



MERCEDES AMG SL 43



Viercilinder met karakter



Special Alfa Romeo 33 Stradale



Alpine A390 onthuld

De nieuwe sportieve gezins-EV is er!



NIEUW GETEST: **BYD DOLPHIN SURF**

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 artikels.

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



Kia PV5



Volvo EX90



Mazda 6e



Fleet.TV: Audi Q6



Mini Cabrio



Alfa Romeo 33 Stradale



Renault R4



BYD Sealion7



Renault Austral

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



Mercedes CLA



Mercedes AMG-SL



BYD Dolphin Surf



Fiat Panda-E



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



Alpine A390



Renault R5



BMW M5 Touring



Kia EV4 - EV5

Circuittest Mini JCW



JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

Auto-Info DigiMag wordt elk kwartaal gratis verspreid naar **480.000 potentiële lezers** in verschillende doelgroepen, zowel B2C als B2B. Ook jouw merk- of productinformatie kan daarom een mooi bereik krijgen naar potentiële klanten.

De artikelen 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 abonnementsformules of vraag een vrijblijvende offerte aan william@amc-media.be.

Skoda Enyaq RS en Enyaq Coupé RS completeren het gamma

Het Skoda Enyaq en Enyaq Coupé gamma wordt aangevuld met snelle RS-varianten. Samen met de Elroq RS behoren ze nu officieel tot de snelst accelererende én snelst opladende productiewagens uit de Skoda-stal.

De elektrische prestaties van de Enyaq RS-modellen mogen gezien worden. Onder de motorkap – of beter: onder de vloer – huizen twee elektromotoren die samen goed zijn voor een systeemvermogen van 250 kW (340 pk) en een koppel dat in een fractie van een seconde paraat staat. Resultaat: de Enyaq RS sprint in slechts 5,4 seconden van 0 naar 100 km/u, een tijd die hem tot de snelste productie-Skoda ooit maakt. Vierwielaandrijving is standaard en de topsnelheid bedraagt 180 km/u.



Opladen gaat sneller dan ooit

Naast kracht speelt ook laadsnelheid een hoofdrol. De hoogspanningsbatterij van de Enyaq RS kan aan een DC-snellaadstation worden geladen met een vermogen tot 185 kW. Dat betekent dat je van 10 tot 80% kan bijladen in slechts 26 minuten. Wie thuis of op kantoor laadt, kan dat met een AC-lader aan 11 kW, waarmee de batterij in 8,5 uur volledig vol zit. Het rijbereik is eveneens dik in orde: volgens de WLTP-cyclus haalt de Enyaq RS meer dan 560 kilometer, terwijl de aerodynamischer Enyaq Coupé RS zelfs 570 kilometer aankan op één lading.



Design en technologie

Skoda heeft de nieuwe RS-modellen opvallend vormgegeven. Kijk maar naar de standaard 20-duims Draconis-velgen (optioneel 21-duims Vision-velgen) en opvallende RS-design-elementen, waaronder de zwarte Tech-Deck Face met geïntegreerde sensoren, die de sportieve uitstraling versterken. Uniek is de optionele carrosseriekleur Mamba Green, exclusief voor de RS-varianten. Het interieur wordt gekenmerkt door carbonlook-details, een verwarmd driespaaks sportstuur met RS-logo en luxeuxe verwarmbare sportstoelen met massage- en geheugenfunctie. Het dashboard zelf wordt gedomineerd door een 13-duims infotainmentscherm en een 5-duims Digital Cockpit.



Audi A6 Plug-In Hybrides met standaard vierwielbesturing



Audi zet stevig in op elektrificatie van zijn modellengamma en voegt twee nieuwe plug-inhybride varianten toe aan de Audi A6-reeks: de A6 Berline e-hybrid quattro en de A6 Avant e-hybrid quattro.

Klanten kunnen kiezen tussen twee vermogensniveaus, namelijk 300 pk of 367 pk, telkens gekoppeld aan een elektromotor van 105 kW en een 2.0 TFSI-benzinemotor. Eén van de grootste innovaties is de nieuwe hoogspanningsbatterij, die met een capaciteit van 25,9 kWh (netto 20,7 kWh) zo'n 45 procent groter is dan voorheen. Dit vertaalt zich naar een zuiver elektrische actieradius van meer dan 100 kilometer, ideaal voor dagelijks woon-werkverkeer zonder uitstoot.

Prestaties over 4 wielen

De A6 e-hybrides hebben ook uitgesproken sportieve ambities. In de krachtigste 367 pk-versie sprint de A6 in slechts 5,3 seconden naar 100 km/u, met een topsnelheid van 250 km/u. Ook de 300 pk-variant doet het uitstekend met een acceleratietijd van 6 seconden. Het hybridebeheersysteem selecteert trouwens automatisch de optimale aandrijfmodus (EV of Hybrid), afhankelijk van route, snelheid en rijstijl. Opmerkelijk gegeven is dat Audi standaard vierwielbesturing voorziet op alle varianten, wat resulteert in een kleinere draaicirkel en stabielere weggedrag op hogere snelheden. De sportieve topversies krijgen bovendien het S line-pakket met sportonderstel, 19-duimsvelgen en rode remklauwen.

