



Leapmotor B10 maakt
EV rijden democratisch



Dacia Sandero vernieuwd



Zweeds & premium
De elektrische **Volvo ES90** getest

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.



KIA EV4

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



Audi Concept



Hyundai Ioniq 9



Alpine A290 GTS



Hyundai Inster



MG HS



Kia EV6



Mini Aceman



Renault R5



VW ID1



MG Cyberster



BMW iX3



Audi A2



Renault LCV



Cupra Tavascan



Audi A6



Skoda Enyac



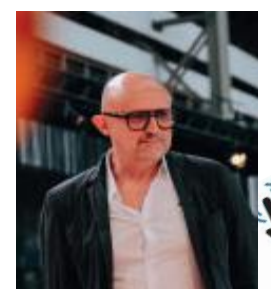
VW XL1



Renault Clio



Firefly



Interview Jo Stenuit



BYD Touring



XPeng G6 en G9

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.



Interview Gabriel Goffoy



Private Lease



130 jaar Skoda



Subaru Uncharted



Isuzu D-Max EV



Volvo ES90



DS4



Audi Q3



VW Golf



Zeekr



Dacia Hipster



Dacia Sandero



Leapmotor B10



Hyundai Tucson



Seat Ibiza & Arona



Ford Puma E



JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

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

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

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

Suzuki e-Sky

Ook kei cars gaan elektrisch

De Japan Mobility Show staat boordevol interessante concepts, zoals de Toyota Corolla Concept en de Mazda Vision X-Coupe. Maar ook de kleine kei cars kunnen best charmant zijn, zoals Suzuki bewijst met de e-Sky.

Kei cars zijn een specifieke voertuigcategorie in Japan, die dankzij hun compacte formaat en bescheiden motoren van lagere wegenbelasting genieten. Sommige kei cars zijn zo populair dat ze ook tot in Europa geraken, al dan niet met een aangepaste motor. Denk aan de Suzuki Jimny en de Daihatsu Copen. En waarom ook niet deze Suzuki e-Sky, die een betaalbaar elektrisch alternatief zou kunnen vormen voor de Dacia Spring en Leapmotor T03?

Mini van buiten...

De Suzuki e-Sky is officieel nog een concept, maar heel veel zal er niet meer aan moeten veranderen om in productie te kunnen gaan. Hier en daar een ander lijntje om de koetswerkdelen produceerbaar



te maken, andere velgen, ... Maar de vorm ligt in ieder geval al vast. En hetzelfde geldt voor zijn afmetingen: 3.395 mm lang, 1.475 mm breed en 1.625 mm hoog. Dat zijn namelijk de vereisten om in aanmerking te komen voor het kei car-statuuut. Al zou hij nog iets verbreed kunnen worden voor internationale markten.

... maar maxi van binnen

Het interieur van de Suzuki e-Sky is ook al functioneel, met een randje futurisme. Hier verwachten we nog een meer sobere materiaalkeuze en een 'normaal' stuurwiel voor de productieversie. Ook die bloempot lijkt ons eerder een veiligheidsrisico dan een nuttige toevoeging. Maar hij krijgt hoe dan ook vier zitplaatsen en verrassend veel binnenruimte dankzij zijn hoekige vorm.



Onder de motorkap van de Suzuki e-Sky, of tenminste in de bodem, zit een elektrische aandrijving. Details krijgen we nog niet, maar Suzuki mikt op een rijbereik van meer dan 270 km. Dat is in ieder geval meer dan de Spring en T03 die we hierboven vermeldden. Je moet al richting de Citroën ë-C3 Comfort Range gaan, vanaf 23.300 euro, om meer te krijgen. Wat ons meteen een prijstarget geeft voor als Suzuki besluit de e-Sky te exporteren naar Europa. Een mini-EV voor minder dan 20.000 euro van een niet-Chinees merk, is dat iets waar we warm van worden? - YM

VW T-Roc in 't nieuw

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

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

Mini-Tiguan

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



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

Ruimer en kwalitatiever interieur

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

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

Mildhybride en nieuwe 'full hybrids'

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

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

Test

Volvo ES90 Single Motor

De Zweedse **luxelimo** is terug, en hij is elektrisch

Wie net als wij fan is van grote Zweedse luxeberlines zoals de Volvo S90 of de ter ziele gegane Saab 9-5, die mag zich opmaken voor een bezoekje aan de Volvo showroom. Want de nieuwe ES90 houdt alle tradities van Zweeds topcomfort in ere, en voegt er nog een flinke laag state-of-the-art EV-technologie aan toe.



“

Het volledige plaatje klopt. De ES90 straalt een zeker minimalisme uit, maar hij is tegelijk ook harmonieus en gracieus.



Klinkt veelbelovend, maar hadden we zulke grote beloftes ook al niet gekregen met de lancering van de grote EX90 SUV, waarmee deze ES90 heel wat componenten deelt? Wel ja, en de Volvo-lui zullen eerlijk moeten toegeven dat die lancering niet helemaal vlekkeloos is verlopen. Intussen staat die EX90 intussen wel helemaal op punt en kan zijn ES90 berlinebroertje lekker meesurfen op de verbeteringen die Volvo heeft aangebracht. Wij gingen voor een eerste kennismaking op stap met de Single Motor basisversie.

Scandinavische grandeur

Laat ons even beginnen bij het, wat ons betreft, prachtige design van deze ES90. Hij is groot, maar liefst 5 meter lang, maar zijn silhouet maakt 'm een pak slanker op het netvlies vallen. Zijn lijnenspel straalt rust en zelfvertrouwen uit: een lange, vloeiende daklijn, een recht front zonder overdadige grille (want hij is elektrisch), en een achterzijde die eerder sculpturaal dan opvallend oogt, inclusief een deel van de achterlichten die in de C-dakstijl werden geïntegreerd. Een andere leuke touch zit in de frameloze zijspiegels die we al kennen van de EX90. Heel geslaagd!

De koplampen zijn smal en elegant en krijgen uiteraard de herkenbare "Thor's Hammer" lichtsignatuur. Het geheel is tegelijk futuristisch en tijdloos. Het dak is overigens altijd zwart, en vreemd genoeg valt de LIDAR-bobbel hier veel minder op dan bij de EX90. Vanuit bepaalde hoeken doet de ES90 denken aan een kruising tussen een berline en een shooting brake. Vergis je trouwens niet, dit is een 5-deurs hatchback met een grote achterklep die (achterraut inclusief) omhoog scharniert.

Het volledige plaatje klopt. De ES90 straalt een zeker minimalisme uit, maar hij is tegelijk ook harmonieus en gracieus. En hij is herkenbaar als Volvo, zoveel is duidelijk. Waar andere merken nog zoeken naar elektrische identiteit, lijkt Volvo's ontwerptaal vanzelfsprekend: clean, functioneel, harmonieus. De Volvo ES90 is geen auto die schreeuwt om aandacht, maar eentje die het afdwingt met klasse en uitstraling.

Een zee van ruimte en zen-sfeer

Open de deur en je stapt in een serene cocon van Scandinavisch minimalisme. Er zijn geen verrassingen, want in grote lijnen krijg je hier dezelfde ingrediënten als in de EX90 SUV. Dat wil zeggen: geen overdaad aan knoppen, geen onrustige lijnen, wel een minimalistische aanpak met als centraal aandachtspunt het grote verticale multimediascherm. De materiaalkeuze is trouwens indrukwekkend met luxueuze toetsen en afwerking. Persoonlijk zijn we ook blij dat je kan kiezen voor Nappaleder, iets wat een auto met deze status wel verdient. Al kunnen meer ecologisch ingestelde klanten uiteraard nog steeds voor andere bio/vegan-opties kiezen. Een andere leuke optie is het glazen panoramisch dak, dat voor het eerst bij Volvo een electrochromatische dimfunctie krijgt. Algemeen gesproken voelden we ons helemaal thuis in dit interieur van de ES90, en op één of andere manier komt die typische, rustige Volvo-sfeer hier meer uit de verf dan in de EX90. We vonden ook



het premium-gehalte van een hoger niveau dan in andere Volvo modellen. Zeer geslaagd allemaal.

Zit je goed?

Een uitgesproken sterk punt van deze ES90 blijft trouwens de stoelen. Als er één merk is dat je terzake niets moet leren, dan is het wel hoe je goed zitmeubilair moet maken. Vooraan omsluiten de stoelen jou met een gevoel van extra veiligheid, wat te danken is aan de multi-verstelbaarheid middels een handige draaiknop aan de zitting. Je kan daarbij op verschillende posities kussentjes opblazen zodat je de perfecte ondersteuning vindt. En uiteraard kan je (optioneel) ook kiezen voor die heerlijke massage- of koelingsfunctie.

En dan is er nog de achterbank, die ronduit royaal mag genoemd worden. De cabine is breed, met een enorme hoeveelheid beenruimte achterin dankzij de lange wielbasis van 3,1 meter. Je waant je in een luxe-limo van het hoogste kaliber waarbij je de benen kan strekken alsof je op een strandstoel zit (ok, we overdrijven een heel klein beetje). Ook de hoofdruimte is uitstekend, ondanks de aflopende daklijn. Enkel de middelste zitplaats is wat beperkter, maar dat is bij bijna elke berline het geval. Kortom, het interieurgevoel in deze ES90 is dat van een lounge: de stilte, het ruimtegevoel en het samenspel van luxe materialen zorgen voor een bijna zen-achtige sfeer.

PLUS

- Prachtig design
- Zen-ervaring over de hele lijn
- Zelfs in basis-configuratie een overtuigend pakket
- 800V EV-architectuur met goede EV-prestaties
- Zitcomfort, zowel voorin als achterin
- Eerlijke prijs vergeleken met de concurrentie

MIN

- Koffer niet de grootste uit het segment
- Luchtvering niet standaard
- Lidar nog niet volledig functioneel

Niet de grootste koffer

Functioneel gezien voelt de ES90 zoals het hoort, met een duidelijke focus op welbehagen in de cabine. We vermeldden al het vijfdeurs-concept van het koetswerk, waarbij je je ook aan een meer dan behoorlijke functionaliteit qua bagagemogelijkheden verwacht, en dat is niet helemaal het geval. Ja, de kofferklep opent elektrisch en onthult een vrij handige toegang tot de koffer mét vlakke vloer. Maar het beschikbare volume van 424 liter is eerder aan de bescheiden kant voor een sloep van dit formaat, wat vooral te maken heeft met de vrij hoge laadvloer. Onder die vloer is trouwens wel voldoende plaats voor de laadkabels, maar ook niet meer dan dat. Idem voor de aanwezige frunk, die mogelijks nog kleiner is. Wel kan je de achterbank neerklappen waardoor ook langere objecten mee kunnen waardoor deze ES90 toch weer een pak gerieflijker wordt dan de klassieke berline.

EV specs

Voor deze eerste rit krijgen we de 'basismotorisatie' onder de billen met de Single Motor op de achterwielen die 333 pk levert en een koppel van 480 Nm. Begin volgend jaar kunnen ook de twee bijkomende 'Dual Motor' versies worden uitgeleverd van 449 pk en 680 pk voor de Performance versie. Alle drie gebruiken ze een state of the art 800V architectuur, maar er is wel een verschil in batterij. De Single Motor heeft een netto bruikbare capaciteit van 88 kWh, waar de versies met twee motoren zich kunnen beroepen op netto 102 kWh. Thuis of aan de publieke laadpaal laadt de ES90 aan 11 kW, terwijl ze aan de snellader een zeer stevige 300 (Single Motor) of 350 DC (Dual Motor) binnen trekken. Daarmee laad je in 22 minuten van 10 tot 80%. Dat plaatst de Volvo in het gezelschap van de beste laadsystemen op de markt.

Dase op wielen

Tijd om onze Single Motor de sporen te geven en meteen wordt duidelijk dat we qua prestaties niets tekort komen, zelfs in deze instapversie. Van 0 tot 100 versnellen duurt amper 6,6 seconden en dat blijkt meer dan vlot genoeg voor deze ES90, die toch minstens 2.335 kilo op de weegschaal zet. De auto hangt vlot aan het 'gas' en reageert alert op elke streling van het rechterpedaal. Neen, we hebben tijdens deze eerste test nooit uitgekeken naar de krachtiger Twin Motor.

Onze testwagen had wel de hoogste spec (Ultra), waardoor hij recht heeft op actieve luchtvering. We hebben nog niet kunnen vergelijken met de basis-ophanging, maar de rit in 'onze' ES90 is een rustervaring op zich. Wel zit er een lichte zweverigheid in de vering, typisch voor zware elektrische auto's, maar dat wordt nooit storend. Er zijn slechts twee standen (soft en intens), en meer onderscheid is ook niet nodig naar ons gevoel. De besturing is licht maar precies en kan ook in twee standen worden ingesteld. Oh ja, en bij het naderen van een bocht gaat de ES90 vanzelf een beetje (maar niet teveel) afremmen zodat je die in alle veiligheid kunt aansnijden. Het al eerder vernoemde LIDAR systeem is nog steeds niet volledig operationeel maar verzamelt een pak gegevens zodat later, aan de hand van over the air updates, mogelijks wel bijkomende functionaliteiten kunnen worden geactiveerd.

Wat ook opvalt tijdens onze rit is dat de ES90, ondanks zijn flinke proporties, compacter en wendbaarder aanvoelt dan wat de cijfers op papier doen vermoeden. Zelfs op smallere wegen laat hij zich soepel manoeuvreren, al merk je bij het parkeren wel dat de lengte van 5 meter gewoon niet uit te gommen is. Gelukkig zijn er voldoende camera's om je daarbij te helpen.





Hoe dan ook is de eerste test met de ES90 ons prima bevallen. Zelfs in de basis set-up met 1 elektromotor doet deze Volvo alles zonder verpinken, en geniet je van een rustgevende, stille ervaring. Tenzij je de mindblowing Bowers & Wilkins geluidsinstallatie open draait, dan krijg je een studio-ervaring die uniek is. We konden trouwens ook vaststellen dat onze ES90 erin slaagde om zuinig met de beschikbare elektriciteit om te springen. In rustige stadsomgeving zagen we het verbruik zakken tot 15 kWh, terwijl we gemiddeld over een langer traject (inclusief snelweg) 18 kWh hebben verbruikt. Een zeer knap resultaat voor een luxelimo van dit formaat, en dat betekent dat je in de praktijk toch makkelijk +500 km rijbereik moet kunnen halen.

Sereniteit heeft zijn prijs

Op de Belgische markt begint de Volvo ES90 Single Motor Core aan 73.990 euro. De rijker uitgeruste Plus en Ultra-versies stijgen respectievelijk naar ongeveer 76.000 en ruim boven de 84.000 euro. In dat laatste geval beschik je wel al over luchtvering. Dat is toch een aanrader als je kiest voor grote velgen, want zelfs met de 22 duimers op onze testwagen bleef het ultieme comfort gegarandeerd.

Kortom, neem de Single Motor met alle toeters en bellen, en je komt zo ongeveer uit op een prijskaartje van 90.000 euro. Dat is een smak geld, maar als je gaat vergelijken met de concurrentie dan zouden we gerust een Mercedes EQS of een BMW i5 naast deze ES90 durven zetten die met een beduidend hogere eindafrekening uitpakken. Toegegeven, het is misschien niet helemaal een eerlijke vergelijking. Waar de Duitsers sportieve precisie najagen, kiest Volvo voor kalmte, veiligheid en welzijn. En eerlijk gezegd: dat doet hij overtuigend. - WM



DE ESSENTIE

De Volvo ES90 Single Motor is een elegante elektrische limousine die rust en verfijning tot kunst verheft. Het interieur ademt Scandinavische luxe, de rit is fluisterstil, het comfort voorbeeldig. Zelfs in Single Motor 'basis'-configuratie, ontpopt deze ES90 zich als een serene, luxueuze reisgezel die ook nog eens voldoende ver komt op één lading. En met snelladen tot 300 kW en een rustige rijervaring positioneert de ES90 zich als het kalme alternatief voor de Duitse sportieve EV's. Geen adrenaline hier, maar wel absolute ontspanning. Als dat hetgene is waar jij blij van wordt, dan hoeft je niet verder te zoeken.

Test

Ford Puma GEN-E

Crossover met grote ambities



Jazeker, de Ford Puma Gen-E is tegelijk nieuw én vertrouwd. De naam en looks doen meteen denken aan de gelijknamige (en populaire) benzinevariant maar onderhuids schuilt tegenwoordig een volledig elektrische aandrijflijn.



Met het verdwijnen van de Fiesta is de Puma intussen “gepromoveerd” tot Ford’s meest compacte en dus meest toegankelijke model. Dankzij een recente (technologische) update en de brede waaier aan motorisaties – van mild hybride tot EV – blijft de sympathieke crossover daardoor relevant voor een breed doelpubliek.

Electric Yellow!

Op het eerste gezicht lijkt de Puma Gen-E als twee druppels water op zijn evenknie met verbrandingsmotor. Maar wie langer/beter kijkt kan toch enkele duidelijke verschillen opmerken zoals de gesloten grille, de hertekende bumpers en de subtiele spoiler. Die laatste helpt actief om de stroomlijn te verbeteren wat de actieradius ten goede komt.

De bijzonder frisse Electric Yellow lanceringskleur laat geen twijfel bestaan over zijn elektrische inborst. De Puma verdraagt de kleur wel, maar voor wie liever minder opvallend door het verkeer laveert biedt Ford gelukkig ook meer ingetogen tinten aan. Afhankelijk van de uitvoering rolt de Puma Gen-E op 17”, 18” of 19” lichtmetalen velgen die eveneens ontworpen zijn met een optimale luchtstroom in gedachten. Verder personaliseren kan met het Black Pack dat een contrasterend zwart dak en zwarte zijspiegels omvat.

Het interieur komt ons bekend voor

Wie al eerder in de vernieuwde Ford Puma plaatsnam zal zich snel thuisvoelen in de Gen-E variant. Tenzij je geen fan bent van de vernieuwde middenconsole die met meer opbergruimte én een draadloze telefoonlader pronkt.

Het interieur oogt fris en eigentijds dankzij het digitale instrumentenpaneel (12,8”) en het SYNC4 infotainmentsysteem (12”). Dat

reageert snel en biedt moderne functies zoals DAB radio, slimme navigatie, Amazon Alexa ondersteuning, achteruitrijcamera en draadloze Apple CarPlay / Android Auto ondersteuning.

De afwerking en het materiaalgebruik kunnen we als degelijk omschrijven al blijft die glanzende pianolak steeds (zéér) gevoelig voor stof en/of vuile vingerafdrukken. Het hoekige stuurwiel vraagt om enige gewaarwording maar ligt uiteindelijk goed in de hand.

Viva de GigaBox

Ondanks zijn compacte buitenafmetingen (4,21 x 1,81 x 1,56 meter) biedt de Puma Gen-E toch de nodige binnenruimte. Voor een crossover is er achterin zowaar voldoende beenruimte beschikbaar, met het (optionele) panoramadak moet je qua hoofdruimte wel enkele nuttige centimeters inleveren.

De echte troef van de Puma Gen-E is echter het enorme laadvolume van 574 tot 1.283 liter. Daarmee laat de elektrische Puma crossover heel wat concurrenten (en grotere SUV’s) achter zich. Dank-





jewel GigaBox oftewel de diepe opbergruimte (145 liter) onder de verstelbare koffervloer, nog steeds mét handige waterafvoer. Ter vergelijking: de Puma benzine doet het met een MegaBox die slechts 80 liter bagage slikt. In de frunk past er nog eens 43 liter, ideaal voor de laadkabels. De hogere koetswerkbouw zorgt trouwens voor een gemakkelijke instap en een goed zicht rondom. Klein puntje van opbouwende kritiek: de zijspiegels mochten wat ons betreft gerust wat groter zijn.

Puma Gen-E is vlot

De Ford Puma Gen-E vertrouwt op een elektromotor van 168 pk en een koppel van 290 Nm. Daarmee sprint hij in 8 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 160 km/u. Naar goede EV gewoonte reageert het aandrijfgeheel heerlijk direct waardoor de Puma in de praktijk vlotter aanvoelt dan het cijfermateriaal doen vermoeden.



Volstaat een actieradius van 250 km?

De lithium-ion batterij (NMC) heeft een capaciteit van 43 kWh (netto) wat geen recordwaarde is anno 2025. Laden doet de Puma Gen-E aan een marktconforme 11 kW (AC) of 100 kW (DC). De remenergierecuperatie is niet instelbaar, wel kan je voor een straffere (one pedal driving) stand kiezen.

Van de WLTP actieradius (347 à 376 km) blijft in de praktijk nog ongeveer 300 km over met een gezonde rijstijl. Ons testverbruik schommelde tussen 13 en 14 kWh per 100 km... Je zult ons de weinig precieze cijfers moeten vergeven aangezien de boordcomputer van de Puma geen verbruikscijfers na de komma weergeeft.

Uiteraard voorzien van een heerlijk rijgedrag

Rijden doet de Puma Gen-E zoals je van een Ford mag verwachten: betrokken en gebalanceerd. De elektrische variant kan niet tippen aan het dynamische karakter van de (ongeveer even krachtige) Puma ST maar toch stuurt ie vrij direct en communicatief. Zeker in de Sport rijmodus! Een kunstmatige "sound experience" zorgt desgewenst voor wat extra beleving, verder blijft het aangenaam stil aan boord. Dankzij het eerder kleinere accupack blijft het gewicht beperkt (1.563 kg rijklaar) en heeft de demping (vrij) weinig last van de extra e-kilo's. De lagere positionering van de batterij zorgt voor een stabiel en vertrouwde wegligging.

Prijzen en uitrusting

De Puma crossover met benzinemotor is de jouwe vanaf 29.300 euro. Voor de elektrische Puma Gen-E vraagt Ford minstens 35.490 euro of 38.000 euro als je de Premium uitvoering wenst.



De naamloze basisuitvoering biedt alvast donkergetinte ruiten achteraan, klassieke cruise control, LED sfeerverlichting, airco en Collision Assist met voetgangers- en fietstersdetectie. Bij de topversie komt daar een automatische kofferklep, krachtige Matrix LED koplampen, Bang & Olufsen audiosysteem en keyless entry bij. Optioneel zijn nog een winterpack, een panoramadak, een trekhaak en aanvullende rijhulpsystemen verkrijgbaar. Onze rijkelijk uitgeruste testwagen klokte af op een kleine 41.000 euro. Binnen het (zeer!) omvangrijke SUV B EV segment kan je met een dergelijk budget bij diverse concurrenten terecht. Qua rijgedrag kan niemand tippen aan deze Europese Amerikaan, inzake praktisch gebruiksgemak komt enkel de Renault 4 misschien in de buurt. - **BNNY**



+ PLUS

- Herkenbaar geheel
- Hogere zitpositie en goede zichtbaarheid
- Best praktische en functioneel
- Zuinig
- Volwassen en betrokken rijgedrag
- Moderne rijhulpsystemen en connectiviteit

- MIN

- Relatief beperkt rijbereik
- Stevige concurrentie

DE ESSENTIE

De zuiver elektrische Puma Gen-E is een logische evolutie van Ford's populaire crossover. Hij combineert vertrouwde looks met een moderne aandrijflijn, biedt relatief veel ruimte en pakt uit met het typische Ford rijgevoel (lees: betrokken).

De batterijcapaciteit is aan de kleine kant waardoor het rijbereik beperkt blijft tot 250 à 300 km in de praktijk. Wel staat daar een zuinig verbruik, aangenaam weggedrag en correcte prijzen tegenover. In een segment bomvol concurrenten slaagt de Puma Gen-E erin zich te onderscheiden met zijn rijplezier en de enorme kofferruimte. Interessante eigenschappen die de Puma met benzinemotor ook geliefd maakte.



