



De geschiedenis van de BMW 3-Reeks



TEST Lancia Ypsilon HF

Dé elektrische Hot Hatch is hier!



Interview
Eddy Haesendonck
Hedin Automotive



Mazda 6e getest

Sterke EV-aanbieding voor
fleet én particulier

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.



Volvo EX90

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



Audi Q3



BMW iX1



DS N°8



Ford Capri



Cupra Terramar



Audi RS2



Kia EV3



Renault Master E-Tech



Skoda Elroq



Alpine A390



BYD Dolphin Surf



Renault Austral



Mini JCW Circuittest



Renault R4



Kia PV5



Fiat Grande Panda

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.



BMW iX3



Mazda 6e



Lancia Y HF



Interview Eddy Haesendonck



Volvo SummerDrive



Dacia Duster Hybrid



Xiaomi



Hyundai Ioniq 6 N



Ford Mustang



De geschiedenis van de BMW 3-Reeks



Mazda CX-5



Renault Espace



BMW iX XDrive45

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.



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 Insentials | 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

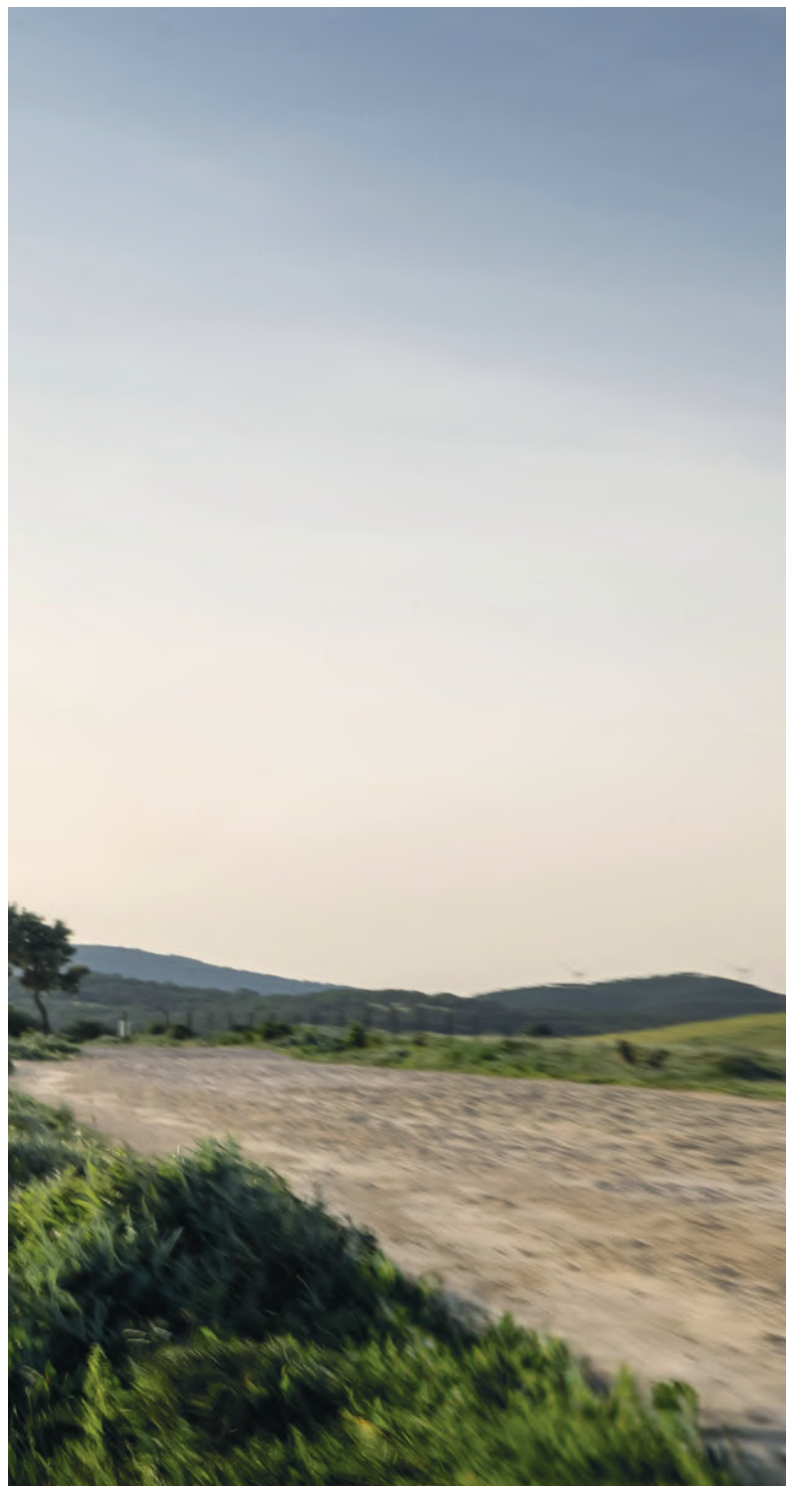
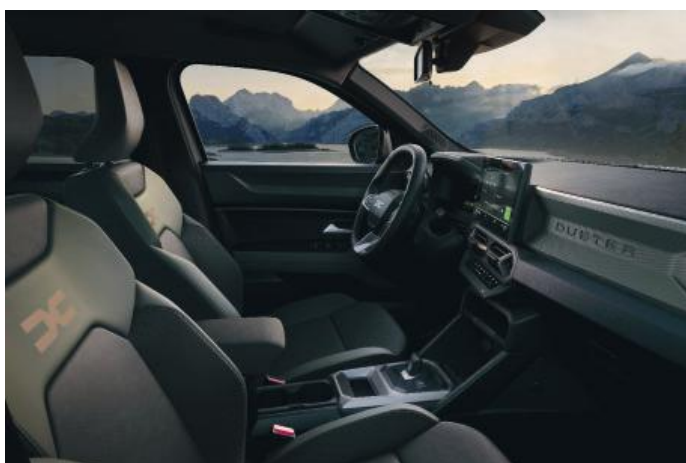
De CX-5 is voor Mazda een erg belangrijk product en in dat opzicht is het een opmerkelijke keuze om enkel een benzineversie met milde-hybrideondersteuning aan te bieden. Wie een plug-in hybride of een diesel wilt, die kan natuurlijk terecht bij de (nauwelijks grotere) CX-60. Alleen moet je dan wel flink 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





Eddy Haesendonck, CEO Hedin Automotive Benelux

“Je moet kijken naar je eigen sterktes en waar je het verschil kunt maken.”

De expansie van de Zweedse automotive-groep Hedin in de Benelux mag in vele opzichten opmerkelijk worden genoemd. Daarbij valt ook op dat het bedrijf niet enkel de focus wil behouden op hun retail-activiteit, maar ook het invoerderschap van verschillende merken neemt stilaan indrukwekkende proporties aan. Auto-Info ging op gesprek met de man die dit alles in goede banen leidt.

Dat Hedin in 2022 Eddy Haesendonck inlijfde als CEO voor de Benelux-divisie, mag niet verbazen. Met een indrukwekkende carrière bij BMW Belux slaagde hij er als CEO in om BMW voor het eerst naar het marktleiderschap in België te brengen. Bij Hedin zijn de ambities een pak diverser, maar na 3 jaar aan het roer kan Eddy Haesendonck alvast terugblikken op enkele mooie realisaties.

Auto-info: Eddy, wat was eigenlijk jouw missie bij de start, nu drie jaar geleden?

Mijn missie was om in de eerste plaats te zorgen dat we als Zweeds bedrijf, in de Benelux, een solide organisatie konden opzetten om de recente acquisities die in de Benelux gebeurd waren te laten samensmelten tot één geheel, als één bedrijf. Want na een resem van acquisities is de stroomlijning van processen en systemen van verschillende bedrijven die hun eigen bedrijfsvoering hebben, noodzakelijk. En dan waren er ook nog de verschillende merken met eigen dynamieken en met verschillende strategieën. Mijn eerste bekommernis was dus om structuur te brengen in het amalgaam van bedrijven en merken. Een ander belangrijk aspect was natuurlijk het opzetten van een duurzaam en winstgevend businessmodel in een financieel uitdagende sector.

Is het fair om te zeggen dat Hedin, voordat jij aan het roer kwam, voornamelijk een retailbedrijf was en dat er wel een bewuste keuze is gemaakt om ook het invoerder-model te gaan ontwikkelen?

Dat is niet helemaal zo want als je kijkt op Europees niveau, dan was Hedin voor bepaalde merken al invoerder. Heel concreet bijvoorbeeld zijn we de invoerder van Ford in Zweden. Maar we zijn ook invoerder van Renault en Dacia in zowel Denemarken als Zweden. Dus het bedrijf had zich al toegespitst op de distributie. Enerzijds als retailer maar ook als importeur voor een aantal merken.

De expansie als invoerder is dus vooral een Belgisch fenomeen?

In België zijn we historisch vooral gestart met distributie, bijvoorbeeld met de eerste acquisities van Mercedes-Benz dealerships. Daarna zijn er ook 6 acquisities geweest van Toyota en Lexus dealerships. Dat is natuurlijk telkens een retail-verhaal, terwijl we voor de merken Hongqi, Ineos en Corvette ook invoerder en distributeur zijn. Voor XPeng zijn wij niet de invoerder, maar momenteel wel de exclusieve distributeur, wat natuurlijk dicht bij elkaar ligt. En dan is er nog het nieuwe project rond NIO en Firefly, waarmee we gaan starten vanaf september. Voor dit project zullen we voor België en Luxemburg ook de invoerder zijn en natuurlijk ook distributeur vanuit een aantal vestingen in Vlaanderen en Brussel.

Hoe verschillend is het voor jou om retail en distributie te gaan managen tegenover een invoerderschap?

Het zijn twee verschillende disciplines. Als je distributeur of retailer bent, dan is de invoerder diegene die alle overkoepelende activiteiten voor zijn rekening neemt. Dan heb ik het vooral over de marketing met in het bijzonder de digitale aanpak rond de customer journey, maar ook de homologatie, het logistieke verhaal, onderdelen, het garantieproces, opleidingen, noem maar op. Dat is de invoerder zijn rol. Wij als dealer zorgen ervoor dat de, zeg maar fysieke relatie voor sales en service met de klant, optimaal wordt verzorgd.

Wanneer je voor bepaalde merken ook de invoerder bent, dan moet je die andere dimensies ook zelf gaan doen. En dat is natuurlijk een andere metier waarvoor je ook andere mensen nodig hebt in je organisatie om die zaken te uitwerken die anders door een invoerder voor jou geregeld worden. Dat wordt vaak onderschat. Plus, als invoerder draag je natuurlijk eindverantwoordelijkheid. Als iets niet werkt kan je de hete aardappel niet doorschuiven en moet je alle problemen van A tot Z zelf oplossen.

Hoe is die evolutie naar meerdere merken binnen het luik van invoerderschap er gekomen?

Onze strategie is eigenlijk gestoeld op twee sporen. Eén spoor is het werken met traditionele merken en rond de traditionele business waar je een bestaand klantenbestand en wagenpark hebt, waar je gekende merken hebt en waar je eigenlijk kunt rekenen op een goed geoliede

machine die omzet genereert, zowel in verkoop als naverkoop. Het tweede spoor is wat wij noemen New Business. Wij willen met Hedin Automotive natuurlijk ook in het snel veranderende automobiellandschap deel uitmaken van de toekomst en daarom kijken we ook naar nieuwe trends. Mooie voorbeelden daarvan zijn onze merken XPeng, Hongqi, maar zeker nu ook Nio en Firefly. Die new kids on the block zijn misschien de nieuwe sterren van de toekomst. We willen parallel aan onze traditionele merken kijken welke van die nieuwe spelers ook duurzaam en succesvol kunnen zijn op de Europese markt.

Veel van de Chinese merken zien het natuurlijk wel groots als ze hier willen opstarten. Moet je dan ambities gaan temperen bij je Chinese gesprekspartner?

Onze Chinese partners zien het inderdaad vaak groots en dat mag. Je moet ambitieus zijn in deze business. Als je naar een continent gaat of naar een markt gaat zonder ambitie, dan kom je nergens. Je moet altijd hoog mikken om ook met je organisatie een perspectief te hebben. Je moet natuurlijk wel een realistisch businessplan maken; hoe gaan we daar naartoe werken en welke resources hebben we daarvoor nodig? De realiteit is vaak anders, maar op zich is dat niet verkeerd. Dat is ondernemend zijn. Als je ondernemer bent, dan moet je durven investeren, moet je durven risico's nemen. En dat kan je niet doen als je alleen maar laag mikt.

Maar neem nu Hongqi. Zijn jullie tevreden over de commerciële resultaten van het eerste model?

Kijk, bij Hongqi heeft de consument in België maar één model gezien bij de lancering, de top-SUV E-HS9. En dat was ook de bedoeling. De Chinezen hebben toen gezegd: laat ons met één model naar de markt gaan om alle invoerdersprocessen eerst netjes uit te rollen. Stel je voor dat we meteen al vijf, zes modellen hadden voorgesteld. We waren daar niet klaar voor en Hongqi zelf ook niet. Nu hebben we twee jaar de tijd gehad om de go-to-market voor te bereiden met één model. Daar zijn we nu klaar mee en nu komt ons modeloffensief op gang. We hebben op het voorbijgeautosalon twee nieuwe modellen voorgesteld. De EH7, de sedan en de EHS7, een midsize SUV die trouwens zeer gesmaakt wordt. En op het volgende autosalon gaan we mogelijk nog één of twee kleinere modellen toevoegen aan de line-up.





Ik ga een ander voorbeeld nemen. Met XPeng hebben we vorige week onze duizendste verkoop gevierd na exact één jaar dat we actief zijn. Ik vind dat toch wel een mooi succes. XPeng was ook een merk dat totaal niet gekend was. Het merk bestaat ook nog maar tien jaar. Het is een echt technologie-gedreven merk en we hebben vandaag één sedan en twee SUV's in de aanbieding. We zien hier zelfs dat we ook in de fleetmarkt al een graantje beginnen mee te pikken. Dat is zeker veelbelovend als je weet dat we de volgende 18 maanden nog drie modellen aan het gamma zullen toevoegen. Ik moet zeggen dat ik blij ben dat we naast onze traditionele merken ook nieuwe spelers hebben toegevoegd zodat we onze scope kunnen verbreden. Kijk bijvoorbeeld naar wat we hier in Wilrijk bij Antwerpen doen (nvdr: het interview vindt plaats bij Hedin Automot-

tive in Wilrijk). Aan de ene kant heb je de Mercedes-Benz en smart showroom, aan de overkant voeren we de nieuwe merken die zo makkelijk profiteren van extra showroom-bezoekers en visa versa.

Is Mercedes daar wel blij mee?

Je moet dat natuurlijk in het juiste perspectief plaatsen. Geen enkel merk heeft een monopolie maar traditionele merken worden in de eerste plaats ook gekocht door mensen die bewust kiezen voor zulke merken. En een premium klant kiest bewust voor een Duits premium merk. Mensen die openstaan voor nieuwe merken, zoals vroeger bijvoorbeeld de Saab-klanten, die kiezen daar ook bewust voor. Die zijn klaar om een alternatieve keuze te maken. Ik denk dat er dus weinig concurrentie is tussen Mercedes-Benz en onze nieuwe merken. We hebben trouwens ook een duidelijke merken-scheiding met een eigen organisatie en aansturing. Maar dat neemt niet weg dat we toch profiteren van de showroom-traffic en dat stimuleert ook onze verkopers die er energie uit halen.

Zijn er belangrijke lessen die jullie hebben getrokken uit de eerste projecten? Gaan jullie bijvoorbeeld de invoer van Nio / Firefly anders aanpakken tegenover de start van Hongqi?

Ik geloof enorm in het empirisch denkmodel, leren uit ervaringen. En daarom zei ik al eerder dat het goed is dat we met een merk met maar één model gestart zijn om kennis op te bouwen. Kijk, sales en marketing structuur opzetten is relatief eenvoudig. Maar kijk je naar de dimensie Logistiek, Aftersales, of homologatie dan bots je vroeg of laat toch tegen een aantal obstakels waar je wel iets uit leert. In onze Hedin Benelux organisatie hebben we nu medewerkers met "invoerders" ervaring die de structuur en processen borgen. daar zullen de volgende projecten zoals NIO voordeel uit halen.

Even naar het aspect van de retail en de onvermijdelijke vraag: hoe kijken jullie naar het agentschapsmodel?

Ik sta daar heel neutraal in. Als de invoerder het agentschapsmodel goed inricht, dan ben ik er niet tegen. De digitale customer journey moet natuurlijk wel op punt staan zodat wij in de fysieke wereld op een naadloze manier kunnen aansluiten voor de verdere opvolging

HEDIN IN ENKELE CIJFERS

Hedin Automotive is onderdeel van Hedin Mobility Group, een Zweeds familiebedrijf actief in 14 Europese landen en met bijna 12.000 medewerkers. In 2024 bedroeg de netto-omzet 92,3 miljard SEK (ongeveer 8,22 miljard euro) en verkocht de Groep meer dan 259.000 voertuigen.

Hedin Automotive vertegenwoordigt in België momenteel 11 automerken, en hun netwerk telt 42 verkooppunten in België met circa 800 medewerkers. In Luxemburg vertegenwoordigt Hedin Automotive 5 automerken vanuit Luxemburg-stad. In Nederland vertegenwoordigt Hedin Automotive momenteel 30 automerken en 133 verkooppunten met circa 2.400 medewerkers.

Hedin focust op drie hoofdactiviteiten: distributie, retail en Mobility Solutions. Met dat laatste speelt de groep in op nieuwe gebruikersbehoeften en verkoopmodellen in de auto-industrie door het leveren en ontwikkelen van innovatieve diensten.

zoals de proefrit organiseren, de offerte concretiseren, en de financiering of de leasing afronden. Als de invoerder goed z'n werk doet, dan kan een agentschapsmodel ons ook helpen omdat we toegang hebben tot ruimere stocks. Dan vind je ook makkelijker de juiste wagen voor de klant.

Je bent natuurlijk minder flexibel met kortingen.

Ja, maar de klant zoekt niet noodzakelijk een korting, maar wel een goede deal, een goed pakket. We kunnen ook op het vlak van financiering, overname of leasing de juiste hefboomen gebruiken. Doordat we zelf geen stock moeten financieren, komen er natuurlijk middelen vrij om op die andere aspecten een inspanning te doen. Nu, over het algemeen biedt het wholesale-model inderdaad net iets meer flexibiliteit om een individuele deal voor de klant uit te werken. Maar je moet er dan wel over waken dat de kortingen niet de pan uit swingen want dat is dan weer nefast voor de restwaardes. Er zijn merken die in het verleden zwaaiden met 25% korting. Dat zegt mij niets. Want een merk dat traditioneel 25% korting geeft creëert meteen slechte restwaardes voor hun producten. Met als gevolg een lagere inruilwaarde en een hogere maandkost. De klant moet overtuigd zijn van het product, en dan heb je geen grote kortingen nodig.

Is het voor jou belangrijk om voor een merk een breed netwerk te hebben met veel showroom-locaties?

