsmonitor die rust zo vaak verstoort. Je moet maar even naar je passagier kijken – of erger nog: naar de digitale tellers of het infotainmentscherm – ende wagen tikt je op de vingers. En niet zomaar met een piepje, maar met een mondelinge berisping! Om de snelheidswaarschuwing uit te schakelen, moet je gewoon op het icoontje bovenaan het centrale display tikken. En dan nog eens op de virtuele aan-uitschakelaar. En dan nog eens om te bevestigen. Als je tegen dan nog niet gefusilleerd bent door de aandachtsmonitor. Aargh!

Laag reëel verbruik

En het verbruik? Wij reden met de Seal 6 DM-i Touring Comfort, dus met de grote batterij. Onze testkilometers hebben we afgelegd in de hybride stand, waarbij de benzinemotor af en toe bijspringt om de batterij op peil te houden. Dat is voor lange afstanden de meest efficiënte modus. Het verbruik schommelde daarmee tussen de 4,5 en 5 liter per 100 km. Een effectieve actieradius van meer dan 1.200 km lijkt ons dus realistisch. De elektrische autonomie hebben we niet getest bij deze eerste korte kennismaking.

Vanaf 36.990 euro voor de BYD Seal 6 Touring
BYD biedt de Seal 6 DM-i aan vanaf 36.990 euro als berline met de kleine batterij (Boost). De Comfort met de grote batterij en meer uitrusting kost minstens 42.990 euro. Deze breakversie Touring is nog eens 1.000 euro duurder. Daarmee is het duidelijk de goed-



koopste plug-inhybride break in zijn klasse. De Skoda Superb Combi komt in de buurt: vanaf 47.505 euro. Die is standaard minder goed uitgerust, maar biedt wel meteen meer dan 100 km elektrische autonomie, veel meer binnenruimte en waarschijnlijk een betere restwaarde. BYD is echter niet gierig op de garantie: de Seal 6 krijgt 6 jaar fabrieksgarantie en 8 jaar garantie op de elektrische aandrijflijn en de batterij.

Conclusie

Het begint moeilijk te worden om het bos door de bomen te zien in het gamma van BYD. De naam van de Seal 6 helpt daar niet mee. Onthou vooral dat het een scherp geprijsde plug-inhybride break is, die de ruimte biedt van een grote voor de prijs van een kleiner model. Als je vastzit aan een bepaald budget, krijg je bij BYD waarschijnlijk de meeste waar voor je geld. Maar hij is nergens écht beter in dan zijn rivalen. Vooral niet op vlak van ergonomie. - YM

Korte test

Nog voor de zondvloed aan nieuwe Chinese merken waarmee we tegenwoordig overspoeld worden, was XPeng al op onze markt aan het bouwen aan de toekomst. En met succes, wat niet enkel bewezen wordt door de verkoopcijfers, maar ook door de evolutie van het gamma. Dat zien we nu ook aan de facelift van de G6 en de G9 die niet kiezen voor uiterlijk vertoon, maar wel voor de ultieme EV-prestaties.

Eerst even over het succes van XPeng bij ons. Zoals al aangehaald tijdens onze babbel met de CEO van Hedin Automotive (dat exclusief de distributie van het merk behartigt in ons land), mogen we zeggen dat XPeng goed op weg is om een succes te worden. Nu al (in 2025) heeft XPeng bijna 900 inschrijvingen gerealiseerd en daarmee is het een te duchten speler geworden die zelfs al merken als DS, KGM en Lancia voorgaat. Hoewel ook de P7 berline in het gamma beschikbaar is, zijn het vooral de G6 en G9 SUV's die bij ons over de toonbank gaan. En net die twee modellen krijgen nu een belangrijke update.

G6 nu nog aantrekkelijker als Tesla-alternatief

We zouden het natuurlijk ook een facelift kunnen noemen, maar je moet al een kenner zijn om de esthetische verschillen te ontdekken tussen de oude en vernieuwde G6 en G9. Ga je echt vergelijken, dan zie je wel de vernieuwde LED-lichtbalk vooraan die de G6 een moderne uitstraling geeft, en achteraan krijgt ie nu ook een kleine 'ducktail' spoiler die de aerodynamica ten goede komt. En bij een EV is elke verbetering op dat vlak altijd welgekomen. Dat neemt niet weg dat we liever wat meer designevolutie hadden gezien, al was het maar om de oude met de nieuwe versie beter te kunnen onderscheiden.

