



Test VW T-Roc



VERNIEUWDE DACIA SPRING We testen de goedkoopste EV op de markt



Nieuwe Audi RS5 Plug-inhybride van 639 pk

INHOUD

CONCEPT

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

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



Volvo EX60



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



KGM Torres Hybrid



MG5



Volvo EC40



Kia EV2



Audi A3 Allroad



Mazda 6e



BMW iX3



Ford Puma



BMW M3



Nissan Qashqai



Citroën ë-C5



Suzuki Vitara



Nissan Micra



Suzuki e Vitara



KGM Musso



Kia EV9 GT



VW ID.7 Tourer



Interview
Martijn ten Brink - Mazda



Interview
Jochen Paesen - Kia



Isuzu D-Max

COLOFON

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

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

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

INHOUD

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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



XPeng G9



VW ID.Buzz



Renault R4



Kia EV5



VW T-Roc



Audi RS 5



Mini Monte Carlo



Volvo fabriek



Dacia Spring



BMW i5 M60



Dacia Sandero



BMW i3



Suzuki Across



Lancia Fulvia

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

Auto-Info DigiMag wordt elk kwartaal gratis verspreid naar meer **450.000 potentiële lezers** in verschillende doelgroepen, zowel B2C als B2B. Ook jouw merk- of productinformatie kan daarom een mooi bereik krijgen naar potentiële klanten.

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

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

Nieuwe Suzuki Across laat zich zien. Gebaseerd op nieuwe Toyota RAV4

Niet geheel onverwacht verschijnt de nieuwe Suzuki Across, de grootste SUV van het Japanse merk. De Across bouwt voort op een bekende samenwerking tussen Suzuki en Toyota, en vormt de nieuwste invulling van deze technische alliantie.

Samenwerkingen tussen Suzuki en Toyota bestaan al veel langer, en we zagen onlangs nog een andere uitkomst daarvan in de vorm van de Suzuki e Vitara. Suzuki nam bij die e Vitara het voortouw in de ontwikkeling, maar bij de Across zat Toyota meer aan de knoppen.

Herkenbaar design

Visueel toont de nieuwe Across een robuuste en hoekige styling die heel herkenbaar is van de RAV4, al krijgt Suzuki geen GR-versie van hun grote SUV.



De voorkant bestaat uit de herkenbare strak vormgegeven grille en slanke verlichting, die samen een frisse en herkenbare signatuur vormen. De achterkant evolueert relatief weinig vergeleken met het uitgaande model, maar dat was misschien ook niet nodig om de doorgaans behoudensgezinde Suzuki klanten niet af te schrikken.

Binnenin krijgt de Across een hedendaags interieur met een duidelijke focus op gebruiksgemak. Verwacht een overzichtelijk dashboard met een centraal touchscreen, ergonomische zetels en voldoende ruimte voor inzittenden, passend bij de klasse waarin deze SUV concurreert.

Plug-inhybride van 304 pk

Onder de carrosserie deelt de Across veel technische basis met de nieuwe RAV4, wat zou moeten zorgen voor een volwassen rijgedrag en moderne aandrijftechnieken. Suzuki benadrukt vooral comfort, efficiëntie en dagelijkse bruikbaarheid. Door de samenwerking met Toyota profiteert de Across van bewezen technologie, zonder dat Suzuki eigen ontwikkelingskosten volledig zelf hoeft te dragen.

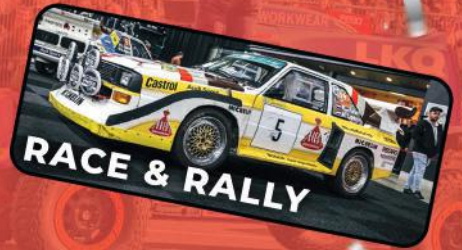
Dat betekent dat de nieuwe Across ook de gekende 2,5-liter viercilinder plug-inhybridemotor krijgt, goed voor een stevige 304 pk. De vrij grote batterij van 22,7 kWh moet ervoor zorgen dat een vermoedelijke elektrische autonomie van +100 km mogelijk wordt.

BAS

BELGIUM

AUTO SHOW

21 - 22 MAART 2026
FLANDERS EXPO GENT



**HET ZOTSTE AUTOFEEST
VAN BELGIË OP 50.000M2!**
www.belgiumautoshow.com

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

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



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

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



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

V6 biturbo plus elektromotor

De verbrandingsmotor van de nieuwe RS 5 is dus een 2.9 V6 TFSI

twinturbo met 510 pk en 600 Nm. Audi vestigt de aandacht onder meer op de aangepaste Miller-cyclus, turboladers met variabele geometrie en water-luchtintercoolers als ingrepen die het reactievermogen en de efficiëntie moeten verbeteren. De elektromotor levert een bijkomende 177 pk en 460 Nm en ondersteunt vooral bij wegrijden en tussenacceleraties, waar de elektrische koppelfgifte



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

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

Quattro met Dynamic Torque Control

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

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

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

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

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

En de prijs?

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





De Jesco rijvaardigheidstip Kop-staartaanrijding voorkomen? Dat doe je zo!

In een nieuwe videoreeks geeft Jesco Auto Training School, met hulp van D'leteren Mobility Company, enkele gouden tips om de verkeersveiligheid onderweg te verbeteren. Vandaag: degressief remmen, ofwel dé manier om kop-staartaanrijdingen te voorkomen.

In deze video legt instructeur Scott Van Hooydonk uit hoe degressief remmen kop-staartaanrijdingen, het vaakst voorkomende auto-ongeluk, kan helpen voorkomen. Niet enkel om te vermijden dat er iemand achterop rijdt bij jou, maar ook om voor een uitweg te zorgen als er gevaar dreigt. Ontdek het verschil tussen degressief en progressief remmen en help zo mee om onze wegen veiliger te maken.



Belgium Auto Show 2026: hét autofestival van België keert terug naar Gent

Op zaterdag 21 en zondag 22 maart 2026 staat Flanders Expo weer helemaal in het teken van het ultieme automotive spektakel: de Belgium Auto Show, kortweg BAS. Het automotive evenement belooft opnieuw tienduizenden bezoekers te trekken met een bruisend programma vol beleving, shows en bijzondere voertuigen.

Noteer dus snel 21 en 22 maart in je agenda want met meer dan 300 unieke showcars, spectaculaire demonstraties en een breed aanbod voor autoliefhebbers van alle leeftijden, is dit het nu al onmisbare autoshow-weekend in België.

Wat kun je verwachten?

De Belgium Auto Show combineert entertainment, lifestyle en passie voor alles op wielen onder één dak. Zo kun je er (onder andere) genieten van de Car Catwalk by Oliehandel (een unieke show-arena met rijdende presentaties van exclusieve voertuigen, live commentaar en interviews), de Live Action Aren (professionele driftshows met topdrifters in actie), meer dan 300 unieke showcars uit binnen- en buitenland, iconische filmauto's, supercars, hypercars en automotive special editions, tuning- en motorsportpleinen, stuntoptredens, simulatoren en interactie-activiteiten, en bekende

auto-influencers die hun opwachting maken. Het evenement is bedoeld voor een breed publiek; van fanatieke autoliefhebbers tot gezinnen en internationale bezoekers. De BAS staat voor beleving, actie en passie voor mobiliteit.

Praktisch:

Locatie: Flanders Expo, Gent (Maaltekouter 1, 9051 Gent)

Data: zaterdag 21 & zondag 22 maart 2026

Openingstijden: 10:00 – 18:00 uur

Tickets zijn verkrijgbaar via de officiële verkoopkanalen, met verschillende opties voor volwassenen, families en extra activiteiten zoals driftshows. Flanders Expo is goed bereikbaar met auto, openbaar vervoer of fiets en biedt ruime parkeermogelijkheden vlak naast de snelwegen rond Gent.



XPeng G9 Performance AWD

Rationeel gezien mogelijks de beste EV-keuze van het moment

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

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

Nette jongen met wit hemd

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

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

Premium interieur

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

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



“

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





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

Digitale ervaring

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

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

Comfort met hoofdletter C

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



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



Waanzinnige laadsnelheden

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



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



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

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

Hebben we dan geen grote kritieken te delen op deze G9? Eigenlijk niet echt. Als we zouden gaan muggenziften dan vernoemen we mo-

DE ESSENTIE

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

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

Wat kost ie?

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

Conclusie

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





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

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

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

Twee aandrijflijnen: benzine en volledig elektrisch

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

Chili Red, startnummer 52

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

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

Rallyverleden

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




Test

Renault R4 E-Tech 52 kW

Vier is meer dan vijf



A low-angle, dark photograph of a textured wall or ceiling against a bright sky. The wall is dark and has a rough, pebbled texture. The sky is light blue with some wispy clouds. The overall mood is dramatic and somewhat somber.

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



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

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

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

Retro zonder cosplay

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

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

Interieur en sfeer is herkenbaar

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



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

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

Functioneel interieur

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

+ PLUS

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

- MIN

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



Voor gezinnen of mensen die de R4 als enige wagen gebruiken is een test van de achterbank in ieder geval wel aangewezen voor je de bestelbon tekent. Zit je met tieners in de groeisput, dan zou het best kunnen dat ze de ruimte achterin niet voldoende vinden. Maar als je ze laat kiezen tussen dit en de R5, dan is de R4 duidelijk de betere keuze. Bovendien voelt de cabine luchtig aan dankzij de gro-

te raampartijen en de relatief dunne dakstijlen. Dat komt trouwens ook de zichtbaarheid rondom ten goede.

Veel ruimere koffer

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

Google als bondgenoot

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



Gekende aandrijflijn

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

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

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

EV-prestaties

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







DE ESSENTIE

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

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

Scherp gepositioneerd

De Renault R4 E-Tech Electric staat in de prijslijst vanaf 30.100 euro voor de kleine batterij, maar zoals gezegd ga je beter resoluut voor de grote batterij die 3.000 euro meer kost. Gezien de ruimte, uitrusting en technologie blijft dat een competitieve prijs. In vergelijking met de Renault 5 ligt de instapprijs iets hoger, maar daar krijg je duidelijk meer binnen- en kofferruimte voor terug. De standaarduitrusting is degelijk, met moderne rijhulpsystemen, infotainment en comfortvoorzieningen. Opties zijn er uiteraard,

maar de basisversies voelen niet té uitgekleeft aan. Toch zouden we voor het tweede uitrustingsniveau gaan (Techno) die in combinatie met de grote batterij 35.100 euro kost.

Conclusie

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

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



Test



Dacia Spring Extreme 100

Eerlijk duurt het langst

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

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

verkochte elektrische auto uit het A-segment. In 2025 gingen er maar liefst 35.000 exemplaren over de toonbank.

Nieuw platform

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

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



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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Extreem zuinig

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



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

Interieur

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

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



Ruim genoeg?

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

Achterin is het plaatsaanbod heel erg beperkt en hooguit bruikbaar voor kinderen die de tienerstatus nog niet hebben bereikt. Volwassenen achterin plaatsen is bijna misdadig. Qua koffer scoort de Spring dan weer... redelijk. 308 liter of 1.0004 liter als de achterbank is neergeklapt, is zonder meer correct. Bovendien beschik je ook nog over een redelijke frunk voor de laadkabels.



Conclusie

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

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

DE ESSENTIE

De Dacia Spring krijgt een facelift die vooral technisch belangrijk is. Onderhuids is er een nieuw LFP-batterijpack van 24,3 kWh dat nu centraal onder de vloer ligt, wat het rijgedrag merkbaar verbetert. Het bereik bedraagt 225 km WLTP en in de praktijk is 200 km haalbaar dankzij een zeer laag verbruik. Snelladen ontbreekt maar dat is ook niet nodig. Aan een gewoon stopcontact is de Spring zo weer vol. Met 102 pk is de kleinste Dacia vinnig in de stad en verrassend leuk om te rijden, al blijft de binnenruimte beperkt, zeker op de achterbank. De Spring doet eerlijk wat hij belooft, al komt de prijs van de topversie dicht bij die van een nieuwe Renault Twingo.

Een moderne ode aan een icoon

De Lancia Fulvia Concept

De Lancia Fulvia is voor veel liefhebbers een van de meest elegante en karaktervolle coupés uit de Italiaanse autogeschiedenis. Exact vijftig jaar na het einde van de productie krijgt dit icoon een eigentijdse interpretatie, zij het uitsluitend in virtuele vorm.

De Italiaanse designer Daniele Alessandro Capriotti presenteert met zijn Lancia Fulvia Concept een

digitaal designproject dat erfgoed en toekomstvisie samenbrengt als persoonlijk erbetoon. Capriotti, op Instagram bekend als @capriotti_cardesign, is geen onbekende in de autodesignwereld. Met meer dan dertien jaar professionele ervaring (opgedaan in zowel Italië als China) heeft hij gewerkt aan uiteenlopende designprojecten binnen de auto-industrie.



De Fulvia Concept is een persoonlijk initiatief: een eerbetoon aan een model dat volgens hem perfect belichaamt waar Lancia voor staat: sportiviteit, verfijning en tijdloze Italiaanse elegantie. Dat dit project samenvalt met de vijftigste verjaardag van het einde van de originele Fulvia-productie, maakt het extra betekenisvol. Capriotti benadrukt dat zijn concept niet bedoeld is als nostalgische oefening, maar als een geloofwaardige, hedendaagse interpretatie.

Stilistisch bouwt de Fulvia Concept voort op de nieuwe designtaal die Lancia onlangs heeft ingezet. Duidelijke inspiratie komt van de Pu+Ra Concept,

met name in de herinterpretatie van de iconische calice-grille. Deze klassieke vorm is vertaald naar een moderne lichtsignatuur, waardoor het front direct herkenbaar én eigentijds oogt.


De voorzijde valt op door de driehoekige, zijwaarts geplaatste dubbele koplampen (een knipoog naar de ronde lampen van de originele Fulvia), die destijds in de grille waren geïntegreerd. Belangrijk detail: hoewel dit een digitaal project is, zijn de proporties, oppervlakken en details bewust realistisch gehouden. Capriotti spreekt zelf van een “production-oriented concept”.



Test



Volkswagen **T-Roc** Een echte mini Tiguan



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



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

Te heet gewassen Tiguan/ID.4

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

Bekend maar mooi afgewerkt interieur

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

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

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



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

Meer zit- en laadruimte

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

Enkel als 1.5 eTSI bij de lancering

De nieuwe T-Roc heeft altijd een geëlektrificeerde motor, maar bij de lancering zijn enkel de braafste opties beschikbaar. We hebben het dan over de 1.5 eTSI van 116 of 150 pk, die nu standaard wordt gekoppeld aan een DSG7-automaat. In augustus 2026 komt er een 2.0 eTSI met 204 pk en 4Motion-vierwielaandrijving, gevolgd in de herfst door een gloednieuwe 1.5 Hybrid van 136 of 170 pk. Deze zelfladende hybride motor komt als eerste in de T-Roc, maar zou

ook naar de Golf moeten komen en belooft een nog lager verbruik zonder te moeten stekkeren. Tenslotte verwachten we in januari 2027 de T-Roc R met een 2.0 eTSI van 330 pk, een geüpdatete en mildhybride versie van de 2.0 TSI uit de huidige Golf R.

Correcte prestaties en laag verbruik

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

Volwassen rijgedrag in een compact jasje

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



+ PLUS

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

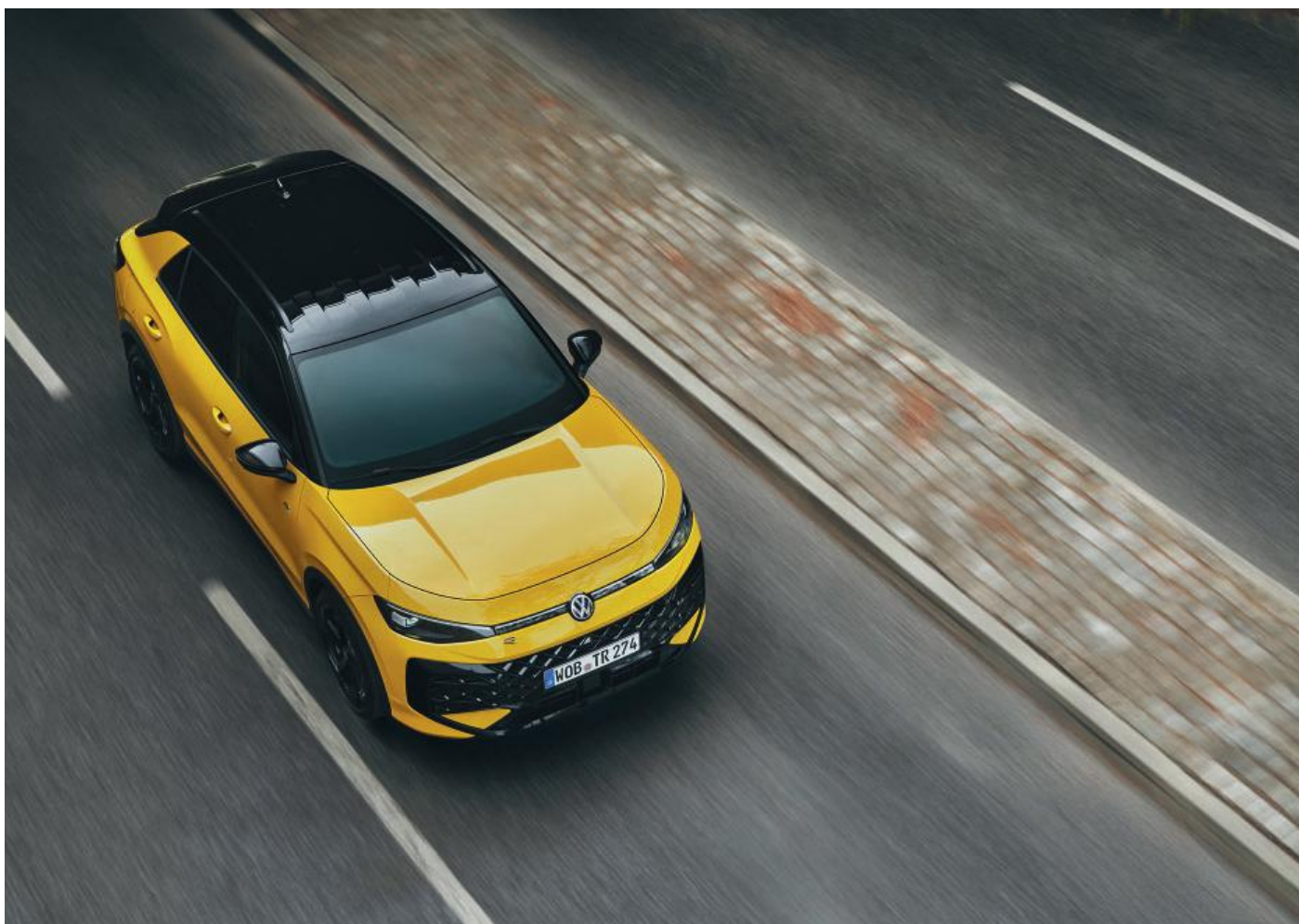
- MIN

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

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

Vanaf 32.985 euro

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



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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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





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

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

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

E1 concept

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

De BMW E1 werd onthuld op de IAA in Frankfurt in 1991 en was voor zijn tijd uitzonderlijk vooruitstrevend. Het was geen aangepaste

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

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

Ook met range extender

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



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

In de jaren die volgden groeide de BMW i3 uit tot een icoon van moderne elektrische mobiliteit. Zijn herkenbare design, duurzame materialen in het interieur en stille, directe aandrijving maakten

hem tot een symbool van BMW's elektrische ambities. Terugkijkend is duidelijk dat de i3 geen plotselinge koerswijziging was, maar het resultaat van een lange ontwikkelingslijn die al begon met de E1. Waar de E1 vooral een visie was, werd de i3 de tastbare realisatie ervan: een elektrische auto die niet alleen technisch interessant was, maar ook commercieel en cultureel impact had.

Ook in M-uitvoering

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

Test

BMW **i5 M60** Touring

Bakken **prestatiepotentieel** in
een praktisch en premium jasje



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





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

Sportieve elegantie met premium présence

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

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

Hoogwaardig en hightech interieur

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

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



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

Praktisch zoals een Touring hoort te zijn

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

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

Interessant aanbod... met spoedig nog een overtreffende trap? Het i5 gamma start momenteel met de eDrive40 Touring uitvoering, goed voor 340 pk die richting de achterwielen vloeien. Wie meer stabiliteit en grip verkiest kan voor de xDrive40 kiezen met 394 pk

en uiteraard vierwiel aandrijving. De i5 M60 xDrive Touring is de topversie, standaard vierwiel aangedreven en behoorlijk imposant qua specificaties.