Private Lease in België: Nog veel potentieel om te groeien

Onze particuliere noorderburen opteren al eens graag voor een leaseauto, maar Belgische particulieren blijken een pak minder bereid om met een auto te rijden die niet de hunne is of wordt. Nochtans heeft Private Lease een aantal onmiskenbare voordelen.

Voor bedrijven en professionals is het op lange termijn huren van een auto, vaak "operationele leasing" genoemd, gemeengoed. De Belgische leasingmaatschappijen beheren momenteel zo'n 600.000 auto's die op lange termijn worden verhuurd, inclusief onderhoud, banden, verzekering, enz. Daarmee is bijna één op tien personenwagens in ons land er eentje van een verhuurmaatschappij. De Belgische particulier of privé-persoon die de rekening uit eigen zak moet betalen, heeft echter een veel kleinere appetijt voor deze beheersvorm. Dat heeft misschien ook te maken met onwetendheid, want onbekend is onbemind.

Nederlanders kiezen massaal voor private lease

In Nederland kozen intussen al 250.000 particulieren voor een auto via een Private Leasecontract. Een huurauto op lange termijn dus, waarbij een leasingmaatschappij in ruil voor een vast maandelijks bedrag een auto ter beschikking stelt van een particuliere klant, die die auto op het eind van het contract terug inlevert. In ons land ligt

dat aantal volgens cijfers die sectorvereniging Renta eerder dit jaar bekendmaakte, op 13.200, of amper 5% van het Nederlandse totaal. Terwijl er in Nederland zo'n 9 miljoen personenwagens rijden en in ons land 6 miljoen. In principe zouden de Belgen dus aan twee derde van het aantal Nederlandse Private Lease-contracten moeten kunnen raken, of zo'n 165.000. Dat is vandaag utopisch, ondanks het feit dat steeds meer partijen Private Lease gaan aanbieden.

Wat is dat eigenlijk, Private Lease?

Vooraleer we nagaan wat de voor- en nadelen van Private Lease zijn, moeten we even duidelijk maken wat het precies is. Eigenlijk is het identiek hetzelfde product dat bij bedrijven zo populair is: het bij een leasingmaatschappij voor een periode van meerdere jaren huren van een door de klant gekozen auto. In de maandelijkse huurprijs is niet alleen het gebruiksrecht voor de auto inbegrepen, maar ook alle kosten voor onderhoud, technische herstellingen en banden, naast de belasting op inverkeerstelling, verkeersbelasting, verzekering (burgerlijke aansprakelijkheid en eigen schade), pechverhelping en (in bepaalde gevallen) een vervangwagen.

De particulier die voor Private Lease kiest hoeft naast zijn maandelijkse huur dus enkel nog zijn brandstof- of elektriciteits-

kosten te dragen. De maandelijkse kost hangt af van de gekozen auto, van het aantal kilometers dat de gebruiker met de auto zal rijden en van de huurtermijn. Op het einde van de looptijd (meestal na 36, 48 of 60 maanden), wordt de auto teruggenomen door de leasingmaatschappij, die hem doorverkoopt op de tweedehandsmarkt. In principe is het niet mogelijk voor de klant om de auto die hij gedurende al die tijd gehuurd heeft op het einde ook van de leasingmaatschappij over te nemen.

Interessant voor jongeren

Zo'n formule heeft enkele duidelijke voordelen. Zo kent de klant op voorhand de totale kostprijs van zijn auto. Of er in de loop van het contract nu meer kosten zijn voor onderhoud of technische herstellingen dan voorzien en of de auto op het einde van het contract wanneer hij wordt doorverkocht minder opbrengt dan de leasingmaatschappij had ingeschat is niet het probleem van de klant. Zijn prijs staat vast, eventuele verliezen worden door de leasingmaatschappij ten laste genomen.

Het op voorhand kennen van de totale maandelijkse kostprijs van je individuele mobiliteit is vanzelfsprekend een echte troef. Jongeren kunnen daarnaast ook een goede zaak doen door te kiezen voor Private Lease, omwille van de kostprijs van een autoverzekering. Wanneer ze een auto op hun eigen naam willen verzekeren is de premie vaak erg hoog, gezien hun leeftijd en beperkte rijervaring. Leasingmaatschappijen gebruiken in hun contracten echter vloottarieven die voor alle bestuurders gelijk zijn. Daardoor kunnen jongeren niet alleen voor een lager bedrag verzekerd worden dan wanneer ze dat op eigen naam zouden doen, maar bouwen ze ook een schadehistoriek op die ze later kunnen gebruiken om wanneer ze een verzekering op eigen naam afsluiten een betere premie te krijgen.

Een ander voordeel is dat wie dat wil regelmatig (om de drie, vier of vijf jaar) met een nieuwe auto kan rijden, die dan telkens weer uitgerust is met de laatste snufjes en minder verbruikt dan de vorige. Ook voor wie graag wil uitproberen of hij of zij (al) klaar is voor een elektrische auto, is Private Lease een risicoloze keuze.

Bevalt het elektrisch rijden niet, of is de herverkoopwaarde niet wat ervan werd verwacht, dan is dat geen probleem, want de leasingmaatschappij neemt de auto terug en verkoopt hem, zonder risico voor de huurder.

Geen eigendom

Vanzelfsprekend zijn er ook minpunten aan Private Lease verbonden. Zo wordt de huurder nooit eigenaar van de auto. Na drie, vier of vijf jaar werd in totaal een aanzienlijk bedrag betaald maar moet de auto wel weer ingeleverd worden. In zekere zin staat de huurder dan met lege handen, al is dat geen eerlijke weergave van de feiten. Want defacto heeft hij of zij natuurlijk enkel betaald voor het gebruik van de auto, en niet voor de eigendom. De som die tijdens het contract wordt betaald dekt de financieringskosten, het door de leasingmaatschappij ingeschatte waardeverlies (het verschil tussen de aankoopprijs en de verwachte herverkoopwaarde) en daarnaast ook de taksen, onderhoudsbeurten, banden, technische herstellingen en het verzekeringspakket. Dat zijn natuurlijk wel kosten die bij een eigen auto ook betaald moeten worden of in rekening moet worden gebracht.

Een andere moeilijkheid is dat de huurder goed moet kunnen inschatten hoeveel kilometer hij per jaar denkt te gaan rijden. De maandelijkse huurprijs wordt namelijk beïnvloed door het kilometeraantal, omdat meer kilometers rijden ook betekent dat er meer onderhoud nodig is, er meer banden vervangen moeten worden en de auto op het eind ook een lagere herverkoopwaarde heeft dan een exemplaar met een lagere kilometerstand. Wanneer in de praktijk aanzienlijk meer kilometers worden gereden dan voorzien was in het contract, zal de leasingmaatschappij de maandprijs herzien. Dat kan een onaangename verrassing zijn maar is uiteindelijk niet meer dan billijk, omdat door meer te rijden dan contractueel voorzien de afgesproken voorwaarden niet nageleefd worden. Het is dan ook beter om wat meer kilometers te voorzien dan ze te laag in te schatten. Iedereen krijgt liever geld terug dan te moeten bijbetalen.

Op het einde van het contract inspecteert de leasingmaatschappij de auto. Eventuele schade die verder gaat dan de normale en



De ⑤ zekerheden van het Keurmerk Private Lease

 Eerlijke voorwaarden	 Compleet product	 Bescherming tegen te hoge financiële lasten	 14 dagen bedenktijd	 Zekerheid bij klachten
---	---	--	---	---



aanvaardbare slijtage zullen worden aangerekend. Eigenlijk is dat hetzelfde als wat gebeurt als iemand zijn eigen auto doorverkoopt: de op die auto aanwezige schade leidt ook tot een minder hoge verkoopprijs. Wie echter weinig zorgzaam met zijn auto omspringt kan op dat vlak onaangenaam verrast worden door de schadefactuur op het einde van het contract.

Waarom nog geen succes in België?

Dat het Nederlandse succes nog geen massale navolging krijgt in België ligt mogelijk aan onze volkstaal. Nederlanders staan traditioneel meer open voor nieuwe initiatieven en zijn al veel langer vertrouwd met het op lange termijn huren van auto's. De Belg is wat conservatiever ingesteld en is graag eigenaar van zijn auto, net als van zijn huis. Zoals van de Belg vaak gezegd wordt dat hij een baksteen in de maag heeft, lijkt het al even belangrijk dat de auto van die Belg zijn eigendom is. In ons land kiezen particulieren dan ook massaal voor ballonkredieten, een vorm van lening op afbe-

taling met een laatste verhoogde maandsom, waarbij ze meteen eigenaar zijn van de auto en hem op het einde kunnen houden, na betaling van een restbedrag.

Mogelijk zullen initiatieven als Social Lease, waar de federale regering werk van wil maken, of de uitbreiding van het federale mobiliteitsbudget voor een groei in het aantal Private Leasecontracten zorgen, maar momenteel is dat nog koffiedik kijken.

Uiteindelijk is Private Lease vooral interessant voor wie niet per se eigenaar wil zijn of blijven van zijn auto en graag regelmatig met een nieuw model rijdt. Ook wie zijn maandelijkse mobiliteitskost op voorhand wil kennen en belang hecht aan een budget onder controle doet met een Private Leasecontract een goede zaak. Wie zijn of haar auto graag wil "oprijden" en het belangrijk vindt om eigenaar te zijn, of niet echt kan inschatten hoeveel hij of zij eigenlijk rijdt op jaarbasis, kiest beter voor een andere aanschafvorm.

DE ESSENTIE

Private Lease (het langdurig huren van een auto voor een vast maandbedrag inclusief verzekering, onderhoud en taksen) is in België nog matig populair, in tegenstelling tot Nederland waar 250.000 particulieren het al gebruiken. Belgen hechten meer aan eigendom en zijn minder vertrouwd met leasing. Maar een kentering is niet uitgesloten want Private Lease biedt wel degelijk voordelen: voorspelbare kosten, lagere verzekeringspremies voor jongeren, en regelmatig een nieuwe wagen. Groei is dus mogelijk, maar voorlopig blijven de Belgen voorzichtig.



Facelift voor Peugeot 308

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



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

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

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

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

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

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

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



Van Moss

VOOR MOBILITEIT, VOOR IEDEREEN



Van Mossel zet vol in op Private Lease: 'We merken dat de mentaliteit stilaan kantelt'

Hoewel het concept in Nederland al jaren een vaste waarde is, lijkt het bij ons trager van de grond te komen. We spraken met Ivan Geerinckx, verantwoordelijke Private Lease binnen de Van Mossel Groep, over de opmars van private lease binnen hun portefeuille.

Het wat, waarom en hoe van Private Lease beschrijven we uitgebreid in een ander artikel. Kort gezegd is het een formule waarbij je als consument een vaste huurprijs betaalt om met een nieuwe of jonge tweedehandswagen te rijden, inclusief quasi alle kosten. In België is Private Lease nog geen massafenomeen, maar toch ziet Geerinckx duidelijke tekenen van verandering: 'Steeds meer Belgen denken in maandprijzen in plaats van aankoopbedragen, en

laten het klassieke eigenaarschap los. Niet iedereen heeft 25.000 tot 40.000 euro in de schuif liggen om een auto te kopen. Private lease biedt dan een haalbaar alternatief naast klassieke bank- of huurfinancieringen.'

Van nul naar 700 contracten

De formule is overgewaaid uit de Verenigde Staten en Noord-Europa, waar ze al langer populair is. Vooral in Nederland sloeg private lease snel aan. 'De Nederlander heeft meer een huurmentaliteit, terwijl de Belg van nature graag eigenaar is van zijn spullen. Denk maar aan een huis, maar ook een auto,' zegt Geerinckx. 'Toch merken we dat vooral jongere klanten die mentaliteit meer en meer loslaten. Huren zit in de lift, niet enkel voor auto's, maar ook voor fietsen en andere gebruiksgoederen. Dat heeft deels te maken met financiële redenen, maar ook met gemak en ontzorging.'



'Vaak zijn dat kleine of middelgrote stadswagens, zoals de Opel Corsa of Ford Puma. We zien ook dat klanten steeds vaker kiezen voor automaten, zelfs in de kleinere segmenten. Daarnaast is er veel interesse in jonge tweedehandswagens.'

Private lease blijkt ook een interessante opstap voor wie twijfelt over elektrisch rijden. 'De consument ervaart veel onzekerheid: moet ik nu een elektrische wagen kopen, een hybride of toch nog benzine? Via private lease kan hij die keuze even uitstellen. Wij nemen het restwaarderisico op ons, de klant hoeft zich daar dus geen zorgen over te maken,' legt Geerinckx uit. 'Dat ontzorgen is de kern van het concept. De klant moet enkel nog denken aan tanken of opladen.'

Een ander voordeel is dat de verzekering inbegrepen is, zonder onderscheid op basis van leeftijd. 'Een bestuurder van 18 moet dus niet wakker liggen van hoge verzekeringpremies en betaalt hetzelfde als iemand van 60. Bovendien bouwt een jonge bestuurder op die manier ook schadevrije jaren op. Als hij later een eigen verzekering afsluit, kan hij die historiek meenemen.'

Wat met eigenaarschap?

Een vaak gehoorde bedenking is dat de klant na afloop van het contract de wagen moet inleveren. 'Private lease is in de basis een huurformule,' bevestigt Geerinckx. 'Maar bij ons komen de wagens terug in onze eigen used car centers. De huurder krijgt daarbij het eerste recht om de auto aan te kopen tegen de dan geldende marktwaarde. De aankooptie is er dus wel degelijk. Omwille van de schaalgrootte binnen Van Mossel kunnen wij onze huurder, op het einde van de leaseperiode, een voorstel tot aankoop doen.'

Van Mossel startte begin 2015 met de privatelease-activiteit. Intussen loopt het aantal contracten op tot zo'n 700. 'We begonnen letterlijk met twee mensen in een klein kantoor. De eerste maanden waren uiteraard moeilijk, we waren blij met elk mailtje dat binnenkwam. Vandaag hebben we een team van drie, binnenkort vier mensen, dat zich voltijds bezighoudt met private lease binnen de groep.'

De groei bracht ook leermomaaenten mee. 'We hebben onze procedures verfijnd en we kunnen nu ook meer processen verder digitaliseren. Wat echt werkt, is het persoonlijke contact. Onze leaseconsulenten begeleiden daarbij de dealers én de klant. Van het eerste gesprek tot de aflevering en ook erna blijven zij het vast aanspreekpunt...

Populaire modellen en scherpe prijzen

Het aanbod van Van Mossel omvat zowel nieuwe als gebruikte wagens, die al even op de weg zijn geweest. Dat drukt de maandprijs. 'We weten intussen welke modellen populair zijn,' vertelt Geerinckx.



Ivan Geerinckx

pre-driven



Van Mossel biedt contracten aan tussen twee en zes jaar. De gemiddelde looptijd ligt rond de zestig maanden. 'Voor occasionwagens geldt dat de leeftijd aan het einde van het contract maximaal zes jaar mag zijn. Een auto van twee jaar oud kan dus nog voor vier jaar geleased worden,' aldus Geerinckx. Recent werd trouwens ook een flexibel contract gelanceerd: 'Na twaalf maanden kan de klant maandelijks opzeggen, tegen een kleine meerkost. Dat spreekt mensen aan die bijvoorbeeld weten dat ze volgend jaar een bedrijfswagen krijgen.'

Over extra kosten bij hogere kilometerstanden zijn klanten vaak bezorgd, maar ook daar probeert Van Mossel flexibel te zijn. 'We berekenen de kilometers evenwichtig: zowel extra als minder gereden kilometers worden aan hetzelfde tarief afgerekend. Dat maakt het transparant en eerlijk.'

Nieuwe kanalen en groeiende bekendheid

Met 700 lopende contracten bewijst Van Mossel dat Private Lease wel degelijk aan populariteit wint, en dat heeft ook te maken met het eigen netwerk. De meeste contracten komen binnen via het eigen dealernetwerk, maar ook bedrijven vormen een interessante pijler die steeds belangrijker wordt. 'Binnen ondernemingen zijn er altijd medewerkers zonder bedrijfswagen. Via partnerships kunnen we ook hen een aantrekkelijk aanbod doen,' zegt Geerinckx. Daarnaast zorgen sociale media voor een constante stroom van nieuwe leads. 'We krijgen dagelijks vijf tot tien contactaanvragen binnen. Dat toont dat de formule leeft.'

De voordelen van private lease zijn volgens Geerinckx dan ook duidelijk: een vast maandbedrag, zonder onverwachte kosten. 'Het enige waar de klant nog aan moet denken, is zijn sleutel en het opladen of tanken van de wagen,' zegt hij met de glimlach. 'Voor de rest zit alles in het contract. Dat totale ontzorgen is precies waarom de formule steeds meer succes kent.'

IN SAMENWERKING MET VAN MOSSEL



Volkswagen Touareg zwaait uit met Final Edition

De Japan Mobility Show staat boordevol interessante concepts, zoals de Toyota Corolla Concept en de Mazda Vision X-Coupe. Maar ook de kleine kei cars kunnen best charmant zijn, zoals Suzuki bewijst met de e-Sky.

Na drie generaties en 1,2 miljoen exemplaren is het in 2026 over en uit voor de Volkswagen Touareg. Als afscheid krijgen de laatste modellen een Final Edition, een speciale reeks die op elke uitvoering zal worden toegepast in de laatste maanden.

De VW Touareg werd in 2002 gelanceerd als een meer utilitair, maar nog steeds luxueus, zustermodel van de eerste Porsche Cayenne. Een Piëch-project, dus. Een SUV boordevol innovaties, met zaken als een actieve rolstabilisatie, luchtvering met zes niveaus, een doorwaarddiepte van 58 cm en de mogelijkheid om heuvels van 45° op te klimmen. Maar



de coolste versie was ongetwijfeld de Touareg V10 TDI, die later tot de R50 vervelde. Een dikke 5 liter-V10 turbodiesel met 350 pk, 850 Nm en genoeg kracht om – letterlijk – een Boeing 747 te trekken!

Nog iets populairder was de tweede generatie Touareg uit 2010. Die was langer en breder, bood meer luxe en kon meesurfen op de opkomende populariteit van SUV's. Het motorenaanbod was iets minder decadent, met aan de top een V8 op benzine of diesel. De Touareg II bracht vooral veel technische innovaties met zich mee. Denk aan adaptieve grootlichten die niet verblinden, tal van rijhulpsystemen die nu standaard zijn geworden en zelfs 360°-camera's.

De derde generatie VW Touareg werd in 2018 gelanceerd, maar heeft nooit het succes van zijn voorgangers kunnen evenaren. Toch is deze generatie nog steeds een werkpaard en luxebeest in één. Hij heeft bijvoorbeeld een maximaal trekgewicht van 3,5 ton, maar ook gewoon een comfortabel interieur. Daar vond je trouwens voor het eerst bij VW een gigantisch centraal aanraakscherm.

Maar na 24 jaar is het nu dus bijna gedaan voor de Touareg. Je kan nog tot maart 2026 een exemplaar van de grote SUV bestellen, waarbij je automatisch een Final Edition met speciale badges krijgt. Ook meerkleurige sfeerverlichting maakt deel uit van de standaarduitrusting, maar verder is de Final Edition krek eender aan een gewone Touareg. Met dus de keuze tussen een diesel- of plug-inhybride motor, en prijzen vanaf – slik – 89.345 euro.



Test



Hyundai Tucson

Helemaal op punt gezet

De populaire Hyundai Tucson was reeds een zéér aantrekkelijke SUV en met enkele updates inzake connectiviteit en uitrusting wordt het zowaar nog beter.

De Hyundai Tucson is al jaren een gevestigde waarde in het populaire SUV segment en sinds z'n debuut in 2004 staat de teller al op 7 miljoen verkochte exemplaren. Met een facelift van de vierde generatie zet Hyundai zijn succesverhaal verder: de Tucson is nu moderner, slimmer en veelzijdiger dan ooit.

Gedurfd design

Hyundai blijft trouw aan de scherpe Sensuous Sportiness design-taal waarvan de opgefriste grille (met geïntegreerde Parametric Hidden Lights) nog steeds dé eigennijze/karaktervolle blikvanger is. Ook krijgt de Tucson grotere dagrijverlichting en aangepaste bumpers (met bredere skidplates) mee.

De personalisatiegids verwelkomt vier nieuwe lakkleuren (Cypress Green, Ecotronic Grey, Ultimate Red en Sailing Blue) naast zeven bestaande mogelijkheden. Inzake velgen zijn er 17", 18" en 19" exemplaren beschikbaar. Voor wie het nog blitser mag is er opnieuw een Tucson N-Line uitvoering die een sportieve saus over het al dynamische design giet.

Grotere schermen en verbeterde kwaliteitsindruk

Binnenin is de recente update iets omvangrijker. Zo zijn zowel het digitale instrumentenpaneel als infotainmentsysteem nu 12,3" groot, beiden lopen naadloos in elkaar over. De keuzehendel van de automaat verhuist dan weer van de middentunnel naar het stuurwiel wat extra (opberg)ruimte creëert. En het stuurwiel is volledig nieuw.

Op wat glimmende (lees: krasgevoelige) pianolak na zijn alle materialen van degelijke kwaliteit en staat de afwerking op punt. Hulde aan de doordachte ergonomie ... met fysieke knoppen voor de meeste basisfuncties.

Hyundai Tucson blijft heerlijk functioneel en veelzijdig

De verhoogde SUV koetswerkform zorgt voor een gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom. Aan binnenruimte geen gebrek, alle inzittenden hebben zodanig de nodige been-/hoofdruimte ter beschikking. Het panoramisch glazen dak versterkt nogmaals het ruime gevoel. Overal in het interieur vinden we USB-C poorten én zetelverwarming terug. Voor stoelen met koeling (ventilatie) moet je vooraan plaatsnemen.

Afhankelijk van de motorisatie is er plaats voor 546 à 620 liter bagage in de koffer van de Tucson. Met de achterbank neergeklapt (40:20:40) stijgt het laadvolume tot 1.721 à 1.799 liter. De kofferklep opent desgewenst volautomatisch indien deze een naderende sleutel detecteert.

Moderne uitrusting

Dankzij de Connected Car Navigation Cockpit (ccNC) is de Tucson klaar voor de toekomst met onder andere over-the-air updates, realtime navigatie/verkeersinfo, geconnecteerde Bluelink diensten en functioneert je slimme telefoon/uurwerk als Digital Key. Ook tover je vanaf nu draadloos Apple CarPlay en Android Auto tevoorschijn. Daarnaast versterken het hoogwaardige Krell audiosysteem, de draadloze (gekoelde) telefoonlader (15W) en de head-up display (12") het hightech karakter van de Tucson.

Naar goede gewoonte is Hyundai behoorlijk genereus qua veiligheid/rijhulpsystemen en dat is hier uiteraard ook het geval. Dodehoekcamerabeelden in je tellerpartij, adaptieve cruise control op basis van de navigatiegegevens, remote parking via de Smart Key, 360° camera, verbeterde noodremassistentie en een zeven-de airbag tussen de voorstoelen, het is allemaal mogelijk. De "te enthousiaste" meldingen van de verkeersbordenherkenning schakel je stiekem uit door lang op het mute knopje te duwen.

Klaar voor elk avontuur

Diesel, benzine, mild hybride, hybride of plug-in hybride, met dit ruime aanbod heeft Hyundai voor iedereen een gepaste Tucson in de aanbieding. Naast reguliere 1.6 CRDi diesel (115 pk) en 1.6 T-GDi benzine (160 pk) is de Tucson ook verkrijgbaar met 48V mild hybride ondersteuning (respectievelijk 136 pk en 160 pk) om het verbruik te drukken. De Tucson Hybrid is 215 pk sterk met daarboven de Tucson Plug-in Hybrid met 252 pk als topmodel.