Beschikbaarheid en prijzen

Audi speelt met deze A6-versie nadrukkelijk in op de zakelijke markt want de CO₂-uitstoot van minder dan 50 g/km maakt het model fiscaal bijzonder aantrekkelijk als bedrijfswagen, zeker met het oog op de aangekondigde fiscale hervormingen.

De nieuwe plug-inhybride Audi A6 is meteen te bestellen. De prijzen starten vanaf 68.750 euro voor de Berline met 300 pk, en vanaf 71.150 euro voor de Avant. De topversies met 367 pk kosten respectievelijk 80.250 euro (Berline) en 82.650 euro (Avant). De eerste leveringen worden verwacht tegen het einde van de zomer in België.

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-begeesting 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 rechtersoet.

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 uitrusting, 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 stuitend 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 zoeft 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 ernaar 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



Back on track: Mini nodigt je uit voor een onvergetelijke Track Day op het circuit van Zolder

Voor de tweede keer organiseert Mini een dag vol adrenaline op het circuit van Zolder. En iedereen is welkom. Noteer alvast **8 juni** in je agenda!

Na een recordaantal bezoekers van 5.000 Mini-fans drie jaar geleden, zal het succesvolle evenement zijn grote terugkeer maken op Circuit Zolder op zondag 8 juni.

Voor fans die er altijd al van gedroomd hebben om de sensatie van een Mini karting te ervaren, of voor degenen die hem voor het eerst willen ontdekken, is dit de perfecte gelegenheid. Je kan achter het stuur kruipen van je eigen Mini op het circuit, of als passagier worden begeleid door een professionele piloot (sensatie verzekerd!). Er worden ook tal van andere activiteiten voorzien die zowel jong als oud zullen aanspreken.

Inschrijven is gratis

De toegang tot het evenement en activiteiten is gratis, maar inschrijven is wel verplicht. Je kan je inschrijven via de site van [mini.be](https://www.mini-form.be/), rechtstreeks via deze link: [https://www.mini-form.be/mini-fan-and-trackday-2025](https://www.mini-form.be/), of via een erkende MINI concessiehouder.

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 fluksere 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**

Nissan Micra is R5-kloon

Nissan heeft de hulp ingeroepen van Renault om zijn Europese gamma te elektrificeren, en deze nieuwe Micra EV is daar het eerste resultaat van.

De Japanse stadswagen neemt de basis over van de R5 E-Tech maar krijgt wel een eigen snoetje. De technische details en het interieur zijn (quasi) identiek gebleven aan het Franse model. Wel krijgt hij een radicaal ander design, én hij is voortaan altijd elektrisch. De Japanners hebben de Micra een volledig eigen neus en kont gegeven, te danken aan de Europese designstudio in Londen. Het interieur van de Nissan Micra EV komt grotendeels overeen met dat van de Renault 5 E-Tech, maar de materialen en kleuren zijn wel iets anders. Je krijgt een bestuurdersdisplay van 10,1 inch en een centraal aanraakscherm van dezelfde grootte, met Android Automotive als besturingssysteem.

Net als bij de R5 E-Tech zouden de prijzen relatief betaalbaar moeten blijven. Er zijn twee batterijpakketten om uit te kiezen: een goedkoper pakket van 40 kWh, goed voor een WLTP-autonomie van 308 km, en een batterij van 52 kWh voor tot wel 408 km range. De vermogens bedragen respectievelijk 122 en 150 pk, net als bij... de R5 natuurlijk.

De nieuwe Nissan Micra is speciaal voor Europa ontworpen en wordt dus vanaf de lancering beschikbaar op onze markten, maar wanneer precies is nog onduidelijk. Nissan spreekt over "later dit jaar". Wat de prijzen betreft: die zullen min of meer overeenkomen met die van de R5 E-Tech, waarbij de goedkoopste Nissan Micra EV rond de 25.000 euro zal kosten.



Xpeng 7 spreidt zijn vleugels (in China). Ook voor België?



De Xpeng P7 krijgt binnenkort een opvolger in China, die waarschijnlijk ook naar België zal komen. Na de eerste officiële beelden zijn nu de technische details gepubliceerd door het Chinese MIIT. De grote elektrische berline krijgt een vlijmscherp design, krachtige elektromotoren en zelfs vleugeldeuren, net als zijn voorganger.

De strakke sportberline wordt 5,02 m lang in zijn tweede generatie, 14 cm langer dan zijn voorganger, op een wielbasis van 3,01 m (+ 1 cm). Ook in de breedte zet de P7 uit: 1,97 m (+ 8 cm). De hoogte neemt dan weer af met twee centimeter: 1,43 m. Het geeft de Xpeng P7 2025 alvast gespierde verhoudingen. En wie nog meer wil opvallen, zal het model ook weer met vleugeldeuren kunnen bestellen, net als bij de eerste Xpeng P7 'Wing Edition'.

Exclusieve test



Alfa Romeo 33 Stradale

Pure ambacht, passie en emotie

Met de uiterst exclusieve 33 Stradale laat Alfa Romeo een van zijn meest emblematische modellen herrijzen. En hoe! Hij wordt geproduceerd in een ultra gelimiteerde serie van 33 (hoe kan het ook anders) exemplaren en hij werd ontworpen in een geest van vakmanschap en passie. Op een tot de verbeelding sprekende manier wil de 33 Stradale historische trouw, technische nauwgezetheid en een rijkdom aan emoties met elkaar combineren. Auto-Info had het voorrecht om hem uit te proberen op het Alfa Romeo testcircuit van Balocco.





