



We reden met de **Alpine A390 GT**
De elektrische Franse premium uitdager



Test
Cupra RAVAL



Test
Volvo EX60



Nieuwe **Skoda Enyaq**
De betaalbare elektrische gezins-SUV

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.



Renault Twingo



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



Audi Q4



VW ID. Polo



MG4 Urban



Subaru Forester



Mini Cooper



KGM Actyon



Mazda CX-5



Cupra Raval



Leapmotor B10



Hyundai Ioniq 5



Kia EV5



Zeekr



Skoda Elroq RS



Honda CR-V



Cupra Born



Kia EV2



Peugeot 408



Citroën eC3 Urban



Honda Prelude



Hyundai Ioniq 6 N



Nissan Leaf



Ford Pro



BYD Atto 3



BMW i3



XPeng P7+

COLOFON

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

Kernredactie: Alain Devos, Benjamin Van Maldergem, William Meerschaut.

Verantwoordelijke uitgever: AMC-Media - William Meerschaut

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

INHOUD



Mercedes-AMG GT

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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Cupra Raval



Alpina A390 GT



Skoda Epiq



Ford Ranger MS-RT



Cupra Born



De geschiedenis van de BMW Neue Klasse



De geschiedenis van de Honda Prelude



VW Scirocco



Hyundai Ioniq 3



Alpina Vision



Mercedes C-Klasse



Volvo EX60



VW ID. Polo GTi



Lancia Gamma



KGM pick-up

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

Deze Peugeot Shooting Brake gaat (wellicht) in productie

Stellantis heeft deze week een resem aankondigingen gedaan rond hun toekomstige visie en strategie, en één iets viel ons in het bijzonder op. Peugeot zal namelijk een meer prominente rol krijgen in Europa en Stellantis liet in dat verband ook uitschijnen dat een shooting brake mogelijks in de pijplijn zit. Dat zou zo maar eens deze Peugeot Concept 6 kunnen zijn.



Antonio Filosa bevestigde dat de groep tegen 2030 maar liefst 60 nieuwe modellen wil lanceren. Een aanzienlijk deel van die nieuwe modellen wordt bovendien volledig elektrisch.

Hoewel Peugeot voorlopig nog nergens expliciet bevestigt dat de Concept 6 effectief in Europa verkocht zal worden, lijkt dat scenario wel geloofwaardig. De groep heeft nood aan imagomodellen die het merk opnieuw emotie geven, iets waar Peugeot de laatste jaren bewust op inzet met modellen zoals de e-3008 en e-5008. Bovendien zou een productieversie van deze shooting brake technisch relatief eenvoudig te realiseren zijn.

Als we afgaan op de geruchten van deze week, dan zou Peugeot intern groen licht hebben gegeven voor een productieversie van de spectaculaire Concept 6 die onlangs opdook in China. Officieel bevestigt Stellantis dat voorlopig nog niet, maar de signalen worden steeds duidelijker.

De conceptwagen, voorlopig bekend als de Peugeot Concept 6, combineert de lijnen van een grote fastback met die van een elegante break. Vooral het lage silhouet, de lange wielbasis en de scherpe lichtsignatuur doen denken aan klassieke shooting brakes, een carrosserievorm die de voorbije jaren bijna volledig uit Europa verdween. Peugeot lijkt daar nu opnieuw potentieel in te zien, zeker nu SUV's stilaan hun absolute dominantie stilaan verliezen bij designgerichte klanten.

Opvallend is ook dat de wagen niet zomaar een losstaand designexperiment lijkt te zijn. Tijdens het autosalon van Beijing sprak Peugeot zelf over een "grand tourer estate"-filosofie en een duidelijke preview van toekomstige modellen. Dat voedt uiteraard de speculatie dat een productieversie effectief op komst is.

Het nieuws komt bovendien op een opvallend moment. Stellantis stelde deze week namelijk een nieuw vijfjarenplan voor waarin CEO

Stellantis beschikt vandaag al over meerdere elektrische platformen voor grote modellen, waardoor een nichemodel financieel haalbaarder wordt dan vroeger.

Toch blijft enige voorzichtigheid op zijn plaats. Grote concept cars verdwijnen wel vaker geruisloos in een lade, zeker in een markt waar SUV's nog altijd het gros van de verkoop vertegenwoordigen. Maar dat Peugeot deze designstudie zo nadrukkelijk naar voren schuift én tegelijk profiteert van nieuwe investeringen binnen Stellantis, maakt de kans op productie groter dan bij een doorsnee conceptwagen.





Jouw carrière. Onze motor.

Ontdek [Jobs-In-Automotive.be](https://www.jobs-in-automotive.be)

De automotive wereld staat nooit stil, en jouw carrière ook niet.

De autosector bruist van innovatie: elektrische mobiliteit, slimme technologie, nieuwe vormen van transport. En achter elke vooruitgang staan mensen met passie. Of je nu droomt van meewerken aan de mobiliteit van morgen, je graag sleutelt aan de nieuwste automodellen, of je talent inzet in sales, marketing of management: op [Jobs-In-Automotive.be](https://www.jobs-in-automotive.be) vind je dé job die bij je past.

Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit.

[Jobs-In-Automotive.be](https://www.jobs-in-automotive.be) bundelt alle vacatures in één krachtig platform.

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

Test

Cupra Raval Klein maar met GROTE AMBITIES

Het eerste schot van het VW-salvo op de markt van betaalbare elektrische wagens is gelost. En het is er eentje met Spaanse pepers in. De Cupra Raval mag namelijk als eerste in de aanval gaan, te beginnen met de extra pikante VZ-versie. Raakt hij zijn doel?







De Cupra Raval is de eerste telg in de nieuwe MEB+-familie van de Volkswagen Groep. Dat nieuwe, aangepaste elektrische platform is gemaakt voor goedkopere modellen met voorwielaandrijving. Maar de Raval komt niet alleen: de Volkswagen ID. Polo is al voorgesteld, gevolgd door zijn GTI-versie. Zopas heeft Skoda zijn inzending laten zien in de vorm van de Epiq, die binnenkort nog een SUV-broertje krijgt: de VW ID. Cross.

Omdat ze allemaal in de Seat-fabriek in Martorell worden gebouwd, mocht Cupra echter als eerste zijn compacte EV voorstellen. We konden hem in de omgeving van Barcelona leren kennen als sportieve Raval VZ, die qua tarieven echter ver verwijderd staat van de originele beloften... Kan hij dan ook voldoen aan de hogere verwachtingen die gepaard gaan met die hogere prijs?

Geen budgetauto qua look...

De eerste visuele indruk is alvast geslaagd. Ondanks zijn kleine formaat ziet de Raval er absoluut niet uit als een 'budgetauto', toch zeker niet in zijn VZ-uitdossing. De LED-matrixkoplampen met verlichte logo's, de (optionele) matte lak en de geometrische 19-duimsvelgen (standaard 17 duim) vormen samen een premium ogend geheel dat deze Spaanse hot hatch duidelijk onderscheidt van de gemiddelde stadswagen. Natuurlijk zullen de basisversies iets 'braver' ogen, maar de scherpe neus en het gesculpteerde plaatwerk zullen altijd het oog blijven strelen.

... noch qua interieur

Aan boord zet die hoogwaardige indruk zich verder. In het interi-

eur van de Cupra Raval VZ is er, in tegenstelling tot bij de eerste lichter Borns en VW ID.3's, niet bespaard op de materialen. De uitrusting doet zelfs denken aan die van een paar segmenten hoger. Grote digitale displays, een Sennheiser-audiosysteem, een groot panoramadak, dynamische sfeerverlichting die je uitgebreid kan instellen, ... En dat alles in een sportieve sfeer met koperkleurige accenten, zoals we gewoon zijn van Cupra.

Ruimer dan hij lijkt

Qua binnenruimte is de Cupra Raval trouwens ook een stuk volwassenere dan je zou vermoeden, gezien zijn lengte van 'maar' een dikke 4 meter. Dankzij de lange wielbasis van het elektrische platform is er plaats genoeg voor 4 volwassenen aan boord, enkel achter heel lange bestuurders wordt het wat krap. En ook de elleboogruimte is wat minder dan bij de grotere modellen van het merk – maar dat is natuurlijk logisch. Toch heeft Cupra niet moeten bekibbelen op de kofferruimte, want met 441 liter doet de Raval het zelfs beter dan menig C-segmenter. Met dank aan de extra lage koffervloer, die nog ver blijft doorgaan onder de dubbele bodem.

Heerlijke kuipzetels

Maar de pudding bewijst zich pas met zijn smaak. Of zoiets. Met andere woorden: het is tijd om te rijden. Achter het stuur van de Cupra Raval VZ valt meteen op hoe lekker de CUP-kuipzetels zitten, een indruk die we ook al hadden bij zijn grote broer, de Born VZ. Ze omhelzen je echt en bieden een uitstekende steun, zonder te smal te zijn voor mensen met een bredere lichaamsbouw. Door de diepe kuipvorm heb je ook de indruk lekker laag te zitten, wat bijdraagt aan het sportieve gevoel.



En dat sportieve gevoel zet zich voort tijdens het rijden. Om te beginnen door de ophanging, die toch zeker op de VZ-versie eerder naar de stevige kant neigt. Al kan je daar zelf in kiezen, want de Raval VZ heeft adaptieve dempers (DCC) – nog zo'n snufje dat je meestal pas in hogere segmenten terugvindt. Er zijn maar liefst 15 standen, van relatief soepel tot extra stevig, die je via de rijmodi kan instellen. In de Comfort-modus en al kabbelend door de stad gedraagt de Raval zich zoals je zou verwachten: vlot, goed doseerbaar en eenvoudig te manoeuvreren.

Vlijmscherpe gasrespons

Maar kies je voor standje 'Cupra' (of, in ons geval, 'Individual' om het fake motorgeluid te kunnen uitschakelen), dan heb je met een ander beest te maken. Elke millimeter beweging van je grote teen zorgt voor een reactie van de elektromotor. Die heeft 'maar' 226 pk in zijn meest krachtige versie, maar de vlijmscherpe reacties van het gaspedaal doen de Raval sneller aanvoelen dan zijn 0-100-sprinttijd van 6,8 zou doen vermoeden. Pas bij hogere snelheid begint de acceleratie af te nemen, de topsnelheid bedraagt 175 km/u.

Leve het sperdifferentieel

Een ideale Autobahn-cruiser is de Raval dus niet. Maar een kronkelig bergweggetje? Daar voelt deze Spaanse rakker zich perfect in zijn sas. Sterker nog: zelfs als je met de finesse van een gorilla het stuur bedient, geeft het chassis van de Spaanse hot hatch geen krimp. Dit is echt een auto die je heel veel zelfvertrouwen geeft achter het stuur. Des te meer dankzij het elektronische sperdif-



+ PLUS

- Strak design
- Bijzonder goed uitgerust voor een B-segmenter
- Praktisch interieur
- Bakken rijplezier
- Basisversie is niet duur

- MIN

- Basisversie nog niet beschikbaar
- Stevige ophanging (VZ)
- Geen knoppen onder het scherm à la Skoda en VW





ferentieel op de VZ-versie, dat de neus dieper richting apex duwt zonder dat de voorwielen beginnen te krabbelen naar tractie. Onze maag bereikte haast sneller zijn limiet dan de Raval, en dat bedoelen we als compliment.

Gezien het dynamische tempo van deze eerste kennismaking kunnen we nog geen juist oordeel vellen over het reële verbruik en dus de autonomie van de Cupra Raval. Met onze VZ-versie haalden we na afloop een gemiddelde van ongeveer 18 kWh/100 km, wat met een batterij van 52 kWh netto net geen 300 km rijbereik oplevert. Dat lijkt ons echter een 'worst case scenario'. Cupra belooft namelijk tot 440 km WLTP-autonomie voor de Raval VZ. De waarheid bij 'gewoon' gebruik zal dus ergens in het midden liggen.

De goedkoopste Raval komt pas later

Voor dat dynamische potentieel moet je wel bijbetalen. De Cupra Raval wordt enkel in zijn twee krachtigste versies gelanceerd: de Endurance met 211 pk en de VZ met 226 pk. Twee varianten die ver van de beloofde instapprijs van 26.000 euro verwijderd liggen. De Cupra Raval Endurance begint namelijk bij 37.010 euro, de VZ pas bij 42.410 euro. Al zijn er lanceringspromoties om die pijn met enkele duizenden euro's te verzachten.

Pas later, vermoedelijk tegen het einde van het jaar, komen de basisversies Raval en Raval Plus, beiden met een kleinere batterij van 37 kWh. Die beloven zo'n 300 km WLTP-autonomie en een meer bescheiden vermogen van respectievelijk 116 pk en 135 pk. Ook de uitrusting zal wat minder zijn, maar zaken als LED-verlichting, een

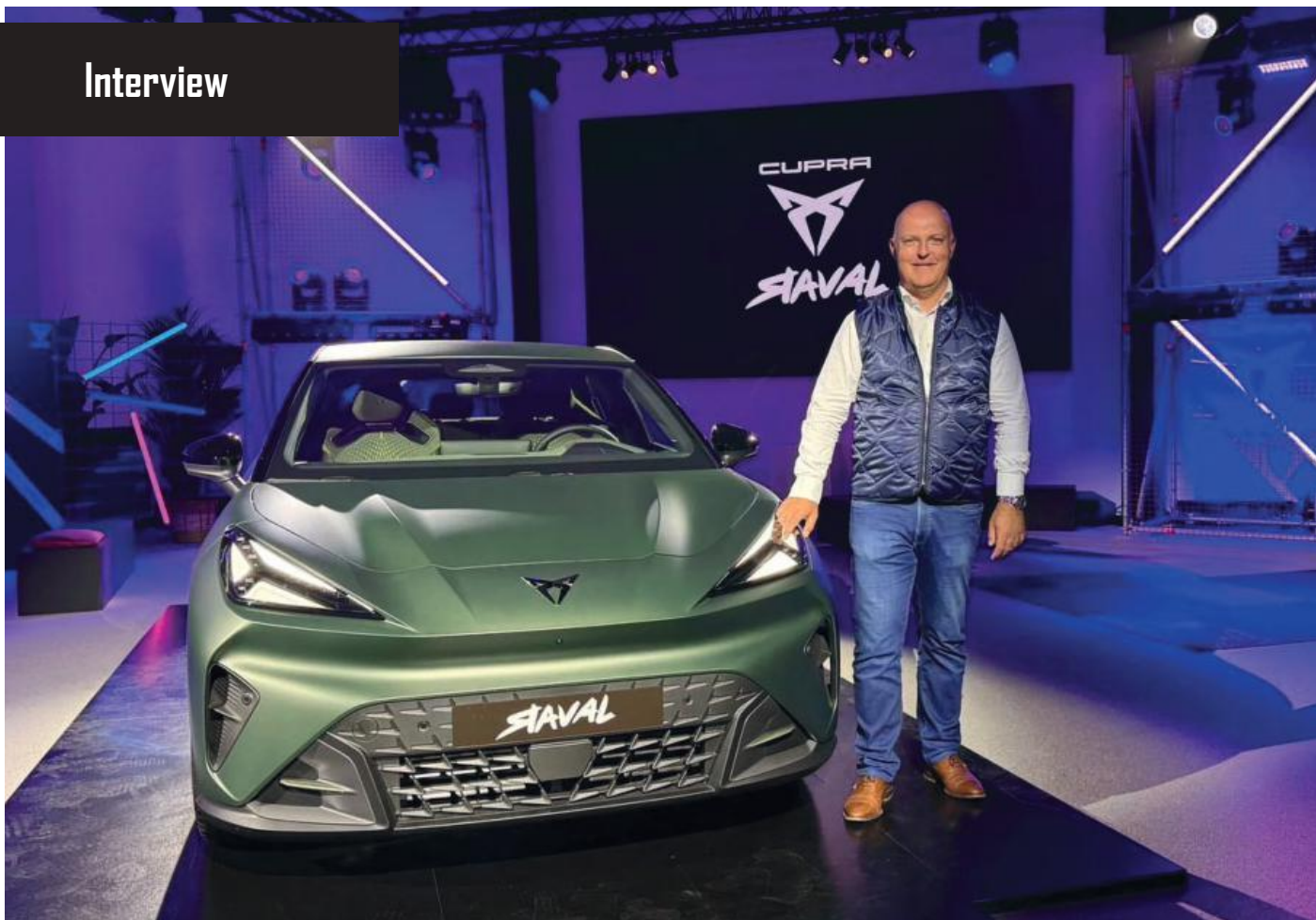
groot infotainmentscherm en heel wat veiligheidssystemen krijg je tegenwoordig altijd wel mee.

Conclusie

Deze eerste kennismaking heeft vooral het sportieve DNA van de Cupra Raval bewezen. Ondanks zijn meer 'bescheiden' technische basis biedt deze compacte elektrische stadswagen toch bakken rijplezier. En niet enkel het rijden, maar ook het interieur voelt veel volwassener aan dan je zou verwachten in dit segment. Maar dat komt ook omdat we enkel de duurste versie hebben kunnen uitproberen. Het valt nog te bezien of de Raval evenveel fun zal bieden met de helft van het vermogen en zonder zijn hippe opties. - YM

DE ESSENTIE

De Cupra Raval mag als eerste tonen wat het nieuwe betaalbare EV-offensief van de Volkswagen Groep waard is. Ondanks zijn compacte formaat oogt hij opvallend premium, met een hoogwaardig interieur, verrassend veel binnenuimte en een uitgesproken sportief karakter. Vooral de krachtige VZ-versie zet in op rijplezier, met scherpe reacties en een chassis dat meer aankan dan je zou verwachten van een elektrische stadswagen. Alleen hangt daar voorlopig ook een stevig prijskaartje aan vast. Is de Raval echt de elektrische hot hatch waar liefhebbers op hoopten? Of wordt dat pas duidelijk met de goedkopere versies?



Stand van zaken met de Belgische Cupra baas, Thierry De Vleeschouwer

Een achttal jaar geleden mocht het hippe Cupra zich van Seat afsplitsen, sindsdien wist het dus tweede Spaanse automerk al een fraai gamma uit te bouwen. Tijd voor een stand van zaken. We spraken met Thierry De Vleeschouwer, Managing Director van Cupra in België.

Wat als Cupra Racing ooit begon als de autosportafdeling van het toen nog in de racerij actieve Seat, promoveerde in januari 2018 tot een zelfstandig merk binnen de grote Volkswagen-groep. In de Seat-catalogus stonden er al een tijdje sportieve varianten met Cupra als extra voornaam, ook de eerste modellen van de nieuwe constructeur waren nog op auto's van dat zustermerk gebaseerd. Dat is, voor de volledigheid, vandaag trouwens nog altijd het geval voor de Leon. Maar in september 2020 werd met de Formentor al een eerste 'unieke' Cupra gelanceerd en in 2021 volgde met de Born ook het eerste elektrische model. Er kwamen de voorbije jaren ook nog de Terramar en de Tavascan bij, nog dit voorjaar wordt het aanbod verder uitgebreid met de Raval die we hier al eerder uitgebreid voorstelden.

De inschrijvingscijfers voor het eerste kwartaal van dit jaar lieten voor Cupra een nogal sterke daling zien, daarmee hebben we voor Managing Director Thierry De Vleeschouwer meteen een vervelende eerste vraag.

"Zoals je het zelf aangeeft, het gaat enkel om inschrijvingcijfers en dus al aan de klanten geleverde auto's. Niet om de bestellingen die we dit jaar al mochten noteren. We zijn 2026 net wel goed gestart, met ook een heel succesvol Brussels autosalon. We verwelkomden heel wat particuliere klanten op onze stand, met vooral belangstelling voor benzinewagens. Er werden heel wat Formentors en Terramars besteld, de Brussels Motor Show was commercieel voor ons echt wel goed. Maar veel van die verkochte auto's moeten nog worden ingeschreven, die cijfers worden dus zeker wel nog positief."

Voor veel en allicht zelfs zowat alle klanten wordt het dan hun eerste Cupra. Van welke merken komen die mensen vooral?

"We stellen vast dat het vooral klanten zijn die vallen voor het design van onze modellen en die ook worden geprikkeld door onze innovaties. Ze hebben tegelijk ook oog voor de goede verhouding tussen prijs en kwaliteit, met vanaf de basisversies al een mooie

uitrusting. Natuurlijk is er ook het dynamische aspect van ons nog jonge merk, dat wordt evengoed als heel positief ervaren. Cupra's worden ook echt wel gekocht door mensen die nog graag met de auto rijden."

Zelfs wat we maar het grote publiek zullen noemen, weet allicht wel dat Cupra deel uitmaakt van de Volkswagen-groep. Hoe leg je 'snel' het verschil en ook de eventuele meerwaarde van jullie modellen uit naast precies de auto's van het moedermerk, van Audi, van Skoda...?

"Wel, onder meer met net ons toch wat unieke design. En met het imago van het merk. We noemen ons graag wat meer edgy, we durven als jonger en creatiever merk al eens wat vaker buiten de lijntjes kleuren."

Je had het al over het voor Cupra commerciële succes op het autosalon bij de particulieren en dus vooral voor de benzinemodellen. Maar Cupra heeft ook elektrische auto's in de catalogus staan, daarmee mikken jullie ongetwijfeld ook en zelfs vooral op de markt van de bedrijfswagens. Lukt het daar ook een beetje?

"Het Brusselse autosalon is natuurlijk vooral een evenement voor particuliere klanten, de fleetmarkt trekt altijd vooral erna weer aan. Voor dat soort klanten hebben we al de elektrische Born en Tavascan, maar voor de eerste zitten we met de recente opwaardering van het model net in een overgangsfase. Je kan de vernieuwde variant sinds kort al bestellen, dat begint nu ook wel goed te lopen."

De nog wat compactere Raval maakt deel uit van een groot elektrisch offensief in een nieuw marktsegment met ook verschillende modellen van de zustermerken Skoda, Volkswagen en zelfs Audi op de planning. Maar de Cupra mag deze keer de spits afbijten, hoe belangrijk is zo'n voorsprong?

"Qua naambekendheid, waar Cupra als nog relatief jong merk natuurlijk nog wel wat progressie kan maken, is het zeker een voordeel. Er zijn nog altijd heel wat potentiële klanten die ons nog niet kennen. Dat we als eerste mogen uitpakken met een model in een segment waarin we als Volkswagen-groep nog niet eerder actief waren, helpt ons zeker om ons merk nog wat extra te promoten. Daar komt nog bij dat de Cupra- en Seat-fabriek in het Spaanse Martorell ook al die nieuwe compacte elektrische modellen gaat bouwen, we trekken hier echt wel de grote kar."

We hebben vrij lang op kleinere en betaalbaardere elektrische auto's moeten wachten, nu komen er van tal van merken plots een heleboel tegelijk uit. Hoe groot schat je het commerciële potentieel van dat marktsegment eigenlijk in?

"Best wel als heel groot. Ook op de fleetmarkt, waar we toch al vaststelden dat veel mensen aan het wachten waren op compactere en goedkopere elektrische modellen. Maar een auto als de Raval, bescheiden qua afmetingen en prijs en tegelijk toch ruim en functioneel en met een correct rijbereik van 300 tot 450 kilometer, zal zeker ook de vandaag mogelijk nog twijfelende particuliere klanten kunnen overtuigen om eindelijk toch voor een elektrische auto te kiezen." - AD



Nieuwe Mercedes C-Klasse is flink pak groter, technologisch en volledig elektrisch

Wie nu al uitkijkt naar een Mercedes C-Klasse met verbrandingsmotor: geen paniek. De huidige C-Klasse met diesel of benzine blijft gewoon in de aanbieding. Maar de volledig nieuwe generatie start z'n carrière als elektrische C 400 4Matic die het technologische en elektrische visitekaartje moet worden alvorens nog andere versies het gamma komen aanvullen. Een beetje zoals Mercedes het ook met de nieuwe GLC aanpakt dus.

En over de nieuwe GLC gesproken, je ziet bij deze nieuwe C-Klasse dat het designteam verder borduurt op hetzelfde thema. Het front is heel herkenbaar, al hangt de neus natuurlijk een stuk lager bij de grond. Dat geeft 'm een verrassend dynamisch karakter, zelfs met de grille die nog altijd imposant blijft, inclusief de ontelbare verlichte LED's en geïntegreerde centrale ster. Ook de lichtblokken (uiteraard met stervormige LED's) spelen een belangrijke rol in de visuele identiteit. Naar achter toe onderscheidt de nieuwe C-Klasse zich meer van de GLC. De daklijn loopt vloeiend naar achteren en de achterkant heeft een uitgesproken fastback-profiel. Daarmee schuift het model visueel op richting een coupé-achtige sedan. Je zou hem driekwart achteraan bekeken bijna een kruising noemen tussen een GLC en een EQE.

De grootste evolutie zit echter in de afmetingen. De nieuwe C-Klasse groeit met maar liefst 10 centimeter qua wielbasis en met 13 centimeter in lengte tot 4,88 meter. Dat is een forse stap en plaatst de auto dicht bij wat vroeger het domein van de E-Klasse was (die is vandaag 4,95 meter lang). De langere wielbasis zorgt voor extra beenruimte en een ruimer interieur, wat vooral de positionering als comfortabele reisauto onderstreept.

Focus op digitale beleving

Dat interieur valt natuurlijk vooral op door het optionele MBUX Hyperscreen, een scherm van 39,1 inch (in mensentaal, 1 meter) dat zich over de volledige breedte van de cabine uitstrekt. Daarmee wordt de klassieke indeling met afzonderlijke displays losgelaten ten gunste van één geïntegreerd geheel. Knap, maar het mist wel een beetje elegantie en ook de verluchtingsmonden zijn behoorlijk fors uitgevallen.

De interface van het Hyperscreen moet niet alleen informatie tonen maar ook entertainment en voertuigfuncties samenbrengen. Daarbij is er aandacht voor personalisatie en gebruiksgemak, onder meer via verschillende sferen qua verlichting. Een van de belangrijkste vernieuwingen is trouwens het nieuwe besturingssysteem MB.OS. Dit systeem stuurt alle functies van de auto aan en vormt de basis voor infotainment, rijhulpsystemen en updates op afstand. Mercedes positioneert MB.OS als een centraal platform dat de auto gedurende zijn levensduur kan verbeteren via over-the-air updates.





Naast de schermen ligt de nadruk op ruimte en comfort. Dankzij het elektrische platform is er meer plaats voor inzittenden en bagage, inclusief een extra opbergruimte vooraan (de frunk). Handig is daarbij dat de motorkap zich makkelijk laat openen door een druk op de centrale ster.

Wat binnenruimte betreft profiteert deze nieuwe C-Klasse natuurlijk van zijn groeischeut. Met vier volwassenen is het meer dan behoorlijk zitten, voor vijf wordt het natuurlijk al iets krapper. En door de aflopende daklijn moet je ook uitkijken met je hoofd bij het in- en uitstappen.

Comfort en wendbaarheid

Het comfort moet natuurlijk ook van de rijeigenschappen komen. Die hebben we nog niet kunnen uittesten, maar volgens Mercedes zal de C-Klasse sportiever zijn dan voorheen, terwijl comfort een kernwaarde blijft. Daar kan de optionele Airmatic-luchtvering toe bijdragen. Die past zich actief aan de rijomstandigheden aan en kan zelfs anticiperen op oneffenheden via data van navigatie en andere voertuigen. Het systeem kan de auto ook automatisch verlagen voor betere efficiëntie op snelwegen.

Daarnaast is er vierwielbesturing met een maximale stuurhoek van 4,5 graden op de achteras. Bij lage snelheden verkleint dat de draaicirkel tot ongeveer 11,2 meter, wat manoeuvreren eenvoudiger maakt. Op hogere snelheid sturen de achterwielen mee met de voorwielen voor extra stabiliteit.

800 volt en 760 km

Dat de nieuwe C-Klasse zijn EV-basis deelt met de GLC, mag niet verbazen. Dat wil zeggen dat hij gebruik maakt van een 800-volt architectuur, wat hogere laadvermogens en efficiëntere ener-

giestromen mogelijk maakt. Bij de marktintroductie komt meteen de voorlopig krachtigste variant beschikbaar: de C 400 4Matic. Die levert 490 pk en accelereert in een snelle 4,1 seconden naar 100 km/u. Mooie waarden, al moet Mercedes hier wel de nieuwe BMW i3 met 900 km rijbereik laten voor gaan.

Dat neemt niet weg dat hij zich met 760 km allerm minst hoeft te schamen. Zijn batterij heeft een bruikbare capaciteit van 94,5 kWh en krijgt ook standaard een warmtepomp. Snelladen gebeurt met hoge vermogens dankzij de 800-volt opstelling. In ideale omstandigheden kan hiermee in 10 minuten tot 320 kilometer rijbereik worden toegevoegd. Dat moet lange ritten praktischer maken en de afhankelijkheid van lange laadstops verminderen. Dat geldt allemaal voor de C 400 4Matic, later volgen andere versies, waaronder varianten met achterwielaandrijving en verschillende batterijopties. Daarmee wordt het aanbod breder en waarschijnlijker ook toegankelijker.

Conclusie

Bij deze eerste statische kennismaking zien we vooral een C-Klasse die erin slaagt om zijn status van premium reisberline te bevestigen. Hij ziet er chique en statig uit, helemaal zoals je het van een Mercedes verwacht. Kies je voor de versie met AMG-pakket, dan krijgt hij zelfs een uitgesproken sportief aura.

Ook de techniek is op papier veelbelovend, al ziet Mercedes de concurrenten qua rijbereik snel voor zich uitlopen. Dat neemt niet weg dat hij gelukkig wel razendsnel kan laden, en dat er van laadstress zelden sprake zal zijn. Als de nieuwe C-Klasse straks in de showroom staat, dan zal er een prijskaartje van rond de 70.000 euro aan vast hangen. - **WM**



Hyundai **verrast** alweer met de origineel gelijnde **Ioniq 3**

Ook Hyundai blijft zijn gamma uitbreiden met nieuwe elektrische modellen. Tussen de even compacte als sympathieke Inster en de wat braver Kona enerzijds en de qua looks best wel heel bijzondere Ioniq 5, Ioniq 6 en Ioniq 9 anderzijds was er wel nog plaats voor een extra EV. Dat wordt dus de Ioniq 3, met zoals zijn voornaam misschien al laat vermoeden ook weer een heel opmerkelijk design.

Bij de Zuid-Koreaanse constructeur hebben ze het over een Aero Hatch, aan de vormgeving van de met zijn 4,16 meter echt wel vrij compacte elektrische hatchback hadden we dankzij de in september 2025 onthulde Concept Three al een beetje kunnen wennen. De vraag was toen hoeveel er van het echt wel gewaagde design van die conceptcar zou 'overblijven' voor het latere productiemodel. Behoorlijk wat dus, vooral in profiel en langs achter bekeken is het toch wel een heel originele auto geworden. Het zou ons eigenlijk net... niet meer mogen verbazen, ook de Ioniq 5, Ioniq 6 en de nog een pak grotere Ioniq 9 zien er immers echt wel heel bijzonder uit.

Lage luchtweerstandscoefficiënt

De volgens Hyundai's Art of Steel-designfilosofie ontworpen vormen, geïnspireerd door – hou je vast – de rauwe spanning en puurheid van de staalproductie, volgen daarbij zeker ook deels de functie. Zo moet ook de nieuwe Ioniq 3 een doorgedreven aerodynamische efficiëntie (en een lage luchtweerstandscoefficiënt van 0,263) combineren met een royale binnenruimte en dus een grote functionaliteit. De lage en heel gestroomlijnde voorkant loopt over in een opvallende daklijn en daalt erachter zowat naadloos verder richting een flinke achterspoiler, opmerkelijk is ook de scherpe





hoek van wat op een achterste zijruitje lijkt... maar het niet is. Leuke details zoals de voor Hyundai wel kenmerkende pixelverlichting en vier naar de letter H in morsecode verwijzende stippen moeten het visuele feestje compleet maken.

Plaats voor vijf?

Het Furnished Space gedoopte interieur oogt al niet veel braver, het biedt dankzij de lange wielbasis en een vlakke vloer plaats aan tot vijf volwassenen en in een koffer minstens 44l liter bagage. Daar zorgt een geïntegreerde Megabox met 'verborgen' opberg-ruimtes voor nog wat extra gebruiksgemak. Het Pleos Connect-infotainmentsysteem is op Android Automotive OS gebaseerd, er worden intuïtieve schermen van 12,9 of 14,6 duim en naadloze connectiviteitsfuncties voor beloofd. Het kleine digitale instrumentenbord staat eerder op dan in het dashboard. Hyundai Digital Key 2 maakt een sleutelloze toegang via een smartphone mogelijk, we verwachten ons ook al aan Plug & Charge, een geïntegreerde routeplanner voor elektrische voertuigen en Vehicle-to-Load.

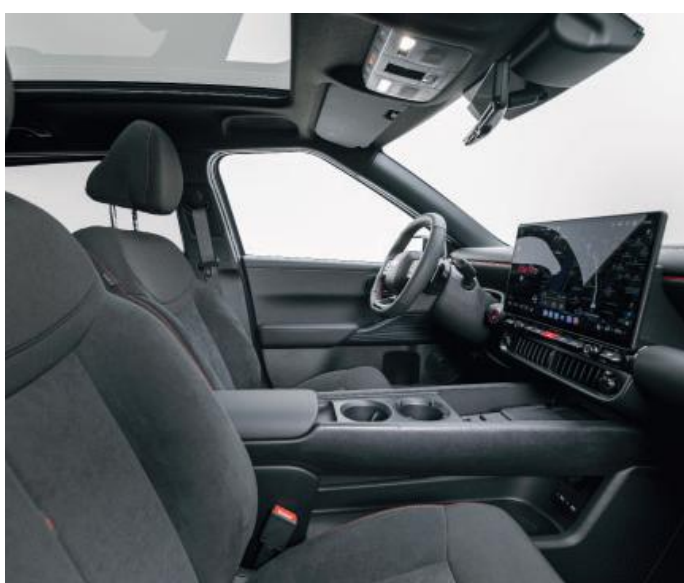
Met heel wat luxesnufjes

Nog even over het interieur, je zal de Ioniq 3 ook met extra comfortabele Relaxation Seats met verwarming en ventilatie kunnen bestellen. Het textiel is geïnspireerd door 'natuurlijke' landschappen en Italiaans meubeldesign uit de jaren 70, zo horen we ook nog. We vermelden ook nog het Bose Premium Sound System, de automatische klimaatregeling met twee zones en de sfeerverlichting, zo'n snufjes horen er ook voor dit type auto's nu wel allemaal bij.



Twee motoren, twee batterijen

De voorwielaangedreven Ioniq 3 staat op het E-GMP of voluit E-Electric Global Modular-platform van de Hyundai Motor Group, met een 400-voltarchitectuur en keuze tussen batterijen van 42,2 en 61 kWh. De constructeur 'doopt' die Standard en Longe Range, ze komen met een rijbereik van respectievelijk 344 en een kleine 500 kilometer. Met DC-snelladen zou een half uur moeten volstaan om



de accu weer van 10 op 80 procent van haar capaciteit te krijgen, met wisselstroom zal naast 11 kW ook laden tot een 'handige' 22 kW mogelijk zijn. Voorlopig is er enkel sprake van nog eerder bescheiden elektromotoren van 135 en 147 pk en (telkens) 250 Nm, afwachten of er later misschien nog een 'echte' N met extra vermogen volgt. Voor de 'gewone' Ioniq 3 worden alvast spurtjes naar 100 km/u in 9,6 en voor de krachtigste motor 9,0 seconden aangekondigd.

Ook sportievere N Line

Vanzelfsprekend komt de Ioniq 3 ook met zowat alle vandaag denkbare SmartSense-rijassistentie- en aanverwante veiligheidssystemen, waaronder ook Bind-Spot View Monitor, Highway Driving Assist 2 voor al een 'beetje' autonoom rijden en Remote Smart Parking Assist. Wat we nog al allemaal over de auto weten? Wel, dat er keuze uit elf lakkleuren, diverse interieurbekledingen en velgen van 16 tot 19 duim zal zijn. Die laatste komen dan al zeker onder de sportieve(re) N Line-varianten terecht.

Nog even geduld

De blijkbaar toch wel grotendeels in Europa ontworpen Ioniq 3 zal in het Turkse Izmit worden gebouwd, het duurt allicht nog wel even voor we hem in Belgische toonzalen te zien krijgen. Prijzen en precieze informatie over de uitrustingsniveaus verklappen ze ons dan ook nog niet, daar moeten ze bij Hyundai allicht zelf nog wel even over nadenken. - AD



Zeekr 001

From 0 -100km in 3.8s Range of up
to 620km Charges from 10% to
80% in 30 mins*

ZEEKR

Zeekr 001 Energy consumption (combined): 18,5 – 17,3 kWh/100km (WLTP); CO2 emissions (combined): 0g. The electric range is influenced by factors including but not limited to driving style and road conditions. *With a 200kW charger.



Test

Volvo EX60 P6 en P10 AWD

Duits **breekijzer**





Volvo heeft het zichzelf niet makkelijk gemaakt in het geval van de EX60. Niet alleen moet hij in staat zijn om de razend populaire XC60 op te volgen, hij is ook nog eens volledig elektrisch wat altijd de nodige uitdagingen met zich meebrengt. Bovendien is de EX60 wat men noemt een software defined vehicle en je weet hoe het kan gaan met software... Heeft Volvo z'n huiswerk goed gemaakt én kan hij de Duitse concurrenten weerstand bieden? Wij zochten het uit aan het stuur van de eerste twee beschikbare varianten.



Even een kleine rechtzetting voor wat betreft die opvolging van de XC60. Dat is niet helemaal waar want de XC60 met verbrandingsmotoren blijft gewoon in het gamma dat nu wordt aangevuld met de volledig elektrische EX60. Die is voor Volvo wat de XC60 jarenlang was: het model dat de facturen betaalt, de leaseparkings vult en gezinnen wil overtuigen met z'n Zweedse charme. Alleen is bij de EX60 dus alles elektrisch, sneller, digitaal en hij introduceert zelfs je artificiële intelligente butler die vriendelijker en oprechter tegen je praat dan sommige familieleden op kerstdag.

Clean en minimalistisch

De nieuwe EX60 moet het opnemen tegen zwaargewichten zoals de BMW iX3, de Mercedes GLC en de Audi Q6. En hij doet dan in een

+ PLUS

- Knap design met Volvo DNA
- Puike afwerking en luxueus uitgerust
- Google Gemini is een meerwaarde
- Sterke P6 basisversie, de P10 is de versie die je wil
- Eerste test wijst op zuinige verbruikswaarden

- MIN

- Minimalistisch interieur kan voor sommigen saai zijn
- Waarom geen P10 met +800 km rijbereik?
- Liever gewone deurehendels

geheel andere stijl dan de Duitsers waardoor je hem misschien wel het buitenbeentje van de groep kunt noemen. Volvo zegt zelf dat ze de EX60 bewust heel clean, minimalistisch en dus typisch Volvo hebben willen maken. Visueel is de EX60 dan ook meteen herkenbaar als een Volvo, maar gelukkig geen kopie van de Volvo EX30 of Volvo EX90. Vooraan krijg je de bekende Thor's Hammer-lichtsignatuur, maar strakker uitgewerkt. De neus is glad, stijlvol en aerodynamisch zonder eruit te zien alsof hij in een windtunnel zijn persoonlijkheid is verloren. In profiel oogt hij gespierd, met een lange wielbasis en relatief korte overhangen die verraden dat dit een platform is dat van bij de start als EV werd bedacht. Achteraan komt het Volvo DNA pas echt naar voor want daar zien we een duidelijke knipoog naar oudere Volvo-designs in de verticale lichtunits en de hoekigere achterpartij. Sommigen gaan het misschien wat té hoekig vinden, maar net dat geeft hem karakter.

Er zijn aan het design ook een aantal dingetjes waar we ons vragen bij stellen. Zoals bijvoorbeeld de frameloze ruiten. Ja, ze zien er goed uit. Ze geven de EX60 een premium uitstraling en laten hem iets sportiever ogen dan een typische Volvo SUV. Maar tegelijk kan je jezelf de vraag stellen: waarom eigenlijk? De deur dichttrekken voelt minder natuurlijk omdat je instinctief naar een raamframe grijpt dat er niet is. Het is design om design, een beetje zoals de deurgrepen die als een soort kleine vleugeltjes uit het portier komen om het portier elektrisch te ontgrendelen. Het ziet er futuristisch uit en ja, het scheelt wellicht een fractie in luchtweerstand, maar het voelt opnieuw als een oplossing voor een probleem dat niemand had. Wij waren dus perfect gelukkig geweest met een normale deurgreep en ruiten met een frame.



SRB 60F



Zen en huiselijk

Binnenin doet Volvo waar het merk al decennialang absurd goed in is: een interieur bouwen dat je helemaal tot rust brengt en waarin je spontaan rustiger begint te ademen. Volvo zelf zegt dat ze een soort van Zweedse, strakke huiskamer hebben willen bouwen, en dat is wel gelukt. De boordplank is extreem clean, horizontaal en zen. Geen visuele chaos, geen overdreven lichtshows en geen overbodige gimmicks. Alles voelt Scandinavisch, sereen en kwalitatief. Knap, zonder meer. Alleen is het maar de vraag of iedereen hier verliefd op kan worden. Sommige bestuurders gaan het simpelweg té minimalistisch vinden.

En er is ook het praktische aspect aan dat minimalisme want er is wat ons betreft een tekort aan fysieke knoppen. Voor werkelijk alles moet je in de menu's gaan bladeren. Dat is een trend die we overal zien, maar dat niet neemt weg dat we voor essentiële functies zoals de spiegel- of stuurverstelling het toch veiliger vinden om een fysieke knop te kunnen bedienen. Al moet het wel gezegd dat de menu's logisch zijn opgebouwd en een heldere structuur krijgen.

Lang zoeken naar de juiste functie is dus niet aan de orde en er zijn ook shortcuts om de belangrijkste functies snel bij de hand te hebben. Er is trouwens nog een bestuurdersdisplay dat boven het stuur uitsteekt, een beetje zoals de i-Cockpit bij Peugeot. Het is wel een beetje schipperen met de stuurpositie om het volledige scherm te zien, maar door het kleine formaat van het stuurwiel is dat perfect mogelijk.