De basisversies rekenen op een handgeschakelde 6-versnellingsbak met de 7-DCT automaat als interessant alternatief. De (plug-in) hybridemodellen krijgen een 6-traps automaat mee en zijn nu zowel met voorwielaandrijving (2WD) als vierwielaandrijving (4WD) verkrijgbaar.

Specificaties Hyundai Tucson Plug-in Hybrid

De geteste Tucson PHEV is voorzien van een 252 pk / 350 Nm sterke aandrijflijn. Daarmee doe je 0-100 km/u in 7,9 seconden en haal je een topsnelheid van 186 km/u. De verbruikscijfers zijn sterk afhankelijk van de gereden trajecten, de rijstijl en vooral hoe frequent er geladen wordt. In optimale omstandigheden kan je onder de 1 liter benzine per 100 km blijven, wie vertikt de stekker in





te pluggen zal richting 8 liter gaan. Met een volle brandstoftank (42 liter benzine) verkrijgt je zo slechts 500 km rijbereik.

Met een volle batterij (13,8 kWh) haal je in de praktijk een zuiver elektrische actieradius van 55 à 60 km (68 km WLTP). Baanbrekend kunnen we dat vandaag de dag niet meer nemen, maar voor velen is het wellicht ruim voldoende voor dagelijks gebruik.

Batterijcapaciteit opwekken/reserveren is hier trouwens niet mogelijk, wel kan je specifiek voor een zuiver elektrisch (EV) of hybride (HEV) rijmodus kiezen. Ook regel je eenvoudig de intensiteit van de remenergierecuperatie (niet, weinig, veel of auto) via de schakelflippers achter het stuurwiel. Handig! Laden kan aan 7,2 kW (AC) waardoor je na 2u30 terug een volle batterij hebt. Snelladen is hier niet mogelijk maar of dat nu écht een meerwaarde is voor een PHEV weten we nog steeds niet.

Aangenaam rijgedrag

Ook na facelift blijft de Tucson volwassen en verfijnd rijden. Dankzij de adaptieve dempers blijft hij stevast comfortabel terwijl de fluis-terstille EV modus en puike isolatie eveneens hun steentje bijdragen. Voor wie meer scherpte (en een zwaarder stuurgevoel) wenst is er de Sport rijmodus. Verwacht echter geen diepgaande betrokkenheid of rijdynamiek, daarvoor moet je richting de IONIQ 5 N.



Niet meer zo goedkoop als vroeger

De vernieuwde Hyundai Tucson SUV is er vanaf 35.249 euro (1.6 T-GDi 6MT) in het Techno uitrustingsniveau, en dat mag gerust een aantrekkelijk aanbod worden genoemd. Met wat meer budget ter beschikking kan je terecht bij de (nog) beter uitgeruste Feel en Shine uitvoeringen.

De Tucson Hybrid is er vanaf 40.199 euro, de Tucson Plug-in Hybrid start bij 49.999 euro. Wie wenst kan vervolgens nog wat verder personaliseren, zo was de testwagen finaal 55.599 euro waard, wat toch al vrij stevig is. Dat komt dicht bij de 61.199 euro die dezelfde Hyundai verdeler voor een Santa Fe Hybrid vraagt. Aan de andere kant werpt de Kona (vanaf 28.249 euro) zich op als toegankelijker crossover alternatief.

Maar staar je niet blind op enkel het prijskaartje, want met een genereuze basisuitrusting wil Hyundai alvast het verschil maken met de (zéér) talrijk aanwezige concurrenten. En daarnaast is er natuurlijk ook de uitmuntende garantie van 5 jaar zonder kilometerbeperking.

Conclusie

Met een frisse neus, grotere schermen en extra uitrusting slaagt Hyundai er wonderbaarlijk genoeg in om de Tucson nog aantrekkelijker te maken. Dit naast het aangename rijgedrag, praktische inborst, puike afwerking, talrijke rijkhulpmiddelen, brede motorgamma en een uitgesproken vormgeving.

Een prijskraker zoals in het begin van zijn carrière is de Tucson vandaag de dag jammer genoeg niet meer, wel hanteert Hyundai een marktconform prijsbeleid en is de basisuitrusting/garantie bovengemiddeld. Da's zeker nuttig in dit overbevolkte segment waarbij bijna elk volumemerk een waardige concurrent in de aanbieding heeft. - **BNNY**



+ PLUS

- Stoere looks
- Gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom
- Ruime en praktische auto
- Aangenaam rijgedrag
- Moderne rijhulp en connectiviteit

- MIN

- Stevige concurrentie
- Puur elektrische rijbereik van de PHEV is niet baanbrekend

DE ESSENTIE

Op papier lijken de recente vernieuwingen van de Hyundai Tucson vrij beperkt, in de praktijk versterken ze merkbaar het totaalpakket. Deze Europese Koreaan rijdt comfortabel, is ruim/veelzijdig en pronkt met moderne uitrusting wat hem een ideaal vervoersmiddel voor uiteenlopende behoeften maakt. Eentje die bovendien maar weinig steken laat vallen...

In het drukbevolkte SUV C segment moet de Tucson het opnemen tegen talrijke concurrenten maar met de geruststellende garantie, het brede motorenaanbod en vooral zijn uitgesproken design heeft hij interessante troefkaarten in handen die moeilijk te negeren vallen.

Nieuw



Zeekr doet z'n intrede op de Belgische markt

Hoewel nog relatief onbekend mag het gezegd dat de nieuwe Chinese speler Zeekr, al enkele belangrijke mijlpalen heeft bereikt. Gelanceerd in 2021 en voor het eerst in Europa in 2023, is het merk nu ook klaar om de Belgische markt te bestormen. Maar beschikken ze over de juiste wapens?

Bij elke lancering van een nieuwe Chinese speler vragen we ons altijd meteen af of het avontuur een lang leven beschoren zal zijn. Om een gefundeerd antwoord op die vraag te bedenken, is het altijd zinvol om even te kijken of het merk in het thuisland deel uitmaakt van een grotere groep, en dan nog liefst een gevestigde waarde. Dat zit bij Zeekr alvast goed want het maakt deel uit van de gigant Geely, waar ook Volvo, Polestar, Lotus en Lynk&Co onderdak hebben. Zeekr kan dus absoluut terugvallen op stevige familiebanden.

Premium ambities

Deel uitmaken van zo'n grote groep heeft tal van voordelen. Zo kan Zeekr gebruik maken van vier fabrieken, twee R&D Centers en vier

designcenters. Het hoofdkwartier voor Zeekr design wereldwijd is trouwens in het Zweedse Gothenburg gevestigd, en dat zou de modellen alvast een Europees gezicht moeten geven. Hoewel het merk momenteel al 9 modellen heeft gelanceerd, zullen er in een eerste fase slechts 3 gecommercialiseerd worden in België. Daarbij zien we wel stevige gelijkenissen met de nieuwste modellen van zustermerk Lynk&Co, maar de Europese baas van Zeekr, Lothar Schupet, verzekert ons dat er in de toekomst meer differentiatie komt qua design tussen de verschillende merken van de Geely-groep.

Zeekr noemt zichzelf een 'premium technology brand' en dat moet resulteren in enerzijds state-of-the-art technologie, maar ook een afwerking en materiaalkeuze die uitgesproken premium is. Het technologische aspect is al merkbaar aan bijvoorbeeld de 800 volt architectuur die het merk gebruikt, waarbij je in amper 5 minuten maar liefst 500 km kan bijladen. Een ander voorbeeld is de zogenaamde 'valet charging', een systeem waarbij je in de parkeergarage je auto simpelweg achterlaat, waarna die autonoom naar de lader rijdt en een robotlader de kabel inpluigt. In China is deze service al effectief in gebruik, de technologie zou dus makkelijk kunnen overwaaien naar onze contreien.



3 modellen

Tijdens de voorbije Zoute Grand Prix toonde Zeekr Belgium voor het eerst de 3 modellen voor onze markt. Je merk in Knokke voorstellen is dan ook een slimme keuze als je jezelf als premium merk in de markt wil zetten. Op de catwalk langsheen de Knokse dijk ontdekken we de sympathieke Zeekr X (een compacte elektrische stadswagen), de 001 Shooting Brake en het voorlopige vlaggenschip 7X. Die laatste is volgens het merk de ultieme elektrische gezins-SUV met 615 km autonomie een elektromotor van 639 pk en luchtvering.

Qua design vonden wij vooral de X een sterkte aantrekkingskracht hebben waarbij we ons kunnen inbeelden dat jonge mensen er wel een mogelijke concurrent in zien van pakweg een Mini Countryman JCW EV of een Alfa Romeo Junior Veloce EV. Met een prijsvork tussen 38.000 en 49.000 is dat ook zo'n beetje het speelveld waarin we de Zeekr X moeten situeren. Hij beschikt over maar liefst 428 pk en daarmee sprint hij in 3,8 sec naar 100 km/u. Zijn WLTP-rijbereik bedraagt 445 km en hij kan DC laden tot 150 kW, meer dan redelijk in dit segment.

Wat alle modellen dan weer gemeen hebben is de premium afwerking. Ja, we beseffen dat die term al snel in de mond wordt genomen, maar we hebben zelf kunnen vaststellen dat de gebruikte materialen en de assemblagekwaliteit in een Zeekr niet moet onderdoen voor de (Duitse) gevestigde waarden. Dat is natuurlijk ook nodig als je (toch naar Chinese normen) premium prijzen vraagt.

De 001 Sport Edition

Om de Belgische lancering kracht bij te zetten lanceert het merk een tot 250 units beperkte sportieve oplage van de Zeekr 001.

De 001 Sport Edition combineert twee elektromotoren: één op de vooras en één op de achteras die samen 544 pk en 686 Nm koppel leveren. Daarmee zit je gebeiteld voor een sportieve output: de 001 Sport Edition versnelt van 0 tot 100 km/u in 3,8 seconden en heeft een topsnelheid van 200 km/u. De actieradius bedraagt tot 585 kilometer (WLTP), en aan een snellader van 200 kW laadt de 100 kWh batterij in 30 minuten op van 10 tot 80 procent.





Aan de buitenkant onderscheidt de 001 Sport Edition zich met 22-inch velgen met 12 spaken in satijn glans zwart. Deze velgen, oorspronkelijk ontwikkeld voor de ultra-high-performance Zeekr 001 FR (het halo-model van het merk in China), zijn gesmeed uit aluminium van ruimtevaartkwaliteit, een productieproces dat veel wordt gebruikt in de autosport. Daarnaast moet de achterspoiler uit koolstofvezel ervoor zorgen dat de wagen ook bij hogere snelheden nog stabiel op de weg ligt. Andere opmerkelijke designelementen zijnde spiegelkappen in carbon en de oranje remklauwen.

Waar wat meest opvalt is de Speed Orange buitenkleur van deze 001 Sport Edition die perfect aansluit met het opzichtige oranje interieur van het exclusieve model. Het is een gewaagde combo (niet meteen onze smaak), maar gelukkig is de Sport Edition ook

leverbaar in een zwart of grijze tint, waarbij je ook binnenin kunt kiezen voor, laat ons zeggen wat rustigere kleurcombo's.

Kracht, comfort en controle

Zeekr belooft voor deze 001 Sport Edition een sportief maar gebalanceerd rijgedrag. Dat begint bij een slimme ophanging en een lichte, stevige carrosseriestructuur. Dankzij een dubbele wish-bone-vooras en de Integral Link-achteras, samen met de actieve luchtvering en continu variabele schokdempers, biedt de Zeekr 001 Sport Edition volgens de constructeur precies de juiste mix tussen wendbaarheid en comfort. Bestuurders kunnen kiezen uit verschillende rijmodi, waaronder een sportstand. We zijn alvast benieuwd om dat zelf binnenkort uit te testen.





Binnenin ligt de nadruk verder op comfort en gebruiksgemak. De cockpit beschikt over een head-up display, een AI gestuurde virtuele assistent met spraakbediening en 5G-connectiviteit. De ventileerbare voorzetels hebben ook een massagefunctie om lange ritten comfortabeler te maken. Verder valt vooral het royale plaatsaanbod op, waarbij ook de achterste inzitten beschikken over opvallend veel beenruimte. Ook de hoofdruimte is voldoende, al kunnen groot uitgevallen passagiers misschien net iets tekort komen door de aflopende daklijn. Rest ons nog de prijs mee te geven van deze opvallende, exclusieve Zeekr: 73.990 euro.

Een merk met ambitie

Zeekr heeft sinds de lancering in 2021 al dik een half miljoen auto's verkocht. Door nu ook Europa in te palmen, wil de Chinese constructeur dat tempo nog flink opdrijven. De nieuwe Belgische invoerder wil geen concreet cijfer kleven op de lokale ambitie, maar het is wel duidelijk dat 90% van hun verkopen uit de B2B-sales moet komen.

Met uitstekende (EV-)prestaties, een premium afwerking en 10 jaar garantie lijken ze alvast over de juiste troeven te beschikken om een snelle start te maken in België. Ze kunnen daarbij rekenen op 3 dealerships (Luik, Brussel, Gent), en de ambitie om dat netwerk nog uit te breiden tot 9 showrooms tegen midden volgend jaar. Het moge in ieder geval duidelijk zijn dat dit alweer een Chinees merk is om in de gaten te houden. - **WM**



DE ESSENTIE

Een nieuwe dag, een nieuw Chinees merk. Maar Zeekr is er wel eentje om in de gaten te houden. Met Geely als moedership (gekend van o.a. Volvo en Polestar) kan het merk alvast wel rekenen op een stevige basis en dat merk je meteen als je de eerste 3 modellen voor België bekijkt. Wij waren in het bijzonder gecharmeerd door de kleinste Zeekr X, maar het merk zelf lijkt vooral met de 001 en de 7X de fleetmarkt te willen bespelen. Dankzij zijn 800 volt architectuur en top EV-prestaties zou dat wel eens kunnen lukken. Maar let op, de prijzen zijn niet meteen op Dacia- of Leapmotor-niveau, al kan Zeekr daar weer wel een premium uitstraling en afwerking tegenover stellen.



DS Numéro 4 Flinke upgrade

De DS4 krijgt een doorgedreven facelift en wordt 'Numéro 4'. Naast enkele gebruikelijke cosmetische evoluties krijgt het compacte DS-model vooral ook een aangepast aanbod aandrijflijnen, waar iedereen z'n gading in moet kunnen vinden. Wij gingen op pad met de elektrische variant.

In lijn met de recente gelanceerde Numéro 8, verandert de DS4 van naam. Dat gaan we trouwens vanaf nu bij alle toekomstige modellen zien; als volgend jaar de DS7 zijn opvolger krijgt, dan zal die dus ook Numéro 7 wordt gedoopt. De vernieuwde DS4, pardon, Numéro Quatre, profiteert nu van enkele aanpassingen die het C-seg-

ment-model van DS meteen weer een pak aantrekkelijker maakt. Al zijn er ook enkele kansen die DS laat liggen met deze facelift.

Nosejob

Om te transformeren naar N°4 mocht de DS4 naar de plastisch chirurg voor een nieuwe neus en wat bijkomende correcties. Het grootst zichtbare verschil zit effectief aan de frontpartij, waar het model een volledig nieuwe lichtsignatuur krijgt met de van de N°8 overgenomen V-handtekening. De N°4 krijgt daarbovenop ook een lichtstrook over de volledige breedte van de grille, onderbroken door het DS-logo dat voortaan ook verlicht is. Ook de motorkap werd daarbij hertekend, en dan hebben we het wel zo'n beetje gehad qua designveranderingen. Ja, er zijn nog wat kleine dingetjes



aan het exterieur (zoals nieuwe velgen en gefumeerde lichtblokken achteraan), maar voorts blijft de N°4 nog steeds herkenbaar als evolutie van zijn voorganger. Wel is ons opgevallen dat het DS-logo achteraan verdwijnt, ten voordele van de voluit geschreven naam 'DS Automobiles'. Dat staat gewoon chiquer, quoi.

De in 2021 gelanceerde C-segmenter van DS meet 4,4 meter lang en daarmee behoort hij tot de grootsten in zijn segment. Dat heeft ook een positief effect op het beschikbare koffervolume dat met de achterbank in normale positie 430 liter bedraagt, en in neergeklapte configuratie 1.240 liter. Daarmee doet de N°4 het beter dan directe concurrenten als de Mercedes A-Klasse, Audi A3 of BMW 1-Reeks. Op het vlak van stouwruijme scoort de Numéro 4

dus al prima, maar hij slaagt er helaas niet in om die score door te trekken op het vlak van zitcomfort achterin. Als de voorste inzitten net iets teveel beenruimte gebruiken, dan betalen de achterste passagiers het gelach. Nu kennen we weinig klassieke compacte sedanmodellen waar het achterin vorstelijk zitten is, dus op dat vlak hoeft de N°4 zich niet al te veel te schamen.

Luxe materialen

Een stokpaardje van DS is en blijft de aankleding die naar goede huisgewoonte een hoog niveau moet krijgen. En daar laat de Numéro 4 geen steken vallen. Ongeacht het uitrustingsniveau pakt het model uit met een verzorgde afwerking, mooie materialen (er zijn nergens harde plastics te bespeuren) en fijne details die toegang geven tot het premium-label. Een extra pluim gaat ook naar het optionele maar zeer kwalitatieve Nappa lederen bruine interieur, waarbij je je meteen in een Franse chique club waant. Wij zouden er absoluut de 2.700 extra euro's voor ophoesten want het tilt deze DS naar een hoger niveau. Alleen, wie kiest voor de volledig elektrische N°4 is eraan voor de moeite want leder is op deze motorisatie niet verkrijgbaar. Wie zijn derrière in het zachte Nappa wil vleien, is dus beperkt tot de andere aandrijflijnen. Begrijp wie kan...

In alle versies word je gelukkig wel blij van de verzorgde boordplank waar je best nog een flink aantal fysieke knoppen kunt bedienen. De meeste knoppen, bijvoorbeeld die voor de elektrische raambediening, zijn mooi gesculpteerd in een soort van barok-stijl, zodat we dat ook kennen in andere DS-modellen. Wij kunnen het zeker smaken, maar je moet er wel voor zijn. De aanwezigheid van fysieke knoppen is misschien ook wel het positieve bij-effect van het centrale multimediasherm dat eerder aan de kleine kant is. Volgens de ontwerpers hebben de klanten geen nood aan een groter scherm. Kan best zijn, maar daarmee gaat DS natuurlijk wel in tegen de huidige trend in autoland. Er is ook een digitale tellerpartij die alle essentiële informatie bevat. Je kan daarbij ook zelf kiezen uit een aantal thema's en info's die al dan niet geafficheerd worden. Daarnaast kan je ook (optioneel) worden bijgestaan, door een uitgebreide en goed afleesbare headline-up display.

Ook nieuw is de spraakassistent met AI-chatGPT functie al moesten we tijdens onze test vaststellen dat die niet altijd even efficiënt werkte. Dat kan natuurlijk te maken hebben met het gebrek aan signaal in de heuvels rond onze Portugese testlocatie. De ene keer dat we Iris (zo heet de virtuele assistent) wél aan het praten kregen, was het resultaat ook niet helemaal wat we vroegen. We vroegen haar de massage te activeren en we kregen prompt enkele opties van massagesalons in en rond Porto. Niet bepaald de happy ending die we voor ogen hadden maar algemeen gesproken scoort deze nieuwe Numéro 4 meer dan verdienstelijke punten op het vlak van interieur en ambiance. Maar wel vooropgesteld dat de huisstijl jouw ding is én dat je vooraan zit.

4 motoren beschikbaar

Als de DS Numéro 4 straks in de showrooms staat, kan je hem me-

te bestellen met 3 verschillende motoren: een milde hybrideoptie (MHEV, 145 pk), een plug-in hybride (PHEV, 225 pk) of een volledig elektrische variant (BEV, 213 pk). En er volgt nog een dieselvversie volgend jaar. Daarmee biedt DS een oplossing voor alle noden, iets waar de concurrentie zich vaak beperkt tot een tweetal varianten.

De MHEV heeft een 1.2-liter benzine turbomotor die gekoppeld is aan een 6-traps DCT automaat en stelt een gemiddeld verbruik voorop van 5,2 liter. Een meer dan redelijk cijfer waardoor je op één tank tot 1.000 km ver geraakt. In de stad zou je volgens DS tot 50% van de tijd elektrisch kunnen rijden. De PHEV variant zet een volledig elektrische rijbereik van 81 km, wat een verbetering is van 30% tegenover de uitgaande versie. Het is ieder geval een behoorlijk cijfer want in de praktijk (bij warm weer weliswaar) stelden we vast dat onze testwagen tot 75 km ver geraakte op één lading. De volledig elektrische versie krijgt een 58,3 kWh batterij (netto) waarmee je volgens de WLTP cyclus op 450 km rijbereik kunt rekenen. Laden doet deze N°4 E-Tense aan 11 kW thuis, of maximum 100 kW aan de snellader. In dat geval duurt het 11 minuten om 100 km rijbereik bij te laden. Een warmtepomp is helaas niet standaard.

Premium rijgedrag

Hoog tijd om de wegen rond Porto te gaan verkennen en voor onze lange testrit kiezen we voor de volledige elektrische E-Tense. We vinden makkelijk een uitstekende rijhouding en zijn meteen gecharmeerd door het prettig aanvoelende, kleine stuurwiel dat uitnodigt om de dynamische kwaliteiten van de N°4 te gaan ontdekken. Dat

gevoel wordt nog versterkt door een uitgesproken evenwichtig onderstel dat een mooi mix biedt tussen premium aanvoelend comfort, en sportiviteit. De afstelling van vering en dempers zorgt ervoor dat je nooit het gevoel krijgt om met een 2.250 kilo zware koets onderweg te zijn, en de directe respons van het stuur maakt dat deze elektrische N°4 zich verrassend wendbaar en sportief laat besturen.

Dankzij het onmiddellijk beschikbare koppel van 343 Nm is er ook altijd marge over om een tandje bij te steken. Hoewel op papier de acceleratie naar 100 km/u bescheiden blijft (7,1 seconden), voelt de DS N°4 E-Tense eigenlijk sneller aan. De algemene indruk is er een-tje van een sportief afgestelde middenklasser, die altijd een mooi comfortniveau voorop stelt. En dat is een balans waarin wij ons prima kunnen vinden. We konden ook vaststellen dat een verbruik onder de 16 kWh zeker tot de mogelijkheden behoort, waardoor een rijbereik van +400 km in de praktijk mogelijk moet zijn.

Een tweede, kortere testrit doen we aan boord van de PHEV die met zijn 1.6 turbomotor en 7-trends DCT uit een heel ander vaatje tapt. Je kan hier natuurlijk minder aanspraak maken op het direct beschikbare koppel, al moet het gezegd dat de motor flink aan het gas hangt waardoor deze PHEV meer dan vlot voor de dag komt. Bij vollast laat de viercilinder zich wel horen, maar niet in de mate dat het storend wordt. Het samenspel van benzinemotor en elektromotor heeft Stellantis absoluut onder de knie, iets wat we ook al in andere varianten van de groep konden vaststellen.





Conclusie

Met de evolutie van DS4 naar Numéro 4 komt het model tot volle wasdom. Hij doet eigenlijk alles goed tot zelfs uitstekend, en laat geen grote steken vallen. Zeker de elektrische variant kon ons bekoren door een weggedrag dat heel erg solide en premium aanvoelt, waardoor we ons in een auto van een hogere klasse waanden. Het verbruik, rijbereik en laadsnelheid lijkt ons ook zeker voldoende, tenzij misschien als je vaak met het gezin op reis wilt. Dan ben je beter af met de PHEV versie. Het enige echte verwijt dat we deze N°4 moeten maken is de onmogelijkheid om dat prachtige Nappa lederen interieur te combineren met de volledige elektrische E-Tense versie. Al wisten de DS-mensen ons wel te vertellen dat daar snel een mouw aan zou gepast worden.