“Op het circuit heeft de 33 Stradale twee gezichten.

Kenners weten natuurlijk dat de naam 33 Stradale niet nieuw is. De eerste Alfa Romeo 33 Stradale werd gelanceerd in 1967, en is tot vandaag een referentie in autodesign. Hij werd ontworpen als wegversie van de Tipo 33 raceauto en combineerde een geweldig sculpturaal design met onversneden racetechniek. De 33 Stradale uit 1967 werd in 18 exemplaren geproduceerd en groeide uit tot een icoon.

Voor deze herinterpretatie is Alfa Romeo dicht bij de oorspronkelijke geest gebleven. Het lage silhouet, de Elytra-vormige deuren, de aerodynamische rondingen en de omgekeerde V-vormige motorkap doen denken aan de historische 33. Het Centro Stile Alfa Romeo heeft de proporties behouden en aangepast aan de moderne eisen. Alles illustreert het principe van "Bellezza Necessaria": elk element heeft een functie.

De klant beslist, of juist niet

Dit project werd geboren in de marge van traditionele industriële processen. Ondersteund door een klein team werd het door meneer Tavaris hemzelve gevalideerd op voorwaarde dat er ten minste dertien klanten konden worden gevonden. De voormalige Stellantis CEO nam een risico met die beslissing, want een flink deel van zijn managers zag eigenlijk geen toekomst in het project. Maar de gok loonde want zonder fysiek prototype en enkel gebaseerd op digitale schetsen en een belofte van pure, exclusieve auto-emotie, werden er voldoende klanten gevonden die meteen euro's op tafel legden.

De assemblage werd toevertrouwd aan Carrozzeria Touring Superleggera. De productie verloopt in acht ambachtelijke stappen,

van de structuur tot de kwaliteitscontrole. De carbon onderdelen worden met de hand aangepast.

Elk model wordt bij Carrozzeria Touring Superleggera op maat gemaakt in een ruimte die luistert naar de naam 'Bottega', geïnspireerd op de werkplaatsen van Italiaanse meesters. De productie verloopt in acht ambachtelijke stappen, van de structuur tot de kwaliteitscontrole. Niets wordt opgelegd, alles wordt besproken met de klant. Een comité, Club 33, bestaande uit leden van Alfa Romeo, zorgt ervoor dat het DNA van het merk behouden blijft. Te excentrieke verzoeken worden – zonder pardon – geweigerd. De 33 Stradale is niet zomaar een luxeproduct, het is een stukje erfgoed dat is gemaakt met respect voor de mythe binnen Alfa Romeo. En die mythe, zulk aura moet natuurlijk streng bewaakt worden.

Een kloppend Italiaans hart

Onder zijn sensuele lijnen verbergt de 33 Stradale een solide technische basis, afgeleid van de Maserati MC20. De 2,9-liter twin-turbo V6-motor ontwikkelt 630 pk en 730 Nm koppel, dat via een 8-traps ZF-versnellingsbak met dubbele koppeling op de achterwielen wordt overgebracht. De auto accelereert van 0 naar 100 km/u in minder dan 3 seconden, met een topsnelheid van 333 km/u. Hoeveel toeval kan het zijn?

De monocoque in koolstofvezel is aangepast om plaats te bieden aan een stijver dak en vleugeldeuren. Twee aluminium H-vormige subframes zijn aan de carrosserie toegevoegd om het onderstel te ondersteunen. De ophanging met dubbele wishbones wordt gecombineerd met adaptieve dempers waarvan de kalibratie is gebaseerd op die van de Giulia GTAm. Een hydraulisch liftsysteem



DE ESSENTIE

De exclusieve Alfa Romeo 33 Stradale doet meer dan alleen nostalgie oprakelen. Het is een manifest van vakmanschap in een tijdperk van de geglobaliseerde auto. Zijn prijs, rond de 2 miljoen euro, weerspiegelt een assertieve exclusieve positionering. De 33 Stradale is dan ook een uniek kleinood geworden dat is voorbehouden aan een paar klanten. Noem hem gerust een tegengewicht voor een industrie die gedreven wordt door standaardisatie, buitensporige connectiviteit en elektrificatie. Oh ja: één Belgische klant zal binnenkort zijn of haar Stradale in ontvangst mogen nemen. Wat een geluksvogel.



“Dit unieke project is geboren uit de combinatie van een strategische en emotionele aanpak.”



aan de voorkant maakt het gemakkelijker om obstakels te nemen. De remmen worden verzorgd door Brembo carbon-keramische schijven, aangestuurd door een Brake-by-Wire-systeem dat precisie garandeert. De 20-inchwielen zijn voorzien van Bridgestone Potenza-banden, gekozen vanwege hun grip.

Emotie op het circuit

Plaatsnemen achter het stuur van de 33 Stradale is ronduit... magisch. Voor alle duidelijkheid: 'onze' testwagen is in werkelijkheid een 34ste exemplaar, dat enkel dient voor testwerk en later een plekje krijgt in het museum. Daar zal hij menig liefhebber doen watertanden, en dat is precies wat wij doen als we klaar zijn om het testcircuit op te rijden.