De zetels zijn fenomenaal, maar dat verrast niemand. Volvo maakt al jaren stoelen waar orthopedisten spontaan applaus voor zouden geven. Zelfs na uren rijden stap je fris uit zonder de drang om een chiropractor te bellen. Ook achterin zit je verrassend goed. Dankzij de lange wielbasis is de beenruimte royaal en zelfs volwassenen van ruim 1m90 kunnen hier zonder toegevingen achter elkaar zitten. De hoofdruimte blijft ruim, ondanks het standaard panoramische dak en de lichtjes dalende daklijn.

Het ietwat hoekige design van de achterkant heeft trouwens ook een welgekomen praktische bijwerking. De koffer biedt een volume



tot 634 liter met de achterbank rechtop en groeit tot 1.647 liter wanneer je alles neerklapt. Dat is bovengemiddeld ruim. Onder de vloer zit nog eens een extra ruimte van 63 liter en vooraan krijg je een frunk van ongeveer 52 tot 58 liter, afhankelijk van de configuratie. Dat is meer dan voldoende voor laadkabels of kleine spullen die anders door je kofferruimte vliegen.

Converseren met de EX90

Volvo voorziet in de nieuwe EX60 de laatste evolutie van Google Gemini en dat vonden wij verbluffend werken. En dat zeggen we niet licht. Dit is niet het soort AI spraakassistent die je enkel inschakelt om naar huis te navigeren en vervolgens een sushirestaurant in Antwerpen te zoeken. Je kan hier echte conversaties voeren en je gesprekspartner voelt bijna surrealistisch menselijk aan, alsof je gewoon met iemand uit een callcenter telefoneert.

De hamvraag is natuurlijk waarvoor je Google Gemini zult gaan gebruiken. Daar staat nauwelijks een beperking op: reminders voor jezelf doorsturen, boodschappenlijstje maken, mails beantwoorden,

een tekstbericht sturen, actualiteitsvragen beantwoorden of vragen aan welke gate je vlucht naar Barcelona zal vertrekken. Vraag om een laadstop onderweg naar de Ardennen met kindvriendelijke restaurants in de buurt en hij begrijpt wat je bedoelt. Het werkt verbazend natuurlijk en het zorgt ervoor dat het veel makkelijker wordt om niet naar je GSM te grijpen tijdens het rijden.

Oh ja, en als je niet tegen je auto praat, dan is het honderduit genieten van de fe-no-me-nale Bowers & Wilkins geluidsinstallatie met 28 speakers (tot in de hoofdsteunen toe). Het is zo een dingetje dat we niet gauw vermelden, maar in de EX60 heeft de audio ons bijna letterlijk van onze stoel geblazen. Knap !

EV-prestaties

Dan de aandrijflijnen. Volvo heeft momenteel drie versies in de aanbieding (de P6, de P10 en de P12) en alle maken ze gebruik van een moderne 800 volt architectuur. De P10 en P12 krijgen twee motoren en dus vierwielaandrijving. De P6 is de instapper, maar laat dat woord je niet misleiden. Met 374 pk, achterwielaandrijving, een 83

kWh-batterij en een WLTP-bereik tot 611 kilometer is de P6 zeker niet het schaamlapje die enkel werd bedacht voor de aantrekkelijke instapprijs. Hij is dus zeker het overwegen waard, en ook voor zijn prestaties hoeft de P6 zich niet te schamen. De sprint naar 100 km/u duurt 5,9 seconden en dat is ruimschoots snel genoeg om vrijwel alles op de snelweg achter je te laten. De P6 voelt lichtvoetiger aan dan verwacht en heeft een mooie, ja zelfs sportieve balans dankzij zijn achterwielaandrijving.

Maar de P10 AWD is de sweet spot. Met 510 pk, vierwielaandrijving, een grotere 91 kWh-batterij en tot 660 kilometer WLTP-bereik voelt hij krachtiger, volwassener en gewoon leuker. Hij heeft meer punch bij tussensprints, meer tractie bij slecht weer en voelt op bochtige wegen nog zelfverzekerder. Hij doet alles simpelweg iets makkelijker en dat bleek uit ons verbruik tijdens de eerste test van de EX60. De P10 bleek namelijk iets zuiniger dan de P6, wellicht omdat de aandrijflijn minder hard moet werken en efficiënter met zijn vermogen omspringt. Het is op zo'n eerste testparcours altijd moeilijk om je al vast te pinnen op een finaal gebruik, maar wij zagen gemiddelden van 13,8 (vooral in de stad) tot 18,7 kWh/100

km. Te verifiëren later tijdens een volledige testweek op Belgische bodem maar hoe dan ook vonden we deze cijfers best indrukwekkend voor een SUV van dit formaat.

Snelladen gaat bovendien absurd snel dankzij het 800V-platform. De P6 kan tot 320 kW laden, de P10 zelfs tot 370 kW. In ideale omstandigheden ga je van 10 naar 80 procent in ongeveer 18 minuten. Dat is net lang genoeg om koffie te halen en de krantenkoppen te lezen.

P10 is de meest homogene

De P12 konden we nog niet testen, en die zal trouwens pas na de zomer van 2027 beschikbaar worden. Maar geen nood want na een paar honderd kilometer met de P10 stelden we ons automatisch de vraag: heeft de P12 nog wel nut? Met zijn waanzinnige vermogen (680 pk, 0-100 in 3,9 sec) en hogere prijs lijkt die versie vooral bedoeld voor mensen die de grootste mogelijke autonomie willen. Want ja, als je 810 km rijbereik (WLTP) wilt, dan is de P12 de enige optie. Persoonlijk vinden we de 660 km van de P10 al meer dan goed, temeer omdat het er toch naar uitziet dat je in het echte leven dicht bij dat cijfer kunt uitkomen.





Rijden

Over het rijden zelf gesproken: daar kan je alleen vaststellen dat Volvo geen steken laat vallen. Puristen die rijdynamiek uiterst belangrijk vinden, zullen misschien qua stuurgevoel een beetje op hun honger blijven. Het kleine afgeplatte stuur verdient alvast een compliment. Het ligt heerlijk in de hand en geeft de EX60 een verrassend lichtvoetig stuurgevoel. Je kan de mate van bekrachtiging wel instellen, maar de besturing zelf mist een beetje feedback. Je weet perfect waar de auto naartoe gaat, maar minder goed wat de voorwielen exact aan het doen zijn. Maar geen vrees: het is een puntje van kritiek waar autojournalisten over zaniken, maar waar wellicht 97% van de klanten niet eens bij stil zullen staan.

Voor de rest niets dan lof over het rijgedrag van de EX60 al zouden we wel durven aanbevelen om voor de adaptieve ophanging te kiezen. De 3 beschikbare standen bieden meer dan voldoende variatie zodat je zelf kan kiezen of je liever strakker, dan wel soepeler over onze slechte wegen dendert.

Conclusie

Zo biedt de EX60 voor ieder wat wils, en misschien is dat wel de belangrijke conclusie: deze auto wil echt wel een people pleaser zijn voor elke type van klant. Volvo neemt met de nieuwe EX60 dus geen risico's en ze leggen alle mogelijke troeven op tafel. Hij combineert Volvo-comfort, een indrukwekkende efficiëntie, echte gebruiksvriendelijkheid en technologie die dagdagelijks nuttig aanvoelt. De P6 zal je niet teleurstellen, maar de meest homogene P10 is de versie die je wil. En de rest van het segment lijkt plots een serieus probleem te hebben.

Volvo doet er alles aan om de eerste versies vanaf september uit te beginnen leveren, en daarom duwt het klanten ook richting twee goed uitgeruste lanceringsedities. Voor de details verwijzen we graag naar de Volvo configurator, maar weet dat de P6 in Launch Edition 62.990 euro kost. Voor de P10 betaal je 3.000 euro meer (dat is werkelijk een no brainer) maar wij zouden gaan voor de P10 Ultra Launch Edition voor 72.890 euro. Dat is een verdomd straffe prijs die zich wellicht nog vertaalt in een even sterke fleet-aanbieding. - WM

DE ESSENTIE

De Volvo EX60 komt als laatste onrust stoken in de groep met sterke (nieuwe) concurrenten als de BMW iX3 en de Mercedes GLC Electric, en op het eerste zicht lijkt dat behoorlijk te lukken. Het is simpelweg een even moderne (800 Volt) elektrische SUV die misschien het minst van al polariseert en goed op weg is om een allemansvriend te worden. Het design is knap en herkenbaar, binnenin blinkt hij uit met fantastische zetels, veel ruimte achterin en een gigantische koffer en Google Gemini werkt briljant. De minimalistische cockpit oogt rustgevend, maar je moet er wel voor zijn. De P6 is interessant genoeg, maar de P10 AWD is de ideale keuze dankzij extra punch, AWD en zelfs een iets lager verbruik. We vragen ons zelfs af of de P12 nog bestaansrecht heeft, al is dat wel de enige optie als je boven de 800 km rijbereik wilt.

Opinie



Neen, de Ferrari Luce is niet noodzakelijk het begin van het einde van Ferrari

Er zijn weinig automerken die zo hard leven van emotie, mythologie en traditie als Ferrari. Precies daarom voelt de lancering van de nieuwe Luce voor veel liefhebbers aan als een ijskoude douche. Niet omdat Ferrari plots een elektrische auto bouwt, wel omdat het merk bij zijn eerste echte elektrische hypercar precies datgene lijkt kwijt te zijn geraakt wat het al decennia uniek maakt: het Ferrari-DNA.

Laat ons eerlijk zijn: stil blijven staan was geen optie en dus moest Ferrari mee in de EV-wedloop. De markt evolueert, regelgeving wordt strenger en concurrenten slagen er ook in om gesmaakte elektrische hypercars te lanceren. Ja, zelfs een merk dat jarenlang leefde van atmosferische V12's en mechanische perfectie kan de realiteit niet blijven negeren. Dat Ferrari uiteindelijk een volledig elektrische hypercar zou bouwen, was dus geen verrassing. De manier waarop ze het deden wél.

Want Ferrari nam een gigantisch risico door het ontwerp en de algemene visie mee te laten bepalen door Jony Ive, een briljante tech-designer, maar tegelijk iemand die de autowereld, het Ferrari-DNA en autogeschiedenis simpelweg niet voldoende begrijpt. Minimalisme werkt fantastisch bij smartphones, laptops en smartwatches. Maar een Ferrari is geen gadget. Een Ferrari moet begeerte opwekken nog voor de motor start. Een Ferrari moet tegelijk agressief, verleidelijk en tijdloos zijn. Hij moet een emotioneel verhaal vertellen. En voor het merendeel van de autoliefhebbers die zich geen Ferrari kunnen veroorloven, moet elk model hen wel doen dromen. Het zijn kerels die vandaag dromen van een Ferrari, Porsche, Lamborghini of Rolls-Royce, die er alles aan doen om het te maken in het leven en er zich ooit eentje zullen aanschaffen. Dat zaadje planten is erg belangrijk op lange termijn.

De nieuwe Ferrari Luce doet niet dromen, tenzij een nachtmerrie in dezelfde categorie zou vallen. Hij oogt als een futuristisch designobject dat vooral indruk wil maken op architecten en Silicon Valley-miljonairs. Hij oogt zelfs niet Italiaans. Plak er een Jeep- of Honda-badge op, en je gelooft het ook. Dat gevoel leeft trouwens niet alleen bij puristen, want ook de internationale media waren opvallend hard voor de Luce. Van Amerikaanse magazines tot Italiaanse autosites: overal klinkt dezelfde kritiek. Het design mist karakter, mist drama en vooral: mist Ferrari. Sommige journalisten noemden het model zelfs "de eerste Ferrari zonder emotie". En dat is wellicht de zwaarste kritiek die je een merk als Ferrari kan geven.

Technisch valt er nochtans weinig af te dingen op de Luce. De prestaties zijn absurd, de batterijtechnologie op punt en de cijfers lezen als pure waanzin. Maar daar alleen red je het niet langer mee. In 2026 is brute EV-performance niet langer uniek; er bestaan vandaag al elektrische hypercars met waanzinnige acceleratiecijfers, extreme vermogens en exotische technologie. Ferrari kan op technisch EV-vlak moeilijk een schokgolf veroorzaken. Een nieuwe Ferrari werd vroeger bewonderd omdat niemand anders zoiets kon bouwen. Vandaag zijn er meerdere spelers die vergelijkbare cijfers op tafel leggen. Het design, dáár kon Ferrari het verschil maken.

Niet dus, en dat wordt pijnlijk in de verf gezet op de sociale media. Daar krijgt de Luce misschien wel de hardste klappen. X, Instagram, TikTok stonden binnen de paar uur vol memes, parodieën en ronduit vernietigende reacties. Bekende influencers, verzamelaars en zelfs beroemdheden dreven openlijk de spot met het ontwerp. Dat gebeurt zelden bij Ferrari. Controversiële modellen uit het verleden kregen meestal nog een vorm van respect, de Luce lijkt vooral collectief uitgelachen te worden.

Dat zelfs voormalige kopstukken binnen Ferrari hun afkeer nauwelijks verborgen, maakt het verhaal nog pijnlijker. Luca Cordero di Montezemolo, tot 2014 de (legendarische) voorzitter van Ferrari, verklaarde voor de Italiaanse camera's dat hij "hoopt dat het merk het Ferrari-logo van de auto zou halen". Pijnlijker wordt het echt niet. Ook beleggers reageerden opvallend koel. Het aandeel van Ferrari kreeg onmiddellijk een stevige tik na de voorstelling van de Luce. Dat zegt veel. Ferrari-aandelen worden al jaren bijna behandeld als luxeobjecten op zich: stabiel, begeerlijk en onaantastbaar. Dat vertrouwen kreeg plots een deuk.

Maar betekent dit nu automatisch dat Ferrari in crisis zit? Absoluut niet.

De realiteit is dat Ferrari in een compleet andere wereld opereert dan gewone autobouwers. Er zullen sowieso verzamelaars, miljardairs en trouwe klanten zijn die een Luce bestellen. Sommigen uit nieuwsgierigheid, anderen puur omdat ze elke Ferrari willen bezitten. Ironisch genoeg zal een deel van die klanten de auto wellicht amper buiten halen, maar kopen zullen ze hem wel. Bovendien kost de Luce ongeveer 550.000 euro. Zonder opties wel te verstaan. Ferrari hoeft er dus geen massaproduct van te maken om winstgevend te blijven. Een relatief beperkt aantal verkopen volstaat om het project af te schrijven. Dankzij zijn extreem loyale klantenbasis zal Ferrari op korte termijn echt geen geld verliezen aan dit project. - WM

Test

Alpine A390 GT



Franse rebel wil premium alternatief zijn, maar lukt dat ook?

Na de A290 (zeg maar de sportieve variant van de R5) komt nu de grotere A390 het Alpine-gamma aanvullen met een duidelijke opdracht: klanten afsnoepen van premium elektrische SUV's genre BMW iX3, Audi Q6 of zelfs de Porsche Macan. Wij gingen op pad met de A390 GT en stelden vast dat die ambitie lang niet zo gek is als ze misschien op het eerste zicht lijkt. Maar wil dat dan zeggen dat de A390 de concurrentie op een hoopje rijdt?



Alpine staat sinds zijn comeback in 2017 bekend als dat charmante, licht gestoorde Franse sportwagenmerk dat één briljante auto nieuw leven inblies en daar vervolgens eindeloos over bleef praten. Begrijpelijk ook, want de Alpine A110 was en is een fenomenale machine. Lichtgewicht, speels, heerlijk analoog en volledig ongeïnteresseerd in trends zoals SUV's, infotainment of kinderen die achterin willen zitten met een iPad. Alleen zit daar natuurlijk een probleem: je houdt geen merk in leven met enkel een compacte sportcoupé die ongeveer even praktisch is als een plooiestoel. En dus moest Alpine evolueren. Niet een beetje zoals met de A290 die de Renault R5 als basis gebruikte, maar wel met een compleet nieuw model.

Enter de Alpine A390 die verder borduurt op de missie van Alpine om binnen afzienbare tijd volledig elektrisch te gaan. De 390 is dus geen lichte benzinesportwagen, maar een volledig elektrische vijfdeurs fastback-crossover met drie elektromotoren, vierwielaandrijving en ruimte voor een gezin. Voor de traditionele Alpine-fan klinkt dat ongeveer even logisch als oesters serveren in een frituur, maar de realiteit is harder dan nostalgie: als Alpine zijn bestaansrecht wil verdedigen, dan moet het meer auto's verkopen. En die zullen elektrisch zijn.

Opvallend design dat hoofden doet draaien

En eerlijk? Op het eerste gezicht lijkt het alsof ze dat bijzonder slim hebben aangepakt bij Alpine. Want nog voor je in technische cijfers duikt of discussies voert over platformen en batterijchemie, valt één ding onmiddellijk op: de Alpine A390 ziet er fantastisch uit. De A390 heeft smoel, en karakter. Hij is 4,62 meter lang en zit daarmee in het hart van het compacte premiumsegment, maar oogt veel gespierder dan zijn afmetingen doen vermoeden. De neus is kenmerkend agressief, met een opvallende lichtsignatuur die hem zelfs in het donker herkenbaar maakt. De scherpe LED-elementen geven hem bijna een concept car-uitstraling zonder dat het overdreven futuristisch wordt. Aan de zijkant zorgen de gespannen lijnen en brede schouders ervoor dat hij lager lijkt dan hij werkelijk is en de achterkant heeft voldoende flair en een geheel eigen uitstraling om hem een exclusieve uitstraling te geven.

Het belangrijkste is misschien wel dat hij niet generisch oogt, en dat ondanks het gegeven dat hij natuurlijk heel wat technische elementen leent van bij moederhuis Renault. Veel elektrische SUV's en crossovers zijn aerodynamisch efficiënt maar visueel slaapverwekkend. Niet zo met de A390 want dit ding voelt exclusief aan. Mensen kijken als hij geparkeerd staat en draaien hun hoofd om wanneer



creëert een premium sfeer die overtuigend aanvoelt. En er zijn natuurlijk de herkenbare knoppen op de centrale console om de rijrichting te kiezen. Typisch Alpine is dat.

Nog belangrijker: de bouwkwaliteit voelt zelfs nog beter aan dan bij Renault. Dat is geen detail, zo maak je als merk het verschil. Panelen voelen stevig, materialen ogen duurder en de assemblagekwaliteit zit op een hoger niveau. Enkel het dichtslaan van het portier zou misschien iets 'voller' mogen klinken, maar nu zijn we aan het muggenziften. De A390 voelt als een echte premiumauto en dat mag ook wel, want de Belgische vanafprijs bedraagt 67.500 euro. Daarmee begeeft hij zich op terrein waar klanten kritisch zijn en geen excuses aanvaardden.

Is hij functioneel?

Vooraan zit je uitstekend. De sportstoelen bieden veel steun zonder overdreven hard te zijn en afhankelijk van de uitvoering krijg je zelfs massagestoelen. Dat zegt eigenlijk wel iets over de evolutie bij Alpine: een merk dat ooit draaide rond lichtgewicht sportwagens verkoopt nu een elektrische gezinswagen met massagefunctie. En toch voelt het juist want op lange ritten zijn die zetels uitstekend. Alleen zijn ze behoorlijk breed, en daar zit meteen een nadeel. De achterste passagiers kunnen door de brede kuipen soms minder goed naar voren kijken. Voor gezinnen met jonge kinderen is dat misschien niet ideaal, al is het natuurlijk geen breekpunt.

hij voorbijrijdt. En dat gebeurt zelden bij elektrische auto's tenzij je in een absurd dure exotische EV zit. Alpine heeft hier een design neergezet dat tegelijk modern, sportief en herkenbaar Frans is. Niet schreeuwerig, maar wel opvallend genoeg om premiumkopers te verleiden die geen zin hebben om de zoveelste Duitse leasebak te rijden. Enige minpuntje misschien? Dat hij enkel in een beperkt aantal exterieurtinten beschikbaar is. Er zijn zes kleuren in blauwe variaties, wit, grijs of zwart. Maar wil je bijvoorbeeld een rode of beige A390, dan heb je pech.

Premium afwerking

Binnenin wordt het interessant, want hier lag een groot risico. Alpine maakt zoals eerder gezegd gebruik van technologie uit de Renault familie. Dat betekent dat sommige mensen vreesden voor een gerecycleerd Renault-dashboard met wat blauwe stiksels en een Alpine-logo op het stuur. Gelukkig is dat absoluut niet wat je krijgt. Ja, je merkt invloeden van Renault in het infotainmentsysteem en bepaalde interfaces, maar Alpine heeft hier serieus werk verricht. Het dashboarddesign is strak, modern en verrassend origineel. De vormgeving van de boordplank voelt speciaal aan zonder nodeloos ingewikkeld te worden. De combinatie van alcantara tot in het dak, leder, aluminium details en subtiele sfeerverlichting

+ PLUS

- Knappe verschijning
- Functioneler dan hij eruit ziet
- Snel, wendbaar en lichtvoetig voor een EV
- Premium sfeer aan boord
- Exclusieve verschijning

- MIN

- Geen 800 V-architectuur
- Geen flippers aan het stuur
- Niet de goedkoopste



Dan is de geboden binnenruimte een veel belangrijker criterium. Door zijn coupé-achtige daklijn verwacht je achterin een compromis, maar dat valt redelijk mee. Volwassenen kunnen achterin comfortabel zitten, met voldoende beenruimte en degelijke hoofdruimte, al kunnen we de A390 bezwaarlijk een ruimtewonder noemen. Ja, hij voelt ruimer dan zijn buitenafmetingen suggereren, maar het blijft een relatief compacte auto met de beperkingen qua ruimte die daaraan gekoppeld zijn. En door de aflopende coupé-daklijn moet je bij het instappen achterin wel een beetje opletten met je hoofd.

De koffer is absoluut een sterk punt. Met 532 liter bagageruimte zit hij ruim boven wat je verwacht van een sportief ogende crossover. Klap je de achterbank neer, dan groeit dat volume tot 1.643 liter. Dat maakt hem volledig bruikbaar als gezinswagen. Kinderwagens, koffers, sportmateriaal of een impulsieve weekendtrip: het lukt allemaal. Dat praktische aspect maakt de A390 veel veelzijdiger dan zijn design doet vermoeden.

Lichtvoetig

Dan het belangrijkste onderdeel: hoe rijdt hij? Want Alpine mag nog zo'n mooie EV bouwen, als hij rijdt als een gevoelloze koelkast op batterijen dan zou dat betekenen dat Alpine zijn DNA van lichte sportwagenbouwer helemaal overboord gooit. Gelukkig hebben de Fransen hun huiswerk goed gemaakt. Op papier weegt hij ruim meer dan twee ton, maar het chassis verbergt dat gewicht verrassend goed. Het onderstel voelt sportief en lichtvoetig, de besturing reageert snel en de auto duikt enthousiast bochten in op een manier die je niet verwacht van een elektrische crossover.

Dankzij torque vectoring voelt hij speelser aan dan veel concurrenten. Dit is geen A110, uiteraard niet, maar binnen zijn segment is hij opmerkelijk dynamisch.

Wij rijden met de A390 GT 'basisversie' (er is ook nog een GTS) en die gebruikt drie elektromotoren: één vooraan en twee achteraan. Dat levert vierwielaandrijving op, samen met ongeveer 400 pk en meer dan 660 Nm koppel. De sprint naar 100 km/u duurt minder dan 5 seconden en de topsnelheid ligt op 200 km/u. Maar cijfers vertellen niet alles. Wat deze auto echt leuk maakt, is hoe hij zijn prestaties presenteert. De duw in de rug is altijd beschikbaar en op het stuur zit een rode overtake-knop waarmee je tijdelijk extra vermogen krijgt. Het is niet meer dan een gimmick en eigenlijk compleet overbodig in dagelijkse omstandigheden, maar net daarom geweldig. Je voelt je telkens alsof je een videogame speelt. Je weet dat je de knop niet nodig hebt om een tragere auto in te halen, maar je drukt hem toch in. Boys will be boys...

Strak geveerd

Zo'n sportwagen, is die nog wel voldoende comfortabel? Laat ons zeggen dat je je mag verwachten aan een strakke, sportieve maar toch nog voldoende comfortabele ophanging. Als het wegdek echt slecht is, dan zou je wel willen dat je luchtvering kan aanvinken op de optielijst, maar helaas. Maar algemeen hebben we tijdens de testweek nooit de bedenking gemaakt dat comfort een probleem is, precies omdat Alpine ook duidelijk is in de sportieve ambities van het model. Dat evenwicht vinden is moeilijk en Alpine slaagt er verrassend goed in.



De A390 voorziet ook remrecuperatie in drie standen, en die bedien je met een opvallende blauwe draaiknop op het stuurwiel. Die oogt heel uitnodigend, maar hij is niet super handig omdat je op deze manier niet zo snel zult wisselen tussen de drie niveaus. Om snel en efficiënt te switchen tijdens het rijden (bijvoorbeeld bij het naderen van een bocht of verkeerslicht), hadden we liever flippers achter het stuur gezien om de remenergie aan te passen.

EV techniek

Laat ons even stilstaan bij de EV-architectuur, en hier komen we bij de moeilijkste beoordeling. De warmtepomp is standaard en dat verdient een compliment. Sommige premiummerken durven dat nog altijd als dure optie aanbieden, wat absurd is. Zeker in koudere klimaten helpt een warmtepomp om het verbruik onder controle te houden. Maar er is ook teleurstelling want ondanks de premium prijszetting, moet de Alpine A390 het stellen met een 400 volt architectuur. En dat heeft zo zijn impact op zowel het rijbereik, als de laadprestaties.

Op papier claimt Alpine meer dan 550 kilometer WLTP. In de echte wereld wordt dat lastiger want je jezelf moet al een doorgedreven ECO-rijstijl aanmeten om onder een gemiddeld verbruik van 20 kWh te blijven. De Lithium-Ion batterij meet 89 kWh en dat betekent dat 450 km zowat het best haalbare is. Wie veel snelweg rijdt, zal moeite hebben om structureel boven de 400 kilometer te geraken. Dat maakt hem niet slecht, maar wel minder indrukwekkend dan sommige rivalen. Ook het laadvermogen voelt middelmatig als je de premium-badge in het achterhoofd houdt. De A390 GT gebruikt geen modern 800 Volt systeem en blijft steken op 150 kW DC-snel-

laadvermogen. Dat is vandaag in dit prijssegment eerder gemiddeld dan indrukwekkend.

Conclusie

Dan is er nog de prijs. De configurator start aan 67.500 euro maar je moet wel rekening houden met de verleiding om heel wat leuke opties aan te vinken die het leven met de A390 een pak leuker maken. Zo eindigde onze testwagen dicht bij de 80.000 euro en dat is stevig geld voor een merk dat nog altijd minder prestige heeft dan gevestigde premiumspelers. - WM

DE ESSENTIE

We verwachten niet dat de gevestigde premiums straks het merendeel van hun klanten zien overlopen naar de A390, daarvoor is hij op EV-technologisch vlak net niet vooruitstrevend genoeg. Maar dat wil niet zeggen dat dit geen interessante aanbieding is. Integendeel. Zijn verleidingskracht schuilt hoofdzakelijk in zijn prestaties, het lichtvoetige rijplezier en zijn exclusieve karakter, terwijl zijn design ook absoluut een troef is waar heel wat klanten voor zullen vallen. De A390 toont zich ook voldoende functioneel en comfortabel en hij geeft zijn eigenaar elke dag het gevoel dat hij of zij speciaal is. Dat mag ook wel, want hij is niet goedkoop. Maar laat dat de pret vooral niet drukken.

Heimwee naar de coupés van Volkswagen

Heb je net als wij ook wel een beetje heimwee naar het tijdperk waarin coupés het mooie weer maakten? Dat was ook lang het geval bij Volkswagen, met verschillende generaties van de Scirocco en ertussen ook eventjes de Corrado.

We zijn in de rijke archieven van Volkswagen gaan 'graven'. In 2024 vierde Volkswagen de 50ste verjaardag van de Golf. Minder bekend is allicht dat de Duitse constructeur in 1974 ook al de Scirocco lanceerde. Die coupé lijkt vandaag een beetje vergeten, ook al kenden de drie generaties van de auto best wel wat succes. Het waren er eigenlijk zelfs vier, al was de tussen 1988 en 1995 aangeboden Corrado toch nog net iets meer dan een Scirocco met een andere naam.

Coupés zijn net als cabrio's wat uit de mode geraakt. En zelfs bij de Duitse premiummerken is het aanbod de voorbije jaren aanzienlijk kleiner geworden. Er waren echter tijden dat zowat alle merken dat deden en er dan ook een heel grote keuze aan zeg maar 'betaalbare' coupés was. We hebben het dan over leuke en vaak fel gegeerde modellen als de Ford Capri, de Opel Manta, de eigenlijk ook al zowat vergeten Renault 15 en 17 (en later de Fuego), de Toyota Celica en nog heel wat ander vergelijkbaar gerief op vier wielen. Het was een tijd waarin zelfs stads- en compacte familiewagens nog (veel) vaker met twee dan met vier deuren werden gekocht. Ja, waarin er zelfs nog breaks met slechts twee zijdeuren werden gemaakt en functionaliteit en dus gebruiksgemak dikwijls nog onderschikt waren aan esthetische kwaliteiten.

Maar we kijken af. De Volkswagen Scirocco, daar wilden we het dus over hebben. De ontwikkeling van de eerste coupé met die door een mediterrane wind geïnspireerde naam begon in 1970, zowat gelijktijdig met die van de Golf. Die laatste moest een alternatief voor de technisch echt wel verouderde Kever bieden, de Scirocco kon de fakkel van de evengoed al wat antiek lijkende Karmann Ghia overnemen. De coupé debuteerde op het autosalon van Genève van 1973, met een door Giorgetto Giugiaro ontworpen koetswerk dat niet of nauwelijks liet vermoeden dat hij op een Golf-platform stond. De Scirocco werd in 1974 ook zes maand vroeger gelanceerd, kwestie van al wat voorsprong te hebben als de productie van de Golf werd opgestart. Er waren motoren van 1,1 tot 1,6 liter (en 1,7 liter voor de Amerikaanse markt), met vermogens van amper 50 tot 85 pk. In 1976 werd het

aanbod 'gelukkig' al uitgebreid met een GTI van 110 pk, alweer zowat een half jaar voor de Golf die extra voornaam beroemd zou maken. Die van wat extra kruiden voorziene variant droeg zeker bij tot het succes van de elegante coupé, de Scirocco-teller stond dan ook al op 504.153 verkochte exemplaren toen in 1981 de tweede generatie werd gelanceerd. Hij bood zowel meer zit- als laadruimte, een opvallend uiterlijk kenmerk was de zowat in het midden van de achterraut geplaatste spoiler. Onder de motorkap ging het van 1,3 tot 1,8 liter grote viercilinders, met in het laatste geval desgewenst een vermogen van 139 pk.

Het commerciële succes was wat minder groot dan voor de eerste Scirocco-generatie, op de boekhouding in Wolfsburg mochten ze bij 291.497 exemplaren stoppen met tellen. De productie werd beëindigd in 1992, het Volkswagen-gamma telde toen ook al eventjes de net iets hoger in de markt gepositioneerde Corrado. Die zou het uiteindelijk ook van de Scirocco overnemen, maar raakte tot het einde van zijn carrière zelfs niet meer aan 100.000 exemplaren. Bij liefhebbers van het betere stuurwerk genoot hij nochtans wel van een goede reputatie. De 160 pk sterke G60 met supercharger en vooral de van een 2,9 liter grote en 190 pk sterke zescilinder en ook een aangepaste ophanging voorziene VR6 toonden zich zelfs leuke én efficiënte mini-sportwagens.

De Corrado was wel (te) stevig geprijsd en de coupémarkt bood toen sowieso al niet meer hetzelfde commerciële potentieel als tijdens de 'echte' Scirocco-jaren. In 1995, toen de verkoop nauwelijks nog wat voorstelde, werd de wagen dan ook zonder opvolger uit de catalogus gehaald. Maar het is bekend, ook in de autowereld keert alles of toch heel veel vroeg of laat wel nog eens terug. In 2008 lanceerde Volkswagen dan ook weer een nieuwe coupé. Terug met de naam Scirocco zelfs en met het platform van de Golf V als basis.

Het wat gedrongen en tegelijk toch wel fraaie koetswerk was door Walter de Silva getekend, naast de voor de hand liggende benzine-motoren kon je de auto ook krijgen met een – echt waar – diesel-motor. De R-variant was natuurlijk de leukste Scirocco, die kwam met een vermogen van 265 en later zelfs 280 pk. Iets bescheidener was de GTS, die had dezelfde motor als de Golf GTI. Volkswagen vond best wel weer wat klanten voor de auto, maar het waren er helaas toch niet genoeg om de ontwikkeling van een opvolger nog te verantwoorden. In 2017 stopte het Scirocco-verhaal opnieuw, deze keer allicht wel definitief. - AD



Test

Ford **Ranger** PHEV **MS-RT**

De meest verkochte pick-up van België gaat aan de **stekker** en aan de **steroïden**





Sommige voertuigen worden ontworpen om een allemansvriend te worden, om niemand te shockeren. De Ford Ranger MS-RT doet exact het tegenovergestelde. Dit is een auto die van bij zijn eerste schets de opdracht kreeg om extreem te zijn en geen rekening te houden met gevoeligheden. Het resultaat is een pick-up die eruit ziet alsof hij rechtstreeks uit een Britse tuninggarage komt gerold, maar tegelijk een laadpoort in zijn flank heeft.



Eerst even wat omkadering rond de zin van zulke modellen, want je zou verwachten dat pick-ups verre van populair zijn. Niet dus. De pick-up markt in België is verre van een randfenomeen. Niet dat je ze op elke hoek van de straat ziet, maar ze zijn verantwoordelijk voor een behoorlijk volume en (niet onbelangrijk) voor goede winstmarges. Er zijn trouwens niet zo heel veel spelers zijn in het segment en Ford heeft met de Ranger veruit de populairste pick-up in de aanbieding.

Stoere jongen

De gewone Ford Ranger (met dieselmotoren) is al jaren een vaste waarde in Europa. Hij combineert het ruwe karakter van een traditionele pick-up met genoeg comfort en technologie om ook particuliere kopers aan te spreken. Met de PHEV-versie probeert Ford een volgende stap te zetten om ook die klanten te bekoren die graag een deel van hun verplaatsingen elektrisch doen. Vervolgens besloot het merk ook nog samen te werken met MS-RT, het Britse bedrijf dat zich specialiseert in visueel extreem ogende straatversies van Ford-bedrijfsvoertuigen. En dus krijg je deze machine: een geëlektrificeerde pick-up die eruitziet alsof hij op elk moment kan deelnemen aan een illegale straatrace, maar tegelijk elektrisch naar de bakker kan rijden.

En laat ons maar even stilstaan bij dat uiterlijk, want daar valt simpelweg niet naast te kijken. Letterlijk zelfs, want het ding is gigantisch. De MS-RT onderscheidt zich van een gewone Ranger door fors verbrede wielkasten, een volledig aangepaste voorbumper, zijskirts, een sportieve achterbumper, een diffuser, een dakspoiler

en zelfs een subtiele ducktail achteraan op de laadbak. Dat laatste is eigenlijk een hilarische gedachte: een aerodynamisch detail op een voertuig dat qua luchtweerstand ongeveer dezelfde elegantie heeft als een klein appartementsblok.

En toch werkt het visueel. De Ford Ranger PHEV MS-RT ziet er ronduit indrukwekkend uit. Hij heeft présence. Waar een SUV vandaag nauwelijks nog opvalt tussen de massa, trekt deze pick-up overal aandacht. Mensen draaien hun hoofd om, kinderen wijzen en op parkings krijg je spontaan vragen van nieuwsgierigen die willen weten wat dit precies is.

Niet voor de stad

Maar België is Arizona niet. Onze wegen zijn smaller, onze parkings kleiner en onze historische stadscentra absoluut niet gebouwd voor voertuigen van dit formaat. In dorpskernen voel je voortdurend hoe breed deze Ranger werkelijk is. Ondergrondse parkings worden stressvolle oefeningen in geometrie en in grootsteden verandert fileparkeren in een ervaring die ergens balanceert tussen frustratie en existentiële twijfel. Het koetswerk is dan ook niet bijster overzichtelijk. Je zit weliswaar hoog, maar dat helpt slechts gedeeltelijk bij een mastodont die 5,37 meter lang en 2,20 meter breed is. Gelukkig voorziet Ford camera's en sensoren die het leven draaglijker maken, maar zelfs dan blijft parkeren een vorm van zelfkastijding.

Binnenin kom je niets tekort

Eenmaal je in het interieur stapt, verandert de sfeer compleet. Hier



verwacht je misschien een spartaanse werkplek met harde plastics en een belabberde ergonomie, maar Ford heeft de nieuwste Ranger van een verrassend verfijnde werkplek voorzien. Het dashboard wordt gedomineerd door een groot verticaal infotainmentscherm dat draait op het recente SYNC-systeem. Het systeem werkt snel, logisch en intuïtief, zonder de frustrerende menu's die sommige concurrenten nog steeds gebruiken. Apple CarPlay en Android Auto zijn aanwezig en functioneren zoals het hoort. Hier kan je simpelweg instappen, verbinden en vertrekken zonder eerst een handleiding van 400 pagina's te lezen.

Wat echt indruk maakt, zijn de stoelen, want die zijn uitzonderlijk goed. De zijdelingse steun is uitstekend, de zitpositie klopt helemaal en ook na uren rijden stap je opvallend fris uit. Ford bewijst hier dat comfort en ondersteuning perfect kunnen samengaan. Wat ook bijdraagt tot het fijne gevoel van behaaglijkheid is het dikke stuurwiel. Het ligt heerlijk in de hand en geeft de bestuurder een aangenaam gevoel van controle. Het zijn details, maar precies die details maken dagelijks gebruik aangenamer.

Laden en trekken

Ook qua ruimte doet de Ranger exact wat je van een pick-up verwacht. Vooraan zit je royaal en achteraan is er meer plaats dan in heel wat SUV's. Volwassen passagiers kunnen zonder problemen achterin zitten en de dubbele cabine maakt hem bruikbaar als gezinswagen. Ook de rugleuning achteraan staat niet té rechtop, om toch nog comfortabel te zijn voor langere ritten. De opbergmogelijkheden zijn uitgebreid en praktisch.

De laadbak blijft uiteraard een belangrijke focus. Wie een traditionele kofferruimte verwacht begrijpt het concept van een pick-up niet helemaal, maar de laadruimte achteraan blijft bijzonder bruikbaar. Ford voorziet slimme bevestigingspunten, praktische oplossingen en met Ford Pro Power Onboard kun je zelfs elektrische toestellen aansluiten. Voor aannemers, zelfstandigen of mensen die vaak zwaar materiaal vervoeren blijft dit een echte werkmachine. De trekcapaciteit van maximaal 3.500 kilogram bevestigt dat nog eens extra.

Typisch aan zo'n pick-up is natuurlijk wel dat de laadbak met een zekere beperking komt. Die is namelijk vooral bedoeld voor grote en zware ladingen, je zal er niet snel je boodschappentassen van

+ PLUS

- Stoere en knappe verschijning
- Stoelen bieden eersteklas comfort
- Je kan er (beperkt) elektrisch mee rijden
- Er is altijd power op overschot
- Zeult 3,5 ton mee aan de trekhaak

- MIN

- Elektrisch rijbereik blijft beperkt
- Groot en onhandig in de stad
- Geen flippers aan het stuur



de Carrefour in achter laten omdat de inhoud bij thuiskomst dan overal verspreid zal liggen. Neen, je kleine boodschappen laat je in hoofdzaak op de achterbank, al was het maar omdat je niet in de laadbak wilt kruipen als je tassen tot tegen de cabine zijn geschoven. Maar wil je een kuub brandhout laden of die oude koelkast naar het containerpark brengen? Dan is de Ranger de geknipte partner.

Geen diesel, wel benzine met stekker

Onder de motorkap wordt het pas echt interessant. De Ford Ranger PHEV MS-RT combineert een 2,3-liter EcoBoost-benzinemotor met een elektromotor en batterijpakket. Samen zijn ze goed voor ongeveer 279 pk en een indrukwekkende hoeveelheid koppel (690 Nm) die vooral merkbaar wordt bij tussenacceleraties en trekwerk. De pick-up voelt krachtig aan, zonder nerveus te worden. Hij sprint niet zoals een sportwagen, maar hij levert zijn prestaties op een rustige en zelfverzekerde manier. De benzinemotor blijft opvallend stil, wat een groot verschil maakt tegenover oudere dieselpick-ups die bij koude starts niet meteen de burens blij maakten. De automatische transmissie met tien versnellingen werkt soepel en heeft een manuele functie die zich aan de pook laat bedienen. Daar hadden we liever schakelknoppen aan het stuur gezien.

Dan is er uiteraard het elektrische luik, en daar wordt het verhaal minder indrukwekkend. Op papier belooft Ford een elektrische actieradius van ongeveer 43 kilometer volgens de WLTP-cyclus.

In de praktijk blijkt dat optimistisch. Je mag ervan uitgaan dat je eerder tussen 30 en 35 kilometer puur elektrisch kan rijden. Bij koud weer of snelwegritten zakt dat cijfer nog verder. Voor korte woon-werkverplaatsingen kan dat volstaan en wie consequent laadt zal zeker brandstof besparen, maar verwacht geen elektrische revolutie. Dit systeem werd duidelijk ontwikkeld om emissies te drukken en elektrisch te rijden in de stad, niet om een volwaardige EV-ervaring te bieden. Zoveel mogelijk aan de stekker hangen is dus wel de boodschap.

Dagelijks bruikbaar

Wat misschien nog het meest verrast, is hoe deze immense pick-up rijdt. We weten niet of Ford de Ranger MS-RT ook op het testcircuit in Lommel afstelde, maar het zou ons niets verbazen. Voor een voertuig van dit formaat stuurt hij namelijk verrassend precies, hij voelt stabiel op hogere snelheden en in bochten helt hij minder over dan je zou verwachten. Het dynamische karakter is oprecht beter dan bij veel concurrenten. Tegelijk ontsnap je niet volledig aan de klassieke pick-upnadelen. Zonder lading achterin kan de ophanging springerig reageren op slechte wegen en zijn met 40 mm verlaagde onderstel kan bij momenten aan de harde kant zijn. Nochtans vonden we het comfort (althans naar pick-up normen) zeker oké voor dagelijks gebruik.