Ik denk dat we moeten meegaan met de tijd. Drie decennia terug had je van elk merk in elke gemeente wel een vestiging. Dat is natuurlijk niet houdbaar. Vandaag speelt vooral de kracht van de digitale informatiesnelweg een belangrijke rol. De klant die nu bij een verdeler binnen stapt, heeft zichzelf doorgaans al goed online geïnformeerd en komt bij ons voor de proefrit en de validatie van zijn keuze. Daarvoor wil je gerust 20 tot 35 km ver rijden. Het is dan ook onze strategie om met de nieuwe merken in elke provincie een point of sales en service te hebben, want dat is wat de klant

wel verwacht. Op die manier bedienen we ongeveer 80% van Vlaanderen binnen een range van 35 kilometer. De planning met NIO is iets anders. Hier gaan we voor een twee-stappen-aanpak. In de eerste plaats willen we met NIO starten in Antwerpen, Brussel, en Maldegem op de grens van West- en Oost-Vlaanderen. En tegen het einde van het jaar voegen we nog Sint-Martens-Latem bij Gent en Luxemburg-stad toe.

Laat ons misschien kort even de invoerdersmerken bekijken. Om met XPeng te beginnen, 1.000 verkopen is wel een mooi resultaat. Is dat dankzij de strapatsen van Elon Musk?

Ik vind niet dat je naar de concurrentie moet kijken, je moet kijken naar je eigen sterktes en waar je het verschil kunt maken en een stuk van de markt kunt nemen. Dat doe je niet door je te focussen op je concurrenten, maar door te focussen op je eigen propositie. Van jouw product, van jouw marketing, van jouw klantenbeleving zoals ik het net beschreven heb. En als je dan goede marketing doet en dat product slaagt aan, ook met een correcte prijs, dan ga je sowieso veel leads genereren die je kan omzetten in verkopen. Er hangt ook een leuke buzz rond het merk XPeng, en dat helpt natuurlijk ook.

Trouwens, de investeringen die we deden op het autosalon werpen ook hun vruchten af. Met Hongqi bijvoorbeeld hebben we zo veel leads gegenereerd en dan is het nu aan ons om die vast te pakken en om te zetten in proeffritten. En die proeffritten, die werken heel erg overtuigend. Klanten die bijvoorbeeld al met de nieuwe EHS7 hebben gereden, zijn echt verbluft.

Corvette dan, een speciaal verhaal?

Zeker en vast, maar je moet weten dat we hier Europees invoerder zijn voor een merk dat nog de echte petrolheads aanspreekt. Hedin Sport Car is gevraagd om invoerder voor Europa te worden en we vonden het een fijne toevoeging aan ons palet. Maar het blijft na-





tuurlijk een niche-product. En het zijn toch wel heel leuke modellen die ze hebben, want we staan nu aan de vooravond van de lancering van het 3e model van Corvette, de e-Ray. Dat is een Corvette met een V8 motor, maar wel met hybride aandrijving waarbij de vooras wordt aangedreven door een elektromotor. Het blijft echt wel een supersportauto voor een respectabel budget.

En wat is de ambitie met NIO?

We zijn zeker ambitieus met NIO, maar met de nodige dosis realisme. In Nederland is het merk al eerder gestart en hebben ze de eerste stappen gezet in de zakelijke markt. Wij denken dat we na een aanlooperperiode die start na de zomer, dat we in 2026 ook succesvol zullen zijn met NIO. De reacties van de leasingmaatschappijen zijn alvast zeer positief dat stemt mij vol vertrouwen. Het ruime NIO portfolio zit goed in elkaar, het product is kwalitatief en de media schrijft met veel lof, ook over het design. Ik zie het merk als zeer beloftevol. En dan is er ook nog het submerk Firefly, met een heel hip en trendy product net onder de 30.000 euro. Daarmee kunnen we ook weer een ruimere doelgroep aanspreken.

Gaan jullie de battery-swap aanbieden voor NIO?

Elke nieuwe NIO die we verkopen zal inclusief de batterij zijn, daar hebben we bewust voor gekozen. Maar we bieden wel de 'battery as

a service' aan, waarbij je inderdaad in minder dan 3 minuten van batterij kunt wisselen. Persoonlijk denk ik dat het een leuk en high-tech verhaal is, maar gezien de riante autonomie en de heel snelle laadtijden van NIO, niet echt noodzakelijk voor de klant. Maar zij die wensen kunnen nu al terecht voor een battery swap op de parking van Hotel Ter Elst in Edegem.

En Ineos, hoe zit het daarmee?

Met Ineos hebben we onze doelen bereikt, en we zijn er ons van bewust dat we het segment nu wel grotendeels hebben bediend. Het blijft een heel mooi niche-product voor de liefhebbers van het echte offroad. Het model wordt wel een stuk gepenaliseerd door de Belgische fiscaliteit, maar voor die klanten die the real thing willen om off-road te gaan, denk ik dat er momenteel niks beter op de markt te vinden is dan de Ineos Grenadier. We hebben trouwens recent de pick-up versie aan het gamma toegevoegd, de Grenadier Quatermaster.

Tot slot, jullie collega's van Van Mossel willen 'Van Mossel' duidelijk als merknaam uitbouwen met daaraan gekoppeld enkele duidelijke publiciteitscampagnes. Moet Hedin ook een merknaam worden, of blijven jullie eerder communiceren rond de merken die jullie vertegenwoordigen?

Ik denk dat de klant in de eerste plaats een product koopt met een bepaalde merknaam. En in de tweede plaats zal hij of zij dan kiezen voor de verdeler. Dus wij zetten niet de Hedin-naam voorop, maar wel de merken en de producten die we voeren. Maar dat neemt niet weg dat we fier zijn over onze naam die ook duidelijk bovenaan onze toonzalen prijkt. Onze klanten weten dus wel dat ze bij Hedin Automotive klant zijn en daar goed verzorgd en bediend worden. -

Opgetekend door William Meerschaut





Mercedes CLA: Grote sprong voorwaarts?

Er ligt veel druk op de schouders van de nieuwe Mercedes CLA 2025. Het is niet enkel de eerste van een nieuwe generatie compacte modellen, maar ook de speerpunt van een nieuwe generatie elektrische Mercedesen. Maakt hij zijn hoge verwachtingen waar?

De nieuwe Mercedes CLA 2025 is het eerste model op de modulaire MMA-architectuur. Een platform voor compacte modellen dat zowel verbrandingsmotoren als volledig elektrische aandrijflijnen kan huisvesten, zonder compromis op vlak van prestaties.

Op het eerste gezicht lijkt het silhouet van de CLA niet drastisch veranderd. Maar wie goed kijkt, merkt dat alles nét wat moderner oogt. Vooral de extra sterren vallen op: in de lichtblokken, zoals bij de E-Klasse, maar ook als verlichte elementen in de afgesloten grille. Verder dragen de aerodynamische velgen, verzonken deurgrepen en een volledig vlakke onderzijde bij aan een uitzonderlijk lage luchtweerstand, wat natuurlijk essentieel is voor de autonomie.

Het interieur van de nieuwe Mercedes CLA EQ ziet er vooral erg hightech uit. Het bestuurdersscherm is 10,25 inch groot en lijkt op wat je in de meeste moderne Mercedesen terugvindt. Het centrale scherm van 14 inch is echter volledig nieuw, net als het optionele passagiersscherm van dezelfde

doorsnede. Dat is echter pas vanaf augustus te bestellen. Het luxegevoel van een E-Klasse of hoger ontbreekt, maar we zijn fan van de verschillende materiaalkeuzes voor de zetels en de sierpanelen. De middenconsole kan je zelfs laten bedekken in een nieuw soort geperst papier, dat een aangename textuur heeft en er bijzonder uitziet..

Ondanks de grotere buitenafmetingen (4.723 mm lang, 1.855 mm breed en 1.468 mm hoog) voelde het interieur van de nieuwe Mercedes CLA EQ niet zo ruim aan. En dat blijkt te kloppen: hoewel je voorin geniet van meer hoofd-, schouder- en beenruimte dan voorheen, is er achterin minder been- en schouderruimte dan in de vorige generatie. Ook de koffer is gekrompen om plaats te maken voor de batterij: 405 liter, tegenover 460 liter in het oude model.

Er is wel eenfrunk aanwezig op beide elektrische versies van de nieuwe Mercedes CLA 2025: de CLA 250+ en de 350 4Matic. De eerste heeft achterwielaandrijving en levert 272 pk, terwijl de tweede met vierwielaandrijving en 354 pk aanzienlijk vlottere prestaties levert. De sprint van 0 tot 100 km/u duurt respectievelijk 6,7 en 4,9 seconden, maar beide versies halen een begrensde topsnelheid van 210 km/u.

Mercedes belooft een rijbereik tot 792 km (WLTP) voor de CLA 250+. In de praktijk haalden wij tijdens onze test rond Kopenhagen

een gemiddeld verbruik van ongeveer 13,5 kWh/100 km, ofwel een reële range van 630 km. De krachtigere CLA 350 4Matic is ook iets minder zuinig: tot 771 km autonomie in de praktijk, maar in onze test onder gunstige omstandigheden was 580 km realistischer.

Roadtrips met de elektrische CLA zijn dus geen enkel probleem. Dankzij een 800 V-architectuur kan de CLA bovendien supersnel laden tot 320 kW. Daarmee zit je in 10 minuten terug 325 km verder, en laad je van 10 tot 80% in slechts 22 minuten.

Rijden doet de nieuwe Mercedes CLA zoals je zou verwachten van een grote premium middenklasser uit Duitsland. De ophanging is op het randje van stevig afgesteld, maar de zetels zitten goed en de stilte aan boord zorgt voor een hoog comfortniveau.

Met een vanafprijs van 56.870 euro is de elektrische Mercedes CLA EQ geen koopje. En toch heeft hij vrijwel geen rechtstreekse concurrenten. Qua efficiëntie staat de CLA trouwens oop een eenzaam niveau. Bovendien zou de vanafprijs binnenkort moeten zakken met de introductie van een kleinere LFP-batterij van 58 kWh.

Kortom, de nieuwe CLA maakt indruk met zijn royale autonomie, zijn laadsnelheid en zijn moderne uitrusting. - YM



Column: We weten alles over de **nieuwe BMW iX3** (maar we mogen niets verklappen)

Al sinds 2023 is BMW gestart met een doorgedreven communicatieplan rond de Neue Klasse, en dat plan krijgt zijn apotheose op het komende salon van München (september) waar de nieuwe BMW iX3 zal worden voorgesteld. Wij konden 'm al uitvoerig ontdekken, en we mogen er absoluut niets over vertellen.

Een dwingende handtekening onder een geheimhoudingscontract maakt dat we heel erg voorzichtig moeten zijn met wat we hier nu gaan publiceren. En hoewel de productieversie nog prettig op ons netvlies nazindert, moesten tig rode stickertjes op onze GSM, tablet en camera van de laptop ervoor zorgen dat er geen beelden zouden lekken van de belangrijkste auto die BMW dit decennium gaat lanceren. Wat we wél kunnen doen, is voorzichtig voortborduren op de officiële persberichten die BMW eerder al wereldkundig maakte.

Belofte maakt schuld

Zo kregen we op 11 juni een uitvoerig bericht te lezen over de laatste testen van het iX3 prototype, in het zuiden van Frankrijk. Daarin worden trouwens al behoorlijk wat details bekend gemaakt, die we weliswaar nog niet kunnen bevestigen. Maar zou het niet ongelooflijk veel gezichtsverlies betekenen als BMW finaal niet geraakt aan de vooropgestelde 800 km rijbereik? Dat kunnen we ons bijna niet inbeelden. Of hoe ernstig zouden we de communicatiedienst van BMW nog nemen als de aangekondigde laadsnelheid van 400

kW (waarbij je in slechts 10 minuten tot 350 km extra rijbereik zou kunnen bijtanken), niet gehaald zou worden? Niet dat we iets kunnen bevestigen natuurlijk.

En dan is er natuurlijk die absolute eye-catcher die al werd voorgesteld op de CES-beurs in Las Vegas: de digitale cockpit met de BMW Panoramic iDrive én 3D head-up display. We hebben doorheen de jaren bij verschillende merken al dikwijls straffe evoluties gezien van boordplanken en andere schermcombinaties, maar wat BMW op de CES van dit jaar voorstelde, is toch nog van een ander niveau. Benieuwd of de boordplank op de foto hieronder de productieversie van de iX3 haalt? Tja, wat kunnen we zeggen: niets.

Bakens verzetten

Wat wel al duidelijk mag zijn, dat is dat BMW overduidelijk de ambitie heeft om bakens te verzetten met de nieuwe generatie Neue Klasse, waarvan de iX3 nog maar het eerste wapenfeit is. Later volgen onder de kapstok van 'Neue Klasse' nog een resem andere model-

len, waarbij we geen grote onthullingen doen als we zeggen dat een berlineversie ook al in de coulissen klaar staat om los gelaten te worden.

Maar eerst is het dus aan de nieuwe iX3 die – en nu begeven we ons op glad ijs omtrent het embargo – ons alvast behoorlijk heeft omver geblazen als totaalpakket. En ook al hebben we er nog niet mee gereden, je mag nu al zeker zijn dat er heel wat grote bazen van andere merken, op 5 september aanstaande, met lood in de schoenen naar de BMW-stand op het salon van München zullen trekken. Om vervolgens de eigen teams aan het werk te zetten om de achterstand op BMW asap in te halen. En dat zal nodig zijn. - WM

DE ESSENTIE

BMW staat voor een belangrijke omwenteling. Met een reeks aan nieuwe modellen die onder de kapstok van 'Neue Klasse' gelanceerd zullen worden, wil het merk uit Beieren een kleine revolutie ontketen. Eentje zoals er begin jaren '60 gebeurde, toen de eerste Neue Klasse gelanceerd werd. Anno 2025 gaat het over een resem aan innovaties, waarvan de iX3 het eerste wapenfeit wordt. Wij konden het model al ontdekken, maar moesten op ons eerste communieziel beloven om er niets over te verklappen.



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.





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.

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 chassisafstelling 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

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 (uiteeraard) 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 automobielfederatie) 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

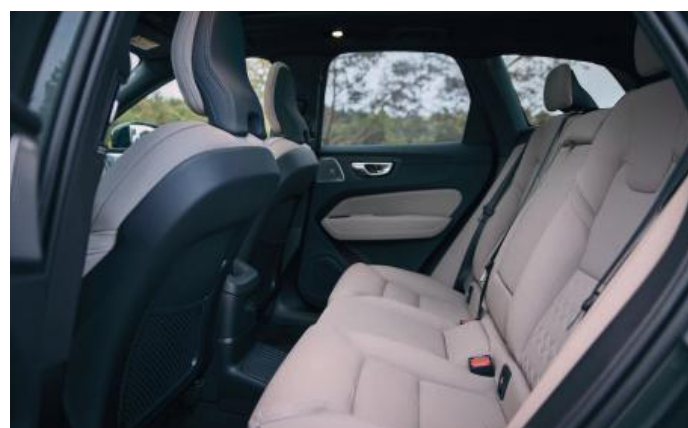
Volvo maakt van de gelegenheid gebruik om zijn assortiment outdoor-accessoires onder de aandacht te brengen. Daaronder vinden we twee voorstellen die perfect bij het thema van de reis passen. De daktent heeft een geïntegreerde matras, standaard panoramisch uitzicht en blinkt uit door een relatief eenvoudige 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 anderzijds 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

- Miniscale 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. Blickvangers 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 (slome) 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 scheurrijzer... 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.

Xiaomi SU7 en YU7

Gaat dit Chinese merk potten breken?



Het is niet de eerste keer dat een tech-gigant luidop droomt en zelfs plannen ventileert over het lanceren van een automerk. Maar heel concreet is het zelden geworden en sommige plannen, zoals de Apple Car, werden intussen volledig afgevoerd. Niet zo met de smartphone-fabrikant Xiaomi dat intussen al twee modellen heeft gelanceerd. En met (veel) succes.



De opkomst van de Xiaomi autodivisie is nog maar heel recent want het aan de basis telecom-merk lanceerde pas vorig jaar, in 2024 dus, hun eerste auto. De Xiaomi SU7, een elektrische sedan uit de middenklasse, kwam meteen verrassend uit de hoek en deed de Tesla model 3 en andere concurrenten op de Chinese markt behoorlijk pijn qua verkoop. Xiaomi zelf claimt dat ze in 2024 meteen 100.000 bestellingen mochten noteren voor het model. Wel lees je op internetfora allerhande verhalen over sommige kwaliteit-sproblemen, en dat mag eigenlijk niet verbazen bij de lancering van een allereerste model. Maar dat het model een succes is, en dat de Chinezen snel werk zullen maken van die problemen, dat is duidelijk.

Nieuwe SUV met Ferrari-looks

Enkele weken geleden lanceerde de Chinese tech-gigant een tweede model op de Chinese markt. De YU7 doet wel heel erg denken aan een kruising tussen een McLaren en een Ferrari Purosangue. Het model werd op de thuismarkt massaal positief onthaald en Xiaomi beweert dat ze binnen het uur maar liefst 289.000 bestellingen mochten noteren voor de YU7 die er, daar moeten we eerlijk in zijn, best knap uitziet. Trouwens, omgerekend zou de YU7 ongeveer 32.000 euro kosten. Daar haal je bij Ferrari misschien vier schijfremmen en een kofferset mee in huis.



EV toptechnologie

Onder de vloer schuilt EV-technologie die, net zoals het totaalplaatje, indruk maakt. Xiaomi biedt 3 versies aan: de Standard (achterwielaandrijving), de Pro (vierwielaandrijving) en de Max (vierwielaandrijving met extra spierballen). Het topmodel, de Max, beschikt over een piekvermogen van 690 pk, een koppel van 866 Nm en sprint in amper 3,23 seconden naar de 100 km/u. Daarmee is hij de snelste elektrische SUV op de markt en meteen ook een zucht sneller dan... de Ferrari Purosangue. Hoe dan ook, de YU7 belooft prestaties om alles en iedereen omver te blazen.

De actieradius is al even indrukwekkend. De Standard haalt maar liefst 835 km volgens de Chinese CLTC-norm, wat vertaald naar de Europese WLTP-norm ongeveer 740 km zou betekenen. Daarmee scoort de YU7 alvast tot de top van het SUV-segment. Laden gebeurt razendsnel dankzij de 800 Volt technologie: in 15 minuten laad je genoeg stroom bij voor minstens 500 km. En in 12 minuten laad je de batterij van 10 naar 80 procent. Dat is alvast sneller dan je koffie afkoelt.

Lekker rijden?

Xiaomi claimt ook een rijervaring die niets te wensen overlaat. De YU7 krijgt een dubbele wishbone-voorophanging, een vijf-link achterophanging, luchtvering, Brembo-remmen, adaptieve dempers en zelfs een "Motion Sickness Relief Mode" ontwikkeld in samenwerking met topziekenhuizen. Die instelling reduceert wagenziekte

Laten we het fenomeen meteen bij zijn looks grijpen: de Xiaomi YU7 is geen doorsnee gezinswagen met een groot logo en dito ego. Het is een aerodynamisch gevormde, technisch hyperontwikkelde sport-SUV met bakken karakter. De verhoudingen zitten ook helemaal goed met een design dat van alle kanten kracht en elegantie uitstraalt. Voeg daar negen kleurmogelijkheden aan toe, met klinkende namen als Dawn Pink, Shadow Teal en Titanium Silver, en je krijgt een potente SUV die zich in het verkeer gedraagt als een paauw op steroïden.