Op dat legendarische circuit van Balocco laat de 33 Stradale zijn ware persoonlijkheid zien. Vanaf de eerste ronden vragen de lage zitpositie en het bijna rudimentaire interieur om concentratie. De sfeer aan boord is strak, opgeruimd, sportief en exclusief. Het stuur zonder overbodige knoppen, de metalen schakelaars op de middenconsole en zelfs het digitale display verklappen een resoluut analoge benadering.

Twee gezichten

In de Strada (weg)-modus is de auto verrassend comfortabel. De vering vangt de hobbels en curbstones goed op en de bekrachtigingssystemen blijven actief. De V6 drukt zich terughoudend uit, waarbij de uitlaatkleppen pas boven de 4.000 tpm opengaan. Dit is een Alfa met twee gezichten, die weliswaar ook zachtaardig kan zijn.



In de Pista-modus verandert het temperament van de Stradale waarbij de V6 een heel apart geluid laat horen. De dempers worden steviger, de elektronische hulpmiddelen verdwijnen naar de achtergrond en de versnellingsbak wordt scherper.

Het chassis communiceert optimaal de massaoverdracht en de besturing maakt precieze positionering mogelijk. Het remmen is progressief en effectief. Opmerkelijk: deze hypercar voelt ondanks zijn roeping soepel aan, wat ondersteund wordt door zijn koppel van 730 Nm.

F1-piloot Valtteri Bottas heeft de dynamische afstelling van de 33 Stradale verfijnd. Verschillende instellingen, waaronder de Partenza Veloce-procedure, werden met zijn expertise gevalideerd. De 33

Stradale is geen extreme raceauto, maar een scherpe GT ontworpen voor plezier. Een Alfa in de nobelste zin van het woord.

Authenticiteit

Dit unieke project is geboren uit de combinatie van een strategische en emotionele aanpak. Natuurlijk is zo'n exclusieve en erg beperkte serie fantastisch vanuit PR-standpunt. Het geeft het merk Alfa Romeo weer even vleugels, waar hopelijk ook de 'gewone' modellen een beetje van kunnen profiteren. Maar de passionele 33 Stradale laat vooral zien dat Alfa Romeo nog steeds een waar kunstwerk op wielen kan maken. - **Sabrina Parant**



Alfa Romeo schittert op Italiaans auto-concours



Eind mei vormden de oevers van het wondermooie meer in Como de scène van het Fuori Concorso, een prestigieus evenement met exclusieve auto's, dat in 2019 werd opgericht en elk jaar duizenden verzamelaars, experts en autoliefhebbers van over de hele wereld aantrekt. Blikvanger van het evenement was zonder meer Alfa Romeo, met in de hoofdrol een uitzonderlijk mooie verschijning: de 33 Stradale.

We mogen natuurlijk geen appels met peren vergelijken want op de Fuori Concorso kan je genieten van heel uiteenlopende auto's

waaronder een pak oude racewagens, maar ook de gebruikelijke ultra-sportievelingen en hypercars, om af te ronden met een pak zogenaamde Coach Builders die zelfs van dit event gebruik maken om in wereldpremière hun nieuwste creatie voor te stellen. Maar dé ster van het event was toch wel de adembenemend mooie Alfa Romeo 33 Stradale.

Uniek boek over de 33 Stradale

We zouden hier uitvoerig kunnen uitweiden over het unieke verhaal achter de geboorte van de 33 Stradale, maar daarvoor verwijzen we graag naar de uitgebreide kennismaking op de vorige pagina's. Om dat verhaal kracht bij te zetten heeft Alfa Romeo nu een uniek



boek gemaakt waarin alle geheimen van het project 33 Stradale uit de doeken worden gedaan. Binnenkort zal het boek beschikbaar zijn op Amazon, al komt het ondanks zijn luxueuze uitvoering en uitgebreide storytelling natuurlijk nooit in de buurt van de echte auto.

Rijke Alfa geschiedenis

Dat elke bezoeker van de Fuori Concorso in de ban was van de schoonheid van de 33 Stradale, dat is duidelijk. Maar in de tuin van de wondermooie Villa Sucota met uitzicht op het Comomeer, showde Alfa nog een pak andere legendarische auto's die de echte autofan meteen doet wegdraven. Je kreeg er een unieke verzameling te zien van zowel sportieve- als meer luxueuze Alfa's.

Onder deze zeldzaamheden valt de 6C 1750 Gran Sport uit 1930 op, een van de beroemdste Alfa Romeo's vanwege zijn onmiskenbare lijn (getekend door Zagato), zescilindermotor met compressor en zijn grote prijzen-portefeuille in de autosport, verspreid over de Mille Miglia, Targa Florio, Tourist Trophy en vele andere overwinningen in uithoudingsraces. De legendarische Tazio Nuvolari won de Mille Miglia van 1930 met een model dat vergelijkbaar is met het model dat hier wordt tentoongesteld. Hij vestigde trouwens een record met een gemiddelde (!) snelheid 100 km/u over de hele route. Dat is echt loeihard, zeker in die tijdgeest.