De handige trailer assist-functie verdient nog een aparte ver-

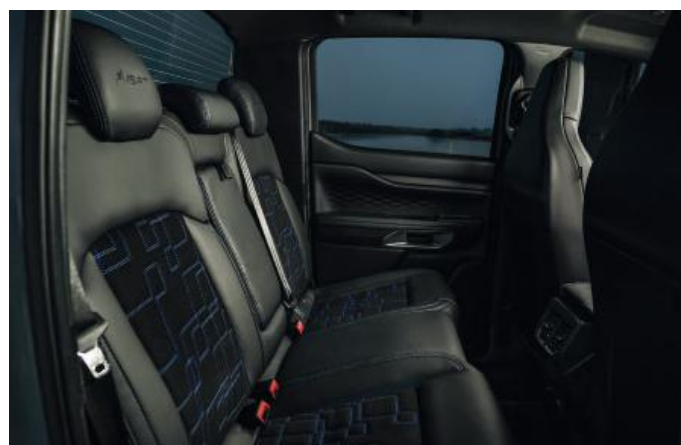


melding. Achteruitrijden met een aanhanger blijft voor veel bestuurders een bron van frustratie, maar Ford maakt dat proces opmerkelijk eenvoudig. Een druk op de knop op de centrale console volstaat om de Ranger je manoeuvre helemaal over te laten nemen. Het systeem werkt intuïtief en zal voor professionele gebruikers een echte meerwaarde zijn.

Conclusie

Eigenlijk is de Ford Ranger PHEV MS-RT een fascinerend vat vol rijdende tegenstellingen. Hij is intrinsiek een werkpaard, maar in MS-RT trim een sportief afgestelde bodybuilder. We kunnen ons eigenlijk niet inbeelden dat de loodgieter van het dorp met deze versie komt aanrijden. Wellicht heeft die gewoon een handige Transit bestelbus voor het werk, en een Ranger MS-RT voor het weekend. Dan is het genieten van de stoere looks, de sportieve handling en de heerlijke stoelen. En dat terwijl je in de stad volledig elektrisch door het verkeer glijdt. Rationeel wordt deze Ranger nooit. Integendeel, eigenlijk voelt deze Ford heerlijk absurd aan. En eerlijk? Daar kunnen we alleen maar respect voor hebben.

Over de prijs hebben we het nog niet gehad, en dat is ook redelijk zinloos omdat de Ranger MS-RT gewoon zo'n hebbeding is waar je geen rationale argumenten voor zoekt zoals een interessante prijs. Maar om compleet te zijn: je haalt 'm in huis voor 62.775 euro (exclusief BTW). - WM



DE ESSENTIE

De Ford Ranger PHEV MS-RT combineert extreme looks met verrassend veel comfort en bruikbaarheid. Hij biedt uitstekende stoelen, veel binnenruimte, een praktische laadbak en sterke trekcapaciteiten. De plug-in hybride aandrijflijn is stil en krachtig, maar de elektrische actieradius blijft beperkt in de praktijk. In steden is hij te groot, onoverzichtelijk en parkeren blijft frustrerend. Toch maakt zijn opvallende design, fiscale aantrekkelijkheid en verrassend dynamische rijgedrag hem tot een van de meest bizarre én interessante pick-ups op de Belgische markt.



Waarom heeft BMW zijn Neue Klasse eigenlijk (terug) Neue Klasse gedoopt?

Ook in 'autoland' keert bijna alles vroeg of laat wel eens onder een of andere vorm terug. Dat is dus ook het geval voor de Neue Klasse van BMW. De naam van dat zowat compleet nieuwe hoofdstuk in het dikke boek van de Duitse constructeur herinnert ons aan een eerdere en heel succesvolle periode uit de geschiedenis van het merk. Meer bepaald aan enkele berlines en coupés uit de jaren 60 en 70 van vorige eeuw.

Met de iX3 en de nog wat recenter onthulde i3 telt BMW's Neue Klasse ondertussen al twee modellen. Er volgen er nog een heleboel, het worden allemaal auto's waarmee de constructeur voor een heuse omwenteling in EV- en bij uitbreiding zelfs heel autoland wil zorgen. Wel, dat deed het gelijknamige project van een goede 60 jaar geleden dus ook al eens.

Net niet kopje onder

In de jaren 50 kampte BMW met zware financiële verliezen en riskeerde het bedrijf zelfs kopje onder te gaan. Het gamma bestond toen uit motorfietsen, budgetauto's met de motoren van diezelfde tweewielers en enkele luxewagens met net heel grote krachtbronnen. De technologie van die laatste was echter verouderd en de

goedkope vervoermiddelen uit het aanbod sloegen alsmaar minder goed aan in een wereld waarvan de levensstandaard snel verbeterde. Het was duidelijk dat BMW nieuwe producten nodig had, of nog concreter modellen met motoren tussen de 1,5 en 2 liter.

Met grote ambities

Die kwamen er dus met de nieuwe en heel ambitieus Neue Klasse gedoopte vierdeurs- en later ook tweedeursberlines, ze zorgden vanaf 1962 voor niet minder dan de redding van het merk. Meer nog, BMW verwierf er al snel het imago van een bouwer van heel sportieve auto's mee. Dat heeft het merk, zoals we natuurlijk allemaal weten, sindsdien ook nooit meer verloren. Het begon met de in 1961 als prototype onthulde 1500, nadat er ook eventjes en zonder bevredigende resultaten was geëxperimenteerd met een zowat letterlijk gehalveerde V8 met nog een cilinderinhoud van 1,6 liter.

De familie Quandt

Van die tijd dateert ook het engagement van de familie Quandt, Herbert en halfbroer Harald investeerden in 1960 stevig in BMW en verwierven daarmee ook de zowat volledige controle over het bedrijf. Fritz Fiedler kreeg de leiding van het Neue Klasse-project, hij vertrouwde Eberhard Wolff de ontwikkeling van het chassis, Alex von Falkenhausen dat van de motor en Wilhelm Hofmeister dat van het koetswerk en dus ook het design toe. De heren zorgden



niet alleen voor de intrede van het merk in wat toen al het alsmear belangrijker wordende marktsegment van de middenklassers was, maar voorzagen de elegante vierdeursberline ook van de eerste nieuwe motor sinds het model 303 uit... 1933. Inderdaad, dat verdiende dus echt wel de 'omschrijving' Neue Klasse.

Uit de rode cijfers

Ook al oogde de 1500 voor zijn tijd best wel modern, was het toch nog een eerder conventionele auto. Origineel was wel de onafhankelijke achterophanging, vooraan werd de wagen voorzien van MacPhersons en schijfremmen. Je kon met de 82 pk sterke 1500 in 15 seconden van 0 naar 100 km/u spurten, dat werd toen een sterke prestatie genoemd. Toen de wagen eind 1962 op de markt kwam, was BMW net uit de rode cijfers aan het raken. Er werd dat jaar een omzet van 294 miljoen mark gerealiseerd, maar het feest begon pas echt in 1963. Het succes van de 1500 zorgde voor een stijging van de verkoop met maar liefst 47 procent, BMW was voor het eerst in 20 jaar ook weer in staat zijn aandeelhouders een dividend uit te keren.

Snelle uitbreiding

De 1500 werd in 1964 opgevolgd door de 1600, maar reeds in september 1963 was het aanbod ook al uitgebreid met de 1800. Die had een motor van 91 pk, nog straffer was de samen met tuningbedrijf Alpina ontwikkelde en maar liefst 112 pk sterke 1800 TI of voluit Tu-

rismo Internationale. In 1965 volgden dan ook nog de 2000 en 2000 TI, in die dagen begon het sportieve imago van het merk echt wel vorm te krijgen. Naast de vierdeurs kwam er ook een wat kortere tweedeurs. Die werd 1600-2 gedoopt, maar die voornaam zou al snel in 1602 worden veranderd. Vooral met de in 1968 gelanceerde 2002 en de ti-, tii- en zeker ook de Turbo-varianten ervan manifesteerde BMW zich (wellicht) voorgoed als sportief premiummerk, ook al bestond die term bij ons weten toen nog niet.

Zelfs coupés en cabrio's

In 1975, twee jaar voor het stopzetten van de productie van de Neue Klasse-modellen en in volle pretpetroleumcrisis, werd ook nog een zuinigere 1502 gelanceerd. Die hield het nog tot 1977 vol, ondertussen had BMW de wereld ook al de eerste generatie van de veel modernere 3-reeks geschonken. Voor de volledigheid, de 02-reeks telde ook een tijdje een Touring gedoopte driedeurs en zelfs een door Baur geassembleerde cabriolet. Eerst een 'echte', in 1971 werd die vervangen door een targamodel met vaste zijramen. Ook de 2000 C en 2000 CS, tussen 1965 en 1969 verkochte coupés, worden doorgaans tot de Neue Klasse gerekend. Ze werden door Karmann gebouwd en bleken goed voor een kleine 14.000 exemplaren. - AD

Voorstelling



Nieuwe Skoda Epiq maakt elektrische stadsmobiliteit in SUV-vorm betaalbaar vanaf 26.290 euro

Na heel wat teasers heeft Skoda eindelijk de productieversie van de Epiq officieel onthuld. Waar de Skoda Elroq en Enyaq zich hoger in het gamma positioneren, moet de nieuwe Epiq vooral onderaan kopers gaan verleiden. De compacte elektrische crossover wordt gepositioneerd als een elektrisch alternatief voor de (thermische) Skoda Kamiq en krijgt in België een vanafprijs van 26.290 euro. Daarmee wordt het meteen de goedkoopste EV van het merk.

Over dat prijskaartje is goed en lang nagedacht. Skoda beseft maar al te goed dat de Europese EV-markt nog steeds worstelt met betaalbaarheid. Terwijl veel constructeurs hun elektrische modellen almaar groter, zwaarder en duurder maken, kiest Skoda met de Epiq voor een segment waar nog echt groeipotentieel zit: compacte stads-SUV's voor gezinnen en particuliere kopers die niet richting premiummerken willen kijken.

Opvallend genoeg claimt het merk zelfs een bijna identieke prijspositionering tegenover de benzineversie van de Kamiq in verschillende markten. Al hangt natuurlijk veel af van het uitrustingsniveau of de gekozen opties. Maar de ambitie om betaalbaar te zijn is duidelijk aanwezig, en dat moet ook als je ziet hoeveel betaalbare EV's voor de stad er tegenwoordig op ons afkomen. De productie gebeurt bovendien in Spanje, waar ook andere compacte elektrische modellen binnen de Volkswagen Group van de band rollen. Dat schaalvoordeel moet helpen om de prijs onder controle te houden.

Verrassend praktische insteek

Met de Epiq mikt Skoda op klanten die een compacte buitenmaat zoeken zonder grote praktische compromissen. Met een lengte van 4,17 meter en breedte van 1,8 meter past hij perfect in dat plaatje. De wagen biedt (met wat goede wil van de middelste persoon achteraan) plaats aan vijf inzittenden en krijgt een bagageruimte van 475 liter, wat bijzonder sterk is in dit segment en zelfs sommige grotere crossovers in verlegenheid brengt. Door het vrij hoekige design van de achterkant van de Epiq is de vorm van de koffer ook optimaal bruikbaar.

Dat praktische karakter past volledig binnen de bekende Skoda-filosofie. De Epiq moet vooral inzetbaar blijven als gezinswagen. De binnenruimte is dan ook meer dan behoorlijk, met zelfs op de achterbank nog voldoende zitruimte voor opgroeiende tieners. In tegenstelling tot wat de foto's misschien doen vermoeden krijgt de

Epiq een uitgesproken SUV-look, en dat vertaalt zich dus in meer dan voldoende hoofd- en knieruimte. Oh ja, en Skoda blijft natuurlijk ook trouw aan zijn 'Simply Clever' filosofie door verschillende slimme gadgets te voorzien. Zo zit er uiteraard een paraplu verstopt in het bestuurdersportier en ook een handige ijskrabber is aanwezig.

Eerste Skoda op nieuw MEB+ platform

Technisch is de Epiq misschien nog interessanter. Dit wordt namelijk het eerste Skoda-model op het nieuwe MEB+ platform van de Volkswagen Group. Dat is een evolutie van het huidige MEB-platform dat vandaag onder modellen zoals de Volkswagen ID.3 en Skoda Enyaq zit. Ook de Volkswagen ID. Polo en de Cupra Raval gebruiken uiteraard hetzelfde platform omwille van schaalvoordeel.

De Epiq krijgt voorwielaandrijving en maakt gebruik van een nieuwe generatie batterijen met zogenaamde cell-to-pack technologie, waarbij klassieke batterijmodules verdwijnen om ruimte en efficiëntie te winnen. Interessant is dat het platform flexibel genoeg is voor LFP-, NMC- én later zelfs solid-state batterijen. Er komen drie versies met vermogens van 115, 135 en 211 pk. De Epiq 35 is de instapper en die krijgt een batterij van 38,5 kWh, haalt een rijbereik van ongeveer 315 kilometer en snelladen gebeurt aan maximaal 50





kW. De Epiq 40 behoudt dezelfde batterijcapaciteit van 38,5 kWh (dezelfde autonomie ook) maar krijgt een hogere laadcapaciteit tot 90 kW. De Epiq 55 tenslotte krijgt een grotere NMC-batterij van 55 kWh, haalt tot 441 kilometer rijbereik en kan snelladen tot maximaal 105 kW. Volgens de technische fiche sprint deze versie in 7,1 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 160 km/u. Meer dan snel genoeg dus, al lig je bij een stadswagen als deze natuurlijk minder wakker van de prestaties.

Een detail dat misschien niet voor iedereen relevant is: de Epiq ondersteunt bidirectioneel laden. Dat betekent dat de auto stroom kan leveren aan externe apparaten via Vehicle-to-Load, energie kan delen met een woning via Vehicle-to-Home en zelfs kan terugleveren aan het elektriciteitsnet via Vehicle-to-Grid, afhankelijk van lokale infrastructuur. Voor een relatief betaalbare compacte EV is dat een opvallend geavanceerde functie, al zal de praktische bruikbaarheid sterk afhangen van regelgeving en infrastructuur per land. Nog goed om weten: op alle batterijen geeft Skoda acht jaar of 160.000 kilometer garantie.

Modern Solid-design zonder overdrijven

Visueel trekt de Epiq de nieuwe designtaal van Skoda door. Het zogenaamde "Modern Solid"-design zagen we eerder al op concept-cars, maar dit is het eerste productiemodel dat die stijl volledig adopteert. Denk aan strakkere lijnen, een meer gesloten neus en nieuwe T-vormige lichtsignaturen voor- en achteraan. Zoals gezegd straalt de Epiq een hoog SUV-gehalte uit, tot zelfs een beetje een 'boxy' look. Het resultaat mag er in ieder geval zijn want de Epiq ziet er tegelijk stoer en vriendelijk uit.

Het interieur blijft relatief minimalistisch, maar behoudt een duidelijke focus op functionaliteit. Een centraal 13-inch infotainment-



scherm vormt het digitale hart van het dashboard en Skoda kiest ook bewust voor diervrije materialen en gerecycleerde stoffen. Het enige wat wij een beetje jammer vinden is het vrij kleine scherm dat direct voor de bestuurder zit. Bij andere modellen uit de groep zien we tegenwoordig grotere schermen, en dat had ervoor kunnen zorgen dat de bestuurderspost iets volwassener aanvoelt.

Kan dit een Europese bestseller worden?

De timing van Skoda is interessant. Europese consumenten willen wel elektrisch rijden, maar veel modellen blijven simpelweg te duur. Met een vanafprijs van net boven de 26.000 euro positioneert de Epiq zich in een segment waar meer en meer serieuze alternatieven te vinden zijn. Concurrenten zoals de Renault 4 E-Tech, de Citroën e-C3 Aircross en de andere nieuwe compacte EV's van Volkswagen Group zullen het model wel scherp houden. De grote vraag blijft of Skoda voldoende marge heeft gelaten om die aantrekkelijke instapprijs realistisch te houden zodra klanten opties beginnen aanvinken. Maar als het merk daarin slaagt, zou de Epiq wel eens één van de belangrijkste betaalbare EV-lanceringen van 2026 kunnen worden. Blijft nog een laatste vraag die in ons hoofd speelt: zullen klanten door deze veelzijdige Epiq de niet zo veel grotere Elroq al dan niet links laten liggen? De toekomst zal het uitwijzen. - WM





8425 MPN

Nieuwe Cupra Born

Elektrische Hot Hatch die durft

Nog net voor Volkswagen van zijn ID.3 een ID.3 Neo met nogal wat extra troeven maakte, mocht zustermerk Cupra al gelijkaardig nieuws voor zijn technisch dan ook zowat identieke maar nog altijd minder bekende Born aankondigen. Enkele weken later zitten we in Spanje al achter het stuur van de elektrische middenklasser.

Om nog maar eens te beginnen met wat de nieuwe of eerder vernieuwde Born visueel van de oude onderscheidt, het opgefriste design met ook wat extra lakkleuren omarmt nu als het ware het DNA van dat van recentere modellen van het – naast Seat – hippere Spaanse merk. Of om het nog wat concreter te maken, de 4,34 meter lange auto heeft nieuwe bumpers voor en achter, een her-tekende grille, (optionele) driehoekige Matrix-led-koplampen met desgewenst een heuse lichtshow, een verlicht logo in de 3D-achtige achterlichten en een wat prominentere diffusor. Het moet de auto er zowel wat eleganter, sportiever als technologisch verfijnder doen uitzien. Opdracht geslaagd, zonder dat de verschillen tussen voor en na de facelift echt spectaculair kunnen worden genoemd. Maar dat zijn ze bij dit soort schoonheidsoperaties natuurlijk zelden.

Heel wat gerecycleerd materiaal

Het ruime interieur is evengoed opgewaarderd, het gaat dan om te beginnen om nieuwe deurpanelen voor en achter, een nieuw stuurwiel met behoorlijk wat bedieningstoetsen en de mogelijkheid om voor de bekleding uit vier kleuren te kiezen. Bucket-stoelen zijn standaard, voor de VZ zijn het CUP Bucket-gedoopte exemplaren die er zowel geweldig uitzien als geweldig goed zitten. Het gebruik van heel wat gerecycleerd materiaal maakt van de Born ook een nog wat 'groenere' auto. Voor het infotainment, met een nog altijd 12,9 duim groot scherm, is er een nieuw Android-besturingssysteem. Het digitale instrumentenbord is 'gegroeid' van 5,3 naar 10,25 duim, het wordt ondersteund door een head-up display met augmented

reality. Jammer wel dat Cupra, in tegenstelling tot Volkswagen voor zijn opgewaardeerde ID.3 Neo, de toch nog altijd net iets minder handige haptische bediening voor de airco heeft behouden.

Als een Formule E-racewagen

Het audiosysteem zorgt, met onder meer Sennheiser's Contra-bass-technologie, voor een nog wat beter geluid. Daarover gesproken, in de Performance- en Cupra-rijmodi van onze VZ (zie verder) klinkt de auto ook – en natuurlijk volledig artificieel – heel sportief. Men bootst er zelfs het geluid van een Formule E-racewagen mee na, een leuke gadget voor wie daarvan houdt. Nog het vermelden waard zijn de nieuwe ventilatieopeningen achterin, de verlichte deurgrepen, de Mobile Device Key die van je telefoon een mobiele sleutel maakt, de trekhaak voor een fietsendrager en natuurlijk ook de Vehicle-to-Load-technologie waarmee externe apparaten van





+ PLUS

- Krachtige motor
- Toch behoorlijk zuinig
- Nog wat hipper design
- Knappe sportstoelen
- Ook ruim achterin

- MIN

- Hoog gewicht
- Nog wat harde plastics
- Minder handige haptische toetsen voor airco

stroom kunnen worden voorzien. Daarmee is de Born beslist ook weer helemaal mee met zijn tijd.

Van 190 naar een straffe 326 pk

Eerder voel- dan zichtbaar is de opgewaardeerde aandrijftechnologie. De motor van 204 pk is verdwenen, het Cupra-aanbod start nu met een Born van 190 pk. De batterij van een vrij bescheiden 58 kWh is goed voor een rijbereik van 484 kilometer. Dat stijgt tot een flink eind boven de 600 kilometer met de accu van 79 kWh in de Endurance en de VZ. De eerste heeft een vermogen van 231 pk, de tweede van een nog wat leukere 326 pk. Er is voor de krachtigste varianten nu ook een launch control voor snelle(re) acceleraties, in het geval van de ook van een sportievere afstelling van de ophanging en besturing voorziene VZ gaat het van 0 naar 100 km/h in een korte 5,6 seconden. One-pedal driving zorgt voor extra vertragingseenergierecuperatie, er zijn in totaal drie en dus ook twee iets minder 'ingrijpende' niveaus.

Extra plezier en extra veiligheid

Een ESC Sport-functie en bredere banden (tot maat 235) voor zowel de 19- als de 20-duimsvelgen zorgen desgewenst voor extra wendbaarheid, er zijn ook vijf rijmodi en tot 15 niveaus voor de 'aanpassing' van het Dynamic Chassis Control. Ook het aanbod veiligheidssystemen is uitgebreid, onder meer met een nieuwe Travel Assist en dito Crossroad Assist. Het eerste hulpmiddel herkent verkeersdrempels, stoplichten en oversteekplaatsen voor voetgangers en past eventueel ook de snelheid bij het naderen van bochten aan, het tweede moet botsingen op kruispunten helpen voorkomen.



Nog geen kaskraker

Daarmee hebben we qua op te sommen nieuws dan wel echt helemaal gehad, tijd om de auto ook al een eerste keer proef te rijden. Dat doen we in en om Madrid en dus in Spanje, de thuismarkt van het merk en allicht ook het enige land waar de Born het in de verkoopstatistieken beter doet dan de ID.3 van moederhuis Volkswagen. Wereldwijd zijn er sinds de lancering al zowat 170.000 van verkocht, van een echte kaskraker kan je dus toch nog niet echt spreken.

Enkel achterwielaandrijving

Daar zijn allicht nog niet echt veel VZ-exemplaren bij, de krachtigste, extra sportief uitgedoste en onvermijdelijk ook duurste variant die pas sinds 2024 in de catalogus van de Born staat. Hij heeft geen extra elektromotor voorin, ook dit topmodel doet het dus met (enkel) achterwielaandrijving. Met 326 pk is het vermogen meer dan behoorlijk, maar het moet dus wel bijna 2 ton (chauffeur inbegrepen) in beweging krijgen en ook houden. Dat lukt natuurlijk probleemloos, al vallen we in tijden van krachtige en ook heel krachtige EV's wel niet meer meteen in zwijm van dus die tijd van 5,6 seconden voor de spurt naar 100. Daar heb je dan de al vermelde E-Launch-functie voor nodig, die is er dus ook voor de iets minder snelle Endurance van 231 pk.

Elektrische hot hatch

Qua rijndynamiek zit het zeker goed, met dank aan een efficiënte ophanging, een dito – lees: directe en precieze – besturing en iets gretiger bijtende remmen. De stabilisatorstangen zijn een fractie



stugger dan die van de bravere Borns, maar echt oncomfortabel wordt het zeker niet. Met die cocktail is Cupra er toch wel in geslaagd om van een behoorlijk zware auto zoiets als een elektrische hot hatch te maken. Het natuurlijk altijd meteen beschikbare maximumkoppel van 545 Nm maakt desgewenst ook flitsende hernemingen mogelijk, daar heb je in het 'echte' leven uiteindelijk wel meer aan dan aan de spurtjes naar 100 km/u.

Verrassend zuinig

Als je het (een pak) rustiger aandoet en in natuurlijk uitermate gunstige en dus weinig realistische omstandigheden zou je met een volledig opgeladen batterij met de VZ 631 kilometer ver geraken, die variant heeft dan ook het grootste rijbereik van het Born-gamma. We hebben ons tijdens de Spaanse testrit niet echt ingehouden en



CUPRA VZ

8425 MPN



kozen af en toe eventjes voor de strafste Cupra-modus, een verbruik van zo'n 17,5 kWh mag dan ook heel redelijk worden genoemd. Snelladen kan tot 183 kW, daarmee krijg je – alweer vooral in 'theorie' – de batterij van 10 weer naar 80 procent van haar capaciteit in net geen half uur.

Wat moet het kosten?

Zoals al gezegd, de VZ is natuurlijk wel de duurste Born-variant. Het basismodel met (slechts) 190 pk heeft een catalogusprijs van 45.510 euro, de Endurance met dan meteen de grotere batterij kost 48.730 euro en voor 'onze' VZ met evengoed de accu van 79 kWh moet je 53.280 euro neertellen. Of toch niet, want er worden bij Cupra echt nog altijd heel mooie kortingen gegeven. Volgens de configurator van Belgisch invoerder D'leteren moet bijvoorbeeld die VZ momenteel niet meer dan 48.280 euro kosten. En wellicht valt zelfs daar nog wel even "over te praten".

Conclusie: Uit de schaduw van de ID.3?

Dat de Born bij ons maar moeilijk uit de schaduw van de ID.3 geraakt, lijkt logisch. Voor heel wat potentiële klanten is het toch nog jonge merk Cupra nog vrij en soms wellicht zelfs totaal onbekend. Als je er toch voor durft gaan, misschien ook 'aangespoord' door

de leuke kortingen die er bij de dealers te scoren vallen, rijd je natuurlijk wel met een origineel en vooral ook hip modelletje. Nu ja, toch als het de VZ wordt. Met de toch wat minder spectaculaire 190 pk en de kleinere batterij van het basismodel wordt zelfs zo'n Cupra Born een eerder (heel) brave auto... - AD

DE ESSENTIE

Geen revolutie, wel een interessante evolutie voor de elektrische Cupra Born. Het Spaanse broertje van de Volkswagen ID.3 (voortaan Neo gedoopt), dat overigens evengoed in Duitsland wordt gebouwd, is opgefrist en komt met een nog wat hipper design en een kwaliteitsvoller interieur. Het verhaal begint nu met een motor van 190 pk en een batterij van 58 kWh, een pak leuker wordt het met de Endurance van 231 en vooral de VZ van 326 pk. Die vermogens komen nog altijd van één elektromotor, varianten met vierwielaandrijving zijn er niet. De krachtigste Borns krijgen standaard een batterij van 79 kWh mee, de strafste van de twee is met een rijbereik van 631 kilometer ietwat verrassend ook de zuinigste.

BMW Alpina Vision designer Van Hooydonk hint naar compleet nieuwe Alpina-modellen

Vol trots stelt BMW-designchef Adrian van Hooydonk de nieuwe Alpina Vision Concept Car voor in de prachtige omgeving van de Villa D'Este aan het Italiaanse Comomeer.

Volgens Van Hooydonk wordt Alpina de komende jaren veel meer dan een luxueuze BMW-afgeleide. Het merk moet opschuiven tussen BMW en Rolls-Royce, met eigen designteams, meer exclusiviteit en een focus op snelle maar comfortabele GT's. De eerste modellen zouden gebaseerd zijn op de 7 Reeks en X7, al sluit BMW zelfs unieke Alpina-modellen niet uit. Opvallend: Van Hooydonk laat sterk uitschijnen dat de Vision BMW Alpina veel dichterbij productie staat dan BMW officieel toegeeft.





BMW ALPINA





Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé nu volledig elektrisch, bijzonder krachtig én heel slim

De nog altijd wat vreemde voornaam is behouden, maar de jongste Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé is wel helemaal nieuw. Het is nog altijd... geen coupé, maar de sportieve vijfdeurs komt nu met een volledig elektrische aandrijving en desgewenst tot 1.169 pk. We hebben de eerste foto's en dus ook de eerste info.

De productie van de eerste generatie van de Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé liep van 2019 tot eind 2025, voor die sportieve berline was er keuze tussen varianten met zes en met acht cilinders en een E Performance met een (plug-in)hybride aandrijving. Die laatste was met zijn 843 pk al bijzonder krachtig, maar het kon volgens Mercedes dus nog beter. Beter en zelfs radicaal anders, want de nieuwe AMG GT 4-Door Coupé (met weer een grote achterklep en dus eigenlijk vijf deuren) zal alleen nog worden geleverd met een volledig elektrische aandrijving.

Drie unieke elektromotoren

Zowel de 55 als de 63 komen met drie voor het eerst in een productiewagen gebruikte axiale fluxmotoren, twee op de achter- en één op de vooras. Ze zijn ontwikkeld door het Britse YASA, sinds 2021 een volledige dochteronderneming van Mercedes-Benz AG. In vergelijking met conventionele elektromotoren zorgt de innovatief genoemde aandrijving voor een hoger continu vermogen en dito koppel, waardoor 'veeleisende' prestaties zeer vaak achter elkaar kunnen worden herhaald. Zonder er hier een cursus voor ingenieurs van te willen maken, bij zo'n axiale fluxmotor loopt de elektromagnetische flux parallel aan de rotatieas van de motor. Bij een conventionele elektromotor loopt deze loodrecht op de as. De belangrijkste componenten van de axiale fluxmotor zijn ontworpen als dunne schijven. Twee rotoren omsluiten de stator als een sandwich aan de linker- en rechterkant. Deze opstelling, H-configuratie genoemd, zorgt voor een optimale koppeling van de door de stator

gegenereerde magnetische flux aan de rotoren. Op de vooras is de combinatie slechts negen centimeter breed, de twee motoren achteraan zijn zelfs nog wat compacter.

Tot 600 kW snelladen

De AMG GT 4-Door Coupé krijgt een batterij van 106 kWh mee, die heeft direct gekoelde cilindrische cellen met een speciale celchemie met nikkel, kobalt, mangaan en aluminium in de kathode en een siliciumhoudende anode. Het zorgt onder meer voor een hoge energiedichtheid, een uniforme temperatuurverdeling en een hoge prestatie stabiliteit onder continue belasting. Snelladen is alvast in theorie mogelijk tot 600 kW. Mocht je ergens laadinfrastructuur vinden die dat kan leveren, dan zijn 10 minuten al goed voor 460 ki-





lometers. Van 10 tot 80 procent van de capaciteit vraagt 11 minuten, of wat langer als er met 400 in plaats van 800 volt wordt geladen. Qua totaal rijbereik wordt al zowat 700 kilometer beloofd, maar dat vereist dan ongetwijfeld wel een heel 'rustige' rijstijl.

Meestal achterwielaandrijving

Terug naar de motoren, de elektrische aandrijving aan de voorzijde fungeert als een soort booster en wordt alleen geactiveerd wanneer extra vermogen of tractie op de vooras nodig is. Voor een hogere efficiëntie bij lage belasting ontkoppelt de Disconnect Unit die elektromotor binnen milliseconden. Of nog wat concreter: tijdens acceleratie en recuperatie 'sluit' de DCU voor optimale prestaties en constante snelheden, bij lage belasting of uitrollen opent hij weer om wrijvingsverliezen te verminderen en de efficiëntie te verhogen. De 55- en 63-varianten zijn goed voor respectievelijk 816 en een nog een pak gekkere 1.169 pk. Minstens even indrukwekkend lijkt het koppel, dat bedraagt 1.800 Nm voor de 55 en 2.000 Nm voor de 63. Aangezien we dan toch met de cijfertjes bezig zijn, kunnen we die voor de prestaties ook al meegeven. Met het optionele Drivers Package bedraagt de topsnelheid van beide modellen een geweldige 300 km/u, iets relevanter lijken ons echter nog de acceleraties. Van 0 naar 100 km/u lukt in 2,5 (voor de 55) en 2,1 seconden (63), van 0 naar 100 km/u in respectievelijk 9,0 en 6,8 tellen.

De klank van een V8

Dat kan desgewenst met het typische geluid van een... V8. Met de modus AMGForce S+ levert de auto een klank die aan zo'n grote benzinemotor uit de AMG-stal doet denken, gecombineerd met de gesimuleerde schakelmomenten. De geluidsbeleving gaat ook verder dan alleen het rijden, er zijn zelfs 'aangepaste' klanken voor het naderen, ontgrendelen en vergrendelen van de auto en het – echt waar – aansluiten van de laadkabel en het laden zelf. Met de AMG Race Engineer kunnen bestuurders de dynamiek van de nog auto wat beter of dus 'individuele' afstemmen op hun rijstijl. Met intelligent gekoppelde hardware en software worden respons, tractie en bochtgedrag nauwkeurig geregeld, kwestie van de rijervaring ook voor al bijzonder getalenteerde rijders naar een indrukwekkend hoog niveau te tillen. De AMG Dynamic Select voorziet zeven rijmodi, met voor de eerste keer in zo'n AMG-wagen ook eentje die... Eco heet.

Extra boostvermogen

Ze worden allemaal geactiveerd met een ronde draaiknop op het stuurwiel en wijzigen telkens de parameters van de gaspedaalrespons, de afstelling van de ophanging, de besturing, het ESP, het geluid en de energierecuperatie. Die laatste kan ook onafhankelijk van het rijprogramma worden aangepast met behulp van de schakelpeddel. Met één trek aan beide wordt in de programma's Comfort, Sport en Sport+ een extra boostvermogen geactiveerd,



met nog meer vermogen en koppel en dus een voelbare acceleratiestoot.

Sneller op het circuit

Dok nog straf is de Predictive Performance Manager voor het behalen van optimale rondetijden op circuits. Bij bijvoorbeeld de afdelingen en de krappe bochtencombinaties op de Nürburgring is het volle vermogen niet echt nodig, er wordt dan energie opgespaard voor de beklimmingen en andere momenten waarop het wel kan worden ingezet. AMG Track Pace kan van elk circuitbezoek ook een soort professionele trainingssessie maken, met telemetrie- en acceleratiegegevens en rondetijden en zelfs optimale rempunten en rijlijnen op de head-up display. Voor het digitale instrumentenbord van het MBUX zijn natuurlijk verschillende configuraties en dus weergaves mogelijk, hetzelfde geldt al even vanzelfsprekend voor de sfeerverlichting.

Stukje autosportgeschiedenis

Daarmee zijn we in het interieur beland. De combinatie van schermen, met een iets verschoven en voor de bestuurder dan ook verscholen passagiersgedeelte, oogt in de AMG GT 4-Door Coupé toch al eleganter dan het grote en wat lompe blok in andere recent gelanceerde Mercedesen. De middenconsole neemt de bestuurdersgerichte hoek van het centrale scherm over en heeft een armsteun met een gesloten opbergvak, evenals twee voorzie-

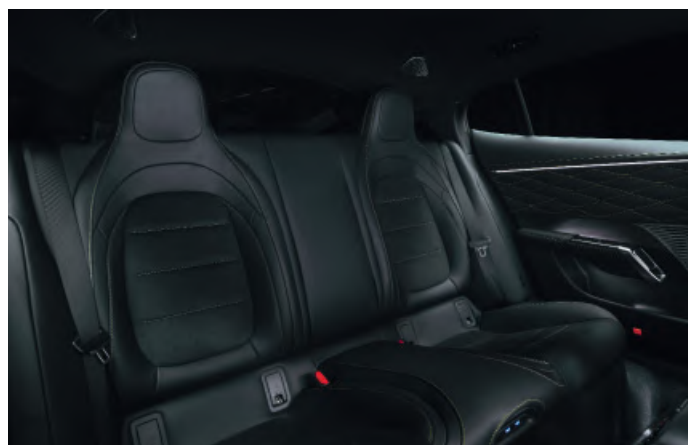
ningen voor het inductief opladen van smartphones. Het stuurwiel heeft rollers en peddels en biedt zelfs keuze voor de bekleding. De deurenpanelen met 'zwevende' arMLEUNINGEN en naar een stukje autosportgeschiedenis verwijzende ruitvormige stiksels zijn haast al echte kunstwerken ontworpen. Dat mag ook van het grote panoramadak worden gezegd, het loopt door tot aan de achterraut en kan (in segmenten) helemaal ondoorzichtig worden gemaakt. 's Nachts kan het veranderen in een lichtshow met racestrepen over het volledig oppervlak, dat is dan wel een optie.

Met twee of drie achterin

De AMG GT 4-Door Coupé heeft dus vier (of vijf) deuren en biedt dan ook plaats aan minstens vier mensen. Achterin zijn er in de vloer twee 'uitsparingen', die zorgen behalve voor voldoende beenruimte ook voor een aangenaam genoemde kniehoek. In de plaats van de twee voorgevormde stoelen kan je daar ook kiezen voor een bank voor drie personen, de rugleuningen zijn altijd in twee delen neerklapbaar. Voorin kan er worden opgelegd voor AMG Performance-stoelen met geïntegreerde hoofdsteunen en openingen in de rugleuning, die moeten ook de lichtgewichtconstructie ondersteunen.

Slimme aerodynamica

De actieve aerodynamica van de sportberline past zich razendsnel aan elke rijdsituatie aan. De AMG GT 4-Door Coupé is voorzien van di-



verse innovatieve ontwikkelingen, zoals AeroKinetics-venturiplaten in de bodem en een actieve en met dezelfde naam bedachte achterspoiler en diffuser. Het al van de GT- en SL-modellen bekende Airpanel-luchtstroombekersysteem is verder ontwikkeld en regelt de luchtstroom op basis van de koelbehoefte en werkt met verticale lamellen. Deze bevinden zich in het midden achter de luchtinlaat in de voorbumper en voor het eerst ook aan de linker- en rechterkant achter de remkoelingsinlaten. Voor de velgen is keuze uit de maten 19 tot 21, met voor die laatste een aerodynamisch geoptimaliseerd ontwerp dat het rijbereik nog wat groter kan maken. De standaard AMG Active Ride Control-luchtvering met semi-actieve rolstabilisatie verlaagt de rijhoogte in twee stappen, afhankelijk van de voertuigsnelheid. Het vermindert de luchtweerstand en verbetert de stabiliteit en stuurprecisie. In stedelijke omgevingen blijft de rijhoogte hoger voor maximaal comfort.

Niet té agressief

De 'verpakking' is misschien iets minder spectaculair dan wat de dan ook heel bijzondere Concept AMG GT XX van 2025 had laten vermoeden (of hopen). De 5.094 millimeter lange, 1.959 millimeter brede en 1.411 millimeter hoge AMG GT 4-Door Coupé ziet er wel degelijk uit als een sportwagen voor 'middelgrote' families, maar is ondanks de power domes op de motorkap en de brede schouders zeker niet (te) agressief. Heel opmerkelijk zijn wel de zes ronde achterlichten in turbinedesign met stervormige graphics. Je zal ook nog kunnen opleggen voor een lichtstrip die dan als extra achterlicht fungeert. Vooraan kunnen de lamellen in de grille en de erin geïntegreerde ster ook nog van verlichting worden voorzien.

Wat nog?

Een materiaalmix van aluminium, staal en met koolstofvezel versterkte kunststof moet een grote stijfheid combineren met een relatief laag gewicht. Nu ja, de auto weegt leeg wel al 2.460 kilogram. Mercedes heeft het dankzij een uitgekiende constructie ook over een heel hoog veiligheidsniveau, met een accu die als essentieel onderdeel van de structuur zelfs 'actief' krachten kan absorberen en afvoeren. Wat we in afwachting van een eerste dynamische kennismaking nog over de wagen kunnen vertellen? Wel, onder meer dat hij is voorzien van een slimme vierwielsturing. Tot 80 km/u draaien de achterwielen in tegengestelde richting van de voorwielen en wordt de wielbasis voor een grotere wendbaarheid 'virtueel' verkort. Bij hogere snelheden gebeurt, met dan vier in dezelfde richting sturende wielen, zowat het omgekeerde.

Prijs

Volledig ontkoppelde elektromotoren maken een maximale variabiliteit in de koppelverdeling tussen de voor- en achteras mogelijk, torque vectoring verdeelt de aandrijfkracht individueel tussen de twee achterwielen en de auto is ook voorzien van een combinatie van koolstofkeramische remmen op de voor- en stalen exemplaren op de achteras. Dat innovatieve concept zorgt voor een nauwkeurig en aangenaam genoemd rempedaalgevoel, ongeacht of de remkracht wordt gegenereerd door recuperatie, het frictieremsysteem of een combinatie van beide. De prijzen? Vanaf 151.855 euro. - AD

BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

Ervaar het comfort van een premium SUV en de rust van elektrisch rijden. Ruim, slim ingedeeld en gemaakt voor lange ritten. Een verademing voor jou, je gezin én de planeet.



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Adverteerder: BYD Inchcape Belgium Distribution n.v., agent in nevenfunctie.
BTW BE0459.491.374, RPR Zaventem. Sealion 7 : 19,8 - 21,5 kWh /100 KM - 0 G/KM
CO₂ Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) | bydauto.be

Retro



Wat voorafging

Honda Prelude zet een mooie coupétraditie voort

Ze zullen er bij Honda geen nieuwe verkooprecords mee vestigen, maar de terugkeer van de Prelude is toch een statement dat kan tellen. In SUV-tijden met zelfs alsmear minder klassieke berlines en breaks durft de Japanse constructeur toch nog eens een coupé lanceren, een wagentype waar dus haast geen enkele concurrent zich nog aan waagt. Dat vraagt dan ook om een eerbetoon aan wat er bij Honda allemaal aan voorafging.

Zeggen ook de namen Integra, CRX, S2000, NSX en van nog wat langer geleden S800 je nog iets? Dan ben je beslist een kenner van leuke Honda's en misschien wel van sportieve(re) auto's in het algemeen. Net zoals zowat alle andere Japanse constructeurs had

Honda in zijn catalogi lange tijd altijd wel één en vaak meerdere van dat soort vierwielers staan. Tot monovolumes en daarna vooral SUV's en cross-overs en dus ook de economische noodzaak om (alleen nog) auto's te bouwen waar een groot commercieel potentieel voor bestond quasi alle coupés en cabrio's deed verdwijnen. Ook die van Honda, dachten we tot voor kort. Tot enkele jaren geleden plots zowaar de terugkeer van de Prelude werd aangekondigd.

Hybride technologie

Na een lange aanloop werd die eind vorig jaar ook in België gelanceerd, met onder dus eindelijk nog een echt coupékoetswerk de even leuke als efficiënte hybride technologie van de Civic. Over die auto deden we hier in een testverslag recent al eens eerder behoorlijk lyrisch over, vandaag hebben we vooral aandacht voor alles wat voorafging en dus ook voor de 'redenen' waarom Honda's nieuwe coupé terug Prelude heet.



Nummer 1

De eerste generatie werd op 24 november 1978 op de Japanse markt gelanceerd. De compacte coupé werd daar samen met nog enkele andere opgewaardeerde of toch wat rijker uitgeruste modellen via een nieuw en Verno gedoopt Honda-dealernetwerk verdeeld, Nissan en Toyota hadden eerder al iets gelijkaardigs gedaan. In Europa beleefde de Prelude zijn grote première op de Amsterdamse AutoRAI van begin 1979. Een leuk weetje om onze geschiedenisles mee te beginnen, de naam Prelude zou oorspronkelijk een handelsmerk van Toyota zijn geweest. Die constructeur maakte er zelf echter geen gebruik van en 'leende' hem dus blijkbaar graag uit aan zijn concurrent. In het Honda-gamma sloot hij in de loop der jaren mooi aan bij een reeks andere muzikale namen als Accord, Ballade, Concerto, Jazz en Quintet.