Blijft nog over de prijzen. De DS N°4 kan de jouw zijn vanaf 38.400 voor de versie met mild hybrid. Ga je voor de plug-in versie, dan betaal je minstens 46.000 euro. Wij zouden altijd voor de volledig

elektrische versie gaan, die slechts 700 euro meer kost van de PHEV. Al zouden we het dan wel jammer vinden dat we niet kunnen opteren voor dat prachtige leder. - **WM**



+ PLUS

- Design is een stap vooruit
- Premium gevoel is geen loze belofte
- Ruimste motoren-aanbod in de markt
- De elektrische variant kan overtuigen
- Beperkte meerprijs voor de EV

- MIN

- Infotainment scherm mocht groter
- Ruimte achterin
- Geen Nappa leder mogelijk op EV

DE ESSENTIE

De vernieuwde DS4, nu DS Numéro 4, krijgt een facelift met een opvallende nieuwe neus, verlichte grille en een luxueuzer interieur. Het model behoudt zijn elegante vormgeving en onderscheidt zich door hoogwaardige afwerking en materialen, al blijft het achterin krap zitten. DS biedt vier motorisaties: mild-hybride (145 pk), plug-in hybride (225 pk), volledig elektrisch (213 pk, 450 km) en later volgt nog een diesel. De elektrische versie overtuigt met een comfortabel maar dynamisch rijgedrag, een laag verbruik en een solide premiumgevoel. Wel jammer dat we het prachtige Nappa-leder moeten missen bij de EV. De prijzen starten aan €38.400 voor de versie met milde hybride aandrijving.

Test

Audi Q3

Beter dan ooit, zonder verrassingen





De nieuwe Audi Q3 is bijna onherkenbaar en legt de lat serieus hoger, zowel qua design als qua techniek. Daarmee sluit hij weer perfect aan bij de rest van het gamma. Het levert een moderne, coherente auto op, maar eentje die tegelijk wat van zijn eigen karakter verliest.



Sinds zijn debuut in 2011 heeft de Audi Q3 een stevige reputatie opgebouwd. Meer dan twee miljoen exemplaren gingen al over de toonbank dankzij zijn compacte formaat maar praktische interieur. Voor deze derde generatie gooit Audi het niet over een compleet andere boeg, maar kiest het voor evolutie in plaats van revolutie. De Q3 deelt nu meer dan ooit zijn stijlkenmerken en technologie met grotere broers als de A6 en Q5. Dat zorgt voor een coherente familie-look, al maakt het hem ook minder onderscheidend.

Herkenbaar Audi, minder eigen smoel

Visueel sluit de nieuwe Q3 naadloos aan bij de recente designlijn van Audi. De proporties ogen gespierder, met een langere neus en scherpere lijnen, maar tegelijk verdwijnt een deel van het speelse

karakter van zijn voorganger. De designers lijken zich vooral op de A6 te hebben geïnspireerd: de gesplitste achterlichten en strakke achterpartij hadden ook van de grotere berline kunnen komen.

Vooraan kiest Audi voor een opvallende oplossing: de smalle koplampunits bevatten enkel de dagrijverlichting en richtingaanwijzers, terwijl de hoofdverlichting lager in de bumper is geïntegreerd. Het verlichte merklogo achteraan maakt het geheel af. De nieuwe Audi Q3 is er trouwens meteen ook als coupé-achtige Sportback.

Innovatieve koplampen

Audi blijft een voortrekker op het vlak van verlichting, en de Q3 2025 vormt daarop geen uitzondering. Het is namelijk de eerste

Audi die gebruikmaakt van de nieuwe micro-LED-technologie. Die bestaat uit tienduizenden piepkleine diodes die samen niet alleen het lichtbeeld optimaliseren, maar ook symbolen of waarschuwingen op het wegdek kunnen projecteren. Dat klinkt als gadgetmateriaal, maar toont wel hoe ver Audi de technologie doortrekt, zelfs in zijn instap-SUV.

Bekend dashboard, maar geen passagiersscherm

Binnenin lijkt de Q3 haast een verkleinde versie van de A6. Het dashboard wordt gedomineerd door twee grote schermen: een digitaal instrumentenpaneel van 11,9 inch en een centraal infotainmentscherm van 12,8 inch. Alles oogt strak en modern, en de software draait soepel. Toch zijn er wat compromissen: een extra passagiersdisplay, zoals in de duurdere modellen, ontbreekt, en de Virtual Cockpit laat minder personalisatie toe dan vroeger.

De afwerking is van een hoog niveau, al bereikt ze niet het luxeniveau van Audi's topmodellen. Harde en pianozwarte stukken kunststof zorgen voor een goedkopere indruk die bovendien snel slijt. De basisstoffen in de instapversie, gemaakt van gerecycled materiaal, ogen eerder functioneel dan chique, maar alles voelt degelijk in elkaar gezet. Geen gerammel of gekraak te bespeuren, zoals je van Audi mag verwachten.

Geslaagd infotainment, matige cockpit

Het infotainmentsysteem is intuïtief en vlot in gebruik. De interface draait op een Android-platform en biedt toegang tot Google Maps en externe apps, wat de navigatie en connectiviteit ten goede komt. En ook de reacties van het scherm zijn vlot te noemen. De bediening op het stuur is minder geslaagd. Audi houdt vast aan aanraakge-

voelige toetsen met een haptische feedback, maar ze blijven minder praktisch dan fysieke knoppen. Ook de ventilatiebediening is deels in het scherm geïntegreerd: de basisfuncties blijven zichtbaar, maar wie meer wil instellen, moet door menu's scrollen.

Een andere opvallende verandering zijn de nieuwe bedieningshendels: in plaats van klassieke stengels gebruikt Audi vaste elementen met kleine tuimelaars voor richtingaanwijzers en ruitenwissers. Het werkt wel, maar voelt onnatuurlijk en lijkt vooral ingegeven door kostenbesparing.

Iets groter, niet per se ruimer

Qua afmetingen groeit de nieuwe Q3 lichtjes: hij is iets langer en hoger geworden (4,53 m lang, 1,86 m breed en 1,60 m hoog), maar behoudt zijn wielbasis. De winst in binnenruimte blijft daardoor beperkt, al blijft de SUV ruim genoeg voor zijn segment. Achterin is voldoende plaats voor volwassenen, en dankzij de verschuifbare en verstelbare achterbank kun je de balans tussen koffer- en beenruimte zelf bepalen.





De koffer is met 488 tot 1.386 liter nog steeds praktisch bruikbaar, al is dat iets minder dan voorheen. Onder de laadvloer is ruimte voor extra bagage of een reservewiel, tenzij je voor de plug-inhybride kiest – daar neemt de batterij die plek in.

Voor ieder wat wils onder de kap

Audi houdt het motorenpalet veelzijdig: benzine, diesel en plug-inhybride. De benzineversies variëren van 150 tot 265 pk, de diesel levert 150 pk, en de Q3 e-Hybrid combineert een 1.5 TFSI met een elektromotor voor een systeemvermogen van 272 pk. Enkel de krachtigere benzinemotoren krijgen Quattro-vierwielaandrijving; de rest blijft voorwielaangedreven. Een zeventraps S-tronic-automaat is nu standaard.

+ PLUS

- Strak design
- Flexibel interieur
- Range PHEV versie
- Veelzijdig motorenpalet
- Relatief scherp geprijsd

- MIN

- Materiaalkeuze basisversie
- Ergonomische missers
- Damping mocht iets zachter

De plug-inhybride maakt indruk met zijn vernieuwde batterij van 25,7 kWh bruto, goed voor een officiële elektrische actieradius tot 119 kilometer. Dat is een aanzienlijke verbetering ten opzichte van zijn voorganger. Opladen kan met 11 kW op wisselstroom en tot 50 kW via snelladen, waarmee je in minder dan een halfuur van 10 naar 80 procent gaat.

Speciale dempers

Deze eerste test van de Audi Q3 2025 konden we uitvoeren achter het stuur van de 2.0 TDI en de e-Hybrid.. De diesel klinkt bij het starten wat ruw, maar loopt onderweg wel stil genoeg. Met zijn 150 pk en 360 Nm koppel biedt hij vlotte prestaties, en de automaat schakelt soepel en zonder schokken.

De e-Hybrid voelt krachtiger aan, maar door de voorwielaandrijving durft hij tractie te verliezen op een vochtig of vettig wegdek. De elektrische aandrijving is stil en krachtig genoeg voor dagelijks gebruik, en de overgang naar de benzinemotor verloopt haast onmerkbaar. De 119 km WLTP-autonomie is wat optimistisch, maar in de praktijk moet 80 tot 100 km actieradius mogelijk zijn op een volle batterij.

Het onderstel kreeg een update met een nieuw adaptief demperstelsel dat continu reageert op het wegdek en de rijstijl. In de praktijk biedt dat een mooie balans tussen comfort en stabiliteit, al blijft de Q3 met grote velgen wat stug over oneffenheden. In de Comfort-stand rijdt hij aangenaam soepel, terwijl de Dynamic-modus het koetswerk strakker onder controle houdt. Toch zou een iets zachtere afstemming welkom zijn voor wie comfort boven sportiviteit verkiest.



Prijzen en concurrentie

De vernieuwde Audi Q3 start in België vanaf 40.510 euro. De Sportback-variant, met zijn aflopende daklijn, kost 1.500 euro meer. Voor de plug-inhybride betaal je minstens 51.910 euro, terwijl de Q3 Sportback e-Hybrid begint bij 53.410 euro. De standaarduitrusting is niet slecht, met onder meer een volledig infotainmentsysteem, automatische airco, parkeersensoren rondom, elektrische kof-ferklep en LED-verlichting.

Daarmee positioneert Audi de nieuwe Q3 exact tussen zijn belangrijkste rivalen. De BMW X1 begint bij ongeveer hetzelfde bedrag, de Mercedes GLA is iets duurder en de Volvo XC40 zit in dezelfde prijsvork. Een volledig elektrische versie ontbreekt voorlopig, iets wat zijn drie voornaamste concurrenten wel aanbieden. Wie dat wil, moet kijken naar de Q4 e-tron, die in de basis 52.500 euro kost.

Conclusie

De Audi Q3 2025 is een manusje-van-alles. Hij doet alles goed, maar verrast nergens. De afwerking is op niveau en de technologie is weer up-to-date, de plug-inhybride biedt een zeer bruikbare elektrische range en het rijgedrag is stabiel en gebalanceerd. Toch mist de SUV een vleugje eigenheid. Hij voelt meer als "een compacte SUV van Audi" dan een model met een eigen karakter.

Voor wie op zoek is naar een compacte maar praktische premium-SUV, is de Q3 een veilige keuze. Maar wie graag wat emotie of speelsheid in zijn auto zoekt, zal misschien merken dat deze derde generatie net iets té rationeel is geworden. - YM



DE ESSENTIE

Het zal je misschien niet verbazen, maar Audi heeft het op veilig gespeeld met zijn nieuwe Q3. De compacte SUV neemt de sterktes over van zijn voorganger (praktisch interieur, plug-inhybride optie) en voegt er de nieuwe designtaal en technologie van het merk aan toe. Het resultaat: de nieuwe Q3 doet vrijwel alles goed, zonder echt ergens in uit te springen.

Test VW eGolf (PHEV)

Sober, zuinig, maar niet saai

Geheel volgens de verwachtingen blijven ingrijpende visuele nieuwigheden achterwege bij de recente facelift van de achtste (!) generatie Volkswagen Golf. Wel slaagt de automotivale allemansvriend er met diverse doelgerichte verbeteringen in om een nog sterker totaalpakket te bieden. Zo zorgt, in het geval van de Volkswagen Golf eHybrid plug-in hybride, een groter accupack voor een enorme elektrische actieradius van 100+ km.

Het smoske onder de belegde broodjes, Frankrijk als vakantiebestemming en een frisse cola wanneer je iets lekker wil drinken. Niet persé spannend of verrassend maar wel oerdegelijk en dus een rationeel onderbouwde keuze. Zo kunnen we de Volkswagen Golf misschien nog het best omschrijven als we autogerelateerde superlatieven achterwege laten. Zeker voor Jan Modaal.

Volkswagen presenteerde eind 2019 de 8e generatie Golf. In de toenmalige tijdsgeest werd er hier en daar gesproken over de allerlaatste iteratie gezien de aanstormende EV pletwals, meer specifiek in de vorm van de ID3. Vandaag is het duidelijk(er) geworden dat we nog wel enkele jaren van die moderne verbrandingsmotoren mogen genieten en zal de Golf dus niet snel verdwijnen uit de VW catalogus. Zeker na de recente Golf 8.5 facelift waarbij interessante updates en upgrades hun intrede maakten. Of hoe de Duitsers er opnieuw in slagen om, keer op keer, hun iconische succesmodellen te perfectioneren.

Golf 8.5 facelift

Uiteraard voelt de vernieuwde Golf nog steeds zéér vertrouwd aan. Toch verwelkomen we de slankere LED-verlichting voor en achteraan, het vernieuwde (desgewenst verlichte) logo en de minimaal gewijzigde voorbumper. Het kleurboek werd aangevuld met de Crystal Ice Blue, Anemone Blue, Oyster Silver en Grenadilla Black

tinten terwijl er ook vijf nieuwe velgen (max 19") bijkomen. En voor het eerst is de Golf (optioneel) verkrijgbaar met een contrasterend zwart dak.

Binnenin noteren we enkele wijzigingen op vlak van infotainmentsysteem. Opnieuw is er keuze tussen twee formaten (10,4" of 12,9") maar dankzij de nieuwe MIB4 software werkt het systeem véél sneller, vlotter en logischer. Daarnaast komt de Golf standaard met de Digital Cockpit Pro (10,2"), voor de handige head-up display moet je opleggen. En warempel, VW luisterde zowaar naar de publieke opinie omtrent de "voelstrookjes" (inclusief lastige bediening) op het stuurwiel en installeert nu terug gewoon fysieke knoppen. Less is more, Wolfsburg!

Breed motorengamma

Als dé allemansvriend in autoland omvat het Volkswagen Golf aanbod mogelijkheden voor elke doelgroep. Beginnen doen we met de 1.5 TSI (115 pk of 150 pk), wie wenst kan deze viercilinder ook met mild hybride en DSG automaat krijgen.

De sportieve Golf GTI varianten rekenen op een 2.0-liter TSI benzinemotor met 265 pk of 300 pk terwijl de 333 pk sterke Golf R nog steeds dé topversie is. Dieselen doe je met de 2.0-liter TDI (115 pk of 150 pk), iets zuiniger – en milieuvriendelijk – zijn de Golf PHEV varianten. Zo is er een Golf eHybrid met 204 pk of Golf GTE met 272 pk.

Specificaties Volkswagen Golf eHybrid

Onder de motorkap van de vernieuwde Golf PHEV ligt er nu een 1.5-liter TSI benzinemotor (150 pk) die innig samenwerkt met een moderne elektromotor (116 pk). Uiteindelijk goed voor een systeemvermogen van 204 pk / 350 Nm waarmee je in 7,2 seconden aan 100 km/u zit. Bij 220 km/u is de topsnelheid bereikt. Dankzij een grotere batterij van 25,7 kWh (ipv 13 kWh) loopt het zuiver elektrische rijbereik van de Golf eHybrid op tot maar liefst 143 km (WLTP). Mits een rustige rijstijl en de nodige laadsessies







moet 100 à 110 km zeker haalbaar zijn in de praktijk. Een decennium geleden was dat het rijbereik van de zuiver elektrische BMW i3.

De Golf GTE gaat verder op de Golf eHybrid basis maar komt net wat krachtiger (272 pk) en sneller (0-100 in 6,6 seconden) voor de dag, tevens oogt 'ie wat sportiever. Of dat de meerprijs van pakweg 5.000 euro waard is mag je zelf bepalen...

Supercharge me!

Behalve het enorme EV rijbereik kan de Volkswagen Golf eHybrid na de facelift ook een pak sneller laden (driefasig 11 kW AC) en zelfs snelladen tot 40 kW DC behoort nu tot de mogelijkheden. Aan zo'n krachtige laadpaal heb je na 26 minuten terug een volle batterij (80% SOC), aan een huis-tuin-en-keuken laadpaal hang je 2u30

PLUS

- Ijzersterk imago
- Ruim, praktisch en veelzijdig
- Gezonde prestaties, voldoende zuinig
- Riant elektrisch rijbereik
- Aangenaam en comfortabel rijgedrag
- Hedendaagse uitrusting

MIN

- Prijs en optiebeleid
- Stevige concurrentie
- Kleinere koffer (eHybrid)

alvorens de accu volledig opladen is. Met een klassiek 240V stop-contact lukt het ook nog steeds perfect, hier heb je wel 12u nodig.

Frequent laden is uiteraard een must om de heerlijk lage verbruikscijfers te benaderen in de praktijk. Je rijstijl en traject spelen hierin eveneens een grote rol. Naast de klassieke Eco, Comfort en Sport rijmodi kan je ook voor E-Mode (zuiver elektrisch rijden) kiezen. Toch wanneer de batterijcapaciteit het toelaat en dit maximaal tot 130 km/u. In Hybrid bepaalt het systeem dan weer zelf de optimale energiestroom (elektrisch, benzine of beiden). Gebruik daarom steeds de ingebouwde navigatie, zelfs voor korte/gekende ritten.

Keerzijde van de medaille?

Neen, van een zuinige en veelzijdige Golf Variant eHybrid stationwagen is nog steeds geen sprake, noch van een Golf Variant GTE sportieveling. Tegelijk is de koffer van een Golf PHEV met 273 liter (max 1.129 liter) ook iets kleiner gezien de plaatsing van de accupack achterin. Zo slikken andere Golf's 381 à 1.237 liter bagage. Visuele verschillen tussen een reguliere Golf en Golf PHEV blijven beperkt tot een extra laadklep en een reserme GTE badges in het geval van de topversie.

Evergreen, ook qua rijgedrag

Sinds jaar en dag rijdt een Volkswagen Golf zoals je ervan verwacht en dat is na de 8.5 facelift nog steeds het geval. Moeiteloos, stabiel, vlot en comfortabel... zonder dat het enigszins sportief, spannend of uitermate betrokken wordt. Ondanks een vrij licht stuurgevoel blijft het behoorlijk precies en communicatief. De Golf eHybrid ophanging moet een hoop extra kilo's verwerken maar de adaptieve dempers (optioneel) slagen daar evenwel prima in. En tijdens de vele EV kilometers geniet je van een fluisterstille loopcurve.



Je kan met andere woorden Volkswagen niet vermanen dat ze met deze Golf eHybrid hun huiswerk niet goed hebben gemaakt. De Golf doet alles wat je van 'm verwacht simpelweg goed, maar wel zonder dat hij je kippenvel bezorgt. En daar is niets mis mee.

Prijzen en concurrenten Volkswagen Golf eHybrid

In de actuele VW catalogus staat de vernieuwde Golf geaffineerd aan minimaal 31.670 euro. De Golf eHybrid is verkrijgbaar vanaf 48.730 euro, wel direct in het hogere Life (Business) uitrustingsniveau. Mits je wat extra budget uittrekt kan je ook voor de rijkelijker uitgeruste Style uitvoering gaan... of grasduinen in de leuke personalisatiegids. De geteste VW-4 configuratie was uiteindelijk 50.000 euro waard. Het aanbod van de eerdergenoemde Volkswagen ID3 start bij 33.990 euro en haalt 388 km (WLTP) rijbereik.

Fan van de vernieuwde Golf eHybrid maar mag 't wat spannender? Goed nieuws want je kan hetzelfde basisrecept eveneens terugvinden in de CUPRA Leon, Audi A3, Skoda Octavia en consorten. Ook tijdloze klassiekers in hatchback land (à la Peugeot 308 en Opel Astra) kan je als stekkerhybride krijgen, toch lijkt de meeste concurrentie van de verhoogde SUV PHEV's te komen. Of hun zuiver elektrische equivalenten natuurlijk.

Conclusie

De Volkswagen Golf blijft na een deugddoende facelift trouw aan zijn bijna iconische succesformule, hetzij wat moderner en gebruiksvriendelijker. Uiterlijk zijn de wijzigingen – uiteraard – minimaal maar binnenin bemerken we snel het verbeterde infotainmentsysteem... en de terugkeer van fysieke knoppen op het stuurwiel.

De Volkswagen Golf eHybrid plug-in hybride aandrijflijn vertrekt nu van een 1.5 TSI benzinemotor, interessanter is echter het

indrukwekkende elektrisch rijbereik (100+ km) dankzij een grotere batterij. En dus nog scherpere verbruikscijfers! Veelvoudig laden is wel de boodschap, desgewenst kan dat zelfs aan de snellader. Het prijskaartje is, net zoals de (interne) concurrentie, stevig maar de vernieuwde Golf eHybrid blijft een logische en oerdegelijke keuze voor wie efficiëntie en dagelijks gebruiksgemak verkiest boven spanning en spektakel. - **BNNY**



DE ESSENTIE

De termen "grijs", "saai" of "klassiek" associëren we misschien (te) snel met een negatieve bijklank. Toch bewijst Volkswagen met de Golf al decennia het tegendeel. Spanning gaat de Duitse hatchback vermoedelijk nooit worden maar verder kan je weinig tot geen (gegronde) kritiekpunten vinden. Zeker nadat VW met de Golf 8.5 facelift diverse verbeteringen doorvoerde! De Golf eHybrid plug-in hybride maakt de meeste progressie met z'n riant EV rijbereik en knappe verbruikscijfers. Dé ideale tussenpaus voor wie zich (nog) niet geroepen voelt om richting de zuiver elektrische ID3 te gaan?!

Met de B10 lanceert het Chinese Leapmotor wellicht hét belangrijkste model tot dusver uit hun gamma. De grote C-segment SUV komt met een volledige uitrusting, een redelijk rijbereik en een kanon-prijs waar je broek net niet van afzakt. Zitten er dan werkelijk geen addertjes onder het gras?

Leapmotor, het zegt je misschien nog niet zo heel erg veel. Het Chinese merk lanceerde vorig jaar de kleine T03 stadswagen en de grote C10 SUV. Om buiten de thuismarkt een stem te hebben die gehoord wordt, besloot Leapmotor te gaan samenwerken met de grote Stellantis groep, die meteen ook een belangrijk aandeel in Leapmotor verwierf. Dat is slim van beide partijen, niet in het minst omdat Leapmotor op die manier toegang krijgt tot het grote Stellantis netwerk. In België zijn er zo een 45-tal verkooppunten voor Leapmotor waar je als klant terecht kunt. En die nieuwe B10 is zeker een bezoekje waard aan de Leapmotor showroom.

C-segment?

Sta je voor het eerst oog in oog met de B10, dan valt op dat hij er best groot uitziet. Met zijn lengte van 4,51 meter zit hij aan de top van het C-segment en het viel ons ook op dat hij er groter uitziet dan zijn afmetingen doen vermoeden. De breedte van 1,85 meter is dan weer gemiddeld (maar ruim voldoende), wat een positief effect heeft als je de B10 in smalle parkeervakken moet wringen.

Dat brengt ons bij het design, en daar is absoluut niets mis mee. Ja, de B10 is misschien wat generisch (zo'n typische allemansvriend), maar tegelijk ziet hij er toch voldoende modern en gelikt uit. Het lijnenspel is modern en niet complex, het front krijgt een leuke lichtsignatuur en achteraan zie je zelfs een zweem Porsche-design



Test Leapmotor B10 transitie was

in de lichtblokken. Oh ja, en elke B10 krijgt standaard alu velgen die er heel geslaagd uitzien. We kunnen ons alvast niet voorstellen dat de B10 iemand zal shockeren, maar hij zal wellicht ook geen voorbeeld zijn in de cursus 'opvallende autodesigns ontwerpen'.