We springen naar de jaren 1960 en de spectaculaire Giulia TZ2 uit 1965. Deze auto is laag, aerodynamisch en met een carrosserie van glasvezel op een buizenchassis. Hij is ontworpen door Ercole Spada bij Zagato en heeft een slanke en gespierde lijn, gedomineerd door de beroemde afgeknotte staart, die hem tot een van de mooiste raceauto's ooit maakt. De 1.6 twin-cam motor evolueerde met dubbele ontsteking en piekte op 170 pk en 250 km/u.



6C 1750 Gran Sport uit 1930

Ook de 33 TT12 uit 1975 staat in de schijnwerpers. Hij debuteerde op 5 mei 1973 tijdens de 1000 km van Spa-Francorchamps, toen het wereldkampioenschap voor Meren een periode van grote populariteit en betrokkenheid doormaakte van de meest prestigieuze fabrikanten, waaronder Alfa Romeo met de "Tipo 33" familie. De naam "33", die in 1967 zijn debuut maakte, is nu legendarisch geworden, terwijl de letters "TT" staan voor Telaio Tubulare ('buizenchassis'; gebaseerd op zijn voorloper de 33 TT3 met een 8V-motor) en "12" het 'aantal cilinders' is van de nieuwe 180° ('platte') drieliter V-motor die de grens van 500 pk kan overschrijden. De esthetiek is onmiskenbaar, met zijn zijvinnen en beroemde periscoop.

Een laatste model dat ons meteen verbaasde met zijn schoonheid en présence, is de Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia Berlinetta Touring Superleggera uit 1938. Het is een zeldzame en iconische sportwagen met een 2.3-liter zescilinder lijnmotor en onafhankelijke wielophanging – best innovatief voor zijn tijd. De "Berlinetta" carrosserie werd ontworpen door Carrozzeria Touring uit Milaan, met gebruik van hun revolutionaire Superleggera-constructie: een lichtgewicht buizenframe bekleed met aluminium panelen. Het leverde een opvallend gestroomlijnde vorm op, geoptimaliseerd voor extra aerodynamica tijdens wegraces zoals de legendarische Mille Miglia, waaraan deze versie zijn naam dankt. Met een vermogen van ongeveer 95 à 105 pk en een topsnelheid van circa 160 km/u, bood deze Alfa uitzonderlijke prestaties voor een GT uit de jaren '30. De combinatie van technologie, design en prestaties maakte hem een favoriet onder gentleman-coureurs van die tijd. - WM



Giulia TZ2



33 TT12 uit 1975



6C 2300 B Mille Miglia Berlinetta
Touring Superleggera



5 vragen aan Santo Ficili, CEO van Alfa Romeo

Santo Ficili staat sinds 7 maanden aan het hoofd van Alfa Romeo én hij is ook de baas van Maserati. Als geboren Alfista, geïnspireerd door zijn vader die bij Fiat werkte, voelt Ficili een diepe verbondenheid met Italiaanse autocultuur. Auto-Info kon hem kort enkele vragen stellen.

Mr. Ficili, waarom trekt Alfa Romeo hier op de Fuori Concorso hier alle registers open?

SF: Dit is een evenement waar men mensen wil doen dromen over auto's. Je wandelt hier op een fantastische locatie waarbij je de ene na de andere droomauto ontdekt, telkens met een ander verhaal dat doet inspireren. In zo'n setting kan een merk als Alfa Romeo niet ontbreken. En uiteraard wilden we heel de bloedmooie 33 Stradale hier aan het grote publiek laten zien. Vele Belgen hebben het model al kunnen bewonderen op het autosalon van Brussel, maar voor vele Italianen en andere internationale gasten is het een voorrecht om de auto hier te ontdekken.

Auto-Info: In een tijd waar iedereen praat over elektrificatie, is dit dan nog wel een plek waar jullie moeten zijn?

SF: Absoluut! Natuurlijk moeten we als merk onze verantwoordelijkheid nemen en daarom werken we ook volop aan plug-in hybride en elektrische modellen zoals de nieuwe Alfa Romeo Junior. Maar er

is ook nog ruimte voor emotie zoals de 33 Stradale en alle andere auto's uit onze rijke geschiedenis.

Auto-Info: Heb je zelf al met de 33 Stradale kunnen rijden?

SF: Jazeker, ik heb de Stradale kunnen testen en ik moet zeggen dat het een schitterende machine is. Het is een auto die uitblinkt in al zijn facetten. En dan heb ik het bijvoorbeeld niet enkel over de snelheid of de acceleraties, ook qua wegligging en remmen is de 33 Stradale een geweldige bolide.

Auto-Info: Je bent ook de baas van Maserati en de 33 Stradale gebruikt de techniek van de MC20 hypercar. Als je moet kiezen tussen een MC20 of een 33 Stradale, welke belandt dan in uw garage?

SF: Oh la la, dan vraag je me eigenlijk te kiezen tussen mijn twee kinderen, dat is onmogelijk. Ik zou zeggen, beide !

Auto-Info: Tot slot, komt er nog een roadster-versie van de 33 Stradale?

SF: Weet je, het zal in totaal 3 jaar duren, tot midden 2027, om de voorziene 33 exemplaren van de Stradale te bouwen en af te leveren aan zijn gelukkige klanten. Daar zijn we dus nog even mee bezig. Maar the sky is the limit, bij Alfa Romeo hebben we nu bewezen dat dromen soms uitkomen. Wie weet wordt het ooit wel een nieuw project, we zullen zien...