Lange motorkap en korte kofferbak

De motor, de onafhankelijke ophanging en de remmen van de eerste Prelude waren afkomstig van de Accord, maar het chassis was wel volledig nieuw en dus ook exclusief voor de met zijn nog geen 4,1 meter toch wel compacte coupé ontwikkeld. Hij leek wat geïnspireerd door de Toyota Celica, met een relatief lange motorkap en een korte kofferbak. De auto kreeg standaard een in die dagen nog niet zo vanzelfsprekende stuurbekrachtiging mee, het was ook de

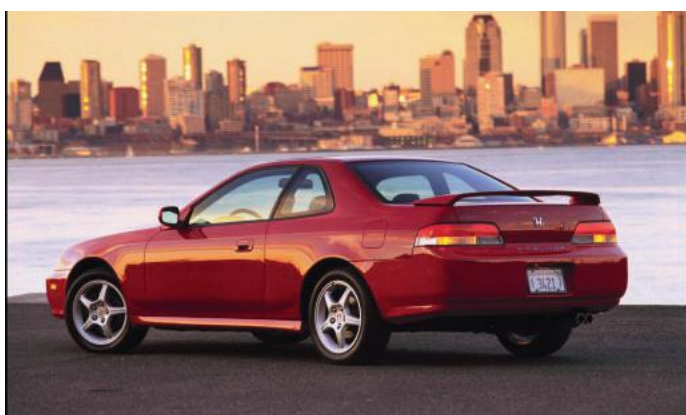
eerste Honda met een elektrisch schuifdak. Er was een achterbankje, maar dat bood alleen plaats aan twee kleine kinderen.

Lovende commentaren

De bij ons alleen met een 1,6 liter grote en 80 pk sterke viercilinder aangeboden auto kreeg van de gespecialiseerde pers best wel lovende reviews, maar werd in Europa geen groot commercieel succes. Hij was hier behoorlijk duur en misschien ook wel een beetje té apart, met voor de eerste modeljaren onder meer een nogal bijzonder centraal instrumentenpaneel met de snelheidsmeter en toerenteller in één unit. Dat werd in 1981 trouwens vervangen door een weer wat traditioneler dashboard. Honda bouwde zowat 313.000 exemplaren van die eerste Prelude, zowat 80 procent ervan werd toch buiten het eigen Japan verkocht.

Met klapkoplampen

De tweede generatie van de Prelude werd in november 1982 in Japan en in de lente van 1983 in de rest van de wereld gelanceerd. Met een lengte van 4,37 meter was de coupé aanzienlijk groter geworden, hij had dan ook een nieuw platform en kwam met aanzienlijk krachtigere motoren. Het was ook de eerste Prelude met de in die tijd best wel populaire klapkoplampen, dat bezorgde hem een aerodynamischer front en dus minder luchtweerstand. Tot ze werden geopend, dan gebeurde natuurlijk net het omgekeerde.



Groter, ruimer, luxueuzer...

De uitrusting was best wel rijk en de auto leek dan ook meer een soort mini-GT dan een echte sportwagen, een concept waar natuurlijk niets mis mee was. Coupés waren toen al een beetje op hun retour, zo eindigde in 1986 ook de carrière van de toenmalige Ford Capri zonder opvolger. Honda ging echter wel dapper door en lanceerde in 1987 de derde Prelude-generatie, weer nog wat groter, ruimer, luxueuzer en natuurlijk ook krachtiger dan de tweede.

Vierwielsturing als wereldpremière

De auto kon alweer pronken met een lage luchtweerstandcoëfficiënt en als (optioneel) technisch snufje ook een heuse vierwielsturing, wereldwijd de eerste in een voor massaproductie bestemde auto. Ze maakte gebruik van twee door een speciale stuurstang met elkaar verbonden stuurhuizen. Ondanks de complexiteit bood het toch wel extra voordelen. Op de snelweg vereisten rijstrookwisselingen slechts minimale stuurbewegingen, het systeem zorgde ook voor responsievere en snellere manoeuvres onder 'ongunstige' omstandigheden. Bij parallel parkeren draaiden de voor- en achterwielen in tegengestelde richting zodra het stuurwiel 140 graden was gedraaid.

Variabele kleptiming en -lift

De auto onderging een facelift in 1989 en vooral voor de Japanse thuismarkt en Noord-Amerika werden er regelmatig nieuwe varianten gelanceerd. In 1991 (1992 in Europa) volgde al de vierde generatie. De vierwielsturing bleef behouden, maar was nu van het elektronische type. De viercilindermotoren zagen hun inhoud vergroot tot 2,2 en zelfs 2,3 liter, qua vermogen ging het voor het krachtigste model al tot 190 pk. Voor de VTEC-versie met een door

Honda ontwikkelde variabele kleptiming en -lift werd ook een nog wat efficiënter remsysteem voorzien.

Elegantere rondingen

De klappoklampen werden voor die vierde Prelude niet behouden, achteraan werd de nogal 'hoekige' vorm van de koffer vervangen door misschien wel wat elegantere rondingen. Het glazen panoramadak ruimde plaats voor een stalen exemplaar dat bij het openen naar buiten en dus ook naar achteren schoof. De vijfde Prelude-generatie volgde al in 1996, met toch terug wat meer hoekige vormen. De auto was ook weer iets groter en onvermijdelijk zwaarder. In Japan en Noord-Amerika kwamen er weer tal van varianten, in Europa was het aanbod wat beperkter. Er was wel keuze uit verschillende vermogens, met voor de 2.2 VTi met desgewenst nog altijd vierwielsturing toch al 200 pk.

Lange pauze

De markt voor coupés was toen echter al een heel pak kleiner geworden en zelfs met minder concurrenten vielen de verkoopcijfers tegen. Met het stopzetten van de productie in oktober 2001 en het dus niet meer voorzien in een opvolger leek het Prelude-verhaal dan ook definitief afgelopen. Tot Honda op de Japan Mobility Show van 2023 plots uitpakte met een coupé met dus toch terug dezelfde naam. Als conceptcar, maar met al snel de belofte dat er een productiemodel zou volgen. Misschien een verrassing voor Europa, maar iets minder voor markten waar er tot voor kort toch nog coupévarianten van de Civic en de bij ons al zowat vergeten Accord bestonden. Die zijn er ondertussen niet meer, de nieuwe Prelude vervangt hen dus zo'n beetje. Bij ons kan de auto hopelijk toch ook weer wat liefhebbers met heimwee naar de glorierijke coupédagen van weleer gelukkig maken, ook al zijn die natuurlijk niet zo talrijk meer. - AD



De gloednieuwe *Prelude*

Full Hybrid
sportcoupé

Een hybride
net zo uniek
als jij



8 JAAR*
GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO₂ (WLTP)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/3/2004): fl.honda.be. Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. Contacteer uw Honda concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

De Volkswagen
ID. POLO GTI
is er





De gewone Volkswagen ID. Polo komt dit voorjaar al op de markt, vanaf oktober zal je ook de elektrische GTI-variant kunnen bestellen. Met 226 pk is die goed voor een spurt van 0 naar 100 km/u in 6,8 seconden, qua rijbereik wordt ons al 424 kilometer beloofd. Het extra sportieve autootje krijgt ook adaptieve DCC-dempers en een elektronisch sperdifferentieel mee. Met een aparte grille en dito bumpers, een dakspoiler, 19-duimsvelgen en nog wat andere 'versieringen' moet het verschil met de bravere elektrische Polo ook visueel meteen duidelijk worden.



KGM Musso diesel

Stoer werkpaard met een zacht randje

Officieel is het een uitgebreide facelift, maar de KGM Musso ziet er volledig nieuw uit. De Koreaanse pick-up combineert nog steeds een stoer voorkomen en krachtige prestaties met een comfortabel interieur. Maar kan hij tippen aan de Europese en Japanse referenties in het segment?

Nu denk je misschien: maar er was toch al een nieuwe KGM Musso met een elektrische aandrijflijn? En dat klopt, de Musso EV werd vorig jaar gelanceerd als een van de weinige elektrische pick-ups op de markt. Maar in feite zijn deze Musso op diesel en de Musso EV twee totaal verschillende modellen. De 'klassieke' Musso is gebaseerd op de Rexton en staat op een ladderchassis, terwijl de

Musso EV een zelfdragend koetswerk heeft en technisch gerelateerd is aan de Torres (EVX).

KGM-look

De naam is dus ietwat verwarrend, maar visueel vallen de verschillen in ieder geval meteen op. De nieuwe Musso staat nog op hetzelfde platform als zijn voorganger, maar krijgt nu de 'KGM-look'. Die doet het oude SsangYong vergeten met een veel stoerder voorkomen. We kunnen ons niet van het idee ontdoen dat er een beetje afgekeken is van de Ford Ranger en F-150, vooral wat de lichtsignatuur betreft. Maar de algemene indruk is positief: de nieuwe Musso ziet er echt robuust uit, met een modern randje. De topversie Titanium krijgt zelfs een verlichte grille.



Groot of groter

De nieuwe KGM Musso komt trouwens, net als vanouds, weer in twee maten: Musso en Grand Musso. De eerste is 5,15 m lang, de tweede zelfs 5,46 m. De cabines van beide modellen zijn echter volledig identiek: alle extra lengte gaat naar de laadbak achteraan. In de Musso krijg je een laadbak van 1.300 mm lang, 1.570 mm breed en 570 mm hoog, wat een praktisch laadvolume van 1.011 liter oplevert. De Grand Musso biedt een laadlengte van 1.610 mm en daarmee een volume van 1.262 liter. Daarmee zit de pick-up van KGM bij de referenties in zijn segment, vooral dankzij de extra laadhoogte.

De Grand Musso mag meer meezeulen

Maar er zijn ook technische verschillen tussen de 'kleine' en de 'grote' Musso, met name ter hoogte van de ophanging. De korte versie krijgt een 5-armige multilink achteraan voor meer rijcomfort, maar die beperkt wel het laadvermogen van de laadbak tot 400 kilo. Wil je meer meezeulen, dan moet je voor de Grand Musso gaan, die dankzij zijn bladveren tot 700 kilo in de laadbak mag vervoeren. Het totale laadvermogen (dus van de passagiers en de bagage samengeteld) bedraagt wel tot meer dan een ton, wat binnen de normen ligt van het segment. En om de praktische

cijfertjes af te maken: afhankelijk van de transmissie kan de KGM Musso tot 3,5 ton trekken, waar deze pick-ups natuurlijk vaak voor worden gebruikt.

Nieuw infotainment en betere ergonomie

In het interieur zijn de wijzigingen vooral van technologische aard. De nieuwe KGM Musso geniet van het nieuwste Athena 3.0-infotainmentsysteem van het merk. Dat is niet per se het snelste of meest intuïtieve systeem op de markt, maar het is wel compleet qua connectiviteit dankzij draadloze Apple CarPlay en Android Auto. Ook de ingebouwde TomTom-navigatie werkt vrij goed, en met één swipe krijg je een snelmenu om alle storende rijhulpmiddelen uit te schakelen. Dat er over de ergonomie is nagedacht, zie je ook aan de bediening van de airco. Het paneel zit nog op dezelfde plek tussen het centrale aanraakscherm en de middenconsole, maar je krijgt weer handige draaiknoppen in plaats van aanraakgevoelige toetsen voor de temperatuur. Dat past natuurlijk beter bij de robuuste insteek van een pick-up.

Opvallend comfortabel (voor een pick-up)

Aan boord van de Musso is het trouwens aangenaam vertoeven. Je zit op comfortabele zetels (stof, kunstleer of echt leer met het



Titanium Plus Pack) die zelfs verwarmd én geventileerd zijn vooraan. Ook de achterzetels (enkel op de Titanium) en het stuurwiel zijn verwarmd, er is keyless entry en go, adaptive cruise control en een inductielader voor je smartphone (opnieuw op de Titanium). Het enige minpunt is dat de achterbank minder ruim is dan bij sommige concurrenten. Je kan er wel als volwassene plaatsnemen, maar achter een lange bestuurder is het behelpen qua beenruimte.

Altijd met 2.2 diesel

Onder de motorkap houdt de KGM Musso het lekker ouderwets. Je mag alles kiezen, zolang het een 2,2 liter-viercilinder turbodiesel is met inschakelbare vierwielaandrijving. KGM biedt wel nog de keuze tussen een manuele of een automatische versnellingsbak, met in beide gevallen een lage gearing voor lastig terrein. De Titanium-uitvoering moet je altijd met een automaat nemen, maar dan krijg je er wel een sperdifferentieel bij. De 2.2 e-XDI voldoet aan de Euro 6e-bis-norm en levert 202 pk, maar vooral een royaal koppel van 400 (handbak) of 441 Nm (automaat).

Handbak of automaat?

Ondanks zijn zeer klassieke aandrijving komt de KGM Musso totaal niet agrarisch over tijdens het rijden. Het motorgeluid van de diesel is goed gedempt, waardoor je hem zeker bij lage snelheden of op kruissnelheid amper hoort werken. Qua transmissie wou KGM klanten nog steeds de optie geven voor een handbak, voor zij die liefst de totale controle hebben met aanhangwagens of in het terrein. Maar wij zouden altijd voor de zestrapsautomaat gaan. Die schakelt soepel en surft perfect mee op de golf van koppel die de dieselmotor aanbiedt, waardoor hernemingen geen probleem zijn.

Het verbruik is wel even slikken, zeker met de dieselprijzen van vandaag: 9,1 tot 9,9 liter/100 km volgens de WLTP-cyclus, in de praktijk zit je al gauw aan 11 l/100 km. Dat doen sommige concurrenten, zelfs met een krachtigere motor, toch iets beter.

Een beetje stuiterig

Voor deze eerste kennismaking konden we enkel testrijden met de korte KGM Musso, met dus een multilink op de achteras. Die belooft een beter rijcomfort dan de Grand Musso met bladvering, maar ook deze versie rijdt zoals je eigenlijk mag verwachten van een pick-up. Zeker in onbeladen toestand durft de achteras wat stuiterig over te komen, vooral op een slecht wegdek. Het is niet onaangenaam, zeker dankzij de goede geluiddemping en comfortabele zetels aan boord, maar echt 'als een personenwagen' rijdt de Musso niet. Daarvoor moet je uitwijken naar de Musso EV, met zijn zelfdragend koetswerk en soepelere ophanging.

Hoeveel kost de KGM Musso diesel in België?

Goed, we hebben kunnen vaststellen dat de nieuwe KGM Musso in ieder geval een aangename metgezel is, die qua prestaties ook min of meer meekan met de concurrentie. Maar hoe zit het met de prijzen? De Musso is verkrijgbaar vanaf 41.990 euro inclusief btw. De topversie Titanium kost 48.990 euro, voor de Grand Musso betaal je nog eens 1.250 euro extra. Dan zijn de enige opties nog een metaalkleur (750 euro) en het Titanium Plus Pack (3.000 euro, met echt leer, de verlichte grille, LED-achterlichten en een schuifdak).

Kijken we naar de concurrentie, dan is dat echt een heel scherpe prijs. De populaire Ford Ranger is pas verkrijgbaar vanaf 60.863



euro incl. btw. De Toyota Hilux kost minstens 51.089,83 euro incl. btw, en de Isuzu D-Max is er vanaf 47.826 euro incl. btw. En die doen het allemaal heus niet beter qua standaarduitrusting.

Hoe zit het met de BIV en verkeersbelasting van de KGM Musso? Dan blijft er natuurlijk nog de kwestie van de fiscaliteit over. Zoals je misschien al wist, genieten particulieren niet meer van het fiscale voordeel op de BIV en wegebelasting van pick-ups, ondanks hun status als lichte vrachtwagen. En vooral in Vlaanderen is dat een serieuze aanslag op de rekening: particulieren betalen 13.969,29 euro aan BIV, plus een jaarlijkse rijtaks van een dikke 900 euro. In Wallonië gaat het om 6.936,51 tot 8.512,43 euro aan BIV plus 662,64 euro jaarlijks. In Brussel valt het dan nog relatief mee: 3.053,64 euro BIV en 662,64 euro rijtaks. Kan je de aanschaf van een pick-up als professional wel verantwoorden aan de fiscus, dan betaal je 0 euro BIV en 127,51 tot 189,42 euro aan jaarlijkse verkeersbelasting.

Conclusie

De nieuwe KGM Musso is een geslaagde mix geworden van modern en klassiek. Zijn nieuwe look maakt indruk en zorgt ervoor dat de pick-up weer helemaal mee is met de rest van het gamma. En ook aan boord zijn er welkome verbeteringen qua comfort en technologie. Bovendien is zijn dikke dieselmotor heerlijk soepel en voldoende krachtig, met ook de nodige terreincapaciteiten. Er zijn pick-ups die een nog bredere spreidstand bieden tussen comfort en prestaties, maar die kunnen bijlange niet tippen aan de prijs die KGM 'maar' vraagt voor zijn nieuwe Musso. Een dikke duim omhoog, dus. - YM

+ PLUS

- Stoere en knappe verschijning
- Stoelen bieden eersteklas comfort
- Je kan er (beperkt) elektrisch mee rijden
- Er is altijd power op overschot
- Zeult 3,5 ton mee aan de trekhaak

- MIN

- Elektrisch rijbereik blijft beperkt
- Groot en onhandig in de stad
- Geen flippers aan het stuur

DE ESSENTIE

De KGM Musso kreeg officieel 'maar' een facelift, maar oogt alsof hij helemaal opnieuw werd uitgevonden. De Koreaanse pick-up krijgt een stoerder design, een moderner interieur en slimme updates op vlak van comfort en technologie. Onderhuids blijft hij trouw aan het klassieke recept: ladderchassis, dieselmotor en vierwielaandrijving. Hij komt bovendien opnieuw in twee formaten, met verschillen in laadvermogen en ophanging. De grote troef? Zijn prijs. Want net daar lijkt deze vernieuwde Musso een opvallend sterk antwoord klaar te hebben voor de gevestigde namen.



Lancia Gamma wil premium alternatief zijn, komt met verschillende aandrijvingen

De catalogus van het 'nieuwe' Lancia telt met de hybride en elektrische Ypsilon nog altijd maar één model, wat het commerciële potentieel van het merk natuurlijk niet echt groot maakt. Daar komt binnenkort gelukkig verandering in, als het aanbod wordt verdubbeld met de Gamma.

De Gamma, met een voornaam die vorige eeuw ook een achttal jaar werd gebruikt voor een naar goede Lancia-traditie bijzonder origineel gevormde berline met de allures van een fastback en ook een heel elegante coupé, keert nu terug voor een middelgrote en naar keuze elektrische of hybride cross-over. Die staat natuurlijk op hetzelfde STLA Medium-platform als nogal wat andere Stellantis-auto's met vergelijkbare afmetingen en komt ook met bekende mechaniek, maar Lancia legt de lat bij de lancering wel vrij hoog.

Drie elektrische varianten

Zo krijgt de vierwielangedreven topversie 375 pk mee, voor die elektrische Gamma wordt een rijbereik tot 675 kilometer beloofd. Er zal daarnaast en wat later ook nog een EV met een wat bescheidener vermogen van 245 pk beschikbaar worden, met slechts één elektromotor en tweewiel aandrijving weegt die minder en moet een actieradius tot 740 kilometer mogelijk zijn. Het basismodel komt met 230 pk en een compactere batterij, daarvoor wordt dan ook maar een bereik van 540 kilometer beloofd. Voor de hybride variant wordt dat met een bij vertrek volle tank en een volledig opgeladen batterij meer dan 1.000 kilometer.

Made in Italy

Onder het 4,67 meter lange en op het eerste gezicht toch niet echt verrassende koetswerk van de nieuwe Gamma schuilt een zowel sober als elegant interieur, dankzij de grote wielbasis zou het comfortabel plaats aan tot vijf volwassenen moeten bieden. De auto is grotendeels in Italië ontworpen en daar zal hij ook worden gebouwd, meer bepaald in de fabriek in Melfi in het zuiden van het land. Hij komt in het vierde kwartaal van dit jaar op de markt, het is dan ook nog even wachten op wat meer technische gegevens en dus ook de prijzen. - AD





Waarom de stekker van uw EV meer waard is dan u denkt

Wie in 2026 elektrisch rijdt in België, ontkomt er niet aan: CCS Combo 2 is de standaard geworden voor snelladen. Toch staan we er zelden bij stil wat er nu eigenlijk aan het uiteinde van die kabel hangt. Tijd om de stekker zelf eens onder de loep te nemen, en de vraag te stellen wie hem maakt.

Het Belgische laadlandschap is de afgelopen jaren in een stroomversnelling geraakt. Langs onze snelwegen verschijnen ultrasnelle laadstations in een tempo dat tien jaar geleden ondenkbaar was, en wie vandaag een nieuwe elektrische wagen koopt, krijgt vrijwel standaard een CCS-aansluiting mee. Voor de bestuurder is dat goed nieuws: één stekker volstaat, van het stopcontact thuis tot de 350 kW-lader langs de E40.

Maar net omdat die universaliteit zo vanzelfsprekend lijkt, vergeten we makkelijk dat de kwaliteit van de kabel en de connector een wereld van verschil maakt. Een laadkabel is geen accessoire. Het is het stukje techniek dat dagelijks honderden volts en tientallen ampères door uw oprit jaagt, weer of geen weer. En daar scheiden goedkope import en Europees vakmanschap zich.

Eén stekker, twee werelden: AC en DC

Even kort technisch, want het loont de moeite. Het Combined Charging System, kortweg CCS, combineert een Type 2-stekker (de Europese standaard voor wisselstroom) met twee extra contactpunten voor gelijkstroom. Op één en dezelfde aansluiting kunt u dus zowel thuis traag laden via AC als onderweg snelladen via DC.

De Europese variant heet voluit CCS Combo 2, en die is in België alomtegenwoordig. Aan een huishoudelijk stopcontact laadt u rond de 2 kW per uur bij, handig voor 's nachts. Op een openbare AC-laadpaal haalt u tot 22 kW. En aan een DC-snellader gaat het richting 100, 150 of zelfs 350 kW, waarmee een moderne EV in een kwartier tot tachtig procent capaciteit zit.

Die enorme bandbreedte is precies waarom CCS de toekomst is. CHAdeMO, ooit dominant bij Japanse modellen, verdwijnt stilaan. Type 1 zien we nog amper. Wat overblijft is een Europese consensus: Type 2 voor AC, CCS Combo 2 voor DC. Eén stekker, een leven lang compatibel.

Wat een goede kabel onderscheidt van een mediocre

Hier wordt het interessant. Want hoewel de norm uniform is, is de uitvoering dat allerminst. De markt zit vol met kabels die op papier voldoen, maar in de praktijk vroeg of laat tegenvallen. Krakerige connectoren na één winter. Mantels die verkleuren in de zon. Vergrendelingen die haperen. En garanties die op papier mooi klinken, maar bij een claim plots vol uitzonderingen blijken te zitten.

Een degelijke laadkabel onderscheidt zich op een paar punten die de gebruiker zelden meteen ziet, maar wel jarenlang voelt:

Weerbestendigheid

Een Belgische winter is geen tropisch klimaat, maar de combinatie van vocht, vorst en pek is brutaal voor connectoren. IP-classificaties als IP65 of IP66 zijn geen marketingnummers, ze betekenen dat de stekker stof- en spatwaterdicht is.

Certificering

CE is het minimum. TÜV-keuring en UKCA-conformiteit gaan een stap verder en bevestigen dat het product écht grondig getest is, niet alleen op papier conform.

Materiaal

Koperdoorsnede, kwaliteit van de mantel, vergrendelingsmechanisme. Niet sexy om over te lezen, wel doorslaggevend voor levensduur en veiligheid.

Garantie zonder kleine lettertjes

Drie jaar volledige garantie is een statement dat een fabrikant in zijn eigen product gelooft. Eén jaar met voorwaarden zegt iets anders.

Europees gemaakt, niet Europees gestickerd

Een vaak vergeten detail in de EV-industrie: een groot deel van de laadkabels die in Europese webshops worden verkocht, komt simpelweg uit Azië, krijgt een Europees etiket en wordt doorverkocht. Niets mis met import op zich, maar het verschil met écht in Europa ontworpen en geproduceerde kabels is reëel. Het gaat over kwaliteitscontrole, over de keuze van materialen, over de mogelijkheid om verantwoording af te leggen wanneer er iets misgaat.

Voldt® België is een van de Europese fabrikanten die deze koers expliciet vaart. Het merk ontwerpt en produceert zijn laadkabels en accessoires lokaal, met een focus op duurzame productie, certificering (CE, UKCA, TÜV) en consistentie. Geen tussenhandel, geen rebranded importmateriaal, maar recht van de fabrikant naar de eindgebruiker. Drie jaar volledige garantie, honderd dagen retourrecht, gratis verzending. Het soort beloftes dat u pas naar waarde schat wanneer u het ooit nodig hebt.

CCS in de praktijk: voor wie is welke kabel?

Niet elke EV-bestuurder heeft dezelfde behoefte. Een paar scenario's.

De thuislader met laadpaal

U heeft een wallbox geïnstalleerd op de oprit en uw wagen heeft een Type 2-aansluiting. Voor het dagelijks bijladen volstaat een degelijke Type 2-kabel: drie fasen, 11 of 22 kW, afhankelijk van uw aansluiting. CCS speelt hier geen rol; thuis laadt u AC.

De pendelaar zonder oprit

Wie afhankelijk is van openbare laadpalen, heeft een mobiele Type 2-kabel nodig die in alle weersomstandigheden meekan. Hier wordt weerbestendigheid kritiek, want die kabel ligt soms uren op natte stoeptegels.

De langeafstands rijder

Voor snelladen onderweg gebruikt u de vaste kabel van de snellader zelf. Die hangt aan de paal en is altijd CCS Combo 2. U brengt zelf niets mee. Wat u wél nodig heeft, is een EV met een goede CCS-inlet en een batterij die hoge laadvermogens aankan.

De occasionele snellader

Sommige bestuurders willen flexibel zijn en investeren in een CCS Combo 2-adapter of -kabel om in specifieke situaties zelf te kunnen schakelen tussen aansluitingen. Hier loont een Europese fabrikant zich dubbel: CCS-componenten verwerken vermogens die geen enkele fout vergeven.

De stille revolutie op de oprit

Wat opvalt aan de Belgische EV-markt is hoe snel de focus verschuift. Vijf jaar geleden ging elk gesprek over actieradius en laadtijd. Vandaag gaat het over laadinfrastructuur, prijzen per kWh en, eindelijk, over de kwaliteit van het materieel zelf. Want naarmate elektrisch rijden de norm wordt, wordt ook duidelijk dat de kabel in uw koffer of aan uw muur geen wegwerpartikel mag zijn.

Een laadkabel is, in zekere zin, het meest gebruikte onderdeel van uw EV na het stuur. Dagelijks ingeplugd, dagelijks losgekoppeld. Blootgesteld aan zon, regen, vorst en soms aan een autoportier dat erover dichtklapt. Dat verdient meer aandacht dan we er meestal aan besteden.

Tot slot: wat te onthouden

Wie vandaag in België een EV rijdt of er één overweegt, doet er goed aan om de stekker niet als bijzaak te beschouwen. CCS Combo 2 is de Europese standaard, en die is een zegen voor compatibiliteit. Maar binnen die standaard is er een wereld van verschil tussen producten die net voldoen en producten die jaren probleemloos meegaan.

Drie vuistregels om te onthouden:

1. Kijk verder dan de prijs.

Het verschil tussen een kabel van negentig euro en eentje van honderdvijftig zit niet in marketing, maar in materiaal, certificering en garantie.

2. Controleer de papieren.

CE, UKCA en TÜV samen zijn een goede indicator. Een IP-classificatie van minimaal IP65 is in ons klimaat geen luxe.

3. Kies een fabrikant, geen wederverkoper.

Wie zelf produceert, kan zelf garanderen. Wie alleen importeert, verwijst u bij problemen door.

De transitie naar elektrisch rijden draait al lang niet meer alleen om de wagen. Het draait om alles eromheen, en juist daar maken Europese fabrikanten het verschil. Stil, zonder veel poespas, maar met producten die u jaren niet meer hoeft te vervangen.

Power the future. Without compromise.

Test

Mazda CX-5

Verfijnde Japanner blijft heerlijk eigenzinnig

Net als zijn voorganger pronkt ook de nieuwe generatie Mazda CX-5 SUV graag met z'n knappe lijnenspel. De nieuwkomer pakt daarbovenop ook uit met meer moderne technologie, comfort en gebruiksgemak. Het beperkte motorengamma is naar Europese normen best uniek. Of zeg gerust atypisch.







Met meer dan vijf miljoen (!) verkochte exemplaren is de Mazda CX-5 zonder twijfel één van de bestsellers van het Japanse automerk wereldwijd. Ook bij ons is de middelgrote SUV een graag geziene gast, sinds zijn introductie in 2012 vonden ruim 22.000 exemplaren hun weg naar Belgische klanten (860.000 stuks in Europa). Met een volledig nieuwe (derde) CX-5 generatie wil Mazda zowaar nóg beter doen dan zijn succesvolle voorgangers en schuwt daarbij geen eigenzinnige keuzes.

De Mazda CX-5 is een blitse – zeg gerust sexy! – verschijning

Ook bij de nieuwe CX-5 hanteert Mazda (gelukkig) de actuele Kodo designfilosofie. Het resultaat is wederom een bijzonder geslaagde SUV met logische proporties, zelfverzekerde grille en gespierde wielkasten. Karakterlijnen (die al dan niet spelen met de lichtinval) zorgen voor een dynamisch geheel, dit zonder dat het lijnenspel geforceerd of clownesk oogt. De vormgeving is (zéér) duidelijk een evolutie waardoor deze mooi aansluit bij de rest van het Mazda SUV aanbod zoals de CX-60 en CX-80.

De Arctic White lak is gratis, wie liever wat kleurrijker door het leven gaat kan uit 7 andere opties kiezen. De Navy Blue blauwtint is nieuw en vervangt Eternal Blue. Dé logische keuze blijft de bijna iconische Soul Red Crystal tint (waarvoor Mazda wel een stevige 1.000 euro extra vraagt). In basisvorm worden er reeds 17" lichtmetalen velgen gemonteerd, desgewenst wissel je deze in voor 19" exemplaren. Bovendien heeft Mazda nog een resem leuke/interessante accessoires in de aanbieding.

Mazda en Google slaan de handen in elkaar

Binnenin vinden we een (zeer) clean en overzichtelijk dashboard terug ... waarbij fysieke knoppen grotendeels verdwenen zijn. Vrijwel alle functionaliteit zit in het centrale infotainmentsysteem gebakken, afhankelijk van de uitvoering is die 12,9" of 15,6" groot.

Gelukkig werkt het systeem snel en logisch en dankzij hedendaagse Google technologie (Maps, Assist, app store en spoedig Gemini AI) voelt het direct ook modern en future proof aan. Mits een kleine update (of gewoon wat extra rekenkracht?) zou het zowaar bijna perfect kunnen zijn.



+ PLUS

- Knappe verschijning
- Ruim en praktisch (makkelijk en hoge instap)
- Afwerking
- Comfort
- Value for money (scherpe prijzen + rijke basisuitrusting)

- MIN

- Stevige concurrentiestrijd
- Vraagt om een rustige rijstijl
- Beperkt motorengamma



Zeg niet premium maar wel gezellig

Mazda heeft duidelijk tijd en energie gestoken om de sfeer aan boord te verbeteren. De afwerking/materiaalkeuze oogt verzorgd en kwalitatief zonder dat de Japanners zich verliezen in overdreven "premium" ambities (à la glimmende pianolak of overdaad aan chroom). Het resultaat is een interieur dat tegelijk stijlvol, duurzaam en aangenaam aanvoelt. En dankzij de dubbele beglazing ook direct zeer goed geïsoleerd is.

Ruimer en meer gebruiksgemak

Cijfermatig groeit de nieuwe CX-5 in alle richtingen. Vooral de grotere wielbasis (+11,5 cm) zorgt voor een genereuze hoeveelheid been/hoofdruimte waarvan alle inzittenden merkbaar profiteren. Instappen gaat vlot met dank aan de hogere koetservorm terwijl die tevens in een prima zichtbaarheid rondom resulteert.

Qua praktisch gebruiksgemak weet Mazda goede punten te scoren. Zo past er er 583 liter bagage in de koffer terwijl het laadvolume oploopt tot maar liefst 2.019 liter met een neergeklapte achterbank

(40:20:40). Daarmee weet de CX-5 zich alvast duidelijk te onderscheiden ten opzichte van pakweg een Ford Kuga (max 1.534 liter), VW Tiguan (max 1.650 liter) of Hyundai Tucson (max 1.795 liter).

Met een stevig sleepvermogen (2.000 kg), wijder openende portieren en lagere laadhoogte (gemakkelijker in-/uitladen) versterkt de nieuwe CX-5 bovendien zijn veelzijdige inzetbaarheid voor dagdagelijks gebruik. Ook de moderne rijhulp en veiligheidssystemen (à la adaptieve cruise control met stuurhulp, 360° parkeerhulp, head-up display, noodremhulp, dodehoekverklippers) versterken het zorgeloze karakter.

Mazda CX-5 rekent steeds op de 2.5 e-Skyactiv G met 141 pk

Op het Autosalon van Brussel 2026 presenteerde Mazda niet alleen de nieuwe CX-5, ook de volledig elektrische CX-6e was van de partij. Die mag je min of meer als z'n emissievrije neefje zien... waardoor de kans klein lijkt dat er nog een CX-5 PHEV afgeleide volgt. Ook elk spoor van een dieselmotor ontbreekt.



Het motorengamma is dus bijzonder eenvoudig opgebouwd: alles draait rond de geoptimaliseerde 2,5-liter e-Skyactiv G benzinemotor die gekoppeld is aan een 6-trapsautomaat. De atmosferische (ja ja) viercilinder levert nu 141 pk/238 Nm, voordien was dat nog 165 pk/213 Nm (uit een 2.0-liter). Voor serieuzer avontuur waarbij meer grip/stabiliteit vereist is heeft Mazda een CX-5 met vierwiel-aandrijving (AWD) in de aanbieding.

De nieuwe aandrijflijn van de CX-5 rekent op milde hybride ondersteuning (24V), actieve (rem)energie recuperatie en cilinderuitschakeling om het verbruik zoveel mogelijk mogelijk te drukken. In de praktijk reken je best op pakweg 7 à 8 liter benzine per 100 km. Dat is best netjes voor een SUV van bijna 1,7 ton. Met een volle benzinetank (56 liter) geraak je aldus 650+ km ver.

Haast en spoed zijn zelden goed

Op papier ogen de prestatiecijfers (0-100 in 10,5 sec en max 187 km/u) niet per sé indrukwekkend. In de praktijk blijkt de motor prima bij de auto te passen zoals een eerste kennismaking in de heuvelachtige – en zowaar regenachtige – regio rond Barcelona aantoonde. Onder zware belasting durft de aandrijflijn soms wel te twijfelen, iets wat trouwens snel hoorbaar is. Gelukkig verloopt het met een rustiger rijstijl allemaal veel vlotter en aangenamer.

Om enigszins dynamisch te schitteren mist de nieuwe CX-5 sowieso wat powerrr (en een snellere automaat), wel is er merkbaar tijd/energie gestoken in een communicatief stuurgevoel en adequate demping.

Mr Worldwide

Vanwaar nu die gekke (of beter: eigenzinnige) keuze van Mazda om een grotere (en vooral atmosferische) benzinemotor in de CX-5 bestseller te lepelen? Vooraleerst laat Mazda sinds jaar en dag "hippe trends" zoals downsizing, turbomotoren of doorgedreven elektrificatie grotendeels aan zich voorbij gaan, kwestie van bestaande (en vooral beproefde) techniek vooral verder te kunnen verfijnen. Daarnaast spreken we hier over een wereldproduct en dat vraagt logischerwijs om (beperkte) compromissen gezien internationale noden. Hamvraag: zou het geheel vlotter zijn met de bestaande Skyactiv X hybride techniek van Mazda?

Scherpe prijs in een drukbevolkt segment

Mazda biedt haar nieuwste CX-5 SUV aan in vier uitrustingsniveaus (elk met hun visuele eigenheid), zijnde Prime-Line, Centre-Line, Exclusive-Line en Homura. De Belgische vanafprijzen schommelen zodanig tussen 32.690 euro en 41.790 euro met nadien nog een klein beetje ruimte tot personalisatie. Leve een behoorlijk stevige basisuitrusting! Zo kost zelfs een full full option CX-5 configuratie "slechts" 46.290 euro. Da's uiteraard een smak geld maar weet dat het prijskaartje bij diverse concurrenten nog behoorlijk kan oplopen. Al is daarginds wel wat meer (motor)keuze te bespeuren.

Naast de gloednieuwe CX-5 heeft de ongetwijfeld sympathieke Mazda verdeler ook nog de eerdergenoemde CX-60 (vanaf 52.890 euro) en CX-80 (vanaf 61.390 euro) in de aanbieding terwijl de compacte CX-30 (vanaf 30.190 euro) zich net wat toegankelijker positioneert. En sinds kort is er ook de veelbelovende CX-6e (vanaf 46.290 euro).

Conclusie Mazda CX-5

Terwijl Mazda met de zuiver elektrische CX-6e volop richting de toekomst kijkt, blijven ze met een nieuwe generatie CX-5 trouw aan het beproefde succesrecept. Het design blijft aantrekkelijk, het interieur voelt duurzaam/verzorgd aan en het comfortniveau gaat er duidelijk op vooruit.

De enige beschikbare motorisatie (een atmosferische 2,5 liter benzine) voelt zich best bij een aangepaste/rustige rijstijl, maar dat past perfect bij het evenwichtige karakter van de auto. Tel daar de aantrekkelijke prijs, het modern infotainment en de rijkelijke basisuitrusting bij en het wordt duidelijk waarom ook de nieuwe Mazda CX-5 een overtuigende allrounder is geworden. - **BNNY**



DE ESSENTIE

De nieuwe Mazda CX-5 (3e generatie) mag dan nog sterk op zijn voorganger lijken, da's gezien de knappe/karaktervolle looks zeker geen straf. Tevens doet de nieuweling het effectief beter dankzij de toegenomen buitenafmetingen (en dus meer binnenruimte), moderner interieur (thanks Google!) en handige rijkhulpsystemen (heerlijk genieten aan boord). In de hedendaagse tijdsgeest is het behoorlijk eigenzinnig om de CX-5 met slechts één benzinemotor aan te bieden, zeker omdat deze zowel atmosferisch als behoorlijk groot is. De aantrekkelijke prijs/uitrusting versterkt echter de aantrekkingskracht van deze Japanse SUV. En met de CX-6e heeft Mazda reeds een EV alternatief in de aanbieding.

Het wachten op de nieuwe Range Rover (Electric) beu? Hier is de **XPeng GX** die je van je sokken blaast

De XPeng GX profileert zich als een hightech luxe-SUV met een sterk focus op comfort en veelzijdigheid. Het interieur biedt een lounge-ervaring inclusief captain chairs met massage, hoogwaardige materialen en geavanceerde displays. Opvallend is de keuze tussen volledig elektrische aandrijvingen en een range extender. De EV-versies leveren tot 577 pk en halen naar verwachting 500 tot 600 km WLTP. Dankzij snelle laadtechnologie, krachtige AI-systemen en innovatieve functies zet XPeng een serieuze concurrent neer voor gevestigde premiummerken. Bij Land Rover krabben ze zich wellicht in het haar.





VW ID. Polo

Compact maar ruim en tot 452 km elektrisch

Na een conceptversie, foto's van het model in camouflagepak en zelfs het volledige interieur te zien, heeft Volkswagen nu eindelijk de ID. Polo in vol ornaat onthuld. De elektrische stadswagen belooft meer ruimte te bieden dan zijn formaat doet vermoeden en krijgt twee batterijversies. De goedkoopste start al vanaf 24.990 euro.

Een verrassing is het design van de nieuwe Volkswagen ID. Polo eigenlijk niet. Het productiemodel lijkt namelijk sprekend op de conceptversie ID.2all die in 2023 werd voorgesteld. De ID. Polo brengt het klassieke VW-design terug naar de elektrische modellen van het merk, wat ook gesymboliseerd wordt door zijn naam. Hij ziet er inderdaad uit als een moderne Polo, en dat zien we ook terug in zijn

afmetingen: 4,05 m lang, 1,82 m breed en 1,53 m hoog. De wielbasis van 2,6 m komt dan weer eerder overeen met die van een Golf.

(Bijna) zo ruim als een Golf

En dat heeft dan weer zijn voordelen voor de binnenruimte. Dankzij het nieuwe MEB+-platform, speciaal ontworpen voor compacte







modellen met een voorwielaangedreven architectuur, biedt de ID. Polo ook quasi dezelfde zitruimte als een Golf. Diezelfde basis wordt ook gebruikt voor de Cupra Raval, die we enkele weken geleden te zien kregen. En we kunnen bevestigen: ook achterin is er plek voor volwassenen. De VW ID. Polo biedt bovendien een kofferruimte van 435 liter (uitbreidbaar tot 1.243 liter) dankzij een grote dubbele bodem, perfect voor de laadkabels en allerlei andere accessoires.

Weer een écht VW-interieur

Het interieur van de Volkswagen ID. Polo kregen we trouwens al eerder te zien. En hetzelfde concept wordt ook toegepast op de recent onthulde ID.3 Neo. Meer concreet brengt VW de kwaliteitsindruk van vroeger terug. De materialen zijn hoogwaardiger en er wordt niet meer bespaard op knoppen. Onder het centrale scherm zit dus een rij fysieke schakelaars voor de belangrijkste functies van de klimaatcontrole, die je dus blindelings kan bedienen. Net onder de inductielader op de middenconsole heb je ook een echte volumeknop. Het tweespaaks stuurwiel is al even goed voorzien van logisch geplaatste knoppen met een matte afwerking. Tenslotte hebben alle raambedieningen op de bestuurdersdeur weer hun eigen schakelaar, zoals het hoort. Puik werk.

37 of 52 kWh, tot 452 km autonomie

Onder de motorkap biedt de Volkswagen ID. Polo bij zijn lancering drie opties. De basisversie heeft een motor van 85 kW (116 pk) op de voorwielen, gekoppeld aan een LFP-batterij van 37 kWh. Die zou volgens de schattingen van het merk tot 329 km WLTP-autonomie moeten bieden. Snelladen kan tot 90 kW, van 10 tot 80 procent bijladen duurt daarmee 27 minuten. Een stapje hoger staat een versie



met 99 kW (135 pk) en dezelfde batterij.