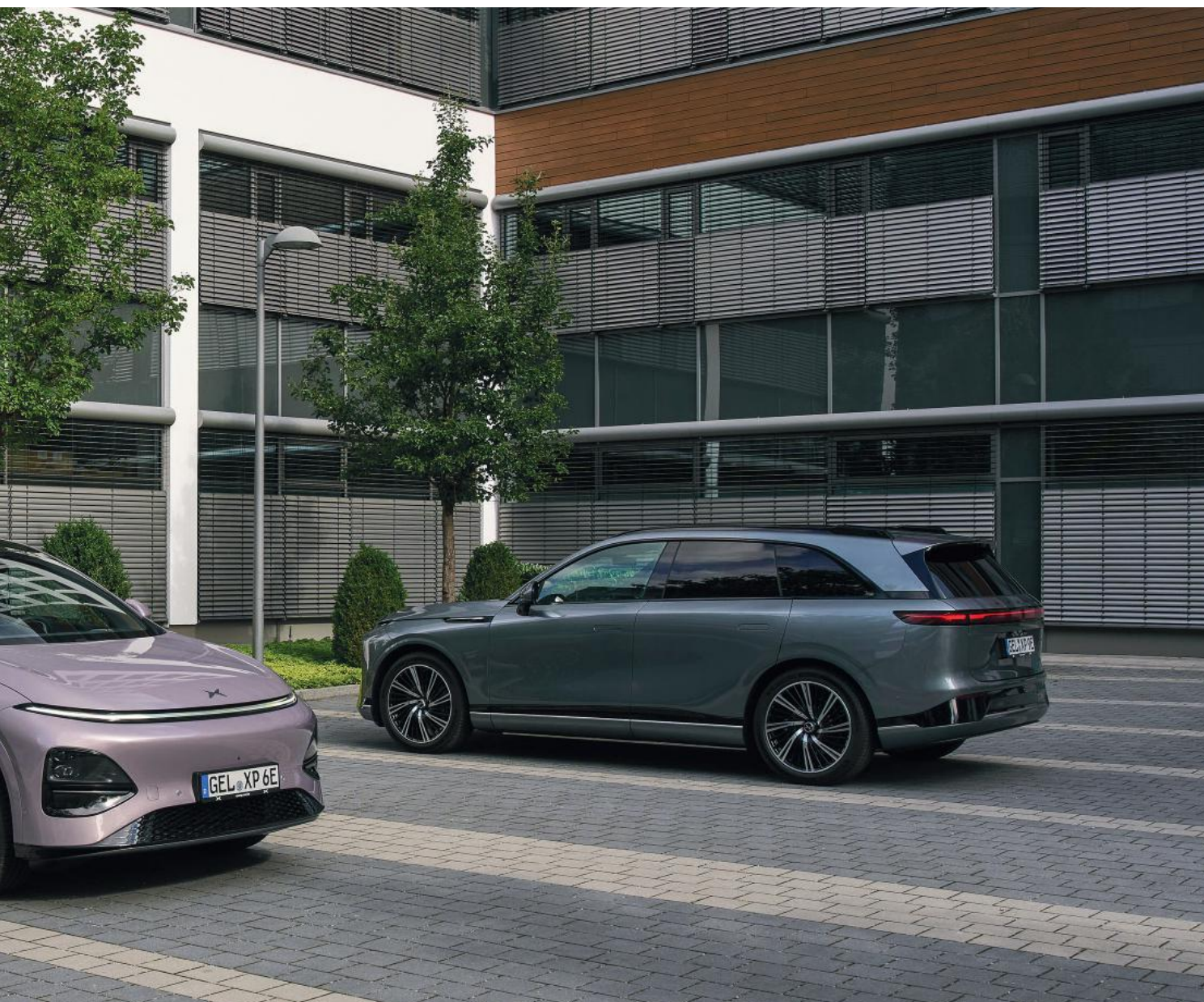
Binnenin zie je meer verschillen, want XPeng heeft de G6 voorzien van meer premium materialen, en dat mocht ook wel. De vorige versie vonden we misschien een tikje te weinig premium aanvoelen. Daar maakt de nieuwe G6 nu komaf mee. Het leder is van een duidelijk betere kwaliteit en ook de andere materialen krijgen een zichtbare upgrade. De dakhemel (inclusief de zonnekleppen) zijn nu van suède en ook de algemene tactiele ervaring gaat er duidelijk



XPeng G6 en G9 upd

op vooruit. XPeng spreekt trouwens ook van een nieuw stuurwiel-design, maar dat mocht wat ons betreft gerust nog wat sportiever. Of minder minimalistisch, zo je wil. Het is natuurlijk een kwestie van smaak, maar het tweespaak-design is een beetje te braaf naar ons gevoel. Dat neemt niet weg dat je algemeen gesproken mag rekenen op een cabine waar het goed vertoeven is, en waarin je nooit het gevoel krijgt dat je met een goedkope Chinees onderweg bent. Oh ja, er is voortaan ook interieursfeerverlichting voorzien met tig schakeringen.

De hele package doet natuurlijk sterk denken aan... de Tesla Model Y. Je krijgt een gelijkaardig geproportioneerde SUV die net zo functioneel, ruim en inzetbaar is als zijn Amerikaanse rivaal. Of dat toeval is? Wellicht niet, maar feit is wel dat de XPeng G6 een prima alternatief kan bieden als je die gekke Elon Musk niet meteen wilt sponsoren.



ate: aan de top door bliksemsnel laden

Laden als de beste

Waar de G6 trouwens de meeste concurrenten met schaamrood op de wangen achter laat, is op het vlak van de verbeterde EV-prestaties. XPeng vervangt namelijk de 'oude' batterijpacks naar nieuwe LFP-batterijen die minder energiedicht en compacter zijn. Dat maakt dat de nettocapaciteit weliswaar een beetje zakt van 68 naar 66 kWh voor de Long Range, en van 87,5 naar 80,8 kWh voor de Performance. Bij die laatste kom je voortaan 510 km ver (voorheen 550 km).

Die licht afgenomen autonomie lijkt niet meteen goed nieuws, maar er is ook een positieve keerzijde aan de medaille. Allereerst is de LFP-batterij minder degradatiegevoelig en de cellen zijn stabiel, waardoor je op lange termijn kunt rekenen op betere en optimale prestaties. Maar het grote voordeel zit in het fantastische laadvermogen, dat aan de snellader kan oplopen tot maar liefst 451 kW!

In bruikbare mensentaal betekent dit dat je de G6 in een razend-snelle 12 minuten kunt bijladen van 10 tot 80 procent. Dat is maar nipt genoeg voor een plasje en een espresso macchiato...

Wij konden de vernieuwde G6 Performance al even kort aan de tand voelen op de Duitse Autobahn en konden het model op maar weinig fouten betrappen. Onze Performance-versie was misschien een tikje hard afgeveerd (het is dan ook de sportiefste versie), maar voorts hoeft de G6 zich qua rijervaring niet te schamen in het bijzijn van de gevestigde (zelfs Duitse) waarden. Misschien nog dit: we hielden er een stevig tempo op na, en toch zagen we het verbruik nooit boven de 18 kWh uitstijgen. Daar mag je uit concluderen dat het beloofde rijbereik zeker gehaald kan worden.



G9 is ultieme EV-sloep

Waar de G6 nog je middle class allesdoener is, wil de uit de kluiten gewassen G9 vooral een premium SUV zijn die respect afdwingt door zijn formaat en uitstraling. Hoewel zijn lengte van 4,89 meter nog voldoende beperkt blijft voor een gebruik in de stad, oogt de G9 echt massief. Dat heeft wellicht te maken met zijn breedte van 1,94 meter, wat je niet meteen blij zal maken als je deze flinke jongen in een veel te smal parkeervak wilt wringen.