Ruimte als grootste troef

Trek het portier open en je wordt meteen verwelkomd door een overweldigend gevoel van ruimte. Er is meer dan voldoende plaats voor 5 volwassenen aan boord van de B10, waarbij zelfs de middelste passagier achteraan dankzij de volledig vlakke vloer nog altijd voldoende comfort geniet. Die binnenruimte is zonder enige twijfel één van de grootste troeven van deze nieuwe Leapmotor. Je verwacht in een SUV van het C-segment weliswaar een redelijke woonkamer, maar dat ze zo uitgestrekt en comfortabel zou zijn,



tor B10: De elektrische nooit zo aantrekkelijk

dat had je niet zien aankomen. Het zitmeubilair zelf is voldoende verstelbaar, zonder daarin echt uit te blinken. En de stoelen zouden ook ietsje meer steun mogen bieden, al brengt de B10 jou zelden in verleiding om hem sportief in de bochten te gooien. Straks meer daarover. Het stuurwiel is dan weer wel voldoende verstelbaar (zowel in de hoogte als in de diepte) en het digitale schermpje schuift dan netjes mee op zodat de zichtbaarheid van de essentiële informatie gegarandeerd blijft.

Met een volume van 430 liter is de koffer in normale opstelling ook al meer dan behoorlijk, en met alle zetels neergeklapt kan je het stuwvolume nog uitbreiden tot 1.700 liter. Zowel onder de koffervloer als in de frunk is er ook nog extra bergruimte voor de laadkabels of andere kleine spullen. Her en der zijn er ook voldoen-

de oplaadpunten en er zijn 2 plekken voor inductieladen van gsm's. Kortom, als totaalplaatje is de nieuwe B10 erg overtuigend op het vlak van ruimte en functionaliteit, iets waar bijvoorbeeld gezinnen met kinderen absoluut blij van zullen worden.

Chinees, of Europees?

Tijdens de persvoorstelling wilden de verantwoordelijken van Leapmotor ons graag doen geloven dat de B10 zich graag presenteert als een Europees getint product, dat ontwikkeld werd met het oog op de Europese klant. Aan boord van de B10 merk je effectief dat er (meer dan bij sommige andere Chinese merken) behoorlijk wat zorg is gekropen in de afwerking en de materiaalkeuze. Het nepleder is minder plastiekerig dan je zou verwachten en de materialen op de boordplank en deurpanelen zijn verrassend verzorgd.



Visueel ziet het er allemaal meer dan goed uit. Niet dat we het gevoel hadden in een premium SUV te zijn beland, maar de look & feel is echt wel geslaagd voor een auto in deze prijsklasse. Je hebt met andere woorden niet de indruk met een budgetmerk op pad te zijn.

Die Europese insteek merkten we ook aan de bediening. Via het centrale 14,6 inch aanraakscherm bedien je alle functies, inclusief enkele zaken waar je een knop voor zou verwachten. Waarom bijvoorbeeld geen knop op de dakhemel om het (standaard) panoramisch dak te verduisteren? En waarom geen fysieke knop om je spiegels in te stellen? Maar goed, in een Tesla is het bijvoorbeeld niet anders, en het viel ons trouwens op dat de menustructuur, maar ook de lay-out ervan, Europees aanvoelt en dus geen flauw Chinees afkooksel is. Dat hebben ze dan weer goed gedaan, bij

Leapmotor. Oh ja, en er is ook een app op je smartphone die al helemaal lijkt op die van Tesla (niets mis mee trouwens) en waarmee je de vitale functies van de B10 op afstand kan bedienen.

2 batterijopties

De B10 komt in 3 smaken. Er is de Life basisversie met een batterij van 56,2kWh (361 km WLTP) of een batterij van 67,1kWh, goed voor 434km WLTP rijbereik. De derde variant is de top uitgeruste versie 'Design' die enkel met de grote batterij leverbaar is. Persoonlijk denken we dat je altijd voor de grote batterij moet gaan (+ 2.000 euro) die ook sneller laadt aan de snellader. 168 kW is trouwens een eerlijk cijfer qua snelladen en dat maakt dat je in 20 minuten weer van 30% tot 80% batterijniveau kunt bijladen.

Elke B10 wordt trouwens aangedreven door een 218 pk sterke elektromotor die 240 Nm koppel aflevert. Daarmee spurt de 1,8 ton zware achterwielaangedreven SUV in een respectabele 8 seconden naar 100 km/u. De topsnelheid bedraagt 170 km/u en het WLTP normverbruik bedraagt 17,3 kWh.

PLUS

- Modern design zonder te shockeren
- Onwaarschijnlijk ruim in dit segment
- Software op Europese smaak
- Zuiniger dan wat de constructeur belooft
- Realistisch rijbereik
- Veel uitrusting voor weinig geld

MIN

- Geen achterste ruitenwisser
- Weinig dynamisch of communicatief rijgevoel
- Gebrek aan fysieke knoppen





Zuiniger dan op papier

Dat brengt ons bij de praktijktest van de B10 en het valt daarbij op dat het model in de praktijk zuiniger is dan wat de constructeur belooft. Wij klokten af op 15,2 kWh, maar er waren ook collega's die rond de 14 kWh schommelden. Een knappe prestaties en dat maakt dat de beloofde 434 km autonomie, ook echt haalbaar is.

Slappe koord

Ook wat het rijden zelf betreft doet deze B10 alles simpelweg keurig en netjes, maar wel op voorwaarde dat je houdt van een uitgesproken comfortabel (lees: ietwat slap) rijgedrag. De B10 is behoorlijk slap afgeveerd en ook de besturing is (zelfs in de sportstand) weinig communicatief waardoor je als vanzelf een rustige rijstijl zal hanteren. De gewichtsverdeling van 50/50 op de voor- en achteras is trouwens perfect, dus qua stabiliteit scoort de B10 prima. Maar dat neemt niet weg dat je als chauffeur weinig voeling hebt met wat er op het asfalt gebeurt. Hou je van het betere gooi- en smijterwerk, dan ga je dus beter elders shoppen. Hou je van ruimte, comfort en een gezapige rijstijl, dan zal je met de B10 een prima reisgezel hebben.

Wat de veiligheid betreft heb je trouwens geen zorgen. Deze B10 is gebouwd om 5 sterren te behalen in de Euro NCAP crashtests. Je beschikt ook over 17 verschillende rijhulpsystemen (ADAS) die nu ook een pak vergevingsgezinder zijn afgesteld dan vroeger bij modellen van Leapmotor. De Chinezen leren dus snel en kunnen de software ook makkelijk aanpassen via over the air updates (OTA). Via verschillende shortcuts kan je ook vervelende biepjes met één druk op de knop het zwijgen opleggen. Waar Leapmotor wel een steek laat vallen is bij het ontbreken van een achterste ruitenwisser. De bewering dat de aerodynamica van de B10 ervoor zorgt dat de achterraut niet vuil wordt, dat lijkt ons eerder utopisch.

Alles erop en eraan

Elke B10 komt met een uitgebreide basisuitrusting met onder andere het panoramisch dak, Apple Car Play en Android Auto, airco, 17 ADAS systemen, een warmtepomp, alu vlggen, vehicle-to-load functie, en een 360° graden

camera van een uitstekende resolutie. In combinatie met de kleine batterij is de aanvalsprijs van 29.900 euro dan ook bijna te mooi om waar te zijn. Wij zouden altijd gaan voor de best uitgeruste Design-versie met grote batterij die aan 33.400 euro in de prijslijst staat. Je krijgt dan onder meer leder, een elektrische achterklep, privacy glas, extra luidsprekers, elektrisch verstelbare, verwarmde en geventileerde stoelen en interieurverlichting in 64 tinten. Het totaalpakket dat je krijgt voor ongeveer 32.000 euro (want er valt altijd nog wel een korting te rapen bij de Leapmotor verdeler) is dan ook bijzonder aantrekkelijk voor een grote, volledig elektrische SUV.

Conclusie

De nieuwe Leapmotor B10 is een heel sterk aanbod voor mensen die de overstap naar elektrisch rijden te duur vinden. Hij gaat duidelijk voor een pragmatische aanpak waarbij hij alles simpelweg goed doet, zonder echt uit te blinken op het vlak van rijgevoel. Waar hij wél een topscore verdient is op het vlak van binnenruimte, die we zonder blozen royaal durven noemen. Wie dus een grote, gerieflijke, volledig uitgeruste en moderne SUV wilt waarmee je minstens 400 km ver geraakt, die kan niet voorbij de B10. Wel raden we een testrit aan om zeker te zijn dat de uitgesproken comfortafstelling helemaal je ding is. - WM

DE ESSENTIE

Het nog vrij jonge Leapmotor zet met de B10 een overtuigend product in de markt voor wie op zoek is naar een betaalbare SUV. Zijn binnenruimte is onovertroffen, en voor 30.000 à 33.000 euro krijg je een compleet uitgeruste gezins-SUV die ongetwijfeld ook de professionele rijder kan aanspreken. Het design is modern maar veilig, de afwerking verrassend Europees en het digitale infotainmentsysteem uitgebreid (maar soms té afhankelijk van het touchscreen). De B10 presteert in de praktijk zelfs zuiniger dan beloofd. Rijden doet hij comfortabel maar wat vlak en weinig dynamisch. Als pragmatisch totaalpakket is de B10 hoe dan ook een aantrekkelijk alternatief.



Test

Subaru Uncharted & (vernieuwde) Solterra:

Blijft het Subaru-DNA overeind?

Als een niche-constructeur als Subaru een nieuw model lanceert, dan is dat belangrijk nieuws. Zeker omdat Subaru een reputatie heeft om geen half werk te leveren. Als de Japanners bovendien de focus meer en meer op elektrisch rijden leggen, dan is onze nieuwsgierigheid helemaal gewekt.



UNCHARTED



Dat Subaru al eens kan verrassen, dat maakte de testlocatie van de twee nieuwe modellen al meteen duidelijk. Het was dan ook een onverwacht contrast op het circuit van Andalusia in Jerez. Beneden maakten Formule 3-bolides zich klaar om het circuit te laten daveren, terwijl elders rond de controletoren de stilte haast tastbaar werd. Daar presenteerde Subaru zijn elektrische toekomst. Niet met spinnende boxermotoren dit keer, maar fluisterstille kracht in de vorm van twee elektrische pioniers: de vernieuwde Solterra 2026 en de volledig nieuwe Uncharted 2026.

Uitgebreid testen

Het klonk als een nieuw begin, en dat was het ook. Terwijl het geluid van racemotoren onder ons aanzwol, trok Subaru in stilte alle aandacht naar zich toe. Even later reden we de pitlane uit. Niet op het grote circuit, dat was voorbehouden aan de F3, maar op een zorgvuldig opgebouwd testterrein naast de baan. Subaru

had daar vier zones ingericht: een kartcircuit met slalom en natte bochten voor precisie en tractie, een aparte zone voor noodstops en acceleratie-oefeningen, en verderop een grote offroadsectie waar hellingen, stenen en losse ondergrond het betere 4x4-werk deden vermoeden. Omdat een collega-journalist ontbrak, reed ik solo in mijn groep, goed voor dubbele rijtijd en dus dubbel zoveel indrukken.

Solterra 2026

De eerste test was een vergelijking tussen oud en nieuw: Solterra MY24 tegenover MY26. Op papier misschien 'slechts' een update, op de baan een stevige upgrade. Uiteraard zien we hier gelijkaardige evoluties zoals bij zijn neef, de Toyota BZ4X, maar daar is niks mis mee. De verbeteringen zijn dan ook belangrijk: de nieuwe e-axes zijn 40% efficiënter, het batterijpakket groeide tot 73,1 kWh, en het rijbereik steeg recht evenredig naar 532 km. En belangrijk: laden



gaat nu ook 50% sneller, van 10 tot 80% in amper 28 minuten dankzij batterijvoorverwarming en 150 kW DC-laden. Thuis, met de optionele 22 kW-lader, is hij in minder dan vier uur vol.

De vooruitgang van de vernieuwde Solterra voel je vooral in het rijden. De nieuwe predictive torque control verdeelt het koppel op een optimale manier, nog vóór je het zelf merkt. Sensoren in het stuur, acceleratie en wielrotatie voorspellen wat je gaat doen, en sturen elke as afzonderlijk aan. In de snelle slalom bleef de Solterra dan ook strak en beheerst. Het is een elektrische SUV die niet duwt of trekt, maar altijd stabiel blijft. Ook de stuurrespons is directer en de carrosserie merkbaar stiller. Subaru paste akoestisch glas toe, vulde de structuur met dempend schuim, en stemde de ophanging fijner af. Op het natte testgedeelte, waar een sloot water vervaarlijk over het asfalt liep, bleef de grip indrukwekkend constant zoals het een Subaru 4x4 betaamt. Alles samen is de vernieuwde Solterra dus weer helemaal bijdetijd en klaar om de veeleisende EV-klant te verleiden.

De nieuwe Uncharted

Maar er is dus meer EV-nieuws bij Subaru. De Uncharted is Subaru's eerste compacte elektrische SUV en dus een uiterst belangrijke nieuwkomer voor het merk. Je merkt hier meteen de nieuwe designtaal van Subaru en die mikt duidelijk op een breder publiek. De herkenbare lichtsignatuur met zes LED-dagrijlichten verwijst volgens de designers naar de Subaru-sterren in het logo, en ze geven het model een uitgesproken modern gezicht.

De fastback-lijn geeft de Uncharted een sportief silhouet, terwijl robuuste kunststof dorpels en subtiele carrosserielijnen de indruk van offroad-capaciteit versterken, een duidelijke knipoog naar Subaru's DNA. Binnenin kiest men voor een zuivere, minimalistische benadering: een groot 14-inch touchscreen domineert het dashboard, omringd door accenten in levendig oranje als visuele knipoog naar de merkidentiteit. Kenmerkende designelementen zoals de vierkante stuurvorm en waterafstotende bekleding in de



meer luxe uitvoeringen voeden de ambitie om visueel én tactiel een eigen karakter neer te zetten, ondanks de gedeelde technische basis met Toyota's C-HR. De afwerking is trouwens opmerkelijk stil dankzij akoestisch glas en schuim in de carrosserie. Kleine 'hidden icons' in het interieur herinneren aan Subaru's speelse Japanse roots. In de AWD-versie zorgen het panoramisch dak en het Harman Kardon-audiosysteem voor een onverwacht vleugje premiumgevoel.

Functioneel

Wat meteen opvalt aan de functionaliteit van de nieuwe Subaru Uncharted is de koppeling van compacte buitenafmetingen met verrassend praktische binnenruimte. Hoewel hij zo'n 170 mm korter is dan de Solterra (wat bijdraagt aan wendbaarheid in de stad) biedt hij nog steeds circa 404 liter bagageruimte achter de achterbank. De ruimte achterin is ruim genoeg voor volwassenen om ook langere ritten comfortabel door te brengen.



Qua indeling is het interieur slim benut: onder de middenconsole is extra bergruimte voorzien, en er zijn voldoende laadmogelijkheden voor al jouw electronica. De achterklep is elektrisch te openen, en de stoelen kunnen neergeklapt worden voor een vlakker laadvlak. Kortom: de Uncharted biedt een functioneel en doordacht ingedeeld interieur, dat verrassend capabel is ondanks zijn compacte formaat.

Rijplezier

Op het kartcircuit, tussen krappe bochten en snelle richtingswissels, liet de Uncharted zien dat efficiëntie ook plezierig kan zijn. De FWD Long Range (77 kWh, 221 pk) verraste met zijn balans. Hij is ongeveer 100 kg lichter dan de AWD, en dat voel je meteen. De AWD topuitvoering met 338 pk en 1.500 kg trekvermogen voegde daar een stevige portie trekkracht aan toe. In de natte zone, waar we plots acceleratie en noodremmen combineerden, bleef hij volledig onder controle. Subaru voorziet 3 rijmodi waaronder de Power Mode, die de achteras versterkt voor meer precisie in snelle bochten. Het verschil tussen FWD en AWD was duidelijk, maar allebei deelden ze dat herkenbare Subaru-gevoel waarbij de uitstekende grip een hoofdrol speelt.

Dankzij mijn extra rondes kon ik alles twee keer proberen, ook de regeneratieve remfunctie die in vijf standen instelbaar is. De progressie is heel gebalanceerd: van zachte vertraging tot bijna one-pedal driving... De sessie eindigde met een dragrace tegen de WRX-rallywagen (dat is meer nostalgie dan vergelijking), en het resultaat was mogen we dan ook eerder symbolisch noemen. De elektrische Uncharted liet de koerswagen achter zich. Subaru's toekomst is dus niet alleen stil, maar ook veel sneller.



Offroad, waar Subaru thuishoort

Na het asfalt gingen we het terrein op met de Uncharted, en daar begon het echte werk. Het parcours bestond uit los zand, scherpe stenen en hellingen die lieten uitschijnen dat we beter een LandRover hadden gekozen voor dit parcours. De afdalingen waren zo steil dat je instinctief de adem inhield, maar de Uncharted AWD hield zich onverstoort. De banden zochten grip waar er nauwelijks was, en de Grip Control regelde snelheid en remdruk met de ideale elektronische precisie.

Zelfs op losse stenen bleef het chassis stabiel; geen schokken, geen paniekreacties. De auto overwint hellingen tot 15%, trotseert moeiteloos een 30% dwarshelling, en blijft perfect in balans als we, tijdens een demonstratie, enkel nog op twee wielen blanceerden. Het voelde niet als een test, maar wel een bewijs dat Subaru's offroadreputatie ook in het elektrische tijdperk onaangetast blijft.

Oude ziel, nieuw verhaal

Op het einde van onze testdag was het duidelijk dat de EV-transitie niet perse een bedreiging hoeft te zijn voor het behoud van het typische Subaru-DNA. Subaru drukt niet zomaar op de resetknop, het herontdekt zichzelf. En dat is nodig in tijden waar dorstige boxermotoren het steeds moeilijker hebben om klanten te vinden. - SA



DE ESSENTIE

Subaru zet met de vernieuwde Solterra 2026 en de volledig nieuwe Uncharted 2026 een nieuwe stap in zijn elektrische toekomst. De Solterra kreeg efficiëntere e-axes, een groter 73,1 kWh-batterijpakket en sneller laden, wat het rijbereik tot 532 km tilt. De Uncharted, Subaru's eerste compacte EV-SUV, combineert een sportief fastbackdesign met praktische binnenruimte en 404 liter bagage. Met zowel FWD (221 pk) als AWD (338 pk, 1.500 kg trekgewicht) is hij multi-inzetbaar in de stad én offroad. Zo blijft Subaru trouw aan zijn DNA, maar vertaalt het naar een fluisterstille, elektrische toekomst.



Gabriel Goffoy, Head of Mini Belux

"Mini is meer dan een auto, het is een community."

In de Belgische autosector is Mini dit jaar de opmerkelijke uitschieter. Terwijl de markt als geheel met ruim 9 procent krimpt, groeit het merk met bijna een kwart. Dat is niet alleen een kwestie van geluk, of goeie timing, maar het resultaat van een bewuste keuze voor elektrificatie en een vernieuwde positionering. Mini is een merk dat een aanstekelijk effect heeft op mensen, en dat geldt ook voor de baas van het merk. Dat kan geen toeval zijn.

Gabriel Goffoy, Head of Mini Belux, ontvangt ons met zijn gekende enthousiasme op het hoofdkantoor van de BMW-groep. Hij denkt en praat snel, met de vanzelfsprekende flair van iemand die de autowereld ademt. In de voorbije jaren loodste hij het merk door een ingrijpende transitie, bracht een volledig nieuw gamma op de Belux-markt en wist tegelijkertijd het vertrouwen van de consument terug te winnen. "We zijn een merk in volle verandering," zegt hij. "En het mooie is dat de klanten die verandering mee omarmen."

Eerst en vooral, proficiat. Mini is het snelst stijgende merk in de top 20. Had je dit verwacht?

Dank je wel. Het is inderdaad een prachtig resultaat, en tegelijk een

WIE IS GABRIEL GOFFOY?

Gabriel Goffoy is Head of Mini Belux en een vertrouwd gezicht binnen de BMW-groep waar hij nagenoeg heel zijn carrière heeft opgebouwd. Na verschillende functies in hoofdzakelijk sales en marketing bij BMW, deed hij een korte uitstap naar de automobiefederatie Febiac, maar keerde in 2023 terug "naar zijn eerste liefde": Mini. Hij leidt er de vernieuwing van het merk, met een volledig nieuw elektrisch gamma en een vernieuwd agentschapsmodel. Gabriel is dan ook een gekend gezicht in de autosector en staat bekend om zijn nooit aflatend enthousiasme en zijn warme persoonlijkheid waar mensen blij van worden. Hij heeft niet alleen een groot IQ, maar minstens zo groot EQ dat zich ook vertaalt in een sterk sociaal engagement. Hij is zo een zeldzaam type persoonlijkheid waar je altijd weer energie van krijgt.



cadeau dat je niet kunt plannen. We komen uit een zware periode. We hebben bij Mini een volledige transitie doorgemaakt, met een compleet nieuw gamma dat op de markt moet geïntroduceerd worden. Het was een forse investering, maar het werkt. Terwijl de Belgische automarkt met 9,2 procent daalt, stijgen wij met 24 procent. Tel die twee op, en je komt aan bijna 35 procent groei. Dat is fenomenaal. Ons succes heeft trouwens veel te maken met onze strategische keuze om het merk te elektrificeren. In België is er een duidelijke appetijt voor compacte, elektrische wagens met een lage total cost of ownership, zeker in de bedrijfswagenmarkt. Mini heeft daar vandaag een heel sterk aanbod in.

Je verwijst naar de strategische keuze voor elektrificatie. Zie je dat ook in de verkoopmix?

Ja, absoluut. 57 procent van alle Mini's die verkocht worden, is volledig elektrisch. Als je bedenkt dat we vroeger alleen de Cooper SE hadden, een benzinewagen die we omgebouwd hadden tot elektrische auto met een bescheiden range, dan is de stap die we nu zetten enorm. De beslissing om met drie volledig elektrische modellen te komen in 2025 was de juiste. We zijn daar heel blij mee.

Betekent dat dat jullie verkoop vooral naar B2B-kanten gaat?

We hebben vandaag een mix van ongeveer 36 procent particuliere

kanten en 64 procent B2B. Die verhouding loopt vrij parallel met het aandeel elektrische wagens. Ongeveer 60 procent van onze elektrische Mini's gaan naar bedrijven.

Dat is opmerkelijk, want historisch gezien was Mini geen B2B-merk. Is die groei volledig te danken aan het EV-verhaal?

Niet alleen. Het heeft ook te maken met de afmetingen van onze wagens. De Cooper blijft de iconische, klassieke Mini, maar de nieuwe Aceman, onze compacte SUV, en de Countryman, een ruime all-rounder, nemen vandaag een belangrijk deel van het marktaandeel in. De Countryman is zelfs onze bestverkopende wagen in volume. Dat is eigenlijk niet zo verrassend want de Countryman deelt zijn basis met de BMW X1, en dat is een van de populairste modellen in zijn segment. De BMW-groep heeft daar dus heel goed op ingezet.

Toch blijft het voor Mini een uitdaging om mensen te overtuigen dat een 'Mini' vandaag niet meer zo mini is. Hoe brengen jullie die boodschap over?