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

Indrukwekkende krachtpatser

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

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

Rijgedrag BMW i5 M60 xDrive Touring

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

+ PLUS

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

- MIN

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



DE ESSENTIE

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

Comfortabel en rustgevend

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

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

Prijzen

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

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

- BNNY

“

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





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

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

Heb je zelf al wat kilometers op de teller? Dan weet je dat België echte automotive hoogdagen heeft gekend met niet minder dan 5 grote autofabrieken in Vlaanderen of Brussel. Onder druk van

de doorgaans zware loonkost moesten achtereenvolgens Renault (Vilvoorde), Ford (Genk), Opel (Antwerpen) en laatst Audi (Vorst) de deuren sluiten. En Volvo Gent? Die blijven onverminderd doorwerken met een eigen recept dat vooralsnog goed stand houdt. Wij gingen kijken hoe Volvo dan precies het verschil maakt.

Doorleefd karkas met high-tech processen

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



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

Een milieuvriendelijke fabriek

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

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

EV wint terrein

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



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

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

Het kwaliteitsniveau in Gent ligt met andere woorden uitzonderlijk hoog. Volvo staat wereldwijd bekend om zijn veiligheidsnormen, en



DE ESSENTIE

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

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

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

Belgische toegevoegde waarde

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

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



Aan de muur hangen modellen die ooit in Gent zijn gebouwd

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

Conclusie

"Made in Belgium" is in het geval van Volvo Car Gent meer dan een patriottische slogan. Het staat voor 60 jaar opgebouwde kennis

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





Dacia Sandero Eco-G 120 AT Hybride

Het wordt alleen maar beter

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

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

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

Budgetauto

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

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

Nieuwe motor, 1.590 km rijbereik

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

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





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

Geen sportieve roeping

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

Volwassenen

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



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

Functioneel

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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



Test

Volkswagen **ID. Buzz** LWB Long Range

Veel meer dan alleen maar
een **sympathiek** smoelwerk



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





+ PLUS

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

- MIN

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

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

Design: retro en toch modern

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

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



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

Ruimte als kernwaarde

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

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

Qua functionaliteit scoort de ID. Buzz sowieso al goed, en dat is voor deze verlengde zevenzitter natuurlijk niet anders. Volkswagen heeft duidelijk nagedacht over het dagelijkse leven aan boord. De grote schuifdeuren (optioneel met sluitbekerchtiging) maken instappen eenvoudig, zelfs op smalle parkeerplaatsen. Overal zijn ook opbergvakken voorzien: in de deuren, onder de stoelen, in de middenconsole. USB-C-poorten zijn ruim aanwezig, wat in een gezinswagen geen luxe maar een noodzaak is. Het enige wat je de

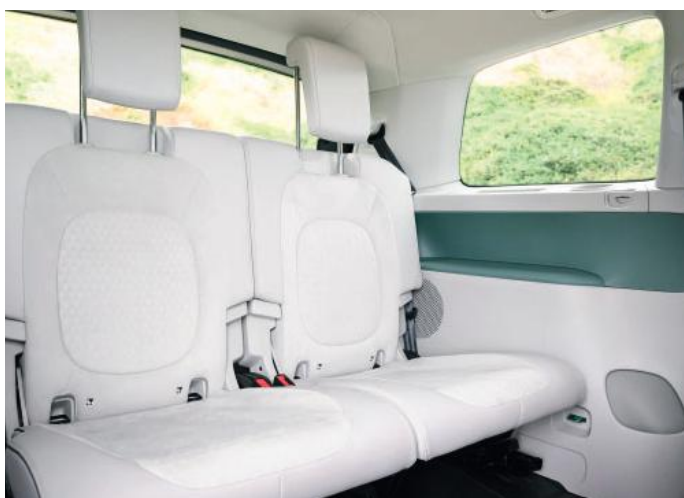
ID. Buzz misschien kan aanwrijven is dat de sfeer aan boord niet echt premium kan genoemd worden. De gebruikte materialen zijn degelijk en kwalitatief, maar het mocht allemaal net iets meer up-class aanvoelen. Zeker als je de prijs straks ontdekt.

Van gezinswagen tot verhuishwagen

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

Gebouwd voor lange ritten

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



DE ESSENTIE

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

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

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

Aandrijflijn

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



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

En het rijden?

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

Prijzig

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

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



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

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

Jouw carrière. Onze motor.



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

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

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. [Jobs-In-Automotive.be](https://www.jobs-in-automotive.be). Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.

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

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

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

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

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

Laat ik meteen duidelijk zijn: wie al rijdend zit te scrollen alsof hij op de sofa ligt, verdient geen medelijden. Even die mail lezen op de autosnelweg, een TikTok-filmpje meepikken aan 90 km/u per uur of nog snel "ik ben onderweg" typen terwijl je een rotonde nadert, dat is geen verstrooidheid meer, dat is Russische roulette met andermans leven. Daar mag best streng tegen worden

opgetreden. Rijbewijs afnemen? Prima. Wie zelf al eens al rijdend de GSM ter hand heeft genomen zal moeten erkennen dat je al snel 15 seconden van je voorbije traject helemaal kwijt bent. Je kan zelfs niet meer zeggen welke kleur van auto net voor je reed.

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

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

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

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

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



Test

KIA EV5

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

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





+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Home sweet home

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



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

Kia EV5 wil vooral veelzijdig en functioneel zijn

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

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

Hightech

Ook hier bestaat het dashboard uit twee haarscherpe 12,3" schermen: één voor het digitale instrumentenpaneel en één voor het infotainmentsysteem. De vormgeving is clean/sobor maar qua

reactievermogen, logica en functionaliteit heb je helemaal niets te klagen. En met over-the-air updates en een slimme AI spraakassistent (Hey Kia) blijft het systeem bovendien future proof.

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

Weinig tot geen keuze qua aandrijflijn

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

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



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

Hoeveel rijbereik haalt de Kia EV5 in de praktijk?

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

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

Royaal uitgerust op vlak van veiligheid, rijhulp en comfort

Naar goede Kia gewoonte is ook de EV5 rijkelijk voorzien van

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

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

De Kia EV5 komt met een correcte prijsstelling... en talrijke concurrenten

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



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

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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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

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

Voorstelling

Volvo EX60

Goedkoper dan XC60, tot
810 km rijbereik en
ultrasnel laden





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

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

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

3 aandrijfvarianten

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

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



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

Herkenbaar design

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

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

Volvo sfeer binnenin

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

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

“

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





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

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

Volvo's zijn altijd veilig

Veiligheid blijft uiteraard een kernwaarde. De EX60 voldoet aan de Volvo Cars Safety Standard, die verder gaat dan de wettelijke

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

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

Aantrekkelijke prijs

Bestellen kan vanaf vandaag en de productie start dit voorjaar in



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

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

DE ESSENTIE

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

EX60 Cross Country





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

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

Unieke designdetails

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

Luchtvering standaard?

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

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

Actieradius en beschikbaarheid

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



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

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

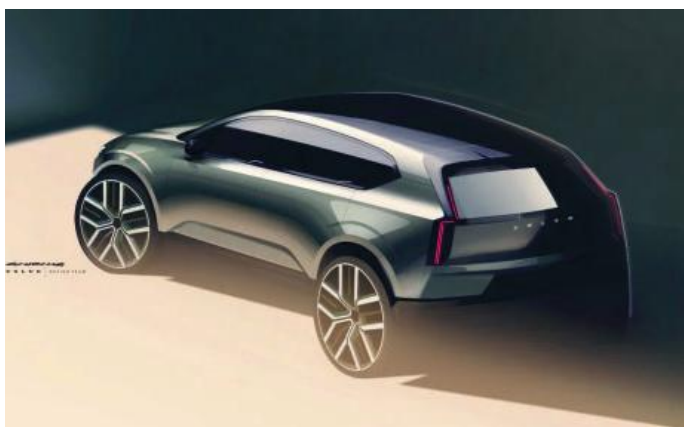
Bij zulk een belangrijk model draaft ook graag het topmanagement op om de lof te zingen over de nieuwkomer. Nu, op papier is de nieuwe EX60 alvast een veelbelovend product, en zelfs vergeleken

met zijn directe concurrenten komt de Volvo's nieuwste elektrische SUV sterk gewapend voor de dag. Maar hoe was de weg naar dit resultaat? Wij konden erover spreken met CEO Håkan Samuelsson en Chief Engineering & Technology Officer Anders Bell.

De elektrische strategie van de Volvo EX60

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

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



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

SPA3, meer dan een chassis: een belofte

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

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

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

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

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

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

De keuze van de cellen en de Zweedse obsessie

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





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

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

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

EX90, het laboratorium dat lessen opleverde

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

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

Gent, België in de Volvo-vergelijking

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

Anders Bell



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

VS en Europa 2035: welke strategie in tijden van instabiliteit?

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

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

Conclusie

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





Mazda CX-6e

Is dit de betere Mazda 6e?

Mazda heeft in wereldpremière de nieuwe CX-6e onthuld op het Autosalon van Brussel. Een elektrische SUV met, net als de berline 6e, Chinese roots. Maar dit is misschien wel de versie die je wil hebben...

Na vorig jaar in primeur de 6e te hebben onthuld, haalde Mazda op de persdag van het Autosalon 2026 het doek van de CX-6e. Het is de Europese versie van de EZ-6D die door Changan-Mazda in China wordt geproduceerd. Hij staat op hetzelfde platform als de lagere 6e, maar veel lijken ze niet op elkaar. De Mazda CX-6e heeft veel meer een eigen smoel – en speelt natuurlijk in op de populaire SUV-vorm.

Eén giga-display

Aan boord zal het even schrikken zijn als je voor het eerst instapt in de Mazda CX-6e. Daar zijn geen klassieke tellers en centraal een infotainmentscherm te vinden, zoals bij de 6e, maar wel één groot display van maar liefst 26 duim. Het staat centraal gepositioneerd

en neemt alle functies voor de bestuurder en passagier op zich. Ook naar fysieke knoppen op de (eveneens gewijzigde) middenconsole is het tevergeefs zoeken. Wat je wel krijgt, is gebarenbediening.

Met een lengte van 4,85 meter is de Mazda CX-6e geen kleine auto, en dat moet zich vertalen in een royale zitruimte op de achterbank. De koffer is eerder matig (468 tot 1.434 liter), maar een frunk van 80 liter compenseert dat een beetje.

'Maar' 484 km rijbereik

Bij de Mazda CX-6e krijg je niet de keuze tussen een 'standard' en een 'long range'. Er is maar één optie: een batterij van 78 kWh, gekoppeld aan een elektromotor van 258 pk. Dat levert een maximaal rijbereik op van 484 km. Geen grensverleggende waarden meer, maar gelukkig heeft Mazda deze keer wel gedacht aan de laadtijden. Met een DC-laadvermogen van 195 kW ben je in 24 minuten weer klaar aan de snellader (10-80%).



Altijd onder de 50.000 euro

Topprestaties zet de Mazda CX-6e dus niet neer, maar zijn prijs is dan ook niet te vergelijken met de toppers van het segment (BMW iX3, Mercedes GLC EQ, binnenkort de Volvo EX60). Met een vanafprijs van 46.290 euro is hij meer dan 10.000 euro goedkoper dan zijn Duitse rivalen. De topuitvoering Takumi Plus zou maar een paar duizend euro duurder worden. De moeite om eens naar te gaan kijken, dus (maar dan misschien niet met dat paarse interieur).



Martijn ten Brink, CEO van Mazda Europa

Als iets niet goed voelt, wil ik dat ook oplossen.”

De Nederlander Martijn ten Brink staat sinds 2021 aan het hoofd van Mazda in Europa en bevindt zich daarmee op een van de lastigste kruispunten in de moderne auto-industrie. Als CEO van Mazda Motor Europe moet hij een traditioneel merk met een sterk eigen DNA door een periode van elektrificatie, geopolitieke onzekerheid en steeds strengere regelgeving loodsen. ten Brink is geen typische boardroombestuurder: hij is een uitgesproken autoliefhebber, volgt zelf klantfeedback en schuwt het debat over elektrische mobiliteit niet.

Tijdens het Autosalon van Brussel sprak hij openhartig over strategie, risico's, de Chinese samenwerking, softwaregedreven auto's en de fundamentele vraag hoe een relatief kleine fabrikant als Mazda relevant én winstgevend blijft in een snel veranderende wereld. ten Brink is ook nog enkele jaren de baas van Mazda Belux geweest, dus hij kent onze markt en onze gevoeligheden heel goed.



Martijn, welkom terug in België. Hoe belangrijk is het Autosalon van Brussel voor Mazda?

Voor ons is dit salon tegenwoordig enorm belangrijk. Eigenlijk is Brussel de enige autoshow waar we de afgelopen vijf à zes jaar echt aanwezig zijn geweest. Logistiek is het goed te doen, maar belangrijker nog: België is in zekere zin het 'Zwitserland van de auto-industrie' want er is geen dominante thuismarkt die alles bepaalt. Dat maakt het een neutrale plek waar iedereen gelijk is. Vroeger was Genève die plek, nu zie je dat Brussel die rol overneemt.

Wat maakt Brussel anders dan andere autosalons?

Toen ik vanuit Nederland kwam, was ik echt verbaasd. In veel landen waren autosalons geworden tot puur persmomenten: na de persdagen kwam er nauwelijks nog publiek. Hier is dat totaal anders. Je komt op maandagochtend en je moet letterlijk vechten om in een auto te kunnen zitten. Echte klanten, echte interesse. Dat voelt klassiek, bijna nostalgisch. Ik voelde me weer een jongetje.

Mazda toont hier een wereldpremière. Dat is een belangrijke beslissing.

Absoluut, en eerlijk gezegd: we zijn ook een beetje nerveus. Het is een enorme investering. De geopolitieke situatie van de afgelopen jaren heeft het plannen voor de wereldmarkt extreem moeilijk gemaakt. Dat we hebben besloten om de Mazda 6e en CX-6e speciaal voor Europa in de line-up op te nemen, is strategisch én financieel een grote stap.

Is de lancering van de Mazda 6e en CX-6e vooral beslist om aan Europese CO2 regels te voldoen?

Die vraag krijg ik vaak. Natuurlijk moeten we voldoen aan Europese regelgeving, maar er zijn meerdere manieren om dat te doen,



bijvoorbeeld via pooling. Dat was niet de drijfveer? De echte vraag is: is er een gezond businessmodel? Mazda is een relatief kleine fabrikant die wereldwijd vanuit dezelfde fabrieken werkt. Wij kunnen ons geen gokken permitteren. Maar de realiteit is ook: zonder competitieve elektrische auto overleef je in Noord-Europa simpelweg niet meer. Dus ja, het is ook een zakelijke noodzaak.

Gelooft Mazda dan echt in een elektrische toekomst?

Ja, maar niet blindelings. Wij geloven in het einddoel: carbonneutraliteit. Alleen vinden wij niet dat één technologie automatisch dé oplossing is. Geef ons een duidelijk doel en een tijdlijn, maar vertel ons niet hoe we daar exact moeten komen. Zodra je zegt: 'dit is de enige technologie die telt', beperk je creativiteit en innovatie.

De 6e en CX-6e zijn ontwikkeld met Chinese technologie. Past dat wel bij het sterke Mazda-DNA?

Dat is een terechte vraag. De basis van beide auto's komt van onze partner Changan Automobile, waarmee we al twintig jaar samenwerken. Maar als je met de Chinese zusterauto zou rijden, dan ervaar je een totaal andere auto. Mazda's rijgevoel, stuurgedrag en afstemming zijn echt anders.

Toch was er kritiek op het rijgevoel van de eerste modellen.

Klopt. En dat nemen we serieus. We werken nu met een software-defined vehicle, iets wat voor Mazda compleet nieuw is, maar dat geeft ook mogelijkheden. Zo komen er software-updates in januari en maart. Zaken als stuurgevoel, lane keep assist en vermogensopbouw kunnen we daarmee flink verbeteren. Kijk, ik lees zelf ook fora en sociale media. Ik ben autoliefhebber. Als iets niet goed voelt, wil ik dat ook oplossen.

Waar gebeurt die Europese afstemming precies?

In ons Europees R&D Center bij ons engineeringteam in Oberursel bij Frankfurt. Dat zijn Mazda-ingenieurs, ook al zijn het Duitsers of Europeanen. Weet je, Europa is uniek als testomgeving: we hebben verschillende landen, laadinfrastructuren, wetgeving en rijomstandigheden. Waar anders rijd je in één trip door vijf landen met verschillende laadnetwerken?

Blijft Mazda samenwerken met China voor de toekomstige modellen, of gaan we nog pure Mazda's op ons zien afkomen?

We zijn zeer tevreden over onze samenwerking met Changan, dus dat hoeft niet te veranderen. Maar de samenwerking is niet exclusief. Onze line-up komt uit Japan, China én Mexico. We zitten in een overgangsfase met meerdere aandrijvingen in hetzelfde segment. Dat is misschien niet efficiënt, maar wel noodzakelijk. En onze designers zitten nog altijd in Japan en Europa. De Mazda 6e is in Japan ontworpen, de CX-6e in Oberursel en daar heeft de Belg Jo Stenuit een belangrijk aandeel in. Maar wat de toekomst betreft kan ik je verzekeren dat het goed komt. Ik ben heel optimistisch over waar we naartoe gaan.



Test



Test Mazda 6e 68 kWh

Is dit de **beste EV** in zijn
klasse?



De Mazda 6e is Mazda's tweede poging om écht serieus mee te doen in EV-land. De eerste, de MX-30, was excentriek en niet meteen geschikt als eerste of enige EV op de oprit. Met de 6e pakt Mazda het anders aan. Maar is anders ook beter?



Die andere aanpak begint al bij de ontwikkeling van de 6e. Mazda werkte samen met zijn Chinese partner Changan Automobile en dat resulteerde in een forse, achterwielaangedreven elektrische liftback met lange adem, strak pak en een prijskaartje dat fleetmanagers spontaan een extra Excel-tabblad doet openen. Tijd om te kijken of dit nu de elektrische Mazda is waar je niet alleen graag naar kijkt, maar die je ook echt wilt rijden.

Belgisch design

Qua design is de Mazda 6e een voltreffer, met (gedeeltelijke) dank aan de Belgische designbaas Jo Stenuit en zijn teams. De 6e staat lang en laag op z'n wielen, met een neus die eruitziet alsof hij rechtstreeks van een concept car is geplukt en nooit door een conservatieve boekhouder is afgezwakt. De bekende Kodo-designtaal is doorgetrokken naar het EV-tijdperk, maar dan met fijnere lijnen, een dicht front en die smalle lichtsignatuur (met welkom-animatie) die in je binnenspiegel meer premium uitstraalt dan sommige échte premiummerken. Dat alles in proporties die eerder doen denken aan een elegante GT dan aan een brave middenklasser.

In het echt oogt hij langer dan op foto, en dat klopt ook: met een lengte van bijna vijf meter krijgt hij het formaat van een Volkswagen ID.7, BMW i4 en BYD Seal, en dat toont ook aan dat de 6e perfect de rol van grote fleet- en/of gezinswagen op zich kan nemen. Het mooiste is misschien dat hij niet schreeuwt dat hij elektrisch is. Geen overdreven design-gimmicks, geen details die een half uur uitleg vergen van de designer om ze te begrijpen. Gewoon een fraaie sedan die toevallig geen uitlaat nodig heeft.

Mazda premium

Stap je in, dan gaat die verfijnde designlijn gewoon door. De 6e heeft een interieur dat op de foto al indrukwekkend oogt, maar in het echt nog meer overtuigt. De gebruikte materialen zijn aangenaam zacht, de stoelen nodigen meteen uit om plaats te nemen en het grote zwevende centrale touchscreen lijkt netjes geïntegreerd in plaats van er achteraf opgeplakt. Kies je voor de Takumi Plus, dan krijg je prachtig nappaleder en fijne stiksels die het premium karakter van de 6e meteen in de verf zetten. Het stuur heeft een dikke velg, de digitale tellerpartij is helder genoeg, en het head-up display projecteert de belangrijkste info op de voorruit zodat je blik niet teveel van de weg hoeft af te dwalen.