Het voordeel van zijn forse taille is natuurlijk wel de zee van ruimte die het topmodel van XPeng biedt. Hier zit je op alle plaatsen prinsheerlijk te genieten van de comfortabele luchtvering en

de uiteenlopende massage-instellingen van de met Nappaleder beklede fauteuils. Er is zelfs een massagefunctie voorzien voor de achterste zitplaatsen! Meer premium wordt het echt niet. En in tegenstelling tot de G6 die het met één groot centraal multimediасherm moet stellen (naast nog een kleiner scherm voor je neus, weliswaar), krijg je hier twee joekels van schermen waardoor de passagier ook voor zijn of haar eigen entertainment kan kiezen. Wel zo handig als je even geen gezellig gesprek wil voeren met de andere passagiers.

Ook in de G9 krijg je voortaan de nieuwe 800 volt LFP-batterijtechnologie die zowaar nog betere prestaties kan voorleggen dan in de G6. De inhoud van het batterijpack varieert van 79 kWh tot 93,1 kWh, waarbij die laatste aan een daartoe uitgeruste snellader kan pieken aan maar liefst 525 kW laadsnelheid. Dat zijn echt belachelijk snelle waarden, waardoor je in 10 minuten maar liefst tot 450 km rijbereik kunt 'bijtanken'.

Afhankelijk van de versie weegt zo'n G9 om en bij de 2,3 ton, maar dat neemt niet weg dat hij tijdens onze eerste test genoeg nam met een heel schappelijk verbruik van 20 kWh gemiddeld. Trouwens, zijn obees karakter doet geen afbreuk aan zijn lenigheid, want de Performance-versie (551 pk) snelt in zomaar even 3,9 seconden naar de 100 km/u.





Conclusie

Hoewel XPeng als merk pakweg 10 jaar bezig is (het bedrijf werd opgericht in 2014), mogen we nu al veronderstellen dat het een blijver is op de Europese markt. De fabrikant wil in hun communicatie vooral de kaart trekken van technologie-pionier. Ze doen dat trouwens niet enkel met 'klassieke' auto's, want XPeng werkt ook aan vliegende auto's en menselijke robots, maar het valt nog te bezien hoe snel we die daadwerkelijk gecommmercialiseerd gaan zien. - **WM**



DE ESSENTIE

In een overvloed aan Chinese aanbieders probeert XPeng z'n plek op te eisen met de vernieuwde G6 en G9 SUV-modellen die vooral uitpakken met best in class EV-prestaties en een interessante prijs-kwaliteit-uitrusting verhouding. Objectief bekeken kan je de G6 en G9 op maar weinig fouten betrappen, al heeft het merk zeker nog werk om in de hoofden te kruipen van de potentiële klanten. Eens die de weg vinden naar de showroom en zich laten verleiden tot een testrit, dan is de kans groot dat ze een positief oordeel gaan vellen. Op voorwaarde natuurlijk dat de stijl van de modellen ook bevalt, al blijft dat altijd een subjectief gegeven.



Test Cupra Tavascan

Gekende wijn in lekkere verpakking

Als vlaggenschip van het hippe Spaanse merk moet de Cupra Tavascan indruk maken. Dat doet hij met zijn knappe snoetje, maar is wat er zich onderhuids afspeelt even indrukwekkend? We gaan op zoek naar het antwoord.

De Tavascan is het eerste model van een “nieuw tijdperk” bij Cupra. Een tijdperk waarin de erfenis van Seat steeds meer achtergelaten wordt op zoek naar een nieuwe, eigen identiteit. Waar de Terramar de bovenkant van het gamma vertegenwoordigt op brandstofvlak, verdedigt deze SUV-coupé de elektrische eer. Onder de wulpsse koets schuilt echter krak dezelfde MEB-techniek als bij de Volkswagen ID.4/ID.5, Skoda Enyaq en de Ford Capri. Kan de Tavascan zich onderscheiden van zijn goedkopere neven?

Visueel sterk

Dat nieuwe tijdperk van Cupra waarover we hierboven spreken, geldt ook op designvlak. De Tavascan was namelijk het eerste Cupra-model met het nieuwe familiegezicht. Intussen is de scherpe snoet met driehoekjes in de koplampen echter ook te vinden op de León, Formentor en Terramar. In het echt weet deze 4,64 meter lange SUV-coupé wel indruk te maken. Hij heeft iets ‘speciaals’,

meer dan de meeste SUV-coupés van binnen en buiten de groep. Zelfs in de basiskleur, Atacamagrijs, die een goudkleurige schijn heeft. De scherpe lijnen, het knappe lichtspel bij het openen en vergrendelen, de bronskleurige details die zo typisch zijn voor het merk: het zijn allemaal elementen die de Tavascan nét iets specialer maken.

Ruggengraat in het interieur

En hetzelfde geldt zeker voor het interieurdesign. Het dashboard is verbonden met de middenconsole via een dikke ‘ruggengraat’, die zich visueel uitstrekt over de hele breedte van het interieur, zelfs tot aan de deurpanelen. Over visueel drama gesproken. De lichtgevende logo’s in het zachte materiaal van de deurpanelen en achter de luchtroosters zorgen ook ‘s nachts voor behoorlijk wat sfeer.

Alleen jammer dat de ruggengraat niet zo ‘premium’ aanvoelt als hij eruitziet. Als je er eens aan rammelt, merk je al snel dat het om een stuk hard plastic gaat dat bovendien niet helemaal kraakvrij bleek te zijn op onze testwagen. De schermen (een klein bestuurdersdisplay aan de stuurkolom en een 15 inch groot infotainmentscherm) zijn rechtstreeks overgenomen van heel wat andere modellen binnen de groep. Inclusief dus de irritante aanraakgevoelige stroken voor het volume en de temperatuur. En ook het stuur zelf heeft



“

De Tavascan heeft tal van visuele details die hem onderscheiden van de massa.



touchknoppen in plaats van fysieke knoppen. Als zelfs Volkswagen beseft dat fysieke knoppen beter zijn, waarom volgen de andere merken dan niet?