Ook binnenin is het pure verwennerij in de Xiaomi YU7. Je wordt getraakteerd op Nappa-lederen stoelen (in verschillende kleuren en optioneel met massage) en een pak gadgets. Zoals bijvoorbeeld de twee draadloze opladers van 80 watt, een ingebouwde mini-koelkast, een Dolby Atmos-geluidssysteem met 25 speakers, een panoramisch scherm met drie Mini LED-displays, de spraakassistent XiaoAi (inclusief een mega cute capibara-avatar) en zelfs een achteruitkijkspiegel met ontspiegelfunctie (heu?). Voor wie nog twijfelt: je kunt je iPhone bedienen met de Action Button, CarPlay gebruiken én je Apple Watch koppelen aan de auto. Meer futuristisch wordt het echt niet.



tot 51%. Zelfs de meest misselijkmakende haarspeldbocht in de Alpen krijgt daarbij geen schijn van kans.

Ook op vlak van veiligheid ging Xiaomi niet over een nacht ijs. De carrosserie bevat 90,2% ultra sterk staal en aluminium en scoort met een hoge torsiestijfheid. De batterij – een LFP of NMC, afhankelijk van de versie – zit verpakt in een soort van gepantserd omhulsel en is bestand tegen kogelregens. Figuurlijk gesproken wel te verstaan (tenzij je banden hebt met de Chinese mafia). Ook op softwarevlak laat Xiaomi zien dat ze een technologie-gigant zijn. Zo

is er een Nvidia Drive AGX Thor-chip van 700 TOPS, 11 HD-camera's, LiDAR, radars en meer sensoren dan in de gemiddelde ruimtesonde.

Het slimme ecosysteem van Xiaomi, dat je telefoon, je huis en nu ook je auto met elkaar laat praten, is de kers op de taart. De YU7 ondersteunt gebarenbediening, AI-interacties, augmented reality-projectie op de voorruit en – jawel – karaoke zonder microfoon.

En wat met Europa?

Maar gaan ook wij binnenkort een potje "Don't go breaking my heart" kunnen mee schreeuwen in onze Xiaomi YU7? Je had vast al begrepen dat de eerste twee modellen van Xiaomi zeker het potentieel hebben om potten te breken in Europa. Maar zoals zo vaak moet het recept dan wel op Europese smaak worden gebracht, want wij Europeanen lusten niet altijd een overdosis aan zingende avatars en bijhorende muziekjes bij elke knop die je aanraakt.

Xiaomi maakt er overigens geen geheim van dat ze mikken op een Europese lancering vanaf 2027, en om die voor te bereiden werd alvast een Europees R&D Center geopend in Munchen. Aan het hoofd ervan staat een voormalige BMW-ingenieur, kwestie van de juiste kennis en bagage meteen binnen te halen. Welke vaart het allemaal zal lopen valt af te wachten. Maar niemand zal ontkennen dat dit een merk is dat wij – en met ons heel wat gevestigde Europese merken – maar beter van dichtbij kunnen opvolgen. **-WM**



KGM Torres nu ook als hybride

De KGM Torres was er al op benzine en als volledig elektrische EVX, maar nu krijgt de Koreaanse SUV ook een tussenoplossing. Enter de KGM Torres Hybrid, ontwikkeld in samenwerking met een specialist op vlak van hybrides. Nee, niet Toyota, maar wel BYD!

KGM, het vroegere SsangYong, is zijn gamma gestaag aan het uitbreiden met almaar meer interessante modellen. De middelgrote SUV Torres ziet er niet alleen erg stoer uit, de elektrische EVX-versie is ook nog eens interessant voor professionals en elektro-liefhebbers die niet de hoofdprijs willen betalen. Voor wie nog geen laadpaal heeft staan thuis, is er nu de KGM Torres Hybrid, die een wel heel bijzondere hybride aandrijving heeft, ontwikkeld door het Chinese BYD.

De Dual-Tech Hybrid-motor van de KGM Torres Hybrid is namelijk zowel een parallelle als een seriële hybride. De aandrijflijn bestaat uit een 1,5 liter-benzinemotor van 150 pk, een elektromotor van 130 kW (177 pk) en een batterij van 1,83 kWh. Dit is dus geen plug-inhybride, maar wel een 'zelfladende' hybride, zoals Toyota en Renault ook gebruiken. Dankzij de kleine batterij blijft het koffervolume ook identiek: 703 tot 1.662 liter.

Maar in tegenstelling tot de oplossingen van Toyota en Renault dient de benzinemotor van de KGM Torres Hybrid vooral als generator. Sterker nog: volgens het merk zou de SUV in stadsverkeer zelfs tot 94% van de tijd volledig elektrisch rijden. Heb je meer vermogen nodig, dan wordt de benzinemotor wel gekoppeld aan de wielen via de e-DHT-transmissie (Dedicated Hybrid Transmission). Met benzine en elektriciteit samen krijg je dan een gecombineerd vermogen van 204 pk, meer dan voldoende voor vlotte acceleraties.

De KGM Torres Hybrid is per direct te bestellen voor een catalogusprijs van 36.990 euro. - YM



Voorstelling

Nieuwe Audi Q3

Knappe evolutie en elektrificatie

Premium en SUV, het blijft een populaire combinatie. Dat geldt ook voor de compacte Audi Q3 die wereldwijd het tweede meest verkochte Audi-model is. Een doorgedreven vernieuwing moet er nu voor zorgen dat de Q3 z'n succes kan bestendigen.





De Q3 is als sportief-compacte SUV uitgegroeid tot een vaste waarde binnen het premiumsegment. Met deze nieuwe generatie trekt Audi de lijn van de evolutie door: de Q3 blijft herkenbaar, maar wordt scherper, slimmer en zuiniger. Hybridesering is uiteraard aan de orde, maar van een volledig elektrische Q3 is (nog) geen sprake.

Herkenbaar, maar gespierder

De vernieuwde Q3 blijft trouw aan het gekende silhouet, maar krijgt een geheel nieuwe uitstraling die nauwer aansluit bij... de Q6. Alsof die laatste op een te hoge temperatuur is gewassen is de Q3 een duidelijke kleine broer die de belangrijkste stijlkenmerken overneemt. Zo herkennen we meteen de opvallende grille vooraan die er een pak gespierder uitziet dan bij het uitgaande model. Het radiatorrooster is hoekig, groot en prominent, terwijl aan weerszijden ook de slanker vormgegeven LED-koplampen opvallen. Bij de hogere uitvoeringen zijn deze standaard voorzien van Matrix-technologie.

Die stoere saus merk je al even sterk op aan de achterzijde, waar de lichtblokken verdacht veel lijken op die van de A6 Avant. Onderaan zie je een indrukwekkende diffuser die de krachtige look van de nieuwe Q3 nog accentueert. Oh ja, en het verlichte Audi-logo mag hier uiteraard niet ontbreken. Als totaalbeeld vonden we de nieuwe Q3 vooral erg groot lijken. We hebben 'm nog niet naast de nieuwe Q5 gezien in levende lijve, maar we vragen ons af of het verschil in formaat nog wel opvallend genoeg is.

In profiel zie je nog wel dat we hier te maken hebben met een compacte auto, die net iets kleiner uitvalt dan zijn grotere broers. In zijaanzicht vallen vooral de strak getekende wielkasten op, die helemaal passen met het stoerder karakter van de nieuwe Q3. Aan de bovenkant zien we een lichtjes aflopende daklijn ter hoogte van de C-stijl, die een welgekomen streep elegantie toevoegt. De Q3 is trouwens leverbaar in verschillende design-lijnen, waaronder de sportieve S line en de robuustere Advanced. Elke lijn krijgt eigen accenten in bumpers, diffusor en wielontwerpen. Er is keuze uit velgen van 17 tot maar liefst 20 inch, afhankelijk van uitvoering en/of optiepakket.

Digitale cockpit

Binnenin krijgt de nieuwe Q3 de inmiddels gekende Audi lay-out dat nu helemaal aansluit bij de rest van het gamma. Dat betekent dat je (standaard) een digitale tellerpartij krijgt, en een heel groot (misschien een tikje té groot) centraal scherm dat lichtjes gekanteld is naar de bestuurder. Een scherm voor de passagier is er niet, en dat vinden we helemaal prima. Trôp is teveel, quoi. Een heel leuke nieuwigheid zijn trouwens de satellieten aan het stuur voor de bediening van ruitenwissers, richtingaanwijzers en... het schakelen. Geen schakelknop meer op de middenconsole, maar wel een handel aan de stuurkolom. Het is de eerste Audi die deze feature krijgt, en wij vinden het helemaal top. De twee satellieten doen zelfs een beetje denken aan de Citroëns van weleer. Herinner je je de CX bijvoorbeeld, waar alle belangrijke functies gegroepeerd werden aan de uiteinden van het stuur? Wel, alles komt terug.



DE ESSENTIE

Voor wie een premium SUV zoekt met een stevige uitstraling, moderne techniek en een herkenbaar Audi-DNA, lijkt de Q3 wederom een solide keuze. Qua design maakt deze nieuwe Q3 behoorlijke stappen en hij wordt ook onderhuids consistent beter. En precies die combinatie zal bij veel kopers in de smaak vallen. Door zijn grotere proporties en zijn (subjectief) groter aanvoelende uitstraling, zou het ons niet verbazen mocht deze Q3 in de fleet zelfs een interne concurrent worden van... de Q5.

Het infotainmentsysteem draait op MIB3-technologie en beschikt natuurlijk over de nieuwste connectiviteitsfuncties. Ook draadloze Apple CarPlay en Android Auto zijn inbegrepen. Fysieke knoppen zijn grotendeels verdwenen, al zijn de klimaatbediening en rijmodus-schakelaar gelukkig nog via tastbare toetsen te bedienen.

De Q3 is weliswaar niet de grootste SUV op de markt, maar visueel komt hij bepaald groot over. Zelfs op de achterbank krijg je (op voorwaarde dat de bestuurder niet te groot is) nog behoorlijk wat beenruimte. Bovendien heeft het merk ook aandacht besteed aan een verbeterde functionaliteit. Zo is de achterbank verschuifbaar over een lengte van 13 centimeter, zodat je desgewenst kan kiezen tussen meer beenruimte voor de achterste passagiers, of voor meer koffervolume. Ook de rugleuningen zijn trouwens in meerdere hoeken verstelbaar, wat het comfort op de achterbank natuurlijk ten goede komt. De kofferinhoud varieert van 530 tot 675 liter, afhankelijk van de positie van de bank. Met neergeklapte rugleuningen groeit het volume tot 1.525 liter – ruim voldoende voor vakan-

tiebagage of de kinderspullen. Wij hadden zelfs nog ietsje van de kofferruimte opgeofferd ten voordele van de achterste passagiers.

Motoren: alles behalve EV

Onder de motorkap biedt Audi de keuze tussen efficiënte viercilinders, allemaal met turbo en directe injectie. De benzinevarianten gaan van een 1.5 TFSI met 150 pk tot een 2.0 TFSI met 204 pk. Beide motoren zijn leverbaar met een zeventraps S-tronic automaat en beschikken over milde-hybridetechnologie. Dat betekent dat een 48-voltsysteem de verbrandingsmotor ondersteunt bij acceleraties en het mogelijk maakt om korte stukken 'uit te rollen' met de motor uitgeschakeld. Vooral in stadsverkeer kan je daar enig voordeel mee doen.

Voor wie vaak lange afstanden rijdt, is er ook nog de 2.0 TDI-dieselveersie met 150 pk, eveneens gekoppeld aan de S-tronic en optioneel leverbaar met Quattro-vierwielaandrijving. Dat Audi nog steeds een diesel voorziet in het gamma mag eigenlijk niet verrassen, en dat moet je ook een beetje





in een Europees perspectief zien. De diesel is in de praktijk nog steeds bijzonder zuinig en levert koppel op afroep, wat nog steeds zorgt voor een bijzondere rijervaring en een zorgeloos lange autonomie. Binnen enkele maanden volgen er trouwens nog twee plug-in hybride versies, eentje van ongeveer 200 pk en eentje van ongeveer 270 pk. Meer info heeft Audi nog niet vrijgegeven. Gezien de aanwezigheid van mild hybrid-technologie is het wel duidelijk dat Audi inzet op elektrificatie, maar zonder de traditionele aandrijflijnen volledig los te laten.

De techniek

Audi positioneert de Q3 als een SUV met premium rijeigenschappen, en dat zou onder meer moeten blijken uit de nieuwe afstem-

ming van het onderstel. We hebben de Q3 nog niet kunnen rijden, maar Audi is er gerust in dat het comfort verzekerd is, zonder afbreuk te doen aan de snedigheid van het onderstel. Voor wie meer dynamiek zoekt, is er een sportonderstel beschikbaar (standaard op de S-line). Adaptieve dempers behoren tot de opties, waarbij je de vering kan afstemmen op comfort of sportiviteit. De Quattro vierwielaandrijving is trouwens beschikbaar voor de krachtigere motoren, waarbij het vermogen afhankelijk van de omstandigheden automatisch over de vier wielen wordt verdeeld.

Assistentie en veiligheid

De nieuwe Q3 is vanzelfsprekend standaard uitgerust met een uitgebreid pakket aan rijhulpsystemen. Denk aan adaptieve cruise

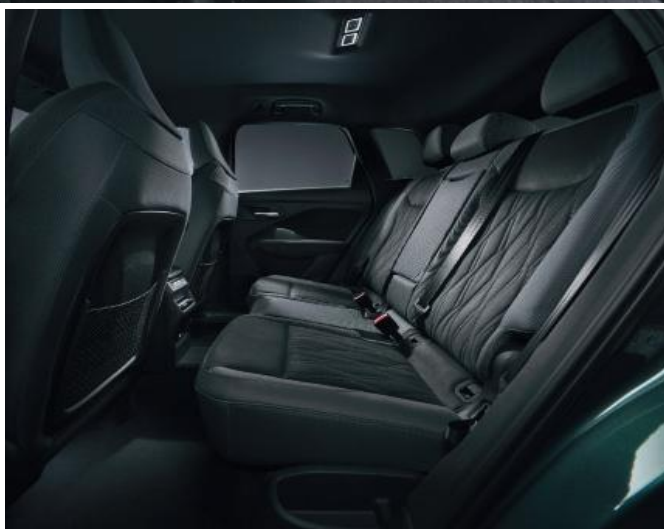


control, rijstrookassistent, verkeersbordherkenning en een noodremsysteem. Nieuw is de "remote park assist plus", waarmee de Q3 zichzelf automatisch in een parkeerplek kan manoeuvreren terwijl de bestuurder van buitenaf via de app toekijkt – of ingrijpt. Ook op het vlak van passieve veiligheid scoort de Q3 goed. Tal van airbags, een stevige veiligheidskooi en diverse camera- en radar-systemen zorgen voor maximale bescherming bij een aanrijding. Veel interesse van de pers bij de onthulling van de nieuwe Q3.

Mooie evolutie

De vernieuwde Audi Q3 is toch ingrijpend veranderd, en hij bouwt verder op een succesvol recept dat we recent al mochten proeven met de Q5 en de Q6. Hij ziet er strakker uit, rijdt zuiniger dankzij de hybridisering van de motoren, én hij biedt een digitaal en praktisch(er) interieur. Daarmee blijft hij een belangrijke speler in het drukbezette compacte SUV-segment, waar hij de strijd aanbindt met onder andere de BMW X1, Mercedes GLA en Volvo XC40.

De Belgische Audi-invoerder heeft trouwens ook de prijzen al bekend gemaakt (behalve van de plug-in hybride, die pas na de zomer het gamma vervoeft). De "instap"-Q3 is de 1.5 TFSI van 150 pk en die wisselt van eigenaar voor 40.500 €. Dieselen doe je met de 2.0 TDI vanaf 42.600 € en de eerste vierwielaangedreven versie in de catalogoog is de 2.0 Quattro (204 pk) waar een prijskaartje van 47.700 euro aan vast hangt. Naar goede gewoonte kunnen die prijzen wel nog flink oplopen als je in de optielijsten duikt. - **WM**





BMW iX1

Sympathiek, premium en degelijk

Hij is mogelijk dé populairste elektrische bedrijfswagen in ons land. En toch is de BMW iX1 niet de goedkoopste, niet de snelste noch de EV met het beste rijbereik in zijn prijsklasse. Waar vallen alle zakelijke rijders dan voor in deze BMW iX1? Wij zochten het uit.

Een eerste ding dat BMW slim aanpakte, is de basis gebruiken van de razend populaire X1, de meest bereikbare instapper in het SUV-universum van BMW. Bij het doorbreken van de elektrificatie-trend besloot BMW wijselijk om de X1 eind 2022 een volledig elektrische aandrijflijn aan te meten. De iX1 was geboren, en het model bleek meteen een schot in de reus waarbij hij op menig car-policy terug te vinden is.

Knap design

Een groot deel van zijn succes heeft natuurlijk alles te maken met zijn koetswerkvorm want tegenwoordig wil iedereen een SUV op de oprit. Vaak zie je dan op het vlak van design een soort van eenheidsworst uit de designstudio's rijden, maar niet in het geval van deze iX1. Natuurlijk is hij nog herkenbaar een BMW, maar toch zijn de ontwerpers erin geslaagd hem een scherp en tegelijk premium lijnenspel te geven. Wat ons betreft is dit momenteel de mooiste SUV die je bij BMW kan kopen; niet te groot, niet te klein, niet te lomp, helemaal perfect. En dankzij de vele personalisatiemogelijkheden kan je zijn look nog helemaal naar je hand zetten.

Binnenin

Ook binnenin krijg je een uitgesproken premium-ervaring en aankleding, al hangt natuurlijk veel af van het aantal gekozen opties. Zaken als leder, een panoramisch dak of een M-sportpakket vergen



DE ESSENTIE

We begrijpen helemaal waarom de BMW iX1 zowat de populairste bedrijfswagen is in EV-land. Hij maakt zijn premium-belofte helemaal waar op het vlak van imago en beleving. Bovendien blijft BMW ook trouw aan hun basisbelofte, en dus is ook het rijplezier volop aanwezig. Zijn koetservorm houdt een ideale middenmaat waarbij er voldoende plaats is voor het volledige gezin, en er toch ook nog een meer dan behoorlijk koffervolume beschikbaar is. Het enige wat hij nu nog nodig heeft is een grotere batterij.

Qua beenruimte op de achterbank valt het redelijk mee (zeker als de voorste inzittenden een beetje inschikkelijk zijn), en met een volume van 490 tot 1.495 liter is de koffer zeker ruim genoeg voor alle gezinsverplaatsingen. Verdient deze populaire salariswagen met andere woorden ook het etiket van functionele gezinswagen? Als je geen boomlange tieners op de achterbank moet huisvesten: absoluut !

Elektrische aandrijving en prestaties

Onze iX1 xDrive30 testwagen is uitgerust met twee elektromotoren (één op elke as) die samen 313 pk en 494 Nm koppel leveren. Daarmee mag je je dus aan uitstekende prestaties verwachten, en dat wordt ook bevestigd aan het stoplicht want de iX1 xDrive30 sprint in slechts 5,6 seconden van 0 naar 100 km/u. De acceleratie



weliswaar extra budget, maar ze zijn wel aanbevelenswaardig voor de algemene sfeer aan boord. Het dashboard wordt gedomineerd door het prachtige (standaard) gebogen "Curved Display", bestaande uit een 10,25-inch digitaal instrumentenpaneel en een 10,7-inch infotainmentscherm. De bediening verloopt via touch, spraakcommando's of enkele fysieke knoppen. De mooi uitziende zwevende middenconsole biedt extra opbergruimte en draagt bij aan het ruimtelijke gevoel. Over de afwerking ga je ons alvast geen slecht woord horen zeggen, die staat gewoon helemaal op punt.