Toch is het niet allemaal feest in de digitale speeltuin. De menustructuur van het infotainmentsysteem net iets te ondoordacht aan: veel functies, veel lagen, soms weinig logica. Je voelt dat hier een Chinees-Japans ontwikkelteam aan heeft getekend met verschillende ideeën over wat "intuïtief" precies betekent. Sommige cruciale zaken zoals de intensiteit van de regeneratie of bepaalde rijhulpsystemen zitten te diep verstopt. En om de ruitenwissers te bedienen verkiezen we nog altijd liever een hendel, dan een knopje op een scherm. Het geheel voelt weliswaar functioneel, maar niet zo makkelijk als wat je van Mazda gewend bent.

Ruimte en functionaliteit genoeg

Aan ruimte is er in de 6e geen gebrek. Voorin zit je laag maar niet sportwagen-diep, met voldoende hoofdruimte en een prettig ruim gevoel dankzij de brede middenconsole. De stoelen zijn lang



genoeg voor Europese benen en bieden een mooie mix tussen zacht comfort en voldoende steun. Achterin profiteer je van de lange wielbasis: volwassenen van zitten er dus prima en de vlakke vloer zonder middentunnel maakt de middelste passagier minder zielig dan normaal.

De koffer is misschien niet gigantisch in absolute cijfers, maar wel meer dan netjes voor een elektrische liftback. Met 465 liter bagageruimte met de achterbank in normale positie geeft dat een vergelijkbaar volume als in de Hyundai Ioniq 6 en de Tesla Model 3, om maar twee van zijn directe rivalen te noemen. Maar hij is wel een flink stuk praktischer omdat het een vijfdeurs is. Dat betekent dat de hele achterklep mee omhoog scharniert: handig voor kinderwagens, fietsen zonder voorwiel of een te optimistisch Ikea-bezoek. Klap je de achterbank neer, dan ontstaat een lange, vlakke laadruimte die je spontaan aan vakanties richting Zuid-Frankrijk doet denken. Extra pluspunt: er zijn voldoende haken, opbergvakken en USB-poorten; de 6e is duidelijk ontworpen met gezinnen en zakelijke kilometervreters in gedachten, niet alleen met designstudio's.

De 6e voelt als een auto waarin je moeiteloos het hele gezin plus bagage kwijt kunt, maar die zich ook thuis voelt als comfortabele zaken-sedan voor lange snelwegetappes. Mazda mikt duidelijk op zowel particuliere kopers als de zakelijke markt, en dat verklaart meteen waarom de binnenruimte en functionaliteit zo nadrukkelijk op orde zijn.



+ PLUS

- Prachtig design
- Ruim en functioneel
- Premium afwerking
- Laag verbruik, realistisch rijbereik
- Ruime basisuitrusting voor een scherpe prijs
- Kan ook de lease-rijder verleiden

- MIN

- Alles bedienen via scherm niet altijd makkelijk
- Spoiler belemmert soms zicht
- Mocht op sommige vlakken meer Japans dan Chinees zijn



“ 42.890 euro is bijna belachelijk goedkoop als je kijkt wat je ervoor in de plaats krijgt.

De EV-techniek: minder is meer

Voor deze test kozen we voor de kleinste batterij van 68,8 kWh. Daarmee kom je in theorie minder ver (op papier 479 km) dan met de grote batterij van 80 kWh, maar hij laadt wel een pak sneller. Bovendien bleek de Mazda-beloofte zelfs in winterse omstandigheden bijna haalbaar. Wij klokten af op een verbruik van om en bij de 16 kWh, waardoor 430 km reëel rijbereik mogelijk is. Andere media die de 6e in de zomermaanden testten, rapporteerden zelfs een testverbruik van onder de 15 kWh per 100 km.

Opladen doet de Mazda 6e ook op volwassen niveau. De batterij kan DC-snelladen tot 165 kW, waarmee je volgens Mazda in ongeveer 24 minuten van 20 naar 80 procent kunt gaan. Dat is niet de absolute top in het segment, maar ruim voldoende om tijdens een korte pitstop met koffie en croissant weer voldoende bij te laden voor de volgende 300 km snelweg. Thuis of op kantoor laad je met 11 kW AC, dus een nachtje aan de wallbox volstaat in de praktijk. De combinatie van een zuinige aandrijflijn en fatsoenlijke laadsnelheden maakt de 6e bijzonder interessant voor mensen die veel kilometers draaien: de laadpauzes zijn kort en de energiekosten relatief laag.

Via de achterwielen

De aandrijflijn zelf is typisch moderne EV, maar met een vleugje Mazda. De achterwielaandrijving geeft de auto een ontspannen, licht speels karakter; je voelt bij het uit-accelereren en in bochten dat de 258 pk's aan de achterkant duwen in plaats van aan de voorkant te trekken. Er is voldoende vermogen om in 7,6 seconden naar 100 km/u te spurten en de topsnelheid van 175 km/u is ruim genoeg voor Duitse snelwegreisjes met gezond verstand. Verwacht geen drift-beest van deze Mazda 6e, maar de balans voelt wel natuurlijker dan bij veel voorwielaangedreven EV's. Sturen doet hij licht maar precies genoeg, en het onderstel is eerder comfortabel dan hardcore sportief. Klein detail: bij hogere snelheden komt op de achterklep de spoiler vanzelf omhoog maar die is zo fors dat hij het zicht naar achter (via de centrale achteruitrijspiegel) een beetje belemmert.

Het is moeilijk om echt kritisch te zijn op de rijervaring met deze Mazda 6e. Hij is stil, stabiel en comfortabel, en dat is precies wat de meeste kopers willen. Het regeneratieve remmen is redelijk natuurlijk, de demping is goed gecontroleerd, de carrosserie rolt weinig en bij lange ritten stap je opvallend fris uit.

Net niet belachelijk (goedkoop)

Dan de keiharde euro's. Op de Belgische Mazda-website begint de al behoorlijk uitgeruste Mazda 6e Takumi met de kleine batterij aan 42.890 euro catalogusprijs. Dat is bijna belachelijk goedkoop als je kijkt wat je ervoor in de plaats krijgt. In de basis krijg je zaken als adaptieve cruise control, een groot infotainmentscherm, een volledig arsenaal aan rijhulpsystemen, keyless entry, klimaatcontrole, een uitgebreide set airbags en vaak ook luxe zaken als stoel- en stuurverwarming. Zelfs het panoramisch glazen dak is standaard. Het voelt zelden alsof Mazda je bewust naar een duurdere trim wil



duwen; de standaarduitrusting is gewoon goed. Toch zouden we kiezen voor de Takumi Plus (+ 2.400 euro), al was het maar voor dat prachtige Nappa-leder dat in verschillende kleuren beschikbaar is.

De conclusie

En daar komen we bij de vraag: voelt deze Mazda als een échte Mazda? Het eerlijke antwoord: ja en nee. Ja, omdat de auto fraai is vormgegeven, degelijk aanvoelt en een duidelijke focus heeft op rijcomfort en rust. Nee, omdat je merkt dat hij mede is ontwikkeld en gebouwd in China, samen met partner Changan. Vooral de logica in de software en het gebrek aan fysieke bedieningen voor een aantal zaken (zoals de ruitenwissers) heeft net iets meer weg van een moderne Chinese EV dan van een klassieke Japanse rijmachine. Dat is niet per se slecht (Chinese EV's zijn snel volwassen geworden) maar puristen die zweren bij het strakke, mechanische gevoel van een Mazda 3 of MX-5 zullen hier minder warm van worden. Maar ook zij zullen na enkele weken ongetwijfeld wel gewend raken aan die andere benadering. - WM

DE ESSENTIE

De Mazda 6e is Mazda's eerste écht overtuigende EV. Je krijgt een prachtig design, veel binnenruimte, een bruikbare 465-liter koffer en een efficiënt verbruik rond 16-17 kWh/100 km. Ja, je zal even moeten wennen aan de niet altijd intuïtieve bediening, maar het comfort en het design maken veel goed. En dan is er nog de kanon-prijs vanaf 42.890 euro. Dat is niet alleen bijzonder scherp, maar je krijgt ook nog eens ontzettend veel auto in de plaats. Dat maakt dat ook de fleet-manager van Mazda voor het eerst met bijzonder sterke argumenten bij grote bedrijven kan binnen stappen. Dankzij de 6e is Mazda voortaan niet enkel relevant bij de particulieren, maar ook bij de bedrijven.

Test

Nissan Micra EV

Trendy design, volwassen rijgedrag

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





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

Eigen smoel

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

Binnenin

In de praktijk vertaalt dat design zich ook naar functionaliteit, want de Micra EV heeft de perfecte taille voor de stad en daarbuiten: makkelijk te parkeren, overzichtelijk in druk verkeer en met een koetswerk dat altijd makkelijk hanteerbaar aanvoelt. Je kijkt ook op een strakke en complete boordplank, die integraal van partner Renault is overgenomen. En toch zijn er voldoende eigen accenten, zoals bijvoorbeeld de specifieke graphics en thema's op de digitale tellerpartij. Daar zitten trouwens ook enkele leuke animaties in die

we wel konden appreciëren. Personalisatie en sfeer zijn ook mogelijk, met instelbare interieurverlichting die je 's avonds een klein beetje het gevoel geeft dat je in een klein stukje Tokyo neon zit. Het infotainment is modern en vlot, met Google-integratie (Maps, Assistant, apps) zodat navigeren en het plannen van je laadbeurten niet aanvoelt als een moeilijke opdracht. Gebruiksvriendelijk is het dus zeker wel.

Ruim genoeg?

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

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





NISSAN

MICRA

HF-252-BE 78



Rijden

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

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

+ PLUS

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

- MIN

- Laadprestaties
- Achterbank niet gemaakt voor volwassenen
- Geen prijsbreker



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

Laden

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

Magische knop

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

Wat kost dat?

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





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



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

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



Conclusie

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

DE ESSENTIE

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



KIA EV2

Compact, slim en elektrisch

Na de (en nu even diep ademhalen) Kia's EV3, EV4, EV5, EV6, EV9 en PV5 komt Kia nu met een nieuw model dat onderaan het gamma moet zorgen voor betaalbare elektriciteit. Wij konden deze belangrijke wereldpremière op het autosalon van Brussel al even besnuffelen.

Met de EV2 zet Kia een grote stap in een compact jasje. De nieuwe elektrische B-SUV is het meest toegankelijke EV-instapmodel van het merk tot nu toe en mikt voluit op Europese gezinnen die elektrisch willen rijden zonder meteen naar een groter of duurder segment te moeten kijken. Compact van buiten, verrassend ruim

van binnen en vol technologie die je eerder in hogere klassen verwacht.

Verrassend dicht bij de concept car

Wat meteen opvalt is dat de productieversie van de EV2 eigenlijk nog verrassend dicht bij de concept car is gebleven op het vlak van design. En dat mag je als een compliment beschouwen. De EV2 heeft een lengte van ongeveer vier meter lengte en past daarmee perfect in het straatbeeld van de stad, maar zijn uitstraling is allesbehalve braaf. Het design volgt Kia's 'Opposites United'-filosofie met rechtopstaande lijnen, robuuste wielkasten en opvallende verticale LED dagrijlichten met de nieuwste Star Map-lichtsignatuur. Afhankelijk van smaak en budget zijn er wielen van 16 tot 19 inch en



kan Kia daar een scherpere prijs tegenover stellen. Over-the-air updates en digitale uitbreidingen zorgen ervoor dat de EV2 ook na aankoop met zijn tijd mee kan.

De echte verrassing zit achterin. De EV2 komt namelijk in een standaard 5-zitsconfiguratie met vaste achterbank, maar kan ook in optie voorzien worden van een verschuifbare achterbank met 2 plaatsen. Zo kan de EV2 zich aanpassen aan wat de dag vraagt. Meer beenruimte voor passagiers of liever extra plaats voor bagage: het kan in dat geval allebei. In de meest praktische stand groeit de kofferruimte tot 403 liter, aangevuld met een (piepkleine) frunk voor de laadkabels.

Slim laden

Ook op elektrisch vlak laat Kia zien dat instap niet gelijk hoeft te staan aan compromis. Er komen twee batterijversies: een 42,2 kWh-accu met een verwacht rijbereik van 317 kilometer en een 61 kWh-variant die tot 448 kilometer zou halen, cijfers die wel nog WLTP-goedkeuring moeten krijgen. Specifieke cijfers over het snelladen geeft Kia voorlopig nog niet maar wel cool vinden we de optionele mogelijkheid om een 22 kW AC-lader te bestellen (standaard is 11 kW aanwezig). Dat is met zulke kleine batterijen een troef want dan laad je in 2 à 3 uur aan een standaard laadpaal weer helemaal vol, en hoef je dus geen (dure) snelladers te zoeken.

een uitgebreid palet aan lakken, inclusief matte afwerkingen. Wie het wat sportiever wil, kan kiezen voor de GT-Line, die met zwarte hoogglansaccenten en een stoerdere aankleding duidelijk mikt op een lifestylepubliek.

Ruim genoeg?

Binnenin trekt Kia het praktische verhaal resoluut door. Het interieur voelt open en rustgevend aan en is ontworpen met dagelijkse bruikbaarheid als uitgangspunt. Het dashboard loopt rondom door en creëert een gevoel van ruimte dat je niet meteen verwacht in dit segment. Centraal staat het nieuwe infotainmentsysteem met de inmiddels gekende 3 schermen, waaronder een groot digitaal instrumentenpaneel en een centraal touchscreen. Afhankelijk van de uitvoering is er ook ccNC Lite. Dat is een soort van light-versie van het multimediasysteem dat dezelfde look biedt, maar wel een paar functionaliteiten moet missen. Zo krijgt die bijvoorbeeld geen ingebouwde navigatie, maar met de standaard aanwezige Android Auto en Apple Car Play functie heb je dat toch niet nodig. En tegelijk

DE ESSENTIE

De Kia EV2 is het nieuwe, betaalbare instapmodel in Kia's elektrische gamma en mikt voluit op Europese gezinnen. Deze compacte B-SUV blijft qua design opvallend dicht bij de concept car en combineert een stoere uitstraling met praktische afmetingen. Binnenin verrast hij met een ruim en flexibel interieur, slimme infotainmentoplossingen en optioneel een verschuifbare achterbank. Er komen twee batterijversies met tot 448 km rijbereik en opvallend is de optie voor 22 kW AC-laden. Met moderne rijhulpsystemen, duurzame materialen en Europese productie wil Kia elektrisch rijden toegankelijker maken. De marktintroductie volgt in 2026, met een verwachte startprijs rond 30.000 euro.



Op het vlak van veiligheid en assistentie pakt Kia uit met een pakket dat je eerder in grotere modellen zou verwachten. Van geavanceerde rijhulpsystemen op de snelweg tot slimme parkeertechnologie die je zelfs van buiten de auto kunt bedienen: de EV2 laat zien hoe ver de technologie is doorgeschoven naar het B-segment. Connectiviteit speelt daarbij een centrale rol, met een digitale sleutel, app-integratie en optioneel een premium audiosysteem.

Tot slot is er ook aandacht voor duurzaamheid. In het interieur en exterieur worden biogebaseerde en gerecycleerde materialen toegepast, waaronder kunststoffen en tapijten afkomstig van

herwonnen PET. De productie vindt plaats in Zilina, Slowakije, wat niet alleen de ecologische voetafdruk verkleint, maar ook de focus op Europa onderstreept.

De productie van de Kia EV2 start begin 2026 met de standaardversie, gevolgd door de long-range en GT-Line later dat jaar. Prijzen en exacte introductiedata volgen later, maar aangezien de EV2 vooral naar concurrenten als de Renault R4 en de toekomstige VW ID. Polo Cross kijkt, mag je je aan een basisprijs van om en bij de 29.000 à 30.000 euro verwachten. - **WM**



De nieuwe Kia Sportage.

De meest geavanceerde ooit.

Nu met Saloncondities.



Movement that inspires

Vanaf

28.990 €⁽¹⁾

(incl.btw)

Nog niet klaar voor de overstap naar volledig elektrisch rijden?

Met de nieuwe Kia Sportage sluit je geen compromissen: want je koppelt het vertrouwde comfort van een benzine- of hybride motor aan de nieuwste technologie. Denk aan volledig draadloze connectiviteit of het delen van je autosleutel via je smartphone.

Ontdek nu onze Saloncondities bij je Kia-dealer of op kia.be

2,5 - 7,5 l/100km • 60 - 169 g CO₂/km (WLTP)

Contacteer je Kia-dealer voor alle informatie over de fiscaliteit van je voertuig.  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

(1) Aanbod voorbehouden aan consumenten van 01/01/2026 t.e.m. 31/01/2026. *7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking tijdens de eerste 3 jaren). **Het getoonde model is enkel illustratief. V.U.: Kia Belgium NV (BE 0477.443.106 - IBAN: BE17 5701 3129 5521) - Ikaroslaan 33, 1930 Zaventem.



Jochen Paesen Head of Future Design bij Kia

“We willen dat Kia een progressief merk blijft.”

Wat extra gepaste trots is niet verkeerd als een landgenoot een sleutelpositie bekleedt bij een groeimerk als Kia. De Limburger Jochen Paesen is niet alleen trotse Belg, maar hij heeft ook nog eens een rol die mee het toekomstbeeld bepaalt van het merk. Wij konden met hem spreken in de coulissen van de Kia-stand op het autosalon, waar de Kia EV2 net z'n wereldpremière beleeft.

Jochen, kan je uitleggen wat jouw rol is binnen het Kia designteam?

In totaal werk ik nu al zes jaar bij Kia en nu tien maanden in mijn huidige rol. De eerste vijf jaar was ik verantwoordelijk voor interieurdesign, design experience en CMF (Color, Materials & Finish, red). Maar het afgelopen jaar ben ik dus overgestapt naar future design. Dat betekent dat ik kijk naar hoe de markt zich in de toekomst kan ontwikkelen. Dat gaat breed over exterieur, interieur, afwerking, maar ook strategisch. We bekijken ontwikkelingsstrategieën: waar willen we naartoe, op korte én lange termijn. Niet alleen ver vooruit plannen, maar ook antwoorden vinden op vragen van vandaag. Kia is traditioneel wat reactiever en spontaner, maar we willen wel een duidelijke ontwerpvisie hebben: waar geloven we in, welke richtingen willen we verkennen, zowel als designteam en als merk.



Over welke tijdshorizon spreken we dan?

Het is een brede bandbreedte. Sommige projecten kijken naar 2035–2036, dus ongeveer tien jaar vooruit. Andere zijn veel dichterbij en gaan over strategische vragen die we dit jaar moeten beantwoorden. En we kijken altijd vanuit het perspectief van Kia. De groep is natuurlijk sterk en heeft veel mogelijkheden, maar wij focussen op wat Kia binnen die groep kan betekenen en toevoegen. We staan wel in nauw contact met Hyundai en Genesis om te zorgen dat we elkaar aanvullen. Met onze baas Luc Donckerwolke (een andere Belg, red) hebben we maandelijks overleg, dat verloopt heel constructief.

Het huidige Kia-design voelt al erg futuristisch. Wat is dan nog de volgende stap?

Dank je, ik neem dat als een compliment. Kia heeft zich traditioneel niet heel sterk beziggehouden met toekomstdesign, maar de voorbije generatie producten toont dat we de vrijheid hebben gekregen om een duidelijke identiteit te creëren. We hebben de laatste vijf jaar heel snel gewerkt en progressieve oplossingen gerealiseerd. Dat zie je vandaag op de weg. Maar dat is slechts het begin. Nu mogen we niet achteroverleunen en enkel nog incrementele verbeteringen doen. We moeten hierop voortbouwen. Kijk naar wat er technologisch gebeurt, zoals AI. Of we het nu willen of niet: alles verandert. De vraag is hoe wij dat ontvangen, hoe we het ons eigen maken en hoe we het echt Kia maken. We hebben een sterke basis, maar er is nog enorm veel potentieel.



Hebben jullie al een beeld van de toekomstige identiteit van Kia? Ja, daar werken we constant aan. Wat voor ons belangrijk is, is dat we een progressief merk blijven. We kijken niet te veel naar het verleden en durven te ontdekken. Die drang naar vernieuwing betekent dat onze identiteit blijft evolueren. Er zijn altijd twee snelheden: designgebieden waar we snel moeten bewegen en gebieden waar we verfijnen. De uitdaging is het bewaren van die balans.

Hoe kijk je naar de opkomst van Chinese EV-merken?

China is vandaag heel sterk aanwezig op het automotive toneel. Op dit moment zijn die merken vaak feature-gedreven en ze brengen dat snel naar de markt. Maar ik geloof dat er een volgende fase komt, ook voor Chinese merken. Dan gaat het niet meer om functies die je niet echt nodig hebt, maar om relevantie: wat voegt echt waarde toe? Wat voelt noodzakelijk, wat creëert vertrouwen en

emotionele connectie met de markt? De sterksten zullen overleven. Dat geldt voor iedereen. Het gaat erom hoe je betekenisvol wordt voor de klant.