Goede gezinswagen

Wat de binnenruimte betreft: zowel voor- als achteraan zit je best goed in de Tavascan. De beenruimte op de achterbank is zelfs zeer ruim, maar langere volwassenen zitten met hun hoofd in de buurt van het plafond, de prijs die je betaalt voor de aflopende daklijn. De koffer is met zijn 510 liter ook erg praktisch en bleek ruim genoeg voor een buggy plus al het nodige speelgoed om de koters bezig te houden. Over kinderen gesproken: ook de voorste passagierszetel van de Cupra Tavascan heeft een Isofix-aansluiting, wat erg praktisch is met drie kinderen, of als je alleen onderweg bent met de baby.

Altijd de grote batterij

We zijn streng, maar met de Tavascan wil Cupra meespelen in het premiumsegment. Gelukkig maakt deze elektrische SUV-coupé het grotendeels goed met een rijgedrag dat past bij zijn positionering. Wij reden met de VZ-versie, die twee motoren en een totaal van 340 pk heeft. Die is sneller (0-100 km/u in 5,6 seconden), maar de batterij blijft identiek ten opzichte van de Endurance-versie met achterwielaandrijving en 286 pk. Dat wil zeggen: een pakket van 77 kWh netto, goed voor 517 km (VZ) tot 568 km (Endurance) autonomie.

Stil interieur, luide speakers

En hoewel het iets te zware stuur de Cupra Tavascan ook zwaar doet aanvoelen, slaat hij wel een zeer mooie balans tussen comfort en dynamiek. De dempers doen hun werk uitstekend, zonder dat de koets een slappe dweil wordt in de bochten. Ook de geluidsisolatie is van een hoog niveau, wat de snelwegkilometers des te aangenaamer maakt. Daardoor kan je ook meer genieten van de uitstekend klinkende Sennheiser-luidsprekers. De lekker zachte zetels in microvezel maken het comfortgevoel af, maar kunnen wel voor een natte rug zorgen in de zomer.

Hoeveel autonomie in de praktijk?

Misschien wel het leukste aan de Cupra Tavascan VZ is de souplesse die zijn tweemotorige aandrijflijn biedt. Met 340 pk kan je natuurlijk stevige sprintjes trekken, maar het zijn vooral de vlotte hernemingen die voor een gelukkig gevoel zorgen. De respons van het gaspedaal is uitstekend, waardoor je je nooit zorgen moet



maken of je genoeg ruimte hebt voor een inhaalactie. En dat zonder het verbruik de hoogte in te jagen: na onze testweek kwam ons gemiddeld verbruik uit op 17,3 kWh/100 km. Daarmee haal je dus een rijbereik van ongeveer 450 km in de praktijk, ook met een groot stuk snelweg. In de zomer en langs binnenwegen moet 500 km ook mogelijk zijn.

Prijzen Cupra Tavascan

En dan komen we bij de prijs. De Cupra Tavascan is verkrijgbaar vanaf 59.235 euro in de Endurance Business-uitvoering. Dan krijg je wel al 19-inch velgen, automatische airco in 3 zones, een inductielader voor je telefoon, navigatie, een verwarmd stuurwiel en een achteruitrijcamera. Onze testwagen, een VZ Adrenaline, kwam echter in de buurt van de 80.000 euro! Voor dat geld kan je natuurlijk ook terecht bij een pak interessante concurrenten, niet in het minst binnen de VW-groep zelf.

Conclusie

In een vacuüm laat de Cupra Tavascan maar weinig steken vallen. Hij ziet er knap uit, rijdt vlot, is comfortabel en heeft tal van (visuele) details die hem onderscheiden van de massa. Maar als je weet dat er (soms veel) goedkopere modellen bestaan van VW, Skoda en zelfs Ford met exact dezelfde techniek, wordt de keuze al moeilijker. Vooral omdat het interieur niet zo 'premium' is als het prijskaartje en de looks doen vermoeden... Gelukkig spreekt het design en de algemene sfeer mogelijks wel een heel specifieke (jonge?) doelgroep aan, die qua stijl en beleving niet echt elders hun gading kunnen vinden. - YM

PLUS

- Knap design
- Comfortabel en ruim interieur
- Goede balans comfort / dynamiek
- Autonomie in de praktijk
- Kan specifieke (jonge?) doelgroep aanspreken
- Beproefde techniek uit de VW-groep

MIN

- Pittig prijskaartje
- Sommige materialen minder geslaagd
- Te veel touchbediening

DE ESSENTIE

De Tavascan is het meest 'premium' model van Cupra tot nu toe. Dat zie je aan zijn design en zijn interieur, maar ook aan zijn prijskaartje. En daar knelt het schoentje een beetje, want op vlak van techniek en technologie onderscheidt hij zich niet van de andere MEB-modellen van de VW-groep. Natuurlijk is een knappe lijn ook wat waard, maar ons rationele brein heeft het er moeilijk mee. Misschien dat de leasingprijzen hem aantrekkelijker maken...

Voorstelling

Alles over de BMW iX3

Neue Klasse





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



iX350

D M EI 876 E



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

Neue Klasse of iX3

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

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

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

Geen SUV maar SAV

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

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

DE ESSENTIE

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



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

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

800 km rijbereik, zei je?

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



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



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

Hoe rijdt hij eigenlijk?