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 subtiele 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



Exclusieve test



Mercedes AMG SL 43

Zijn luxe, AMG én een viercilinder verenigbaar?

De Mercedes SL is al decennia een icoon. Sinds de legendarische 300 SL 'Gullwing' uit de jaren vijftig heeft de SL-naam altijd gestaan voor luxe, prestige en sportieve flair. De nieuwste generatie gaat enkel nog als AMG door het leven. Maar is dat de passende keuze?



Geen SL 500 meer, geen SL 280 maar enkel nog de AMG SL 43, AMG SL 55 of AMG SL 63 in de prijslijst. En dat creëert niet alleen verwachtingen, je kan je ook afvragen of een SL per definitie altijd hardcore-AMG hoeft te zijn? Met andere woorden; moet een SL supersportief zijn, of ben je beter af met een romige V8 waarmee je rustig kan flaneren?

Mercedes wil de SL alvast een upgrade geven en hoger positioneren dan de vorige generaties. En dus komt de obligate AMG-kuur in beeld. Dat wil nog niet zeggen dat elke versie noodzakelijk een luid schreeuwende brutus moet zijn. Integendeel, in 'onze' SL 43 zit een compacte viercilinder met Formule 1-technologie. Wat dat dan betekent? Lees vooral verder...

Design: Een meesterwerk in balans

Wie de Mercedes-AMG SL 43 van een afstand ziet, kan niet anders dan even blijven staan. De verhoudingen kloppen: de langgerekte motorkap, het compacte passagierscompartiment dat ver naar achteren geplaatst is, en de gespierde achtersteven vormen samen een perfect gebalanceerd geheel. De kenmerkende Panamericana-grille met verticale spijlen laat er geen twijfel over bestaan dat dit een echte AMG is. Slanke LED-koplampen flankeren de grille, en subtiele luchtinlaten sieren de voorbumper. Aan de achterzijde trekken de smalle horizontale achterlichten en de geïntegreerde achterspoiler de aandacht. De wielen (standaard 19 inch, optioneel 20 of zelfs 21 inch) vullen de wielkasten perfect en zorgen voor een gespierde pose. In combinatie met een breed palet aan carrosseriekleuren kun je de AMG SL 43 volledig personaliseren.

Wat dit model extra bijzonder maakt, is de terugkeer naar een stoffen kap. Waar de vorige generatie SL een metalen vouwdak had, kiest de nieuwe SL opnieuw voor de elegantie en het gewichtvoordeel van een softtop. Het resultaat? Een gewichtsbesparing van circa 21 kilo. Die softtop opent of sluit trouwens in ongeveer 15 seconden en dat kan rijdend tot 50 km/u. Vier kleurvarianten zijn beschikbaar, waaronder klassiek zwart en modern rood zoals op onze testwagen. Kleine kanttekening wel: het openen en sluiten gebeurt via het centrale scherm met touchbediening, en dat loopt niet altijd even vlot, zeker niet als je het al rijdend wilt doen. Een klassieke knop ware handiger geweest.

In gesloten toestand is de geluidsisolatie trouwens opmerkelijk goed, mede dankzij de meerlaagse structuur van de kap en de akoestische voering. Het windgeruis blijft minimaal, zelfs bij snelheden boven de 120 km/u.

Wat? Een viercilinder?

De grootste verrassing zit onder de motorkap. Geen donderende V8 zoals bij de SL 55 en SL 63, maar een 2.0-liter viercilinder turbomotor. Deze krachtbron, bekend van de AMG A45 S, is hier voor het eerst voorzien van een elektrisch aangedreven uitlaatgasturbo, direct afgeleid van de Mercedes-AMG Petronas F1-technologie. Het resultaat: 381 pk bij 6.750 opm en 480 Nm koppel tussen 3.250 en 5.000 opm. Dankzij de mild-hybrid technologie levert de riemaangedreven startgenerator tijdelijk een extra 14 pk, bijvoorbeeld bij het weggrijden of inhalen.



De prestaties zijn indrukwekkend voor een bescheiden tweeliterdje: 0-100 km/u in 4,9 seconden en een topsnelheid van 275 km/u. De motor heeft een karakter dat zelden voorkomt bij viercilinders: een gretige respons, minimale turbolag en een uiterst lineaire vermogensopbouw. Zelfs de sound doet soms vermoeden dat er meer cilinder onder de lange snuit huizen. Een aangename bijkomstigheid is trouwens dat een 2.0 fiscaal ook zeer zacht is voor de portemonnee, al zal de gefortuneerde eigenaar daar mogelijks lak aan hebben.

Beleving ?

De SL 43 wordt standaard geleverd met achterwielaandrijving, in tegenstelling tot zijn krachtigere broers die gebruik maken van het 4Matic vierwielaandrijvingssysteem. Dit geeft hem een puristisch, klassiek sportauto gevoel. De 9-traps AMG Speedshift transmissie zorgt voor naadloze en snelle schakelacties. In de Sport+ rijmodus worden de schakelmomenten zelfs nog geaccentueerd door subtiele plofjes uit de uitlaat.