Over de binnenruimte hoor je ons evenmin klagen, al hangt dat natuurlijk wel af van je verwachtingen. Vergeet niet dat dit de kleinste SUV van het merk blijft, dus uiteraard is er minder ruimte dan in pakweg een X3 of X5. Voorin is het prima zitten, ook al voelt de iX1 binnenin smaller aan dan hij er aan de buitenkant uitziet.



is krachtig en lineair, zonder echt overweldigend aan te voelen. De batterijcapaciteit bedraagt 64,8 kWh, goed voor een WLTP-actieradius tussen de 416 en 438 km, afhankelijk van de uitrusting en bandenkeuze.

Hier komen we wel aan een klein pijnpunt want in de praktijk kan het verbruik wel hoger uitvallen dan de opgegeven 16,9 kWh/100 km. Tijdens onze test noteerden we een gemiddeld verbruik van 19,5 kWh/100 km gemeten, wat voor dit formaat van auto als normaal mag worden bestempeld. Alleen betekent dit dat de autonomie zelden hoger is dan 400 km, tenzij je bijna nooit op de autosnelweg rijdt want in de stad en op trage wegen zagen we het verbruik makkelijk zakken tot 16 kWh. Laden doet deze iX1 trouwens aan 11 kW (AC) of 130 kW (DC).

Rijgedrag en dynamiek

Je had al begrepen dat de iX1 een dynamische rijervaring biedt, met een directe acceleratie en stabiel weggedrag. Toch is het gewicht

van ruim 2.100 kg merkbaar, vooral in snel genomen bochten, waar de koets de wetten van de fysica moet aanvaarden en soms de neiging heeft naar buiten te willen. Niets problematisch en alles blijft veilig, want de elektronische stabiliteitscontrole waakt erover dat je netjes binnen de spreekwoordelijke lijnen kleurt.

Leasing als troef

De instapprijs van de iX1 xDrive30 bedraagt 61.660 euro, wat hem minder prijsgunstig maakt dan sommige van zijn concurrenten. Dat staat zijn succes alvast niet in de weg, want de iX1 is bijna niet aan te slepen richting leasingmaatschappijen, wellicht omdat hij kan uitpakken met aantrekkelijke leaseprijzen.

De succesformule van de iX1 blijft in ieder geval overeind want hij biedt een combinatie van flukse EV-prestaties, comfort en premium-uitstraling die hem onderscheidt in het segment van compacte elektrische SUV's. Alleen een wat grotere batterij zou het plaatje helemaal af maken. - WM

Hyundai Ioniq 6 N is een 5 N in maatpak

Hyundai heeft van het Goodwood Festival of Speed gebruik gemaakt om zijn nieuwe Ioniq 6 N te lanceren. En dat is geen verkeerde keuze geweest, want snel is deze 650 pk sterke elektrische berline zeker!

Zoals we wel hadden verwacht, neemt de Hyundai Ioniq 6 N de aandrijving over van zijn SUV-achtig broertje, de Ioniq 5 N. Dat wil zeggen: twee motoren van 238 pk (vooraan) en 412 pk (achteraan), samen goed voor een totaal van maar liefst 650 pk en 770 Nm! Daarmee sprint de 4,94 m lange Koreaan in 3,2 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 257 km/u. De batterij is trouwens 84 kWh groot en kan tot 350 kW laden (10-80% in 18 min.), maar een officiële autonomie weten we nog niet.



Indrukwekkend, maar Hyundai wil dat de Ioniq 6 N meer kan dan alleen snel optrekken in een rechte lijn. Het merk heeft er zelfs een filosofie voor bedacht: 'Corner Rascal', 'Racetrack Capability' en 'Everyday Sportscar'. Met andere woorden: een sportwagen waarmee je je kan amuseren op een bochtig weggetje of op het circuit, maar die toch dagelijks bruikbaar is.

Hoe ze dat hebben geflikt? Wel, de Hyundai Ioniq 6 N heeft een volledig herziene ophanging gekregen ten opzichte van de reguliere Ioniq 6. De N staat ook lager op zijn pootjes en heeft een stijver chassis, onder meer dankzij extra verstevigingen, zoals te zien zijn in de koffer. Maar het model rekent natuurlijk ook op de elektronische snufjes van de Ioniq 5 N om zijn koppel optimaal te verdelen, zijn maximale vermogen met een druk op de knop los te laten en om maximaal te kunnen driften. Ook de virtuele versnellingen en het nagebootste motorgeluid zijn aanwezig en zouden beter dan ooit zijn.

Om dat allemaal af te maken, heeft de Hyundai Ioniq 6 N ook een bijzonder sportief uiterlijk gekregen. Het doel was natuurlijk om zoveel mogelijk downforce te genereren. We zien agressieve bumpers met extra lipjes, verbrede wielkasten en vooral een dikke achterspoiler op de kont. Daarmee onderscheidt het model zich al duidelijk van de reguliere Ioniq 6, maar er is nog een eigenaardigheid: de doorlopende lichtstreep op de kont is hier afwezig!

En mocht dat allemaal nog niet sportief genoeg zijn, dan heeft Hyundai ook de nieuwe 'N Performance Parts' uitgevonden om jouw 6 N verder te personaliseren. Benieuwd waar ze dat idee hebben gevonden... De prijzen en markt lancering van de Ioniq 6 N zijn helaas nog niet bekend. - YM



DS Numéro 8

Premium EV à la Française

(met 750 km rijbereik)

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

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

Eigenzinnig design

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

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

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

750 km autonomie.

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

Interieur

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







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

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

DE ESSENTIE

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

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

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

500 km snelwegautonomie

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



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

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

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

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

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

Citroën-comfort?

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



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

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

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

Conclusie

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

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





5 vragen aan Xavier Peugeot, CEO van DS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Test

Ford CAPRI

Retro in naam, bijdetijds in aanpak

Zelden vloeide er zoveel spreekwoordelijke inkt als bij de lancering van de Ford Capri. Vooral het ietwat oudere publiek, journalisten inclusief, schreeuwden moord en brand bij de naamkeuze die ongepast zou zijn. Wel, daar zijn we het niet mee eens.





Toegegeven, Ford heeft met de Capri de geest van de jaren zeventig opnieuw tot leven gewekt, maar dan in een verpakking die niet meteen doet denken aan de Capri van weleer. Aan de basis van het probleem ligt eigenlijk het koetswerktype. Waar de Capri vroeger nog een sportieve coupé was met een tikje een stoute uitstraling, is de Capri anno 2025 een SUV-sportback met een vriendelijk smoelwerk. Heiligschennis zeg je? Dat is een persoonlijke beoordeling.

Maar hoorden we evenveel kritiek toen bijvoorbeeld Mercedes het concept van de eerste A-Klasse volledig overboord gooide? En wie vindt een R4, Mini Countryman of Fiat 500X nog nauw aansluiten bij hun voorouders? We vinden het weinig relevant en begrijpen helemaal waarom de marketeers bij Ford hebben teruggegrepen naar een bekende naam. Dat zorgt er namelijk voor dat je nieuwe model meer top of mind is bij het publiek dat in de markt is voor een nieuwe auto. Missie geslaagd dus.



Capri invloeden?

Trouwens, als je meer in detail kijkt, dan zie je wel degelijk subtiele knipogen naar de Capri van vroeger. Er is de duidelijk aflopende daklijn, het elegante silhouet, de gespierde schouderlijn, een korte overhang vooraan en een licht naar boven krullende achterspoiler wat allemaal doet denken aan het klassieke fastback-profiel van de originele Capri Mk2. De LED-koplampen aan de voorzijde zijn gescheiden in vier segmenten, een knipoog naar het dubbele-ronde lichtdesign van het origineel. Achteraan prijkt de merknaam in opvallende kapitalen — geen logo, maar letters, net als bij de Mustang Mach-E.

Binnenin is de retro-stijl natuurlijk ver te zoeken. Behalve dan misschien bij wat het stuurwiel betreft waar de onderste spaak is vervangen door een metalen plaatje met gaten, helemaal in de stijl van de jaren '70. Hier zie je ook de duidelijke verwantschap met de Volkswagen ID.5 met wie Ford het model samen ontwikkelde.

Persoonlijk vinden we het dan weer wel jammer dat we op hetzelfde schermje kijken dan in de VW, of dezelfde hendels zien aan de stuurkolom en dezelfde onhandige schuifregelaar voor het audiovolume. Steek daar toch gewoon je eigen knoppen en hendels in, Ford. Verder is het interieur vrij rustig en koos Ford duidelijk voor eenvoud. Het centrale infotainmentscherm (14,6") is verstelbaar — uniek in deze klasse — en heeft een verborgen bergruimte, de zogenaamde Private Locker. Die menustructuur van het multimedia-gebeuren is vrij logisch opgebouwd en ook visueel mooi gestileerd.

DE ESSENTIE

Ford haalt de Capri-naam uit de schuif en dat is een prima beslissing, ook al heeft de nieuwe versie maar weinig te zien met de versie uit de oude doos. De nieuwe elektrische Ford Capri is méér dan een nostalgische knipoog: het is een strategische stap in het EV-offensief van Ford Europa. Gebouwd op hetzelfde platform als de Volkswagen ID.5, is de Capri feitelijk een zustermodel van de recent gelanceerde Ford Explorer EV. Maar waar de Explorer mikt op robuuste functionaliteit, is de Capri bedoeld om meer emoties los te maken, en dat lukt hem helemaal. Met prijzen rond de 50.000 euro voor de meest interessante versie met 627 km autonomie (WLTP), is dit in ieder geval een model dat een plekje verdient op je shoppinglist.

Qua binnenruimte en functionaliteit doet deze moderne Capri het natuurlijk veel beter dan zijn voorouder, hij heeft dan ook 3 extra deuren. De stoelen zijn goed gevormd en bieden voldoende zijdelingse steun. Voorin zit je vorstelijk, achterin is de hoofdruimte wat beperkter (maar voldoende) door de aflopende daklijn. Toch is de beenruimte verrassend royaal, ook voor volwassenen.

De koffer meet 572 liter met de achterbank omhoog (dat is méér dan in een VW ID.5) en groeit naar 1.510 liter met de zetels plat. De laadvloer is vlak, er is geen frunk, maar wél een dubbele bodem waarin je de laadkabels kwijt kunt. Wel jammer dat Ford een stoffen niemendalletje voorziet als kofferscherm, dat mocht gerust iets kwalitatiever zijn.

EV-opties

Geheel in de huidige tijdsgeest (de oude Capri keert zich wellicht om in z'n graf), komt de nieuwe Capri in drie volledig elektrische smaken. De Capri Standard Range heeft achterwielaandrijving, een 52 kWh accu en 170 pk. Niet meteen ruim bemeten dus en de autonomie van 393 km is eerder aan de krappe kant. Dan kies je beter meteen voor de Capri Extended Range (286 pk), ook met achterwielaandrijving, en een groter 77 kWh batterijpack goed voor een indrukwekkende autonomie van 627 km. Tot slot is er op basis van deze versie ook een variant met vierwielaandrijving, 340 pk en een rijbereik van 592 km. Deze laatste is meteen ook de snelste Capri in de catalogoog die een sprintje kan trekken van 0 tot 100 km/u in 5,3 seconden.

Ford voorziet uiteraard ook de mogelijkheid tot snelladen aan maximaal 185 kW (voor de Extended Range), waarmee je in 26 minuten van 10 naar 80 procent gaat. AC-laden gebeurt aan 11 kW via de Type 2-aansluiting. De Capri is voorzien van Plug & Charge en een routeplanner die laadsessies integreert in het navigatiesysteem.

Meer dan voldoende rijplezier

Wij reden met de krachtigste Capri en die AWD-versie is bijzonder vlot te noemen, zeker bij de eerste meters. Het koppel (545 Nm) is onmiddellijk aanwezig, en de lineaire versnelling maakt dat je zelfs op de snelweg nog 'duwtjes' voelt bij hernemingen. We hadden in ieder geval geen klagen over de prestaties van deze Capri. De besturing is trouwens licht bij lage snelheden, maar geeft meer gevoel naarmate je sneller rijdt.



“

Als je meer in detail kijkt, dan zie je wel degelijke de Capri-invloeden van vroeger.



Het meest indrukwekkend is misschien de balans tussen prestaties en efficiëntie want zelfs bij een sportief rijgedrag blijft het verbruik onder controle. Wij verbruikten tussen 18 en 21,5 kWh, wat meer dan schappelijk is voor zulk een grote auto. Mits wat inspanning, geraakten we onder ideale omstandigheden net geen 500 km ver. En dat zou nog beter kunnen als de Capri een sterker niveau zou bieden qua regeneratieve remmen. Dat niveau van afremmen blijft eerder beperkt, waardoor je niet echt kan spreken van een zogenaamde one-pedal-drive.

De wegligging en rijeigenschappen zijn naar goede gewoonte afgesteld op de Belgische testsite van Ford in Lommel. We weten uit ervaring dat een Ford doorgaans uitpakt met de betere dynamische eigenschappen, en dat is bij deze Capri niet anders. Naar onze persoonlijke smaak is de ophanging van de Capri wel aan de harde kant. Op een goed wegdek (op de snelweg bijvoorbeeld) blijft het allemaal uitgesproken comfortabel, maar met dwarsrichels en oneffenheden kan de zware Capri minder goed overweg waardoor de ophanging eerder 'droog' aanvoelt. Dat mocht wat ons betreft dus iets zachter, maar dat is natuurlijk een kwestie van persoonlijke smaak. Doe zeker een testrit om te zien of deze Ford voldoende comfortabel is voor jou. We lezen trouwens in andere testverslagen dat de tweewielaangedreven versies zachter zouden zijn afgeveerd. We geven het maar mee... In ieder geval is rijplezier altijd gegarandeerd. De Capri voelt niet als een emotieloze computer, maar als een doordachte, op mensenmaat afgestemde machine.

Een laatste klein puntje van kritiek toch; de Capri is uiteraard voorzien van alle nodige veiligheids- en rijhulpsystemen die vaak door de Europese regelgeving zijn opgelegd. De waarschuwing voor het overschrijden van de maximum snelheid is makkelijk uit te schakelen, dat is alvast een pluspunt. Maar meer dan eens werden we op de vingers getikt als zouden we het stuur niet vasthouden. Wat natuurlijk niet het geval was. Maar niet alleen zijnde sensoren nogal onvergeeflijk afgesteld, bovendien gaan bovenop de auditieve waarschuwing ook de vier richtingaanwijzers knipperen, wat er qua waarschuwing toch een beetje over is.

Eindverdict: een elektrische auto met karakter

De Ford Capri EV is geen goedkope marketingtruc maar een auto met een bewuste vette knipoog naar het verleden. Niet meer en niet minder. Het is een grote (hij oogt echt indrukwekkend als je in de rij geparkeerd staat), stijlvolle en functionele cross-over met een eigen smoelwerk. Hij biedt een uitstekend rijbereik, prima prestaties én een subtiel vleugje nostalgie. Wel jammer dat we binnenin net iets te veel VW-onderdelen zien.

De Capri is ook verrassend betaalbaar met prijzen vanaf 46.450 euro voor de basisversie (die je beter links laat liggen), over 50.450 euro voor de betere keuze met de beste autonomie, tot 57.450 euro voor de krachtigste variant. - WM



Korte test

CUPRA Terramar

Liefhebber van Guilty Pleasures

Met zijn scherpe styling en dubbele motorisering speelt de Cupra Terramar VZ plug-in hybride op twee fronten: zuinig in de stad, pittig wanneer de batterij vol is. Maar dan moet je wel de reflex hebben om hem in te pluggen.

Moet je je vanuit ecologisch standpunt schuldig voelen als je in een SUV rijdt? Als het gaat om een plug-in hybride model dat meer dan 100 km kan afleggen zonder een druppel benzine te verbruiken, is het antwoord waarschijnlijk neen. En als diezelfde SUV bovendien met zijn sportieve, futuristische look en zijn gecombineerde vermogen van 272 pk de meeuwen op de Nederlandse dijken omver blaast, beginnen we ons af te vragen of we niet de perfecte balans tussen plezier en verstand hebben gevonden. Is deze gespieerde Spaanse SUV nu een echte schok of een schot voor de boeg?

Een opvallende look

Laten we eerlijk zijn, het design van de Cupra Terramar VZ is indrukwekkend. Met zijn 20 inch koperen Hadron-velgen en een donkere metallic koetswerkkleur met de mooie naam Dark Void trekt hij alle blikken naar zich toe. Met zijn grote zeshoekige grille, driehoekige koplampen en strakke lijnen lijkt hij meer klaar om te sprinten in een dragrace dan om de kinderen naar school te brengen. Maar vergis je niet: onder zijn stoere showcar-uiterlijk kan de Terramar ook zacht en volgzaam zijn.

Want de Terramar VZ PHEV is een beetje bipolair. Hij kan stil door

de straatjes rijden of als een wild dier wegspringen wanneer de gecombineerde 272 pk te hulp worden geroepen. Maar dan moet er wel nog stroom in de accu's zitten. Want in de Cupra-modus met bijna 0% reserve staat de verbrandingsmotor (1,5 l met 177 pk) er alleen voor om de 1,9 ton zware koets voort te stuwten. En dan is de sportieve ervaring ook meer luidruchtig dan dynamisch.

Met een volle accu verandert de auto van inborst. De elektromotor van 116 pk komt in actie, het koppel schiet omhoog en de SUV verandert in een echte stier die het zand van de polders doet opwaaien. Een simpele druk op het Cupra-logo op het stuur en de cavalerie komt in actie. De acceleratie drukt je tegen je stoel, de passagiers houden zich vast en de bestuurder juicht. Op voorwaarde dat je het stuur niet loslaat: het ESP heeft soms moeite om bij de les te blijven...

Verplichte discipline

Tijdens onze 708 km lange roadtrip van het centrum van België naar Zeeland en terug bedroeg het gemiddelde verbruik 3,9 l/100 km, dankzij meer dan 230 km volledig elektrisch rijden, met een oplaadpauze op de snelweg. Niet slecht voor een krachtige SUV.





En zelfs verbluffend: in volledig elektrische modus, met de 19,7 kWh-batterij op 100 %, hebben we echt 100 km afgelegd zonder dat de verbrandingsmotor ook maar enigszins in actie kwam. Oordeel: 0 l/100 km brandstof, 19 kWh/100 km elektriciteit voor deze rit. Maar als je vergeet op te laden, dan loopt de rekening snel op: tot 7,5 l/100 km op de snelweg bij constante snelheid. Dit bevestigt de gouden regel van de PHEV: opladen of verbruiken. De keuze is aan jou.

Leven aan boord

Afgezien van een eerder bescheiden koffervolume (400 liter) en opbergvakken die wat groter zouden mogen zijn, is de Terramar VZ een aangename cocon. Het interieur combineert sportiviteit en luxe met leer (optioneel), een goed doordacht stuurwiel, een verschuifbare achterbank en enkele handige technische snufjes, zoals de dodehoekwaarschuwing die op de ledstrip in het interieur knippert, of het altijd toegankelijke menu "opladen".

Wat de autonomie betreft, kan men rekenen op 95 tot 140 km in volledig elektrische modus, afhankelijk van de omstandigheden en van het type rit. Ideaal voor dagelijkse ritten, boodschappen en zelfs weekenduitstapjes. Men moet alleen de goede gewoonte aanhouden om op te laden: 30 minuten om 80 % op te laden aan een CCS-snel-lader, minder dan 3 uur aan een wallbox thuis.