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

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

Conclusie

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



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



WANNEER JAPANS VAKMANSCHAP ELEKTRISCH RIJDEN VORMGEEFT

ALL-NEW MAZDA6e

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

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

6 JAAR | MAZDA
GARANTIE

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

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



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

¹Rijbereik bepaald volgens de WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Het werkelijke rijbereik kan afwijken naargelang de uitrusting en individuele factoren. ²Promotioneel financieringsaanbod in financiële renting voor een All-New Mazda6e Takumi 68,8 kwh (MY2025), op basis van een looptijd van 60 maanden en 50.000 km. Catalogusprijs: € 35.446,28. Maandelijkse huur van € 239, mits een eerste (optionele) verhoogde huur van € 4.689,81 en een aankoopoptie van 54%, fleetkorting inbegrepen. Afleverkost van € 330 en milieubijdrage van € 8,26 niet inbegrepen. Financiële renting is uitsluitend voor professioneel gebruik. Alle vermelde prijzen zijn exclusief BTW. Onder voorbehoud van vergissingen of prijswijzigingen. Aanbod geldig van 01/09/2025 tot en met 31/10/2025 bij de deelnemende erkende Mazda-verdelers in België. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Mazda Finance, handelsnaam van CA Auto Bank, Belgisch filiaal van CA Auto Bank S.p.A., verhuurder, met als maatschappelijke zetel Corso Orbassano 367, 10137 Torino - Italië en hoofdzetel in België, Herrmann-Debrouxlaan 54 te 1160 Brussel. RPR: Brussel - KBO: 0699.630.712 - IBAN: BE08 7360 4943 5813 - BTW: BE 699.630.712 - e-mail: customer-care.belux@ca-autobank.com. Uw Mazda-verdeler treedt op als kredietbemiddelaar, agent in nevenfunctie. Neem contact op met uw Mazda-verdeler voor meer informatie en voor een offerte op maat. De vermelde waarden zijn gebaseerd op de WLTP-test methode. Adverteerder en V.U.: Mazda Motor Logistics Europe NV, handeldrijvend onder de naam Mazda Motor Belux, invoerder. Blaasveldstraat 162, B-2830 Willebroek. Ondernemingsnummer: 0406.024.281. Rekeningnummer: BE21 3200 0698 7003. Contact: info-be@mazdaeur.com. www.mazda.be.



MAZDA

VW T-Roc in 't nieuw

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

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

Mini-Tiguan

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



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

Ruimer en kwalitatiever interieur

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

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

Mildhybride en nieuwe 'full hybrids'

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

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

Test

Alpine A290 GTS

Kan een elektrische hot hatch spannend zijn?



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





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

Van Renault naar Alpine, en toch uniek

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

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

Interieur met een motorsportsausje

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



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

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

DE ESSENTIE

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



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

Lichtvoetig en slim getuned

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

PLUS

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

MIN

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



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

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

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

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

Feedback en precisie

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

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





Conclusie

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

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



Test

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

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

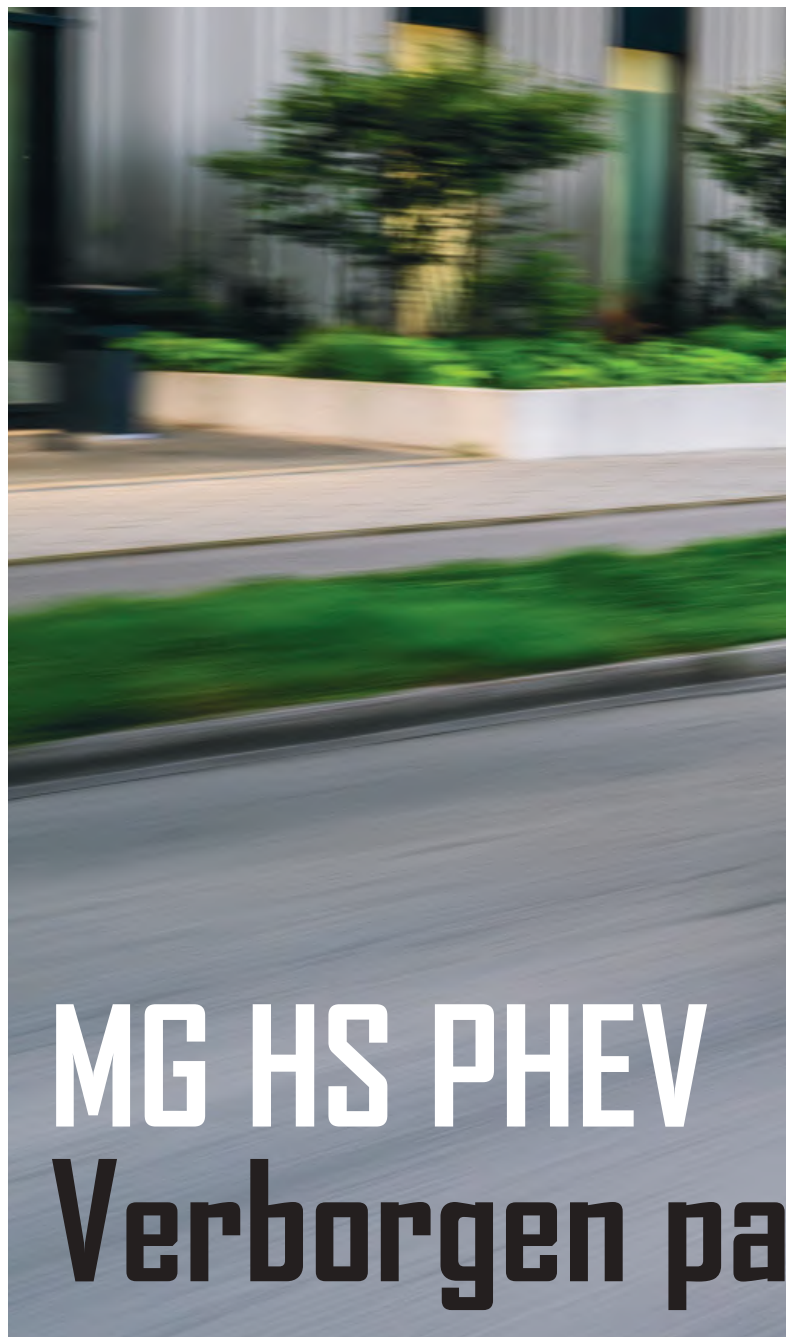
Stijlvol design

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

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

DE ESSENTIE

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



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

Knap interieur

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



rel

Biepjes alom

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

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

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

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



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

Comfortabele luxe-SUV

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

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

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

Tot 100 km op één lading

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Is die prijs wel juist?

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

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

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

Conclusie

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





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

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

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

Filmheld

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

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

Kei-schattig

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

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

"Nog één ultieme auto."

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



MX-5 (Miata)



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

Italiaanse Japanner

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

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

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

Mazda 6e

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



MX-5 (Miata)



Mazda 787B

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

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

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

Wat brengt de toekomst?