De voorlopige topversie van de Volkswagen ID. Polo, de Style, heeft een vermogen van 155 kW (211 pk) en een batterij van 52 kWh netto. Dat levert een WLTP-rijbereik van 452 km op, wat niet slecht is voor een compacte elektrische stadswagen. Snelladen gaat ook iets sneller: tot 105 kW, waarmee je nog maar 24 minuten moet wachten aan het laadstation. In 2027 volgt er ook nog een VW ID. Polo GTI, met dezelfde batterij, maar een piekvermogen van 166 kW (226 pk).

Technologie van zijn grote broers

Tenslotte neemt de Volkswagen ID. Polo zijn technologieën over van de rest van de elektrische modellen van het merk. De digitale cockpit van 10 inch is groter dan bij de oude ID-modellen en kan je uitgebreider personaliseren, bijvoorbeeld met de klassieke tellers van de Golf I. Het centrale scherm van 13 inch is standaard en draait nu op Android, met de mogelijkheid om externe apps te installeren. Tenslotte zijn ook de rijhulpsystemen van de ID. Polo op het niveau van zijn grote broers, inclusief de Connected Travel Assist met verkeerslicththerkenning en een éénpedaalmodus.

Vanaf 24.990 euro

Al dat moois heeft ook zijn prijskaartje. Toch stelt dat niet teleur: de Volkswagen ID. Polo gaat eind april in voorverkoop, waarbij de instapversie ID. Polo Life begint vanaf 24.990 euro. De prijzen van de andere versies volgen nog. Daarmee wordt dit een geduchte concurrent voor de Renault 5 E-Tech, de Fiat Grande Panda en de Hyundai Inster. - YM



Test



MG4 Urban

Frisse elektrische hatchback speelt voortaan mee met de **grote jongens**

De markt van compacte elektrische hatchbacks is de voorbije jaren bijna ontploft, en MG parkeert er nu ook nog de MG4 Urban. Maar wacht, had MG al niet de MG4 hatch? Jazeker, en die krijgt zelfs ook nog een facelift. Maar deze nieuwe MG4 Urban positioneert zich ietsje onder de MG4 en krijgt een compleet ander design en is zelfs... groter (+ 11 cm) dan zijn grote broer. Kun je nog volgen?

Eerlijk gezegd, wij ook niet helemaal. MG vindt dat er voldoende plaats is in het C-segment om twee aanbiedingen te behouden, waarbij de goedkopere versie groter/ruimer/functioneler is dan de duurdere variant. Eerlijk gezegd denken we dat deze nieuwe MG4 Urban de gewone MG4 compleet overbodig maakt. Dat blijkt althans uit deze eerste test.

Fris, zonder op te vallen

Van bij de eerste aanblik maakt de MG4 Urban duidelijk dat hij niet zomaar wil opgaan in de massa. Het design is niet ontzettend opvallend, maar wel fris, hoekig en bijna speels, met scherpe



smet: die is niet in hoogte verstelbaar en staat vrij hoog gepositioneerd, wat voor langere passagiers minder ideaal is.

De afwerking is beter dan je misschien verwacht van een merk dat nog steeds vecht tegen vooroordelen. Er zijn hier en daar zachte materialen gebruikt, wat het geheel een verzorgde indruk geeft. Het is geen premiumgevoel zoals bij Duitse concurrenten, maar het zit zeker boven het gemiddelde in deze prijsklasse. En dan vergeef je 'm ook graag dat je op sommige plekken nog wel harde plastics terugvindt. Lederen stoelen zijn niet verkrijgbaar, maar wie wil dat eigenlijk in het C-segment?

Weg met de piepjes

De ergonomie is grotendeels logisch, tenminste als je vrede neemt met het feit dat heel veel functies via het grote centrale scherm bediend worden. Niet dat MG naar hedendaagse normen daarin overdrijft (zo heeft de spiegelafstelling bijvoorbeeld nog wel fysieke knoppen), maar voor sommige dingen is het soms wel graven in de menu's. Wel een positieve kanttekening: ook de MG Pilot-rijhulpsystemen zijn aanwezig en belangrijker nog, ze zijn configureerbaar. Dat betekent dat je de vaak irritante piepjes en waarschuwingen kunt aanpassen of uitschakelen, iets waar veel concurrenten nog een voorbeeld aan kunnen nemen.

+ PLUS

- Ruim en praktisch interieur
- Betrokken rijgedrag met zelfs een portie rijplezier
- Fris en herkenbaar design
- Uitstekend en evenwichtig onderstel
- Aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding

- MIN

- Bestuurdersscherm is klein en minder helder
- Rijbereik is degelijk maar niet toonaangevend
- Snellaadsnelheid kan beter

lijnen en een markante lichtsignatuur die vooral achteraan meteen herkenbaar is. In een segment waar veel EV's neigen naar afgeronde, aerodynamische vormen, kiest MG resoluut voor karakter. Deze Urban-uitvoering oogt daarbij niet overdreven sportief, maar wel dynamisch genoeg om interessant te blijven voor een breed publiek. De proporties kloppen ook: compacte buitenmaten, maar met een visuele breedte die vertrouwen geeft. Dit is geen saaie stadsauto, dit is een auto die je met plezier op de oprit zet.

Premium touch?

Binnenin zet die positieve eerste indruk zich grotendeels voort. De MG4 Urban verrast vooral met zijn ruimtegevoel. Dankzij het specifieke EV-platform en de vlakke vloer voelt het interieur luchtig en ruim aan, zeker voor een auto in dit segment. Zowel voor- als achterin is er echt wel voldoende plaats voor volwassenen, en dat maakt hem meteen bruikbaar als gezinswagen. De zitpositie is goed doordacht, met comfortabele stoelen die voldoende steun bieden, ook op langere ritten. Alleen de passagiersstoel vormt een kleine



Je krijgt trouwens twee schermen in de MG4 Urban, al hadden we het exemplaar voor de bestuurderspost graag iets groter gezien. Het oogt wat ondermaats en had ook een sterkere helderheid mogen krijgen, zeker bij fel zonlicht. Het centrale infotainmentsysteem daarentegen maakt veel goed. Het werkt vlot, reageert snel en biedt alle moderne connectiviteitsopties die je verwacht. Draadloos Apple CarPlay en Android Auto zijn standaard, wat altijd voor minder gedoe zorgt als je je telefoon wilt koppelen.

Voldoende ruim en functioneel

Praktisch gezien scoort de MG4 Urban eveneens degelijk. De koffer is meer dan voldoende groot (ongeveer 480 liter + nog eens 98 liter onder de vloer) en bovendien ook goed bruikbaar en logisch vormgegeven. Voor dagelijkse boodschappen, een weekendje weg of zelfs een gezinsuitstap volstaat hij ruimschoots. De achterbank kan uiteraard neerklappen om extra laadruimte te creëren, in dat geval beschik je over 1.364 liter stouwruijme. Het geheel is meer dan voldoende functioneel om als enige auto in een huishouden te dienen. Die stelling wordt trouwens nog kracht bijgezet door een meer dan behoorlijke beenruimte voor de achterste passagiers.

Rijdt als een grote

Waar de MG4 Urban zich echt onderscheidt, is op de weg. Het onderstel is verrassend goed afgesteld en het gevoel van rijplezier is volop aanwezig. De vering is strak genoeg om dynamisch rijden toe te laten, maar blijft toch comfortabel voor dagelijks gebruik.

Dat is een delicate balans die veel merken niet perfect weten te vinden, maar hier lijkt MG het goed begrepen te hebben. De auto voelt lichtvoetig aan, met een betrokken rijgedrag dat je zelden ziet bij elektrische hatchbacks in deze prijsklasse. Het is geen sportwagen, maar hij nodigt wel uit om een bocht iets enthousiaster aan te snijden.

Comfortmatig doet de MG4 Urban het ook opvallend goed. De stoelen zijn aangenaam, de geluidsisolatie is degelijk en het rijgedrag blijft altijd stabiel. Oneffenheden worden netjes weg gefilterd zonder dat de auto zweverig aanvoelt. Het is een auto waarin je zonder problemen langere ritten kunt maken.

Ver, maar niet te ver

Even naar de aandrijflijn. In tegenstelling tot de 'gewone' MG4 krijgt deze Urban een nieuw platform en voorwielaandrijving. Je kan kiezen tussen twee batterijen. De instapper krijgt een 43 kWh accu met een elektromotor van 149 pk, maar in deze test reden we met de grotere batterij van 54 kWh die altijd een elektromotor van 160 pk gebruikt. Die lijkt op papier misschien eerder gezapig (van 0 tot 100 in 9,5 seconden), maar heeft in de praktijk voldoende punch voor een vlotte rijstijl. Toch blijft het geheel beheerst en toegankelijk, zonder nerveus of overdreven agressief te worden. Dit maakt de MG4 Urban bijzonder aangenaam in dagelijks gebruik.

Op vlak van rijbereik blijft de MG 4 echter wat achter bij de top van het segment. Het is met een WLTP van 416 km niet slecht, maar ook



niet indrukwekkend. Voor de meeste gebruikers zal dit natuurlijk volstaan voor woon-werkverkeer en occasionele langere ritten. Maar wie vaak lange afstanden aflegt, zal iets vaker moeten laden dan bij sommige concurrenten. Hetzelfde geldt voor het snelladen: het kan (aan 87 kW), en het werkt betrouwbaar, maar het is niet bliksemsnel. In een tijdperk waarin laadsnelheid steeds belangrijker wordt, voelt dit toch een beetje als een gemiste kans.

Veel waar voor je geld

De prijszetting is een ander interessant punt. De MG4 Urban EV positioneert zich scherp, zeker met de kleinste batterij. In dat geval betaal je 26.990 euro en krijg je ook al een behoorlijke uitrusting, zelfs inclusief warmtepomp. Kies je voor de grote batterij, dan betaal je minstens 30.990 euro of 32.990 euro als je voor de versie met alle toeters en bellen kiest. Dat is weliswaar niet spotgoedkoop, maar echt wel veel value for money. Bovendien krijg je ook 7 jaar garantie, wat een groot pluspunt is voor je gemoedsrust.

Conclusie

Samengevat is de MG4 Urban EV een bijzonder geslaagde poging om compacte elektrische mobiliteit leuker te maken. Hij combineert een fris design met praktische bruikbaarheid, een degelijke afwerking en vooral een rijervaring die meer betrokken is dan je zou verwachten. Hij is niet perfect, maar als totaalpakket biedt hij veel waar voor zijn geld. MG bewijst hiermee dat het niet alleen een prijsvechter wil zijn, maar ook een merk dat rijplezier en karakter kan leveren. - WM



DE ESSENTIE

De MG4 Urban EV is een frisse en opvallende elektrische hatchback die zich onderscheidt door zijn rijplezier en praktische inzetbaarheid. Hij biedt een ruim interieur, degelijke afwerking en veel standaarduitrusting, waaronder een warmtepomp en draadloze smartphone-integratie. Het onderstel is uitstekend afgesteld, wat zorgt voor een betrokken rijervaring zonder comfortverlies. Ja, je kan hier zelfs spreken van een leuke portie rijplezier. Minpunten zijn het kleine en minder heldere bestuurdersscherm, een eerder gemiddeld rijbereik en snellaadprestaties die niet tot de top behoren. Daartegenover staat wel een meer dan correcte prijs waardoor hij zich positioneert als een aantrekkelijke EV die zelfs als enige auto in het huishouden niet teleur zal stellen.



Skoda zet design centraal
in artistieke preview rond
nieuwe Epic in Milaan



Skoda gebruikt de Milan Design Week om de Epiq niet als auto, maar als designverhaal te presenteren. De gecamoufleerde elektrische crossover maakt deel uit van een kunstinstallatie die focust op merkbeleving en visuele identiteit, eerder dan op specificaties. Daarmee trekt het merk de kaart van een lifestyle-aanpak, in lijn met een bredere trend in de auto-industrie. Of die strategie effectief bijdraagt aan de positionering van de Epiq, zal pas blijken wanneer het model inhoudelijk wordt onthuld.



Cupra Raval mikt op progressieve en sportieve EV-rijders, wil betaalbaar blijven

Na ontelbare teasers laat de nieuwe Cupra Raval eindelijk zijn ware gelaat zien. En die eerste ontmoeting lost de verwachtingen absoluut in. De Raval is helemaal doordrengt van het Cupra DNA en dus wil het model zich duidelijk onderscheiden van de brave massa. Waar veel stads-EV's zich beperken tot efficiëntie en betaalbaarheid, probeert Cupra een andere richting in te slaan. De Raval moet niet alleen praktisch zijn, maar ook emotie en rijplezier brengen in een klasse die daar zelden om bekendstaat.

Centraal in dit verhaal staat de elektrische basis. De Raval is gebouwd op het nieuwe MEB+-platform van de Volkswagen Groep, een doorontwikkeling van de bestaande architectuur die vooral inzet op betere efficiëntie en een slimmere verpakking. Dankzij een nieuwe generatie van de elektromotor, de APP 290, wordt niet alleen het rendement verhoogd, maar ook het gewicht en de complexiteit van de aandrijflijn verlaagd. Dat zou zich moeten vertalen in een lager verbruik en een directer rijgevoel.

Een uitgesproken design

Laat ons eerst even kijken naar het design. Het exterieur van de Raval vertaalt Cupra's typische designtaal naar het compacte segment, met scherpe lijnen, een uitgesproken 'sharknose' vooraan en een opvallende lichtsignatuur die hem meteen herkenbaar maakt. De nadruk ligt duidelijk op sportiviteit en aerodynamica, met verzonken deurgrepen, een sterk geprofileerde achterzijde en een brede houding die hem visueel groter doet ogen dan hij is. Dat design is niet alleen esthetisch, maar ook functioneel, met een geoptimaliseerde luchtstroom die bijdraagt aan de efficiëntie van

de elektrische aandrijving. Wij stonden al oog in oog met de nieuwe Raval en vonden het model heel erg geslaagd, al moet je er wel de bedenking bij maken dat hij wellicht niet meteen een publiek zal aanspreken dat eerder valt voor rustige lijnen en misschien liever niet al te veel willen opvallen in het straatbeeld.

Ondanks zijn compacte positionering oogt de Raval trouwens behoorlijk volwassen. Met een lengte van 4,04 meter, een breedte van 1,78 meter en een hoogte van 1,51 meter zit hij stevig in het B-segment, terwijl de wielbasis van 2,6 meter eerder richting een klasse hoger neigt.

Ruim interieur

Die verhoudingen moeten niet alleen zorgen voor een stabiele wegligging, maar vormen ook de basis voor een verrassend ruim interieur. Cupra zet ook sterk in op een dynamisch cockpitgevoel met een duidelijke focus op de bestuurder en een sportieve zitpositie. Digitale displays, een groot centraal infotainmentscherm en een strak vormgegeven dashboard creëren een moderne, technolo-



gisch georiënteerde omgeving waar ook het typische Cupra design niet mag ontbreken (we denken dan bijvoorbeeld aan de koperen inlegstukken hen en der verspreid). Ook bijzonder is de aandacht voor sfeerverlichting met verschillende animaties en thema's.

Tegelijk blijft de praktische kant overeind: dankzij het MEB+-platform en de compacte elektrische aandrijving wordt de beschikbare ruimte efficiënt benut. Dat vertaalt zich in een koffervolume van 430 liter volgens de fabrikant, wat opvallend groot is voor dit segment en in de praktijk eerder richting compacte middenklassers gaat. Ook achterin is er voldoende plaats voor volwassenen, wat de Raval niet alleen geschikt maakt voor de stad, maar ook voor langere ritten. De opvallend brede kuipzetels voorin zijn weliswaar een echte eye-catchers, maar ze belemmeren wel een beetje zicht naar voor.

Cupra belooft een snedig karakter

De aandrijving gebeurt op de voorwielen, wat in dit segment de logische keuze blijft. Toch probeert Cupra die configuratie een sportieve twist te geven met een aangepaste ophanging, een progressieve stuurinrichting en, in de krachtigere versies, zelfs een elektronisch sperdifferentieel en adaptieve dempers. Het zijn elementen die je eerder verwacht in een sportieve hatchback dan in een compacte elektrische stadswagen. Dat belooft alvast voor wat de dynamische kwaliteiten betreft.

Het motorengamma onderstreept die dubbele positionering. Onderaan het aanbod staan versies met 116 pk en 135 pk, die duidelijk gericht zijn op efficiënt dagelijks gebruik. Daarboven komt

een variant met 211 pk die al een stuk meer prestaties biedt, terwijl de topversie VZ met 226 pk zich expliciet richt op bestuurders die ook dynamiek verwachten. Die laatste sprint volgens de cijfers in minder dan 7 seconden naar 100 km/u en haalt een topsnelheid van 175 km/u. Dat zijn waarden die de Raval stevig buiten het typische stadsautoprofiel duwen.

Twee batterijen

Minstens even interessant is de batterijstrategie. Cupra kiest bewust voor twee verschillende technologieën, afhankelijk van het gebruiksprofiel. De instapversies maken gebruik van een 37 kWh LFP-batterij, goed voor ongeveer 300 kilometer rijbereik. Die chemie is goedkoper en robuuster, wat ze beter geschikt maakt voor stedelijk gebruik. Voor wie meer bereik en prestaties wil, zijn er de Endurance- en VZ-versies met een 52 kWh NMC-batterij, die tot ongeveer 450 kilometer halen. Die grotere batterij maakt gebruik van zogenaamde cell-to-pack-technologie, waarbij traditionele modules worden weggelaten. Daardoor neemt niet alleen het gewicht af, maar stijgt ook de energiedichtheid met ongeveer 10 procent, wat rechtstreeks bijdraagt aan een groter rijbereik en een betere efficiëntie. Het is een technologie die we steeds vaker zien, maar nog relatief nieuw is in dit segment.

Gemiddeld laden

Ook op het vlak van laden zit de Raval goed, tenminste voor dit segment. De kleinere batterij kan snelladen tot 90 kW en haalt daarmee een laadtijd van 10 tot 80 procent in ongeveer 27 minuten. De grotere batterij gaat nog een stap verder met een piek van

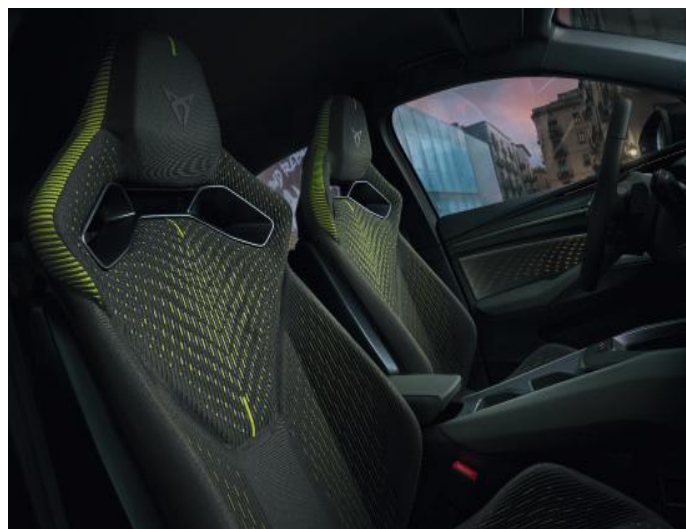


130 kW en een laadtijd van 23 minuten voor hetzelfde traject. Thuisladen gebeurt via 11 kW AC, wat in lijn ligt met de standaard in deze klasse en ruim voldoende is voor dagelijks gebruik. Dat zijn waarden die best oké zijn voor deze prijsklasse.

Cupra voegt daar nog een aantal slimme functies aan toe die het dagelijks gebruik van een EV moeten vereenvoudigen. Plug & Charge maakt het mogelijk om zonder laadpas te laden, terwijl de e-Route Planner automatisch laadstops integreert in navigatieroutes. Daarnaast beschikt de Raval over Vehicle-to-Load-functionaliteit, waardoor hij ook externe apparaten van stroom kan voorzien. Dat maakt hem niet alleen een vervoermiddel, maar ook een mobiele energiebron. In theorie althans, want we vragen ons altijd af wie die V2L-functie ooit gebruikt. Maar als uitrusting in de folder staat het wel goed.

Inzetten op betaalbare sportiviteit

Op papier zet de Raval dus sterk in op dynamiek. Het lage zwaartepunt (dankzij de batterij in de vloer), het verlaagde sportonderstel en de nadruk op regeneratief remmen via one-pedal driving wijzen allemaal in dezelfde richting: een compacte EV die meer wil zijn dan een stil en efficiënt vervoermiddel. Functies zoals E-Launch, die een theatrale (maar virtuele) acceleratie-ervaring creëren, onderstrepen dat Cupra zelfs in dit segment een emotionele laag wil toevoegen. Met een richtprijs vanaf ongeveer 26.000 euro positioneert de Raval zich bovendien scherp in de markt. Hij mikt daarmee niet alleen op traditionele stadswagens, maar ook op een jonger publiek dat op zoek is naar een elektrische auto met karakter. - **WM**



DE ESSENTIE

Na een eerste (statische) ontmoeting lijkt de Cupra Raval alles in huis te hebben om een interessante combinatie te worden van technologie, prestaties en toegankelijkheid. Vooral de keuzevrijheid in batterijen, de behoorlijke functionaliteit/binnenruimte en de sportieve insteek doen hem opvallen binnen zijn segment. Als hij die beloftes ook op de weg kan waarmaken, heeft Cupra hier een sterke kandidaat in handen voor wie een elektrische stadsauto zoekt die meer biedt dan alleen efficiëntie. Alleen moet je dan wel vallen voor zijn uitgesproken design. Maar dat geldt eigenlijk voor het gehele Cupra-gamma.

Test

Mini Cooper 5-deurs 1.5i

**Leuke go-kart met een
praktisch randje**



Binnen het Mini-gamma houdt de 5-deurs Cooper de balans tussen klassiek en nieuw. Hij heeft dezelfde jeugdige looks als de andere modellen, maar is enkel leverbaar met benzinemotoren. De ideale manier om te genieten van het 'kartgevoel' zonder in te boeten op praktisch gebruiksgemak?





Met de lancering van de nieuwe generatie Cooper en Countryman, allebei nu ook volledig elektrisch, onderging het hele Mini-gamma een metamorfose. Het uiterlijk werd gladgestreken en vooral het interieur kwam op één lijn te liggen, met kleurrijke materialen en centraal een groot, rond OLED-scherm. Maar voor twee modellen bleef het onderhuids bij het oude: de Cooper Cabrio en deze Cooper 5-deurs, die enkel op benzine rijden. De perfecte balans tussen klassiek en modern, of eerder mossel noch vis?

Gladgestreken koetswerk

Het onderhuidse platform is hetzelfde gebleven, maar de Mini Cooper 5-deurs ziet er toch volledig nieuw uit. Hij neemt dan ook de looks over van de rest van het gamma, inclusief het rondere plaatwerk, de nieuwe koplampen en de driehoekige achterlichten. Ondanks het feit dat hij nog steeds op benzine rijdt, is dat er zelfs niet aan te zien. De uitlaat zit voortaan namelijk altijd verborgen. En ergens vinden we dat jammer, want de Cooper S had met zijn dubbele centrale pijpjes wel een leuke uitstraling. Enkel de John Cooper Works-modellen hebben nog een centraal pijpje, maar die zijn er niet met 5 deuren.

Alles op één rond scherm

De grootste verandering is wel in het interieur te vinden. Vroeger hadden Mini's nog een vrij klassiek interieur met een speelse 'touch', vandaag is het eerder omgekeerd. Het centrale focuspunt is het grote, ronde OLED-aanraakscherm. Het is in te stellen in verschillende thema's, waaronder een 'Classic'-modus die lijkt op de tellers van de allereerste Mini. Onderhuids schuilt echter

hetzelfde systeem als in moderne BMW's, maar dan aangepast aan het ronde scherm.

Je moet er werkelijk alles op doen, want klassieke (of zelfs digitale) tellers zijn er niet meer. Je kan enkel nog een head-up display krijgen om de meest essentiële informatie in je gezichtsveld te projecteren. Een aanrader, want anders moet je iets te vaak je ogen van de weg halen. Leuk zijn wel de verschillende Mini Experiences die je kan instellen waardoor je meteen ook verschillende thema's krijgt op OLED-scherm.

Originele aankleding

De rest van het interieur is al even eigenzinnig. De klassieke stoffen en leersoorten hebben plaatsgemaakt voor gerecycleerde en plantaardige materialen in vrolijke kleurtjes en bijzondere texturen. Niet alles voelt even luxueus aan, maar het ziet er in ieder geval origineel uit. De open middenconsole verklapt nog een technisch kenmerk: daar is geen plaats meer voor een versnellingspook. De Mini op benzine heeft tegenwoordig namelijk altijd een 7-trapsauto-maat met dubbele koppeling.

Redelijk praktisch, op de koffer na

Qua ruimte zit de Mini Cooper 5-deurs in hetzelfde vaarwater als een klassieke B-segmenter. Met een lengte van 4,04 m is hij precies even lang gebleven als zijn voorganger, maar in de breedte (1,74 m) en hoogte (1,46 m) kwamen er wel enkele millimeters bij. Het verschil met de Cooper 3-deurs bedraagt overigens 16 cm. Dat schept niet enkel ruimte voor twee extra deuren, maar ook een (veel)





ruimere achterbank, die zelfs voor volwassenen bruikbaar is. De koffer blijft echter een heikel punt voor de Mini: 275 tot 925 liter. Maar gelukkig is de achterbank wel in twee delen neerklapbaar.

Drie of vier cilinders

Onder de motorkap van de Cooper 5-deurs zit altijd een turbo-benzinemotor met 0,5 liter inhoud per cilinder. Concreet: een 1,5 liter-driecilinder van 156 pk in de Cooper C, of een 2 liter-viercilinder van 204 pk in de Cooper S. Beide motoren zijn van BMW-origine en zijn zoals gezegd altijd gekoppeld aan een automaat. De prestaties van de Cooper C zijn al redelijk: 0-100 km/u in 8 seconden en een top van 225 km/u. Maar de Cooper S doet er met 6,8 seconden en 242 km/u natuurlijk nog een schepje bovenop.

Strak sturen

Eén ding staat boven kijf: rijplezier is nog steeds een van de sterke punten van de Mini Cooper 5-deurs. De extra lengte van de achterdeuren doet geen afbreuk aan de behendigheid van de kleine hatchback. Hij stuurt nog steeds vlijmscherp in, en zijn superstijve koetswerk doet het aanvoelen alsof hij op rails staat.



Bovendien zijn de turbomotoren niet enkel koppelijk, waardoor ze in elke versnelling vlot hernemen, maar laten ze ook een leuke brom horen. Zelf schakelen via flippers kan helaas enkel in de John Cooper Works-trim, de andere uitrustingsniveaus bieden die optie niet. Voor een écht sportieve rit missen we dus nog een beetje beleving. Maar om de dagelijkse verplaatsingen net dat beetje leuker te maken, is de Cooper 5-deurs een ideale metgezel. Het



veercomfort is stevig, maar niet oncomfortabel.

Hoeveel kost de Mini Cooper 5-deurs?

Ondanks zijn hippe verschijning blijven de prijzen van de Mini Cooper 5-deurs nog redelijk onder controle. Het model begint vanaf 29.450 euro als Cooper C, 1.000 euro meer dan de Cooper 3-deurs op benzine. En voor dat geld heb je meteen al het grote OLED-scherm, automatische airco in 2 zones, een automatische versnellingsbak, achteruitrijcamera, navigatie en meer. Bovendien vallen de gebruikskosten mee: een verbruik van 6 l/100 km is zeker mogelijk met beide motoren.

Het addertje zit hem in de personalisatiemogelijkheden. Een leuk kleurtje met of zonder contrasterend dak, mooie velgen, een aangekleed interieur,... Het tikt allemaal aan. Vooral omdat heel wat opties nu in pakketten vervat zitten, die de factuur in één keer flink kunnen peperen. Als je je niet inhoudt, kom je al gauw boven de 40.000 euro uit. Qua charme is de Mini Cooper 5-deurs dat waard, maar er zijn een stuk praktischere auto's voor dat geld.

Conclusie

Of hij nu 3 of 5 deuren heeft, de Mini Cooper blijft een auto die een glimlach op je gezicht tovert. Zijn benzinemotor past hem nog steeds als gegoten, maar zijn gemoderniseerde design brengt hem meer in lijn met de rest van het gamma. Van sommige aanpassingen moet je houden of niet. Zo is vooral de Cooper S iets minder sportief aangekleed dan zijn voorganger. Maar de balans tussen veelzijdigheid en rijplezier heeft hij nog steeds perfect onder de knie. - YM

+ PLUS

- Vrolijk design
- Origineel interieur
- Pittige motoren
- Strak in de bochten
- Bruikbaarheid dankzij de 5 deuren

- MIN

- Kleine koffer
- Ergonomie (alles via het ronde scherm)
- Personalisatie heeft zijn prijs

DE ESSENTIE

De Mini Cooper 5-Door combineert het vernieuwde design en hightech interieur van het recente Mini-gamma met klassieke benzinemotoren. Hij is praktischer dan de 3-deurs, maar behoudt het typische kartgevoel waar Mini om bekendstaat. Met motoren tot 204 pk en een scherp stuurgedrag blijft rijplezier centraal staan. Tegelijk brengt het minimalistische interieur met groot rond OLED-scherm een duidelijke modernisering en blijven de prijzen nog redelijk. Is deze vijfdeurs de ideale mix tussen stijl, fun en dagelijks gebruiksgemak?

Elektrische Audi Q4 E-Tron flink opgewaardeerd, tot 592 kilometer rijbereik

De elektrische Audi Q4 E-Tron is toe aan een flinke opwaardering. De SUV krijgt een nieuw interieur met extra infotainment, een groter rijbereik en nog wel wat meer extra troeven.

Aan de buitenkant van de natuurlijk nog altijd als 'klassieke' SUV en wat coupé-achtige Sportback leverbare Q4 E-Tron zie je niet veel verschillen tussen oud en nieuw, of het zouden de wat scherpere lijnen en de nieuwe verlichtingselementen moeten zijn. Vooraan zorgt de digitale led-dagrijverlichting met zogeheten segmenttechnologie wel voor een snelle herkenning van de opgewaardeerde Q4 E-Tron, toch voor de echte kenners en natuurlijk ook de eigenaars van het huidige model. Met het MMI-infotainmentsysteem kunnen diverse lichtsignaturen worden geselecteerd. Achteraan komt de auto met de tweede generatie van de OLED-verlichting met zes panelen en tot 284 segmenten.

Het zit hem in de details

De nog altijd imposante Singleframe heeft nu dezelfde kleur als de carrosserie. De S Line-variant voegt verticale lamellen in mat Seleniet-zilver toe aan de hoeken van de voor- en achterbumpers. In combinatie met het zwarte exterieurpakket zijn die afgewerkt in hoogglans Mythos-zwart. Er zijn ook nog wat functionelere luchtinlaten, die verminderen de luchtweerstand. Een nieuwe vorm voor de dakspoiler van de SUV-variant en een evengoed hertekende diffusor moeten tegelijk de aerodynamica optimaliseren en voor een sportievere look zorgen, een zwarte accentstrip over de lengte van het dak zou de indruk doen ontstaan dat het zweeft. Er zijn ook extra lakkleuren en dito velgen.

Compleet nieuw dashboard

Nog wat groter nieuws valt er over het interieur te melden, met een dashboard en dus ook schermen voor de instrumenten (11,9 duim) en het infotainment (12,8 duim) die sterk door die van andere recent gelanceerde Audi's zijn geïnspireerd. Het is allemaal wat op de bestuurder 'gericht', tegen meerprijs is er voor de voorste passagier ook nog een extra display beschikbaar. Evengoed als optie is er een head-up display met augmented reality en informatie in als

het ware twee lagen of eerder twee verschillende afstanden. Nu ja, zo lijkt het toch.

Extra functies

Apps van derden zijn direct toegankelijk via de Audi App Store, daar heb je dan geen telefoon voor nodig. Een AI-gestuurde spraakassistent is volledig geïntegreerd in de auto en wordt weergegeven met een pictogram in het head-up display of de Audi Virtual Cockpit. Het infotainmentsysteem is gebaseerd op Android Automotive OS. Het interieur telt nu ook vier oplaadmogelijkheden voor smartphones, waarvan twee draadloos (mét koeling) en evenveel via usb-c-poorten. Je kan er voor de passagiers achterin nog twee bijbestellen.

Audi herinnert er ons graag ook nog eens aan dat die over behoorlijk wat beenruimte beschikken, de laadruimte blijft met 515 tot 1.487 liter natuurlijk ook ongewijzigd. Qua rijhulpsystemen voorziet de constructeur verschillende pakketten met de namen Tech, Tech Plus en Tech Pro en een zekere mate van autonoom rijden.

Meer kilometers

Waar we het nog niet over hadden, is de evengoed opgewaardeerde aandrijf- en aanverwante technologie. Zo is de Q4 E-Tron de eerste Audi die bidirectioneel laden ondersteunt, de batterij kan dankzij Vehicle-to-Load dus ook evergie leveren voor externe apparaten. Belangrijker blijft natuurlijk het rijden, een nog wat efficiëntere elektromotor bezorgt de Performance-variant van de met een iets gunstigere stroomlijn gezegende Sportback nu een rijbereik tot 592 kilometer. Net als voor de SUV is het maximale laadvermogen verhoogd van 175 naar 185 kW.

Groter sleepvermogen voor de Quattro's

Audi voorziet voor de auto batterijen van (bruto) 63 en 82 kWh. Qua vermogens gaat het van 204 tot 286 en voor de Quattro-modellen met extra motor van 300 tot 340 pk, voor het rijbereik van 440 (SUV) tot dus de al vermelde 592 (Sportback Performance) kilometer. Ook nog interessant voor wie daar al eens gebruik van maakt, met de onvermijdelijk wel net iets minder zuinige Quattro's mag er nu tot 1.800 kilogram worden getrokken. Dat is een winst van maar liefst 400 kilo. - AD





Hyundai Ioniq 5 N-Line 84 kW

Het betere alternatief (dat je misschien over het hoofd ziet)

Je zou het 'm absoluut niet aangeven, maar het is intussen al van 2021 geleden dat de Hyundai Ioniq 5 gelanceerd werd. Toen al was hij op heel veel vlakken zijn tijd ver vooruit, en dat maakt dat hij na een recente facelift nog altijd helemaal bij de les is. Maar ondanks zijn uitstekende geloofsbrieven is hij niet bepaald de meest populaire EV in het EV-landschap. Terecht of niet? Wij zochten het uit.

De Ioniq 5 blijft een van de meest intrigerende elektrische crossovers op de markt, en in N-Line-trim mikt hij duidelijk op wie nét dat beetje extra visuele pit wil zonder meteen naar de extreme N-versie te grijpen. Maar zoals wel vaker in autoland is 'meer' niet altijd automatisch 'beter'.

Scherp, maar ook controversieel design

Laat ons meteen met het meest heikele, of beter gezegd controversiële punt beginnen en dat is het design van de Ioniq 5. Sinds zijn lancering was het model al een designstatement op wielen, en zijn uitgesproken futuristische look is mogelijks een lastig gegeven. Wij vonden en vinden de Ioniq 5 nog altijd een auto met bakken karakter en een présence die boven de grijze massa uitsteekt, maar we kunnen ons inbeelden dat niet iedereen valt voor zijn gedurfde stijl. Sinds de recente facelift en de toevoeging van een N-Line-uitvoering probeert Hyundai het geheel zelfs nog een tikje scherper te maken. De vraag is alleen: maakt dat hem beter, of gewoon anders?

Hyundai heeft het ontwerp van de Ioniq 5 subtiel maar doeltreffend aangescherpt. De pixelachtige lichtsignatuur blijft behouden, maar de bumpers ogen voller, de lijnen strakker en de algemene houding nog gespierder. In N-Line-trim komen daar nog sportieve accenten bij: specifieke velgen, donkere details, uitgesproken sportieve schorten en een iets lagere, bredere visuele stance.

Het resultaat is een auto die nog meer opvalt dan voorheen. En dat is zowel een compliment als een kritiekpunt. Want waar sommigen het design briljant vinden, zullen anderen zich afvragen of dit niet té ver gaat. De Ioniq 5 balanceert op het randje tussen visionair en extravagant. Of je dat apprecieert, hangt volledig af van je smaak. Wat wel vaststaat: opvallen doe je zeker en vast. Parkeer hem naast een doorsnee elektrische SUV en het lijkt alsof die laatste uit een andere tijd komt. De N-Line maakt de Ioniq 5 scherper, maar ook iets polariserender. Gelukkig is er ook nog de 'gewone' Ioniq 5, die al bijzonder genoeg is wat ons betreft.





Woonkamer op wielen

De recente facelift heeft het interieur van de Ioniq 5 helemaal op punt gezet. Daar was niet zo heel veel voor nodig want binnenin blijft de Ioniq 5 een meesterwerk van ruimtegevoel en functionaliteit. Het platform – speciaal ontwikkeld voor elektrische voertuigen – laat toe om een vlakke vloer te creëren met een ruimtelijke cabine, en dat merk je meteen. Instappen voelt alsof je een lounge binnenwandelt in plaats van een auto. Het enige pré-facelift puntje van kritiek heeft Hyundai nu meesterlijk weggewerkt door de introductie van meer fysieke knoppen. Waar vroeger veel functies verstopt zaten in het infotainmentsysteem, zijn er (op de centrale console) nu opnieuw tastbare bedieningselementen voor zaken zoals stoel- en stuurverwarming. Dat lijkt een kleine ingreep, maar in dagelijks gebruik maakt het een wereld van verschil. Geen gepruts meer met menu's terwijl je handen liever op het stuur blijven.

De zitpositie op elke plaats is comfortabel, de stoelen zijn ronduit uitstekend en bieden een fijne balans tussen ondersteuning en zachtheid. Vooral op langere ritten komt dat tot zijn recht. Voeg daar de luchtige sfeer aan boord aan toe (dankzij het minimalistische dashboard en de grote glaspartijen) en je krijgt een interieur dat eerder rustgevend dan overweldigend aanvoelt.

Het vernieuwde brede multimediasherm, dat visueel als één geheel oogt, blijft een blikvanger. De grafische interface is helder, logisch en snel genoeg om frustratie te vermijden. Het systeem voelt modern zonder overdreven complex te zijn, iets wat niet elke constructeur kan zeggen. De stuurpost zelf is trouwens vrij

van kritiek, al vinden wij het sportstuur van de N-Line en alle rode accenten van het goede net iets teveel. Maar over smaken en kleuren...

Ruim en praktisch, ook achterin

Je hoeft trouwens niet te vechten voor een plaatsje voorin want ook achterin blijft de Ioniq 5 een van de ruimste auto's in zijn segment. De beenruimte is indrukwekkend, zelfs voor langere passagiers. En de vlakke vloer maakt het ook in het midden relatief comfortabel. Dit is een auto waarin volwassenen zonder probleem lange afstanden kunnen afleggen zonder zich opgepropt te voelen. Anders gezegd: neem je regelmatig passagiers mee achterin, dan zul je ver moeten zoeken om een middenklasse EV te vinden die meer ruimte en comfort biedt op de achterbank.

Toch is niet alles perfect qua functionaliteit. De koffer is op papier met 520 liter meer dan groot genoeg, maar hij lijkt visueel kleiner. Het is moeilijk te benoemen waar het schoentje knelt; misschien is de vloer niet diep genoeg (dat zou dan weer een onaangename tildrempel creëren) of ligt het eerder aan de beperkte hoogte? Feit is dat hij weliswaar meer koffers slikt dan je zou vermoeden, maar wie in de showroom de auto gaat verkennen, zou daarover durven twijfelen. Niet doen dus, want de Ioniq 5 is in de praktijk meer dan praktisch genoeg. En als je de bank neerklaapt, dan heb je maar liefst 1.580 liter ter beschikking.

Elektrisch, maar niet extreem

De Ioniq 5 (we laten de hardcore N even buiten beschouwing) was





er altijd al met twee batterij-opties en die werden dankzij de facelift groter qua volume. Met de grote batterij (die ondertussen gegroeid is tot 84 kWh bruto) biedt de Ioniq 5 degelijke EV-prestaties. Hij belooft een WLTP-rijbereik van 530 km als je voor de tweewielaangetreden variant kiest, 500 km voor de all-wheel drive met 325 pk. Die laatste zouden we links laten liggen want de achterwielaangetreden versie is met 228 pk al meer dan vlot genoeg.

Waar de Ioniq 5 echt het verschil maakt, is op vlak van laadinfrastructuur. Dankzij de 800V-technologie behoort hij tot de snelst ladende elektrische auto's in zijn klasse. Zo piekt hij aan de snellader aan maar liefst 350 kW en daarmee kan je onder ideale

omstandigheden in minder dan 20 minuten van 10 naar 80 procent laden. Dat is niet alleen indrukwekkend op papier, maar ook in de praktijk bijzonder handig. Het maakt lange ritten een stuk minder stressvol. Even stoppen, koffie halen, en je bent weer vertrokken met een flink opgeladen batterij.

Toch is de autonomie vatbaar voor een puntje van kritiek. Hoewel de officiële cijfers voorbij de 500 km gaan, blijft de realistische actieradius daar in de praktijk een stuk onder. Wij verbruikten 18,5 kWh en dat maakt dat je in de praktijk rekening moet houden met een rijbereik van 420 à 450 km. Dat is zeker niet slecht, maar in een steeds competitiever segment voelt het net niet indrukwekkend genoeg. Gelukkig is er dus wel die indrukwekkende laadsnelheid, waardoor zelfs grotere trips geen stress geven.

+ PLUS

- Ruim interieur met woonkamergevoel
- 800V met supersnelle laadtijden
- Gebruiksvriendelijker door fysieke knoppen
- Sterke balans tussen comfort en rijgedrag
- Opvallend en uniek design...