Prijs en concurrentie

Wat de prijzen betreft, flirt de geteste versie met alles erop en eraan (20 inch velgen, Ssenheiser-geluidssysteem, kuipstoelen, techno-pakketten, enz.) met de 60.000 € in België en Frankrijk. Dat is ongeveer hetzelfde als zijn concurrenten, zoals de Volkswagen Tiguan PHEV, de BMW X1 30e of de toekomstige Toyota RAV4 PHEV. Maar dan met een veel gedurfdere stijl. Voor wie op zoek is naar karakter zonder in te boeten aan efficiëntie, is de Cupra Terramar VZ zeker het overwegen waard. - **D. Duquesne**

DE ESSENTIE

De Cupra Terramar VZ plug-in hybride is een SUV die zich profileert als een "guilty pleasure" zonder het schuldgevoel: hij combineert een krachtige aandrijflijn met een opvallend design én een relatief milieuvriendelijke insteek. Deze PHEV biedt een elektrische actieradius van meer dan 100 km, waardoor hij in veel gevallen volledig elektrisch kan rijden. Hierdoor weet hij de balans te vinden tussen rijplezier en verantwoord verbruik — op voorwaarde dat je hem regelmatig oplaadt.



Citroën ë-C3 Aircross nu ook als Extended Range

De Citroën ë-C3 Aircross kreeg aanvankelijk dezelfde kleine batterij als de compacte ë-C3, die een beetje nipt was voor een gezins-SUV van dit formaat. Gelukkig is er nu ook de Citroën ë-C3 Aircross Extended Range, die de grens van 400 km autonomie bereikt.



De Citroën (ë-)C3 Aircross staat op hetzelfde Smart Car-platform als de gewone (ë-)C3, maar ook als de Fiat Grande Panda en de nieuwe Opel Frontera. Het is in feite een vereenvoudigde versie van het e-CMP-platform van Stellantis, dat gebruikt wordt voor de meeste compacte modellen van de groep. Tot nu toe waren de elektrische versies van alle Smart Car-modellen voorzien van een batterij van 44 kWh, goed voor een officiële autonomie van ongeveer 300 km. Maar in de praktijk blijkt dat toch wat te nipt voor de grotere Frontera en ë-C3 Aircross. Gelukkig is er nu een oplossing, die uit een bekende hoek komt.

De Citroën ë-C3 Aircross Extended Range krijgt namelijk een batterij van 54 kWh aangemeten. Inderdaad, exact even groot als in modellen als de Lancia Ypsilon HF, Alfa Romeo Junior en de Peugeot 208 GTi. Citroën bevestigt nog niet officieel dat het om hetzelfde pakket gaat, maar het zou ons verbazen als dat niet het geval is. Dat betekent dat je netto nog 51 kWh overhoudt, kan snelladen tot 100 kW en dus ongeveer een halfuurtje stilstaat langs de snelweg om van 10 tot 80% bij te laden. Helaas geniet de ë-C3 Aircross Extended Range niet van een krachtigere motor, het blijft dezelfde unit van 83 kW (113 pk).



Een grotere batterij betekent ook een hogere prijs, maar de Citroën ë-C3 Aircross Extended Range blijft gelukkig wel betaalbaar. De Belgische vanafprijs is vastgelegd op 29.980 euro voor de basisversie You, 32.080 euro voor de middelste uitvoering Plus en 34.180 euro voor de topversie Max. Dat maakt hem 3.290 euro duurder dan de ë-C3 Aircross 'Comfort Range' met de 44 kWh-batterij. Of die extra 100 km autonomie de meerprijs waard is, zal afhangen van je gebruik en laadmogelijkheden. Maar ook met de grotere batterij blijft de Citroën ë-C3 Aircross een van de goedkoopste elektrische gezins-SUV's. - YM



Verjaardag



FEEST ! De VW POLO wordt 50



Begin mei 1975 rolde een compacte, bijna onopvallende tweedeursauto de showrooms binnen: de Volkswagen Polo. Met de slogan “Klein vanbuiten. Groot vanbinnen” richtte Volkswagen zich op de automobilist die mobiliteit zocht zonder opsmuk, maar mét kwaliteit en betrouwbaarheid.

Vijf decennia en zes generaties later is de Polo uitgegroeid tot een iconisch model in het B-segment, met wereldwijd meer dan 20 miljoen verkochte exemplaren. Wat ons betreft heeft ie met de latere generaties misschien een beetje van zijn iconisch gehalte moeten inleveren, maar dat neemt niet weg dat een halve eeuw innovatie en internationale waardering de Polo tot een blijvende pijler binnen Volkswagens modellengamma maakt. Om dat alles te vieren heeft Volkswagen een heerlijke brochure gemaakt die je hier kan ontdekken.



zogenaamde 'steilheck'-vorm – een bijna verticale achterklep die de laadruimte optimaliseerde. De Polo II bood voor het eerst een dieselmotor en kreeg later een coupé-uitvoering én de sportieve GT40-variant. Tien jaar later bracht VW met de Polo III (1994) een meer volwassen design, een vijfdeursoptie en veiligheidsvoorzieningen zoals ABS en airbags.

In 2001 maakte de vierde generatie indruk met zijn grotere afmetingen, een stijlvoller design met vier grote koplampen en een flinke toename in laadcapaciteit. Nieuwe varianten zoals de CrossPolo en BlueMotion lieten zien dat de Polo ook efficiëntie en avontuur kon combineren. De vijfde generatie, gelanceerd in 2009, bracht een verdere optimalisatie van het design en debuteerde met de zuinige Polo BlueMotion en de bijzonder krachtige Polo R WRC Street – een model geïnspireerd op Volkswagens rallysuccessen. Want doorheen zijn leven zagen we de Polo overigens nog in verrassende rollen, zoals als cabriolet-prototype of als stoere WRC rallywagen (een episode die we trouwens nog altijd missen).

Met de zesde generatie in 2017 zette de Polo een grote stap in digitalisering. Voor het eerst gebaseerd op het MQB-platform, kreeg de auto toegang tot technologieën die eerder waren voorbehouden aan hogere klassen: geavanceerde rijhulpsystemen, digitale cockpits en connectiviteitsopties zoals draadloos opladen. In 2021 werd deze generatie nog verder aangescherpt, met een grondige facelift en de introductie van de Polo GTI Edition 25 in 2023 – een eerbetoon aan 25 jaar GTI-sportiviteit.



Hoe het begon

De eerste Polo kwam op de markt in een periode waarin Volkswagen zich begon los te maken van het Kever-tijdperk. In het kielzog van de Passat (1973) en Golf (1974) werd de Polo in 1975 gelanceerd als het derde model van een nieuwe generatie watergekoelde auto's. In tegenstelling tot zijn technische tweelingbroer, de Audi 50, werd de Polo eenvoudig uitgerust en scherp geprijsd. Het model zette daarmee de toon voor wat het zou blijven: een betaalbare instapauto die vooruitstrevende technologie toegankelijk maakte voor een breed publiek. Met een basisprijs van 7.500 Duitse mark bood de Polo I plaats aan vier personen en bagage, verpakt in een koetswerk van slechts 3,50 meter lang.

Hoe het evolueerde

Wat volgde was een gestage evolutie over zes generaties, waarin de Polo steeds weer inspeelde op veranderende mobiliteitsbehoeften. In 1981 verscheen de tweede generatie, herkenbaar aan de

50 years of POLO



Veelzijdigheid als succesformule

De kracht van de Polo zit vooral in zijn veelzijdigheid. Door de jaren heen verscheen het model in talloze gedaanten: als hatchback, coupé, sedan (onder de naam Derby), kleurrijke Harlekin, sportieve GTI, robuuste CrossPolo en zelfs als rallymonster Polo R WRC. Daarmee bewees Volkswagen dat zelfs een kleine auto een breed publiek kan aanspreken – van jonge stadsrijders tot sportieve liefhebbers.

Die veelzijdigheid weerspiegelt zich ook in de wereldwijde productie: naast het hoofdkantoor in Wolfsburg werd de Polo gebouwd in Spanje, Argentinië, Slovenië, China, Zuid-Afrika, India en Brazilië. De wereldwijde aantrekkingskracht van het model toont zich in de verkoopcijfers: van de eerste generatie werden er 1,1 miljoen geproduceerd, de derde haalde 3,5 miljoen, en de vijfde generatie spande de kroon met maar liefst 6,3 miljoen stuks.

Op naar de toekomst

Wat we vooral hebben gezien is een gestage groei van de Polo. Het model was bij zijn lancering 3,5 meter lang, maar vandaag is hij na enkele flinke groeischeuten al 4,07 meter lang. Dat heeft ook effect gehad op de weegschaal want de oorspronkelijke 685 kilo is louter nog een vage herinnering. Vandaag zet een Polo makkelijk 1.143 kilo op de weegschaal.

Hoe dan ook, na vijftig jaar, zes generaties en talloze varianten blijft de Polo een schoolvoorbeeld van duurzame modelontwikkeling. Van eenvoudige tweedeurs van 40 pk, tot de Polo R WRC met 318 pk: de Polo bewijst dat klein niet alleen groot kan denken, maar ook groot kan worden. - WM





DE ESSENTIE

De VW Polo mag dan wel een leven in de schaduw van grote broer Golf hebben geleefd, het maakt het model niet minder iconisch. Om z'n 50ste verjaardag te vieren heeft Volkswagen een heerlijke brochure ontwikkeld die je meteen terug katapulteert naar je verleden. Tenminste, als je zelf al wat jaren op de teller hebt. Klik op dit blok om de brochure te ontdekken.



KIJK ZEKER OOK EVEN NAAR DE HEERLIJKE VIDEO DIE DE NEDERLANDSE COLLEGA'S VAN AUTOVISIE HEBBEN GEMAAKT, MET EEN LEUK OVERZICHT VAN DE MEEST SPECIALE POLO'S DIE DOIT ZIJN GEBOUWD:

Audi RS2 (1994)

De snelle station die niemand zag aankomen

We schrijven vroege jaren '90 en Audi was nog volop bezig haar sportieve en premium merkimago uit te bouwen. In dat opzicht was de strijd met BMW M en Mercedes AMG nog nauwelijks begonnen, en sportieve ambities kwamen zelden verder dan wat subtiele S-modellen. Tot in 1994 de RS2 het levenslicht zag.

De RS2 was een sportieve bom in stationwagenvorm, ontwikkeld in samenwerking met niemand minder dan Porsche. Wat volgde was een schokgolf door de autowereld: Audi kon wél echt sportief zijn. En dat gevoel is zelfs 30 jaar later nog altijd aanwezig als we achter het stuur kruipen van het piekfijne exemplaar uit het D'leteren museum.

Een onverwachte alliantie

De RS2 was het resultaat van een unieke samenwerking tussen Audi en Porsche. Beide merken zaten op een kruispunt in hun geschiedenis. Audi wilde zich bewijzen als serieuze sportieve speler, Porsche kampte met tegenvallende verkopen en wilde zijn expertise breder inzetten. De samenwerking werd bezegeld in het bescheiden stadje Zuffenhausen, waar Porsche een deel van de productie van de RS2 op zich nam.

Het resultaat was een auto die niet alleen qua prestaties maar ook qua uiterlijk de signatuur van beide merken droeg. Porsche leverde niet alleen technische onderdelen – zoals de remmen en ophanging – maar ook visuele details. Zo kwamen de spiegels rechtstreeks van de 911 (964), net als de richtingaanwijzers en zelfs de velgen, die sterk leken op de Cup-wielen van de 968 Clubsport. Een wolf in stijlvolle schapenvacht

De basis was een Audi 80 Avant – destijds niet bepaald een spannend model – maar de RS2 veranderde die perceptie radicaal. De Audi 80-basis verklaart ook meteen waarom het model niet RS4 heette, zoals dat wel binnen het huidige gamma zou passen. Onder de imposante snuit van de RS2 ligt 2.2-liter vijfcilinder turbo motor die zo maar even 315 pk en 410 Nm koppel levert, wat voor die tijd waanzinnige cijfers waren.

Met dank trouwens aan de aanpassingen die door Porsche werden uitgevoerd. Denk aan een grotere turbo, aangepaste intercooler, Bosch software en een hoogwaardig roestvrijstalen uitlaatsysteem. Porsche had bovendien de hand in de remmen (vierzuiger remklauwen van de 968), het onderstel en de transmissie.

Dat resulteerde in prestaties die ook vandaag nog indrukwekkend zijn: van 0 naar 100 km/u in 4,8 seconden – sneller dan een Ferrari 348 of zelfs de Porsche 911 Carrera van dat moment. De topsnelheid bedroeg 262 km/u. En dat alles in een vijfdeurs stationwagen met plaats voor het hele gezin.

Rauw en compromisloos

We starten de RS2 (door aan een klassieke sleutel te draaien, stel je voor...) en de vijfcilinder laat meteen van zich horen. Er is een typische grom die alleen dit motortype kan produceren – mechanisch, nerveus, opwindend. Het driespaaks sportstuur staat trouwens een beetje off-center, maar de kuipjes zorgen verder voor de perfecte ondersteuning.

Het interieur is vandaag misschien wat saai, maar in die tijd was het best bijzonder om een automatische klimaatregeling te krijgen met digitaal display. Ook de 3 extra sportieve metertjes op de







centrale console zorgen voor de speciale touch, net als de oranje dashboardverlichting. Voor de rest is dit icoon binnenin behoorlijk rechttoe – rechtaan, zonder al te veel franjes, en zonder duidelijk zichtbare Porsche-invloeden. Maar de kwaliteit is onberispelijk. Zelfs na 31 jaar is deze RS2 nog in prima conditie.

Al van bij de eerste meters voelen we dat je met de RS2 echt nog wel zelf aan de slag moet. De stuurbechrachting helpt niet bijzonder veel, en de versnellingen vergen een gedecideerde hand waarna het volop genieten is van de 6 (zes !) verzetten. Volgens vertrekken zit er trouwens niet meteen in, want onder de 3.500 toeren is er niet veel volk thuis. Maar dan laat de RS2 al zijn duivels los!

De turbopunch is bruut en niet lineair zoals moderne turbomotoren; je moet even wachten op de opbouw van druk, maar wanneer die

er is, duwt hij je genadeloos in de stoelen. Het spreekwoordelijke turbogat vergt enige aanpassing en gewenning, maar dat draagt alleen maar bij aan de charme.

De RS2 is geen lichtvoetige ballerina. Met een rijklaar gewicht van net boven de 1.600 kilo voel je het massieve karakter in elke bocht. De besturing is zoals gezegd zwaar maar direct, zonder kunstmatige filtering. De RS2 vraagt een zekere toewijding van zijn bestuurder, dat is duidelijk. Ga je er écht mee aan de slag, dan krijg je er veel voor terug: grip, balans en vooral: karakter. Veel karakter. De quattro-vierwielaandrijving helpt uiteraard, vooral bij nat weer (hebben we van horen zeggen). Waar een achterwielaangedreven BMW M3 van die tijd je kon verrassen, blijft de RS2 stevig aan de weg geplakt.





DE ESSENTIE

De Audi RS2 is geen auto die je objectief moet beoordelen. Hij is rauw en compromisloos, maar juist daardoor zo begeerlijk. Hij is een auto die je hart wint, niet je verstand. En ondanks zijn praktische vorm en degelijke bouw is hij ook een beetje een Porsche in vermomming – eentje die het segment van snelle stations definieerde, lang voordat dat populair werd.

Tijdloze status

Er werden slechts 2.891 exemplaren van de RS2 gebouwd tussen 1994 en 1995, wat hem vandaag tot een gewild verzamelobject maakt. Hij luidde het begin in van Audi's RS-lijn – een sportieve tak die later iconen als de RS4 en RS6 zou voortbrengen. Maar geen van die latere modellen had de onverwachte impact die de RS2 had. Hij was niet zomaar snel; hij was een statement. Een visitekaartje. Audi bewees dat het meer kon dan degelijkheid en quattro – het kon emotie, karakter, performance. En Porsche hielp ze daarbij, op een manier die weinigen hadden zien aankomen. - WM



Na de geprezen EV6 en EV9 modellen breidt Kia z'n zuiver elektrische gamma nu uit met de compacte EV3, een ambitieuze nieuwkomer die duidelijk op een breder publiek mikt.

Waar Kia eerder al indruk maakte met grotere modellen zoals de EV6 en EV9, is de EV3 nieuwkomer bedoeld voor een breder publiek. Hij biedt soortgelijke technologie (en looks) maar dan in een compacter en toegankelijker verpakking. De EV3 komt – niet toevallig – op het juiste moment, het aanbod aan elektrische crossovers groeit namelijk razendsnel gezien een recht evenredige (commerciële) interesse vanwege de Europese consument. Speciaal hiervoor tovert Kia spoedig nog een EV2 en EV4 (in twee koetswerkvormen) uit haar hoed.

Stoere (herkenbare) looks

Voor de vormgeving van de EV3 heeft Kia duidelijk de mosterd gehaald bij de EV9, zo getuige de hoekige lijnen, prominente neus en smalle LED koplampen. Hetzij in een kleinere (en speelsere?) vorm. De personalisatiegids omvat 9 kleuren en 17" of 19" velgen om jouw droomconfiguratie te maken. Met momenteel de sportief ogende GT Line uitvoering als topmodel .. in afwachting van een volwaardige EV3 GT speelvogel?

Veelzijdig functioneel

Dankzij de flexibele E-GMP basis kan de Kia EV3 pronken met beperkte buitenafmetingen (4,3 meter) terwijl de wielbasis (2,68 meter) dan weer best groot is. In mensentaal: compact buiten, ruim binnen. Achterin passen er zowaar probleemloos twee volwassenen. In de koffer is er ruimte voor 460 liter bagage of zelfs 1.251 liter met de achterbank neergeklapt. En onder de "motor"kap vooraan kan er nogmaals 25 liter, ideaal voor de laadkabel.



Kia EV3

Compacte EV met grote ambities

De verhoogde zitpositie resulteert in een goed zicht rondom, behalve naar achteren als gevolg van de ietwat aflopende daklijn. De brede deuropeningen zorgen dan weer voor een vlotte instap. Een leuke feature is de uitschuifbare armsteun/middenconsole die ook dienst doet als tafeltje. Maar écht nuttig zouden we het niet omschrijven, daarvoor mist het wat structuur/reliëf.

Functionaliteit boven frivoliteit

Het interieur van de EV3 is een pak rustiger/serener dan z'n stoere/boxy vormgeving aan de buitenzijde doet vermoeden. Dat is zeker geen nadeel met de overzichtelijke layout, deftige afwerking en correct (diervriendelijk) materiaalgebruik. Zowel de digitale tellerpartij als het Kia Connect infotainmentsysteem zijn 12,3" groot, werken logisch/doordacht en bieden allerhande mogelijkheden. Apple CarPlay en Android Auto gaat draadloos en ook toekomstige updates/functionaliiteit volgen over-the-air! De aanwezigheid van een hoop fysieke bedieningselementen voor de basisfuncties zijn een verademing in tijden waarbij autoconstructeurs alles in scher-



men proppen. En dankzij Digital Key 2.0 wordt je slimme telefoon gepromoveerd tot sleutel waardoor er interessante mogelijkheden omtrent car sharing ontstaan...

Verder is er nog een 5,3" display voor de klimaatregeling en staat een head-up display (12") op de optielijst. Ook klust de EV3 blijkbaar graag bij als energiebron met een resem USB-C poorten, draadloze telefoonlader, 230V stopcontact en V2L adapter (max 3,6 kW).