Je bent een Belgische ontwerper. Is België nog goed vertegenwoordigd in autodesign?

Ik weet niet of het er minder zijn dan vroeger, maar voor zo'n klein land zijn we nog steeds opvallend aanwezig op de automotive designscene. Ik denk aan Luc Donckerwolke, Pierre Leclerc (Citroën, red), Jo Stenuit (Mazda, red) en ikzelf: we zijn er en we nemen onze ervaring en roots mee in ons werk. Wat ik persoonlijk waardeer aan België is de diversiteit. Kijk naar de architectuur in Brussel: verschillende stijlen, verschillende periodes, van brutalisme tot klassiek. Alles bestaat naast elkaar. Sommigen vinden dat rommelig, maar ik vind dat net prachtig. Dat idee – verschillende dingen



samenbrengen – zit ook in hoe wij bij Kia ontwerpen. “Opposites United” is daar een perfecte vertaling van.

Is design dé manier om het verschil te maken tegenover andere merken?

Ik denk dat het vooral draait om weten wie je bent als merk, waar je voor staat en welke waarden je belangrijk vindt. Als klanten je vertrouwen en zich comfortabel voelen met je product, dan heb je een sterke positie – ongeacht de markt. Kia is een globaal merk, met studio's over de hele wereld. Dat laat ons toe om wereldwijde trends te begrijpen en daar ons eigen verhaal van te maken.

Hebben ontwerpers vandaag nog vrijheid met alle regelgeving?

Ik zou zeggen meer dan ooit. Twintig jaar geleden ging het veel meer over styling. Vandaag werken we met technologie, regulaties, duurzaamheid. Dat kan je als beperking zien, maar voor creatieve mensen zijn dat net kansen om anders te denken. Voor mij is dit een veel creatievere fase, al zijn de antwoorden minder duidelijk. Dat maakt het spannend.

Kunnen jullie nog snel genoeg reageren?

Ja. We kunnen een auto in ongeveer drie jaar ontwikkelen van eerste schets tot productie. Dat is niet zo snel als sommige Chinese merken, maar wel snel voor een gevestigde OEM. En als een beslissing verkeerd blijkt, kunnen en durven we bijsturen.

Houden jullie rekening met regionale smaken?

Altijd. Dat is een van onze sterktes. We integreren culturele en regionale input vanaf het begin. We maken geen generiek product dat we later aanpassen. Een auto bouw je voor mensen, niet alleen voor autoliefhebbers. Er zijn universele behoeften – comfort, gevoel, gebruiksgemak – en daarnaast regionale voorkeuren. Neem bijvoorbeeld de Kia EV4: voor Europa is een hatchback belangrijker dan een fastback. Daarom werd dat project vanaf het begin met beide in gedachten ontwikkeld. Dat leidde tot de mogelijkheid om twee voertuigen uit één basis te creëren.

Heb je recent nog aan andere modellen gewerkt?

Wel, ik niet alleen want het is natuurlijk teamwork, maar we hebben ons uiteraard de laatste jaren vooral bezig gehouden met de volledige nieuwe EV-familie van Kia. En het is voor mij dan ook super leuk dat onze jongste telg, de EV2, nu net hier in België z'n wereldpremière beleeft. Ik hoop dat hij goed ontvangen wordt (lacht). - WM



RANGE ROVER SPORT



5 YEAR
WARRANTY

2,7-12,4 L/100 KM - CO₂: 61-282 G/KM (WLTP)

Contacteer uw retailer voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie (KB 19/03/04): rangerover.com. Afgebeeld model uitgerust met opties en accessoires. Geef voorrang aan veiligheid.

Test



MGS6 EV

Ruime elektrische SUV met verrassend veel talent

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

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

Design: ingetogen, modern en doordacht

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

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

Interieur en functionaliteit

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

Zitruimte en comfort

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

DE ESSENTIE

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



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

Op comfortvlak scoort de MG6 sterk. De ophanging is afgestemd op dagelijks gebruik en lange afstanden, met een duidelijke focus op comfort in plaats van sportiviteit. Oneffenheden worden netjes weggefilterd, en ook op slecht wegdek blijft de auto stabiel en rustig aanvoelen. Geluidsisolatie is goed, met minimale wind- en rolgeluiden, wat het premiumgevoel versterkt.

Koffer en laadruimte: één van de ruimste in zijn klasse

Een van de sterkste troeven van de MG6 EV is zonder twijfel de beschikbare kofferruimte. Met ongeveer 674 liter bagageruimte biedt hij meer ruimte dan veel directe concurrenten. Plooi je alle zetels neer, dan beschikbaar je over maar liefst 1.910 liter. De koffer is bovendien breed, diep en praktisch van vorm, met een lage laaddrempel die het in- en uitladen vergemakkelijkt. Dit maakt de MG6 niet alleen geschikt voor vakanties, maar ook voor grotere transporttaken. Daarnaast is er een frunk van circa 124 liter, wat echt groot is. Ideaal dus voor laadkabels of spullen die je niet in de koffer wilt leggen.

Eén batterij, 2WD of 4WD

MG biedt de MG6 EV aan met een batterij en twee aandrijflijnen. De achterwielaangedreven versie beschikt over één elektromotor met 244 pk en 350 Nm, goed voor een sprint van 0 naar 100 km/u in circa 7,3 seconden. Dat is ruim voldoende voor vlot dagelijks verkeer en snelwegritten.

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

Beide versies delen dezelfde 77 kWh batterij, wat zorgt voor een goede balans tussen prestaties en efficiëntie. Volgens de WLTP-norm haalt de achterwielaangedreven MG6 een rijbereik tot ongeveer 530 km, terwijl de vierwielaangedreven variant rond 485 km blijft steken. Wij redden met de krachtigste versie en verbruikten bij koud weer, een snel parcours en veel hoogteverschillen zo'n 21 kWh. Stevig, maar dat is dan ook bij de slechtst mogelijke omstandigheden. We gaan ervan uit dat je onder normale omstandigheden en bij positieve temperaturen toch relatief makkelijk richting een verbruik van 19 à 20 kWh moet kunnen gaan, wat helemaal gangbaar is voor een SUV van dit formaat. De 2WD zal nog beter doen, waarbij een realistisch rijbereik van 450 km haalbaar moet zijn.

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



Rijgedrag: comfort boven sportiviteit

Achter het stuur voelt de MG6 EV stabiel, voorspelbaar en ontspannen aan. De besturing is licht, wat stadsverkeer en parkeren eenvoudig maakt, maar bij een hoger tempo mocht er wat ons betreft iets meer feedback zijn. In bochten merk je het SUV-gewicht, maar de carrosserie blijft gecontroleerd en veilig. Dit is geen sportieve SUV die uitnodigt tot ultra-sportieve ritten, maar een comfortabele elektrische reiswagen die precies doet wat hij moet doen. En dat is misschien wel zijn grootste troef.

Veel auto voor je geld

De line-up van de MG6 is simpel met slechts 1 uitrustingsniveau waar simpelweg alles op zit. We besparen je de schier eindeloze rist aan uitrustingen, maar de auto is echt heel compleet tot zelfs een head-up display aan toe. Dat is trouwens een primeur voor MG. De enige overgebleven opties zijn het beige interieur en metaalkleur.

Met een Belgische instapprijs van 46.990 euro biedt de MG6 EV opvallend veel ruimte, technologie en uitrusting voor zijn geld. Wil je voor de krachtiger versie gaan met vierwielaandrijving, dan betaal



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



+ PLUS

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

- MIN

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

Korte test



KGM Musso EV 2WD

Elektrische pick-up mét voldoende comfort en trekvermogen

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

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



Niet de klassieke pick-up

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

Binnenin zet KGM die verrassende lijn consequent door. Het interieur van de Musso EV 2WD is opvallend ruim en duidelijk gericht op comfort. De zitpositie is uiteraard hoog, wat zorgt voor een uitstekend overzicht over het verkeer. Zowel voor- als achterin is er meer dan voldoende hoofd- en beenruimte, waardoor vijf volwas-

DE ESSENTIE

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

senen zonder problemen mee kunnen. De materialen zijn degelijk en voelen stevig aan, met een afwerking die moeiteloos kan wedijveren met die van veel SUV's in dezelfde prijsklasse. Je kan hier naast het saaie zwarte interieur zelfs kiezen voor grijs leder of cognac. In die laatste kleurstelling heb je echt het gevoel in een premium SUV te zitten want de afwerking staat op een hoog niveau. Dit is absoluut geen kale werkplek, maar een aangename leefruimte op wielen.

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

Behoorlijke EV prestaties voor een pick-up

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



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

Verrassend comfortabel

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Tot 2,3 ton trekvermogen

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

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

Koopje?

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

Conclusie

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

Test

Kia EV9 GT

De elektrische SUV die alles en iedereen overdoondert

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







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

+ PLUS

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

- MIN

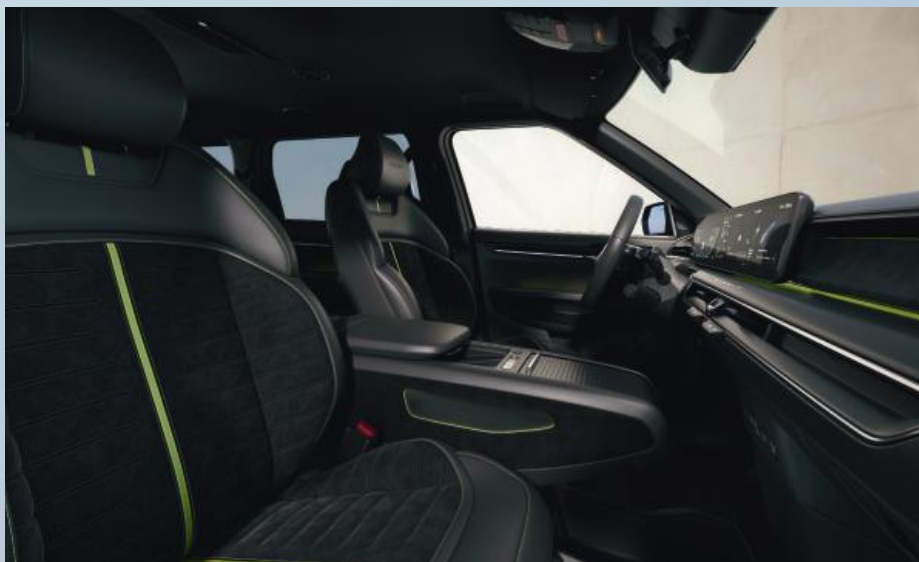
- Interieur in slechts 1 kleurstelling
- Rijbereik is niet top
- Prijs kan misschien afschrikken

Een elektrische spierbundel

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

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

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



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



Sportiviteit zonder zenuwachtigheid

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

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

Hightech cockpit

Binnenin voelt de Kia EV9 GT aan als een rijdende tech-lounge met sportieve aspiraties. Het brede digitale dashboard combineert instrumenten en infotainment tot één visueel geheel dat niet alleen mooi oogt, maar ook logisch en snel werkt. De kleine module voor

de klimaatregeling zit wel een beetje verstopt achter de stuurvelg, maar erg storend is dat niet. Liever dit dan in menu's te moeten graven op het multimediascherm. Bovendien zijn er nog voldoende fysieke knoppen (ook voor de klimaatregeling) om de bediening van de EV9 prettig te houden.

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

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

Snelladen zonder drama, en dat is nodig

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



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

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

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

En de prijs?

De EV9 GT is groot, snel, slim en comfortabel, en hij schaamt zich nergens voor. Ook niet voor zijn prijs. En die lijkt op het eerste zicht stevig: 95.490 euro voor de 7-zitter, 96.390 als je 'm bestelt met die heerlijke captain seats op de tweede rij (en dus totaal 6 zitplaatsen). Nu is een kleine 100.000 euro natuurlijk wel stevig, maar alles is standaard aanwezig en tegelijk durven wij de EV9 GT in één adem noemen met super-de-luxe premium SUV's zoals de Range Rover Sport SV, de Mercedes GLS AMG of de BMW X7 M. Dan wordt de Kia plots een koopje. En een pak discreter. De enige vraag

die we ons blijven stellen: waarom zou je niet voor de "gewone" EV9 gaan mét de grote batterij en 204 pk. Die is er al vanaf 68.390 euro (pakweg 75 K met wat opties). Welke je ook kiest, de 7 jaar garantie is wel geruststellend.

Conclusie: indrukwekkende machine

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

DE ESSENTIE

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

Test

BMW M3 Touring



Performante gezinswagen
of praktische sportwagen?





Terwijl we er eerst een halve eeuw op moesten wachten, heeft BMW de heerlijk veelzijdige M3 in zijn Touring-outfit al voorzien van een update. Benieuwd of we die vermogenstoename van 20 pk gemerkt hebben?

Sinds 1986 plakt BMW een M3 badge op de (begeerlijke!) topversie van haar 3 Reeks. Doorheen de jaren zagen we allerhande versies, varianten en koetswerkvormen verschijnen, bij voorkeur gezegend met een drieliter zes-in-lijn, handgeschakelde versnellingsbak en achterwielaandrijving. In 2014 had de marketingdienst een goed idee om het aanbod op te splitsen. Zo was er plotsklaps nog slechts een M3 Berline terwijl de lifestyle meerwaardezoeker doorverwezen werd richting de M4 Coupé en M4 Cabrio.

De nochtans logische toevoeging van een M3 Touring bleef uit, ondanks heel wat (online) enthousiasme en diverse directe concurrenten. Tot diezelfde marketingdienst in 2022 – op uitbundige wijze – 50 jaar BMW M vierde met een XM, M4 CSL én de langverwachte M3 Touring. Hoera!

Na een hoop testkilometers achter het (nog steeds vrij dikke) stuurwiel van de vernieuwde M3 Touring hebben we enkele interessante wijsheden voor jullie verzameld:

Levensles #1: beter laat dan nooit

Best snel na de lancering van de M3 Touring kwam BMW met een opfriskuur (LCI aldus München) voor haar actuele M3 en M4 modellen. Iets dat je niet snel merkt bij de M3 Touring omdat die reeds bij z'n lancering voorzien was van het knappe BMW Curved Display. Da's vakjargon voor het digitaal instrumentenpaneel (12,3") dat mooi "gebogen" overloopt in het moderne infotainmentsysteem (14,9"). Beiden draaien op slimme OS8.5 software met hedendaagse functionaliteit (inclusief hippe tegelstructuur) dat future proof is dankzij over-the-air updates.

De verjongingskuur omvat eveneens een nieuw afgeplat stuurwiel (inclusief centrummarkering op 12 uur), nieuwe personalisatiemogelijkheden (velgen, interieurbekleding, ...) en nieuwe LED lichtblokken (inclusief karakteristieke lichtsignatuur). Optioneel voorzien van LED Matrix technologie voor een nog betere, heldere en intelligente verlichting.

Wat is er gebleven? De gecontesteerde grille (nu wel met zwarte omlijsting), brede heupen en de vierdelige uitlaatmonden. Die laatste produceren een heerlijke – subtiele doch aanwezige – soundtrack waardoor de buurman/vrouw toch snel(ler) moet doorhebben dat het hier niet om een doordeweekse leasebak gaat.



Levensles #2: veelzijdigheid troef met de M3 Touring

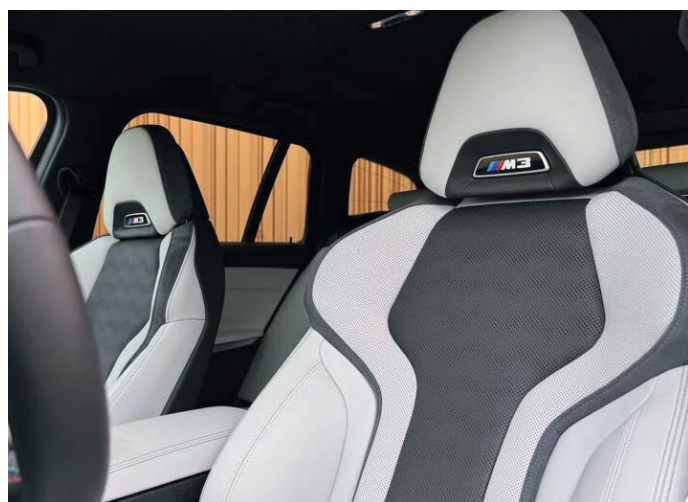
In de koffer van de BMW M3 Touring past 500 liter bagage. Met de achterbank volledig neergeklapt (60:40) wordt dat 1.510 liter waarmee je handig kan inspelen op allerlei (functionele) noden. Al durft BMW het niet aan om zelf een trekhaak te installeren...

Ja, de optionele kuipzetels zien er zéér gek uit en versterken ongetwijfeld je street credibility bij de eerstvolgende trackday. Toch zouden we ze, wanneer comfort enigszins belangrijk is, achterwege laten, zeker wanneer de M3 Touring als daily driver zal ingezet worden. De standaard sportzetels zitten bovendien prima terwijl ze ook de nodige steun bieden én met een verlicht M3 logo pronken. Ook leuk toch?

Naast een hoogwaardige afwerking/materiaalkeuze komt de vernieuwde M3 Touring ook met moderne rijkamp, veiligheid en connectiviteit. Zo staan onder meer cruise control, head-up display, 360° camera, parkeerhulp en een degelijk audiosysteem paraat om lange(re) ritten zorgeloos te overbruggen.

Levensles #3: leve de zescilinder

Ook na de facelift komt de M3 Touring louter als xDrive Competi-tion, met (instelbare) vierwielaandrijving en 8-traps automaat. Van een achterwielaangedreven M3 Touring of een handgeschakelde variant is er momenteel geen spoor noch sprake. Wel kan je voor de krachtigere, lichtere en straffere M3 CS Touring gaan.



Dankzij een beperkte vermogenstoename van +20 pk produceert de levendige 3.0-liter zescilinder (S58 voor de vrienden) in de vernieuwde M3 Touring nu 530 pk / 650 Nm. Met launch control knal je daarmee in slechts 3,6 seconden naar 100 km/u en in 12,4 seconden naar 200 km/u. Standaard ligt de topsnelheid op 250 km/u maar wie écht graag 280 km/u wil rijden met vrouw, kind(eren) en hond moet voor het optionele M Driver's Package gaan.

Levensles #4: beter dan een psycholoog?

Wie zich ietwat kan beheersen kan (nipt) onder de grens van 10 liter benzine per 100 km blijven. Maar dat zal een moeilijke opgave worden want de M3 Touring wil niet liever doen dan het beste van



“

Het rijplezier is verslavend, keer op keer...

zichzelf geven en daarmee een grote glimlach tevoorschijn toveren bij de bestuurder. Die profiteert namelijk van een verregaande betrokkenheid dankzij een messcherp stuurgevoel, fijngeslepen onderstel en grijpgrage remmen.

Dit alles zorgt, in combinatie met het onvermoeibare prestatiepotentieel, voor een enorme portie rijplezier. Keer op keer... op keer, écht verslavend. Zelfs de hogere benzinerekening (verschiet niet van 15+ liter) kan de sfeer niet verpesten. Wat ook helpt is de feilloze wegligging die steeds voor meer vertrouwen zorgt terwijl de talrijk aanwezige rijhulpmiddelen alert zijn om indien nodig in te grijpen... maar toch enige ruimte voor wat spelerei laten.

Zowel beginners als gevorderden kunnen met de rode M1 en M2 sneltoetsen een eigen rijmodus samenstellen qua vermogensopbouw, demping, stuurgevoel en remkracht. Wij gingen voor "hard-core dynamic" en "bovengemiddeld sportief met toch de dempers in hun meest comfortabele stand". Wie daar geen voldoening meer uit kan halen mag zich uitleven met de M Drift Analyser waarbij het toch om enige kunde vraagt om een vijf sterren schuifpartij te registreren.

Levensles #5: BMW M3 Touring prijzen zijn niet van de poes

Voor een M3 Touring Competition xDrive vraagt BMW minimaal 110.950 euro. Stevig, maar wel slechts 1.000 euro méér dan wat ze voor een soortgelijke M3 Berline vragen. Gezien het praktische voordeel toch een no brainer?! Reken voor een leuke configuratie zoals onze testwagen op gemakkelijk 15.000 euro extra.

De aangescherpte M3 CS Touring top-topversie is de jouwe in ruil voor 161.500 euro wat een smak geld méér is voor die 30 pk meer en 15 kg minder. In de BMW catalogus staat er bovendien ook nog een (zéér) interessante M340i xDrive Touring (vanaf 80.250 euro) configuratie terwijl de nieuwe X3 M50i (vanaf 84.000 euro) eveneens sportiviteit met functionaliteit combineert.