Dat was inderdaad een uitdaging. Veel mensen beseffen niet hoe groot en functioneel de Countryman vandaag is. Daarom hebben we een heel andere aanpak gekozen. Sinds het begin van het jaar profileren we ons nadrukkelijker in de B2B-markt. We hebben

letterlijk een vloot Mini's naar onze bedrijfsklanten gebracht – vaak bedrijven die al met BMW rijden – en gezegd: “Wisten jullie dat Mini de perfecte aanvulling is op jullie BMW-vloot?” Dat initiatief noemden we ‘Mini on Tour’. We kwamen langs bij bedrijven met een koffietruck, een barista, en een testvloot aan Mini's. Heel leuk. En wat mij opviel, is dat zodra mensen de wagens zagen en ermee reden, hun perceptie compleet veranderde. Geef ze een Aceman of een Countryman mee en ze beseffen dat alleen de naam nog Mini is. De rest is groot, volwassen en verrassend veelzijdig.

Kan je dan nog wel door één deur met je collega's van BMW? Zij zien ongetwijfeld verkopen richting Mini gaan.

(lacht) Zeker wel. De vraag is momenteel zo hoog dat we met de productie amper kunnen volgen. We beconcurreren elkaar dus niet. Bovendien spreken BMW en Mini een verschillend publiek aan. De Countryman en de X1 delen hun platform, maar de design-taal en het interieur zijn totaal anders. Stap in een Mini en je ziet meteen dat grote, ronde OLED-scherm, die speelse details, dat typische Mini-gevoel. Het is een andere sfeer. Iets jonger, creatiever, minder zakelijk. We zien dus andere type bedrijven voor Mini kiezen zoals mediabedrijven en de creatieve sectoren.

Ook de verbeterde prijs-kwaliteitverhouding van de nieuwe modellen valt op.

Ja, dat horen we vaak. De wagens zijn goed uitgerust en de prijs blijft aanvaardbaar voor het formaat en de afwerking. Daarbij komt dat Mini ook op restwaardevlak heel sterk scoort. Onlangs selecteerde het gerenommeerde Autovista twee Mini-modellen als wagens met de beste restwaarde, en dat in de categorie elektrische voertuigen. Dat is belangrijk in de B2B-markt, waar restwaarde een grote rol speelt in de berekening van het lease-tarief.

Toch verandert technologie snel. Heb je geen schrik dat de batterijen van de huidige EV's binnen vijf jaar verouderd zullen

zijn en zo hun restwaarde onder druk komt te staan?

Ik denk dat we nog maar aan het begin staan van de tweedehands-EV-markt. De interesse groeit, en de wagens die binnenkort tweedehands worden, zijn de modellen die we nu verkopen. Natuurlijk gaat technologische evolutie snel, maar bij auto's iets trager dan bij elektronica. Bovendien worden onze wagens voortdurend geüpdatet, net als een smartphone. Een Mini krijgt geregeld nieuwe softwareversies, nieuwe functies en dat allemaal tijdens het bezit van de auto. Het platform blijft, maar de ervaring evolueert. Dat geeft extra zekerheid.

Sommigen zeggen dat de tweedehands-EV-markt moeilijk van de grond komt. Deel jij die vrees?

Niet echt. We zitten nu gewoon in de overgangsfase. De eerste generatie EV's die tweedehands worden, zijn vaak dure wagens van drie, vier jaar oud. Dat segment is beperkt. Maar met onze elektrische Mini's brengen we compacte, bereikbare modellen op de markt. Een mooi uitgeruste elektrische Mini kost rond de 30.000 euro. Binnen vier jaar zal dat perfect aansluiten bij wat de tweedehandsmarkt zoekt. Onze verdelers merken nu al vraag naar gebruikte elektrische Mini's van de huidige generatie. Dat is een positieve evolutie.

Het valt op dat Mini heel erg inzet op beleving. Hoe vertaal je dat naar klanten?

Mini is meer dan een auto. Het is een gemeenschap, een community. En omdat we minder marketingbudget hebben dan onze grote broer BMW, moeten we creatiever zijn. We investeren vooral in beleving, in evenementen, in ontmoetingen met onze klanten. Het is slimmer om bestaande klanten enthousiast te houden dan om voortdurend nieuwe te moeten zoeken. Loyale klanten brengen vanzelf anderen mee. Zo organiseerden we dit jaar de Mini Fan & Track Day. We verwelkomden maar liefst 6.000 bezoekers. Dat is natuurlijk een enorme investering voor ons, maar wat een sfeer





en samenhang! Daar doen we het voor bij Mini. Onze stelregel in onze marketing aanpak is eenvoudig: als je het Mini-logo kunt weghalen en het werkt nog steeds, dan is het geen echte Mini-actie. Alles wat we doen, moet uniek en Mini aanvoelen.

Heb je een voorbeeld?

Op de Zoute Grand Prix hadden we een stand met Engelse guards, een rode postbus en kaarten die bezoekers konden versturen. Of ik denk ook aan de Big Love Boat en de pop-up store met DJ-booth in Knokke. Allemaal dingen die alleen Mini kan doen. Mensen verwachten dat van ons, en dat vinden ze leuk. Mini is geen rationeel merk, het is emotie, identiteit, plezier.

Creativiteit genoeg dus. Mini lijkt ook een jong merk qua uitstraling. Is dat ook zo achter de schermen?

Ja, absoluut. De meeste mensen in mijn team zijn tussen 25 en 35 jaar oud. Dat zorgt voor een ongelooflijke energie. Ik laat hen veel vrijheid. We bespreken een concept, ik probeer de lat wat hoger te leggen, maar zij werken het zelf uit. Dat levert vaak verrassende dingen op. Soms challengen ze me zelfs: als ik iets te braaf voorstel, zeggen ze gewoon dat ze het anders willen doen. En eerlijk, telkens wanneer ik hen hun zin heb laten doen, was het resultaat beter dan wat ik in gedachten had. Dat is fantastisch om te zien. We zijn maar met 12 mensen die exclusief voor Mini werken, en toch slagen we erin om een merk tot leven te brengen.



Ook in een Mini wordt die creativiteit en beleving doorgetrokken. De Experiences-knop is echt geweldig.

Ja, dat klopt. Je kan het karakter van de wagen ermee aanpassen aan je stemming. Op een uitdagend parcours kan je de karting-modus aanzetten, in de file de relax-modus. Dat lijkt banaal, maar het werkt echt, ook in je hoofd. De foto van mijn petekindje staat als achtergrond in mijn persoonlijke modus. Elke keer dat ik instap, maakt dat me blij.

Vooruitkijkend naar het autosalon: wat mogen we van Mini verwachten?

We gaan een sterke focus hebben op de nieuwste telg van het gamma: de Paul Smith Edition. Die wagen werd zopas voorgesteld in Tokio, maar zal ook in Brussel te zien zijn. Paul Smith is een zelfstandige Britse designer met een lange connectie met Mini. Hij staat voor creativiteit en eigenheid, waarden die perfect bij ons merk passen. We zijn trots dat we met hem kunnen samenwerken. Daarnaast willen we op het salon tonen dat Mini nog steeds een bereikbare wagen is. Dat waren we altijd al. Mini ontstond in 1959 als reactie op de oliecrisis, met de bedoeling een zuinige en toegankelijke auto te bouwen. Die filosofie blijft overeind. We zullen er dus staan met scherp geprijsde instapmodellen en gunstige maandtarieven. Elektrisch rijden hoeft niet elitair te zijn.

De autosector krijgt vaak kritiek. Vind je dat de sector op het salon een gezamenlijke boodschap moet uitdragen?

Ik vind dat we trots mogen zijn op onze sector. De auto maakt deel uit van mobiliteit, maar is niet het probleem. Onze industrie heeft zich razendsnel aangepast, technisch én ecologisch. We hebben een van de meest innovatieve sectoren ter wereld. Ik schaam me dus niet voor wat we doen, integendeel. De jaarlijkse hoogmis van het autosalon is iets unieks dat we moeten koesteren. Het bestaat al decennia en houdt onze passie levend.

De nieuwe Vlaamse EV-belasting veroorzaakte veel commotie. Bij Auto-Info vonden we de gevraagde bijdrage al bij al nog redelijk. Wat is jouw kijk daarop?

Ik denk dat de discussie soms te emotioneel wordt. Maar we mogen niet vergeten dat we als industrie al een grote bijdrage leveren aan de economie én aan onze schatkist. De mobiliteitssector houdt veel mensen aan het werk en draagt fors bij aan de staatskas. Wat ik vooral wil vermijden, is dat we door al die discussies het enthousiasme rond elektrificatie verliezen. De overheid heeft slim gebruikgemaakt van de bedrijfswagen als hefboom om de vloot te vergroenen. Dat werkte want België is vandaag een voorbeeld in Europa. Maar nu moeten we opletten dat het niet stilvalt. Als je elektrificatie ontmoedigt, krijg je het omgekeerde effect: mensen houden hun oude wagen langer bij. De Belgische vloot is nu al ouder dan ooit.

Op persoonlijk vlak: je hebt een lange carrière bij BMW achter de rug, maar ook enkele jaren bij de sectorfederatie. Waarom keerde je terug naar Mini?

Oude liefde roest niet hè. (lacht) Ik heb met veel plezier twee jaar bij de federatie gewerkt waar ik de hele sector van dichtbij leerde kennen. Maar toen Alexander Wehr me vertelde dat Mini een nieuw direct-salesmodel en een volledig nieuw gamma zou lanceren, begon het te kriebelen. Dat was een unieke kans om een merk in volle transitie te begeleiden. Bovendien voelde het als thuiskomen. Ik had in mijn BMW-periode al nauw samengewerkt met de dealers, en ik wist: met dit team krijgen we dat voor elkaar.

Over dat agentschapsmodel gesproken: hoe verloopt dat?

Eigenlijk fantastisch goed. We hebben onlangs een grote stockactie gelanceerd, en alle dealers zijn dolenthousiast. Vroeger werkte elke dealer met een eigen voorraad en eigen kortingen. Nu hebben de 32 Mini-outlets toegang tot één gezamenlijke stock die door de invoerder wordt beheerd. De prijzen zijn voor iedereen gelijk, transparant en stabiel. We hebben er twee jaar intensieve voorbereiding op zitten, en het draait nu perfect. De systemen werken vlekkeloos en we beschikken over veel meer data. Daardoor weten we beter wat werkt qua marketing en wat niet. Voor mij is dit de toekomst. Ik zou niet meer terug willen.

Maar het agentschapsmodel betekent wel dat dat er geen kortingen meer mogelijk zijn?

Toch niet, wij zorgen als invoerder voor aantrekkelijke actieprijsen. Die prijs ligt dan wel vast, iedereen krijgt dus dezelfde voorwaarden. En voor bedrijven voorzien we uiteraard aantrekkelijke fleet-kortingen. Het is een win-win voor alle partijen.

Tot slot. Mini is zo volwassen geworden dat er onderaan het gamma misschien nog ruimte is voor een écht kleine Mini?

Onze focus ligt nu op groei met het huidige gamma. Mijn persoonlijke doel is om volgend jaar naar 10.000 bestellingen te gaan. Dat is ambitieus, maar haalbaar. Binnen de BMW-groep zitten nog veel nieuwe modellen in de pijplijn, dus ook bij Mini. Er komt nog van alles aan, maar daar kan ik voorlopig weinig over zeggen. Maar één ding is zeker: het blijft spannend. - **Opgetekend door William Meerschaut**

De Mini Limited Edition Mini Paul Smith Britse **klasse** met een speelse twist

Mini en Paul Smith, twee iconen van Brits design, slaan (opnieuw) de handen in elkaar. Na eerdere samenwerkingen in 2021 en 2022 krijgen we nu de Mini Paul Smith editie op ons bord, gebaseerd op de Mini Cooper 3-deurs, 5-deurs en Cabrio.

Zoals we van Sir Paul Smith mogen verwachten, draait het om 'classic with a twist', een designfilosofie waar traditie en vernieuwing elkaar ontmoeten. Smith wilde met nieuwe kleuren en onverwachte details iets creëren dat een glimlach oproept.

Een Mini met karakter

De Mini Paul Smith editie is een ode aan Brits design en positiviteit. De modellen komen in drie kleuren: Statement Grey, Inspired White en Midnight Black Metallic. De eerste twee tinten zijn exclusief voorbehouden aan deze editie en verwijzen respectievelijk



naar de klassieke Austin Seven-kleur uit 1959 en het geliefde Classic Mini Beige. Wat de keuze ook is, elk exemplaar krijgt contrasterende accenten in Nottingham Green, een subtiel knipoog naar de geboortestad van Paul Smith.

Het kleurenspeel is typisch Paul Smith: ingetogen, maar met die ene onverwachte twist. De 'Signature Stripe' siert het dak van de 3- en 5-deursversies, terwijl de Cabrio een zwarte kap krijgt. Voor wie het subtieler wil, is er een dak in Jet Black met glanzende en matte strepen. De 18-inch Night Spoke-velgen met getinte clearcoat en Paul Smith-inscriptie maken het geheel compleet. Zelfs het Mini-logo kreeg een update in Black Blue, afgestemd op het kleurenpalet van de ontwerper.

Stijlvol interieur met Britse flair

Binnenin ademt de Mini Paul Smith editie Britse elegantie met een moderne twist. Het interieur combineert zwarte gebreide oppervlakken met subtiel kleuraccenten, geïnspireerd op Paul Smiths kenmerkende strepen. De sportstoelen in Nightshade Blue zijn afgewerkt met gebreid textiel en felgekleurde sierstiksels op het stuur zorgen voor die herkenbare speelsheid.

Ook het infotainmentscherm draagt de signatuur van de ontwerper: selecteer de Personal Mode en één van de drie Paul Smith-achtergronden verschijnt op het centrale ronde display. En natuurlijk ontbreken de verrassingen niet: van de 'Hello'-lichtprojectie bij het instappen tot het handgeschreven motto 'Every day is a new beginning' op de deurdrempel.

Herhaalde samenwerking

De connectie tussen Mini en Paul Smith gaat terug tot 1998, toen de ontwerper een gelimiteerde Classic Mini ontwierp in een unieke blauwe lak met antracietkleurige velgen. Een jaar later volgde de 'one-off' Mini met 86 strepen in 26 kleuren, inmiddels een designicoon. In 2021 kwam de Mini STRIP, een minimalistische interpretatie van de Mini met enkel essentiële onderdelen, gevolgd door de Mini Recharged by Paul Smith in 2022: een elektrische restomod van de oorspronkelijke 1998-editie.



Isuzu D-Max EV

Echt **elektrisch** werkpaard, maar niet zonder compromis

Isuzu zet een duidelijke stap in zijn elektrificatiestrategie met de D-Max EV, de eerste volledig elektrische uitvoering van zijn iconische pick-up. Het model, dat vanaf 2026 in België en daarna in andere Europese markten wordt geleverd, wil geen concessies doen aan laad- en trekvermogen, ondanks de toevoeging van een elektrische aandrijflijn.

De Isuzu D-Max EV is voorzien van een dual-motorconfiguratie met een elektromotor op de vooras en één op de achteras. Het systeemvermogen bedraagt 140 kW (190 pk) en het maximale koppel is 325 Nm. De energie wordt opgeslagen in een lithium-ionaccu van 66,9 kWh. Isuzu meldt een gecombineerd WLTP-rijbereik van 263 kilometer, of "tot 360 km" in stedelijke omstandigheden. Laden kan met de 11 kW driefasige boordlader (0-100% in circa tien uur). De laadsnelheid op gelijkstroom valt echter tegen: tot slechts 50 kW, waardoor "snelladen" van 20-80% ongeveer een uur duurt.

1 ton laadvermogen en 3,5 ton trekken

Functioneel blijft de D-Max trouw aan zijn afkomst. De pick-up is uitgevoerd met vierwielaandrijving, dankzij die twee elektromotoren, en biedt een laadbak van circa 1,57 meter lang en 1,53 meter breed. De nuttige laadcapaciteit bedraagt 1.010 kilogram en het maximaal geremde trekvermogen is 3.500 kilogram, waarmee Isuzu de D-Max EV als volwaardig werkpaard positioneert voor bouwbedrijven, logistieke toepassingen en andere professionele vloten.

Standaard compleet uitgerust

Het eerste Europese uitrustingsniveau, LSE, is equivalent aan de LSX-versie van de D-Max diesel. Met andere woorden: hij is altijd compleet uitgerust. Standaard zijn lederen zetels, een 9-inch infotainmentscherm met draadloze Android Auto en Apple CarPlay, een 7-inch digitaal instrumentencluster, een 360°-camera en parkeersensoren vóór en achter, een DAB-radio met acht luidsprekers, drie USB-C-aansluitingen, verwarmde voorstoelen en automatische dual-zone airco. Je herkent de elektrische D-Max aan zijn EV-specifieke grille met blauwe accenten, fumé-grijze spiegelkappen en 18-inch lichtmetalen velgen.

Op veiligheidsgebied levert Isuzu een uitgebreid pakket rijhulpsystemen: intelligente adaptieve cruisecontrol, autonome noodrem (AEB), dodehoekwaarschuwing, rear cross-traffic alert en lane-keeping-assistentie. Het model beschikt over meerdere airbags, waaronder een centrale airbag tussen de voorstoelen. Voor ruw terrein zijn functies als Hill Descent Control, Hill Start Assist en een Rough Terrain Mode aanwezig. Bovendien zijn de batterij- en motordelen extra beschermd om zorgeloos door het terrein te kunnen rijden.

Vanaf 71.015 euro...

Isuzu maakt meteen ook de Belgische prijzen bekend. De D-Max EV LSE start bij 71.015 euro exclusief btw. Dat is maar liefst 28.000 euro duurder dan een vergelijkbare D-Max LSX Double Cab op diesel! Het merk richt zich dus duidelijk op zakelijke gebruikers en fleetklanten die emissievrije mobiliteit willen combineren met maximale werkkraft.

Ter vergelijking: de Maxus eTerran8, de grote broer van de T60 Max en een van de weinige andere EV-pick-ups die op de Belgische markt wordt aangeboden, heeft een basisprijs van 57.408 euro ex. btw voor de instapuitvoering. Zelfs de volledig uitgeruste Premium-variant blijft onder de 60.000 euro ex. btw. Bij Maxus krijg je bovendien een flink hoger rijbereik: 430 km WLTP, met hetzelfde trekvermogen van 3,5 ton, maar met een veel lager nuttig laadvermogen van 620 kg. Anderzijds is de reputatie van Isuzu op vlak van robuustheid natuurlijk wel al veel meer gevestigd dan nieuwkomer Maxus.

Moeilijke balans

De D-Max EV wordt aanvankelijk uitsluitend als Double Cab met vijf zitplaatsen aangeboden. Isuzu benadrukt dat alle specificaties onder voorbehoud zijn van definitieve homologatie. De eerste leveringen staan wel al gepland voor oktober 2025. Met deze pick-up zoekt het merk duidelijk de balans tussen wat klanten verwachten van een D-Max, en de eisen van een markt die ook bij de bedrijfsvoertuigen steeds meer naar elektrificatie neigt. Maar of er voldoende geboden wordt voor het gevraagde budget, valt nog te bezien... - YM





Seat Ibiza en Arona 2025 krijgen belangrijke update met een frisse blik

Ja, het merk Seat bestaat nog. Meer nog, met een volume van om en bij de 3.000 verkopen per jaar, blijft het merk een vaste waarde in het Belgische straatbeeld. De Ibiza is daar in belangrijke mate mee verantwoordelijk voor. Begrijpelijk dus dat ie nog een nieuwe facelift krijgt. In dezelfde moeite krijgt ook de Arona een update.

Seat trapt het einde van 2025 af met een dubbele flikflak. Zowel de Ibiza als de Arona krijgen een grondige vernieuwing, met aangescherpte looks, verbeterde interieurs en meer digitale technologie. De twee compacte modellen blijven trouw aan hun karakter, maar brengen elk een eigen interpretatie van Seats herkenbare designlijn. De twee nieuwkomers worden eind december in de Belgische showrooms verwacht, met prijzen vanaf 19.950 euro voor de Ibiza en 22.890 euro voor de Arona.

Verfijnd design met eigen persoonlijkheid

Nee, er verandert op het vlak van design niet zo heel erg veel aan de Ibiza en Arona. De modellen blijven dus heel herkenbaar, maar ogen duidelijk frisser en dynamischer dan voorheen. De Ibiza krijgt een hertekende zeshoekige grille met diamantvormig raster, scherpere bumpers en Full LED-verlichting met een nieuwe signatuur. De sportieve FR-versie onderscheidt zich met zwarte accenten, zoals buitenspiegels en diffuser, en sportieve details die het jeugdige karakter onderstrepen.

De Arona kiest voor een robuustere benadering. Als compacte SUV zet die sterker in op een wat stoerder voorkomen, met een nieuwe bumper in zwarte afwerking, hoekige beschermingselementen en luchtinlaten waarin sensoren en mistlampen naadloos zijn geïntegreerd. Twee contrasterende dakkleuren (Midnight Black en het nieuwe Manhattan Grey) en nieuwe velgen tot 18 inch versterken de wat ruigere uitstraling.

Hogere afwerkingsgraad en meer sfeer

Beide modellen kregen een interieur dat duidelijk volwassener aanvoelt. Zachte materialen, LED-sfeerverlichting en een nieuw





stuurwiel met lederen afwerking zorgen voor een meer moderne indruk. De Ibiza legt de nadruk op sportieve elegantie, terwijl de Arona kiest voor een hogere zitpositie en een meer uitgesproken SUV-gevoel.

In de sportieve FR-uitvoeringen krijgen klanten nog extra's zoals kuipstoelen, rijprofielkeuze en donker getinte ramen. De praktische kant werd niet vergeten: de Ibiza biedt 355 liter kofferruimte, terwijl de Arona met 400 liter meer plaats biedt voor bagage, dankzij een dubbele laadvloer en een in delen neerklapbare achterbank.

Moderne connectiviteit

Binnenin zien we een vernieuwde boordplank met nauwelijks verschillen tussen beide modellen. Zowel de Ibiza 2025 als de Arona 2025 krijgen de nieuwste generatie infotainmentsystemen. Standaard is er een centraal touchscreen van 8,25 inch, compatibel met Apple CarPlay en Android Auto. Hogere uitvoeringen beschikken over een 9,2 inch-display met draadloze verbinding 'Seat Connect' en spraakbediening. Een simpel "Hola hola" activeert het systeem. Voor Dos Cervezas moet je wel nog gewoon stoppen en uitstappen. Smartphones kunnen worden opgeladen via USB-C of draadloos, en voor muzikliefhebbers is er een optioneel audiosysteem met zes luidsprekers, subwoofer en een 300W-versterker.

Motoren en veiligheid

Beide modellen delen hun motorengamma. De instapversie van de Ibiza krijgt een 1.0 MPI met 80 pk, terwijl de TSI-motoren vermogens bieden van 95 tot 150 pk. De handgeschakelde vijfversnellingsbak (ja, het bestaat nog) is standaard bij de lagere vermogens, terwijl de krachtigere versies worden geleverd met een 7-traps DSG-automaat. De FR-uitvoeringen bieden bovendien verschillende

DE ESSENTIE

Wie Seat al bijna was vergeten mag vanaf eind december weer richting Seat verdeler om de vernieuwde Ibiza en Arona te gaan ontdekken. De Ibiza blijft de meest verkochte Seat ooit, wat niet mag verbazen als je weet dat je voor minder dan 20.000 euro met een goed uitgerust exemplaar buiten rijdt. Wil je meer ruimte en een hogere zitpositie, dan is de Arona jouw ding (+ 2.940 euro supplement). Beide modellen krijgen een opgefrist design, een betere connectiviteit en nog steeds een aantrekkelijk motorenpalet. Misschien klinkt het allemaal niet zo spannend, maar in ieder geval wel vertrouwd. En intussen is de degelijkheid en betrouwbaarheid ook wel al ruimschoots bewezen.

rijmodi Eco, Normal, Sport en Individual, waarmee de bestuurder de gasrespons, het stuurgevoel en de transmissie-instellingen kan afstemmen op zijn voorkeur. De nieuwe Ibiza en Arona blijven ook gewoon veilige auto's, met dank aan hun Duitse roots. Beide zijn uitgerust met moderne rijhulpsystemen zoals Adaptieve Cruise Control, automatische noodremhulp en vermoeidheidsherkenning. Dankzij Travel Assist kunnen ze semi-autonoom rijden door de snelheid en de rijstrook automatisch aan te passen aan het verkeer.