Allesomvattend basismodel

Elke EV3 rekent momenteel op een 204 pk / 283 Nm elektromotor op de vooras (= voorwielaandrijving). Daarmee sprint hij in 7,7 seconden naar 100 km/u en haalt hij maximaal 170 km/u. In de praktijk voelt de EV3 voldoende vlot/levendig aan.

Sportief of dynamisch zouden we het zeker niet noemen maar mits enig enthousiasme wordt het wel speelser dan initieel gedacht/verwacht. Dankjewel instant vermogensopbouw, laag zwaartepunt

en communicatief stuurwiel. Toch voelt de EV3 zich merkbaar beter aan een rustiger tempo, in ruil profiteer je van een goede geluidsdemping en hoogwaardig rijcomfort. Daarvoor monteert Kia frequentiedempers die zich automatisch aan het wegdek aanpassen, kwestie van het leeggewicht (1.800 kg) voldoende te maskeren.

Een vierwielaangedreven versie (met 2 elektromotoren) lijkt op termijn een logische toevoeging net als die eerdergenoemde EV3 GT variant. En waarom zou er geen ruimte zijn voor instapversie met pakweg 150 pk?

Meer dan 600 km rijbereik

De Kia EV3 is verkrijgbaar met een 58,3 kWh (Standard Range) of 81,4 kWh (Long Range) accupack. Met die laatste kan deze Koreaan zich écht onderscheiden ten opzichte van de vele concurrenten. Aldus het WLTP cijfermateriaal ligt de actieradius op 435 km en 605 km (!), in de praktijk moet 80% daarvan zeker haalbaar zijn. Met de "schakel"flippers achter het stuurwiel is de i-Pedal remenergiere-



cuperatie instelbaar (weinig, matig, veel of automatisch) waarmee de geofende e-rijder alles uit de efficiënte aandrijflijn van de EV3 haalt.

Tijdens een eerder koude testperiode (4 à 10°) noteerden we een verbruik van 17 à 18 kWh wat resulteerde in 460+ km rijbereik voor de Long Range uitvoering. Zonder de optionele warmtepomp zal dat lager uitvallen terwijl je in de zomer vlot 500 km zal halen. Aan een klassieke laadpaal of Wallbox kan de EV3 overweg met 11 kW (AC). Snelladen gaat aan maximaal 100 kW (Standard Range) of 135 kW (Long Range). Dat zijn geen recordwaardes maar is wel marktconform en ongetwijfeld voldoende voor de meeste gebruikers. In beide gevallen verkrijg je na 30 minuten een volle batterij (80% SOC).

Zorgeloos comfort

De EV3 komt met een breed arsenaal aan moderne rijhulpmiddelen en veiligheidssystemen. Deze dragen actief bij om het rijden, parkeren en manoeuvreren te vergemakkelijken en eventueel problemen te voorkomen. Denk aan intelligente cruise control (met actieve stuurhulp, rijstrookwissels en verkeersbordenherkenning), 360° camera, dodehoekverklippers (met camerabeeld) of meldingen bij naderend/kruisend verkeer. Over meldingen gesproken, ook de EV3 durft wel eens (snel) klagen omtrent denkbeeldige situaties (oa verkeerslimieten). Kwestie van Europa tevreden te houden?



Ook mooi (optioneel) meegenomen zijn pakweg het elektrisch open dak, Harman Kardon audiosysteem, verwarmd stuurwiel en multifunctionele zetels vooraan. Deze zijn niet enkel elektrisch verstelbaar (met geheugenfunctie), ze zijn ook verwarmd én geventileerd. Daarnaast kan je ze omvormen tot lounge zetels, ideaal om laadsessies te combineren met een powernap.

Extra gemoedsrust

Het Kia EV3 verhaal start in België bij 36.890 euro (Standard Range) of 41.190 euro (Long Range). Zelf in basisvorm is de uitrusting vrij correct te noemen met licht/regensensor, airco, adaptieve cruise control, achteruitrijcamera, parkeersensoren en 17" velgen. Mits extra budget kan je richting de Earth, Business Plus of GT Line uitrustingsniveau's gaan.

Onze full option EV3 testwagen in de blitse Ivory Silver Matt koetswerkkleur was net geen 56.000 euro waard. Ook hier voorziet Kia de genereuze garantie van 7 jaar (of 150.000 km) wat voor de nodige gemoedsrust moet zorgen. Daar kunnen veel concurrenten een voorbeeld aan nemen. - **BNNY**

DE ESSENTIE

Zware marketingtermen als gamechanger of trendsetter laten we bij voorkeur achterwege. Toch vatten ze eigenlijk het Kia EV3 totaalpakket goed samen. Frisse looks, moderne technologie, efficiënte aandrijflijn en een aangenaam (no-nonsense) rijgedrag. En vooral, dat allemaal aan een correcte prijs/uitrusting met genereuze garantie, wat wil je nog meer? Voor wat meer beenruimte of een grotere koffer moet je richting de grotere Kia EV's gaan terwijl de EV3 eigenlijk méér (binnen)ruimte biedt dan je op basis van zijn formaat zou verwachten.





Joris Spigt, Directeur Mobility Solutions by D'leteren

“We hebben stabiliteit nodig op het vlak van fiscale regelgeving.”

Als de bekendste invoerder van het land en wellicht de grootste leverancier van bedrijfswagens, is D'leteren een hoofdrolspeler in het verhaal van de salarismotoren, grote vloeden en de vergroening van het wagenpark. Wij spraken met Joris Spigt die de 35-koppige fleetafdeling aanstuurt.

Joris Spigt: Die 35 mensen dat lijkt heel veel, maar daar zitten ook heel wat technische en logistieke profielen bij. Als we louter kijken naar de mensen die de sales aansturen, dan komen we uit op een 15-tal medewerkers. En die zijn ook nodig want over al onze

verkoop doen we maar liefst 63% in B2B. Een groot stuk daarvan betreft natuurlijk ook directe verkoop naar bijvoorbeeld lease-maatschappijen of autoverhuurbedrijven.

Auto-Info: Hoe is vandaag de mix tussen elektrische wagens en wagens die een verbrandingsmotor hebben?

JS: Daar merk je dat B2B-sales de echte motor vormt van de vergroening van het wagenpark want slechts 5% van onze verkoop van volledig elektrische voertuigen, gaat naar particuliere klanten. Alles andere EV's gaan naar bedrijven, al kunnen dat uiteraard ook eenmanszaken zijn of kleine KMO's.

WIE IS JORIS SPIGT?

In de eerste plaats een familieman die duidelijk open bloeit bij de aanwezigheid van vrouw en kinderen (2 volwassen zonen), zelfs op professionele events. Zijn 'werk', dat situeert zich al sinds 1999 bij D'Ieteren waar hij eigenlijk onafgebroken in sales of fleet-sales heeft gewerkt. Hij heeft zowat alle horden genomen, inclusief een paar jaar in de parts-business, maar zijn passie ligt duidelijk in de B2B-verkoop. Daar floreert hij als een sales pur sang die zijn dossiers kent, maar vooral als de man van de schier onuitputtelijke relaties. Dat helpt hem ook prima in zijn huidige functie waar hij de volledige fleet-sales overschouwt voor de groep, werd.



Auto-Info: Is elk bedrijf dan al helemaal klaar om de EV te omarmen? Rijdt elke medewerker al met een elektrische auto?

JS: Er is in ieder geval de wil om de omschakeling te realiseren maar in de goedkopere categorieën van de car-politici is het niet altijd makkelijk om een EV te vinden die binnen het budget past. Daarom zetten we nu bijvoorbeeld in op de zogenaamde second life EV. Daarmee kunnen we een jonge tweedehands of directiewagen voorstellen die perfect nog een volledige looptijd kan rijden en toch binnen het budget past. We zien dat meer en meer bedrijven - 40% om precies te zijn - maar ook de eigenlijke bestuurders, daarvoor open staan. Het laat ons trouwens ook toe om zelf meer de restwaardes te sturen wanneer de elektrische bedrijfswagen fin de carrière is.

Auto-Info: De omslag naar elektrisch rijden moet voor bedrijven toch vaak voor heel wat operationele issues zorgen?

JS: Absoluut, en precies daar willen wij als D'Ieteren een meerwaarde bieden. Als wij naar bedrijven stappen, dan doen we dat met een portfolio van 30 merken. Dat zijn niet alleen de automerken van onze groep die natuurlijk het meest zichtbaar zijn, maar we hebben ook een ruim aanbod aan merken die ondersteunende diensten aanbieden voor de vlootbeheerder. We willen de bedrijven daarbij

vooral ontzorgen omdat ze via ons departement van de D'Ieteren Mobility Solutions, meteen een antwoord en oplossing kunnen vinden op al hun vragen en obstakels waar ze tegenaan lopen. Of het nu gaat over financiering, een oplossing voor wallboxen bij de medewerkers, laadkaarten, split billing, korte-termijn gebruik van auto's, fiscaliteit of zelfs hulp bij het inzetten van het mobiliteitsbudget: D'Ieteren kan elke klant daarin bijstaan. Dat is echt onze grote troef en dat daarin investeren we ook veel tijd en energie. De tijden waarin je met een bestelbon onder de arm een bedrijf binnen stapt om enkel de handtekening nog te laten zetten, die is voorbij. Wagenparkbeheerders willen een totaaloplossing, en die kunnen wij bieden.

Auto-Info: De verkoop van de auto zelf blijft, veronderstellen we, toch nog altijd de essentie als het op omzet en winst aankomt?

JS: Ja, maar je moet echt het totaalplaatje bekijken. Niet alles wat we doen op het vlak van ondersteunende dienstverlening levert meteen geld op, maar het is de enige weg die je moet bewandelen om de langetermijnrelatie met de klant te verzekeren.

Auto-Info: Zijn, er merken binnen jullie portfolio die het moeilijker hebben in fleet, en hoe gaan jullie om met interne concurrentie?

JS: Kijk, ik werk 25 jaar voor het huis en ik heb gelukkig wat krediet opgebouwd bij de merken en hun directies. Zij weten ook dat we alle merken de nodige aandacht geven, en zeker de merken die het soms wat moeilijker hebben. Neem nu Cupra; een fantastisch merk met wagens die kunnen uitpakken met mooie designs en goede EV-prestaties, maar die wel nog vaak onbekend zijn. We proberen uiteraard om ook die modellen voor te stellen, en vaak met succes. Maar als bedrijven vinden dat hun personeel niet de juiste doelgroep is, dan moeten we dat respecteren. En dan mogen we als D'leteren blij zijn dat we nog een pak alternatieven kunnen voorstellen.

Auto-Info: Over een ander merk gesproken. Bij Audi, toch een fleetmerk bij uitstek, staan de volumes al even onder druk. We vermoeden dat ook de saga rond naamgeving het merk geen goed heeft gedaan.

JS: Daarin heb je gelijk, de benamingen bij Audi zorgen voor heel wat verwarring en ik ben bijvoorbeeld blij dat men bijvoorbeeld is afgestapt van de A7 naam voor het model dat finaal toch gewoon A6 heet. A7 voelde bij heel wat bedrijven gewoon te duur aan. Maar ik heb het volste vertrouwen in de comeback van Audi. Het merk heeft enkele jaren moeten wachten op een resem nieuwe modellen, maar kijk eens waar we nu staan. De nieuwe Q6 is ons best verkopende fleetmodel en ook de A5, A6, Q5 en Q3 zijn onder een goed gestern te geboren.

Auto-Info: Is dat zo? Want de nieuwe Q3 en Q5 zijn niet beschikbaar met een volledig elektrische aandrijflijn. Is er nog wel toekomst in de fleet voor benzine, diesel en plug-in?

JS: EV zal volgens mij het leeuwendeel van onze verkoop blijven uit-

maken bij de vloten, maar we mogen de alternatieve aandrijvingen zeker niet volledig afschrijven. We zien bijvoorbeeld bij KMD's en de eenmanszaken toch nog altijd een gezonde interesse in de PHEV's.

Auto-Info: Sommige merken, niet toevallig merken die een volledig elektrisch aanbod hebben, zien in de PHEV nochtans geen oplossing.

JS: Het probleem zit in het gebruik. Als je het merendeel van je verplaatsingen kan dekken met de elektrische autonomie, dan is de PHEV wel een prima ecologisch alternatief. Zeker omdat je voor die enkele langere verplaatsingen gewoon de verbrandingsmotor kan gebruiken. En als ik kijk naar de PHEV binnen onze gamma's, dan kom je met veel modellen al makkelijk ruim 100 km ver op één lading. Maar het is natuurlijk wel essentieel dat je de auto zo vaak als mogelijk oplaadt.

Auto-Info: Er is natuurlijk ook nog de kwestie van de onzekere fiscaliteit. De nieuwe regering kondigde weliswaar een langer fiscaalvriendelijk regime aan voor de plug-in, maar Europa zou dat idee nu terugfluiten. Hoe kijken jullie ernaar?

JS: Voor ons, en bij uitbreiding voor heel de autosector in ons land, is die onzekerheid een groot probleem. Want welke oplossing moeten we aan de klant voorstellen die voldoende lange termijn zekerheid biedt?

Auto-Info: Moet D'leteren dan bij de juiste instanties gaan lobbyen om een snel en gunstig fiscaal klimaat te bekomen?

JS: We proberen bij D'leteren via verschillende beleids mensen erop aan te dringen dat er snel duidelijkheid moet zijn. Maar ik zie daar toch ook een belangrijke rol voor de betrokken federaties die meteen de stem van de volledige sector kan vertolken.

Auto-Info: Wat is voor jullie de ideale uitkomst?





JS: Er is geen ideaal scenario dat voor iedereen goed zal zijn, maar we hebben op zijn minst duidelijkheid en stabiliteit nodig in de beslissingen die genomen worden. Ik vind persoonlijk wel dat we het aan onze volgende generaties verplicht zijn om volop voor een ecologisch verantwoorde oplossing te gaan, en dan lijkt EV vandaag toch de juiste piste om te volgen.

UPDATE: Intussen heeft de overheid een beslissing genomen. Enkel nog zelfstandigen en eenmanszaken zullen nog kunnen profiteren van een gunstige fiscaliteit voor de plug-in hybrides. Vennootschappen en bedrijven vallen uit de boot.

Auto-Info: Allemaal goed en wel, maar vandaag is de EV voor bedrijven quasi onbelast. Dat lijkt ons niet duurzaam op lange termijn voor de schatkist.

JS: Ik ben het daar mee eens. We gaan volgens mij ergens moeten aanvaarden dat ook de elektrische bedrijfswagens een vorm van belasting zal gaan krijgen. Dus ja, gebruikers van bedrijfswagens zouden gerust iets meer mogen bijdragen om de gunstige fiscaliteit te vrijwaren. Kijk maar naar het VAA, dat is in het geval van elektrische auto's nog altijd vrij laag. Maar pas op, het zal een fragiel evenwicht zijn voor de beleidsmakers om een duurzaam fiscaal model uit te werken. We willen daar vanuit D'leteren alvast graag aan meewerken en adviseren.

Auto-Info: En intussen zijn er ook veel Chinese kapers op de kust.

JS: Het is knap wat de Chinese merken aan het doen zijn, maar je mag ook de Europese producten niet onderschatten. Bovendien vind

ik dat we best wel iets chauvinistischer mogen zijn. Wie Europees koopt, steunt ook de Europese werkgelegenheid in de auto-industrie.

Auto-Info: Tot slot nog even iets heel anders. Hoe gaat D'leteren om met het veelbesproken agentschapsmodel waarbij de garages volledig afhankelijk zijn van de invoerder, maar ook geen eigen stock meer moeten nemen?

JS: We zijn geen voorstander van het agentschapsmodel en we stappen er dan ook volledig van af. We hebben gemerkt dat verdelers onder het klassieke retailmodel waarbij ze zelf voor de rotatie van hun stock moeten zorgen én meer kunnen verdienen op een verkoop, meer gemotiveerd zijn om achter elke potentiële klant aan te gaan. En die reflex moet finaal toch altijd aanwezig zijn om te blijven groeien.

Auto-Info: Dank je wel voor het gesprek. - WM



LCV



Renault Master E-Tech (EV)

Steeds minder redenen om niet elektrisch te rijden

Bij personenwagens is de drempel naar elektrisch rijden steeds lager, maar gebruikers van bestelwagens vinden de omslag naar EV vaak nog te vroeg. Kan de Renault Master E-Tech het tegendeel bewijzen?

Dat professionele gebruikers van bestelwagens nog eerder terughoudend blijven tegenover de elektrische varianten, mag eigenlijk niet verbazen. De twee grootste struikelblokken blijven dan toch het beperkter rijbereik, en het feit dat je in geval van nood niet even op 1-2-3 de batterij weer op volle capaciteit brengt. Maar recente evoluties maken dat elektrische bestelbusjes toch weer een pak interessanter worden. Dat bewijst ook de Renault Master E-Tech.

Zuinig in de stad

Recent presenteerde Renault een volledig nieuwe generatie Master, inclusief een compleet hertekende E Tech variant. Deze vierde

generatie staat op een nieuw platform met sterk verbeterde aerodynamica én technologie, onder meer dankzij windtunneloptimalisatie: Renault spreekt van +21 % winst ten opzichte van de vorige brandstofversie. Het resultaat is niet alleen een frissere lijn, maar ook concrete winst in bereik en rijcomfort. Qua look ziet de nieuwe Master er in ieder geval nog steeds impressionant uit met een indrukwekkende frontpartij en opvallende lichtsignatuur.

De Master E Tech is uitgerust met een 140 pk elektromotor die 300 Nm koppel levert. Daarmee voelt hij levendig aan in de stad – dankzij het directe koppel dat nooit aanvoelt als overdreven – maar tegelijk is de Master daarmee niet de beste leerling uit de klas. Sommige concurrenten pakken uit met meer vermogen, maar eerlijk gezegd hebben we tijdens deze test nooit het gevoel gehad dat de prestaties van deze elektrische master tekort schoten. Integendeel, zelfs op de snelweg is er altijd nog wel reserve voor een vlot inhaalmanoeuvre. De snelheid is wel begrensd op 120 km/u, wat zeker voldoende is.



Die begrenzing moet er ook voor zorgen dat de batterij niet te snel leegloopt want aan 120 km/u is het instant verbruik natuurlijk behoorlijk hoog. In onbeladen toestand zagen wij aan 120 km/u een verbruik van 28 kWh op de boordcomputer, en je doet er dan ook goed aan het tempo een beetje te temperen. Aan 100 km/u kan je makkelijk onder de 25 kWh duiken en in de stad toonde onze Master E-Tech zich zelf verrassend zuinig met verbruikcijfers rond de 18 kWh.

+400 km elektrisch rijden in de praktijk

Met de 87 kW batterij claimt Renault een WLTP-rijbereik van 460 km. Dat is dan wel in ideale omstandigheden en we denken dat het zelfs mogelijk is als je veel in de stad rijdt. Wij verbruikten in de mix ongeveer 24 kWh per 100 km, en dat resulteerde in een effectief rijbereik van dik 350 km. Wellicht is dat voor veel professionele gebruikers meer dan voldoende voor een dagtaak. De beschikbare ECO-stand hebben we trouwens zelden gebruikt. Wel kan je rekenen op een regeneratiefunctie (met één stand) die toch behoorlijk wat afremt en dus weer energie naar de batterij stuurt.

Wie dagdagelijks moet kunnen rekenen op een elektrische bestelwagen kan er maar best voor zorgen dat je 's nachts kunt laden aan de wallbox aan de thuisbasis. Wie in geval van hoge nood moet bijladen kan rekenen op een laadsnelheid van maximum 130 kW (DC snelladen). Daarmee behoort de Master niet tot de beste in het segment maar het is wel voldoende om in de praktijk op een kwartiertje weer 100 à 150 km bij te laden.