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

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



Mazda 1800 Luce



Mazda 6e



Mazda 6e

Test



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

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

Hyundai Inster

De (out of the) box(y) EV

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

Groots in zijn kleinheid

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

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

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

Love or hate, maar wel met attitude

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

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

Rijden als een grote

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







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

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

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

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

DE ESSENTIE

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

Hoe ver kom je eigenlijk?

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

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



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

Wat kost dat feestje?

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

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

Conclusie: charmante en functionele EV

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

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

PLUS

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

MIN

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



5 redenen waarom je deze (Nio) Firefly moet ontdekken

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

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

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

1. Hij is meer Europees dan Chinees

Op papier heeft de Firefly natuurlijk de Chinese nationaliteit, maar

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

2. Je bent geen grijze muis...

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

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

3. Het is een ruimtewonder

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

4. Hij rijdt als een grote

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

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

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

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

Is er dan geen enkel puntje van kritiek?

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

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





Test

Mini Aceman S

Funky & functioneel

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



DE ESSENTIE

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

Logische gezinsuitbreiding

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

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

Hoe kleurrijk mag jouw Mini Aceman zijn?

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

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

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





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

Omdat een sober/clean interieur ook hip kan zijn

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

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

Praktischer ... maar ook ruimer?

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

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

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

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

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

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

Rijgedrag

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



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

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



Prijzen

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

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

Conclusie

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

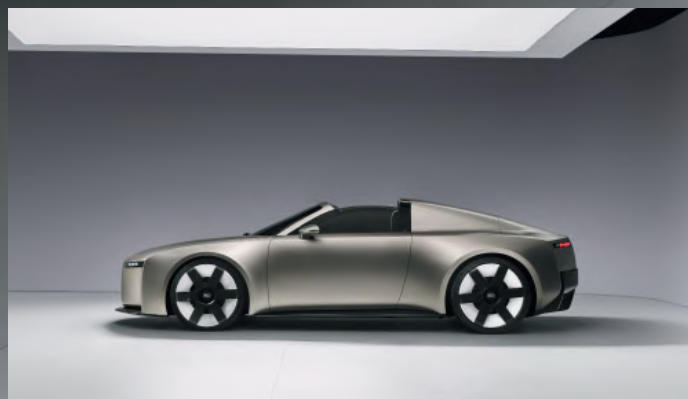
Qua prijs/positionering wil de Mini Aceman zich duidelijk bovenaan het premiumsegment nestelen terwijl de basisuitrusting genereuzer is dan ooit. Dat is geen overbodige luxe want louter op specificaties is het niet evident om de eindeloze lijst aan concurrenten altijd te overklassen. - **BNNY**



Concept Car

Audi Concept C

De opvolger van de
TT komt eraan





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

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

Inspiratie van de A6 uit 2004

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

Wegklapbaar scherm en fysieke knoppen

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

2027 in productie, na de elektrische A2?

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



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



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

Inclusief virtuele versnellingen

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

Kia EV6 GT

Snelle familie GT



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

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

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

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

Design upgrade

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



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

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

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

Hoe ver kom je ermee?

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



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

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

Prijzen en conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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



Renault R5 E-tech 120 pk

Tussen basis en top(budget)

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

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

3.000 euro goedkoper

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

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

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



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

Nieuw platform

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

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

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

Conclusie

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



Test

Hyundai Ioniq 9



De luxe EV uit Korea

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

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

Groter dan hij lijkt

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

Infotainment is niet helemaal mee

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



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

Veel luxe en ruimte aan boord

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

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

DE ESSENTIE

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

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

Ontsmettingslade

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

Geweldige roadtripmachine

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Minstens 600 km autonomie

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

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

Ruim reëel rijbereik en snel opladen

Tijdens onze eerste kennismaking, aan een vlot tempo maar bij

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

Belgische prijzen Hyundai Ioniq 9

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

Conclusie

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



Facelift voor Peugeot 308

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



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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

Spontane blik achter de schermen

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

Op naar Oxford

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

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





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

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

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

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

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

Technische feiten: klein maar bruikbaar

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

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

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

Software als troefkaart

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

En dus, wordt dit de EV voor iedereen?