DE ESSENTIE

Of de facelift (20 pk extra, nieuwe koplampen en een plat stuurwiel) echt zoveel toevoegt aan de relatief kersverse BMW M3 Touring durven we niet luidop zeggen. Wel biedt deze veelzijdige Duitser een heerlijke cocktail inzake bruikbaarheid, betrokkenheid, prestatiedrang en tegelijk moderne rijhulp, veiligheid en connectiviteit. Nog net dagdagelijks inzetbaar aan rustige(re) snelheden maar met wat extra schwing begint de M3 Touring pas écht te schitteren. Waarom deed BMW er toch zolang over om deze performante gezinswagen (of was het nu toch een praktische sportwagen) te lanceren?



Wie het liever zonder BMW badge doet kan richting de Audi S5 Avant (376 pk, vanaf 84.500 euro) en Mercedes-AMG C63 S Break (680 pk, vanaf 119.427 euro) van de concullega's. Al kunnen beide kemphanen niet wedijveren met de betrokkenheid én directheid van de Bimmer. - **BNNY**

+ PLUS

- Karakter in overvloed
- Praktisch, ruim en veelzijdig
- Indrukwekkend en onvermoeibaar prestatiepotentieel
- Soundtrack
- Betrokken rijgedrag, feilloze wegligging

- MIN

- Prijs en opties
- Verbruik bij sportieve rijstijl
- Verbruik in beladen toestand loopt wellicht op

Audi A3 Allstreet

Deze stoere A3 voelt zich overal thuis

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

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

Aantrekkelijke A3 Allstreet looks

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



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

Binnenin toch vrij klassiek

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

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

Breed motorengamma

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





+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Specificaties Audi A3 Allstreet TFSI

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

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



Rijgedrag

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

Prijzen en (onbestaande) concurrentie A3 Allstreet

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

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

Conclusie

In afwachting van een nieuwe (zuiver elektrische?) generatie werd de populaire A3 nog even wat opgefrist. Naar goede gewoonte blijven significante nieuwigheden achterwege, wel maakt een gloednieuwe A3 Allstreet uitvoering z'n opwachting. Die oogt wat stoer-

der met z'n eigenzinnige SUV grille en extra bescherming rondom, toch temper je best enige offroad ambities. Binnenin blijven de wijzigingen met een reguliere A3 Sportback tot een minimum beperkt wat gezien de strakke afwerking/indeling en ruime koffer zeker geen straf is. Wel is de A3 Allstreet merkbaar comfortabeler dankzij de toegenomen bodemvrijheid! Mits het ontbreken van zelfs indirecte concurrentie heeft deze stoere stadsridder het rijk voor zich alleen, ware het niet dat Audi nu ook een soortgelijk geprijsde - en vooral kersverse - Q3 SUV in de aanbieding heeft. - **BNNY**



DE ESSENTIE

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

Test

Citroën ë-C5 Aircross

Franse comfort SUV in elektrische vorm

Elektrisch rijden wordt steeds sneller, krachtiger en technischer, maar onderweg lijken veel merken iets fundamenteels te vergeten: waarom we eigenlijk auto rijden. Niet om 0-100-tijden te vergelijken op familiefeestjes, maar om ons comfortabel, ontspannen en zonder stress van A naar B te brengen. Precies daar positioneert de Citroën ë-C5 Aircross zich.







De Citroën ë-C5 Aircross trekt niet enkel de kaart van het comfort, hij is ook nog eens ruim, functioneel en zelfs op elektrisch vlak trekt hij zich prima uit de slag. Dit is geen elektrische SUV die schreeuwt om aandacht, maar eentje die je uitnodigt om in alle rust en ontspannen op je bestemming aan te komen. Zet je schrap voor een lange rit, precies wat deze C5 het liefst heeft.

Bewust niet agressief

De Citroën ë-C5 Aircross 2025 was in zijn vorige uitvoering wellicht een beetje te braaf, en met de nieuwe variant krijgt hij toch een klein uitdagend kantje. Niet dat hij wil shockeren, want op het eerste zich lijkt hij zich eerder te profileren als een allemansvriend. Maar als je de designkenmerken in detail bekijkt, dan zie je hier en daar toch enkele gedurfde elementen. Kijk maar naar de achterkant, waar de lichten eigenlijk in een soort van vinnen geïntegreerd zitten. En ook op de flanken zie je een aantal vlakken en lijnen op een licht uitdagende manier de aandacht trekken.

+ PLUS

- Knap design zonder pocherig te willen zijn
- Comfortniveau dankzij hydraulische ophanging en stoelen
- Ruim en praktisch interieur
- Eerlijke EV-prestaties met alledaagse bruikbaarheid
- Correcte prijs/uitrusting

- MIN

- Geen sportieve aspiraties
- Warmtepomp niet standaard
- Beperkte personalisatiemogelijkheden

Het design is met andere woorden strak, modern en duidelijk SUV-achtig, maar tegelijk toch braaf genoeg om een zo breed mogelijk publiek aan te spreken. Het front is ook eerder generiek met een gesloten grille, terwijl de nieuwe lichtsignatuur met horizontale LED-elementen hem visueel breder en rustiger maakt. Dit is geen auto die je probeert te imponeren bij het stoplicht, maar wel eentje die na vijf jaar nog steeds stijlvol oogt.

De proporties zijn zorgvuldig gekozen. Met zijn relatief lange wielbasis en korte overhangen staat de ë-C5 Aircross stevig op zijn wielen, terwijl subtiele accenten zoals de Airbumps en contrasterende daklijn zorgen voor een vleugje speelsheid. Het resultaat is typisch Frans: eigenzinnig zonder excentriek te worden. Wie genoeg heeft van generieke elektrische crossovers, zal hier iets vinden met net voldoende karakter. Wij zijn alvast fan. We vinden het enkel jammer dat je in het hoogste uitrustingsniveau (MAX) wel verplicht de zwarte velgen moet bestellen.

Interieur en afwerking

Stap binnen en het wordt meteen duidelijk waar Citroën zijn prioriteiten legt. Geen minimalistisch Tesla-experiment, geen overdaad aan harde lijnen, maar een warm en uitnodigend interieur waarin materialen zorgvuldig zijn gekozen op gevoel en zachtheid. Het dashboard is overzichtelijk, met een groot centraal (nieuw) touchscreen wat Citroën zelf het watervalscherf noemt. Het is heel knap geïntegreerd, en er is ook een digitaal instrumentenpaneel dat duidelijk informatie weergeeft zonder je te overweldigen.

De gebruikte materialen zijn niet allemaal premium in de klassieke Duitse zin, maar ze voelen wél doordacht aan. Zachte kunststoffen, stoffen accenten en subtiele kleurcontrasten creëren een lounge-achtige sfeer. Dit is duidelijk geen Mercedes AMG-cockpit, maar eerder een woonkamer op wielen. Precies zoals Citroën het bedoelt.





Misschien wel de beste stoelen in zijn klasse

Als er één aspect is waarop de ë-C5 Aircross zich écht onderscheidt, dan zijn het de stoelen. De bekende Advanced Comfort-zetels zijn hier verder verfijnd en behoren zonder twijfel tot de beste in het segment. Ze zijn breed, zacht maar ondersteunend, en beschikbaar met elektrische verstelling, verwarming, ventilatie en zelfs massagefuncties.

Lange ritten worden hierdoor een feest. Waar sommige elektrische auto's je na 300 kilometer doen verlangen naar een chiropractor, stap je hier verrassend fris uit. De zitpositie is hoog genoeg voor een goed overzicht, maar nooit geforceerd SUV-achtig. Ook achterin is het comfortniveau hoog: volwassen passagiers hebben meer dan voldoende been- en hoofdruimte, en de bank is aangenaam zacht zonder door te zakken.

Ruimtegevoel en functionaliteit

Dankzij het speciaal voor elektrificatie ontwikkelde platform profiteert de ë-C5 Aircross van een vlakke vloer en efficiënte indeling. Dat vertaalt zich in een bijzonder ruim interieur voor zijn buitenafmetingen. De auto voelt aan de binnenkant ook bepaald breed aan, wat nog extra wordt benadrukt door de beschikbare ruimte op de achterbank. De middenconsole is slim ontworpen, met voldoende opbergruimte voor dagelijkse spullen.

Ook tal van praktische details maken het verschil: grote deurvakken, slimme USB-aansluitingen, de perfect plek om je GSM te laden en een intuïtieve indeling van knoppen en bedieningselementen. Dit

is een auto die ontworpen is door mensen die hem zelf ook dagelijks gebruiken.

Gezinsvriendelijke koffer

De bagageruimte van de ë-C5 Aircross is royaal en vooral praktisch. Met ongeveer 565 liter aan standaard bagagevolume zit hij aan de top van zijn klasse. De laadvloer is laag en breed, de opening groot, en de achterbank kan eenvoudig worden neergeklapt om een bijna vlakke laadvloer te creëren. Dat maakt hem geschikt voor alles van kinderwagens tot fietsen en tripjes naar de Ardennen. Belangrijker nog: dit volume blijft behouden ongeacht de aandrijflijn. In tegenstelling tot sommige elektrische SUV's hoef je hier geen compromissen te sluiten omdat de batterij nog ergens een plaats moest krijgen.

Rijcomfort: Citroën doet waar het goed in is

Op de weg toont de ë-C5 Aircross waarom Citroën nog steeds een unieke reputatie heeft op het vlak van comfort. De ophanging met Progressive Hydraulic Cushions filtert oneffenheden weg alsof ze er niet zijn. Slechte Belgische wegen, verkeersdrempels en kas-seistroken worden met een bijna nonchalante elegantie verwerkt. Het mag dan wel geen luchtvering zijn, maar de standaard (!) hydraulische ophanging komt toch aardig in de buurt.

De besturing is licht en precies genoeg voor ontspannen rijden, al zal de sportieve rijder hier misschien iets te weinig feedback vinden. Maar dat is ook niet de roeping van deze C5 Aircross. Dit is een auto die je uitnodigt om rustiger te rijden, muziek op te zetten



en de wereld aan je voorbij te laten glijden.

Aandrijflijn

De Citroën ë-C5 Aircross 2025 wordt aangeboden één elektrische aandrijflijn die 210 pk levert en een batterij gebruikt van net geen 80 kWh (73.7 kWh netto), goed voor een WLTP rijbereik van 520 km. Op papier klinkt dat misschien bescheiden in EV-land, maar in de praktijk is het meer dan voldoende. Wij slaagden erin in de winter toch makkelijk 460 km ver te komen op één lading, wat neerkomt op een gemiddeld verbruik tussen 17 en 18 kWh. Dat maakt de auto niet alleen geschikt voor woon-werkverkeer, maar ook voor lange vakantieritten zonder laadstress. Snelladen doet de ë-C5 Aircross aan max 160 kW, wat maakt dat je 30 minuten moet snacken tijdens de trip naar het zuiden om van 20 naar 80% batterijcapaciteit te springen.

De acceleratie is soepel en lineair, zonder schokkerig te zijn of enige agressie te tonen. Van 0 naar 100 km/u versnelt hij in een aanvaardbare 8,9 seconden, maar belangrijker is hoe hij dat doet: geruisloos, gecontroleerd en zonder stress. Dit is een elektrische aandrijving die duidelijk bedoeld is voor rustig dagelijks gebruik. Ben je eerder van het sportieve "ik wil altijd eerst zijn aan de stoplichten" type, dan ben je hier aan het verkeerde adres.

Prijs

Volgens de configurator van de Belgische Citroën-website start de Citroën ë-C5 Aircross aan 38.590 euro voor de YOU uitvoering (instapversie). Daarmee is hij niet de goedkoopste elektrische SUV,

maar ook zeker niet overdreven duur gezien de ruimte, uitrusting en het comfortniveau dat hij biedt. Je kan ook nog kiezen voor de PLUS-versie (41.590 euro), de Business-versie (42.590 euro) of de volledig uitgeruste MAX aan 44.790 euro. De enige 2 opties die je nog nodig hebt zijn het panoramisch dak (1.150 euro) en de warmtepomp aan 800 euro. Die had wat ons betreft wel standaard gemogen.

Conclusie

De Citroën ë-C5 Aircross is een auto voor wie comfort, ruimte en rust belangrijker is dan snelle cijfers of een blitse uitstraling. Wij voelden ons na een week alvast helemaal zen en ontspannen. Daarbij apprecieerden we vooral de eerlijke (EV-)prestaties, de uitstekende functionaliteit en de standaard hydraulische ophanging waarmee deze ë-C5 Aircross écht het verschil maakt. Dit is zo'n auto waarmee je bijna anoniem in de file opgaat, maar er wel fris uit komt. De ë-C5 Aircross maakt je leven makkelijker in plaats van complexer. En de prijs is ook nog eens behoorlijk concurrentieel.

-WM

DE ESSENTIE

De Citroën ë-C5 Aircross is een comfortabele en ruime elektrische SUV die resoluut kiest voor rust en gebruiksgemak. Met zijn heerlijk zachte ophanging, uitzonderlijk comfortabele stoelen, royale koffer en realistische actieradius tot 480 km is hij ideaal voor gezinnen en lange ritten. Geen sportieve extremen, wel dagelijkse luxe en Frans comfort.

Test

Ford Puma Ecoboost Rijplezier centraal, ook na opfrisbeurt

Nu Ford afscheid heeft genomen van de Fiesta stijgt de funky Puma crossover in de hiërarchie. En met een kleine update wordt het totaalpakket op diverse vlakken aangesterkt.







Autoliefhebbers met een gezegende leeftijd (of uitgebreide kennis) denken bij een Ford Puma uiteraard aan de blitse kleine sportcoupé uit de jaren '90. In 2019 werd de modelnaam afgestoft, maar dan voor een compacte crossover die perfect in de actuele en commerciële tijdgeest past. Gezien de uitmuntende verkoopcijfers was dat geen onlogische zet van de Amerikaanse autobouwer. Jammer genoeg is de iconische Fiesta wel het slachtoffer geworden van het Puma crossover succesverhaal.

Frisse looks

Om z'n nieuwe taak als instapmodel met verve te vervullen voorzag Ford de Puma in 2024 van een deugddoende facelift. Iets dat je snel vooraan ziet met een nieuwe grille (al dan niet met chroom accenten), strakkere bumpers en koplampen (met klauw-achtige lichtsignatuur). Wie wil, krijgt zelfs krachtige Dynamic Full LED lichtblokken die voor een verbeterde zichtbaarheid zorgt.

Achteraan blijven de wijzigingen vrij beperkt. Het kleurenpalet werd wel aangedikt met de Cactus Grey lakkleur naast vijf bestaande tinten waarvan Fantastic Red en Digital Aqua Blue de meest spraakmakende blijven. Voor wie zijn/haar Puma (nog) wat blitser wil kan terecht bij de sportief ogende ST-Line varianten (inclusief subtiele spoiler).

Feelgood vibes

Ford stak de nodige tijd en energie in een hoger kwaliteitsniveau qua afwerking en materiaalgebruik. Iets dat bij de hogere uitvoeringen direct merkbaar is (o.a. contrasterende stiknaden en verschuifbare middenarmsteun). De akoestisch gelamineerde voorruit zorgt dan weer voor een verbeterde geluidsdemping. Enkel onder stevige belasting hoor je de motor (hard) werken.

Dankzij een lichte herwerking van het dashboard kwam er plaats vrij voor een draadloze telefoonlader. Mits opleg geniet je daarnaast van een hoogwaardig B&O audiosysteem met 10 luidsprekers. En ja, zo'n vierkant (i.p.v. rond) stuurwiel is een beetje vreemd atypisch, gelukkig waren we het na enkele dagen helemaal gewoon.

Megabox is inderdaad mega praktisch

De hogere koetswerkbouw zorgt nog steeds voor een gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom. Voorin heb je weinig tot geen klagen omtrent hoofd/beenruimte, wat niet direct het geval zal zijn voor drie boomlange passagiers op de achterbank. Maar dat is natuurlijk eigen aan een B-segmenter zoals de Puma. Wel creëert het glazen panoramadak (optioneel) extra lichtinval en dus een versterkt ruimtegevoel. De aangepaste sfeerverlichting zorgt op zijn beurt voor... extra sfeer!

Onderaan de koffer van de Ford Puma zit nog steeds de Megabox (80 liter) waardoor deze compacte crossover best veelzijdig en functioneel voor de dag komt. Pakweg een Ikea kast, kamerplant of golfset (max 115 cm) past hier probleemloos. De Megabox is ook de place to be voor natte/vuile spullen want dankzij het handige afloopgat is het zo terug proper. Cijfermatig kan de vernieuwde Puma overweg met 523 tot maximaal 1.216 liter bagage, wat echt wel best in class is.

Ford Puma doet het met hedendaagse tech

Binnenin de Puma facelift vinden we een digitaal instrumentenpaneel (12,8") dat je naar hartenlust kan personaliseren. Centraal monteert Ford een SYNC4 infotainmentsysteem (12") dat slimmer, veelzijdiger en logischer is dan het visueel laat uitschijnen.

“

Het betrokken rijgedrag blijft dé troefkaart van de Ford Puma.





+ PLUS

- Opgefriste vormgeving
- Hogere koetswerkbouw
- Gezonde prestaties
- Betrokken rijgedrag/stuurgevoel
- Moderne uitrusting

- MIN

- Stevige concurrentie
- Verbruik loopt op bij enige spelerei

DE ESSENTIE

De Ford Puma facelift versterkt wat deze crossover al zo geslaagd maakte: frisse looks, moderne technologie en een aangenaam rijgedrag. Met de efficiënte EcoBoost Hybrid motor hij handig in op dagelijkse eisen. Ford slaagt erin om de Puma fris, relevant én aantrekkelijk te houden in een bijzonder competitief segment.

Toekomstige updates volgen over-the-air dankzij de 5G connectiviteit, terwijl je vermoedelijk toch vooral gebruik zal maken van de draadloze Apple CarPlay en Android Auto.

EcoBoost Hybrid... of EV?

Ford biedt de reguliere Puma enkel nog aan met efficiënte 1.0-liter EcoBoost Hybrid (mHEV) driecilinder benzinemotor. De handgeschakelde 125 pk uitvoering (170 Nm) is de basisversie. Voor 1.800 euro meer maakt de Powershift transmissie (zeventraps automaat met dubbele koppeling) zijn opwachting. De krachtigere 155 pk variant (190 Nm) is stevast uitgerust met de Powershift. Cijfermatig komt die wel behoorlijk dicht in de buurt van de vernieuwde Puma ST topversie die het nu zonder z'n befaamde 1.5-liter EcoBoost krachtbron moet doen. Ook deze rekent namelijk op de éénliter + Powershift combinatie. Met 160 pk / 200 Nm zit je hiermee in 7,4 seconden aan 100 km/u en haal je maximaal 200 km/u. De zuiver elektrische Puma Gen-E is met 168 pk / 290 Nm de krachtigste katachtige crossover van Ford. Met een volle batterij (43 kWh) haal je 376 km rijbereik (WLTP).

Specificaties Ford Puma 1.0i EcoBoost

De geteste Puma met 125 pk heeft 9,6 seconden nodig voor de nul-naar-honderd sprint en bereikt zijn topsnelheid bij 190 km/u. In de praktijk voelt het dankzij de elektro-ondersteuning, vlotter aan. Ford spreekt zelf van een normverbruik van 5,7 liter per 100 km, over een gevarieerd testparcours lag ons verbruik toch een volle



heeft die te danken aan de prettige stoelen, levendige benzinemotor, het fijngeslepen chassis en vooral het heerlijk directe stuurgevoel. Zowaar "Made in Belgium" gezien de finetuning op de Ford Lommel Proving Ground testfaciliteit! Wie minder belang hecht aan een dergelijke (betrokken) rijdynamiek zal de zachtere demping van de Titanium uitvoering appreciëren. Bij de ST-Line is die namelijk al iets straffer... zonder dat het een uitgesproken (negatieve) impact heeft op het comfortgehalte.

Om dagdagelijkse ritten zorgeloos te laten verlopen komt de Ford Puma met allerhande moderne rijkhulpsystemen. Denk aan adaptieve (en intelligente) cruise control met rijstrookassistentie en Predictive Speed Assist, 360° camera, Intersection Assist en de Reverse Brake Assist nieuwkomer. De soms storende – door Europa verplichte – snelheidswaarschuwingen kan je snel dempen door langdurig op de LIM knop te drukken. Graag gedaan!