Rijervaring & comfort

Rijden met de nieuwe Master E-Tech is geen straf en voelt zelfs heel sterk als rijden met een gewone personenwagen. Maar dan wel met een groter koetswerk en verhoogde rijpositie. De ophanging en het chassis zijn stevig, maar niet oncomfortabel. Meer nog: de tijd dat je met een bestelwagen over de weg stuitert ligt ver achter ons. Deze Master rijdt met andere woorden meer dan voldoende comfortabel en ook het prima geluidcomfort draagt bij tot een positieve algemene ervaring.

Nog zo'n aangename verrassing is trouwens de aankleding en het algemene comfortniveau in de cabine. Je krijgt een slimme mix van functionaliteit en modernisering met weliswaar harde, maar goed ogende (en makkelijk te reinigen) materialen. De boordplank is ook ergonomisch getekend met duidelijke knoppen en een centraal multimediascherm dat op Google werkt. Het scherm zelf is niet van





de grootste in het segment (10 inch), maar het bedieningsgemak is prima. Ook een dikke pluim voor de stoelen die goed afstelbaar zijn, en meer dan voldoende comfort bieden. Ze zijn dan ook vrijwel identiek aan die uit de Austral personenwagen. Daarnaast vonden we de middelste achteruitkijkspiegel (met camerafunctie uiteraard) heel handig en van een hoge kwaliteit. Vaak flippen onze hersenen op zulke cameraspiegels, maar niet in dit geval.

Met ongeveer 135 liter aan opbergruimte her en der verspreid in het interieur, scoort de Master sterk. De middelste stoel is ook neerklapbaar en fungeert in dat geval als mobiele desk waarbij je ook beschikt over de nodige USB-poorten en zelfs een inductielading voor de smartphone (afhankelijk van de versie). Wat wel nog

redelijk "old school" aanvoelt is de fysieke sleutel die je nog moet omdraaien om te starten (we zouden liever een startknop zien) en de handrem naast de stoel. Goede punten gaan er dan weer naar de inductielader voor de GSM en de aanwezigheid van verwarmde stoelen.

Conclusie

De vernieuwde Renault Master E-Tech geeft je werkdag een hoog zen-gehalte met een moeiteloze elektrische prestatantie die zelden teleur stelt. Zoals bij alle elektrische bestelwagens blijft het rijbereik een beperkende factor, maar met minstens 300 à 350 effectieve kilometers, zelfs in de winter, is er meer dan genoeg jus voor de dagtaak van menig professioneel gebruiker. **-WM**

DE ESSENTIE

De Renault Master E-Tech 2025 is een volwassen, zakelijk bedacht voertuig geworden dat eindelijk meer dan ver genoeg komt op één lading. De grote functionaliteit en de prima (elektrische) prestaties maken hem in de dagelijkse praktijk een serieuze kandidaat voor kleine of grote bedrijven die willen inzetten op elektrisch rijden. Er is geen drang naar high-tech kunstjes, dit is gewoon een solide, goed doordachte elektrische bestelwagen. Hij is nog steeds niet goedkoop, maar wie goedkoop aan elektrische energie komt (bv door zonnepanelen) doet er goed aan de rekening ten gronde te maken. Het zou zo maar kunnen dat de Master E-Tech toch de slimme keuze blijkt te zijn.



EXP 15 is voorbode van elektrische Bentley



Bentley bereidt zich voor op de lancering van zijn eerste elektrische model in 2026. Om te polsen naar de wensen van de klanten, heeft het merk deze EXP 15 gemaakt.

De Bentley EXP 15 is gebaseerd op de driezits Bentley Speed Six 'Blue Train' uit 1930. Kijk maar naar de lange motorkap, waaronder extra opbergruimte schuilt wegens geen verbrandingsmotor. Of de rechte grille, die als lichtspel wordt gebruikt, opnieuw omdat er geen frisse lucht dient binnengewerkt te worden. Bentley geeft trouwens geen details over de aandrijflijn van de EXP 15, het blijft immers bij een designstudie. De Britten vermelden enkel dat het een elektrische auto is met vierwielaandrijving.

Maar ook het interieur van de Bentley EXP 15 gaat voor een ouderwetse lay-out die we vandaag niet meer terugzien in nieuwe auto's. Het is namelijk een driezitter. In de EXP 15 heb je aan de bestuurskant twee zetels achter elkaar. Aan de passagierskant kan je dan weer kiezen om in copilootmodus te zitten, naast de bestuurder dus, of in een loungepositie met meters aan beenruimte.

Nog leuke snufjes in het interieur van de Bentley EXP 15: het infotainment is transparant en toont dus een mooi houten sierpaneel

wanneer het is uitgeschakeld. Zeg maar de futuristische interpretatie van het huidige roterende scherm, zoals in de recente Continental GT. In de koffer zitten er dan weer twee klapstoeltjes en een koelkast, ideaal voor picknicks of om in alle comfort naar de plaatselijke polomatch te gaan kijken.

Zoals gezegd, zijn er geen rechtstreekse productieplannen voor deze Bentley EXP 15. Het is een designstudie in de letterlijke zin van het woord, om te onderzoeken in welke richting het merk kan gaan met zijn elektrische modellen. Toch laat Bentley vallen dat "EXP 15 ook hints geeft naar het design van toekomstige Bentley's, zoals de eerste elektrische wagen van het merk, die binnenkort aankomt". - YM



Fun-factor



Wij reden met de Microlino Spiaggina

De Zwitserse constructeur Micro is in vele opzichten een buitenbeentje. Hun nieuwste product is daar, nog maar eens, een inspirerend bewijs van. Maak kennis met de volstrekt irrelevante maar oh zo leuke Microlino Spiaggina.

Het merk Micro is het meest gekend van de Microlino micro-auto, maar eigenlijk is het voor de Zwitserse constructeur allemaal begonnen met kleine steps. Het leuke verhaal van een familie vol ondernemende dromers verdient wat meer diepgang, maar dat houden jullie nog van ons tegoed voor een volgende keer. Hier concentreren we ons graag op de jongste telg uit de Microlino line-up die ter gelegenheid van de lancering tot in Antwerpen was afgezakt.

De Riviera vind je overal

Al van bij de eerste aanblik kan je niet anders dan de Spiaggina een glansrol zien spelen naast één of andere luxe zeilboot in een haven aan de Italiaanse Riviera. Onder een stralende zon lijkt het ons alvast een heerlijke gedachte om vanop de boot met de Spiaggina de stad in te trekken en daar het spreekwoordelijke mooie weer te maken. Omdat je met wat verbeelding de Riviera ook

DE ESSENTIE

Er zullen slechts 100 exemplaren gebouwd worden van de Microlino Spiaggina, en dat maakt 'm ongetwijfeld een echt collectors item dat ook nog eens behoorlijk exclusief mag genoemd worden. Dat je er om en bij de 26.000 euro voor moet neertellen, mag in dat opzicht dan ook niet verbazen. En zeg nu zelf: er zijn maar weinig gelimiteerde, exclusieve open auto's die voor 'slechts' 26.000 euro in je garage komen te staan.



kan verhuizen naar andere geografische plekken, trokken wij met de een fris gestripte Spiaggina de Antwerpse stad in, om hem naast de Schelde te parkeren. Dichter bij een zomerse scène geraakten we niet, maar de auto zelf slaagde er alvast wel in om de toeschouwers in de binnenstad meteen goed gezind te maken. Overal waar we passeerden verscheen een brede glimlach op de wandelaars die de kleine blauwe cabrio zagen passeren.

Een echte cabrio kan je de Microlino Spiaggina trouwens niet noemen. De naam betekent in het Italiaans eigenlijk zoveel als "klaar voor het strand", wat meteen zijn topless aanpak duidelijk maakt. In deze Microlino zitten geen zijruiten en geen achterrait, enkel een voorruit. Je haalt 'm dus best enkel buiten in prettige weersomstandigheden, want ook het kleine stoffen dakje (dat zich laat open rollen voor een ultieme cabriobeleving), houdt wellicht niet veel regen tegen. Je kan het dak trouwens ook volledig verwijderen, de vegan-lederen stoelen zijn ook water-resistent.

Multi-inzetbaarheid is trouwens geen doel van deze Microlino Spiaggina. Neen, met deze geluksbrenger wil je vooral in goede weersomstandigheden zorgen voor een vrolijk element in het straatbeeld. Je kan gewoon niet anders dan goed gezind worden als je de Spiaggina ziet voorbij zoemen.

Het is trouwens ook altijd spektakel als je in- of uitstapt met de Microlino. De ver openzwaaiende voordeur (gebaseerd op de BMW Isetta waarop de Microlino is geïnspireerd) doet altijd de monden open vallen. En eigenlijk is het ook best praktisch om in en uit het autootje te klauteren. Behalve natuurlijk als er iemand (te) dicht bij de voorkant geparkeerd staat.



200 km in de stad

En hij zoemt, inderdaad, deze elektrische stads-smurf. Zijn elektromotor pikt vrolijk op in de stad en hoewel sommigen zijn zoemend geluid mogelijks als storend zullen ervaren, vonden wij het net bijdragen aan het rijplezier. Zelfs aan lage snelheden van pakweg 30, 40 km/u heb je het gevoel van nog echt auto te rijden. Het enige wat soms wat vervelend kan zijn, is het feit dat het stuur onbekrachtigd is. Eens in beweging is dat geen punt, maar bij het manoeuvreren moet je toch behoorlijk wat spierkracht gebruiken. Aan vinnigheid in de stad alvast geen gebrek, en tot 50 km/u per uur gaat de kleine Microlino vlot mee met het verkeer. Hij rijdt trouwens maximum 90 km/u, maar aan die snelheid gaat de autonomie natuurlijk snel achteruit. Blijf je in de stad, dan is 200 km zeker haalbaar. En geen nood, als de 'jus' op is dan hang je de Spiaggina aan het gewone stopcontact. Na 3 à 4 uur is de batterij van 10,5 kWh weer op peil.

2 kleuren beschikbaar

De Microlino Spiaggina is eigenlijk irrelevant als dagelijks gebruiks-object, maar hij is wél de beste remedie tegen neerslachtigheid of negativiteit. Hij tovert niet alleen een grote glimlach op de gezichten van de toeschouwers, ook achter het stuur garandeert hij een stevige portie rijplezier en bezorgt hij jou een gevoel van een zorgeloze zomer die nooit eindigt. Toch zeker als je kiest voor de Portofino blauwe kleur. De enige andere beschikbare kleur, Sardinia Sage oogt meer upp-class met zijn woestijnbruine zandkleur en dito zetels. Het geeft de Spiaggina meteen een heel andere persoonlijkheid. Ga je de auto vooral gebruiken op een plek waar water in de buurt is? Dan is de blauwe versie de juiste keuze. Heb je een buitenverblijf in de bergen of in de stad, dan zouden we de bruine Spiaggina aanbevelen. Maar hey, over smaken en kleuren...





Skoda ELROQ Magische formule?

Skoda heeft zijn elektrische aanbod recent uitgebreid met de Elroq, een SUV die compacter is dan grote broer Enyaq. Onze test van de 85-versie, verwijst naar het feit dat onze testwagen de grootste batterij uit het gamma krijgt.

In deze 85-configuratie heeft de Elroq een motor van 286 pk en een koppel van 545 Nm. Hij drijft de achterwielen krachtig en gecontroleerd aan, wat alvast wijst op een sportieve inborst. Deze Elroq heeft een opgegeven actieradius van 530 km dankzij zijn batterij van 77 kWh.

Sportieve cijfers

In de praktijk haalt de Elroq in gemengd gebruik (als je weg blijft van de snelweg) inderdaad gemakkelijk een actieradius van 500

km. De regeneratie kan worden aangepast met de schakelflippers aan het stuur, waardoor het rempedaal vaak niet hoeft te worden gebruikt. En dat vonden we niet zo erg want dat pedaal voelt net iets te sponsachtig aan naar onze smaak. Dat is een punt dat wat ons betreft mag worden aangepast, zeker voor een zo dynamisch model. De besturing is gelukkig heel nauwkeurig, de acceleratie (0 tot 100 km/u in 6,6 s) indrukwekkend en het chassis volgt zonder morren, met goed gekalibreerde elektronische hulpsystemen.

Dit flatteuze beeld verandert niet op de snelweg. Bij 120 km/u bleef het verbruik ondanks de regen tijdens onze testperiode en het hoogteverschil onder de 19 kWh/100 km. Dat levert onder deze omstandigheden bij een temperatuur van 15,5 °C een actieradius op van ongeveer 400 km. Een zeer goed punt, grotendeels te danken aan een voor een SUV opmerkelijke Cx van 0,26. Het zijn weliswaar niet de 590 km en meer waar je op mag rekenen bij milieuvriende-



lijk rijden in de stad, maar het maakt stressvrije ritten van meer dan 2,5 uur op de snelweg mogelijk. Als kers op de taart kan deze EV snelladen met gelijkstroom tot 175 kW, met een gemiddelde van meer dan 100 kW tijdens onze test.

Compact buiten, ruim binnen

De volledig elektrische Elroq is 4,49 m lang, 16 cm korter dan de Enyaq. Maar geen paniek wat betreft de ruimte: de achterste passagiers beschikken over voldoende been- en hoofdruimte en daar zit de riante wielbasis van 2,77 m voor iets tussen. Die is zelfs identiek aan die van de Enyaq.

De gebruikte materialen zijn milieuvriendelijk want de kunststoffen zijn afkomstig van gerecycleerde PET-flessen. Toch is er hier en daar wat hard plastic te vinden, maar wel op plaatsen die niet meteen in het oog springen. Dat is niet erg, want de afwerking is

DE ESSENTIE

De Skoda Elroq is een compacte, volledig elektrische SUV met een sportieve inborst en gezinsvriendelijke eigenschappen. In de krachtige 85-versie biedt hij 286 pk, een actieradius tot 530 km en uitstekende prestaties, mede dankzij precieze besturing en goede rijhulpsystemen. Met veel binnenruimte, een koffervolume tot 1.580 liter en slimme, praktische details blijft Skoda trouw aan zijn "Simply Clever"-filosofie. Het zou ons dan ook niet verbazen als de Elroq de zoveelste Skoda wordt die aanspraak maakt op de titel "Gezinswagen van het Jaar".



verzorgd en de meeste oppervlakken voelen prettig aan. De sfeer voorin wordt gedomineerd door een groot standaard 13-inch touchscreen, het controlecentrum voor comfort en entertainment. Gelukkig heeft Skoda niet alle fysieke knoppen opgeofferd. Er zijn er nog die de essentiële functies aansturen zoals ontdooien, automatisch parkeren of de selectie van de rijmodus. En dan zijn er nog de knoppen op het stuur. Er is zelfs een knop om de rijhulpsystemen aan te passen (bijvoorbeeld de irritante snelheidswaarschuwing). De keuze tussen vooruit of achteruit rijden gebeurt met een schuifknop tussen de stoelen.

De kofferbak

Trouw aan het familiale DNA van Skoda is de Elroq gericht op het behagen van gezinnen. Deze SUV heeft een koffervolume van 470 liter en tal van praktische snufjes: een net onder de bagageafdekking om kabels op te bergen, een rubberen mat, een speciaal com-



partiment voor kleine boodschappen en een QR-code die verwijst naar de digitale handleiding met video-tutorials. De achterbank kan worden neergeklapt om een volume van 1.580 liter te bereiken, allemaal met bedieningselementen die direct toegankelijk zijn in de kofferbak. De elektrische achterklep gaat open met een simpele voetbeweging en Skoda blijft trouw aan zijn cult-accessoires: de in de achterklep geïntegreerde ijskrabber, de parapluhouders in de deuren... Simply Clever dus!

Prijzen: voor elk wat wils

Het gamma begint met een 50-versie van 170 pk (batterij van 52 kWh en 370 km WLTP-autonomie) voor 36.490 €. De Elroq 60 heeft 204 pk, een batterij van 59 kWh en 449 km WLTP en kost 39.000 €. Voor de 85-versie moet je rekenen op meer dan 44.000 €. Ons testmodel – rijkelijk uitgerust – kost meer dan 57.100 € inclusief de Corporate-afwerking, kunstlederen bekleding, trekhaak, warmtepomp en 20-inch velgen.

Conclusie

De Skoda Elroq is een comfortabele, goed ontworpen, zuinige en slimme auto. Alleen het remgevoel is nog voor verbetering vatbaar. Maar voor de rest heeft hij alles in huis om een referentie te worden voor elektrische gezinsauto's of bedrijfswagens in België. - **Olivier Duquesne**



Lexus RZ 2025: de eerste goede yoke?!

De vernieuwde Lexus RZ 2025 krijgt meer dan alleen een nieuw snoetje en een grotere batterij. De RZ krijgt namelijk het eerste steer-by-wire-systeem van de markt met een yoke!

Bij zijn lancering was de Lexus RZ, we moeten eerlijk zijn, een lichte teleurstelling. Hij leek te veel op de Toyota bZ4X waarmee hij zijn platform deelt, had een teleurstellend rijbereik en was ook nog eens best duur. Dat laatste kan je natuurlijk verwachten van een elektrische SUV van het Japanse premiummerk, maar vooral de beperkte autonomie kon niet door de beugel. Lexus heeft dan ook heel wat werk gestoken in deze facelift van de RZ voor modeljaar 2025, die op elk vlak beter zou moeten rijden.

Bizar genoeg voor een facelift heeft Lexus het uiterlijk van de RZ 2025 vrijwel niet aangepast. Er is maar één versie die geniet van een nieuwe look: de nieuwe RZ 550e F Sport. Die krijgt een specifieke voorbumper met luchtkanalen om de remmen te koelen, een dubbele spoiler op de kont en een speciale diffusor. Ook de 20-duimsvelgen zijn eigen aan de F Sport, net als de blauwe remklauwen die je erdoor kan zien. 0

Het grootste verschil zie je wanneer je instapt in de Lexus RZ F Sport. Die krijgt namelijk standaard het nieuwe steer-by-

wire-systeem mee van Lexus. Dat betekent dat er geen fysieke verbinding is tussen het stuurwiel en de voorwielen. En dat betekent ook dat Lexus heeft kunnen spelen met de stuurhoeken: je moet maar 200 graden aan het stuur draaien om van het middelpunt naar uiterst links of rechts te gaan. Het resultaat: je hoeft je handen nooit van het stuur te halen, ook niet tijdens manoeuvres.

Om die nieuwe manier van sturen kracht bij te zetten, heeft Lexus ook een nieuw soort stuurwiel gemonteerd in de RZ 2025 met steer-by-wire (dat je trouwens ook op de RZ 500e kan krijgen). Het stuur heeft trouwens nog echte knoppen. Niet enkel voor de bediening van de cruisecontrol en het digitale dashboard, maar ook voor de... schakelflippers.

Er is ook een 'M Mode'-knopje dat transformeert deze elektrische SUV tot een... brommende sportwagen met een versnellingsbak! Deze 'Interactive Manual Drive', zoals Lexus het noemt, simuleert namelijk het geluid van een verbrandingsmotor én een automatische versnellingsbak met 8 verzetten. Een beetje zoals het systeem van de Hyundai Ioniq 5 N.

De Lexus RZ 2025 rijdt trouwens prima. De voortrein is snedig en reageert direct op inputs van het stuur, zeker met het steer-by-wire, maar tegelijk is de koets stabiel

en is de demping zacht genoeg. Ondanks zijn hoge gewicht is dit een van de meer dynamische auto's in het Lexus-gamma.