De AMG Ride Control met adaptieve dempers laat je moeiteloos schakelen tussen comfort en messcherpe sportiviteit. Zelfs op slecht asfalt weet de auto een verbluffend compromis te vinden tussen grip en comfort.

In bochten toont de SL 43 zich bijzonder gewillig. De achterasbesturing (optioneel) helpt de draaicirkel bij lage snelheden te verkleinen en verhoogt bij hoge snelheden de stabiliteit. Het sturen gaat messcherp en direct. De auto lijkt haast kleiner dan hij is, zo

wendbaar voelt hij aan. De wegligging is onberispelijk: dankzij een perfecte 50:50 gewichtsverdeling en een laag zwaartepunt ligt de SL 43 als een blok op de weg.

En wat met het geluid van deze vierpitter? Wel, dat is verrassend aangenaam. De viercilinder produceert een rauwe, mechanische snauw die bijwijlen aan een klassieke rallywagen doet denken. In Comfort-stand blijft de SL 43 relatief stil, maar in Sport+ geeft de uitlaat een bescheiden roffel met plofjes bij het terugschakelen. Al het had wat ons betreft op dat vlak nét iets extremer gemogen. Beleving genoeg dus en overall is de downsizing aan cilinders nauwelijks merkbaar. Alleen bij rustig cruisen zou een diepe V8-brom ons misschien nog net iets gelukkiger maken.

High-tech cockpit voor twee

De Mercedes-AMG SL 43 is een tweezitter geworden, al zijn er achterin twee noodzitjes waar zelfs kleine kinderen eigenlijk niets te zoeken hebben. Je kan er hooguit wat extra bagage kwijt, of een



“

De wegligging is onberispelijk. Dankzij een perfecte 50:50 gewichtsverdeling en een laag zwaartepunt ligt de SL 43 als een blok op de weg.



DE ESSENTIE

De nieuwe Mercedes SL is voortaan altijd een AMG. Die extra behandeling in Affalterbach (daar is het AMG-hoofdkwartier gevestigd) resulteert in onversneden rijplezier en beleving, zelfs met deze viercilinder (jawell!) basisversie.

Met zijn unieke mix van klassieke SL-looks, moderne AMG-technologie en compromisloze luxe is de SL 43 misschien wel de meest geslaagde interpretatie van het SL-concept tot nu toe. Al zouden we finaal toch voor het dubbel aantal cilinders gaan.

Franse Bulldog. De cockpit is ontworpen als 'hyper-analogue', een mix van digitale innovatie en klassieke sportwagenelementen. Het 11,9-inch multimedia-touchscreen kan onder een hoek worden gezet om hinderlijke reflecties bij open rijden te verminderen. Het MBUX infotainmentsysteem biedt onder meer augmented reality navigatie, spraakbediening (met "hey Mercedes") en uitgebreide AMG Performance displays.

Het optionele Burmester 3D-surround sound system biedt 17 luidsprekers en een geluidsbeleving van topklasse. Zelfs met de kap open blijft de klankwaliteit fenomenaal.

De stoelen zijn echte kunstwerken: AMG Performance Seats zijn voorzien van verwarming, ventilatie én de gekende Aircscarf die warme lucht in je nek blaast tijdens frisse ritten met open dak. Alle gebruikte materialen zijn premium: nappaleder, aluminium,

pianolak, en microvezel. De afwerking is onberispelijk, zoals je van Mercedes verwacht. Kortom: voor (premium) sfeer en gezelligheid aan boord scoort de nieuwe SL een dikke 10.

Conclusie

De Mercedes-AMG SL 43 is een roadster voor de liefhebber die niet noodzakelijk brute prestaties zoekt, maar wel een verfijnde, uitgebalanceerde rijbeleving waardeert. Hij biedt minder rauw geweld dan de SL 55 en SL 63, maar is daardoor misschien wel de perfecte daily driver: sportief, comfortabel én minder belastend voor je portemonnee (en je brandstofrekening).

Daarover gesproken: de opwaardering naar de AMG-klasse komt wel met een prijs. De AMG SL 43 is de goedkoopste in het SL-aanbod, maar start toch al aan een stevig 121.000 euro. Besef wel dat je best nog diep in de optielijst wil graven, want onze testwagen klokte af dicht bij de 175.000 euro. Als je dat budget beschikbaar hebt, zou je dan niet gewoon voor die lekkere V8 gaan? - 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

Elektrisch - EV

Mercedes CLA

Maakt indruk als nieuwe "instapper"

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

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

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



Zuiver elektrisch?

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



DE ESSENTIE

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



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

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

Of wil je toch die CLA Hybrid?

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

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



Eerste test Mini Cabrio 2025

Grondig vernieuwd met focus op interieur

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

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

Boordplank is de eye-catcher

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

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

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



De essentie

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

Rijervaring: Dynamiek en Prestaties

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

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

Is de 2025 Mini Cooper Cabrio een goede keuze?

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



Mazda 6e Stevige EV-entree



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

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

Waarom geen sedan?