Belgische prijzen Ford Puma

In de actuele Ford catalogus vinden we de Titanium, ST-Line en ST-Line X uitrustingsniveaus terug waarbij de Belgische vanafprijzen tussen 29.840 euro en 36.740 euro schommelen. Naast de gewenste EcoBoost motorisatie kan je nog verder personaliseren inzake lakkleur, interieurbekleding en packs (Comfort, Driving Assistance, Winter ...). Of je gaat gewoon voor de bijzonder goed uitgeruste Puma Sound Edition. Wil je de vernieuwde Puma ST topversie? Dan heb je minstens 40.390 euro nodig.

liter hoger. Met een aangepaste rijstijl moet de 6 liter grens binnen handbereik liggen. Zo haal je een rijbereik van 700 km met een volle benzinetank (42 liter).

Leve het rijplezier!

Leuk die karaktervolle(re) looks en moderne(re) technologie. Toch blijft dé troefkaart van de Ford Puma zijn betrokken rijgedrag. Dat

Gezien de aanhoudende Europese interesse voor de hippe crossover koetswerkvorm heeft elk automerk wel een toepasselijk model in de aanbieding, gaande van de Alfa Romeo Junior tot Volkswagen T-Cross. Dat maakt de zoektocht er voor de consument niet gemakkelijker op ... al profiteren die wel van talrijke commerciële incentives (lees: kortingen) die eigen zijn aan zo'n drukbevolkt segment. - **BNNY**





Isuzu introduceert de vernieuwde **D-Max** met nieuwe **2.2-liter dieselmotor**

Isuzu Benelux presenteerde op het autosalon van Brussel een vernieuwde generatie van de D-Max, uitgerust met een nieuw ontwikkelde 2.2-liter turbodieselmotor. Deze pick-up, die zich richt op zowel zakelijke gebruikers als particuliere rijders die een robuust werkpaard zoeken, vervangt de vorige 1.9 diesel die een perceptieprobleem had.



Een perceptieprobleem inderdaad, want intrinsiek was er met die motor niets mis. Je kon met de D-Max 1.9 ook 3,5 ton achter je aan zeulen, maar in een milieu waar stoere marktkramers, fiersse boswachters en gespierde bouwvakkers een pick-up wilden bestellen, werd de 1.9-liter viercilinder als te licht gepercipieerd. En dus komt Isuzu nu terug met een grotere 2.2 dieselmotor.

Nieuwe motor en prestaties

De kern van de update is dus de MaxForce 2.2L turbodiesel (RZ4F), die 163 pk levert (evenveel als de 1.9) en 400 Nm koppel. Dat is 40 Nm meer dan zijn voorgang wat neerkomt op een voelbare verbetering in trekkracht en inzetbaarheid bij lage toerentallen vanaf slechts 1.000 omw/min. Belangrijke nieuwigheid is ook de komst van een 8-trapsautomaat (vroeger kreeg de automaat slechts 6 verzetten) voor een soepelere acceleratie en een betere efficiëntie. De puristen kunnen in de basisuitvoering nog kiezen voor een handgeschakelde 6-versnellingsbak.

Trek- en laadvermogen

Isuzu onderstreept dat de nieuwe D-Max is ontworpen op een truckchassis in plaats van een personenauto-platform (zoals



bijvoorbeeld bij de KGM), wat natuurlijk een invloed heeft op duurzaamheid en praktische prestaties. In mensentaal: dit chassis is onverwoestbaar, al zul je wellicht een klein beetje inboeten op comfort (al hebben we dat nog niet kunnen testen). Alle varianten met de 2.2-liter motor bieden een geremd trekvermogen van 3,5 ton, wat overeenkomt met wat je doorgaans vindt in pick-ups met grotere motoren. Het laadvermogen kan oplopen tot zo'n 1.200 kg, afhankelijk van de configuratie.

Betrouwbaarheid en veiligheid

De legendarische Isuzu betrouwbaarheid krijg je er ook bij. Dat is nu eenmaal een kernwaarde van het merk sinds de start als dieselmotorfabrikant. De nieuwe D-Max wordt geleverd met 5 jaar garantie en bevat een reeks veiligheids- en assistentiesystemen onder de noemer Intelligent Driver Assistance System (IDAS). Daarbij horen onder meer autonoom noodremstelsysteem (AEB), Trailer Sway Control en adaptieve cruisecontrol met Stop & Go, evenals een 360-gradencamera voor beter overzicht rondom het voertuig. Oh ja, en de pick-up is beschikbaar in verschillende carrosserievarianten, waaronder single cab, extended cab en de populairste double cab met 5 zitplaatsen.

DE ESSENTIE

Isuzu Benelux onthulde op het Autosalon van Brussel 2026 de vernieuwde Isuzu D-Max met een 2.2-liter MaxForce diesel-motor. De nieuwe motor levert 120 kW en 400 Nm en wordt gecombineerd met een nieuwe 8-trapsautomaat of 6-versnellingsbak. De pick-up heeft een geremd trekvermogen van 3,5 ton en een laadvermogen tot 1.200 kg, en blijft trouw aan Isuzu's reputatie voor robuustheid met 5 jaar garantie. Veiligheidsfeatures zoals AEB, Trailer Sway Control en adaptieve cruise control behoren tot de standaarduitrusting.



Test

Suzuki **Vitara**

Oude vos met nieuwe streken



Ondanks zijn gezegende leeftijd van inmiddels 11 jaar oud, blijft de Suzuki Vitara overleven in het gamma van het Japanse merk. Daar staat hij inmiddels naast zijn moderne broer met elektrische aandrijving, de e Vitara. Zijn er nog redenen om voor het klassieke model op benzine te kiezen?





We overdrijven niet: de vierde generatie Suzuki Vitara maakte zijn debuut op het Autosalon van Parijs in... 2014! Daar stond hij naast modellen als de Fiat 500X, Ford S-Max en de Jaguar XE. Gek genoeg is het niet de enige auto van die tijd die nog steeds wordt verkocht: ook de tweede generatie Volvo XC90 werd toen voorgesteld... En net als die Zweedse kolos is de Suzuki Vitara doorheen de jaren fris gehouden door middel van verschillende facelifts en updates.

De nieuwste opfrisbeurt kwam eind 2024, met niet enkel een nieuwe look, maar ook een technologische update én nieuwe veiligheidssystemen om te voldoen aan de Europese eisen. Is de Suzuki Vitara daarmee een geslaagde mix tussen klassiek en modern geworden... of wordt het toch stilaan tijd voor een opvolger?



Zoek de verschillen

Veel heeft die laatste facelift van de Suzuki Vitara niet om het lijf gehad, of toch niet qua design. De voorbumper is nieuw en is zijn aparte mistlampen verloren, terwijl de koplampen zelf er ook iets anders uitzien. Daarnaast is er een nieuwe grille met een chromen lijntje dat de koplampen met elkaar verbindt. Achteraan zien we enkel iets donkerdere lichtblokken, maar blijft de look overwegend gelijk. Nieuwe velgdesigns maken de look van de Suzuki Vitara 2025 af.

Nieuw infotainmentsysteem

Aan boord is er een iets grondigere modernisatie gebeurd, vooral ter hoogte van de middenconsole. Daar zit namelijk een "gloed-nieuw" infotainmentsysteem van 9 inch. Tussen aanhalingstekens, want het is nog steeds niet het modernste systeem op de markt. Het reageert nogal traag, heeft ouderwetse graphics en de menu's zijn niet de meest overzichtelijke. Maar het verbindt wel draadloos met Apple CarPlay en Android Auto, en dat is wat je finaal toch wilt.

Klassiek interieur

Verder houdt de Suzuki Vitara het zeer "oldschool". De tellers zijn nog analoog, met enkel een smal digitaal schermje ertussenin, en voor de meeste zaken zijn er nog echte, fysieke knoppen te vinden. Daar klagen we alvast niet over. Minder handig is dat je de veiligheidssystemen via het schermpje tussen de tellers moet bedienen, wat niet op twee seconden lukt en bovendien enkel kan als de auto stilstaat. Dat leidt dus nogal af, zeker als je de irritante snelheidswaarschuwing en aandachtsmonitor niet op tijd hebt uitgeschakeld.



Verrassend ruim

Verder is het in feite niet onaangenaam vertoeven aan boord van de Vitara. De materialen zijn niet echt luxueus, maar de bouwkwaliteit is dik in orde. Bovendien heb je meer ruimte dan je zou verwachten in een SUV van 4,19 m lang. Dat is pakweg dezelfde lengte als de Opel Mokka die we recent hebben getest, maar het verschil in been- en hoofdruimte op de achterbank is enorm. En ook de koffer is met zijn 362 tot 1.119 liter praktisch genoeg. "Moderne" snufjes als een verschuifbare of kantelbare achterbank ontbreken echter, dus de modulariteit is vrij basic met een in twee ongelijke delen neerklapbare achterbank.

Enkel op benzine, met 4x2 of 4x4

Qua motoren houdt de Suzuki Vitara het tegenwoordig vrij simpel. Je mag alles kiezen, zolang het een 1.4 liter-viercilinder turbobenzine is van 110 pk en 235 Nm koppel. Het is een mildhybride motor met een batterij van 48 V, en dus geen "Strong Hybrid" meer, een motor die nochtans pas in 2022 in het gamma verscheen. Je krijgt wel de keuze tussen voor- en vierwielaandrijving, en een manuele of een automatische versnellingsbak. Ook 4x4 met een automaat behoort tot de mogelijkheden.

Die viercilinder is wat teruggeschoefd om hem te kunnen homologeren voor de nieuwste uitstootnormen, en biedt dus geen wereldschokkende prestaties. De sprint van 0 tot 100 km/u duurt 10,1 tot 12,2 seconden, afhankelijk van de transmissie, met in alle gevallen een topsnelheid van 180 km/u. Maar in de praktijk kom je nog steeds vlot mee met het verkeer. De turbomotor geeft zijn vermogen mooi lineair af en heeft dus een heel "natureel" gevoel, zoals een atmosferische motor.

Licht en zuinig

De kleine elektromotor van 17 pk voel je amper werken, enkel bij het afremmen merk je dat er een beetje gerecupereerd wordt. Het verbruik van de Suzuki Vitara voldoet wel perfect aan onze verwachtingen. Met de 4x4 met manuele versnellingsbak schommelde ons gemiddelde tussen de 6 en 6,5 l/100 km. Zeer schappelijk dus. De benzinetank van 47 liter garandeert dus een actieradius van meer dan 700 km.

Het grote voordeel van de Suzuki Vitara is wel zijn lage gewicht: zelfs met 4x4 zit je nog maar aan 1,3 ton. Dat heeft diverse voordelen: hij is wendbaar, zeker voor een SUV, terwijl de ophanging niet

+ PLUS

- Compact maar praktisch
- Rijgedrag dankzij laag gewicht
- Redelijk zuinig
- Analoge beleving kan positief zijn
- Hoge kortingen, schappelijke prijs

- MIN

- Gedateerd interieur
- Rijhulpsystemen moeilijk uit te schakelen
- Motor heeft minder pk's dan vroeger





te hard moest gemaakt worden om koetswerkbewegingen tegen te gaan. En ook het stuurgevoel is beter dan bij heel wat modernere auto's. De kers op de taart: de Vitara kan ook echt een beetje terreinrijden als 4x4!

Hoeveel kost de Suzuki Vitara in België?

Met een officiële catalogusprijs vanaf 27.599 euro is de Suzuki Vitara niet de goedkoopste in zijn klasse. Maar invoerder Astara staat erom bekend steeds hoge kortingen te geven, en dat zagen we bijvoorbeeld ook tijdens de Salonperiode met tot 5.500 euro korting, zelfs op het instapmodel. Er staat dus al een nieuwe Vitara vanaf 22.099 euro voor de deur. De basisuitrusting is ook redelijk: automatische airco, een compleet mediasysteem met navigatie, adaptieve cruisecontrol en meer. Toch zijn er, zelfs na kortingen, nog modellen die voordeliger uit de hoek komen.

Conclusie

De Suzuki Vitara doet de basics eigenlijk best goed. Hij is niet al te duur, praktisch, comfortabel en redelijk zuinig, met een aangenaam weggedrag dankzij zijn lage gewicht. Maar we moeten toegeven dat hij op een aantal vlakken intussen echt gedateerd begint te worden. En de onhandige integratie van de nieuwe veiligheidssystemen helpt daar niet meteen bij. Toch blijft het een van de sterkhouders binnen het gamma, met ongeveer een kwart van de totale verkoop. Never change a winning team, toch? - YM



DE ESSENTIE

Hou je van een simpele auto zonder al te veel poespas, dan is de Suzuki Vitara misschien iets voor jou. Door zijn hoge leeftijd beginnen er wat rimpels te verschijnen, maar de basics doet hij nog altijd goed: rijgedrag, comfort en praktisch gemak. En dankzij hoge kortingen blijven de prijzen ook schappelijk. We vragen ons af hoe lang de Vitara het nog zal volhouden, maar voorlopig blijven de verkopen in ieder geval sterkhouden. Misschien daarom dat er nog geen nieuwe is?

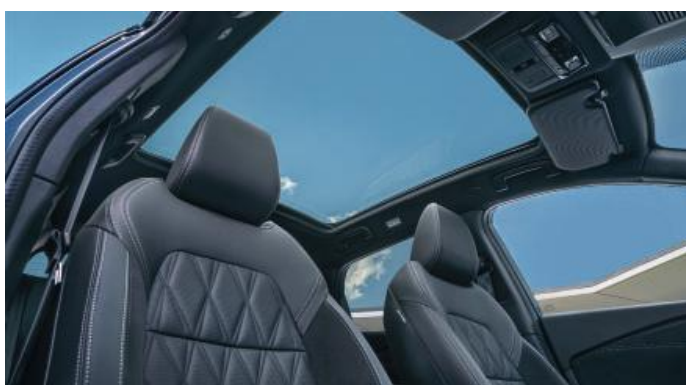
Test

Nissan Qashqai e-POWER

Een technische evolutie voelbaar achter het stuur

Tien jaar na zijn lancering blijft de Nissan Qashqai vooruitgang boeken, en de e-POWER-technologie die vier jaar geleden werd geïntroduceerd, luidt vandaag een nieuw hoofdstuk in. Eind 2025 heeft het Japanse merk een nieuwe generatie van deze unieke aandrijflijn gelanceerd, en wij hebben het getest.





Op een route die stedelijke boulevards en kustwegen tussen Barcelona en Sitges combineert, maken we kennis met de nieuwe Nissan Qashqai e-POWER. Het silhouet van het model is vertrouwd, maar naarmate we kilometers maken, verandert er iets. We merken meer soepelheid, een meer vloeiend karakter, een beter gecontroleerde geluidsomgeving. Met deze vernieuwde e-POWER-technologie verandert Nissan de formule niet ingrijpend, maar de verdere verfijning is duidelijk aanwezig. En achter het stuur is deze verandering veel duidelijker merkbaar dan je zou vermoeden.

Evolutie van een goed ingeburgerd model

De Qashqai neemt een centrale plaats in binnen het landschap van compacte SUV's. Zijn succes is gebaseerd op een eenvoudig recept: een veelzijdig formaat, een directe bediening en een motor die is ontworpen voor dagelijks gebruik. Deze e-POWER-versie past in het verlengde daarvan. De lijnen blijven vrijwel hetzelfde, zonder opvallende visuele veranderingen, en het model is meteen herkenbaar. Nissan heeft niet geprobeerd om zijn auto te transformeren, maar om datgene te verbeteren wat niet meteen opvalt.

Deze update is in de eerste plaats bedoeld voor bestuurders die al vertrouwd zijn met dit model en die meer zuinigheid, meer comfort en een echt consistent gebruik verwachten, zonder dat hun gewoontes op hun kop worden gezet. In deze filosofie komt deze nieuwe e-POWER volledig tot zijn recht.

e-POWER: een andere vorm van hybridisatie

In welk opzicht volgt dit systeem een andere logica dan klassieke hybrides? Deze vraag verdient een korte uitleg. De aanwezige verbrandingsmotor drijft nooit de wielen aan, maar produceert elektriciteit die een elektromotor voedt, die als enige verantwoordelijk is voor de aandrijving. Je rijdt dus altijd en overal elektrisch inclusief het gedrag van een elektrisch voertuig. Je krijgt dus vloeiende acceleraties en een onmiddellijke respons, maar zonder de beperkingen van extern opladen of de afhankelijkheid van laadinfrastructuur. Deze architectuur maakt elektrisch rijden mogelijk met behoud van de vrijheid van een klassieke tank benzine. Voor veel bestuurders die nog aarzelen om volledig over te stappen op elektrisch rijden, is deze oplossing een geruststellende en pragmatische overgang.

Wat verandert er onder de carrosserie?

Voor deze nieuwe generatie heeft Nissan zijn e-POWER-blok grondig herzien. Een bezoek aan het Nissan Technical Centre Europe, in de buitenwijken van Barcelona, onthult ons de geheimen ervan. De aandrijflijn heeft nu een geïntegreerde architectuur, met vijf elementen die een compacter geheel vormen: elektromotor, generator, omvormer, reductiekast en multiplicator. Het doel is efficiëntie, maar ook een betere filtering van trillingen en een vermindering van geluidsoverlast.



De verbrandingsmotor, een driecilinder 1,5-liter turbobenzinemotor, is ook herzien om volledig aan te sluiten bij zijn rol als generator. Nissan benadrukt het STARC-verbrandingsconcept, met een aangekondigd thermisch rendement van 42%. Op papier blijft dit cijfer abstract. In de praktijk vertaalt het zich vooral in een stillere en homogener werking. En dat is nog niet alles. Ook het vermogen is toegenomen. In de modus "Normal" levert de Qashqai 190 pk, terwijl de modus "Sport" het maximale vermogen opvoert tot 205 pk. Dat maakt de Qashqai nog geen sportwagen, maar het versterkt wel het gevoel van beschikbaarheid en soepelheid.



Een meer volmaakt rijgevoel

Achter het stuur van deze nieuwe generatie valt de evolutie niet meteen op als een demonstratie van iets shockerend. Ze voelt eerder als iets natuurlijks, met een soepeler, zachter en aangenamer rijgedrag. Pas wanneer je weer in de vorige generatie stapt, wordt alles duidelijk. Het contrast is onmiddellijk merkbaar: het nieuwe systeem is duidelijk homogener en de overgangen tussen energieproductie en tractie zijn subtieler.

Ook het akoestisch comfort is aanzienlijk verbeterd. Bij het klimmen of bij zware belasting blijft de motor hoorbaar, wat eraan herinnert dat het geen 100% elektrisch model is, maar hij is niet opdringerig. Op gemengde routes versterkt deze discretie het gevoel van rust, met lineaire acceleraties en een progressiviteit die goed past bij het gezinsgerichte karakter van de Qashqai. Deze samenhang tussen technische belofte en beleving is een van de sterke punten van dit model.

De stad, de Qashqai in zijn element

In stedelijk gebruik bevestigt de Qashqai e-POWER zijn wendbaarheid. De lichte besturing, het goede zicht en de soepele werking van de elektromotor maken het rijden gemakkelijk. De crossover onderscheidt zich door zijn grote wendbaarheid in het verkeer. Zijn draaicirkel is beperkt en de rijhulpsystemen zijn efficiënt. De 360°-camera's zijn bijzonder handig bij het parkeren, vooral in krappe omgevingen. De automatische parkeerfunctie (afhankelijk van de uitrusting van het voertuig) biedt extra comfort, ook al vergt het enige gewenning.

De rijstrookassistentie kan in stedelijke omgevingen soms storend zijn, iets waar bestuurders die gevoelig zijn voor dit soort hulpsystemen rekening mee moeten houden. Gelukkig kunnen deze functies worden uitgeschakeld en vooral worden opgeslagen via het bestuurdersprofiel.



+ PLUS

- Zeer soepele en stille EV-rijervaring
- Verbeterd akoestisch comfort en homogener rijgedrag
- Laag verbruik en grote actieradius zonder laadstress
- Gebruiksvriendelijk in de stad
- Design kan nog altijd mee

- MIN

- Reëel verbruik kan bij dynamisch rijden hoger liggen
- Rijhulpsystemen kunnen soms opdringerig zijn
- Middelste zitplaats achteraan minder comfortabel

Verbruik en actieradius

Officieel geeft Nissan een WLTP-verbruik van 4,5 l/100 km en een actieradius tot 1.200 km op. Deze cijfers maken de Qashqai tot een van de zuinigste modellen in zijn segment. Ter vergelijking: de Peugeot 3008 verbruikt 5,3 l/100 km en de Toyota Corolla Cross 5,0 l/100 km. De meest directe concurrent blijft de Renault Austral met 4,7 l/100 km.