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

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





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

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

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

1. Het begon allemaal met een fiets

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

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

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

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

3. Samenwerking met Hispano-Suiza in 1924

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

4. De originele Superb in 1934

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



1. Skoda Slavia



2. L&K Voiturette A



3. Hispano - Suiza



4. Skoda S 640 Superb



5. Skoda Popular Monte Carlo



6. Skoda Sport

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

5. De eerste rallykriebels in 1936

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

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

6. Skoda in Le Mans in 1950

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

ŠKODA then and now

Employees in the Czech Republic



1991
16 974

2020
35 437

ŠKODA brand cars produced in the Czech Republic



1991
172 074

2020
753 013

Engine variants



1991
2

2020
38

Model series



1991
1

2020
10

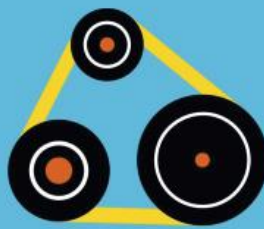
Number of markets



1991
30

2020
100

Gearbox variants



1991
1

2020
28

Engines produced



1991
172 074

2020
411 000



7. Škoda Octavia



8. Škoda 130 RS

7. Octavia: de publiekslieveling

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

8. Motorsport in de jaren zeventig

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

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

9. Een horrorfilm in 1971

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

10. Italiaanse en Belgische invloeden in 1987

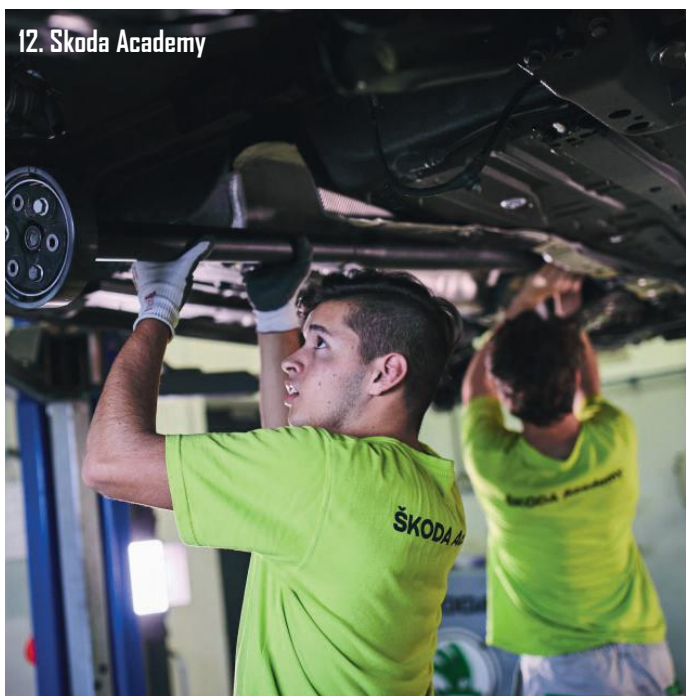
We zijn intussen in de tijd beland dat Skoda een echt budgetmerk wou zijn. Skoda zocht daarbij naar manieren om toch voldoende aantrekkingskracht te etaleren, bijvoorbeeld door een opmerkelijk design. De Škoda Favorit werd getekend door de gerenommeerde Bertone-studio, met de Belg Marc Deschamps als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



9. Skoda Ferat



10. Skoda Favorit



12. Skoda Academy



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

11. Nieuwe vleugels vanaf 1991

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

12. Opleiden via de Skoda Academy

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

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

13. Feest in het museum in 2025

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

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



Voorstelling

Nieuwe Mazda CX-5

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



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

Slechts 1 motor

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

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

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

Evolutie van Kodo-design

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

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

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







**ZOUTE
GRAND
PRIX**

25

ZOUTE GRAND PRIX CAR WEEK

8-12 OCTOBER 2025

Beach Albertplein, 8300 Knokke-Heist, Belgium

ZOUTE GRAND PRIX GALLERY

by EY | 8-12 October 2025

ZOUTE ICONIC RALLY

by Integra | 8 October 2025

ZOUTE RALLY

by ASL Group | 9-11 October 2025

ZOUTE GT TOUR

by Insententials | 11-12 October 2025

ZOUTE SALE

by Bonhams Cars | 12 October 2025

Approach Golf, 8300 Knokke-Heist, Belgium

ZOUTE CONCOURS AUCTION

by Broad Arrow | 10 October 2025

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE

by ING Private Banking | 11-12 October 2025

MORE INFO & TICKETS

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE





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

Grote leefruimte

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

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

De eerste conclusie

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

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

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

DE ESSENTIE

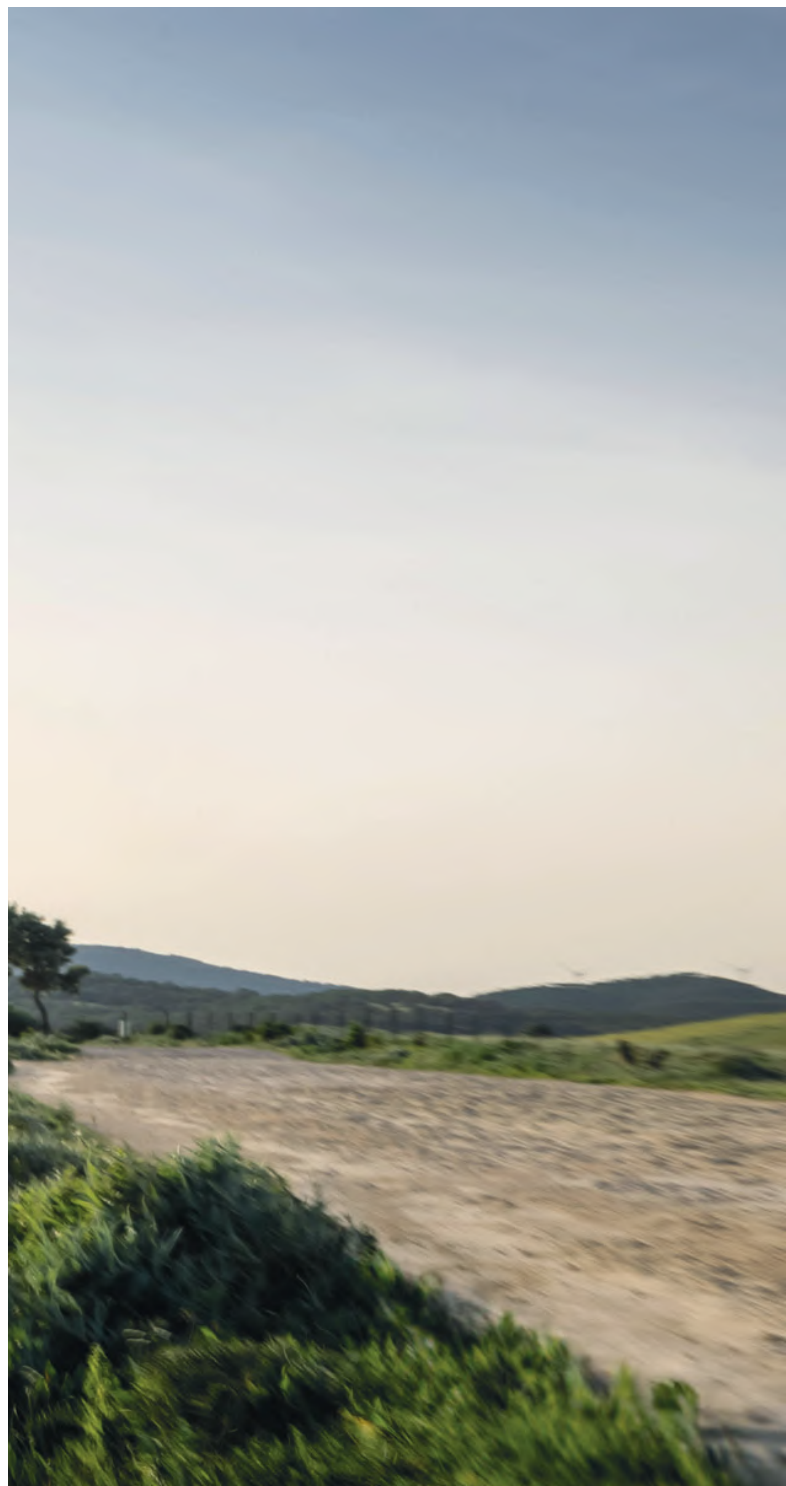
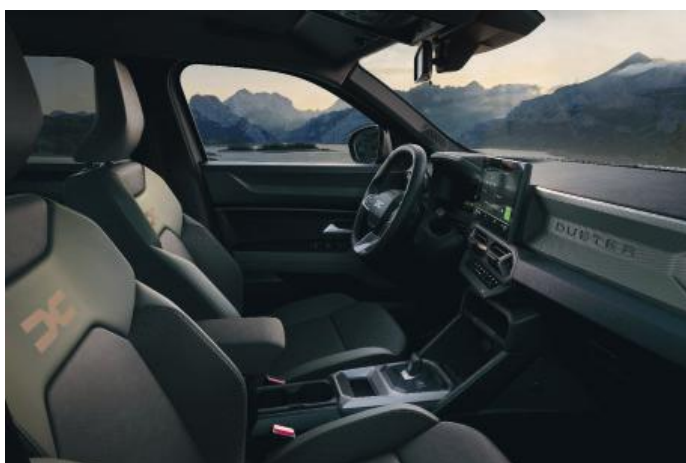
De CX-5 is voor Mazda een erg belangrijk product en in dat opzicht is het een opmerkelijke keuze om enkel een benzineversie met milde-hybrideondersteuning aan te bieden. Wie een plug-in hybride of een diesel wilt, die kan natuurlijk terecht bij de (nauwelijks grotere) CX-60. Alleen moet je dan wel flink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