- MIN

- ... maar design kan polariserend zijn
- Praktisch rijbereik blijft onder de 500 km
- Koffer oogt kleiner dan hij in werkelijkheid is

Comfort en rijgedrag

Op de weg toont de Ioniq 5 zich verrassend volwassen. Het onderstel biedt een knappe balans tussen comfort en sportiviteit. Oneffenheden worden netjes weggefilterd zonder dat de auto zweverig aanvoelt, terwijl bochten voldoende strak worden aangesneden om de bestuurder betrokken te houden. De acceleratie is meer dan vlot (van 0 tot 100 in 7,5 seconden) zoals je mag verwachten van een elektrische auto zonder dat het echt spectaculair wordt. Het is snel genoeg om moeiteloos in te voegen en in te halen, zonder dat het ooit vermoeiend wordt. De krachtopbouw is bovendien lineair en voorspelbaar, en de stilte aan boord versterkt het gevoel van verfijning. Dit is geen auto die je voortdurend aanspoort om het gaspedaal in te drukken, maar eerder een die je uitnodigt om ontspannen te rijden.



De N-Line-afwerking van onze testwagen suggereert sportiviteit, maar verwacht geen hardcore rijervaring. Dit is dus geen hot hatch in SUV-vorm. Wat je wel krijgt, is een licht aangescherpte dynamiek die net dat beetje extra vertrouwen geeft zonder het comfort op te offeren. Dat merk je bijvoorbeeld aan de stuurinrichting. Die is licht maar precies genoeg, en de algemene rijervaring voelt ontspannen en voorspelbaar aan. Dit is een auto die je eerder kalmeert dan opjaagt, en dat is voor de meeste bestuurders waarschijnlijk precies de bedoeling.

Net daarom zouden we niet investeren in de N-Line want de 'gewone' Ioniq 5 is qua sfeer en rijbeleving een pak homogener. Toegegeven, de meerprijs van 1.000 euro is belachelijk weinig voor wat je krijgt in het pakket, maar dan geven we liever extra geld uit aan het panodak of de zetels met geheugenfunctie.

Prijs en positionering

Volgens de configurator van Hyundai is er al een Ioniq 5 (met de kleine batterij van 63 kWh) vanaf 47.249 euro. Ga je voor de batterij van 84 kWh in de top uitgeruste Balance variant maar met tweewiel aandrijving, dan betaal je 59.749 euro. Onze testwagen met N-Line pakket kost 1.000 euro meer. De vraag is of de N-Line-uitvoering zijn beperkte meerprijs rechtvaardigt. Visueel en qua uitrusting krijg je een pak extra's, maar het blijft in essentie een stylingpakket met een licht sportieve toets. Is het zijn geld waard? Absoluut. Zouden wij het pakket nemen? Neen, want de gewone versie is qua beleving simpelweg een pak homogener. Los daarvan is de Ioniq 5 geen koopje, maar wel zijn geld waard.

Conclusie

De Hyundai Ioniq 5 blijft een van de meest interessante elektrische auto's van het moment. Hij combineert een uitgesproken design met een uitzonderlijk ruim en comfortabel interieur, en voegt daar een van de beste laadprestaties in de sector aan toe. Het is voor ons eerlijk gezegd een stuk een raadsel waarom we het model niet vaker kruisen op de weg. Het design zal zeker een van de mogelijke struikelblokken zijn. Wij vinden het top, maar hij is op dat vlak zeker geen allemansvriend. En toch, als totaalpakket is dit een auto die durft. En in een markt die steeds meer op elkaar begint te lijken, is dat misschien wel zijn grootste troef. - **WM**

DE ESSENTIE

De Hyundai Ioniq 5 (N-Line) combineert een opvallend en aangescherpt design met een bijzonder ruim en comfortabel interieur. De toevoeging van fysieke knoppen verhoogt de gebruiksvriendelijkheid, terwijl de 800V-laadtechnologie een van de grootste troeven blijft. Het rijcomfort en de balans van het onderstel zijn uitstekend, maar de autonomie blijft in de praktijk onder de 500 km. De koffer is ruim maar laat dat visueel niet blijken. Dat neemt niet weg dat dit een van de sterkste EV's blijft van het moment, al moet je wel houden van zijn (wat ons betreft) bijzondere design.

Speciale serie





Voor het vijfde jaar op rij is Renault een van de hoofdsponsors van het tennistoernooi van Roland-Garros in Parijs. Net als van de R5 E-Tech komt er later dit jaar een speciale reeks Renault 4 Roland-Garros E-Tech uit. Die is gebaseerd op de zopas voorgestelde Plein Sud-versie van de elektrische SUV. Die krijgt een stoffen schuifdakje van 92 op 80 cm, wat het cabriogevoel aan boord moet

brengen. Je herkent de speciale reeks aan zijn ijswitte lak, zwarte raamstijlen, zilverkleurige sierelementen met Roland-Garros-logo op de voorvleugels, zwarte 18" diamond cut'-velgen met donkere vernis en naafdoppen in terracottabruin, en sierelementen in terracottabruin op de voor- en achterbumper. Aan boord krijgt de R4 Roland-Garros een volledig gerecycleerde lichtgrijze zetelbekleding met "een weefsel dat doet denken aan technische sportkleding". Verder zijn er zijsteunen en een centrale armsteun in blauwe generfde TEP-stof en een Roland-Garros-logo op de rugleuningen.

DS Numéro 7

Nieuwe SUV wordt speerpunt voor het merk, komt als hybride én volledig elektrisch

DS, het Franse premiummerk van de Stellantis groep, is klaar om de nieuwe DS Numéro 7 op het grote publiek los te laten, en dat is niets te vroeg. Want hoewel het gamma redelijk jong is, zal het toch vooral deze N°7 zijn die voor het nodige volume zal moeten gaan zorgen. Om de grote premium SUV alle kansen te geven, wil Stellantis geen risico nemen. En dus krijgt de nieuwe N°7 zowel een hybride- als volledig elektrische aandrijflijn.

Ondanks de vernieuwing van de DS N°4 en de recent gelanceerde N°8, blijft de uitgaande DS7 het meest verkochte model uit de DS line-up. De DS7 was trouwens het eerste model dat DS als autonoom merk lanceerde, nadat het zich van Citroën had los gescheurd. Vandaag is het model op z'n eentje verantwoordelijk voor de helft van de DS verkoop, en dus zijn de Franse designers en ingenieurs niet over één nacht ijs gegaan bij de ontwikkeling van hun nieuwe SUV-vlaggenschip. In lijn met de andere nieuwe modellen luistert die nu naar de naam Numéro 7.

Tussen 2 segmenten

Laat ons beginnen met even naar het formaat te kijken van de N°7. We moeten het nieuwe model met zijn lengte van 4,66 meter (+ 7 cm tegenover de DS7) strikt genomen in het C SUV-segment situeren, maar als we naar de dagelijkse bruikbaarheid en functionaliteit kijken, dan is het verhaal genuanceerder. De DS N°7 krijgt namelijk een behoorlijke grote koffer met een volume van 560 liter. Dat is niet alleen flink groter dan zijn directe concurrenten uit het C SUV-segment (bijv. Volvo EX40, BMW iX1 of Mercedes EQB), maar daarmee doet hij zelfs beter dan de meeste concurrenten uit een hoger segment zoals de BMW iX3, de Audi Q5/Q6 en de Volvo EX60. Enkel de Mercedes GLC EQ kan de DS N°7 overtreffen als het op koffervolume aankomt.

Om maar te zeggen dat DS ons graag wil voorhouden dat de nieuwe Numéro 7 uitpakt met de capaciteiten uit een hoger segment, en dat geldt natuurlijk ook als we kijken naar de beschikbare binnenruimte. De wielbasis groeide met 5 cm, en dat merk je aan de aanwezige beenruimte. Achterin kom je als volwassene niets tekort, en je profiteert ook van grotere glaspartijen wat het ruimtelijke gevoel nog in de verf zet.





DS AUTOMOBILES

N°7

DS N°7



Knap design

Over smaken valt niet te discussiëren, maar wij vinden het design van de nieuwe Numéro 7 een absolute troef van het model. Vooraan krijg je overduidelijk een familiegezicht te zien dat je wellicht herkent van de DS N°8. Maar het feit dat de N°7 flink hoger op z'n poten staat, geeft 'm natuurlijk een veel stoerdere uitstraling. Wat opvalt is de mogelijkheid om te kiezen voor een bi-tone motorkap en in profiel zie je verschillende zwarte accenten die bijdragen tot zijn chique voorkomen. Achteraan zien we een daklijn die sterk afloopt, wat hem bijna de looks van een shooting brake geeft. Heel geslaagd!

Interieur met Franse flair

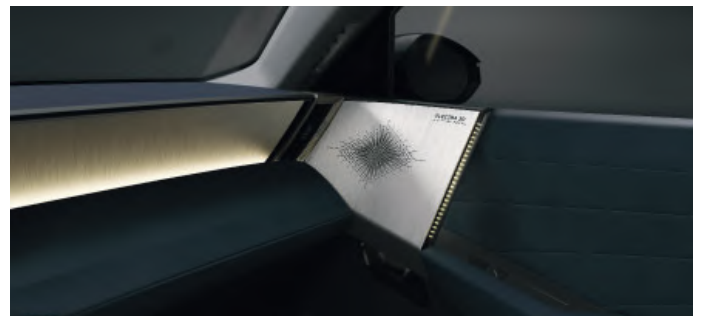
Zoals we van DS mogen verwachten baadt het interieur van de N°7 in Franse weelde. DS voorziet vier uitrustingsniveaus, vijf interieurcombinaties en zes exterieurkleuren. Wat ons betreft had het allemaal misschien een tikje minder 'barok' gemogen, maar het is wel consistent met de andere modellen. Onze voorkeur gaat

alvast uit naar de versie met dat heerlijk luxueuze Nappaleder, wat optimaal bijdraagt aan de premium beleving van de N°7. Enige minpuntje zijn de harde plastics die terug te vinden zijn onderaan de deurbekleding. Dat is gelukkig niet in het directe gezichtsveld, maar we begrijpen niet waarom DS de lijn van een top-afwerking niet gewoon helemaal doortrekt.

Tot 740 km rijbereik

Kijken we naar de aandrijving, dan komt de nieuwe N°7 in drie elektrische configuraties en één 48V milde hybride. Later zal trouwens nog een plug-inhybridevariant aan het gamma worden toegevoegd, maar DS geeft daarover op dit moment nog geen informatie vrij. Wie dus nog graag naar de pomp rijdt is in eerste instantie aangehouden op de stekkerloze Hybrid met 145 pk.

Maar liefst 60 tot 70% van de verkoop zal in het fleet-segment gebeuren, en dus DS zet vol in op de volledig elektrische varianten. Daar kan je kiezen uit drie versies. De E-Tense FWD (met voorwiel-



aandrijving) komt met een kleine en een grote batterij van respectievelijk 74 kWh en 97 kWh en 260 of 280 pk. Met de kleine batterij komt de N°7 tot 543 km ver op één lading, de versie met de grote batterij is binnen het N°7-gamma meteen de kilometerkampioen met een rijbereik tot 740 km WLTP. Kies je voor de derde variant, dan krijg je de grote batterij van 97 kW maar dan gecombineerd met vierwielaandrijving en dus twee motoren, goed voor 375 pk. Dat extra vermogen betaal je natuurlijk wel in rijbereik, want de E-Tense AWD komt minder ver: 679 km.

400 Volt

Tot dusver kan DS dus heel nette en concurrentiële waarden voorleggen, die helemaal in lijn zijn met zijn directe rivalen. Wel is het jammer dat DS (nog) niet gekozen heeft voor een moderner 800 Volt architectuur, want daardoor blijft het DC laadvermogen steken op 160 kW. Dat is netjes, maar niet baanbrekend als je dan toch al eens vergeleken wilt worden met de concurrenten uit een hoger segment. Aan een snellader zal de DS N°7 in 10 minuten 200

DE ESSENTIE

De DS Numéro 7 wordt een belangrijk model voor DS, het premiummerk van Stellantis. De grote SUV moet voor veel verkoop zorgen en komt daarom zowel als hybride als volledig elektrisch. Met een lengte van 4,66 m en een koffer van 560 liter positioneert hij zich tussen twee segmenten in en biedt hij veel ruimte. Het design en het luxueuze interieur met Franse flair zijn duidelijke troeven. De elektrische versies bieden tot 740 km rijbereik en tot 375 pk, terwijl een milde hybride 145 pk levert. Snelladen kan tot 160 kW. DS mikt vooral op fleetverkoop, maar hoopt ook particuliere kopers aan te trekken. Bestellingen starten in mei, met leveringen in de zomer.



km extra rijbereik binnen trekken.

Kan dit iets worden?

We kunnen er eerlijk over zijn; premium kopers denken in hoofdzaak vooral een Duitse of Zweedse merken. Maar hoewel de echte glorie-dagen van de Franse premiums (denk maar een de Peugeot 607, de Citroën XM of de Renault Safrane) al even achter ons liggen, is er ongetwijfeld nog een publiek dat liever in een weelderige Fransman dan in een pocherige Duitser gezien wordt. In de fleet zal het misschien niet evident zijn, maar als de prijs goed is, dan zou deze Numéro 7 wel eens een begoed particulier publiek kunnen aanspreken die anders misschien een Chinees merk zouden bestellen.

Om een eerste oordeel te vellen (zonder de auto te hebben gereden) willen we wel nog graag de prijs afwachten van de nieuwe Numéro 7. Die houdt DS nog even achter de hand. Vanaf mei zullen bestellingen open gaan, om dan de eerste wagens in de zomer uit te leveren. - WM



De gloednieuwe *Prelude*

Full Hybrid
sportcoupé

Een hybride
net zo uniek
als jij



8 JAAR*
GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO₂ (WLTP)


GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/3/2004): fl.honda.be. Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. Contacteer uw Honda concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

Test



Honda Prelude Hybrid

Sexy, fun én zuinig !

A photograph of a winding asphalt road on a hillside. The road curves to the right and is marked with white dashed lines. The surrounding landscape is lush with green vegetation and some dry grass. In the distance, a small structure is visible on a hilltop. The sky is blue with scattered white clouds. The overall scene conveys a sense of a scenic drive.

Een sportcoupé met een hybride motor op de markt brengen, ook wij vonden het een gekke beslissing van Honda. Vooral met de naam Prelude, die toch verwijst naar krijgende VTEC-motoren uit de jaren '80 en '90. Tot wanneer we nog eens naar de brandstofprijzen keken...



Waar Ford een beetje valsspeelt door de Capri terug te brengen als elektrische SUV, volgt de nieuwe Honda Prelude gewoon weer het ouderwetse recept. Dat wil zeggen: een sportieve maar dagelijks bruikbare coupé, in dit geval gebaseerd op de Civic. Helaas niet op de Civic Type R, maar wel op de hybride Civic e:HEV. Zorgt die zuinige motor wel voor voldoende rijplezier? Met andere woorden: is de nieuwe Honda Prelude wel de moeite waard om 50.000 euro aan uit te geven? We gaan op ontdekkingsstocht!

(Bijna) perfecte proporties

Het zonnetje scheen als we de Prelude gingen ophalen, en we moeten toegeven: in het parelmoerwit is het echt wel een knappe verschijning (al mag het blauw van de foto's er ook zijn). Hij is laag, glad gelijnd en bijna perfect geproportioneerd (4,52 m lang, 1,88 m breed en 1,355 m hoog). De motorkap is niet zo lang ten opzichte van de achterzijde, in tegenstelling tot bijvoorbeeld een Toyota Supra, maar het voordeel is dat de Prelude wél een achterbank heeft. Toch handig dat partner én kind(eren) beide mee kunnen rijden.

Ondanks de gedeelde techniek lijkt de Honda Prelude overigens totaal niet op de Civic. De lichtsignaturen zijn volledig anders, met achteraan een fijne LED-streep die het model ook in het donker wat cachet geeft. De blauwe accenten zijn echter niet helemaal onze meug, vermoedelijk een verwijzing naar zijn hybride hart. Maar dat is een kleintje om ook zwart te maken.

Civic-interieur

De gelijkenissen met de Civic zijn veel meer te vinden in het interieur van de Honda Prelude. Het dashboard komt zelfs grotendeels overeen, op een iets andere afwerking na. Daar klagen we echter niet over. Anno 2026 is het zelfs een vrij klassieke lay-out, met wel digitale tellers en een centraal aanraakscherm, maar vooral ook nog veel echte knoppen. Die zijn logisch verspreid over de boardplank en kan je dus binnen de kortste keren blindelings bedienen.

Basic, maar functioneel

Het infotainmentscherm is niet heel groot en ook de software oogt een beetje ouderwets, maar het systeem reageert wel snel en is ook bijzonder logisch ingedeeld. Draadloze Android Auto en Apple CarPlay zijn ook gewoon aanwezig, dus qua functionaliteit ontbreekt er niets. Alleen de rijhulpsystemen zijn niet zo gemakkelijk in te stellen, daarvoor moet je in de menu's van zowel het digitale dashboard als het centrale scherm graven. Een sneltoets om je voorkeuren in één keer in te stellen was handiger geweest, zoals verschillende andere merken al doen.

Verrassend grote koffer

Op praktisch vlak stelt de Honda Prelude niet teleur, maar verwacht geen ruime gezinswagen. De achterbank is echt wel vooral geschikt voor kinderen, en de toegang ernaartoe vereist ook enige flexibiliteit. Maar ze is er tenminste wel. De koffer is daarentegen



“ De Prelude is laag, glad gelijnd, en bijna perfect geproportioneerd.



verrassend ruim. Je komt er gemakkelijk in dankzij de grote achterklep en de laadruimte is groter dan de officiële 269 liter doen vermoeden. Bovendien kunnen de achterzetels plat als je ze niet nodig hebt, wat voor een écht grote laadruimte zorgt van 760 liter.

'Maar' 184 pk...

Goed, nu moeten we het wel hebben over de olifant in de kamer. Onder de motorkap van de nieuwe Honda Prelude zit niet de 2.0 turbo van 329 pk uit de Civic Type R, maar wel de 2.0 hybride van de Civic e:HEV. Een combinatie van een atmosferische viercilinder van 141 pk en een elektromotor van 184 pk, die de voorwielen aandrijft. De sprint van 0 naar 100 duurt 8,2 seconden, de topsnelheid bedraagt 188 km/u. Waarden die de gemiddelde compacte middenklasser tegenwoordig ook wel haalt. Het grote voordeel van de hybride motor is natuurlijk zijn verbruik: 5,2 l/100 km volgens de WLTP-cyclus.

...en toch écht leuk!

Eerlijk gezegd: we hadden ons al voorbereid om teleurgesteld te worden door de motor van de Honda Prelude. Maar wat blijkt? In dagelijks gebruik is het écht een fijne krachtbron! Het onmiddellijk beschikbare koppel van de elektromotor zorgt voor vlotte hernevingen, en de benzinemotor klinkt ook niet zo 'zeurderig' als bij de hybrides van Toyota. De hybride transmissie voelt eerder aan als een klassieke automaat, en je kan zelfs versnellingen simuleren via de S+-modus. Dat hebben we eens geprobeerd, maar eerlijk gezegd: in de GT-rijmodus voelt de Prelude veel vlotter en zeker niet minder natuurlijk aan.



Zuinigste sportwagen op de markt

Pas als je écht het onderste uit de kan wil halen, merk je dat er toch niet zoveel vermogen op overschot is. Maar pakweg tot aan 80% gas – met andere woorden: onder vrijwel alle normale omstandigheden – doet de Prelude precies wat je ervan verwacht. Vlot optrekken bij het uitkomen van een bocht of even snel inhalen, het is allemaal geen probleem. En in ruil krijg je een verbruik dat ook in de praktijk rond de 5 l/100 km schommelt. Dat doen niet veel sportcoupés hem na. Ook leuk is dat je met de flippers aan het stuur kan spelen om de remenergie te recupereren, zoals bij een elektrische wagen. Dat betreft je nog net iets meer bij het rijden.

Toch een beetje Type R

De nieuwe Honda Prelude heeft trouwens wél iets gemeen met de Civic Type R: zijn ophanging. De dempers zijn iets zachter afgesteld, wat het dagelijks rijcomfort ten goede komt, maar je voelt echt dat dit beestje gemaakt is om bochten te nemen. Het stuur is dan ook perfect afgesteld: niet te licht of te zwaar, en direct genoeg om scherp in te sturen. Dit is echter geen hot hatch met een speelse kont die je met een schop op de rem laat kwispelen. De Prelude blinkt uit in zijn wendbare stabiliteit, met een gripniveau en balans die bijzonder hoge bochtensnelheden mogelijk maken. Wat dat betreft is de motor niet in staat om het chassis van de wijs te brengen, maar beter zo dan omgekeerd. En moet het tempo omlaag, dan staan de Brembo-remmen direct paraat, met opnieuw een goed afgesteld pedaal dat zelfvertrouwen geeft.



+ PLUS

- Sexy design
- Verrassend praktisch dankzij achterbank en ruime koffer
- Zeer zuinige motor
- Fantastische wegligging
- Goede ergonomie en zitpositie

- MIN

- Niet goedkoop
- Hybridemotor mist piekvermogen
- Rijhulpsystemen niet gemakkelijk in te stellen



Hoeveel kost de Honda Prelude in België?

Tot hiertoe goed nieuws, dus. Maar dan komt het tweede grote struikelblok: de prijs. De nieuwe Honda Prelude is pas verkrijgbaar vanaf 49.990 euro. Voor dat geld zit er wel al bijna alles op. Enkel een kleurtje (keuze uit vier opties, maar helaas geen rood), grotere velgen, zwarte accenten en een grijs-blauw interieur vragen wat extra centen. Voor dat budget is dit eerder een funauto voor zij die zich de jaren '90 nog goed herinneren dan voor jonge bestuurders op zoek naar een blitse bolide... Anderzijds is het segment van de coupés tegenwoordig dun bezaaid, en kom je elders zeker niet goedkoper uit. De BMW 2 Reeks Coupé is misschien wel de dichtste concurrent van de Prelude, vanaf 51.300 euro als 220i met 184 pk. De Toyota Supra is al niet meer nieuw te koop, en idem dito voor de GR86. De Mercedes CLE Coupé is een slag groter, minder sportief



en kost minstens 59.048 euro. Verder heb je enkel nog de Ford Mustang, die vanaf 58.960 euro minder duur is dan je zou denken... tot als je de brief krijgt van de verkeersbelasting. En dan hebben we het nog niet over het verbruik gehad.

Conclusie

De Honda Prelude heeft onze verwachtingen overtroffen. Hij biedt misschien wel het beste compromis tussen sportief rijplezier, dagelijks gebruiksgemak én verbruik van alle auto's die we al hebben getest. Ja, hij had nog leuker kunnen zijn met de motor van de Civic Type R onder de kap. Maar dan had hij waarschijnlijk helemaal niet bestaan, en was hij al zeker niet naar Europa gekomen. Nostalgici die willen terugkeren naar de jaren '90 kunnen in ieder geval hun hart ophalen met deze échte Japanse sportcoupé. - YM

DE ESSENTIE

De Honda Prelude maakt een onverwachte comeback... als hybride. Geen krijgende VTEC meer, maar een efficiënte aandrijflijn van 184 pk. Klinkt dat als vloeken in de kerk? Misschien. Maar achter het strakke design schuilt een verrassend evenwichtige coupé die rijplezier, comfort en een verbruik van amper 5 l/100 km combineert. Voeg daar een bruikbaar interieur en scherpe wegligging aan toe, en de vraag dringt zich op: is dit stiekem een van de interessantste sportcoupés van het moment?

Zeekr 7X is mooie en krachtige EV met premiumallures voor grote families

Sinds begin dit jaar is het Chinese Zeekr ook officieel actief in België. Het Europese gamma telt al diverse modellen, waaronder de knappe 7X. Die elektrische SUV met echt wel premiumallures biedt de keuze uit twee varianten, waaronder eentje met veel vermogen en dan ook vierwielaandrijving.

Je kan bij de eerste Belgische Zeekr-verdelers al terecht voor een vrij compacte X, een sportief gelijnde 7GT, een met een lengte van bijna 5 meter echt wel grote 001 en dus ook de 7X. Zeekr behoort tot dezelfde en heel grote Geely-groep als (onder meer) Lotus, Polestar, Smart en Volvo. Er zijn dan ook sterke technische en andere banden met die merken, zeker de ook voor onze streken bedoelde modellen worden op zijn minst deels ontworpen in het Zeekr Design Centre in het Zweedse Göteborg. Juist ja, daar waar ook Polestar en Volvo hun hoofdzetel hebben.

Middelgrote cross-over

Ook de technologische ontwikkeling gebeurt in een R&D-centrum in dezelfde Scandinavische stad, het is duidelijk wel de bedoeling dat zoiets als een Europese designfilosofie en dito kwaliteitsstandaard het vertrekpunt vormen voor de Zeekr-modellen. Ook voor de 7X waarover we het hier hebben dus, met een lengte van 4,79 meter mag dat een middelgrote cross-over worden genoemd.

Met achter- of vierwielaandrijving

In de Privilege AWD leveren twee motoren samen 646 pk en maken ze een spurt naar 100 km/h in minder dan 4 tellen mogelijk. Of een toch wel straffe 3,8 seconden om precies te zijn. Een 800-voltarchitectuur zorgt voor korte laadtijden, aan een geschikte snellader (tot 360 kW) moeten 13 minuten volstaan om de accu van 100 kWh van 10 weer op 80 procent van haar capaciteit te krijgen. Met 100 procent is ze goed voor een rijbereik van 543 kilometer. De 7X is er echter ook als Long Range met 421 pk en een fraaie 615 kilometer rijbereik en evengoed als basis-Core RWD met dan een batterij van slechts 75 kWh en een autonomie van 480 kilometer. Die modellen doet het met één elektromotor en worden via (enkel) de achterwielen aangedreven.

Sobere elegantie

Het fraai afgewerkte interieur van de 7X oogt op het eerste gezicht zowel sober als elegant, een beetje zoals we dat van Chinese auto's gewoon zijn. De Zeekr heeft een digitaal dashboard en een infotainmentscherm van 16 duim, je kan er ook nog een head-up display bijnemen dat zijn informatie over een echt wel groot deel (tot 36,2 duim!) van de voorruit projecteert. Zeekr pronkt ook met een snelle en gebruiksvriendelijke interface van de derde generatie, naast 5G-connectiviteit en een 24/7 externe toegang tot de auto met de Companion-app. Goed nieuws, er zijn voor enkele functies ook nog enkele klassieke en dus 'fysieke' knoppen behouden.

Luchtvering en dempingscontrole

Er is zowel voor- als achterin veel en dus comfortabel plaats voor volwassenen, met afhankelijk van het uitrustingsniveau ook elektrische verstelmogelijkheden, verwarming, ventilatie en massage voor de stoelen. In de koffer raak je minstens 539 liter bagage kwijt. Vooraan is er in een frunk ook nog plaats voor tot 66 liter aan spullen of dus allicht de laadkabel. Voor extra comfort en evengoed dito rijdynamiek op momenten dat je daar nood aanvoelt, is er een actieve luchtvering met dempingscontrole. De standaard bodemvrijheid van 172 millimeter kan met respectievelijk 25 en 45 millimeter worden verlaagd en verhoogd.

Stijlvol en ook sportief

Het 'steekt' allemaal onder een alweer eerder sober gelijnd, maar wel heel modern aandoend koetswerk. De zowat naadloze oppervlakken en de aflopende daklijn met net wel scherp gedefinieerde randen moeten, dixit de designers, zowel een gevoel van kracht als dus ook elegantie uitstralen. Opvallen – of misschien net niet – doen de heel fijne lichtblokken vooraan, zo fijn zelfs dat je amper ziet dat ze er zijn als ze niet branden. Over het volledige front van de auto loopt ook nog een al even smalle lichtbalk, die is er (in het rood) ook achteraan. Best wel stijlvol allemaal. De combinatie van een kleur naar keuze met zwarte lak voor onder meer het dak, de rand van de wielkasten en de zijschorten zorgen dan weer voor een eerder sportieve toets.



Test



MG S9

Premium, slim en betaalbaar

Het gaat hard bij MG met een toestroom aan nieuwe modellen waar geen enkel ander merk tegenop kan. De nieuwe MG 4 Urban staat nog maar net in de showrooms, of hij wordt al geflankeerd door een model aan de andere kant van het spectrum. De MG S9 PHEV doet dat met een combinatie van ruimte, plug-in hybridetechniek en vooral een prijskaartje dat moeilijk te negeren valt. MG heeft de laatste jaren duidelijk geleerd hoe je Europese kopers moet verleiden, en het nieuwe S9 topmodel is daar misschien wel het meest uitgesproken voorbeeld van.

Wat meteen opvalt, is hoe rationeel deze auto is samengesteld. Alles lijkt gericht op maximale waarde: veel plaats, veel uitrusting en een aandrijflijn die inspeelt op wat particulieren willen. Maar

zoals altijd bij dit soort aanbiedingen rijst de vraag: is het enkel een goede deal op papier, of ook een auto die in de praktijk overtuigt?

Groot, volwassen en bewust niet opvallend

Met zijn lengte van bijna 5 meter is de S9 geen bescheiden verschijning. Hij heeft de proporties van een grote familie-SUV: lange wielbasis, hoge daklijn en een vrij rechtopstaande achterkant. Het design zelf is eerder ingetogen dan uitgesproken, maar dat lijkt een bewuste keuze. We zouden de S9 toch herkenbaar MG willen noemen met stijlelementen die je ook op andere modellen van het merk terug kan vinden. Echt opvallen doet de S9 niet. MG mikt duidelijk op een breed publiek en vermijdt daarom scherpe stijlkeuzes die zouden kunnen polariseren.

De voorkant wordt gekenmerkt door een brede grille en slanke LED-koplampen die hem een moderne, licht futuristische uitstraling geven zonder overdreven te zijn. Langs de zijkant zie je vooral func-



+ PLUS

- Ruim en praktisch interieur (ook derde rij bruikbaar)
- Zeer scherpe prijs voor een 7-zitter
- Veel luxe-uitrusting (massage, pano-dak, etc.)
- Strakke bordplank
- Geen laadstress

- MIN

- Benzinemotor kan rumoerig worden bij vollast
- Stuurgevoel mist precisie en betrokkenheid
- Infotainment mist soms handige fysieke knoppen

Centraal in het interieur staan twee grote schermen die visueel één geheel vormen. Het infotainment is breed heeft een goede resolutie, en biedt toegang tot alle functies die je tegenwoordig verwacht. Navigatie, connectiviteit en instellingen zijn allemaal aanwezig, al blijven we in dit soort van auto's heimwee hebben naar meer fysieke knoppen voor functies die elders intuïtiever geplaatst zouden zijn. Gelukkig zitten er wel nog een reeks knoppen meteen onder het scherm om de belangrijkste functies van de klimaatregeling te bedienen.

Wat echt indruk maakt, zijn de stoelen. MG heeft hier duidelijk niet bespaard. Ze bieden niet alleen goede ondersteuning, maar zijn ook voorzien van verwarming, ventilatie en zelfs een massagefunctie. Dat zijn zaken die je normaal pas tegenkomt in aanzienlijk duurdere modellen. Het standaard panoramadak, dat bovendien open kan, zorgt voor extra licht en een ruimtelijk gevoel dat perfect past bij het karakter van de auto. De algemene sfeer aan boord is door dit alles verrassend luxueus. De MGS9 voelt niet als een budgetoplossing, maar eerder als een bewuste poging om een hoger segment te benaderen zonder de bijhorende prijs.

Gemaakt voor gezinnen

Een SUV van dit formaat moet natuurlijk vooral praktisch zijn en daar stelt de S9 niet teleur. Dankzij de lange wielbasis is er op de tweede zetelrij meer dan voldoende beenruimte, zelfs voor volwas-



tionaliteit: grote deuren, veel glasoppervlak en een duidelijke focus op binnenruimte. Achteraan houdt het design het opnieuw netjes en strak, zonder experimenten.

Het resultaat is een auto die misschien geen designprijzen wint, maar wel vertrouwen uitstraalt. Hij oogt degelijk en volwassen, en dat is in dit segment vaak belangrijker dan spektakel. Het is een SUV die zich moeiteloos thuis voelt op een bedrijventerrein, voor een schoolpoort of op een lange snelwegrit richting Zuid-Frankrijk.

Verrassend luxueus

Binnenin verandert het verhaal meteen. Waar het exterieur eerder voorzichtig blijft, zet het interieur een duidelijke stap richting premium. De materialen voelen aangenamer aan dan je misschien zou verwachten met een zachte bekleding, nette afwerking en een strak vormgegeven dashboard. In het zwarte interieur kan het geheel misschien een beetje somber aanvoelen, maar je kan ook kiezen voor een beige/bruin lederen interieur met houtinleg. 't Is natuurlijk een kwestie van smaak, maar die laatste optie voelt wat ons betreft nog meer premium aan.



senen. De derde rij is geen overdreven krappe noodoplossing zoals bij sommige concurrenten, maar effectief bruikbaar voor kortere ritten met volwassenen of langere trajecten met kinderen. Dat heeft ook te maken met de verschuifbare middelste bank, waardoor je de 2 achterste passagiers iets meer ruimte kan gunnen.

Interessant is dat de kofferruimte ook met 7 zitplaatsen bruikbaar blijft. Je houdt voldoende plaats over voor boodschappen of een paar reistassen, wat niet bij elke 7-zitter het geval is. Klap je de derde zetelrij neer (ze verdwijnt dan ook netjes in de vloer), dan groeit de laadruimte aanzienlijk en wordt de S9 een echte allesvreter (tot maar liefst 2.093 liter). De flexibiliteit van het interieur maakt het nieuwe MG topmodel bijzonder geschikt voor gezinnen. Of het nu gaat om dagelijkse ritten, vakanties of het vervoeren van sportmateriaal, de MG S9 lijkt voor alles een oplossing te hebben.

Stevig maar gecontroleerd geveerd

Op de weg laat de S9 zien dat MG niet alleen op prijs en uitrusting heeft ingezet. Het onderstel is duidelijk afgestemd op stabiliteit en controle. Hij voelt stevig aan, met beperkte overhelling in bochten en een solide indruk op hogere snelheden. Dat betekent wel dat hij aan de strakkere kant is. Niet dat het echt oncomfortabel wordt, maar wie op zoek is naar een zwevend comfortniveau zoals bij sommige Franse SUV's, zal dat hier niet vinden. Ook het stuurgevoel mist een klein beetje precisie, zonder dat het echt gaat storen. Het stuur doet wat het moet doen, maar geeft weinig feedback. Je rijdt de auto zonder enige moeite, maar echte betrokkenheid ontbreekt.

Toch werkt de algemene afstelling in het voordeel van de auto. Hij voelt volwassen en zelfzeker aan, wat vooral op lange snelwegrit-

ten een pluspunt is. De stoelen spelen daarbij een belangrijke rol. Dankzij hun comfort en extra functies zoals massage wordt zelfs een lange rit minder vermoeiend.

Aandrijflijn

Onder de motorkap combineert de MG S9 een 1.5 turbo benzinemotor (143 pk) met een elektromotor en een relatief grote batterij. Het systeem levert met 299 pk gecombineerd meer dan voldoende vermogen voor dagelijks gebruik en voelt in normale omstandigheden soepel aan. Bij rustig rijden profiteer je van de elektrische ondersteuning, waardoor de auto stil en comfortabel vooruitgaat. Zodra je echter meer vermogen vraagt, komt de benzinemotor nadrukkelijker in beeld. Daarbij kan hij soms iets te prominent op de voorgrond treden, wat een beetje afbreuk doet aan de verfijning van het geheel.

Opmerkelijk is het gevoel dat je altijd met een elektrische auto aan het rijden bent, hoewel dat natuurlijk niet het geval is. Op papier kan je tot 100 km puur elektrisch rijden tot de thermische motor tussenbeide komt. Die overgang tussen elektrisch en hybride rijden verloopt quasi ongemerkt (los van de op dat moment hoorbare benzinemotor), temeer omdat je nooit iets voelt van enige schakelmomenten omdat die er simpelweg niet zijn. Sportief wordt de MG S9 nooit. Het draait hier om efficiëntie en gebruiksgemak, precies wat gezinnen zoeken.

Met een elektrische actieradius die in de realiteit rond de 70 kilometer ligt, doet de S9 het meer dan correct voor dit segment. Voor veel gebruikers betekent dat dat dagelijkse ritten volledig elektrisch kunnen worden afgelegd. Het zou misschien nog iets be-



ter kunnen als je de remrecuperatie op het maximale niveau instelt, maar daarvoor moet je weer in de menu's van het centrale scherm duiken. Dan prefereren we toch handige schakelaars aan het stuur.

Prijs: hier maakt hij het verschil

De MGS9 PHEV komt in twee versies maar de (basis) Comfort is voor 43.990 euro al verrassend compleet uitgerust. Dat is een prijskaartje waar je bij andere merken simpelweg geen SUV van dit formaat en 7 zitplaatsen zult terugvinden. Voor 2.000 euro extra haal je de Premium topversie in huis met alles toeters en bellen (inclusief een elektrische achterklep, Bose audio, massagestoelen....). Die prijszetting is dan ook geen detail, maar een belangrijke basis van het verhaal. Het is precies hier dat de S9 zijn concurrenten onder druk zet. Want hoewel hij niet in elk aspect de beste of de meest begeisterende auto is, biedt hij een totaalpakket dat moeilijk te evenaren is voor hetzelfde budget. - WM

DE ESSENTIE

De MGS9 PHEV is geen auto die je koopt vanuit een sterke emotie. Hij mist soms het speelse karakter, de finesse en de betrokkenheid van sommige duurdere rivalen, maar hij doet wel bijna alles goed. Het design is geslaagd, het interieur voelt premium, de ruimte is indrukwekkend en de uitrusting is ronduit gul. Bovendien is het een 7-zitter die onder alle omstandigheden verrassend praktisch blijft. Voeg daar een prijs aan toe die onder de meeste concurrenten ligt, en je krijgt een bijzonder overtuigend totaalpakket. De S9 is geen auto die bakens verzet, maar wel een slimme alleskunner die precies weet wat zijn doelgroep zoekt. En in een segment waar prijs en bruikbaarheid vaak doorslaggevend zijn, zou dat wel eens voldoende kunnen zijn om een succes te worden.



Volvo start de productie van de EX60
"We laten de softwareproblemen achter ons."



Volvo is gestart met de productie van de EX60 en CEO Håkan Samuelsson rijdt het eerste exemplaar van de band. Hij benadrukt dat eerdere softwareproblemen bij de EX90 zijn opgelost en heeft vertrouwen in een vlekkeloze lancering. De EX60 bouwt voort op moderne technologie en krijgt regelmatige updates. Het model is nu al een succes met duizenden bestellingen en moet Volvo's groei en elektrificatie stimuleren. Belgische klanten moeten wel wachten tot minstens september voor levering.

Test



KGM Actyon Hybrid

Origineel en betaalbaar

Kleine, grote en ertussen middelgrote SUV's genoeg om uit te kiezen, begin er maar eens aan als het moment gekomen is om op 'jacht' te gaan. De KGM Actyon springt er alvast een beetje uit met zijn opmerkelijke design en verrast ook in positieve zin met zijn prijs. Maar heeft hij (vooral) als Hybrid nog meer troeven?

Zuid-Koreaanse auto's, dat zijn Hyundai's en Kia's. En natuurlijk ook KGM's, al hebben we tijdens onze testweek met de Actyon Hybrid van de (vooral) SUV-specialist uit – hou je vast – Pyeongtaek toch wel verschillende keren moeten uitleggen dat het geen... Chinese auto is. KGM of voluit KG Mobility werd in de lente van 2023 de nieuwe naam van SsangYong, die operatie maakte toen deel uit van het 'afsluiten' van een nogal turbulente periode uit het bestaan van het kleinste van de dus drie Zuid-Koraanse autobouwers.



Met wat hipper looks

Vandaag telt ook het Belgische gamma best wel wat interessante en ook opvallende modellen. Tussen de Korando en de Rexton heeft de constructeur de Torres en de Actyon gepositioneerd. De eerste is er met keuze uit een klassieke, een hybride en als EVX een volledig elektrische aandrijving, de tweede is een enkele centimeters langere en vooral ook hipper gelijnde afgeleide met (enkel) al dan niet elektrisch geassisteerde verbrandingsmotoren. Het gaat dan om een 1.5 T-GDi die je met voor- of vierwielaandrijving kan bestellen en om de dus Hybrid gedoopte variant van onze test.

Maar voor we ons verder in die mechaniek verdiepen, eerst nog iets over de looks van de Actyon. De eerste toen dus nog SsangYo-

ng met die voornaam was een wat coupé-achtige SUV uit 2006, een in die dagen nog heel origineel 'genre' dat later ook door verschillende Duitse premiummerken zou worden omarmd. Zo zie je maar, pionierswerk wordt soms verricht door bedrijven waarvan je het vaak niet meteen zou verwachten. Een schoonheid was die eerste Actyon zeker niet, het minste dat je van het huidige model kan zeggen is dat het er wel bijzonder uitziet.

Enorme C-stijl

Anders dan het Torres-zustermodel heeft de 4,74 meter lange en dus best wel grote Actyon geen derde zijruit achterin de flanken, wel een dan ook enorme C-stijl. Die bemoeilijkt het zicht schuin naar achteren wel enigszins, maar met de huidige parkeersys-



temen en dus achteruitrijcamera's vormt dat in de praktijk geen echt probleem meer. Nog even terug naar buiten, waar de fraaie lichtsignatuur met heel fijne ledlampen zowaar voor een hightech sfeertje en dus ook een zeker premiumgevoel zorgt. Nogal wat rechte lijnen en scherpe vouwen doen er de auto tegelijk ook nog altijd behoorlijk stoer uitzien. Daar dragen de knappe velgen van 20 duim evengoed toe bij. Missie designmatig geslaagd? Dat soort oordeel blijft altijd een kwestie van persoonlijke smaak, wij houden het graag bij "de auto heeft wel iets..."