Value for money

Ondanks de verbeterde technologie en rijkere standaarduitrusting blijven beide modellen scherp geprijsd. De Ibiza start aan 19.950 euro en biedt in de basisversie al LED-verlichting, lichtmetalen velgen, parkeersensoren en een multimediascherm. De Arona volgt aan 22.890 euro, met een vergelijkbaar uitrustingsniveau en de voordelen van een hogere zitpositie en ruimere binnenafmetingen.





130 jaar Skoda

Museumschatten uit Mladá-Boleslav

130 jaar geschiedenis in een dozijn wagens samenvatten is geen sinecure. Toch is dat precies wat Skoda tijdens de Classic Days deed om aan te tonen vanwaar het komt, wat er onderweg gebeurd is en hoe het merk onder de vleugels van Volkswagen tot een Europees succesverhaal is uitgegroeid.

Václav Laurin en Václav Klement hebben de Tweede Wereldoorlog niet meer beleefd. De Tsjechische pioniers overleden alle twee in de jaren '30 van de vorige eeuw, toen het automerk L&K al was opge-

gaan in Skoda Works en auto's bouwde die met Rolls-Royce konden concurreren. Het vakmanschap uit Mladá-Boleslav stond dermate hoog aangeschreven dat zelfs het Spaanse luxemerk Hispano-Suiza er zijn assemblage aan toevertrouwde. Helaas kwam er door WOII een abrupt einde aan die steile opmars. Na de herverdeling van Europa belandde Skoda achter het IJzeren Gordijn, waar het zich met veel eenvoudigere middelen moest hervinden. Die tweede periode zou uiteindelijk tot de jaren '90 duren, toen het merk na de val van de Berlijnse muur werd ingelijfd door Volkswagen. Sindsdien heeft Skoda zijn toppositie in Europa gestaag teruggewonnen, om vandaag bij de kroonjuwelen van de Volkswagen Group te horen.

Het begon allemaal met een fiets

Dat Skoda in 2025 zijn 130ste verjaardag viert, heeft alles met een fiets te maken. De Slavia tweewieler was het eerste product van Laurin & Klement in 1895, vier jaar later kwam daar een gemotoriseerde versie bij. Op de eerste auto – de L&K Voiturette A – was het wachten tot 1905, toen de productie van vierwielers in een stroomversnelling kwam. Een van slechts twee overlevende exemplaren uit een reeks van 44 wacht ons op tijdens de Classic Days, bestuurd door een expert van het Skoda Museum. Zonder pedalen maar met een handstarter, handgas én handremmen is het







geen katje om zonder handschoenen (en ervaring) aan te pakken. De topsnelheid mag dan ternauwernood 44 km/u bedragen, met een zithoogte van pakweg een meter en geen noemenswaardige bescherming voelt het allemaal erg pionierend (lees: angstaanjagend) aan.

Het volgende hoogtepunt is zo waardevol dat het alleen statisch te bewonderen valt. In het geval van de Skoda Popular Monte Carlo uit 1936 is dat evenwel geen straf. De tweedeurs vormt de aanzet van Skoda's betrokkenheid in de motorsport, die begon met een tweede plaats in de Rally van Monte Carlo in 1936. De gelijknamige Popular, die zowel in coupé- als roadstervorm werd aangeboden, was een eerbetoon aan die prestatie en werd slechts 72 keer gebouwd. Vandaag resten er nog een dozijn exemplaren, elk met een prijskaartje om van te duizelen. De forsere Skoda Superb 3000 OHV mag dan wel dezelfde kleur en een gelijkaardig front hebben, zijn jachtgebied lag eerder in de metropolen waar diplomaten en hoogwaardigheidsbekleders zich er graag in lieten chaufferen. Na een taxirit in de somptueuze cabine met opklapbare kinderzitjes begrijpen we helemaal waarom.

Simply Clever avant-la-lettre

Van de prachtige Popular en de exquise Superb duiken we de communistische periode van Skoda in. Wagens voor de happy few waren out, volkstransport werd het nieuwe mantra. Vanaf 1961 nam de eerste Octavia Combi die taak voor zijn rekening. De tweedeurs berline bestond toen al twee jaar, maar het was pas met de introductie van de Combi dat de Octavia zijn Skoda-vleugels kreeg. Dankzij verschuifbare voorstoelen en een neerklapbare achterbank kan er achterin een slaapplek worden ingericht. De hoofdsteunen van de achterstoelen dubbelen als kussens. De kofferklep opent verder in twee delen, terwijl er minstens 690 l en maximaal 1050 liter in paste. Simply Clever avant-la-lettre dus, terwijl de viercilinder vooral simpel is om met 47 pk een topsnelheid van 115 km/u te bereiken. Wij houden het na een lange aanloop voor bekeken aan 70 km/u, mede door het vage stuur en de symbolische remmen. Maar sympathiek is de eerste Octavia Combi wel in zijn dieprode kleur met spiegelende wieldeksels.

Veel Spartaanser, maar daarom niet minder interessant is de Trekka by Skoda, die van 1966 tot 1972 in Nieuw-Zeeland onder licentie werd gebouwd. De plaatselijke importeur zag de nood aan een rudimentair voertuig voor avonturiers en landbouwers, wat Skoda motiveerde om het chassis van de Octavia in te korten en met verschillende koetswerkvarianten uit te rusten. De aandrijving ging weliswaar louter naar de achterwielen, dankzij een sperdiffentieel was de Trekka toch behoorlijk capabel offroad. De stuurpositie aan de rechterkant en de omslachtige vierbak maken er vandaag wel een uitdagend apparaat van, dat bovendien met 40 pk niet meer echt meekan met het verkeer. Cool is de Trekka gelukkig wel, net als de Skoda Felicia van begin jaren '60 die wat Dolce Vita in het Oostblok injecteerde. Ook die cabriolet werd van de Octavia afgeleid, maar scoorde zelfs internationaal dankzij een modieus



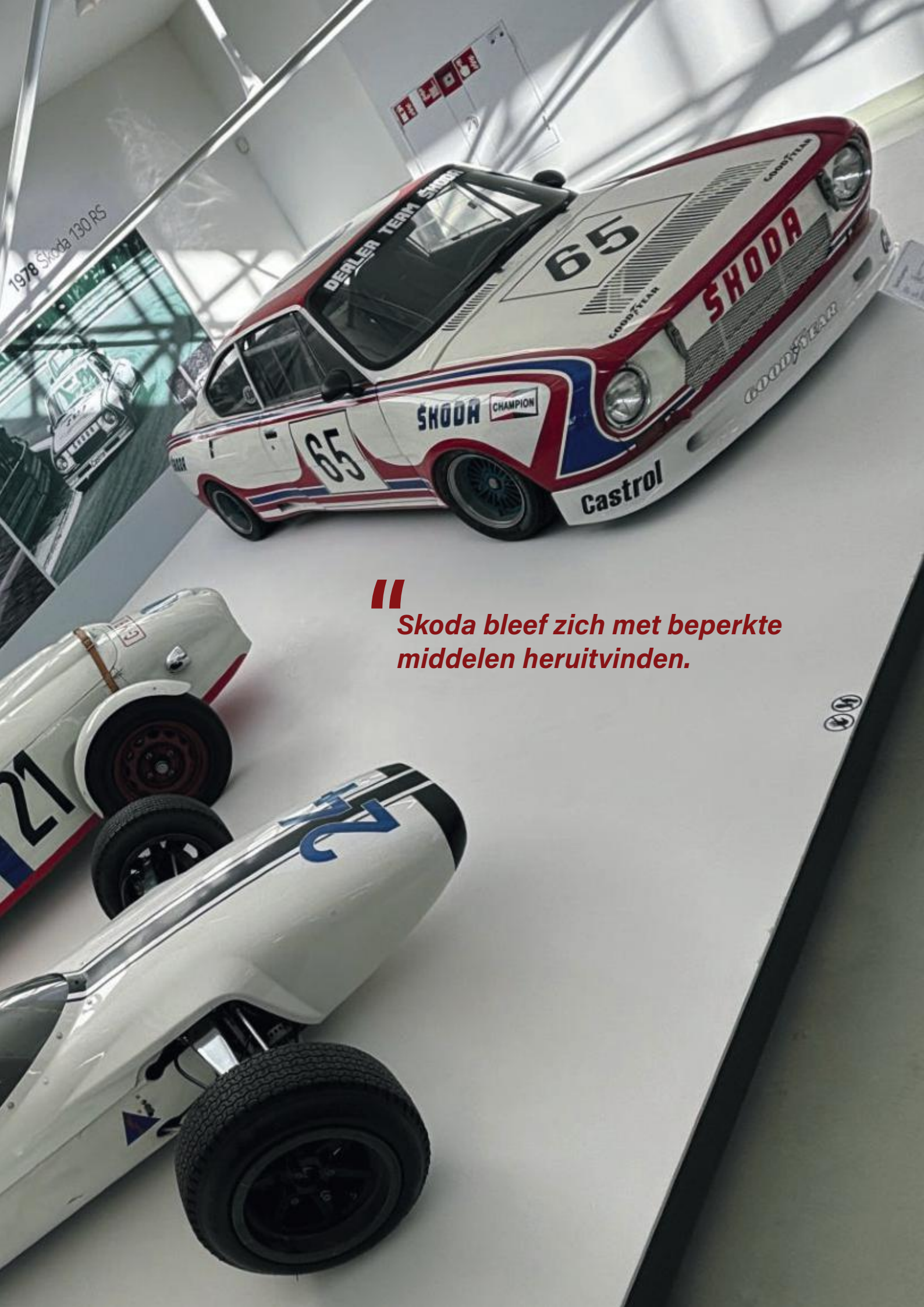


ontwerp en frisse kleuren. Meer dan 55 pk produceerde de 1,2-liter motor niet, maar dat volstond ruimschoots om gezapig mee te flaneren.

De 911 achterna

In 1964 maakte Skoda de overstap naar auto's met de motor achterin. Een trend die tot de jaren '90 zou aanhouden en het merk tal van motorsportsuccessen opleverde, zowel op circuit als in de rallysport. In de showrooms evolueerden de straatmodellen mee: eerst met de sportieve Skoda 110R Coupé uit 1970 en later met de verbeterde Rapid 135. Wij proeven van de 5-Speed versie van de





1978 Skoda 130 RS

“

Skoda bleef zich met beperkte middelen heruitvinden.

© 2018



135, met een extra verzet om de 58 pk sterke 1.3 iets kwieker te maken. Met succes trouwens, want zelfs met drie aan boord doet de Rapid zijn naam eer aan. Of is het omdat we net uit de lethargische Trekkas zijn gestapt? Hoe dan ook, de 135 zou de laatste 'klassieke' Skoda worden. Eind jaren '80 begint er al een nieuwe wind te waaien in Europa, die Skoda de kans geeft om de designstudio van Bertone in te schakelen voor zijn volgende worp. Die krijgt de naam Favorit en ziet zowel zijn motor als de aandrijving naar voren verhuizen. De Belg Marc Deschamps tekent voor het ontwerp, maar helaas kan de rijbeleving niet tippen aan de West-Europese concurrentie. Een drastische ommekeer dringt zich op.

Die renaissance komt er dankzij Volkswagen, dat in 1991 30% van de Skoda-aandelen verwerft. Het eerste wapenfeit van de nieuwe samenwerking is de Octavia Typ 1U, ontworpen door onze landgenoot Luc Donkerwolcke die later ook Audi's, Lamborghini's, Bentleys en Hyundai's zou gaan tekenen. In het jaar 2000 verkrijgt Wolfsburg de rest van de aandelen, mede door de belofte om het merk én de R&D erachter in stand te houden. Sindsdien zijn er nog drie generaties van de moderne Octavia bijgekomen, waardoor de productieteller vandaag ver boven de 7 miljoen eenheden staat. Daarnaast biedt het merk momenteel nog elf andere modellijnen aan, verrijkt met varianten die alleen op groeiemarkten worden aangeboden. Het motoraanbod blijft bewust breed en omvat alles van turbobenzines over milde en stekkerhybrides tot aan volledige EV's.

Onder de streep zorgt die aanpak ervoor dat Skoda in het tweede kwartaal van 2025 geschiedenis heeft geschreven. Er is namelijk geen ander merk in de Volkswagen Group dat met Porsche kan concurreren als het over winstmarges gaat. Behalve Skoda dan, dat in zijn 130ste levensjaar betere cijfers laat optekenen dan het sportwagenmerk bij uitstek. Niet mis voor een constructeur die in 1895 het levenslicht zag omdat een van de oprichters geen reserveonderdelen kon vinden voor zijn Duitse fiets... - **Ken Divjak**

DE ESSENTIE

In 2025 viert Skoda zijn 130ste verjaardag, gerekend vanaf de eerste Slavia-fiets die Václav Laurin en Václav Klement in 1895 produceerden. Wij gingen naar de Classic Days in Tsjechië en daar lag de focus op de automobielpeductie, die in 1905 met de L&K Voituretta A begon en in 1925 zijn doorstart maakte als Skoda. In die periode was de sky de limit, met almaar luxueuzere voertuigen die zich met de beste konden meten. Na WOII wierp het IJzeren Gordijn een schaduw over de Tsjechische trots, maar aan opgeven dacht Skoda nooit. Het merk bleef zichzelf met bescheiden middelen heruitvinden, tot Volkswagen het in 1991 een reddingsboei toewierp. De rest, zoals men dan pleegt te zeggen, is geschiedenis die Skoda in 2025 met een overzichtsexpo in het Skoda Museum te Mladá-Boleslav in Tsjechië viert.



Dacia Sandero en Jogger facelift Meer auto voor (ongeveer) hetzelfde geld

De meest verkochte auto bij de particulieren in België krijgt een update. Noem het gerust een upgrade waarbij Dacia wel trouw blijft aan de belangrijkste merkbepalende: het bieden van value for money.

Maar liefst 3 miljoen exemplaren zijn er verkocht van de Sandero en Jogger (zeg maar de break-versie van de Sandero) sinds de lancering in 2017. In Europa is het model razend populair dankzij zijn attractieve instapprijs van een kleine 13.000 euro. Het is een prijs die potentiële klanten naar de showrooms lokt, waarna ze gegarandeerd buiten rijden met een hoger uitrustingsniveau en een krachtiger motor. Maar nog altijd met een auto die ontzettend veel

biedt voor de prijs die je betaalt. En dat gaat ook met deze laatste facelift niet veranderen.

Hip en trendy?

Inderdaad, het is wellicht de laatste facelift die de huidige generatie te beurt valt want Dacia werkt intussen al aan een nieuwe versie die dan ook een volledig elektrische variant zal krijgen. Nu, off the record laten de Dacia bonzen wel verstaan dat ze die lancering eigenlijk liefst nog zo lang als mogelijk uitstellen. Want zolang de Sandero enkel met benzine- en hybridemotorisaties beschikbaar is, kunnen ze 'm blijven aanbieden aan tarieven waar andere merken alleen maar jaloers op kunnen zijn.



Er wordt voor deze laatste facelift dan ook niet teveel gesleuteld aan de gekende succesformule en die is even simpel als geniaal. Je neemt gewoon de beproefde Renault techniek en technologie, en lepelt die in aantrekkelijk getekend maar functioneel Dacia koetswerk. Het design van Dacia's, en van de Sandero in het bijzonder, is trouwens al een tijdje een belangrijke aantrekkingspool van het merk. De (huidige) Sandero ziet er dan ook hip en trendy uit, en de designers hebben er dan ook goed aan gedaan om niet al te veel te schaven aan het uiterlijk van de populaire compacte Sandero. Er zijn natuurlijk de obligate vernieuwde wieldeksele en velgen, wat nieuwe kleurcombinaties (ook binnenin) en een aangepaste lichtsignatuur die niet zo heel erg verschilt met de uitgaande versie. Verder werden ook de bumpers hertekend en zien we achterlichten die een donkerder behuizing krijgen. De Sandero Stepway krijgt trouwens ook een nieuwe, matzwarte streep tussen de achterlichten.

Ook binnenin is er geen wereldschokkend nieuws te melden. Er zijn natuurlijk nieuwe stofjes en duurzame materialen waarbij vooral de denim afwerking (op sommige versies) het opmerke-

lijkste design-feit blijkt. Wellicht het belangrijkste nieuws zit in het vernieuwde multimedia systeem dat zich middels een 10,1 inch centraal touchscreen laat bedienen. In combinatie met de (voor de hogere versies) nieuwe digitale tellerpartij én de nieuwe My Dacia bediening op je smartphone, is de digitalisering nu ook echt een feit voor de Sandero. Op het vlak van rijhulpsystemen tenslotte, zien we de intrede van nieuwe functies zoals de automatische grootlichten, een 360° camera en elektrisch inklapbare buitenspiegels. Ook een automatisch noodstopsysteem doet z'n intrede.

Motorisch nieuws

Op het vlak van beschikbare motoren is er behoorlijk wat nieuws te melden. Niet dat er plots een pak nieuwe motoren opduiken, maar de Sandero en Jogger line-up wordt wel uitgebreid met enkele (gekende) motorisaties die nog niet beschikbaar waren voor het model. De gekende benzinemotoren blijven gewoon in het gamma en worden nu aangevuld met de hybride 155 aandrijflijn die we al kennen uit de recente Bigster. De 1,8-liter viercilinder van 109 pk wordt ondersteund door twee elektromotoren en heeft ook een



automatische versnellingsbak. Het systeemvermogen bedraagt 155 pk en daarmee belooft Dacia vlotte prestaties en een verbruik dat 10 lager ligt dan in de uitgaande Jogger hybride 140. In de stad kan je met deze versie trouwens tot 80% van de tijd zuiver elektrisch rijden. Enige minpunt in dit verhaal? In de Sandero zal de nieuwe hybridemotor pas eind 2026 beschikbaar zijn.

Er is nog meer motorisch nieuws te melden want naar goede gewoonte biedt Dacia ook een vernieuwde LPG-versie aan. De Eco-G 120-motorisatie gebruikt een 1,2-liter driecilinder turbomotor die voortaan 120 pk levert, in plaats van 100 pk vroeger. Hij kan nu ook gekoppeld worden aan een soepele automatische zesversnellingsbak met dubbele koppeling. De LPG-tank tenslotte, is nu ook een pak groter (om en bij de 49 liter) waardoor het rijbereik in LPG-modus met 20% toeneemt. Met zowel de benzine- als de LPG-tank opgevuld, kom je voortaan maar liefst 1.590 km ver op één tankbeurt.

Om het motorisch nieuws af te ronden moeten we hier nog melding maken van de nieuwe TCe 100-motor. De gekende 1,0-liter driecilinder turbobenzinemotor ziet zijn vermogen stijgen van 90 naar 100 pk voor meer rijplezier in het dagelijkse verkeer.

Wat? Een facelift zonder prijsstijging?

Dacia belooft dat het gemiddelde prijsniveau van de vernieuwde Sandero en Jogger onveranderd blijft, terwijl de uitrusting er wel op vooruit gaat. Of de instapprijs van 13.000 euro overeind blijft, dat valt weliswaar nog te bezien (het is ook nog af te wachten of de Belgische invoerder de SCe-65 motorisatie in het aanbod houdt), maar algemeen gesproken zou de prijs van de Sandero en Jogger op hetzelfde niveau moeten blijven. En dat komt, gezien de upgrade en facelift van het model, feitelijk neer op een prijsverlaging. Waar kom je dat nog tegen? - **WM**





Dacia Hipster Concept Komt ie, of komt ie niet?

Als een rationeel ingesteld budgetmerk als Dacia een bijzondere concept car op de wereld los laat, en als die ook nog eens elektrisch is, dan krijgen ze onze aandacht. Zal Dacia deze hippe Hipster in het straatbeeld doen verschijnen als volwaardige EV? Wel... dat is nog onzeker.

Niemand minder dan kersvers Dacia CEO Katrin Adt (ze is pas vorige maand aangetreden) kwam de Hipster Concept aan de verzamelde pers voorstellen. Dat zegt iets over het belang van het project. Adt benadrukte daarbij het belang van de missie van Dacia, namelijk het aanbieden van betaalbare wagens die beproefde technologie gebruiken. Op de vraag of deze aantrekkelijke Hipster Concept het ook tot productiemodel zal schoppen, bleef de nieuwe CEO een beetje op de vlakte: "Er is niets beslist, maar als de sterren gunstig staan, dan zouden we wel eens kunnen verrassen." Daarmee zijn we niet veel wijzer, maar feit is wel dat ook de Renault groep mogelijks wel muziek zit in het onontgonnen segment van de micro-auto's. Een beetje zoals de kei-cars in Japan. In dat plaatje zou de Dacia Hipster Concept perfect passen.

Vleugje Defender

In een tijd waarin elektrische auto's steeds groter, zwaarder en duurder worden, kiest Dacia met de Hipster Concept bewust voor de omgekeerde richting. Het merk, dat zich profileert als nuchter

alternatief binnen de autosector, wil met dit concept aantonen dat elektrische mobiliteit niet complex of exclusief hoeft te zijn. Met de Dacia Spring zijn ze weliswaar al aanwezig in de markt van de elektrische auto's, maar echt inspirerend is dat model nu ook weer niet.

Dan tapt de Hipster Concept wel uit een ander vaatje. Met zo'n naam alleen al kan je natuurlijk niet anders dan een... hip design uit je designhoed toveren. Het koetswerk van de Hipster Concept is doelbewust minimalistisch. Dacia spreekt over een auto die je "in drie potloodstreken kunt tekenen". De lijnen zijn recht, de proporties eenvoudig en de houding stevig: een blok op vier wielen. Het front oogt horizontaal en rechttoe-rechtaan, met smalle koplampen die een expressieve blik geven.





Achteraan opent de kofferklep in twee delen over de volledige breedte van de auto. Een praktische oplossing, zeker in krappe stedelijke omstandigheden. De achterlichten zitten geïntegreerd achter het glas van de klep, wat afzonderlijke units overbodig maakt. Ook dat is typisch Dacia: elke gram, elk onderdeel moet een duidelijke reden hebben. De deurhendels zijn vervangen door riemen, een oplossing die tegelijk lichter en goedkoper is. Het lijkt een detail, maar illustreert goed hoe radicaal Dacia deze oefening in eenvoud heeft doorgetrokken. Voor de zijdelingse bescherming maakt de auto gebruik van Starkle, een deels gerecycleerd materiaal dat eerder opdook op andere Dacia-modellen. Slechts drie koetswerkdelen zijn gelakt; de rest van het exterieur is mat om slijtage en productiekosten te beperken.

Het totaalplaatje ziet er alvast erg aantrekkelijk uit en met een lengte van 3 meter zal deze Hipster zich zeker perfect thuis voelen in de stads-jungle. Met zijn geblokt uiterlijk, zijn kleine maar massieve frontpartij en de vierkantjes in de achterlichten, heeft hij zelfs iets weg van een Land Rover Defender. Maar dan eentje die te heet gewassen is.