Er is ook extra rijbereik dankzij een grotere batterij. Die meet nu 77 kWh en is bovendien sneller op te laden, zowel op gelijkstroom (tot 150 kW) als op wisselstroom (nu standaard 22 kW). De meest efficiënte Lexus RZ van na de facelift is de RZ 350e, met een 224 pk sterke elektromotor op de voorwielen en tot 568 km WLTP-autonomie.

Je hebt ook niet per se de krachtigste Lexus RZ nodig om vlot mee te komen met het verkeer. Ook de RZ 350e doet maar 7,5 seconden over de standaardsprint en voelt in de praktijk al vinnig aan.

Normaal gesproken rondt we onze verlagen af met een overzicht van de prijzen, maar die zijn nog niet bekend van de Lexus RZ 2025. De bestelboeken gaan pas rond september open, de eerste leveringen verwachten we tegen het einde van het jaar.

Wel weten we al hoe het gamma is opgebouwd: de RZ 350e heeft een naamloze basisversie, maar is er ook als Executive Line en Privilege Line. De RZ 500e komt standaard als Executive Line, en vanaf de Privilege Line kan je ook kiezen voor steer-by-wire. De RZ 550e is altijd een F Sport Line en krijgt ook standaard steer-by-wire. - YM

Voorstelling





Alpine A390

Dé sportieve (elektrische) gezins-SUV

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

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

De ondraaglijke lichtheid

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

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

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

Interieur met Renault inspiratie

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

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

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

Drie motoren, alstublieft

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





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

Twee versies: GT en GTS

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

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

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

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

//

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



Alpine Drive Sound en Devialet

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

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

Made in France

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

Conclusie en prijzen

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

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

DE ESSENTIE

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





Op bezoek in de Alpine-fabriek

Waar de passie overheerst

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

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

Lange geschiedenis

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

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

50 auto's per dag

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

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

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

Controle en passie is alles

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

Conclusie

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



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



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



Test

BYD Dolphin Surf

3 elektrische versies onder de 25.000 €





Het gaat razendsnel voor het Chinese BYD dat na amper 30 jaar al het derde meest verkochte merk is ter wereld. In Europa lanceert het merk nu al het 10e model in de line-up, de Dolphin Surf.

Echt gloednieuw is de Dolphin Surf trouwens niet, want het model staat in andere continenten al een tijdje in de prijslijst. Voor Europa is het model wél nieuw, en het krijgt voor die gelegenheid ook de nieuwe naam Dolphin Surf. Wat trouwens niets te maken heeft met de 'gewone' Dolphin, want dit kleinste model komt het gamma gewoon vervoegen, onder de Dolphin.

Lilliputter?

De Dolphin Surf is een kleine stadswagen die met zijn lengte van 3,99 meter in het kleinste A-segment gepositioneerd wordt. Hij oogt ook uitgesproken klein, zeker omwille van zijn beperkte breedte van 1,5 meter. Dat wil gelukkig niet zeggen dat de Dolphin Surf benepen aanvoelt aan de binnenkant, want het interieur voelt verrassend ruim aan. Tijdens een eerste testrit zaten we met twee uit de kluiten gewassen volwassenen meer dan voldoende comfortabel naast elkaar, en dankzij de grote wielbasis van 2,5 meter is er zelfs op de achterbank nog voldoende plaats voor twee extra inzittenden. Je zal ons niet horen beweren dat we met vier meteen naar het zuiden van Frankrijk willen bollen, maar een retourtje Brussel – Gent is zeker mogelijk. Bovendien beschik je ook nog eens over een meer dan redelijk koffervolume van 308 liter, nog uitbreidbaar



tot 1.037 liter. Je moet je boodschappen weliswaar over een kleine kofferdrempel tillen, maar er is in ieder geval wel voldoende ruimte voor al je tassen.

Wat in de cabine meteen opvalt is de hoogwaardige afwerking en het uitstekende zitmeubilair. De gebruikte materialen zien er voor deze klasse heel erg goed uit. Een soort van alcantara-imitatie krijgt ter hoogte van de armsteunen zelfs nog een chic uitzienende stikselboord, en al vanaf de basisversie zijn de stoelen bekleed met vegan-leder dat best gezien mag worden. Enkel de bovenkant van de boordplank is nog van harde plastic, maar goed; het is en blijft een goedkope stadswagen.

De boordplank zelf is erg compleet en wordt gekenmerkt door het

DE ESSENTIE

In de markt zijn de modellen met volledig elektrische aandrijving aan minder dan 25.000 euro, erg dun bezaaid en BYD maakt er een zaak van om ons te stimuleren in de shift naar verdere elektrificatie. Enter de Dolphin Surf die maar liefst in al zijn versies onder die magische grens blijft. Dat het model voor die interessante prijs ook uitpakt met positieve dynamische eigenschappen en een riant uitrustingspakket, is het finale argument dat nodig was om de switch naar elektrisch rijden toch te overwegen met je bescheiden budget. De autonomie blijft weliswaar bescheiden, maar BYD maakt er een zaak van om de beloofde kilometers ook effectief af te leveren.

voor BYD typische roterende centrale multimediasherm van 10,1 inch. Da's niet bijster groot, maar het koppelt wel draadloos met Apple Car Play en Android Auto. Het enige wat we hier als minpuntje moeten aanhalen is de vrij omslachtige menustructuur en de wel erg kleine lettertjes op het scherm. Dat geldt trouwens ook voor de snelheidsaanduiding op het display voor je neus, daar zouden we de gereden snelheid liever iets groter zien.

EV-architectuur is top

Als er één punt is waar BYD geen lessen te leren heeft, dan is het wel op het vlak van batterijtechnologie. De Chinese constructeur is trouwens één van de enige die zelf hun batterijen maakt. In het geval van deze Dolphin Surf is dat een LFP-Blade batterij van 30 of 43,2 kWh. Daarmee kom je in het geval van de kleine accu volgens de WLTP-norm 220 km ver, en met de grote batterij 322 km. BYD zegt dat je in een stadsomgeving zelf respectievelijk 356 tot 507 km kan rijden alvorens je terug aan de stekker moet.

Tijdens onze eerste test (met de grote batterij) moesten we weinig moeite doen om in de stad 12 à 13 kWh te verbruiken, wat een zeer goed resultaat is. Eens je met de Dolphin Surf de snelweg opzoekt dan zie je het verbruik natuurlijk wel exponentieel stijgen. Reken aan 120 km/u gerust aan 15 kWh, wat nog altijd zeer schappelijk is. Laden doe je trouwens aan een mooie 11 kW AC en tot 65 kW (kleine batterij) en 85 kW voor de grote batterij. Oh ja, een warmtepomp en V2L (vehicle to load) is standaard aanwezig, wat betekent dat je je koffiemachine aan de auto kunt hangen om een espressootje te brouwen.

Hoe rijdt hij eigenlijk?

Van kleine auto's is geweten dat ze wel eens last hebben van een stutlerig weggedrag. Maar da's niet het geval in de Dolphin Surf want die vertoont een verrassend volwassen veergedrag en comfort. Zelfs op een stevige kasseiweg was onze testwagen niet uit zijn lood te slaan en ook de besturing voelt aangenaam en precies. Ook het zitcomfort is bepaald goed, tenminste als je niet te groot bent uitgevallen. Ga je richting de twee meter, dan zou je willen dat de stoel wel iets lager kan worden gezet.



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

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

Kek, cool, funky?

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

Duidelijke, strakke line-up, kleine prijzen

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

Conclusie

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

Waarom je VAA in 2026 (waarschijnlijk) niet zal stijgen

FLEET.be



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

Waarom is dit goed nieuws?

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

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

Particulieren duwen CO₂ gemiddeld omhoog

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

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

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

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

En wat met elektrische en plug-in hybride wagens?

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

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

Artikel in samenwerking met FLEET.be

Eerste test

Test Renault Austral

Tot in de puntjes bijgewerkt

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



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

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

Renault Austral komt fris en fruitig voor de dag

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

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

Hello, is it me you're looking for?

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

Gebruiksvriendelijke technologie

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

DE ESSENTIE

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

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

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

Veelzijdig ruimtegebruik

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

Vive la hybride!

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





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

Rijgedrag

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

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

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

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

Veiligheid is een prioriteit

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



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

Prijzen

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

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

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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

Circuittest

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

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

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

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

Iconisch design met moderne twist

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

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

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

Let's go !

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

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

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

Countryman JCW is de leukste

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



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

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

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

Conclusie: Twee smaken van rijplezier

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

DE ULTIEME KARTERVARING

FUN & ADRENALINE OP EEN UNIEK 2-LEVEL CIRCUIT!

Race op het uitdagende in- & outdoor Inkart circuit met hoogteverschil. Onze veilige en snelle karts zorgen voor pure adrenaline en fun!



BOEK ONLINE



INKART.SHOP

2 LEVELS IN- & OUTDOOR B2B EVENTS

OOIEVAARSNEST 33 | 2870 PUURS
03 866 18 19 | WWW.INKART.BE



Eerste test Renault 4

Retro-klassieker in een nieuw jasje

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





DE ESSENTIE

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



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

Retrodetails met moderne afwerking

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

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

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

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

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

Comfortabel én wendbaar

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

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

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

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

Prijzen

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

Conclusie

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



Nieuw



Kia zet met EV4 en EV5 elektrisch offensief onverminderd verder

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

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

Kia EV4: compacte, elegant en future-proof

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

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

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

Elektrische topprestaties

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

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

Kia EV5 is ruime gezins-SUV

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

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

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

Interieur en technologie

Het interieur van de EV5 is ontworpen met comfort en technologie





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

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

Conclusie

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





Luid tromgeroffel en hoge verwachtingen toen eind 2022 Volvo het doek lichtte van de EX90. Maar het enthousiasme werd al meteen getemperd toen bleek dat niet alle software helemaal op punt stond. Ruim twee jaar later is Volvo wél klaar om hun nieuwe vlaggenschip los te laten op het koperspubliek. Maar is de auto wel klaar?

In het segment van de grote elektrische premium-SUV's zijn er niet zo heel veel spelers en dus is het niet onlogisch dat Volvo daar post wilt vatten. De EX90 heeft alvast de goede uitstraling en het up-class merkimago van Volvo is een prima basis om een luxe elektrische SUV in de markt te zetten.

Grote jongen

Wat meteen opvalt als je oog in oog staat met de EX90, is zijn formaat. Dit is echt wel een grote jongen, en met zijn lengte van 5,04 meter kan je 'm niet in elk (krap) parkeervak kwijt. De aangename keerzijde van de medaille is wel dat deze Volvo een heel ruim interieur biedt, met naar keuze plaats voor zes of zeven personen. Ga je voor de 6-zitsconfiguratie, dan krijg je twee captain seats op de middelste rij. De zevenzitter heeft een 2-3-2 opstelling.

De twee achterste zitjes verdwijnen, als je ze niet gebruikt, in de koffervloer die dan ook helemaal vlak is. In dat geval gaapt achter de elektrische achterklep een joekel van een kofferruimte waarin je bijna een klein dansfeest kan organiseren. Het volume bedraagt een indrukwekkende 697 liter, met alle zetels weggeklapt kan dit zelfs oplopen tot 2.135 liter. Vooraan is er ook een frunk beschikbaar van 46 liter waar je de laadkabel in kwijt kan.

Aan comfort ook geen gebrek in deze Volvo. Het is geen geheim dat het merk zowat het beste zitmeubilair biedt dat je in de markt kan vinden en in onze testwagen werden we bovendien ook nog verwend met een heerlijke massagefunctie op de voorste stoelen. Daarbij kan je kiezen uit verschillende programma's, snelheden en intensiteiten. In combinatie met de luchtvering geeft dit alvast een eerste gevoel van ultieme comfortbeleving. Je kan trouwens ook kiezen



Rijden met de Volvo EX90



**Groot, premium, volledig
zen én elektrisch**

“

...met als gevolg dat de rijbeleving heel erg zen aanvoelt en je helemaal relaxed achter het stuur kan vertoeven.



voor een stoffen zetelbekleding die heel ecologisch aanvoelt. Voor de liefhebbers behoort ook leder tot de mogelijkheden.

Software niet helemaal op punt

Achter het stuur kijk je op een vrij sobere boordplank die strak en opgeruimd wordt gepresenteerd. Centraal is er het gigantische 14,5 inch multimediascherm, dat je voor werkelijk alles nodig hebt. De lay-out van de menustructuur is knap gestileerd, maar je moet soms ver zoeken om bepaalde functies terug te vinden. Dat zal na enige gewenning met de auto wel makkelijker gaan. Achter het stuur zit ook nog een klein schermpje waar je de essentiële parameters zoals snelheid, rijbereik en de volgende GPS-instructie kan aflezen. Handig, maar het scherm voelt niet bijster premium aan. Dat had gerust wat groter en chiquer mogen zijn. Wel is er een duidelijke head-up display die je optioneel kan bijbestellen.

Dat zowat alle functies via het centrale aanraakscherm moeten worden bediend, dat zien we tegenwoordig wel vaker. Volvo kiest er trouwens voor om het systeem rond uw Google-account uit te bouwen, wat in bepaalde gevallen best handig kan zijn omdat je dan meteen toegang hebt tot je persoonlijke voorkeuren en geschiedenis. Voor de liefhebbers kan je wel nog apart inloggen via Waze, al was dat iets dat op onze testwagen niet lukte. Idem trouwens voor het handsfree bellen; we konden onze telefoon wel koppelen, maar bellen lukte niet. Volvo verzekerde ons wel dat zulke haperingen snel via Over-The-Air-Updates opgelost worden.

Helemaal zen

Tijd om te gaan rijden en daar heeft de Volvo EX90 ons helemaal kunnen overtuigen. We hebben intussen al tientallen elektrische auto's in handen gekregen, en een stille werking is natuurlijk eigen aan een elektrische aandrijflijn. Maar in deze EX90 verloopt alles nog net iets geruislozer en moeiteloos. Je hoort niets van de elektrische motor, geen typisch elektrisch aandrijfgezoem, geen rolgeluiden en geen parasietgeluiden. Dit is veruit de meest rustige en aangename elektrische ervaring die we al hebben ervaren. Met als gevolg dat de hele beleving heel erg zen aanvoelt en je helemaal relaxed achter het stuur kan vertoeven. Nog even een nieuwe massagecyclus aanzetten, een streepje klassieke muziek via die geweldige Bowers & Wilkins installatie kiezen, en elke rit wordt een relaxerende verwennerij.

Waar je ook al geen stress van krijgt, is van de elektrische prestaties. De EX90 krijgt een forse batterij van 104 (Single Motor) of 111 kWh (Twin Motor), en dat is natuurlijk ook nodig om deze mastodont van minstens 2.650 kilo en met de aerodynamica van een klein tuinhuis enig rijbereik te gunnen. De beloofde 620 km ga je weliswaar niet halen, maar wij vonden een realistisch bereik van 450 tot 480 kilometer meer dan voldoende. Bovendien laadt de EX90 aan de snellader bliksemsnel op. Met een debiet van 250 kW doe je er slechts 30 minuten om de batterij van 10 tot 80% bij te vullen. Thuis, aan de eigen wallbox laadt de EX90 aan 11 kW.



DE ESSENTIE

De Volvo EX90 is wat traag uit de startblokken geschoten, maar nu heeft hij ons helemaal kunnen overtuigen met zijn uitgesproken 'zen' benadering. Rijden met de EX90 voelt dan ook uitgesproken relaxed en premium. Ook de EV-prestaties zijn prima, zeker voor een auto van dit formaat. Je haalt in de praktijk weliswaar net niet de kaap van 500 km rijbereik, maar dankzij ultra snel laden hoeft dat zeker geen stressfactor te zijn. Het enige wat deze EX90 nu nog nodig heeft is een software-update, zodat ook die kleine problemen helemaal van de baan zijn.



Volvo biedt de EX90 aan in 3 combinaties en wij reden met de op één na krachtigste versie. Die heeft twee motoren en die zijn samen goed voor 408 pk. De acceleratie naar 100 km/u neemt 5,9 seconden en de topsnelheid is begrensd op 180 km/u. Interessant ook is het feit dat je met deze versie 2.200 kg aan de trekhaak mag hangen, al zal dat natuurlijk een desastreus gevolg hebben op het rijbereik.

Hoe zit het met die Lidar?

Als veiligheidsmerk bij uitstek is het maar vanzelfsprekend dat Volvo deze EX90 voorziet van alle denkbare veiligheidsnufjes. We hebben in het verleden al enkele keren een echte crashtest van een Volvo meegemaakt in het Zweedse R&D Center, en dan is het geruststellend te zien dat hier niets aan het toeval wordt overgelaten. Al is het natuurlijk vooral de bedoeling om een ongeluk te vermijden, en daarom word je er net iets te vaak op gewezen dat je je aandacht op de weg moet houden. Die overrijverige waakzaamheidsassistent komt heel vaak tussenbeide, iets wat we tegenwoordig wel vaker zien. Gelukkig kan je 'm wel (gedeeltelijk) uitschakelen, net zoals de waarschuwing vanaf het moment dat je 1 km/u te snel rijdt.

Wat we dan weer wel raar vonden, is het feit dat de adaptieve cruise control niet de mogelijkheid biedt om de afstand met je voorligger te regelen. Volvo kiest voor jou de ideale afstand, en die is te nemen of te laten. De auto gebruikt daarvoor trouwens

Lidar-technologie, via die grote (niet zo esthetische) halve bol centraal vooraan op het dak. Voor veel meer wordt dat super-oog nog niet gebruikt, vandaag gaat het vooral om het verzamelen van gegevens. Volvo belooft dat het systeem later operationeel zal zijn en dan biedt het toch verschillende voordelen.

Zo is er een aanzienlijke veiligheidswinst door objecten, voetgangers en andere weggebruikers tot 250 meter ver en zelfs in volledige duisternis te detecteren. In tegenstelling tot camera's en radar ziet het systeem ook stilstaande of slecht verlichte obstakels, wat de kans op ongevallen aanzienlijk verkleint. Bovendien is de EX90 uitgerust met de benodigde hardware om in de toekomst autonoom te kunnen rijden, waarbij Lidar een cruciale rol speelt.

Conclusie

Er waren hoge verwachtingen gecreëerd bij de lancering van de EX90, en die konden in eerste instantie niet helemaal worden ingelost. Je zal het een officiële woordvoerder natuurlijk nooit horen zeggen, maar het feit dat enkele maanden geleden de Volvo CEO de laan werd uitgestuurd (en nota bene de 'oude' CEO weer terug werd binnen gehaald), zal ongetwijfeld iets te maken hebben met het moeilijke lanceringstraject van de EX90. - WM





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

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

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

De PV5 komt met twee batterijopties

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

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

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

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

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

DE ESSENTIE

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



Laadvermogen en praktische bruikbaarheid

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

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



Test

Fiat Grande Panda-e

Een waardige opvolger?



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

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

Smelten voor het design van de Grande Panda

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

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

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



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

Goedkoop interieur, maar niet saai

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

Je krijgt wel een digitaal instrumentarium van 10 inch en een

DE ESSENTIE

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

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

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

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

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

Praktisch stadswagentje

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

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



(Mild)hybride of elektrisch

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

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

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

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

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



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

Goedkoop, maar niet de goedkoopste

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

Conclusie

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

In het volgende nummer



Alles over de nieuwe **BMW iX3**

EN NOG VEEL MEER AUTONIEUWS