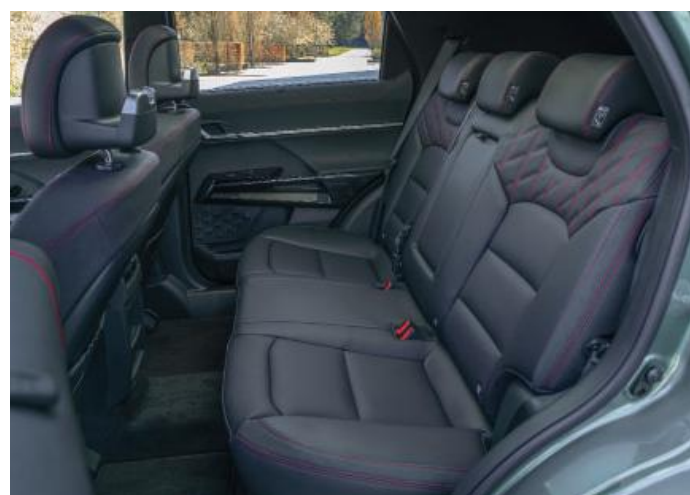
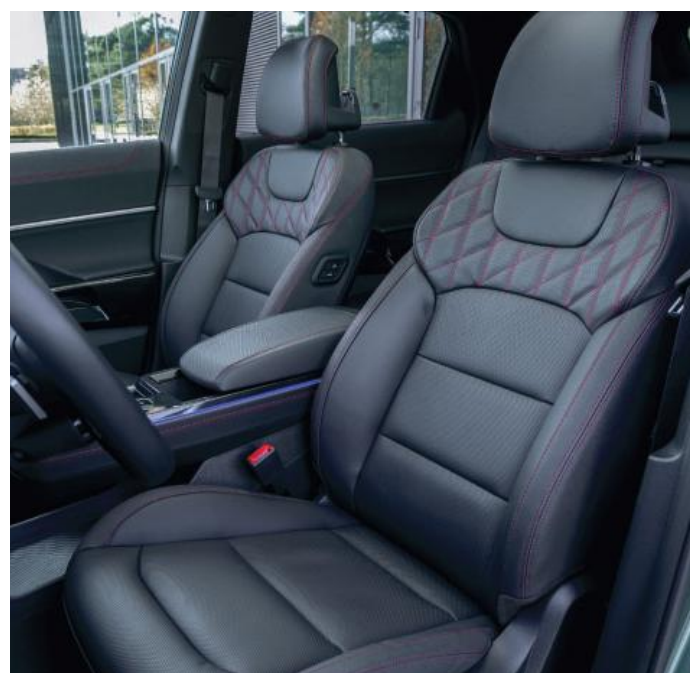
Het interieur springt er niet echt uit. We kennen dat dan ook al een tijdje van de Torres, het verschilt er immers nauwelijks van. De afwerking lijkt zeker keurig en qua materiaalkeuze zit het zelfs met het namaakhout ook nog goed, al merk je hier natuurlijk wel dat KGM toch ook nog altijd een beetje een budgetmerk wil blijven. Een positionering waar op zich zeker niets mis mee is, in tijden van "alles wordt duurder".

Ook veel ruimte achterin

Je wordt in de Actyon wel helemaal blij als je zelfs met de voorste stoelen een heel eind naar achteren geschoven achterin een toch

nog grote been- en door de grote hoogte natuurlijk ook hoofdruimte ontdekt. Twee en voor niet te lange ritten zelfs drie volwassenen vinden op de achterbank dan ook makkelijk een comfortabele zitplaats. De laadruimte stelt evenmin teleur, je kan ze uitbreiden van een al behoorlijk straffe 668 tot een ruime 1.568 liter. Dat is wel wat minder dan in de Torres, dat heeft natuurlijk alles te maken met de achteraan iets 'sneller' aflopende daklijn. Juist ja, toch nog een beetje de filosofie achter de allereerste Actyon dus...

Terug naar voor, waar je een dashboard ontdekt met twee schermen van 12,3 duim die visueel één geheel lijken te vormen. Links vind je natuurlijk de digitale instrumenten en desgewenst ook de 'kaart' van de navigatie, rechts alles wat verder nog met het infotainment heeft te maken. Het recent geïntroduceerde Athena 2.0-systeem is nog altijd niet echt heel snel en vraagt bij een eerste gebruik wel wat gewenning en vooral zoekwerk. Dat heuvel verdwijnt natuurlijk als de auto echt de jouwe wordt, jammer wel dat er zelfs voor de bediening van de airco geen echte knoppen meer zijn. Die zijn er voor nogal wat andere functies wel nog op het grote en wat vierkantachtige stuurwiel. Voor Android Auto en Apple Carplay heb je nog een kabeltje nodig.



Minder benzine met de Hybrid

De drukgevoede 1.5 met vier cilinders op benzine kennen we al van enkele andere KGM's en dus ook de 'gewone' Actyon, in die variant is hij goed voor 163 pk en 280 Nm. Zonder elektrische assistentie lust de motor behoorlijk wat brandstof, zeker in het model met vierwielaandrijving. Veelrijders en Actyon-fans doen dus alvast op papier een betere zaak met de Hybrid-variant, die verzoent de dan nog 150 paarden van de dus niet helemaal identieke benzinemotor met de 177 pk van de elektromotor.

Het zorgt voor een systeemvermogen van 204 pk en een koppel van 300 Nm, al rij je in de praktijk meestal met enkel de kracht van de elektromotor. Hij krijgt zijn energie van een kleine batterij van 1,8 kWh die zich altijd tijdens het rijden laat opladen en je plug-ingewijs dus niet op het stroomnet kan aansluiten. De benzinemotor doet in de meeste omstandigheden dienst als generator, dat is qua 'klank' in het begin ook wel even wennen. Je hoort al eens wat motorgeluid dat niet helemaal lijkt te passen bij de snelheid van het moment, maar dan toch alleen maar als je daar echt op let. De viercilinder doet zijn werk doorgaans immers wel vrij stil.

Met flippers aan het stuurwiel

De voor het opladen van de batterij en dus het opwekken van stroom voor de elektromotor ook vereiste recuperatie van de vertragingenergie kan je via flippers aan het stuurwiel ook nog zelf 'beïnvloeden', precies zoals we dat ondertussen van volledig elektrisch aangedreven auto's gewoon zijn. Het resultaat of eerder

+ PLUS

- Apart design
- Veel zit- en laadruimte
- Correct rijgedrag
- Rijke standaarduitrusting
- Scherpe prijs

- MIN

- Geen fysieke knoppen meer
- Niet uitzonderlijke zuinig
- Geen Duitse rijdynamiek



de resultaten? Om te beginnen keurige prestaties zonder dat de toch wel grote en dus ook behoorlijk zware Actyon Hybrid een sprinter wordt. Daar is het beschikbare vermogen echt wel iets te beperkt voor, van 0 naar 100 km/u vraagt dan ook 9 seconden.

Daarnaast is er ook een gemiddeld verbruik dat zoals altijd sterk afhankelijk is van hoe je met het gaspedaal omspringt en evengoed of zelfs vooral waar je met de auto vertoeft. Als dat vaak op de snelweg en tegen zowat 120 km/u is, moet je toch nog altijd rekening houden met een gemiddeld verbruik van rond de 6,5 liter per 100 kilometer. Een zuinigheidskampioen wordt deze hybride KGM dus nooit. Getuige ook de CO₂-uitstoot, WLTP-gewijs bedraagt die 134 gram per kilometer.

DE ESSENTIE

Voor wie het nog niet zou weten of het misschien al is vergeten, KGM is de inmiddels al niet meer echt nieuwe naam van SsangYong. Het best wel grote Europese gamma telt ook al een tijdje de even hippe als stoere Actyon, daarvan bestaat er sinds kort ook een variant met een hybride aandrijving. Het is er eentje van het zelfopladende type met een systeemvermogen van 204 pk en mits een 'gepaste' rijstijl ook wel een correct verbruik, zonder dat er zuinigheidsrecords worden gevestigd. De vaak vooral als generator fungerende benzinemotor is in zijn eentje slechts 150 pk sterk, maar hij wordt onderweg dus geassisteerd door een elektromotor en krijgt standaard natuurlijk ook een zestrapsautomaat mee.

Comfort primeert

Over het rijgedrag hebben we niet echt iets negatief te melden. Comfort primeert, zonder dat het echt te soft wordt. Het koetswerk helt wat over als het op een bochtig parcours toch eens wat sneller gaat, maar er is allicht zelfs op het 'zotste' personeelsfeest van KGM nog geen enkele ingenieur of directeur die in zijn of haar meest vrolijke bui heeft uitgeroepen dat de Actyon qua rijdynamiek de Duitse specialisten wil evenaren. Het totaalplaatje zit wel goed, deze grote SUV wil vooral een comfortabele, ruime en dus aangename reiswagen zijn en slaagt duidelijk ook in die missie.

Daar hoort naar goede KGM-traditie dus ook een scherpe prijs bij. De Actyon Hybrid kost 41.490 euro, daarmee is hij zelfs nog aanzienlijk goedkoper dan het klassieke model zonder elektromotor dat vanaf 46.990 euro in de toonzalen staat. Die wordt immers meteen als behoorlijk luxueuze Titanium geleverd, voor de Hybrid is er ook een evenmin kaal te noemen Platinum-instapversie. De Belgische invoerder voorziet meteen flinke kortingen. Zo krijg je de Hybrid al quasi zeker voor maximaal 37.990 euro mee naar huis.

Conclusie: wie durft?

Mede door de komst van diverse Chinese modellen is er aan keuze zeker geen gebrek in het marktsegment van de middelgrote SUV's, zelfs niet als je voor een wat sportiever ogend model wil gaan. Het design van de KGM Actyon is best wel bijzonder en laat haast niemand onverschillig, zo stelden we zelf vast. Ervoor kiezen is dus toch een beetje een statement, zij het dan gelukkig eentje dat hoegenaamd niet duur hoeft te zijn. Maar de (scherpe) prijs is dus zeker niet de enige troef van deze auto, hij is ook ruim en behoorlijk comfortabel. Wie durft? - AD

“

Comfort primeert in de Actyon, zonder dat het echt te soft wordt.



Test

Subaru Forester e-Boxer Hybrid Degelijk en nuchter, zonder franjes

Wie vandaag een nieuwe SUV koopt, komt onvermijdelijk terecht in een wereld van opvallende designs, gigantische schermen en ronkende marketingpraat over "digitale ecosystemen". Niet zo bij de Subaru Forester e-Boxer Hybrid, een auto die zijn eigen analoge koers vaart. Geen overdreven futuristische fratsen, geen schreeuwerige lijnen, geen ronkende sportpretenties. Gewoon een eerlijke, vierwielangedreven SUV die gebouwd is om jarenlang mee te gaan. Je zou hem bijna een artisanal product kunnen noemen. Maar pakt de met de hand geklopte mayonaise nog?





Een handvol auto's verkoopt Subaru jaarlijks in België. In 2025 gingen er welgeteld 153 stuks over de toonbank, minder zelfs dan wat Ferrari verkoopt in ons land. De reden is niet ver te zoeken: het merk heeft niet alleen erg weinig verdelers, het doet ook nauwelijks aan marketing én het lanceert niet bijster veel nieuwe modellen. Maar vooral het merk z'n eigen koers varen, helemaal trouw aan het Subaru-DNA. Door nu ook enkele (elektrische) modellen aan te bieden die in samenwerking met Toyota worden gebouwd, laten ze die koers weliswaar een beetje los. Maar de Forester e-Boxer Hybrid is wel nog zo'n echte Subaru. Stoer, degelijk en onverslijtbaar. En zelfs met een geïntegreerde boxermotor.

Rechttoe rechtaan

Het design van de Forester e-Boxer is misschien wel zijn meest controversiële troef, of zwakte, afhankelijk van hoe je het bekijkt. Subaru heeft nooit bekend gestaan om flamboyante styling, en ook hier blijft het merk trouw aan zijn functionele roots. De lijnen zijn rechttoe rechtaan, de wielkasten stevig aangezet, de grille herkenbaar zonder verleidelijk te zijn. Het resultaat is een auto die eerder praktisch en degelijk oogt dan wil verleiden met een lijnenspel dat de uitleg van een designer nodig heeft om het te begrijpen. In een parkeergarage vol recente automodellen voelt de Forester bijna ouderwets aan. Maar net dat maakt hem ook tijdloos. Waar sommige concurrenten na drie jaar gedateerd ogen, zal deze Subaru er binnen tien jaar nog altijd gewoon... gewoon uitzien. Saai? Misschien. Doordacht? Absoluut.

Analoge ervaring

Stap je binnen, dan wordt die filosofie nog duidelijker. Het interieur van de Forester is geen digitale speeltuin. Je krijgt nog een

heerlijke analoge tellerpartij met tussen de grote toerenteller en snelheidsmeter een klein schermje waar veel te veel informatie bij elkaar gepropt staat. Voorts krijg je een overzichtelijke cockpit met fysieke knoppen waar dat nog zinvol is. Centraal krijg je wel een vrij groot rechtopstaand scherm waar je via uiteenlopende menu's snel je weg vindt, al vonden we de icoontjes ook wel weer aan de oubollige kant.

Los daarvan is de afwerking robuust, de materialen voelen degelijk aan en zijn bestand tegen intensief gebruik. Dit is een auto waarin je zonder nadenken je modderige wandelschoenen zet, zonder angst om delicate pianolak te beschadigen. Subaru mikt hier duidelijk op een doelgroep die functionaliteit boven flair verkiest. De analoge ervaring zal voor sommigen zelfs verfrissend aanvoelen. Anderen zullen het net ouderwets vinden, zeker wie gewend is aan hightech infotainmentsystemen en uitgebreide personalisatie.

Ruime, functionele auto

Functioneel zit de Forester bijzonder sterk in elkaar. De zitpositie is hoog en overzichtelijk, met een uitstekende zichtbaarheid rondom. De zitruimte is een van de grote troeven van deze SUV. Zowel voor- als achteraan is er meer dan voldoende plaats voor volwassenen, zelfs voor langere passagiers. De hoofdruimte is royaal, de beenruimte achterin comfortabel, en de vlakke vloer maakt het ook in het midden achterin leefbaar. Dit is een auto waarin je zonder probleem met vier volwassenen lange afstanden aflegt zonder dat iemand begint te klagen. De stoelen zelf zijn comfortabel en ondersteunen goed, en in de duurdere uitvoeringen is er zelfs een geheugenfunctie aanwezig.



De kofferruimte bevestigt het praktische karakter van de Forester. Met een volume van om en bij de 500 liter tot 1.731 liter (afhankelijk van de configuratie) zit je ruim boven het gemiddelde in dit segment. De vorm is bovendien bijzonder bruikbaar: geen rare hoeken of hoge laadrempelels, maar een vlakke, brede opening die het laden van grote objecten eenvoudig maakt. Klap je de achterbank neer, dan ontstaat een quasi vlakke laadvloer die ideaal is voor fietsen, kampeermateriaal of een stevige verhuisronde. Bovendien denken de Japanners echt aan alles: bij het neerklappen van de achterbank krijgt de kofferruimte een voorbestemd plaatsje onder de vloer, wat heel erg handig is. Dit is met andere woorden geen SUV die enkel goed oogt op papier, maar eentje die effectief inzetbaar is in het echte leven.

Comfortabel

Comfort is een ander domein waar de Forester overtuigt. De ophanging is duidelijk afgestemd op lange afstanden en slechte wegen. Oneffenheden worden netjes weg gefilterd, zonder dat de auto zweverig aanvoelt. Op snelwegtempo is het rijcomfort uitstekend, met een rustige, stabiele wegligging. Op secundaire wegen blijft hij beheerst, al voel je dat sportiviteit geen prioriteit was. De besturing is aangenaam direct en voorspelbaar, wat bijdraagt aan het vertrouwen achter het stuur. Het is geen auto die je uitdaagt om grenzen op te zoeken en echt begeistereerd doet hij ook niet, maar de Forester brengt je moeiteloos en ontspannen van A naar B.

Boxer-DNA

Wie Subaru zegt (en iets van auto's kent), zegt boxermotoren. Onder de motorkap vinden we Subaru's bekende e-Boxer aandrijflijn: een combinatie van een atmosferische 2.0-liter boxermotor en een

kleine elektromotor. Het systeemvermogen van 136 pk is niet indrukwekkend op papier, en dat voel je ook op de weg. Verwacht dus geen explosieve acceleraties of sportieve prestaties. De Forester komt vlot mee met het verkeer, maar daar blijft het bij. De lineaire vermogensopbouw past wel bij het karakter van de auto, maar wie er graag ten allen tijde een flukse versnelling in houdt, zal hier niet warm van worden.

Dat heeft ook met de keuze voor een CVT-versnellingsbak te maken. In dagelijkse (lees: rustige) omstandigheden werkt die soepel en onopvallend, maar bij stevig accelereren heeft ze de neiging om het toerental hoog te houden, wat resulteert in een luidruchtige ervaring. Dat "koffiemolen-gevoel" is typisch voor CVT's en zal niet iedereen bekoren. Soms lijkt de bak ook wat zoekend, zeker bij wisselende belasting. Het is geen dealbreaker, maar een testrit voor

+ PLUS

- Zeer comfortabel en stabiel rijgedrag
- Ruim en praktisch interieur
- Permanente vierwielaandrijving (veel grip)
- Degelijke bouwkwiteit en betrouwbaarheid
- Rijke standaarduitrusting

- MIN

- CVT kan luidruchtig en zoekend zijn
- Prestaties eerder matig
- Design en infotainment ogen wat gedateerd



de aankoop is wel aan te raden om zeker te zijn dat het CVT-karakter bij jou past.

Voldoende zuinig voor een boxer

Van boxermotoren is geweten dat ze niet bijster zuinig met brandstof omspringen, maar dat valt bij deze hybride-boxer goed mee. Ondanks zijn permanente vierwielaandrijving (toch een belangrijke toegevoegde waarde) zijn verbruikscijfers rond de 7 à 8 liter per 100 km perfect haalbaar bij normaal gebruik. Bij een kleine eco-run doken we zelfs onder de 7 liter. De hybride ondersteuning helpt vooral in stadsverkeer en bij lage snelheden, maar verwacht geen volledig elektrische rijervaring.

En dan is er Subaru's handelsmerk in de vorm van de symmetrische vierwielaandrijving. In tegenstelling tot veel concurrenten die enkel hun achterwielen inschakelen wanneer nodig, is het systeem hier permanent actief. Dat zorgt voor een uitstekende tractie onder alle omstandigheden, van natte asfaltwegen tot modderige

DE ESSENTIE

De Subaru Forester e-Boxer is een eerlijke, robuuste SUV die inzet op betrouwbaarheid, functionaliteit en comfort in plaats van spektakel. Met zijn ruime interieur, praktische koffer en permanente vierwielaandrijving is hij ideaal voor gezinnen en avonturiers. De hybride aandrijflijn levert correcte prestaties en een degelijk verbruik, al is de CVT soms luidruchtig en zoekend. Het design is eerder saai en de rijbeleving weinig spannend, maar daar staat een uitstekende bouwkwiteit, rijke uitrusting en sterke reputatie tegenover. Voor wie een duurzame, no-nonsense SUV zoekt, is dit een bijzonder logische keuze.

bospaden. Combineer dat met een behoorlijke bodemvrijheid en geavanceerde rijmodi, en je krijgt een SUV die effectief offroadcapaciteiten heeft, in plaats van enkel de look.

Pure gemoedsrust

Op het vlak van uitrusting scoort de Forester eveneens sterk. Subaru kiest ervoor om zijn modellen rijkelijk te voorzien van standaarduitrusting, waardoor je niet eindeloos moet aanvinken in de optielijst. Uiteenlopende veiligheidssystemen zijn standaard aanwezig en werken betrouwbaar. Ook op het vlak van garanties zit je goed (8 jaar), wat bijdraagt aan het gevoel van zekerheid dat deze auto uitstraalt.

De prijs start rond de 40.000 euro en loopt tot 46.000 euro voor de dikste uitvoering. Dat lijkt stevig, maar gezien de standaard vierwielaandrijving, de uitgebreide uitrusting en de reputatie van Subaru op het vlak van betrouwbaarheid en bouwkwiteit, is het een eerlijke prijszetting. De Forester is geen koopje, maar wel een investering in duurzaamheid en gemoedsrust.

En daar komen we bij misschien wel het belangrijkste punt: de Forester e-Boxer Hybrid is wellicht geen auto die je koopt met je hart, maar met je verstand. Hij is weinig begeistertend, zijn design is aan de brave kant en hij zal niemand imponeren met zijn prestaties of technologie. Maar hij doet alles wat hij moet doen, en doet dat bijzonder goed. Het is een uiterst solide product, gebouwd met een focus op betrouwbaarheid en functionaliteit. In een wereld waar auto's steeds complexer en fragieler lijken te worden, is hij een baken van gemoedsrust waarbij je weet dat je wellicht pas binnen 15 à 20 jaar weer naar de showroom moet voor een nieuw exemplaar. Misschien is dát wel de verklaring achter de lage verkoopcijfers. - **WM**



Jouw carrière. Onze motor.

Ontdek [Jobs-In-Automotive.be](https://www.jobs-in-automotive.be)

De automotive wereld staat nooit stil, en jouw carrière ook niet.

De autosector bruist van innovatie: elektrische mobiliteit, slimme technologie, nieuwe vormen van transport. En achter elke vooruitgang staan mensen met passie. Of je nu droomt van meewerken aan de mobiliteit van morgen, je graag sleutelt aan de nieuwste automodellen, of je talent inzet in sales, marketing of management: op [Jobs-In-Automotive.be](https://www.jobs-in-automotive.be) vind je dé job die bij je past.

Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit.

[Jobs-In-Automotive.be](https://www.jobs-in-automotive.be) bundelt alle vacatures in één krachtig platform.

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

Citroën eC3 Urban Range (30 kWh)

Goedkoop, ruim en zuinig voor in en rond de stad

In het EV-landschap is de wedloop naar meer kilowatts en extra rijbereik totaal zinloos als je vooral in en rond de stad wilt gaan rijden. Kleinere batterijen en een lagere prijs resulteren dan ook in een interessanter pakket voor mensen die hoofdzakelijk rond de kerktoren draaien. Dat hebben de autoconstructeurs intussen goed begrepen. Kijk maar naar een aantal recente nieuwkomers zoals de BYD Dolphin Surf of de Renault Twingo. Citroën voegt daar nu met de eC3 Urban Range nog een belangrijke dimensie aan toe.

De in 2024 gelanceerde nieuwe Citroën C3 had natuurlijk al een elektrische variant met een batterij van 44 kWh en een autonomie van 325 km. Maar het merk wil met de ruime en functionele B-segmenter nu ook een alternatief bieden voor modellen in het kleinere

A-segment. Enter de eC3 Urban Range met een kleinere batterij van 30 kWh en een WLTP rijbereik van 215 km. Met een basisprijs van 19.990 euro slaagt Citroën er in om een B-Klasse EV aan te bieden, aan de prijs van een A-segment auto. Wij zochten uit of dat aanbod ook effectief interessant is.

Interessante instapversie

Met een lengte van 4,01 meter is de C3 een volwaardige vijfzitter die ook nog eens een koffervolume van 328 tot 1.180 liter kan voorleggen (er is wel een behoorlijke tildrempel). Daarmee positioneert hij zich aan de bovenkant van de B-segment als volwaardige tegenhanger van de VW Polo, Opel Corsa of Peugeot 208. En toch slaagt de nieuwe Urban Range EV variant er in om onder de 20.000 euro te duiken, terwijl het rijbereik met +200 km nog altijd meer dan behoorlijk blijft voor wie zelden meer dan 40 km per dag rijdt. Sterk!

+ PLUS

- Nog altijd goed uitziende crossover
- Ruim en functioneel
- Ongezien comfort voor dit segment (ophanging)
- Laag verbruik en eerlijk rijbereik
- Heel aantrekkelijke geprijsd en uitgerust

- MIN

- Je moet bijbetalen om sneller te laden
- Hoge tildrempel koffer
- Radio niet standaard (GSM nodig)





“

Citroën zet hier voor minder dan 20.000 euro een heel sterk elektrisch aanbod neer.



Wat het design betreft mogen we zeggen dat de in 2024 gelanceerde C3 er nog altijd fris en monter uitziet, zelfs in basislivree. Voor onze testrit kiezen we dan ook bewust voor de YOU basisversie die aan 19.990 euro in de prijslijst staat. Wat meteen opvalt is de opmerkelijke ruimte van de cabine en het comfort van de stoelen. De C3 voelt niet aan als een kleine stadsauto, maar eerder als een ruime crossover. De materialen zijn degelijk voor deze prijsklasse en de digitale head-up display dragen bij tot een sfeer die je in een hogere klasse verwacht. Wel ogen de stoelen met geïntegreerde hoofdsteun aan de goedkope kant, hoewel ze wel een goed comfort en uitstekende steun bieden. Vanaf het tweede uitrustingsniveau zijn de gekende comfortstoelen met verstelbare hoofdsteunen wel weer standaard.

De YOU basisversie is trouwens nog meer dan behoorlijk uitgerust met onder andere elektrische ramen vooraan, centrale deur-

vergrendeling met afstandsbediening, een manuele airco, cruise control, automatische koplampen, parkeerhulp en een rist aan veiligheidssystemen. Om te besparen krijg je geen centraal multimediасherm, maar wel een handige houder om je GSM in vast te klikken zodat die dienst kan doen als GPS. Wel vinden we het jammer dat er geen radio voorzien is. Daarvoor moet je dus je GSM gebruiken. Het volume aanpassen kan wel via knoppen op het stuur. Maar afgezien van de ingebouwde radio die we graag standaard hadden gezien, kom je in deze YOU eigenlijk niets essentieels te kort.

Comfort en laden

Tijd om te gaan rijden en proefondervindelijk vast te stellen of het beloofde rijbereik stand houdt. Dat is wel een belangrijke vraag want met een startkapitaal van 215 km wil je niet teveel kilometers opofferen in een praktijktest. Het moet wel gezegd dat we de eC3 Urban Range in een zonovergoten Marseille bij uitstekende temperaturen hebben getest, maar tegelijk durfde Citroën het ook aan om ons de bergen in te sturen waar de 113 pk sterke elektromotor extra aan de bak moest. En toch klokten we af op een knap gemiddeld verbruik van 12,8 kWh, terwijl we niet extreem ons best hebben gedaan om zuinig te rijden. Een knappe prestatie dus. En zelfs als je richting 13-14 tot zelfs 15 kWh zou gaan met het verbruik, dan nog haal je altijd 200 km uit een volle batterijlading. Ga je echt voor een zuinigheidsrit in de stad, dan moet een rijbereik van 275 km zelfs mogelijk zijn. Daarmee houdt Citroën dus woord qua beloofd rijbereik.

Op de weg is het ook volop profiteren van de gekende Citroën com-



fortophanging waardoor je zelfs zonder verpinken langere ritten kunt afhaspelen in deze goedkope eC3. De prestaties zijn ook meer dan degelijk, met vlotte inhaalmogelijkheden en flukse stoplicht-sprints in de stad. Wel is de topsnelheid beperkt tot 125 km/u, dat had van ons iets meer mogen zijn. De sprint naar de 100 km/u in 10,4 seconden, is meer dan behoorlijk voor dit type auto.

Die lange ritten worden dus wel beperkt door de gelimiteerde topsnelheid van 125, maar dat zorgt er natuurlijk wel voor dat je minder snel aan de lader moet als je toch eens naar zee of de Ardennen wil. Van de laadprestaties moet je in deze budget-EV natuurlijk geen wonderen verwachten. Standaard laadt de eC3 Urban Range aan 7,4 kW aan een gewoon stopcontact (wat eigenlijk genoeg is om na een nachtje weer met een volle batterij te vertrekken), aan de laadpaal trek je (optioneel voor 400 euro) 11 kW binnen. Voor een 30 kW snellader moet je wel 500 euro bijbetalen, al kunnen we daar zeker mee leven. We zouden die optie wel aanraden, het zorgt zeker voor meer gemoedsrust bij de occasionele langere ritten én het zal een positief effect hebben bij de herverkoopwaarde.

Conclusie

Citroën zet met de nieuwe elektrische instapper van de C3 een heel sterk aanbod neer. Voor de prijs van de kleinste categorie stadswagens krijg je niet alleen een auto die een maatje groter is, maar die ook nog eens comfortabel, ruim, functioneel en dus multi-inzetbaar is. Bovendien slaagt Citroën er in om de belofte van minstens 200 effectieve kilometers in te lossen, waardoor de eC3 Urban Range zowat alle verwachtingen inlost. - WM



DE ESSENTIE

De Citroën eC3 Urban Range is een betaalbare elektrische stadsauto met een kleine 30 kWh-batterij en een beloofd rijbereik van circa 215 km. Met een prijs onder 20.000 euro biedt hij zelfs in zijn basis YOU-uitrustingsniveau opvallend veel ruimte, comfort en uitrusting voor zijn klasse. Hij rijdt zuinig ($\pm 12,8$ kWh/100 km) en haalt in de praktijk makkelijk 200 km. De wagen voelt groter aan dan typische stadsauto's en scoort sterk op comfort. Daarmee zet Citroën een sterk aanbod neer voor wie geen grote afstanden aflegt en een betaalbare maar toch aangename EV zoekt met een hoge bruikbaarheidsfactor. Het ontbreken van een standaard radio, en de extra kosten voor sneller laden vergeven we hem graag.

Test

Peugeot E-408 58 kWh

Interessante EV-keuze zorgt voor extra rijplezier, maar komt met beperking



De nieuwe Peugeot 408 is zo'n auto waar je niet omheen kan. Letterlijk niet, want hij valt op alsof hij auditie doet voor een sci-fi-film. Maar ook figuurlijk niet, want Peugeot probeert hier duidelijk iets anders te doen: geen klassieke berline, geen SUV, geen break maar een eigenzinnige fastback die ergens tussen alles in zweeft. En dat is niet de enige bijzondere keuze die Peugeot maakt voor de nieuwe 408.





We moeten niet zo heel lang bij de keuze voor een fastback stil blijven staan, want sinds de nieuwe generatie 408 in 2022 werden de klassieke berline en station wagon van tafel geveegd door het fastbackconcept. Dat blijft in deze facelift behouden en wij gingen op pad met de elektrische variant.

Gedurfd, sportief... misschien té?

Toch nog even over het design, want dat is met deze opfrissing behoorlijk aangescherpt. Peugeot noemt het zelf "WOW certified" en ook al is dat natuurlijk een stuk marketing-blabla, het moet gezegd dat de 408 indruk maakt als je hem door het straatbeeld ziet klieven. De 408 ziet er scherp uit, met agressieve lijnen, een lage daklijn en die typische klauwvormige LED-signatuur voor- en

achteraan. Ook de verlichte logo's voor- en achteraan laten zien dat de 408 niet bescheiden wil zijn. Het is een auto die opvalt, zelfs tussen het hedendaagse SUV-geweld. Het fastback-silhouet geeft hem een sportieve uitstraling, terwijl de hogere zitpositie toch weer een zweem SUV-gehalte toevoegt.

Toch is er een kanttekening. Dit design is zo uitgesproken dat het mogelijks polariseert. Is het futuristisch en vooruitstrevend, of gewoon een beetje te veel van het goede? Dat zal afhangen van je smaak. Wat wel vaststaat: dit is geen grijze muis. Of anders gezegd: rij je liever onopvallend door de dorpsstraat? Dan ben je hier niet aan het juiste adres.

Groot en praktisch

Met een lengte van 4,69 meter en een wielbasis van 2,79 meter positioneert de 408 zich stevig in het C-segment, maar als je 'm zo bekijkt en al zeker als je er in zit, dan flirt hij duidelijk met een hoger segment. De 408 is een ruime wagen waarin het zelfs op de achterbank meer dan ruim zitten is. Hij heeft zelfs een praktische insteek, maar dan zonder de logheid van een SUV.

Neem nu de meer dan behoorlijke kofferinhoud. Die hangt af van de aandrijflijn, maar in de EV-configuratie krijg je tot 468 liter, uitbreidbaar tot meer dan 1.500 liter met neergeklapte achterbank. Dat is netjes, zeker gezien de fastbackvorm. De laadopening is breed genoeg en de bruikbaarheid is goed doordacht. Toch voel je dat de vorm een compromis is want een klassieke break blijft praktischer. Maar voor dagelijks gebruik? Meer dan voldoende.

+ PLUS

- Bijzonder design, geen grijze muis
- Verrassend ruim en functioneel voor een fastback
- Zuiniger wordt een EV van dit formaat niet
- Laag gewicht geeft 'm een agiel weggedrag
- Interessante prijszetting

- MIN

- Kleine batterij beperkt het rijbereik
- Design kan polariseren
- i-Cockpit is niet voor iedereen een goede match

“

Het moet gezegd dat de 408 indruk maakt als hij door het straatbeeld klieft.





Comfortabel zitten

Hier scoort de 408 echt punten. Dankzij de lange wielbasis biedt hij achterin uitzonderlijk veel beenruimte, met tot 183 mm knieruimte volgens Peugeot. De zitpositie op die achterbank is comfortabel en de rugleuninghoek is goed gekozen. Voor lange ritten is dit absoluut een aangename plek. Het is zelfs een van de ruimste achterbanken in het segment.

Ook voorin kom je qua comfort en plaats niet tekort. Het dashboard wordt gedomineerd door een 10-inch digitaal instrumentenpaneel en een even groot centraal scherm. De i-Toggles (dat zijn de aanpasbare sneltoetsen meteen onder het centrale multimediascherm) zijn een slimme toevoeging en maken het systeem gebruiksvriendelijker. Alleen: ben jij diegene die achter het stuur plaatsneemt? Dan moet je je wel vinden in de typische Peugeot i-Cockpit met een klein stuur en hoog geplaatste tellerpartij. Dat

werkt voor sommigen fantastisch, maar niet iedereen vindt hier zijn ideale zitpositie. En dat blijft een zwak punt. Persoonlijk zijn we geen fan omdat je het stuur erg laag tot tegen de knieën moet hangen om een volledig zicht te krijgen op de knappe digitale 3D-tellerpartij. Maar dat valt voelt gewoon niet lekker, al kennen we heel wat mensen die wel fan zijn. We kunnen in dat verband alleen maar aanraden om zeker even te gaan proefrijden om zeker te zijn dat de mayonaise tussen jou en de i-Cockpit wel pakt.

Rijgedrag met premium ambities

Tijd om te gaan rijden, en wat meteen opvalt is de kwaliteit van het onderstel. Of moeten we zeggen: de keuze van de EV-configuratie? Want Peugeot kiest hier nog steeds voor een opvallend kleine batterij van slechts 58 kWh. Een bijzondere keuze, als je beseft dat de 408 zich best leent tot verre trips. Dat vloekt toch enigszins met het WLTP-rijbereik van 450 km, wat aan de lage kant is voor een auto van dit formaat. Tegelijk begrijpen we de keuze, want de kleine batterij heeft als prettig neveneffect dat de 408 niet al te veel kilo's op de weegschaal zet. Meer nog, met 1.806 kilo droog aan de haak is het zelfs een pluimgewicht voor een elektrische auto van dit formaat. Dat voel je ook achter het stuur, want deze Peugeot laveert uitgesproken lichtvoetig van bocht naar bocht. Daarbij is de ophanging misschien wel een van de grootste verrassingen. Die voelt evenwichtig en bijna premium aan, en ze profiteert natuurlijk van het lage gewicht van de auto. Oneffenheden worden netjes weggefilterd zonder dat de auto zweverig wordt.

Wat ook opvalt is hoe stil de 408 is. We rijden weliswaar met de EV-variant, maar rijgeluiden blijven meer dan bij andere modellen op de achtergrond, en zelfs de ophanging laat zich nauwelijks



horen. Dat geeft hem een volwassen karakter dat je eerder bij duurdere modellen verwacht. Ook de besturing is direct en heeft een sportieve inslag. Dit is geen hardcore sportwagen, maar hij rijdt wel met meer enthousiasme dan je zou verwachten van een auto in dit segment.

Keuze zat, maar EV steelt de show

Peugeot biedt drie smaken voor de nieuwe 408: mild hybrid, plug-in hybride en een volledig elektrische variant met 1 batterijkeuze. En toch is de elektrische 408 wat ons betreft het interessantst. De kleine batterij van 58,3 kWh belooft een WLTP-actieradius van ongeveer 450 km. Snelladen kan tot 120 kW, goed voor 20 tot 80% in ongeveer 30 minuten. Geen waarden om echt mee uit te pakken, maar er is een positieve kant aan het verhaal. Door zijn uitstekende aerodynamica en lage gewicht blijkt de Peugeot 408 EV in de praktijk erg zuinig met energie om te springen. Zonder al te veel moeite zagen we een indrukwekkend praktijkverbruik dan vlotjes onder de 13,5 kWh zakt. En dat is indrukwekkend voor een auto van dit formaat. Over de prestaties zelf kunnen we kort zijn. Met 213 pk en 343 Nm koppel is de 408 EV meer dan vlot, zonder echt sportief te worden. De acceleratie (van 0 tot 100 in 7,2 sec) is soepel en lineair, precies zoals je van een EV verwacht.

Prijzen

We staan tot slot nog even stil bij de prijszetting van de Peugeot 408 EV en die is erg concurrentieel als je rekening houdt met het formaat en de rijeigenschappen van het model. Je betaalt voor de EV minstens 40.700 euro en voor de duurste variant 46.350 euro. Meer dan redelijk als je kijkt wat je in de plaats krijgt.

Conclusie: eigenzinnig en overtuigend

De Peugeot 408 is een verfrissend alternatief in een markt vol voorspelbare SUV's. Hij combineert design, comfort en rijplezier op een manier die je niet vaak ziet. Sterke punten zijn er genoeg: een knap en sportief design, een groot en functioneel koetswerk, een comfortabele en stille rijervaring en een efficiënte elektrische aandrijflijn. Zijn grootste troef is zijn rijgedrag dat uitgesproken agiel en lichtvoetig is voor een EV. Toegegeven, de actieradius is degelijk maar niet indrukwekkend, en ook snelladen kan beter. En de i-Cockpit blijft iets wat je persoonlijk moet liggen. En toch blijft één ding hangen: deze Peugeot durft anders te zijn. En daar houden we van. - WM

DE ESSENTIE

De vernieuwde Peugeot 408 is in vele opzichten een opvallende speler. Hij pakt uit met een expressief design en blijft toch opvallend functioneel voor een fastback. Hij biedt een comfortabele en stille rijervaring en een efficiënte elektrische aandrijflijn met laag verbruik. Tegelijk zit daar zijn beperking, want een realistisch rijbereik van 400 km blijft aan de lage kant. Je zal wel aan elke kilometer plezier beleven want de besturing is direct en het onderstel voelt verrassend premium aan. Toch zal het uitgesproken design en de i-Cockpit misschien niet iedereen aanspreken, maar deze 408 verdient absoluut je aandacht als je in de markt bent voor een EV die uit de band mag springen.

Test

Renault Twingo

Wellicht de **meest geniale EV**
van het moment



In het rijtje van nieuw uitgevonden retromodellen van Renault, is deze Twingo EV wellicht degene die het slimst bedacht is. Nochtans kan hij niet uitpakken met het grootste rijbereik of de snelste laadtijden, maar dat doet geen afbreuk aan het feit dat hij conceptueel helemaal steek houdt. Bovendien straalt zijn vriendelijke uitstraling positief af op je budget. Haal je de nieuwe Twingo in huis, dan zal dat alvast geen streep door je rekening betekenen.





Stel dat we hier een artikel zouden maken over de 5 goedkoopste auto's van het moment, dan zou de Twingo een prominente plaats in die bijdrage opeisen. Met een basisprijs van 19.500 euro is hij niet alleen één van de meest betaalbare nieuwe auto's die de markt te bieden heeft, je krijgt er ook nog eens een volledig elektrische aandrijving bovenop. Het idee dat een elektrische auto per definitie dus altijd duur is, kan bij deze finaal van tafel worden geveegd.

Retro was nooit zo sympathiek

Na de R5 en de R4 borduurt Renault nu ook met de nieuwe Twingo verder op de guitige look van de eerste generatie. Vergeet trouwens gerust de tweede en derde generatie want de nieuwe Twingo tapt uit een geheel ander vaatje. En het mag gezegd dat de designers fantastisch werk hebben geleverd: nog meer dan de R5 en al zeker de R4, slaagt de Twingo er in om de geest van de eerste Twingo helemaal te reïncarneren.

Als bij de eerste ontmoeting met de Twingo waren we op slag verliefd. Zijn sympathieke koplampen die als twee grote ogen boven de aflopende motorkap kijken, de guitige accenten in de bumpers of de achterlichten met een vette knipoog naar het verleden: het geheel klopt als een bus. Doe daar nog de speelse koetswerkkleuren bovenop en het wordt helemaal moeilijk om de Twingo niet leuk te vinden. Wel raden we aan om absoluut te investeren in de optionele 18-duims alu velgen. Die kosten een zeer aanvaardbare 600 euro en geven de Twingo een krachtige pose.

De kleine grote auto

Om het retroplaatje helemaal te doen kloppen hadden we eigenlijk het liefst deze nieuwe Twingo ook in driedeursuitvoering gezien, zoals het origineel. Renault kiest er om begrijpelijke redenen echter voor om de Twingo altijd met vijf deuren af te leveren. Een goede functionaliteit stond namelijk hoog om het prioriteitenlijstje, en daar zijn de ingenieurs ook in geslaagd. Ondanks zijn beperkte lengte van 3,79 meter, voelt het interieur verrassend ruim en luchtig. Zelfs met twee stevige volwassenen voorin, heb je nooit het gevoel op elkaars schoot te zitten. Echt knap hoe Renault er (net als bij de originele Twingo) erin slaagt om in zo'n kleine auto toch veel ruimte en functionaliteit te bieden. Je vindt ook her en der voldoende opbergvakken en Renault voorziet ook handige en kleurrijke accessoires, bijvoorbeeld een gekleurde beschermhoes voor de sleutelkaart.

Het gevoel van ruimte en luchtigheid verdwijnt natuurlijk wel als je achterin plaatsneemt. Daar zijn twee aparte stoeltjes (de Twingo is dus een vierzitter) die elk afzonderlijk over een lengte van 17 cm verschuifbaar zijn. Op die manier kan je kiezen voor optimale beenruimte of optimale kofferruimte. Kies je voor beenruimte achterin, dan blijft er 260 liter koffervolume over. Dat is eigenlijk genoeg voor de wekelijkse boodschappen of een weekendkoffer. Bovendien zit je achterin dan eigenlijk nog voldoende ruim voor korte ritten, zeker omdat je ook over voldoende hoofdruimte beschikt. Schuif je de twee stoeltjes 17 cm naar voor, dan is er van enig zitcomfort geen sprake meer. Maar dan krijg je er wel 360 liter koffervolume



voor in de plaats. Bovendien zijn de stoeltjes makken neerklapbaar waardoor de Twingo plots tot 1.010 liter kan slikken. En klap je ook de voorste passagiersstoel neer, dan kan zelfs je surfboard van 2 meter mee. Kortom: zit je alleen of met twee in de Twingo, dan zal je niet snel op zijn functionele limieten stoten.