Licht, lichter, lichtst

Tijdens de persvoorstelling wijst Dacia er fijntjes op dat de auto-sector de voorbije twintig jaar een duidelijke trend heeft gevolgd richting groei: meer comfort, meer technologie, maar ook meer gewicht en dus meer energieverbruik. En met de overgang naar elektrische aandrijving werd dat probleem niet kleiner. Integendeel. Zware batterijen en obligate veiligheidsuitrusting maken veel EV's tot logge machines van meer dan 1.500 kilogram.



De Hipster Concept probeert dat patroon te doorbreken. De concept car is volgens Dacia ongeveer 20 procent lichter dan de Spring, momenteel de kleinste en goedkoopste elektrische auto in het gamma. Die besparing op massa heeft positieve gevolgen over de hele lijn: er worden minder grondstoffen gebruikt, er is een lagere productiekost en dus een kleinere ecologische voetafdruk. Het merk claimt dat de Hipster over zijn volledige levenscyclus de CO₂-impact van huidige elektrische auto's kan halveren en dat is geen onbelangrijk statement.

Een echte vierzitter?

Hoewel de Hipster Concept met 3 meter lengte bijzonder compact is, biedt hij plaats aan vier volwassenen en een bagageruimte die varieert van 70 liter (met vier zitplaatsen) tot 500 liter wanneer de achterbank wordt neergeklapt. Dat maakt hem in theorie geschikt voor zowel korte ritten in de stad als voor een weekenduitstap met lichte bagage. Tot zover de perstekst want in vierzitsconfiguratie is er dus slechts 70 liter bagageruimte over, wat ongeveer overeenkomt met enkele jassen of kleine tassen. De frigobox moet je dan wel thuis laten. Offer je de twee achterste plaatsen op, dan verschijnt wel een behoorlijke kofferruimte waarin zelfs een was-



machine past. De wielen staan trouwens op de uiterste hoeken van het koetswerk, waardoor de interieurruimte maximaal wordt benut. Overhangen zijn er nauwelijks. De kubusvormige cabine biedt een rechtop zittende rijhouding en veel glasoppervlak, wat het gevoel van ruimte versterkt. De eerlijkheid gebiedt ons wel te zeggen dat de achterste plaatsen eerder voor kinderen geschikt zijn, ook al probeerde Dacia het tegendeel te bewijzen door de designer op de achterbank te wringen toen de wagen het podium op reed.

Om het gewicht verder te beperken (de Hipster zou net onder de 800 kilo moeten blijven), zijn de ruiten schuifbaar in plaats van elektrisch bediend. Ook binnenin is elk onderdeel herleid tot zijn functie. De voorstoelen vormen een eenvoudige bank met zichtbare structuur, bekleed met een technische gebreide stof. Dacia zegt bewust te hebben gekozen voor zichtbare materialen in plaats van overbodige en vaak verborgen afwerking. OK, dat is misschien minder verfijnd, maar wel eerlijker en efficiënter. Wie een hypermoderne digitale cockpit verwacht, komt dan ook bedrogen uit. De Hipster Concept is trouw aan Dacia's BYOD-filosofie ("Bring Your Own Device"), waarbij de eigen smartphone het hart van de connectiviteit vormt. Je telefoon fungeert als sleutel, infotainmentscherm en navigatiebron. Een losse bluetooth-luidspreker vervangt het traditionele audiosysteem.

Het dashboard bevat enkel het noodzakelijke: twee airbags, een aantal verankeringspunten voor accessoires en een eenvoudige instrumentatie. Via de 11 bevestigingspunten kunnen dus accessoires worden toegevoegd, zoals bekerhouders, verlichting of een armsteun. Zo kan elke gebruiker de auto naar eigen behoefte configureren zonder complexe opties of dure pakketten.

Conclusie

De Hipster Concept is geen auto die mikt op indruk of status, maar op bruikbaarheid en eerlijkheid. Hij stelt vragen bij wat automobilitéit vandaag betekent, zeker in stedelijke context. Hebben we echt zoveel vermogen nodig? Zoveel ruimte, zoveel schermen, zoveel functies? Of is de toekomst van de auto er net één van beperking, eenvoud en redelijkheid?

Of Dacia deze visie ooit naar een productiemodel vertaalt, is voorlopig onzeker. Maar als designoefening geeft de Hipster Concept een duidelijk signaal: betaalbare, compacte en lichte elektrische auto's zijn niet alleen mogelijk, ze zijn misschien wel noodzakelijk. En ze kunnen wel degelijk verrassend stoer en aantrekkelijk zijn. Wat ons betreft mag deze Hipster dus snel in productie worden genomen. - WM

Test

KIA EV4

De ideale gezinswagen voor de EV-overstap?

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





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

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

Crossover, of net niet?

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

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

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

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



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

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

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

Degelijk en kwalitatief

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

DE ESSENTIE

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



2 batterijopties

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

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



Uitstekend ophangingscomfort

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

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

Wat moet dat kosten?

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

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





Nieuwe Renault Clio gaat voor radicaal nieuw design

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

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

Van twee walletjes

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

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



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

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

Opvallend ruim

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

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

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

Gedurfd design

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

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

DE ESSENTIE

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



“

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



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

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

Slimme hybride

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

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

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

Conclusie

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

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





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

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

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

Design en interieur

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

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

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

Horizon Display

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



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

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

De erfenis van de break

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

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





Volkswagen ID. CROSS Concept Compacte EV met betaalbaar karakter

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

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

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

MEB+, efficiënt en ruim

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

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

Design met karakter

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





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

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

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





Met de blitse Tindaya etaleert Cupra haar (gedurfde) toekomstvisie

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

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

No drivers, no Cupra

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

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

De ene experience is de andere niet

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

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





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

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

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

Rivaal voor de ID.3, EV4 en co.

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

Tot 450+ km autonomie?

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

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

Made in Spain vanaf 2026?

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

Test

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

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





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

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

Stealth-raket in maatpak

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

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

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

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



Lounge op wielen

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

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

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

Break blijft koning

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

DE ESSENTIE

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



Strak én comfortabel

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

PLUS

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

MIN

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

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

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

Hoe ver kom je er mee?

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



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

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

Conclusie

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

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



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



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

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

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

De zoektocht naar de drie-liter auto

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

De eerste studie, "Ringo" genaamd, verscheen in 1995 en liet zien hoe een compacte ASF-constructie eruit kon zien. Het model evolueerde via verschillende studiemodellen, zoals de groene A12 in Frankfurt en de blauwe A12 open end in Tokio, voordat de uiteindelijke productieve versie in 1999 werd onthuld. Het was duidelijk dat Audi bereid was risico te nemen: geen enkel ander merk had op dat moment een compacte auto volledig uit aluminium durven bouwen.

Aluminium als wondermateriaal

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

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

Motoren en versies

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



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

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

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

Verkoop en einde van de productie

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

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

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

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

Van miskoop naar cultstatus

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

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

Designstory

De MG Cyberster Het verhaal van een design in beweging



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



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

Design als taal

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

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

Op weg met MG

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

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



“

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





Carl Gotham, de bezieler

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

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

DE ESSENTIE

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

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

Een interieur ontworpen voor een totale beleving

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

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



Een cabriolet ontworpen als een ervaring

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

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

De Cyberster, een hedendaags kunstwerk?

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

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

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

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



Retrotest



Volkswagen XL1

Piëch's ultieme droomproject



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

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

Bijna 15 jaar ontwikkeling

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



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

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

Een buitenaards design

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

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

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

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





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

Binnenstappen in de toekomst

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

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

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

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

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

Wat? Een diesel?

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

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



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

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

Rijden met een experiment

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

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



DE ESSENTIE

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



XLT



B 1-AFX-279



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

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

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

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

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

Geweldige nalatenschap

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

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

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

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

Type C

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



125 jaar Renault-LCV

60ste verjaardag

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

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





CV expertise ten dienste van de klant

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

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

Stilte aub

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

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





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

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

Waar liggen de uitdagingen?

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

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

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

En waterstof?

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

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



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

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

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





Hoe reed dat vroeger?

De R4

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

Estafette Gendarmerie

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



Traffic Pick-Up

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



Test

Skoda Enyaq Coupé Sportline

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



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



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

Coupé zonder karikatuur

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

High-tech zonder hoofdpijn

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

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

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



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

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

Rijervaring en prestaties

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

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

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

Elektrisch hart

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

PLUS

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

MIN

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



Persoonlijkheid

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

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

Hoeveel kost ie zei je?

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

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



DE ESSENTIE

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

BYD Seal 6 DM-i Touring

Eindelijk nog een break!

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

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

D-segment voor de prijs van een C-segmenter

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

Herkenbaar design

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

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

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

Geen draaibaar scherm meer

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

Ruim, maar niet extreem

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

10 of 19 kWh, tot 100 km autonomie

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

DE ESSENTIE

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





+ PLUS

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

- MIN

- Verwarrende naam/modelstructuur
- Ergonomie infotainmentsysteem
- Irritante veiligheidssystemen

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

1.350 km actieradius in totaal

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

Subtiele benzinemotor

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



Minder subtiele aandachtsmonitor

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

Laag reëel verbruik

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

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



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

Conclusie

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

Korte test

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

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

G6 nu nog aantrekkelijker als Tesla-alternatief

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

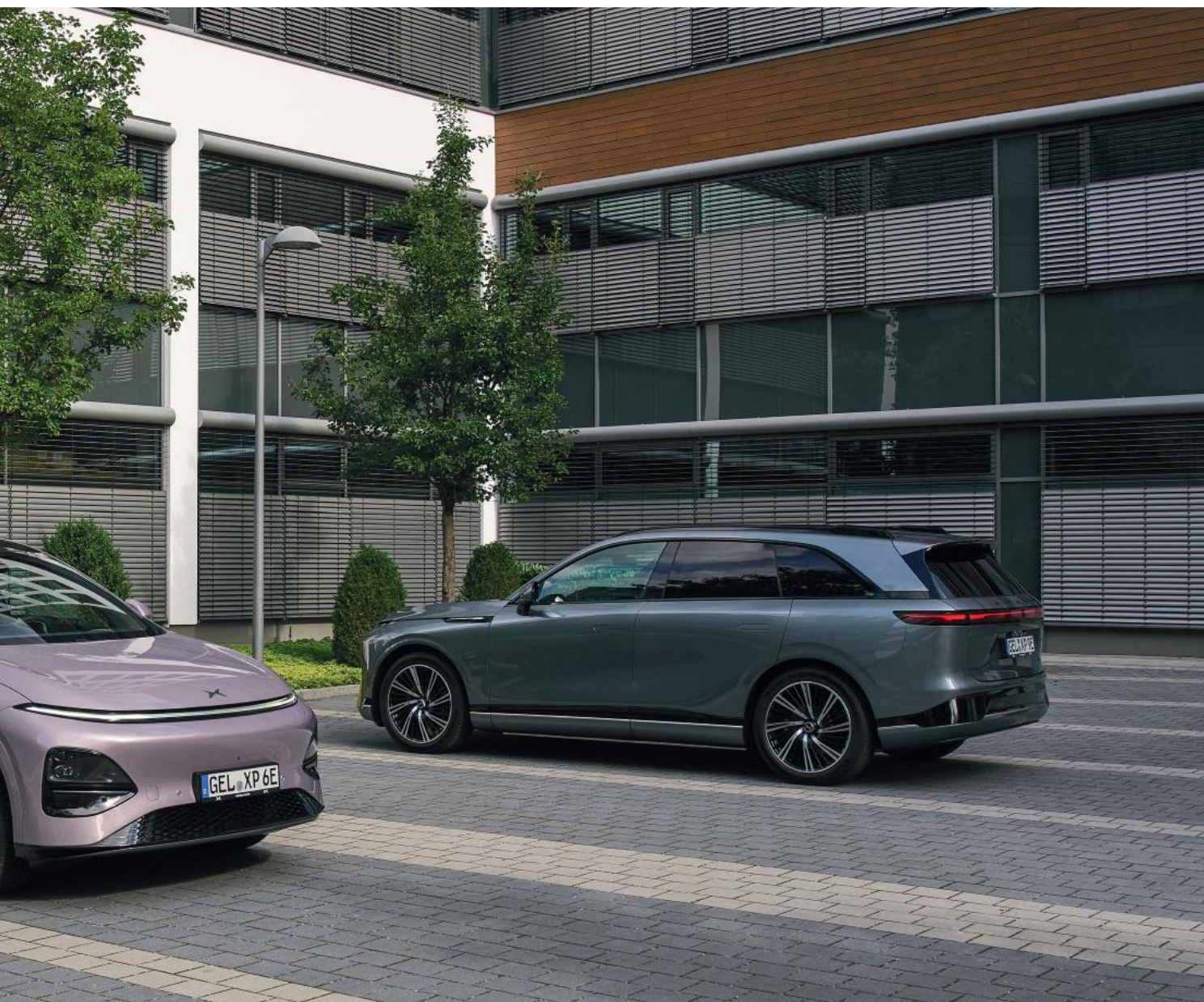
Binnenin zie je meer verschillen, want XPeng heeft de G6 voorzien van meer premium materialen, en dat mocht ook wel. De vorige versie vonden we misschien een tikje te weinig premium aanvoelen. Daar maakt de nieuwe G6 nu komaf mee. Het leder is van een duidelijk betere kwaliteit en ook de andere materialen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



XPeng G6 en G9 upd

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

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



ate: aan de top door bliksemsnel laden

Laden als de beste

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

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

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

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



G9 is ultieme EV-sloep

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

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

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

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

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





Conclusie

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



DE ESSENTIE

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



Test Cupra Tavascan

Gekende wijn in lekkere verpakking

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

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

Visueel sterk

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

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

Ruggengraat in het interieur

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

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



“

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



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

Goede gezinswagen

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

Altijd de grote batterij

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

Stil interieur, luide speakers

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

Hoeveel autonomie in de praktijk?

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



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

Prijzen Cupra Tavascan

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

Conclusie

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

PLUS

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

MIN

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

DE ESSENTIE

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

Voorstelling

Alles over de BMW iX3

Neue Klasse





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





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

Neue Klasse of iX3

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

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

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

Geen SUV maar SAV

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

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

DE ESSENTIE

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



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

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

800 km rijbereik, zei je?

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



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



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

Hoe rijdt hij eigenlijk?

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

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

Conclusie

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



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

Test

Alpine A290 GTS

Kan een elektrische hot hatch spannend zijn?



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





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

Van Renault naar Alpine, en toch uniek

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

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

Interieur met een motorsportsausje

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



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

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

DE ESSENTIE

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



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

Lichtvoetig en slim getuned

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

PLUS

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

MIN

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



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

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

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

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

Feedback en precisie

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

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





Conclusie

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

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



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

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

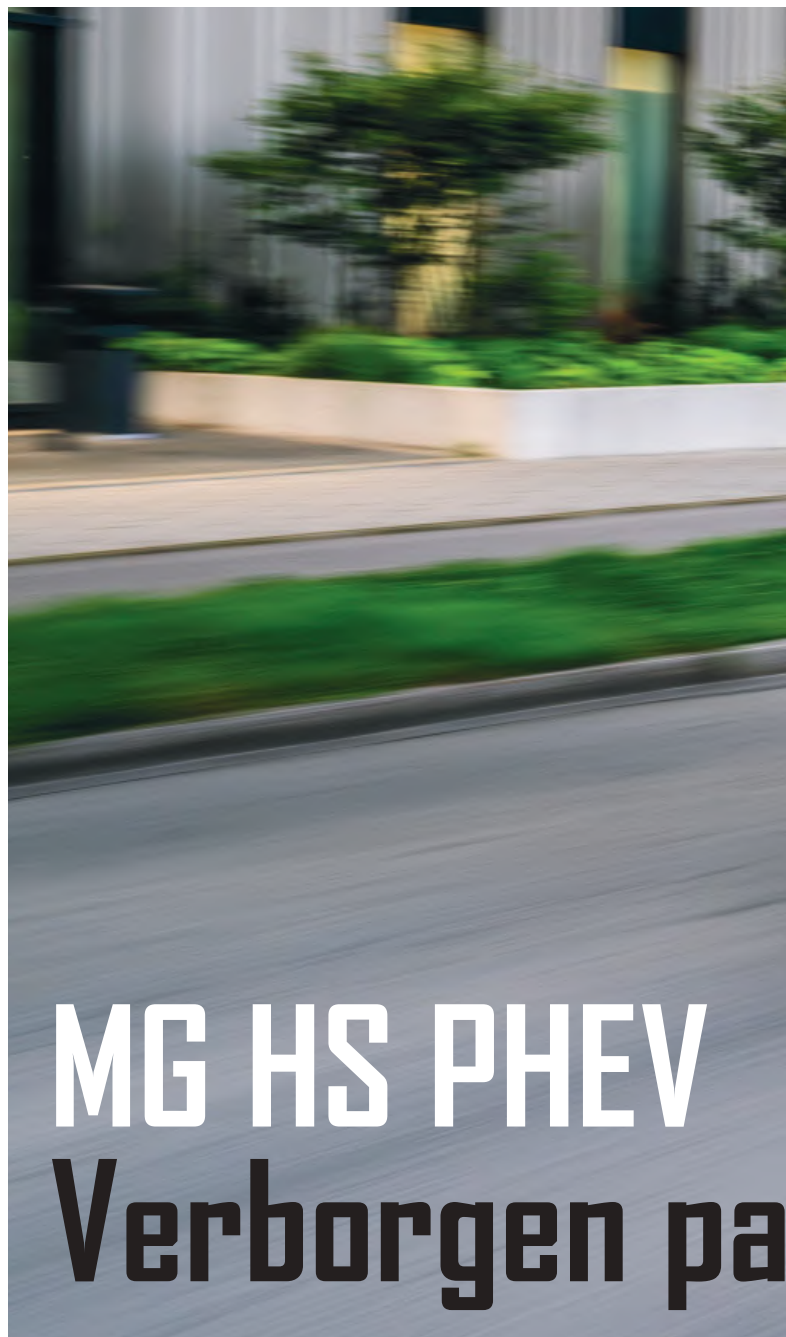
Stijlvol design

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

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

DE ESSENTIE

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



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

Knap interieur

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



Biepjes alom

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

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

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

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



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

Comfortabele luxe-SUV

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

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

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

Tot 100 km op één lading

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Is die prijs wel juist?

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

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

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

Conclusie

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





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

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

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

Filmheld

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

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

Kei-schattig

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

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

"Nog één ultieme auto."

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



MX-5 (Miata)



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

Italiaanse Japanner

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

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

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

Mazda 6e

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



MX-5 (Miata)



Mazda 787B

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

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

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

Wat brengt de toekomst?

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

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



Mazda 1800 Luce



Mazda 6e



Mazda 6e

Test



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

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

Hyundai Inster

De (out of the) box(y) EV

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

Groots in zijn kleinheid

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

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

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

Love or hate, maar wel met attitude

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

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

Rijden als een grote

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







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

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

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

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

DE ESSENTIE

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

Hoe ver kom je eigenlijk?

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

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



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

Wat kost dat feestje?

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

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

Conclusie: charmante en functionele EV

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

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

PLUS

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

MIN

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



5 redenen waarom je deze (Nio) Firefly moet ontdekken

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

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

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

1. Hij is meer Europees dan Chinees

Op papier heeft de Firefly natuurlijk de Chinese nationaliteit, maar

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

2. Je bent geen grijze muis...

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

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

3. Het is een ruimtewonder

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

4. Hij rijdt als een grote

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

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

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

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

Is er dan geen enkel puntje van kritiek?

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

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





Test

Mini Aceman S

Funky & functioneel

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



DE ESSENTIE

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

Logische gezinsuitbreiding

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

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

Hoe kleurrijk mag jouw Mini Aceman zijn?

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

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

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





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

Omdat een sober/clean interieur ook hip kan zijn

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

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

Praktischer ... maar ook ruimer?

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

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

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

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

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

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

Rijgedrag

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



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

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



Prijzen

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

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

Conclusie

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

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



Concept Car

Audi Concept C

De opvolger van de
TT komt eraan





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

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

Inspiratie van de A6 uit 2004

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

Wegklapbaar scherm en fysieke knoppen

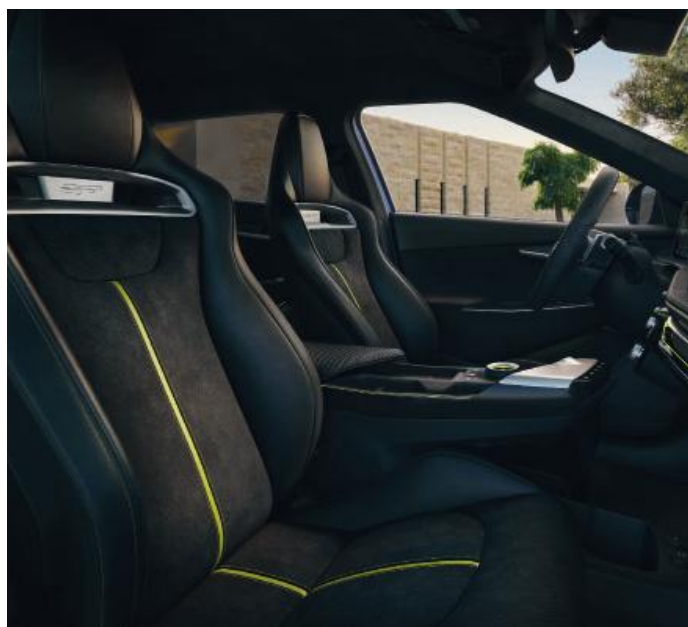
Ook het interieur van de Audi Concept C blinkt uit in zijn eenvoud. En ook in zijn realisme. Hoewel sommige geometrische vormen, zoals de dikke deurgrepen, het productiestadium waarschijnlijk niet zullen halen, lijkt dit interieur zo goed als af. Audi belooft de terugkeer van fysieke knoppen met een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

2027 in productie, na de elektrische A2?

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



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



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

Inclusief virtuele versnellingen

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

Kia EV6 GT

Snelle familie GT



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

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

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

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

Design upgrade

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



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

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

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

Hoe ver kom je ermee?

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



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

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

Prijzen en conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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



Renault R5 E-tech 120 pk

Tussen basis en top(budget)

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

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

3.000 euro goedkoper

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

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

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



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

Nieuw platform

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

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

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

Conclusie

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



Test

Hyundai Ioniq 9



De luxe EV uit Korea

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

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

Groter dan hij lijkt

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

Infotainment is niet helemaal mee

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



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

Veel luxe en ruimte aan boord

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

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

DE ESSENTIE

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

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

Ontsmettingslade

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

Geweldige roadtripmachine

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Minstens 600 km autonomie

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

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

Ruim reëel rijbereik en snel opladen

Tijdens onze eerste kennismaking, aan een vlot tempo maar bij

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

Belgische prijzen Hyundai Ioniq 9

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

Conclusie

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



Facelift voor Peugeot 308

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



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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

Spontane blik achter de schermen

Met andere woorden: de 24 Uur van de Nürburgring was de ideale locatie voor de eerste aflevering van Destination Mini. In deze videoreeks trekt Sam Dejonghe, racepiloot, F1-commentator en kersverse Mini-ambassadeur, op roadtrip naar iconische plekken die verbonden zijn met de geschiedenis van Mini. De introductie van de reeks werd gefilmd tijdens de Mini Trackday op Zolder, waar Dejonghe aan Charlie Cooper, de kleinzoon van, vroeg naar welke plekken hij overal moet gaan.

Op naar Oxford

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

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





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

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

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

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

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

Technische feiten: klein maar bruikbaar

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

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

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

Software als troefkaart

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

En dus, wordt dit de EV voor iedereen?

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

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



In het volgende nummer

Renault Twingo onthuld Vooruitblik autosalon '26 XPeng P7+

(En nog veel meer autonieuws)