Tijdens onze test bedroeg het gemiddelde verbruik 6,4 l/100 km, op een zeer gevarieerd parcours en met een bewust agressieve rijstijl om de grenzen te testen. Deze waarde weerspiegelt het werkelijke gebruik, met aanzienlijke variaties naargelang het reliëf en de intensiteit van het gebruik. Op een meer regelmatig gemengd parcours lagen andere metingen rond de 4,7 l/100 km, terwijl we bij 130 km/u bijna 7 l/100 km haalden. Al bij al zeer interessante waarden waarbij de autonomie geruststellend groot blijft. Hier is dus geen sprake van enige laadstress.

Leven aan boord

Wat het interieur betreft, behoudt de Qashqai een vertrouwde sfeer. Het dashboard is bekend, maar is zorgvuldig afgewerkt en ergonomisch goed doordacht. De stoelen bieden een goed comfort en een gemakkelijk te vinden rijpositie. Het digitale dashboard is beter leesbaar, met name dankzij de vooraf weergegeven snelheidsbeperkingen.

Het ProPILOT-systeem evolueert naar een meer voorspellende werking, maar kan soms nog steeds opdringerig zijn. Ook hier blijft de mogelijkheid om de instellingen aan te passen en op te slaan essentieel. Een klein minpuntje is de middelste zitplaats achteraan,





“

*Achter het stuur voelt de evolutie als iets
natuurlijks, met een soepeler, zachter en
aangenaamer rijgedrag.*



die iets minder comfortabel is. Een detail om rekening mee te houden bij frequent gebruik door een gezin van vijf personen.

Beschikbaarheid en prijzen in België

De Nissan Qashqai New e-POWER is nu verkrijgbaar bij de dealer. Hij zal ook te zien zijn op de Brussels Motor Show (Paleis 6), die op 9 januari 2026 zijn deuren opent. Het model wordt aangeboden in verschillende uitvoeringen: de N-Connecta vanaf 43.340 euro, de N-Design vanaf 46.140 euro, de Tekna vanaf 46.140 euro en de Tekna Plus vanaf 49.840 euro.

In België vallen alle modellen onder het Nissan More-programma, inclusief een fabrieksgarantie van drie jaar, die kan worden verlengd tot tien jaar of 200.000 km op voorwaarde dat het onderhoud wordt uitgevoerd in het erkende netwerk.

Conclusie

Het is geen toeval dat Nissan zo sterk inzet op deze motor, die een echte verkoophit is in Europa. Een positie die de fabrikant met deze update wil versterken. Deze nieuwe generatie zorgt niet voor een revolutie in zijn segment, maar verfijnt een formule die al heel goed werkt. Discreet, maar doeltreffend. De Qashqai e-POWER is een auto die zijn rol als compromis voor de klassieke EV perfect opneemt. En dat is precies wat veel bestuurders vandaag de dag zoeken. - **Sabrina Parant**



DE ESSENTIE

De vernieuwde Nissan Qashqai e-POWER verfijnt een al succesvol concept zonder het karakter ingrijpend te veranderen. Dankzij een herwerkte aandrijflijn rijdt deze SUV altijd elektrisch aanvoelend, met meer soepelheid, minder geluid en een betere samenhang tussen motor en generator. Het systeem combineert de voordelen van elektrisch rijden met de vrijheid van benzine tanken, wat het bijzonder aantrekkelijk maakt voor twijfelende EV-kopers. In de stad blinkt hij uit door comfort en wendbaarheid, terwijl het verbruik in realistische omstandigheden gunstig blijft. Geen revolutie, wel een overtuigende evolutie. Bevalt deze persoonlijkheid je?

Test

Ja, dit gaat pijn doen (aan de concurrentie)



We waren bij onze eerste (statische) kennismaking al laaiend enthousiast, en we voorspelden meteen dat de nieuwe BMW iX3 brandhout zou gaan maken van zijn concurrenten. Maar blijven we bij die stelling nu we de iX3 ook een eerste keer hebben kunnen testen? Spoiler alert: ja.



Nu krijgen we ongeveer elke week wel een nieuw automodel voorgeschoteld, maar bij de nieuwe BMW iX3 is de setting toch behoorlijk afwijkend van een doordeweekse lancering. Zelden heeft een merk zo'n hoge verwachtingen gecreëerd als bij dit eerste model van de zogenaamde Neue Klasse. Voor alle duidelijkheid; Neue Klasse is een groepsnaam voor de 14 modellen die BMW tegen 2027 in het gamma zal hebben. Die zullen trouwens allemaal elektrisch zijn. Maar geen nood, er zullen nog altijd BMW's uit de showroom rijden met een klassieke verbrandingsmotor, maar niet dan niet met de Neue Klasse architectuur.

Vernieuwend design

Qua design zullen we in deze bijdrage niet te ver uitweiden, daarvoor verwijzen we graag naar het artikel dat we publiceerden bij de eerste onthulling van de iX3. We hebben de auto intussen trouwens al een paar keer gezien, en het mag gezegd dat we zijn looks nog meer zijn gaan appreciëren. De iX3 ziet er vernieuwend en modern uit, en de kleinere (verlichte) nieren zitten 'm als gegoten. Wat het design van de achterkant betreft horen we soms een klein puntje van kritiek over de lichtblokken van de iX3 die misschien iets slanker hadden gemogen. En nu we daar toch zijn, het viel ons op dat de richtingaanwijzer van de iX3 slechts 1 klein LED-element gebruikt in die grote lichtblokken. Dat had gerust iets meer mogen zijn want nu is de zichtbaarheid van de richtingaanwijzer niet altijd ideaal. We voelen weer foute moppen opkomen over BMW-rijders en hun richtingaanwijzers...

SAV

BMW wil de nieuwe iX3 liever geen SUV noemen, maar wel SAV, van Sport Activity Vehicle. Het merk wil de iX3 daarmee meer verfijning en klasse toeschrijven, maar vooral ook de nadruk leggen op het allround functionele karakter van het model. Hij is trouwens geen kleine jongen. Hij meet 4,78 meter bij 1,83 meter, en hij slikt 520 tot 1.750 liter bagage. Blinkt hij daarmee in de praktijk echt uit qua binnenruimte? Goh, je komt in de iX3 zeker geen ruimte tekort, maar tegelijk zijn er wel concurrenten die het (iets) beter doen. Maar goed; als de chauffeur en bijrijder geen lange basketballers zijn dan krijg je op de achterbank meer dan voldoende been- en hoofdruimte voor 3 passagiers. Al hadden de zittingen misschien iets langer gemogen.

Voor de aankleding van het premium aanvoelend interieur kan je trouwens kiezen uit 4 zogenaamde Design Worlds, afgestemd op



een brede smaak van het koperspubliek. Wij zouden daarbij nog steeds de M-lijn durven aanbevelen, zodat je het ietwat vreemd uitzijnde 4-spaaks stuur (met die gekke bovenste spaak) kunt inruilen voor een sportstuur met 3 spaken. Nu, naarmate we meer tijd spendeerden achter dat 4-spaaks stuurwiel, begonnen we het ook meer te appreciëren. Sommige dingen hebben nu eenmaal tijd nodig om aan gewend te raken.

Panoramic iDrive

Waar we absoluut niet aan moesten wennen tijdens onze eerste testrit is aan de zogenaamde BMW Panoramic iDrive boordplank, meteen een belangrijk speerpunt van de iX3. Naast een prominent centraal scherm van 17,9 inch krijg je ook een strook van digitale informatie die over de hele breedte van de voorruit wordt uitgesmeerd. Een geweldige vondst waarbij je makkelijk alle essentiële informatie kunt aflezen, en je kan bovendien ook een 6-tal widgets vrij invullen met info die jij belangrijk vindt. Ook op het centrale display zijn er trouwens widgets die je volgens eigen voorkeur kunt kiezen. Wel is het soms zoeken in de heel uitgebreide menustructuur naar de juiste knop, maar eens je de iX3 een paar weken hebt leren kennen, zal dat ongetwijfeld geen punt meer zijn.

In optie kan je het aanbod aan digitale info trouwens nog verder uitbreiden door te kiezen voor het optionele 3D Head-Up Display. Dat vonden we in de praktijk zeer goed werken en biedt visueel verhelderende informatie, vooral over de navigatieopdrachten. Die kunnen bovendien ook getoond worden op de Panoramic iDrive.





Over het algemeen vonden we de digitale cockpit van de iX3 een heel sterk element dat in zijn voordeel pleit. Het is niet alleen een verfrissend nieuwe aanpak tegenover het zoveelste nieuwe thema van de klassieke schermen, het werkt bovendien ook erg goed en veilig omdat je je blik nooit ver van de weg moet afwenden om alle essentiële informatie te lezen. Knap gedaan van BMW !

Rijdt hij echt 805 km ver op één lading?

Om maar meteen op bovenstaande vraag te antwoorden: we durven het nog niet met 100% zekerheid te bevestigen. BMW nam ons namelijk mee naar de Spaanse zon waar de omstandigheden ideaal waren. Maar de eerlijkheid gebiedt ons ook te melden dat het testparcours zeer uitdagend was. Lees: niet bepaald ideaal voor een zuinig eindresultaat van de testrit.

En toch slaagde de voltallige persmeute er in om zeer puike verbruikscijfers te realiseren over een rit van ruim 250 km. Wijzelf klokten af op een gemiddelde van 17,8 kWh. Op een rustig deel van het parcours piekten we zelf (naar onder toe) met een belachelijk laag verbruik van 12,7 kWh. In de slotbalans mag je er logischerwijs van uitgaan dat 15 à 16 kWh verbruiken bij normaal gebruik, zeker tot de mogelijkheden moet behoren. Dat is echt du jamais vu voor een SUV die 2,3 ton weegt en in minder dan 5 seconden naar de 100 snelt. We zijn alvast heel benieuwd om het realistische verbruik van de iX3 over een langer traject op eigen bodem te verifiëren, maar alles wijst alvast op een zeer goede uitkomst waarbij de 800 km in het bereik kan liggen.

De EV-techniek

BMW start de carrière van de iX3 met de iX3 50 xDrive die meteen hoog in het gamma gepositioneerd wordt. Dankzij het gebruik van de 800 Volt technologie en een 108,7 kWh groot batterijpack (netto), kom je niet alleen belachelijk ver op één lading, maar kan je ook maar liefst tot 400 kW snelladen. Dat betekent dat je in amper 10 minuten maar liefst 350 km aan rijbereik wint, en dat de sprong van 10% batterijniveau naar 80%, amper 21 minuten duurt. Dat is

+ PLUS

- Uitzonderlijk rijplezier, lichtvoetig voor een zware EV-SUV
- Sterk totaalpakket met modern design en vernieuwende Panoramic iDrive
- Laag verbruik, de 805 km komen in het vizier
- Heart of Joy superbrein is geen holle marketingpraat
- Geavanceerd autonoom rijden

- MIN

- Ophang soms hard op bepaalde ondergrond
- Beperkte bediening recuperatieniveaus
- Luchtvering nog niet meteen beschikbaar

met andere woorden nauwelijks genoeg tijd voor een broodje en toiletstop onderweg naar je vakantiebestemming. AC-laden kan natuurlijk ook aan 22 kW, en vanzelfsprekend voorziet BMW ook bi-directioneel laden met V2L, V2G en V2H (Vehicle to load, grid en home).

BMW liet trouwens al verstaan dat het iX3 gamma nog uitgebreid zal worden met meer bereikbare versies die zowel goedkoper als minder duur zullen zijn. Zo heeft de 50 xDrive die wij testten 2 elektromotoren (samen 469 pk), eentje op elke as. De instapversies zullen het mogelijk met 1 elektrische motor moeten stellen, maar dat zal het rijbereik misschien nog verder duwen dan bij de 50 xDrive. Wordt vervolgd...

Hoe rijdt hij eigenlijk?

BMW beloofde ons al bij de onthulling dat de iX3 ook qua dynamiek en rijplezier een nieuwe standaard zou zetten dankzij het zogenaamde Heart of Joy superbrein. Dat is een processor die 10 keer sneller is dan conventionele systemen, waardoor de iX3 een snellere lezing, een grotere precisie en waar nodig een aanpassing voorziet van alle parameters die het rijplezier bevorderen.

Dat klinkt natuurlijk als peptalk dat door een legertje marketinglui is bedacht, maar in de praktijk blijkt de nieuwe iX3 effectief bakens te verzetten qua rijdynamiek. We hebben zelden zo een scherp sturende en lichtvoetige EV-SUV van dik 2 ton in handen gekregen. BMW was zo zelfverzekerd, dat we de iX3 zonder enige technische aanpassing over het circuit van Ascari mochten jagen. Die ervaring was echt verbluffend, bij momenten voelden we ons achter het stuur van de (relatief) lichte BMW M2. Maar dan zonder het vroem vroem geluid.

Zelfs op circuit kan de iX3 overtuigen. En dat voor een hoge, zware SUV!

Hoe de BMW-ingenieurs erin geslaagd zijn om de iX3 zo agiel en lichtvoetig te maken? Op die vraag is er geen eenvoudig antwoord want het is een samenspel van duizend-en-één factoren. Maar na lang aandringen konden de aanwezige BMW-ingenieurs het herleiden tot de combinatie van een laag zwaartepunt (de batterij zit laag en centraal en zorgt voor een nagenoeg perfecte 50/50 verdeling), een heel grote rigiditeit (stijfheid) van het chassis en de componenten, met als sluitstuk natuurlijk ook de supercomputer die alles met de snelheid van het licht doet samenwerken.

Ook op de gewone weg voel je echt het voordeel van de Heart of Joy software. De iX3 is erg evenwichtig, vraagt weinig effort om snel en precies te sturen, en hij geeft je al snel een glimlach van mondhoek tot mondhoek. Het enige wat we misten waren flippers achter het stuur om het niveau van remrecuperatie te kiezen. Dat kan nog wel, maar daarvoor moet je in het menu van het centrale scherm duiken en dat is net iets te omslachtig als je tijdens een gevarieerde rit van level wilt wisselen.







Het blijft natuurlijk een BMW, en dat betekent dat de (niet adaptieve) ophanging relatief strak is afgesteld. Op een stuk slechte snelweg resulteerde dat wel in wat vervelende schokken, maar alles bij elkaar is deze iX3 zeker voldoende comfortabel voor alledaags gebruik. Nu, hoewel de ingenieurs het in niet zoveel woorden wilden bevestigen, werd het evenmin ontkend dat het model volgend jaar ook met een optionele luchtvering besteld zal kunnen worden. Dat heeft wellicht te maken met het feit dat aartsrivaal Mercedes GLC EQ, de luchtvering al wel van de bij de start aanbiedt.

Snelwegkilometers zonder handen

We kunnen hier nog uren doorgaan over de inspirerende rijervaring met de nieuwe iX3, maar we gaan ons enkel nog beperken tot een

paar leuke snufjes. Zo krijgt het model de zogenaamde Assisted Driving Pro functionaliteit. Daarmee kan je op de autosnelweg voortaan helemaal autonoom rijden, zelfs zonder je handen aan het stuur. Je tikt gewoon de cruise control aan (nooit sneller dan de maximumsnelheid van het land waarin je je bevindt), laat alles los en laat de auto het werk doen. De iX3 gaat helemaal autonoom rijden en sturen en vraagt je indien nodig of hij de trager rijdende voorgang mag inhalen. In dat geval hoef je enkel in je zijspiegel te kijken (dat wordt geregistreerd door een camera) waarna de auto zelf zal richting aangeven en inhalen. En dus allemaal zonder handen. Het moet gezegd, dat systeem werkt verbluffend goed. De enige vereiste is wel dat je je blik altijd op de weg houdt. Eén blik op je GSM en de iX3 vraagt jou om terug controle te nemen.



Een tweede leuke feature die we konden testen was de remote parking functie. Niet alleen gaat de iX3 voor jou autonoom inparkeren als je achter het stuur zit. Je kan na de detectie van het parkeervak ook gewoon uitstappen en de auto via je smartphone laten parkeren. Net zo handig in de vaak te smalle parkeervakken van de supermarkt.

Conclusie

Mocht je het nog niet doorhebben, onze eerste ervaring achter het stuur van de BMW iX3 heeft ons op verschillende vlakken weggeblazen. Je kan deze auto (op enkele kleine nietszeggende akkefietjes na) op geen fouten betrappen. Zijn grootste kwaliteit: de Heart of Joy belofte die meer is dan een holle marketingslogan. Je vergeet al snel dat je met een zware, hoge en volledig elektrische SUV op stap bent, en die brengt je op een volle lading ook nog eens ontzettend ver én terug.

Doorgaans volgt op het einde van een BMW artikel nog een bittere pil in de vorm van de eindafrekening, maar dat valt eigenlijk nog mee in het geval van de iX3. In zijn krachtige en vierwielangedreven 50 xDrive versie moet hij 69.900 euro kosten en dan krijg je zelfs al een meer dan behoorlijk uitrusting met onder meer elektrische stoelen met geheugen, alle denkbare rijhulpsystemen, LED-verlichting, 20-duimsvelgen en een elektrische kofferklep. Vink je alle opties aan in de configurator (bijvoorbeeld inclusief het heerlijke optische M-Pro pakket), dan nog komt het eindtotaal niet voorbij de 90.000 euro. Dat blijft een smak geld, maar wel nog meer dan redelijk als je kijkt wat je ervoor in de plaats krijgt. Ja, we denken dat de concurrenten zich nu stevig in de haren krabben. Waar moeten we tekenen? - **WM**



DE ESSENTIE

De nieuwe BMW iX3 bevestigt na onze eerste test alle hoge verwachtingen. Hij overtuigt als compleet pakket met zijn modern design, het hoogwaardig interieur en de uitzonderlijke efficiëntie waarbij de beloofde 805 km autonomie echt wel in het vizier komt. Het echte verschil zit echter in het rijplezier. Dankzij het lage zwaartepunt, de stijve structuur en de "Heart of Joy" supercomputer stuurt hij verrassend scherp en lichtvoetig voor een zware elektrische SUV. Ook het autonoom rijden is indrukwekkend: op snelwegen rijdt en stuurt hij volledig zelf, inclusief inhalen zonder dat je het stuurwiel moet aanraken. En toegegeven, je moet er even voor doorsparen maar alles in beschouwing is de prijs heel competitief voor wat je krijgt. Bovendien mag je er donder op zeggen dat BMW ook heel aantrekkelijke lease-tarieven zal voorzien.

Test

Volkswagen ID.7 Tourer en GTX De elektrische fleet & reisauto





De ID.7 is de elektrische tegenhanger van VW's ooit erg populaire Passat. Van zodra van die laatste een break-versie werd aangeboden, heeft die de verkoop van de berline altijd overvleugeld. Van de huidige Passat is trouwens enkel nog een break-versie te verkrijgen. Niet onlogisch dus dat er ook een volledig elektrische ID.7 Tourer of breakversie in de aanbieding is naast de ID.7 berline.



De ID.7 is de grootste auto in de VW-groep die op het eerste volledig elektrische platform van VW een beroep doet, het zogenaamde MEB-platform. Het platform wordt in heel wat auto's van de Volkswagen-groep gebruikt en zelfs met andere constructeurs gedeeld in het kader van samenwerkingsovereenkomsten.

Het gaat hier om een platform waarbij standaard de achterwielen aangedreven worden door een elektrische motor die in 2023 net op de ID.7 werd geïntroduceerd als verbeterde versie van de voorgaande elektrische krachtbronnen in het ID. assortiment. In de ID.7 Tourer ontwikkelt die 286 pk en een maximum koppel van 545 Nm. Hij kan stroom krijgen van twee mogelijke batterijpakketten: eentje van 77 kWh en eentje van 86 kWh (Pro S uitvoering). Dat laatste zit standaard in de vierwielaangedreven topversie GTX die dankzij de elektromotor voorin van 109 pk een gecombineerd vermogen van 340 pk biedt.

Gejaagd door de wind

Bij elektrisch aangedreven auto's is de stroomlijn zo mogelijk nog

belangrijker geworden dan vroeger. Vooral op de snelweg kan een goede aerodynamica ettelijke kilowatts schelen in verbruik en dus mogelijk rijbereik. Niet alleen de vorm maar ook de grootte van de auto spelen hierbij een rol. De ID.7 berline, met zijn coupé-achtige achterkant, heeft dan ook de beste stroomlijncoëfficiënt van het hele ID. gamma met een Cx-waarde van 0,23. De Tourer, met zijn qua stroomlijn ongunstigere verticale achterkant moet het met een nog steeds uitstekende 0,25 doen.