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

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

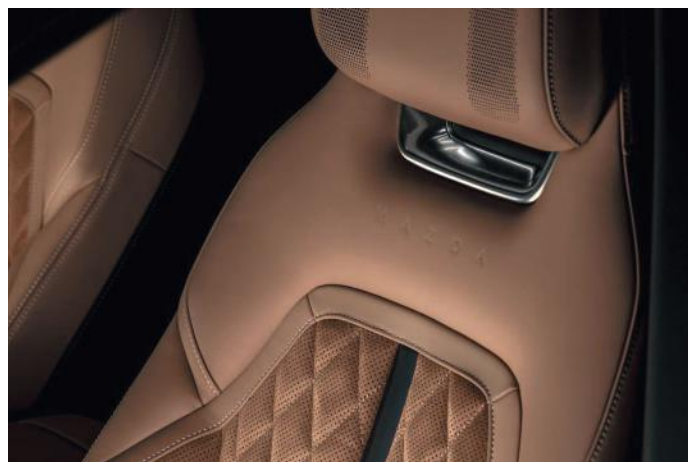




geen zorgen te maken. Genoeg voordelen dus om de gemiddelde zakelijke rijder te overtuigen.

Laden: waarom zo verschillend?

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



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

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

Sportief en cocooning interieur

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





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

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

DE ESSENTIE

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

Heel interessant geprijsd

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

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



WANNEER JAPANS VAKMANSCHAP ELEKTRISCH RIJDEN VORMGEEFT

ALL-NEW MAZDA6e

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

6 JAAR | MAZDA
GARANTIE

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

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



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

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



Lichte bedrijfswagens

Nieuwe Volkswagen Transporter

Veelzijdigheid troef



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

DE ESSENTIE

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

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

Samenwerking met Ford: één basis, twee karakters

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

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

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

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

Ruimte en inzetbaarheid: grote troef

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





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

Drivetrains: van klassiek tot volledig elektrisch

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

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



Rijervaring van een personenwagen

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



AUDI Q6 E-TRON

Knap fleetproduct met goede EV-specs

De Audi Q6 E-tron heeft alles wat bedrijven zoeken in een premium salariswagen. Het is een ruime SUV, met hoogstaande technologie en een mooi rijbereik.

De Q6 E-tron heeft een heel herkenbaar koetswerk. Het lijkt wel een wat grotere variant van de Q4 E-tron of als je wil een wat kleinere van de Q8 E-tron. Begrijp ons niet verkeerd, we vinden de auto met zijn stoer front, de gespierde flanken, de opvallende D-stijl en de evengoed nogal scherp gelijnde achterkant best wel mooi. Even knap als leuk zijn de voor- en achteraan van respectievelijk Matrix LED- en OLED-technologie voorziene lichtblokken.

Ze zien er als heuse kunstwerkjes niet alleen heel fraai uit, de opdeling in segmenten laat ook de creatie van allerlei bewegingen en figuren toe. Achteraan kan je daar zelfs andere weggebruikers mee verwittigen voor dreigend gevaar.

Drie schermen en grote batterij

Het interieur ziet er gelukkig wel helemaal 'anders' uit. Het digitale instrumentenbord van 11,9 duim en het infotainmentscherm van 14,5 duim lijken samen één (gebogen) geheel te vormen, voor de passagier vooraan is er in optie nog een derde exemplaar van 10,9

duim. Daar kunnen ook video's op worden bekeken, met de Active Privacy Mode wordt de bestuurder er niet door afgeleid. Vooral fleetklanten zullen ongetwijfeld onder de indruk zijn van de technologie van de Q6 E-tron. Het model pakt uit met een rijbereik tot 625 kilometer, te danken aan een batterij met een nettocapaciteit van 94,9 kWh die kan snelladen tot 270 kW. De auto heeft een 800-voltarchitectuur, met als unieke 'eigenschap' dat de accu zich desgewenst in twee delen opsplijst. Die laten zich aan stations van 400 volt dan parallel met 135 kW opladen.

Voorspelbaar compromis

De 4,77 meter lange en trouwens ook ruime SUV laat zich naar keuze comfortabel of dynamisch rijden. Het compromis zit bij de nauwelijks overhellende en zich heel stabiel tonende Audi echt wel goed, zeker als je kiest voor de luchtvering en slimme schokdempers. De prijzen zijn misschien niet mals aan de basis, maar dankzij mooie restwaardes zijn vooral de leasingtarieven zeker concurrentieel.

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



Test

BMW M5 gaat aan de stekker

Zielloos of Magistraal?



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



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



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

Aandrijflijn

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

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

Interieur

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

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

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

Die V8, hoe klinkt die eigenlijk?

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

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





DE ESSENTIE

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

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

Wie zijn zijn concurrenten?

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



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

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

Conclusie

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



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

Test

Renault R5

Kan het icoon opnieuw schitteren?



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



DE ESSENTIE

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

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

Design om verliefd op te worden

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

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

Een kleurrijk interieur is onmisbaar

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

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

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

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



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

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

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

Realistische actieradius

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

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

Conclusie

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



Test



BYD Sealion 7

Nieuwe zet richting schaakmat

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

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

Design dat hoofden doet draaien

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

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

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

Het mag gezegd dat het interieur in niets moet onderdoen voor

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

Prestaties en rijervaring

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

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

DE ESSENTIE

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





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

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

Batterij en opladen

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

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

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

Conclusie

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

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



In het volgende nummer

Test van de **DS Numéro 8**

EN NOG VEEL MEER AUTONIEUWS