Test

Dacia Duster Hybrid

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





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

Geen doetje meer

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

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

Basic, maar compleet

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



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

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

Ruimte genoeg

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

DE ESSENTIE

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



+ PLUS

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

- MIN

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

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

Benzine/LPG, mildhybride of 'Full Hybrid'

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

Gekke versnellingsbak

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

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

Comfortabel geveerd

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

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

Full option hybride SUV voor minder dan €30.000

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

Conclusie

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



Eerste test





Mazda 6e getest

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



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

Veel waar voor je geld

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

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

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

Twee elektromotoren, twee batterijen

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



DE ESSENTIE

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

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

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

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

Design en welbehagen prioritair

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





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

Chinese erfenis

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

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

Conclusie

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

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



Retro: De geschiedenis van de BMW 3-Reeks



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

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

Eerste generatie (E21, 1975-1983)

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

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

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

Tweede generatie (E30, 1982-1994)

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

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





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

Derde generatie (E36, 1990-2000)

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

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



Vierde generatie (E46, 1998-2006)

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

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

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

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

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

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

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





Zevende generatie (G20/G21, 2019-heden)

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

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

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

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

Vijftig jaar rijplezier: de essentie van de 3-Reeks

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



Eerste test



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

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



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

Design: sportief of kunst?

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

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

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

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

Smurfen-interieur

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

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







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

EV-prestaties

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

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

PLUS

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

MIN

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

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

Rijden

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

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



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

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

En de minpunten?

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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

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

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







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

XC60: een vaste waarde

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

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

EX30 Cross Country: de gedurfde

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

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

DE ESSENTIE

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



Accessoires voor het avontuur

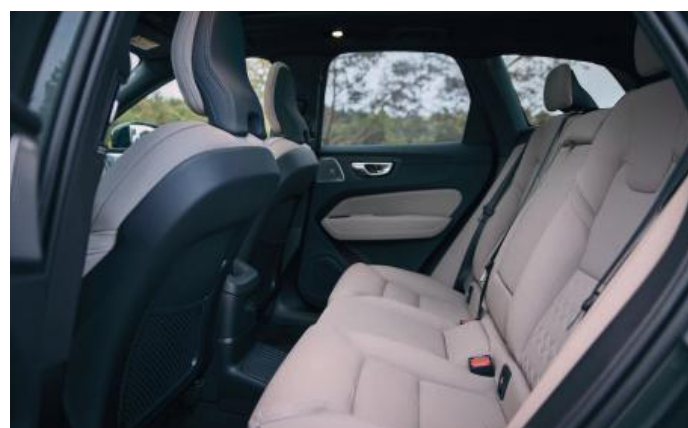
Volvo maakt van de gelegenheid gebruik om zijn assortiment outdoor-accessoires onder de aandacht te brengen. Daaronder vinden we twee voorstellen die perfect bij het thema van de reis passen. De daktent heeft een geïntegreerde matras, standaard panoramisch uitzicht en blinkt uit door een relatief eenvoudige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

Een onderdompeling in Midsummer

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

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

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



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

Conclusie: twee visies van Volvo, één horizon

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



Test

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

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



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

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

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

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

Zowaar hightech

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

PLUS

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

MIN

- Miniscule achterbank
- Fiscale en brandstofkost

V8 baby!

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

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

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

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

Dorstig?

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

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

Sportieve GT olé olé

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

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





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

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

Scherpe Belgische prijzen...

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

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

... rationeel gezien toch een koopje!

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



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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

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

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

BMW iX XDrive45

De (interne) kannibaal

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

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

Veel grotere accu

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

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

Evenwichtig en gebalanceerd

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

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

Interieur

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





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

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

Een lichte maar herkenbare facelift

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

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

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

Prijzen: instapper zei je?

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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



Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

Renault Espace

Franse ruimtevaarder mikt nog hoger

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

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

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

Stilistische update

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

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

Meer comfort, slimmere technologie

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

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

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

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

Renault Espace blijft een ruimtewonder

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

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

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

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

E-Tech Full Hybrid

Met het befaamde "kiezen is verliezen" spreekwoord in het





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

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

+ PLUS

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

- MIN

- Te snelle facelift?
- Slechts één motorisatie beschikbaar

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

4Control Advanced

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

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





Premium?

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

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

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

Conclusie

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



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

DE ESSENTIE

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

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

In het volgende nummer

Eerste test met de Volvo ES90 De toekomst van Dacia Leapmotor B10

(En nog veel meer autonieuws)