Het zorgt er niet alleen voor dat deze ID.7 op de snelweg interessant lage verbruikswaarden scoort, beide versies van de ID.7 tonen zich ook bijzonder geruisloos waar het rij- en windgeluiden betreft. Ideaal voor langere afstanden, dus.

Plaats zat

Deze net geen 5 meter lange ID.7 (4,96 m om precies te zijn) is geen opvallende schoonheid en we zijn eerder geneigd de break-versie visueel iets beter geslaagd te vinden dan de berline, maar dat hadden we bij de Passat ook al. Binnenin is er vorstelijk veel ruimte, zeker ook voor de achterste passagiers. Het helpt natuurlijk als je een wielbasis van nagenoeg 3 meter hebt. De Tourer ziet zijn laadvolume tegenover de berline dan ook nog eens met zo'n kleine 100 liter verbeterd, zodat hij met 5 passagiers meer dan 600 liter kofferinhoud heeft en met neergeklapte achterbank meer dan 1.700 liter bagageruimte veil heeft, makkelijk toegankelijk via een grote achterklep.

Het is wel jammer dat Volkswagen in de neus geen frunk heeft voorzien waarin bijvoorbeeld de laadkabel(s) kunnen weggeborgen



worden. Die blijven nu dikwijls rondslingeren in het grote bagagecompartiment. De ID.7 is in staat een aanhanger van 1,2 ton te trekken.

Maximaal comfort

Het beschikken over veel ruimte heeft een groot aandeel in het algemene comfortgevoel dat je van een auto krijgt. Al spelen ook de stoelen en de bediening daarin uiteraard ook een rol. Wat het zitmeubilair betreft heb je zeker niet te klagen in een ID.7. De stoelen bieden een uitstekende steun en comfort maar zijn toch stevig genoeg om ook langere trajecten comfortabel te kunnen afwerken. Zeker in combinatie met een ophanging die een hoogstaand veercomfort als prioriteit stelt. De adaptieve schokdemping draagt daar zeker toe bij, in de comfortmodus waant men zich in een limousine uit vervlogen tijden, zeker als je vergelijkt met wat andere constructeurs van elektrische auto's aan stugge ophangingen uit hun hoed toveren.

Het interieur zelf is eerder minimalistisch. Als bestuurder heb je nog recht op een heel klein schermje met basisinformatie, gelukkig gecompenseerd met een duidelijke head-up display op de voorruit, voorzien van 'augmented reality'. Via het 15 duim grote aanraakscherm in het midden van het dashboard moet zowat alles geregeld worden, met een paar herhalingstoetsen op het stuur. Bij de introductie van deze ver doorgedreven 'touch screen' bediening (en de achterliggende software) in het ID. gamma zijn de ingenieurs en designers van VW door een hel gegaan. Bepaalde bedieningen waren helemaal niet gebruiksvriendelijk en er waren veel meer bugs dan ooit voorzien. Die betrouwbaarheid is intussen aanzien-

lijk verbeterd en de bediening van het scherm werd ook een stuk gebruiksvriendelijker gemaakt, maar we blijven het jammer vinden dat alles via dat centrale scherm moet bediend worden.

Een van de dingen die wij altijd al sterk geapprecieerd hebben aan een elektrische auto is het zogenaamde 'one-pedal driving'. Na een gewenningsperiode kan je hiermee ontzettend comfortabel en energiezuinig door het verkeer laveren. Jammer genoeg is deze functie niet beschikbaar op de ID.7, wat je gerust een hiaat mag noemen voor een dergelijke comfortgerichte auto.

+ PLUS

- Geboden ruimte voor passagiers en bagage
- Hoogstaand comfort
- Laag verbruik, grote actieradius
- Goed uitrustingsniveau
- Fleetproduct bij uitstek

- MIN

- Forse prijzen
- One-pedal driving niet mogelijk
- Warmtepomp extra te betalen



Reisauto pur sang

Elektrisch aangedreven auto's kan men gewoonlijk geen zwakke aandrijving verwijten en dat is ook hier niet het geval. De 'gewone' achterwielaangedreven ID.7 Tourer haalt de 100 km/u in 6,7 seconden en een topsnelheid van 180 km/u. De vierwielaangedreven GTX-versie doet dit sprintje in 5,5 seconden en haalt eenzelfde (afgeregelde) topsnelheid.

De recente elektromotor APP550 die in alle versies van de ID.7 Tourer de achterwielen aandrijft, toont zich in de meeste omstandigheden een zuinige krachtbron. Volgens VW is zijn WLTP-verbruik 14,0 kWh/100 km, wat hem een theoretisch rijbereik geeft van nagenoeg 700 km (690, om precies te zijn) in combinatie met de grootste batterij. De GTX is iets minder zuinig volgens diezelfde officiële VW-cijfers: 16,6 kWh per 100 km of een theoretisch rijbereik van 583 km.

Tijdens onze rit met de Pro S versie (grote batterij) in vrij gunstige rijomstandigheden wat de buitentemperatuur betreft, verraste de ID.7 Tourer ons met de mogelijkheid om zelfs onder die 14 kWh te duiken bij een zuinige rijstijl, wat redelijk fenomenaal is voor een dergelijke grote auto. Ons gemiddelde over een langere test klokte af op 16,9 kWh/100 km, nog steeds buitengewoon zuinig en een verbruik dat een reële reikwijdte van minstens 500 km garandeert.

De GTX reden we in koudere omstandigheden en daar draaide ons verbruik rond de 19 kWh per 100 km op een langere afstand, met ook aardig wat snelweg erin. Toch ook goed voor een reëel rijbereik van 450 km. Wat van deze beide breaks ook echte reisberlines maakt: de mogelijkheid om snel te laden aan 175 kW (kleine batterij) tot 200 kW (grote batterij) per uur. Dat betekent dat men onderweg van 10 naar 80% kan snelladen in 28 (basisversie) of 26 minuten (Pro S of GTX-versie).



Tourer is de naam

Deze ID.7 Tourer doet in de praktijk zijn naam alle eer aan. Hij is ruim, heeft goede stoelen, is erg geruisloos en biedt een rijgedrag dat zeer secuur is maar niet echt tot scheuren uitnodigt. Ook in zijn GTX-versie valt de Tourer meer op door een verbeterde tractie en meer zelfverzekerdheid in moeilijker rijomstandigheden dan door een echt sportief karakter en dito rijgedrag. Zijn roeping ligt dus bij het moeiteloos en met veel comfort verorberen van lange afstanden, waarbij hij zich, mits enige terughoudendheid van de rechtervoet, ook op de snelweg als een besparingsatleet ontpopt.

Geen weggevertje

De ID.7 Tourer is een grote, praktische en zeer comfortabele auto, maar Volkswagen vraagt er dan ook een stevige prijs voor. Voor een basisversie moet je toch 61.165 euro veul hebben, een Pro S versie met grotere batterij kost je 2.400 euro extra. Ga je voor het GTX-topmodel, voorzie dan maar minimum 72.365 euro. Dat je daarbij in alle modellen nog eens 1.000 euro moet opleggen voor een warmtepomp, dat vinden we er lichtelijk over. Voor het overige is de standaarduitrusting vrij compleet te noemen, maar dat mag wel bij dergelijke prijskaartjes. Het grote voordeel van deze ID.7 Tourer is dat het een break is, een koetswerkvorm die nog niet echt in is in elektro-land en die aan een comeback lijkt bezig te zijn tegenover al dat SUV-geweld van de laatste jaren.

Conclusie

Wie de stap naar elektrische aandrijving wil zetten en op zoek is naar een echt ruime, praktische reisauto kan niet om deze ID.7 Tourer heen. Hij is op dit ogenblik de meest geslaagde elektrische



aanbieding binnen het merk Volkswagen en verrast met zijn spaarzaamheid en (bijgevolg) het uitstekende rijbereik. Het grootste minpunt blijft daarbij zijn toch wel forse prijskaartje, al zou dat in een operationele leasing nog positief kunnen uitdraaien. De ID.7 Tourer is ook daarom bij uitstek een fleetproduct. - **T Verhelle**

DE ESSENTIE

Er is een heropleving van de aandacht voor de break, algemeen genomen. Terecht overigens, ze bieden doorgaans meer ruimte, comfort en rijplezier voor dezelfde of zelfs een lagere prijs dan de populaire SUV. In de categorie van de grote, elektrische breaks kan je niet naast de ID.7 Tourer van Volkswagen kijken. Hij is waarschijnlijk de beste elektrische auto die VW momenteel in de aanbieding heeft en zijn zuinigheid, geruisloosheid, comfort en algehele veiligheid maken er een uitstekende reisauto van.

KGM Torres Hybrid

De volgende stap in de goede richting

Na de Torres op benzine en de elektrische EVX biedt KGM nu een gulden middenweg aan. De KGM Torres Hybrid vervangt de klassieke benzineversie met voorwielaandrijving en belooft een serieus lager verbruik. Is dit dan de versie die je moet hebben?

De KGM Torres kwam in 2022 op de markt en heette toen eigenlijk nog SsangYong. De middelgrote SUV werd namelijk geboren in het midden van de overname van het merk door de KG Group. Het is de grote broer van de Korando en de kleine broer van de Rexton, maar heeft qua design weinig te maken met beide modellen. De Torres heeft echt een eigen smoel, met een robuuste look die doet denken aan klassieke terreinwagens.

Niet zo stoer als hij lijkt

Al is dat eigenlijk vooral voor de show. De KGM Torres met een klassieke benzinemotor is er wel nog als 4x4, maar deze Hybrid is altijd voorwielaangedreven. En die bak op de koffer die doet denken aan een reservewiel, zoals bij de Defender en de G-Klasse? Ook dat is een puur visuele toevoeging. Zelfs de deurklink ernaast is nep, want de koffer gaat gewoon naar boven open. Maar goed, er zijn wel meer modellen op de markt die sportiever of robuuster ogen dan ze eigenlijk zijn.

Groot van buiten en van binnen

De KGM Torres Hybrid is geen kleine jongen. Met een lengte van 4,71 m en een breedte van 1,89 m neemt hij al wat plaats in op de weg, maar het is vooral zijn hoogte van 1,72 m die hem massief doet ogen. En dat merk je ook aan boord. De zitpositie is hoog en er is heel wat ruimte op de achterbank, die niet verschuifbaar is, maar wel instelbaar. Niet dat je per se meer kofferruimte nodig hebt, want met 703 tot 1.662 liter moet je

écht niet opletten wat je meeneemt op vakantie. Het maximale trekgewicht van 1.300 kg stelt dan een beetje teleur, maar de Torres 4x4 en EVX doen het niet veel beter met 1.500 kg.

Infotainment is een misser

Vanop de bestuurderszetel kijk je uit op het nieuwe Athena 2.0-infotainmentsysteem. Het bestaat uit twee schermen van 12,3 inch per stuk, waarop je vrijwel alles moet bedienen. Fysieke knoppen zijn er nog maar amper, zelfs niet op de zwevende middenconsole. Enkel het stuur is ermee bezaaid, niet altijd in een logische positie, maar gelukkig wel vrij duidelijk gelabeld. Het infotainment is nieuw voor deze Torres Hybrid en de verwante Actyon en Musso EV, maar modern zouden we het niet noemen. Het centrale display reageert traag en vraagt te veel kliks voor sommige instellingen. Het scherm







achter het stuur laat zich op zijn beurt maar amper instellen. Handig is wel het snelmenu dat je met een swipe van boven naar beneden tevoorschijn tovert, maar daar kan je niet alles in programmeren. En Android Auto/Apple CarPlay werken enkel met de kabel, ook al is er een inductielader aanwezig. Nog een laatste woord over de kwaliteitsindruk aan boord: niet alle materialen voelen even mooi aan als ze er op het eerste gezicht uitzien, maar zeker voor de prijs (daar komen we nog op terug) heeft ons dat niet gestoord.

2 liter zuiniger per 100 km dan de benzine

Het grote nieuws van de KGM Torres Hybrid is natuurlijk wat er zich onder zijn motorkap afspeelt. Daar zit vooral een 1.5 T-GDi-benzinemotor, net als bij de benzineversie, maar die wordt nu bijgestaan

+ PLUS

- Hybride motor is veel zuiniger dan de benzine
- Veel auto voor het geld
- Stoere look
- Rijcomfort

- MIN

- Verbruik op de snelweg blijft hoog
- Traag infotainment
- Soms irritante rijkhulpsystemen
- Geen terreinvaardigheid en laag trekgewicht

door een elektromotor van 177 pk. De batterij is 'maar' 1,83 kWh groot en laadt op tijdens het rijden, waarbij je de regeneratieve remwerking kan instellen via de flippers aan het stuur. Deze "Dual-Tech Hybrid"-technologie is KGM bij het Chinese BYD gaan halen. Als je wereldleider bent in geëlektrificeerde auto's moet je toch wel iets kennen van hybride systemen, zeker? Volgens de officiële WLTP-cijfers moet de Torres Hybrid daarmee een verbruik halen van 5,9 tot 6,2 l/100 km, 2 liter minder dan de benzineversie.

Verbruik KGM Torres Hybrid in de praktijk

En in de praktijk? De echte cijfers zijn natuurlijk iets minder optimistisch. Maar het verschil klopt wel: waar de Torres op benzine 8,5 tot 9 l/100 km verbruikt in reëel gebruik, klokten wij na onze testweek af op precies 7,0 l/100 km gemiddeld. Niet zo zuinig als sommige hybride concurrenten (met name de Toyota RAV4), of zelfs modellen met een klassieke benzinemotor (Skoda Kodiaq, ...), maar het verschil mag er zijn. Enkel op de snelweg durft het verbruik de hoogte in te schieten, waarschijnlijk vanwege de baksteenvorm van de Torres.

Soepel rijgedrag, maar niet zonder lawaai

Dankzij de krachtige elektromotor kan de KGM Torres Hybrid die de prioriteit geven voor de aandrijving, waarbij de benzinemotor als generator dient. Dat zorgt voor een soepele en schokvrije acceleratie. Enkel bij volgas stuurt de viercilinder ook zijn vermogen naar de voorwielen, voor een totaal van 150 kW (204 pk). KGM communiceert geen officiële sprinttijd van 0-100 km/u, maar de prestaties zijn correct. Je hebt nooit het gevoel tekort te komen bij het invoegen. Maar ondanks het feit dat je meestal op de elektromotor rijdt, betekent dat niet dat de benzinemotor niet aanwezig is tijdens het



rijden. Hij komt vrij vaak en vooral erg hoorbaar tot leven om de kleine batterij op peil te houden, waarbij het lawaai van de motor niet altijd overeenkomt met hoeveel gas je geeft. Je kan rustig aan 50 km/u aan het kabbelen zijn en plots klimt de benzinemotor tot 3.000 toeren. Een vreemde gewaarwording waar je even aan moet wennen.

Geen sportieve ambities

Verder moet je vooral niet te sportief willen rijden met de KGM Torres Hybrid. Ondanks het relatief lage gewicht (voor een hybride SUV van dit formaat) van 1,7 ton blijft de koets niet altijd even stabiel in de bochten. En de Nexen-banden van onze testwagen konden ook niet goed overweg met een vettig of nat wegdek, waarbij de voorwielen meer dan eens begonnen door te slippen als we snel even wilden optrekken. Maar qua comfort hebben we niets te klagen: oneffenheden worden soepel en schokvrij verwerkt, en ook de zetels zitten redelijk goed. Lange afstanden zijn dus geen probleem. De benzinetank van 50 liter geeft een rijbereik van ongeveer 700 km, maar op de snelweg zal het wat minder zijn.

Prijs KGM Torres Hybrid 2025

De officiële catalogusprijs van de KGM Torres Hybrid bedraagt 36.990 euro. Maar KGM geeft het hele jaar door kortingen, waardoor je nu 34.990 euro betaalt voor de instapversie Bronze. Die is al vrij goed uitgerust (navigatie, achteruitrijcamera, keyless entry en go, licht- en regensensor, automatische airco in twee zones, ...). Maar de Platinum-versie, vanaf 37.990 euro, lijkt ons interessanter met kunstleer, zetel- en stuurverwarming, adaptive cruise control, dodehoekmonitor en parkeersensoren vooraan. En tijdens de salonperiode volgen er ongetwijfeld nog interessante condities.



Conclusie

Met een gewone benzinemotor is de KGM Torres simpelweg te onzuinig anno 2025. Dat doet deze Hybrid veel beter, met een schappelijk verbruik, al zouden we hem nog niet 'zuinig' durven noemen. Voor de rest blijven de kwaliteiten van deze robuuste SUV overeind: veel ruimte en veel 'auto' voor het geld. Je moet enkel kunnen leven met verouderde infotainment en het feit dat hij niet écht offroad kan. - YM

DE ESSENTIE

De KGM Torres Hybrid biedt het rijgemak van de benzineversie, maar dan met een verbruik waar je portemonnee niet van gaat huilen. Ondanks zijn stoere look is hij eerder familiaal van insteek, met een ruim en comfortabel interieur, en vooral een grote koffer. Hij laat wat steekjes vallen ten opzichte van de Europese concurrentie, met name op vlak van infotainment en rijdynamiek, maar voor het geld hebben we eigenlijk niet veel te klagen. Een underdog die het ontdekken waard is.

Test

Volvo EC40

Hippe en trendy EV made in Belgium

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



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

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

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

What's in a name?

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

Keerzijde van de – best stijlvolle – medaille is net wat minder laadvolume. Cijfermatig blijft het allemaal vrij beperkt (480 à 1.310 liter vs 536 à 1.400 liter in de EX40) maar zeker grotere personen

(1,95+ meter) zitten achterin de EC40 vrij dicht met hun kruin tegen het glazen panoramadak. In beide elektrische Volvo '40 modellen kan er nog 31 liter extra bagage in de frunk, tot 1.800 kg aan de trekhaak en zorgt de verhoogde koetswerkbouw voor een gemakkelijke instap en goed zichtbaarheid rondom. Voor het beste zicht naar achteren moet je wel richting de EX40.

Volvo EC40 MY25 vs MY26

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

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

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

Lekker knus

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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







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

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

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

Afhankelijk van jouw smaak, voorkeur én budget heeft Volvo drie

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

Specificaties Volvo EC40 Single Motor Extended Range

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

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



Rijgedrag

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

Volvo is veilig en veilig is Volvo

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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

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

Test

Suzuki e Vitara

Eerste EV van Suzuki, van de eerste keer raak?



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





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

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

Niets gemeen met de klassieke Vitara

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

Ruim en flexibel interieur

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

Moderne look, verouderd infotainment

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



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

4x2 of 4x4, 49 of 61 kWh

Qua techniek blijft de Suzuki e Vitara vrij bescheiden. Er zijn drie motorisaties om uit te kiezen: FWD met een batterij van 49 kWh (144 pk, 344 km WLTP-rijbereik), FWD met 61 kWh (174 pk, 426 km WLTP) en 4x4 61 kWh (183 pk en 395 km WLTP). De sprint van 0 tot 100 km/u duurt 7,4 tot 9,6 seconden en de topsnelheid is altijd begrensd op 150 km/u. Opladen kan tot 11 kW AC of een bescheiden 70 kW DC (10-80% in 45 minuten). Qua laadsnelheid moet de e Vitara het dus afleggen ten opzichte van zijn concurrenten. Een warmtepomp is wel standaard, bij heel wat andere merken is dit nog steeds een optie van meer dan 1.000 euro.

300 km werkelijk rijbereik

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



+ PLUS

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

- MIN

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



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

Strak weggedrag

En dan het goede nieuws, want deze Suzuki e Vitara rijdt helemaal niet slecht. De besturing voelt natuurlijk aan en de koetswerkstijfheid is goed, wat betekent dat de hele auto netjes de lijn volgt die de voorwielen inzetten. Met andere woorden: de e Vitara blijft stabiel in de bochten. De ophanging is aan de stevige kant, vooral met de grotere 19-inch velgen van de GLX-versie. Wij zouden voor 18-inch kiezen, wat ook beter zou moeten zijn voor het rijbereik. En als je voor de 4x4-versie gaat, krijg je ook een speciale Trail-modus die je uit benarde situaties moet redden. Dat blijft toch een van de parapadaardjes van Suzuki, dat zelfs 4x4 aanbiedt op zijn stadswagens.

Prijs Suzuki e Vitara 2025

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



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

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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

In het volgende nummer



De nieuwe DS N°...?
(En nog veel meer autonieuws)