Elektrisch en slim

We komen bij het hoofdstuk waarin duidelijk wordt hoe Renault erin slaagt om een volledige elektrische (stads)wagen zo betaalbaar aan te bieden. Dat heeft vooral te maken met de EV-architectuur die perfect afgestemd is op stadsgebruik. Dan heb je namelijk geen grote batterij nodig, geen flitsende laadtijden, geen astronomisch rijbereik en al zeker geen rijprestaties waarmee je aan het stoplicht eerst uit de startblokken schiet. Neen, de Twingo houdt het op alle vlakken bescheiden, wat nog niet wil zeggen dat hij niet omni-inzetbaar is.

De batterij die onder de vloer zit is klein. Heel klein. Maar dankzij de gestroomlijnde koetswerkvorm en het belachelijk lage gewicht van 1.200 kilo (da's echt heel straf voor een EV), heeft de Twingo genoeg aan 12,2 kWh stroom per 100 kilometer. Dat maakt dat je met de LFP batterij van 27,5 kWh ongeveer 200 km ver komt. Renault zelf claimt een rijbereik van 263 km, maar bij onze eerste korte test stelden we vast dat 200 km meer realistisch is. We verbruikten op een gemengd parcours (maar zonder autosnelweg) een kleine 13 kWh per 100 km, wat dus effectief resulteert in een autonomie van om en bij de 200 km. Daarmee kunnen de meeste klanten wellicht 3 dagen tot een week verder.





Om de Twingo betaalbaar te houden voorziet Renault standaard een AC laadcapaciteit van 6,6 kW. Op zich is dat ruim voldoende om de kleine batterij van 27,5 kWh in 4 uur op te laden. Wie thuis kan laden hoeft zelfs niet te investeren in een wallbox, want ook aan het klassieke stopcontact is ie ook weer vol na een nachtje laden. Renault biedt trouwens wel in optie (aan een betaalbaar tarief van 490 euro) een 'Advanced Charge Pack' aan. Dan krijg je een verhoogde AC laadcapaciteit van 11 kW én dan kan je aan de snellader ook tot 50 kW bijladen. In dat geval is de Twingo na maximum een half uurtje weer helemaal vol en klaar om de volgende 200 km af te leggen. We zouden die optie altijd nemen want dat geeft een pak

minder laadstress die twee keer per jaar dat je toch een traject van meer dan 200 km moet afleggen. In het Advanced Charge Pack zit ook bidirectioneel laden zodat je je koffiemachine ook van stroom kunt voorzien. Geen hond die dat ooit gebruikt, maar het is dus wel inbegrepen.

Rijdt als een grote

En dan is er nog de motor van de Twingo die een volle... 80 pk in de strijd werpt. Dat lijkt in deze tijden belachelijk, maar in de praktijk vonden we dat volstaan voor een vlot rijgedrag. Het koppel van 175 Nm maakt de elektrische Twingo voldoende vlot in de stad en daarbuiten. Op papier snelt de sympathieke Twingo in 12,2 seconden naar 100, in de praktijk voelt dat wel sneller aan. Boven de 100 km/u is de fut er wel een beetje uit, al blijft de kleine elektromotor wel dapper aandringen tot je de gelimiteerde topsnelheid van 130 km/u bereikt. Wij zouden dat persoonlijk liever uitgebreid zien tot 140 km/u, maar Renault vindt 130 ruim voldoende om niet teveel energie te verbruiken.

Verder vonden we de Twingo verrassend aanvoelen als een auto uit een hoger segment. In die mate zulks dat we ons vragen stellen bij de meerwaarde van een R5, die toch al snel 10.000 euro meer kost. De Twingo toonde zich zelfs met de 18-duimers voldoende comfortabel (mede dankzij de zachte stoelen), en op geen enkel moment hadden we het gevoel dat hij ons bij dagelijks gebruik teleur zou stellen. Je wordt trouwens instant blij achter het (weliswaar iets te groot uitvallende) stuurwiel van de Twingo. Je kijkt op een heerlijk

+ PLUS

- Sympathiek retrodesign dat aanspreekt
- Betaalbare elektrische auto (vanaf 19.500 euro)
- Laag Verbruik, kan perfect laden aan gewoon stopcontact
- Slim EV-concept gericht op stadsgebruik
- Verrassend ruim en praktisch interieur

- MIN

- Niet voor kilometervereters
- Gelimiteerde topsnelheid van 130 km/u mocht hoger
- Altijd kiezen tussen kofferruimte of zitruimte achterin



twingo

F HJ-300-JR 92

“

De Twingo is een heerlijk alternatief voor de grijze automassa en maakt je instant blij.





moderne boorplank met een leuke digitale tellerpartij inclusief 7 inch multimediascherm en een herneming van de koetswerkkleur (in het Techno uitrustingsniveau). De digitale tellerpartij heeft ook verschillende settings en wij kozen voor het bloemetje dat je middels een sympathieke animatie aanspoort om zuinig te rijden. Klein minpuntje nog: door de aflopende daklijn kan je niet zien waar de neus eindigt. Maar gelukkig zijn er wel parkeersensoren om je twijfels weg te nemen.

Basis of topuitvoering?

De nieuwe Twingo komt in twee uitrustingsniveaus: Evolution en Techno. Aan de basis is hij al behoorlijk uitgerust met (onder andere) manuele airco, LED-koplampen, elektrische ramen vooraan (achteraan zitten klappramen om de kosten te drukken), een cruise control, een multimediascherm met Android Auto en Apple Car Play functionaliteit, een in de hoogte verstelbare bestuurderstoel en een rijk aan veiligheidsvoorzieningen. Toch zouden we altijd voor het tweede en meteen ook hoogste uitrustingsniveau kiezen. Je betaalt 1.800 euro extra, maar krijgt ondermeer het betere Open R-link systeem met Google functionaliteit, een krachtiger audiosysteem, een achteruitrijcamera, regensensor, getinte ramen, elektrische buitenspiegels en flippers aan het stuur voor het instellen van de remrecuperatie en one-pedal functie.

Laat ons even de rekening maken; we laten de Evolution basisversie aan de heel scherpe prijs van 19.500 euro links liggen, en gaan voor de Techno van 21.300 euro. De opties die we nog aanvinken zijn de 18-duims alu velgen (600 euro), het Advanced Charge Pack (490

euro) en de verwarmde stoelen aan 300 euro. Dan kom je op een eindafrekening van 22.690 euro voor een elektrische auto die je alles heeft wat je nodig hebt én die je instant blij maakt.

Conclusie

Voor wie het nog niet doorheeft: we hebben de nieuwe elektrische Twingo op maar weinig fouten kunnen betrappen. Als je toch moeten muggenziften dan hadden we liever een iets kleiner stuur in handen gekregen en ook een hogere maximumsnelheid gezien. Voorts valt er weinig kritiek te geven op de Twingo maar je rijprofiel moet natuurlijk wel matchen; wie wekelijks 1.000 km of meer aflegt, kan beter elders gaan shoppen. Maar behoort jij tot die groep die 30 à 50 km per dag aflegt? Dan is de Twingo een heerlijk alternatief voor de grijze automassa. Hij maakt je niet alleen instant blij, hij is ook uitermate vriendelijk voor je portemonnee.

DE ESSENTIE

De Renault Twingo EV is een betaalbare en slimme elektrische stadsauto met een charmant retrodesign en verrassend veel binnenruimte voor dit segment. Hoewel hij geen groot rijbereik of hoge laadsnelheid biedt, is hij perfect afgestemd op dagelijks gebruik met een laag energieverbruik en voldoende prestaties. Dankzij zijn compacte formaat, praktische interieur en scherpe prijs is hij een aantrekkelijk alternatief voor duurdere EV's, vooral voor wie vooral korte afstanden rijdt. Dat hij je elke dag instant blij maakt, is mooi meegenomen.

Voorstelling

Hier is de nieuwe **BMW i3 Neue Klasse**
De elektrische 3 Reeks met
900 km rijbereik





BMW heeft de tweede auto uit zijn volledig nieuwe elektrische platform (onder de noemer Neue Klasse) onthuld. Na de bejubelde iX3 verschijnt straks de nieuwe BMW i3 in de showrooms, een volledig elektrische sedan die de rol van de BMW 3-Reeks in het tijdperk van de Neue Klasse moet overnemen. De auto combineert een klassieke sedanvorm met nieuwe technologie, een vernieuwde digitale cockpit en een aandrijflijn die zelfs EV-sceptici kan overtuigen.

Het mag niet verbazen dat deze nieuwe i3 heel wat techniek deelt met de iX3. Net als zijn SUV-neef komt hij eerst als BMW i3 50 xDrive, met twee elektromotoren en vierwielaandrijving. Het systeemvermogen bedraagt 469 pk en het maximumkoppel 645 Nm. Het rijbereik kan volgens voorlopige WLTP-cijfers oplopen tot 900 kilometer, terwijl snelladen met maximaal 400 kW mogelijk is. In ideale omstandigheden kan zo tot 400 kilometer rijbereik in ongeveer 10 minuten worden bijgeladen.

Nieuwe Neue Klasse, maar met eigen design

Hoewel de i3 deel uitmaakt van dezelfde Neue Klasse-familie als de eerder gelanceerde BMW iX3, valt op dat het design duidelijk anders wordt ingevuld. Waar de iX3 als SUV de nieuwe designtaal introduceerde, vertaalt de i3 dat naar een klassieke sportieve sedan met een zogeheten 2.5-box-proportie: lange wielbasis (2,9 meter), korte overhangen en een naar achter aflopende raampartij. De nieuwe i3 is 4,76 meter lang.

Wat wellicht het meest opvalt is de nieuwe interpretatie van de bekende BMW-nieren vooraan. De grille en koplampen lopen in elkaar over in één visuele lichtsignatuur, terwijl achteraan horizontale lichtunits en brede wielkasten de nadruk leggen op de breedte van

de auto. De i3 oogt daardoor meer als een moderne interpretatie van de 3-Reeks dan als een directe afgeleide van de iX3.

Binnenin zijn de verschillen met de iX3 veel minder uitgesproken. Ook hier wordt dus de cockpit gedomineerd door het geweldige BMW Panoramic iDrive, waarbij informatie over de volledige breedte net onder de voorruit wordt geprojecteerd. Een 17,9-inch centraal scherm en een optionele 3D head-up display vormen samen met het stuurwiel de kern van de bediening. Opmerkelijk: hoewel we bij de eerste kennismaking nog niet in de koffer mochten kijken (zie video hierboven) hebben we nu wel beelden gekregen van de kofferruimte. Maar concrete cijfers over het koffervolume geeft BMW nog niet vrij.

Misschien als toevoeging nog dit: er komt ook nog een 'gewone' nieuwe 3-Reeks met verbrandingsmotoren, en die zal qua design toch redelijk gaan verschillen van de elektrische i3 die onder de Neue Klasse designtaal valt. Die onthulling is gepland voor eind september van dit jaar.

Nieuwe batterijtechnologie en 800-volt architectuur

De i3 maakt gebruik van de zesde generatie BMW eDrive-technologie. Daarbij horen nieuwe lithium-ion batterijcellen in ronde vorm, een 800-volt architectuur en een zogeheten cell-to-pack batterijstructuur. Dat moet zorgen voor een hogere energiedichtheid, snellere laadtijden en een groter rijbereik dan ooit bij eerdere BMW-elektrische modellen.

De aandrijflijn combineert een elektrisch bekrachtigde synchrone motor (EESM) op de achteras met een asynchrone motor (ASM) op de vooras. Samen vormen ze de vierwielaangedreven configuratie van de i3 50 xDrive. Volgens BMW leidt die combinatie tot minder energieverlies en een efficiëntere aandrijflijn.



“

Wat wellicht het meest opvalt is de nieuwe interpretatie van de gekende BMW-nieren vooraan.







Heart of Joy

Dat het rijplezier zeker op het appel is, daar moet het zogenaamde "Heart of Joy" voor zorgen. Dat is een centrale rekenmodule die een groot deel van de rijdynamiek aanstuurt. De computer beheert onder meer de aandrijving, remmen, recuperatie en delen van de stuurcontrole. Volgens BMW reageert het systeem tot tien keer sneller dan eerdere regelunits, waardoor de auto preciezer en consistentier moet aanvoelen in bochten en bij accelereren of vertragen. Het systeem maakt deel uit van een nieuwe elektronische architectuur met vier zogenaamde "superbrains", die elk verantwoordelijk zijn voor een specifieke functie in de auto. Dat Heart of Joy veel meer is dan marketingpraat, dat konden we al vaststellen achter het stuur van de nieuwe iX3. En dat maakt dat onze nieuwsgierigheid extra wordt aangewakkerd om de sportievere (lagere) i3 de sporen te geven.

Productie start in 2026

De nieuwe BMW i3 wordt gebouwd in de BMW-fabriek van München, waar de productielijnen de afgelopen jaren zijn gemoderniseerd voor de Neue Klasse. De productie start in augustus 2026, terwijl de eerste leveringen gepland zijn voor de herfst van datzelfde jaar.

De i3 is daarmee een belangrijk model in BMW's elektrische strategie. Een jaar na de start van de productie wil de fabriek volledig overschakelen op elektrische modellen van de Neue Klasse. - WM

DE ESSENTIE

BMW introduceert met de nieuwe i3 het tweede model op het Neue Klasse-platform. De elektrische sedan positioneert zich als de toekomstige 3-Reeks en krijgt twee elektromotoren, 469 pk en een voorlopig WLTP-rijbereik tot 900 kilometer. Snelladen kan tot 400 kW, goed voor ongeveer 400 kilometer extra rijbereik in tien minuten. Opvallend is dat de i3 qua design duidelijk verschilt van de eerste Neue Klasse-auto, de iX3: waar die SUV het nieuwe design introduceerde, vertaalt de i3 het naar een klassieke sportieve sedan. Later dit jaar komt er nog een 'gewone' 3-Reeks met een eigen design en verbrandingsmotoren onder de kap.

Test

Honda CR-V e:HEV AWD

Weinig gekend, maar wat hebben we gemist?





Honda is zo'n merk dat heel low profile opereert. Geen flitsende reclamecampagnes, geen virale TikToks, geen influencers die de modellen aanprijzen. Maar dat wil nog niet zeggen dat het aanbod niet interessant kan zijn. Wij gingen op pad met de grootste SUV uit het gamma, de CR-V in hybridevorm.

In zijn zesde generatie kiest de CR-V in Europa volledig voor elektrificatie. Dat wil zeggen dat je 'm kan bestellen ofwel als plug-in hybrid, ofwel (zoals in deze test) als full hybrid e:HEV, hier gecombineerd met vierwielaandrijving. Op papier maakt dat van de CR-V alvast een model dat helemaal in de smaak zou moeten vallen van het koperspubliek. En toch is het een zeldzame verschijning.

Volwassen design

Wie de nieuwe CR-V naast zijn voorganger zet, ziet dat Honda niet aan kleine retouches heeft gedaan. De enorme grille, de langere motorkap, de strakkere lijnen en de imposante achterpartij zorgen voor een veel volwassener uitstraling. De LED-koplampen lijken bewust slank gehouden, terwijl de strakke schouderlijn de wagen een zelfverzekerd, stijlvol silhouet geeft. De achterlichten blijven trouw aan de verticale CR-V signatuur maar ogen nu moderner en subtieler geïntegreerd. Dit is trouwens een uit de kluiten gewassen auto van ruim 4,7 meter lang, bijna 1,87 meter breed en met een behoorlijk forse wielbasis van 2,70 meter. Het geeft hem de uitstraling van een auto die met gemak in een segment hoger zou mogen spelen.







Klassiek Interieur

Stap in de CR-V en je zal niet meteen overdonderd worden door een hightech interieur. Het horizontale dashboard met karakteristieke honingraat-luchtroosters zorgt voor een strakke, coherente look, maar de boordplank mist een stukje een hedendaagse uitstraling. Dat gevoel wordt nog versterkt door het voor deze tijden eerder kleine 9-inch zwevend infotainmentscherm. Er is gelukkig wel een digitale tellerpartij die dan toch nog voor een moderne touch zorgt. Honda verdient wel een pluim voor de degelijke afwerking en de kwaliteitsvolle materialen met zachte kunststoffen op de juiste plaatsen en een verrassend hoogwaardige afwerking van de knoppen.

De zitpositie is wat je in een SUV mag verwachten; lekker hoog zonder het gevoel te krijgen dat je in een busje zit. De voorstoelen bieden een uitstekende steun en voldoende verstelmogelijkheden, zeker in de hogere uitrustingsniveaus (zoals onze testwagen) waar elektrisch verstelbare stoelen met geheugenfunctie aanwezig zijn. Achterin wordt het pas echt indrukwekkend: de wielbasis is toegenomen, en dat voel je meteen. Passagiers krijgen echt meer dan voldoende beenruimte, en de achterbank kan niet alleen in hoek versteld worden, maar ook verschoven worden. Daardoor kan je kiezen tussen maximale beenruimte of maximale kofferruimte. De

achterdeuren openen bijna negentig graden, wat misschien een fait-divers lijkt, maar wel bijzonder handig is voor kinderzitjes en grotere passagiers. Hier scoort de CR-V dus weer goede punten, maar dat neemt wat ons betreft niet het gemis weg van een moderner werkplek.

Functionaliteit en bagageruimte

De CR-V stond altijd al bekend voor zijn functionele karakter, maar deze generatie tilt dat naar een hoger niveau. De koffer biedt een volume van 589 liter met de achterbank rechtop. Bij neergeklapte rugleuning loopt dat op tot rond 1.710 liter. Als de cijfers jou niet veel zeggen dan mag je rustig van ons aannemen dat de kofferbak echt heel ruim is. Beter zelfs dan vele van zijn concurrenten zoals de Toyota RAV4 om maar meteen één van zijn directe rivalen te noemen.

De laaddrempel is laag, de opening is breed en de vloer blijft mooi vlak wanneer de achterbank neerklapt. Het geheel voelt aan als een auto waarin je met plezier een verhuis, een gezinsvakantie, een fietstocht of een halve Ikea-shoppingtrip organiseert. Binnenin vind je trouwens veel opbergvakken, waaronder een diepe middenconsole, ruime deurvakken en ook een handig inductie laadstation voor je gsm.



Elektrische soepelheid

Het e:HEV-systeem van Honda kennen we al van de Civic. Het gaat hier over de 2.0-liter benzinemotor met twee elektromotoren en een compacte lithium-ionbatterij. Samen leveren ze 184 pk en een koppel van 335 Nm. Meestal rijdt de CR-V op zijn elektromotor, pas bij hogere snelheden of stevige acceleraties schakelt de verbrandingsmotor mechanisch bij via een koppeling. De CR-V voelt daardoor zeker bij lagere snelheden als een elektrische auto: soepel, direct en verrassend stil. In sommige situaties klinkt de motor onder zware belasting nog steeds wat typisch "CVT-achtig", al krijg je bij een sportievere rijstijl toch het gevoel van duidelijke schakelmomenten. In normale omstandigheden toont Honda's hybridetechniek wel een mooi evenwicht van soepelheid en verfijning.

Het AWD-systeem is van het type Real Time AWD met Intelligent Control. Normaal rijdt de CR-V op de voorwielen, maar wanneer slip wordt gedetecteerd, kan tot de helft van het koppel naar achteren gestuurd worden. Geen hardcore terreinwagen dus, maar wel een systeem dat zijn nut bewijst in natte, winterse en andere omstandigheden waar het wegdek zich niet meteen als een biljartlaken presenteert. Precies waar Belgische bestuurders vaak terecht komen.



+ PLUS

- Ruime, praktische gezinswagen met grote koffer
- Aangename hybride aandrijflijn
- Volledig uitgerust
- Agiel rijgedrag
- Inclusief de legendarische Honda-betrouwbaarheid

- MIN

- De boardplank mist een moderne touch
- Maakt geen grote emoties los (rationele benadering)
- ij is niet de goedkoopste in zijn segment

Rij eigenschappen

Op de weg voelt de CR-V aan als een cruiser die vooral rust wil brengen in het dagelijks leven. Het onderstel is zacht genoeg om oneffen asfalt, verzakkingen en betonplaten verteerbaar te maken, maar tegelijk stevig genoeg om rolbewegingen binnen de perken te houden. De CR-V is onder normale omstandigheden ook altijd voldoende stil, terwijl je bij een sportieve rijstijl wel getrakteerd wordt op een prettige sportieve brom van de tweeliter benzinemotor, die echter nooit storend wordt. De besturing is ook licht maar precies, en de CR-V durft verrassend vlot bochten nemen zonder dat hij daarop afgerekend wordt met overdreven hellen. Hij is leuker om mee te rijden dan je verwacht van een grote hybride SUV, als moet je van hem zeker geen ultra sportieve prestaties verwachten. Tot slot nog een woordje over het verbruik dat ons testexemplaar afklokte op 6,9 liter. Zeker correct dus voor een hybride SUV van dit formaat. Wie veel in de stad rijdt zal dat cijfer wellicht nog flink naar beneden krijgen.

Uitrusting

In België wordt de CR-V als full hybrid aangeboden in twee uitrustingsniveaus: Elegance en Advance. De Elegance is al opvallend rijk uitgerust met een 9-inch infotainmentscherm, Apple CarPlay, Android Auto, een digitale tellerpartij, verwarmde zetels, dual-zone climate control en het complete Honda SENSING-veiligheidspakket. Dat pakket omvat adaptieve cruisecontrol, rijstrookassistentie, verkeersbordherkenning, automatische noodremhulp en tal van subtiele assistenten die meedenken en mee-ingrijpen wanneer nodig. De Advance-uitrusting voegt daar een aanzienlijke portie luxe



aan toe, zoals leder, een panoramisch dak, elektrisch verstelbare stoelen met geheugen, een geavanceerder audiosysteem, dode-hoekdetectie, kruisend verkeer-waarschuwing en een 360°-camera.

Wie Honda zegt, zegt ook betrouwbaarheid. Dat is geen marketing-praat, maar jarenlang bevestigd door onafhankelijke statistieken. Ook de nieuwe CR-V lijkt dat imago moeiteloos voort te zetten. In de 100.000-kilometerduurtest die de Duitse collega's van AutoBild uitvoerden, presteerde de hybride aandrijflijn foutloos en werden er geen structurele problemen vastgesteld.

Conclusie

De CR-V is in België niet langer een budget-SUV. Onze super-deluxe testwagen klokt af op 55.100 euro en dat zet hem boven een paar van zijn directe concurrenten. Daar staat wel tegenover dat de CR-V standaard al rijker is uitgerust, ruimer ook en doordrongen van degelijkheid die dicht tegen premiummerken aanleunt. Dat hij een eerder exclusieve verschijning blijft op onze wegen heeft wellicht te maken met een dealernetwerk dat niet uitgebreid is. Jammer, want deze CR-V verdient wel een bezoekje aan de showroom. - **WM**



DE ESSENTIE

De Honda CR-V e:HEV AWD is geen auto is die je koopt omdat je adrenaline zoekt. Hij is geen Nürburgring-recordbreker en geen aandachtstrekker op de oprit. Het is de auto die je koopt omdat je gezin groeit, omdat je leven praktischer moet worden, omdat betrouwbaarheid en comfort belangrijker worden dan pk's of de mogelijkheid om op te scheppen bij de burens. Een echt emotionele snaar zal hij niet beroeren (daarvoor mist hij bijvoorbeeld een boordplank met een wat meer moderne uitstraling), maar dat stond misschien niet bovenaan je wenslijstje.

Cupra Born krijgt belangrijke update

De Cupra Born krijgt voor modeljaar 2026 een grondige update. De elektrische hatchback krijgt een aangepast design, een vernieuwd interieur en extra technologie. Ook het motorenaanbod wordt uitgebreid, met als opvallendste versie de nieuwe Born VZ met 326 pk. De marktintroductie is gepland voor de zomer.

De voorkant krijgt een uitgesproken "haaienvis" en nieuwe matrix-ledkoplampen met een driehoekige lichtsignatuur, inmiddels een herkenbaar element in het design van Cupra. Achteraan is het logo nu verlicht en geïntegreerd in de lichtbalk met een 3D-effect. Ook de bumpers en luchtgeleiding zijn aangepast. De hatchback staat bovendien op nieuwe 19- en 20-inch velgen met bredere banden van 235 millimeter. De kleur Timanfaya Grey is nieuw in het aanbod en moet het palet van zes beschikbare carrosseriekleuren aanvullen.

Binnenin krijgt de Born een uitgebreidere digitale omgeving. Het infotainmentsysteem groeit naar een scherm van 12,9 inch en draait op een nieuw Android-gebaseerd systeem. Daarnaast is er een grotere digitale cockpit van 10,25 inch, wat misschien wel de meest opvallende verandering is. Opvallend is ook dat het stuur opnieuw fysieke knoppen krijgt.

Het model komt beschikbaar met drie aandrijflijnen: een versie met 190 pk en een 58 kWh batterij, een versie met 231 pk en een 79 kWh batterij, en als topversie nog steeds de 326 pk sterke Born VZ. Die sprint volgens de fabrikant in 5,6 seconden naar 100 km/u en haalt een topsnelheid van 200 km/u. Zowel de Endurance-versie als de VZ pakken in combinatie met de grootste batterij uit met een WLTP-rijbereik tot ongeveer 600 kilometer.





De gloednieuwe
Prelude

Full Hybrid
sportcoupé

Een hybride
net zo uniek
als jij



8 JAAR*
GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO₂ (WLTP)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. Milieu-informatie (KB 19/3/2004): fl.honda.be. Afgebeeld voertuig met opties of accessoires. Contacteer uw Honda concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.



Vernieuwde BYD Atto 3

Restyling maakt van hem een nieuwe koploper

Dit is niet zomaar een facelift: BYD heeft werkelijk alles aan de Atto 3 herzien om tot deze Evo-versie te komen. Het platform, de batterij, de motoren, het interieur, de koffers,... Het uiterlijk is misschien wel het minst van al veranderd.

De BYD Atto 3 maakte deel uit van de eerste lichter modellen van het Chinese merk dat eind 2022 naar ons land kwam. Naast de veel grotere Han en Tang was de Atto 3 destijds het instapmodel, met een lengte van 4,45 meter. Zijn batterij van 60,48 kWh schonk hem een rijbereik van 420 km, wat toen nog niet zo slecht was. Zeker niet voor een SUV van om en bij de 40.000 euro. Maar gaandeweg is de concurrentie moordend geworden, en heeft BYD zelf intussen ook betaalbare en meer capabele modellen uitgebracht. Het werd dus tijd voor een update. En wat voor één!

Klassieke designupdate

Niet dat je het er meteen aan ziet. Qua uiterlijk heeft de Atto 3 Evo een vrij klassieke update gekregen. De voorbumper is nieuw, met hertekende luchthappers en een iets andere lichtsignatuur. Op de flanken vallen de lagere zijschorten op, die de SUV wat robuuster doen ogen. De C-stijl kreeg bovendien een extra ruitje om het zicht rondom te verbeteren (al kan je er niet veel van zien van achter het stuur). En achteraan is er eveneens een nieuwe bumper met faux-diffusor, plus een "knoopvormige" lichtsignatuur. Nieuwe, aerodynamische velgen en een andere tint blauw als lanceringskleur maken de opgefriste look af.

Nieuwe indeling aan boord

Aan boord is het eveneens grotendeels dezelfde koek. De algemene vorm van het dashboard bleef behouden, maar er zijn overal wel vernieuwingen te zien. Zo werd het bestuurdersdisplay achter het

stuur wat groter, om meer info te kunnen tonen. Ook het stuurwiel zelf is nieuw en oogt wat massiever. Het centrale display meet nog steeds 15,6 inch, maar is nu niet meer draaibaar. Tenslotte verhuisde de transmissiebediening naar de stuurkolom om plaats te maken voor een nieuwe middenconsole met inductielader en bekerhouders. Maar de bijzondere "gitaarsnaren" aan de deurvakken blijven wel behouden.

Grotere koffer én grote frunk

Op praktisch vlak zet de BYD Atto 3 Evo trouwens ook een grote stap. De kofferruimte werd hertekend en biedt nu een volume van 490 liter, een toename van 50 liter ten opzichte van het oude model. Maar daar blijft het niet bij, want onder de motorkap zit nu ook een bijzonder ruime frunk van 101 liter, ongeacht de uitvoering!





+ PLUS

- Efficiënter en krachtiger
- 800 V-batterij
- Ruim interieur
- Grotere koffer én een grote frunk
- Complete uitrusting

- MIN

- Er zijn mooiere SUV's
- Stevige ophanging
- Uitvoering en motorisatie hangen verplicht samen

Daarmee wordt de Atto 3 Evo in één klap een van de meest praktische SUV's in zijn klasse. Iets wat enkel maar versterkt wordt door de ruimte achterbank, waar ook lange volwassenen probleemloos kunnen plaatsnemen.

Nieuw platform op 800 V

En toch is dat nog niet de grootste verandering geweest. De BYD Atto 3 Evo staat namelijk op een gloednieuw platform. In plaats van altijd de aandrijving op de voorwielen te hebben, is er nu de keuze tussen achter- of vierwielaandrijving. De batterij groeide van 60,48 kWh naar 74,8 kWh en draait bovendien op een spanning van 800 V, wat betekent dat je met 220 kW kan snelladen. De laadtijd van 10-80% duurt nu 25 minuten, 13 minuten sneller dan voorheen. Al doen sommige concurrenten het niet per se slechter met hun 400 V-batterijen. Maar het blijft een welkome verbetering. Bovendien is de V2L-functie standaard.



RWD of AWD

In zijn nieuwe vorm biedt de BYD Atto 3 Evo de keuze tussen twee motorisaties, die meteen worden gekoppeld aan de uitvoering. De basisversie Design heeft een enkele motor op de achterwielen van 313 pk – maar liefst 50% krachtiger dan het oude model. Daarmee sprint de SUV al in 5,5 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 180 km/u. Het WLTP-bereik van de Atto 3 Evo Design bedraagt 510 km. Kies je voor de topversie Excellence, dan krijg je meteen een tweede motor op de vooras en dus vierwielaandrijving. Met een totaal van 449 pk zet deze uitvoering van de BYD Atto 3 Evo de meeste sportwagens voor schut. 0 tot 100 km/u duurt nog maar 3,9 seconden, de topsnelheid wordt opgekrikt tot 200 km/u. Het verlies aan rijbereik valt nog redelijk mee: 470 km WLTP.

Dynamischer, maar ook iets te hard geveerd

En ergens is het jammer dat je de motorisatie niet apart van de uitvoering kan kiezen. Want met 313 pk heeft de Design-versie al meer dan genoeg vermogen om handen. De acceleraties zijn vlot tot zelfs echt snel, en BYD heeft ook gewerkt aan de koetswerkstijfheid met de nieuwe Cell-to-Body-structuur van de batterij. Met andere woorden: het koetswerk blijft ook mooi stabiel in de bochten. De Atto 3 Evo rijdt dus dynamischer, met als keerzijde dat de demping vrij stevig is, zeker voor een gezins-SUV. Dat had iets zachter mogen.

Reëel rijbereik blijft dichtbij de theorie

Tijdens deze eerste korte kennismaking hebben we de efficiëntie nog niet in alle omstandigheden kunnen meten. Maar met een gemiddeld verbruik van ongeveer 15,5 kWh/100 km op een gemengd



DE ESSENTIE

De BYD Atto 3 Evo is veel meer dan een facelift: onderhuids werd vrijwel alles vernieuwd, van platform en batterij tot motoren en interieur. Het resultaat is een ruimere, praktische SUV met onder meer een grotere koffer en zelfs een frunk. Ook technisch zet hij een flinke stap vooruit, met een grotere batterij, sneller laden en keuze uit achter- of vierwielaandrijving tot 449 pk. Daarmee is hij niet alleen efficiënter, maar ook opvallend snel. Hoewel het design weinig verandert en de vering vrij stevig is, groeit de Atto 3 Evo daarmee uit tot een van de sterkste spelers in zijn segment.

traject moet je in gunstige omstandigheden toch 480 km ver kunnen komen op een volle batterij. Dat is niet slecht. Bovendien is een warmtepomp standaard op beide uitvoeringen, wat het rijbereik in de winter zou moeten beschermen.

Een "full option" BYD Atto 3 Evo kost niet veel extra. Qua prijzen speelt BYD een beetje vals met de Atto 3 Evo. Die zijn namelijk niet gestegen... als je enkel naar dezelfde uitvoeringen kijkt. Maar het oude model was er ook nog als instapversie Comfort, die dus verdwenen is in het nieuwe aanbod. De BYD Atto 3 Evo begint vanaf 40.990 euro als Design-uitvoering, of vanaf 43.990 euro als Excellence. Voor die 3.000 euro extra krijg je niet enkel de tweede elektromotor, maar ook een head-up display, verwarmbare achterzetels en een panoramisch glazen dak. Anderzijds kan je die opties dus niet apart krijgen op de RWD-versie.

Conclusie

BYD heeft zoveel veranderd aan de Atto 3 Evo, dat we haast over een volledig nieuw model kunnen spreken – ware het niet dat het uiterlijk hetzelfde bleef. Daarmee transformeert de compacte SUV in één klap van grijze muis naar een van de koplopers in zijn segment. Zijn iets te straffe vering past niet helemaal bij zijn karakter van gezinswagen, maar voor de rest heeft de Atto 3 Evo nog maar weinig zwakke punten meer. - YM

BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

Ervaar het comfort van een premium SUV en de rust van elektrisch rijden. Ruim, slim ingedeeld en gemaakt voor lange ritten. Een verademing voor jou, je gezin én de planeet.



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Adverteerder: BYD Inchcape Belgium Distribution n.v., agent in nevenfunctie,
BTW BE0459.491.374, RPR Zaventem. Sealion 7 : 19,8 - 21,5 kWh /100 KM - 0 G/KM
CO₂ Milieu-informatie (K.B. 19.03.2004) | bydauto.be

Test

Nieuwe Kia EV2 (42,2 kWh)

**De kleine elektrische SUV die zich
gedraagt als een grote jongen**





Er zijn van die auto's die proberen indruk te maken met brute cijfers, met duizelingwekkende acceleraties en batterijcapaciteiten waar je een klein dorp een week mee van stroom kan voorzien. En dan is er de Kia EV2. Die is slim op een heel andere manier. Hij kijkt naar de realiteit van vandaag en komt met een antwoord dat verrassend nuchter is. Compact, elektrisch, relatief betaalbaar en vooral: doordacht.



Kia mag vandaag misschien wel dé EV-specialist van het moment worden genoemd. In het indrukwekkende gamma van de Zuid-Koreaanse constructeur is een elektrisch model beschikbaar in zowat elk segment. Maar daar stopt het niet want de nieuwe EV2 komt post vatten in het compacte B SUV-segment. Maar had Kia daar al niet de EV3?

Sympathiek design zonder soft te worden

Waar de EV3 eerder aan de bovenkant van het segment moet worden gesitueerd, is de EV2 met zijn lengte van 4,06 meter eerder onderaan het segment te plaatsen. Of noem het een interessant alternatief voor het kleinere A-segment, zo je wil. De EV2 zweeft ook visueel ergens tussen A en B. Hij ziet er compact uit, maar is merkbaar kleiner dan een EV3 en groter dan een Hyundai Inster. Dat komt door de slimme verhoudingen: korte overhangen, een relatief lange wielbasis en een stevige houding op de weg.

De eerste indruk? De EV2 ziet er gewoon goed uit. Niet spectaculair, niet overdreven futuristisch, maar wel fris en zelfverzekerd. Al kunnen we ons wel inbeelden dat hij bij sommige mensen minder emoties losweekt dan bijvoorbeeld de EV3 of EV4. Dat neemt niet weg dat de EV2 wel een sympathieke verschijning is. De rechtopstaande SUV-proporties geven hem een zekere présence, terwijl de typische verticale lichtsignatuur en de strakke lijnen duidelijk maken dat hij familie is van de grotere Kia EV-modellen. Wat opvalt, is hoe gebalanceerd het geheel oogt. Enkel de erg laag geplaatste achterlichtblokken zijn wat ons betreft een vreemde keuze. Maar over smaken...

Interieur voelt niet als een instapmodel

Stap in en je merkt meteen dat Kia hier groots wil uitpakken. De bordplank wordt gedomineerd door een breed schermlandschap dat eerder thuishoort in een klasse hoger: twee 12,3-inch schermen en een extra 5,3-inch display voor de klimaatregeling. Het geheel oogt strak, modern en vooral: logisch. Alles zit waar je het



verwacht, en het systeem reageert snel en intuïtief. De afwerking is uitstekend, met materialen die degelijk aanvoelen en een lay-out die rust uitstraalt. Enkel de centrale console voelt misschien een beetje plasticriger aan (zeker met de gele afwerking).

Er is in het interieur geen overdaad aan knoppen, maar ook geen frustrerende minimalistische aanpak waarbij alles via een touchscreen moet. De temperatuur instellen of je spiegels afstellen bijvoorbeeld, daarvoor moet je niet op het scherm zijn. Het is een evenwicht dat veel merken nog steeds niet gevonden hebben.

Wat vooral indruk maakt, is de uitrusting. Zelfs in de basisversie krijg je al zaken als een digitaal instrumentenpaneel, connectiviteit via Apple CarPlay en Android Auto, en toegang tot de Kia App, die onder andere een 3D-weergave van je auto biedt. Ga je een stap hoger, dan komen daar zaken bij zoals verwarmde stoelen, stuurverwarming, draadloos laden en zelfs een Harman Kardon-audiosysteem.

+ PLUS

- Zeer comfortabel en stil rijgedrag
- Verrassend ruim interieur voor zijn formaat
- Efficiënt verbruik
- Veel technologie en rijke standaarduitrusting
- Flexibele (optionele) verschuifbare achterbank

- MIN

- Beperkte actieradius met kleine batterij (±317 km)
- Belangrijke opties (zoals verschuifbare schuifbank) niet standaard



Ruim en comfortabel zitten

Wat de EV2 echt onderscheidt van veel concurrenten, is hoe hij met zijn binnenruimte omgaat. Dankzij een wielbasis van 2.565 mm voelt de cabine verrassend ruim aan, zeker voor een auto van dit formaat. Vooraan zit je opvallend comfortabel, met stoelen die opvallen door hun kwaliteit en comfort. Ze zijn zacht genoeg voor lange ritten, maar bieden tegelijk voldoende steun. Dit zijn stoelen waar je zonder nadenken uren in doorbrengt. En er is ook een brede middenarmsteun. Het klinkt als een detail, maar het is precies zo'n element dat het dagelijks leven aangener maakt.

Achterin wordt het verhaal dubbel. De Kia EV2 is namelijk leverbaar met drie types van achterbanken. Standaard krijg je een vaste tweezitsbank en een kofferaanbod van 321 liter. Een niveau hoger krijgt die vaste bank nog een extra middelste zitplaats. Maar in deze configuraties krijg je natuurlijk af te rekenen met de beperkingen van een kleine middenklasser en dat betekent dat het qua beschikbare beenruimte niet overhoudt. Kia heeft daarvoor een slimme oplossing bedacht door een in twee delen verschuifbare achterbank aan te bieden. Die mogelijkheid maakt een wereld van verschil. Schuif je de bank naar achteren, dan krijgen passagiers een beenruimte die je eerder in een grotere auto verwacht. Schuif je hem naar voren, dan creëer je extra plaats in de koffer (400 liter). Die flexibiliteit maakt de EV2 bijzonder praktisch in het dagelijks gebruik. Het enige echte minpunt is dat die verschuifbare bank niet als gratis optie aangeboden wordt. En dat voelt als een gemiste kans, want het is net een van de sterkste troeven van de auto.

Comfort en stilte

Zodra je begint te rijden, wordt duidelijk waar Kia zijn prioriteiten gelegd heeft. De EV2 is comfortabel. Niet zweverig, niet soft, maar gewoon goed uitgebalanceerd. Oneffenheden worden netjes weg gefilterd, terwijl de carrosserie onder controle blijft. Het resultaat is een rijervaring die vertrouwen geeft, zowel in de stad als op de snelweg.

Nog indrukwekkender is de stilte. Kia heeft zwaar ingezet op NVH (Noise, Vibration, Harshness), en dat loont. Dankzij akoestisch glas, extra isolatie her en der verspreid (tot in de banden toe) blijft het geluidsniveau opvallend laag. Zelfs bij hogere snelheden blijft de cabine rustig, wat bijdraagt aan het algemene comfort. Kortom: dit is een auto waarin je zonder moeite lange afstanden aflegt, ook al is hij daar op papier misschien niet voor bedoeld.

Aandrijflijn met twee batterijen

Onder de motorkap (of beter gezegd onder de vloer) vind je twee batterijopties. De basisversie krijgt een 42,2 kWh batterij, terwijl er ook een grotere 61 kWh variant beschikbaar is. Beide sturen hun vermogen naar de voorwielen en leveren respectievelijk 147 en 136 pk, met een identiek koppel van 250 Nm. Op papier zijn dat geen cijfers om van achterover te vallen, maar in de praktijk voelt de EV2 meer dan vlot genoeg. De acceleratie naar 100 km/u ligt tussen 8,5 en 9,7 seconden, wat perfect aansluit bij het karakter van de auto. Hij is niet sportief, maar ook nooit traag. Dit is een aandrijflijn die ontworpen is voor dagelijks gebruik, niet voor stoplichtsprints. En dat is helemaal prima.



Waar de EV2 nog goed scoort is zijn efficiëntie. Het officiële verbruik ligt rond de 15 kWh/100 km, en in de praktijk bleek dat ook haalbaar. Al moet het wel gezegd dat we niet zo heel veel op de snelweg hebben gereden. De WLTP-autonomie van onze testwagen met kleine batterij bedraagt op papier 317 km. Voor veel gebruikers zal dat wellicht volstaan, al kan dat voor wie vaak lange afstanden rijdt net te beperkt zijn. De grotere batterij biedt meer comfort, maar komt met een stevige meerprijs van ongeveer 4.000 euro.

Laden gebeurt via een 400V-architectuur, met DC-snelladen tot 118 kW. Dat is niet uitzonderlijk, maar wel perfect adequaat voor dit segment. Waar Kia wel uitblinkt is de mogelijkheid tot 22 kW AC-laden. In Europa, waar veel laadpunten AC zijn, mogen we dat toch een troef noemen.

Technologie

De EV2 zit boordevol technologie, van uitgebreide rijhulpsystemen tot connectiviteitsfuncties die je normaal in duurdere modellen vindt. Adaptieve cruise control, rijstrookassistentie en zelfs Highway Driving Assist maken het rijden eenvoudiger en veiliger. Qua actieve en passieve veiligheid hoeft je je alvast geen zorgen te maken. Wel vonden we de waakzaamheidsmonitoring veel te gevoelig, die grijpt zelfs al in als je 2 seconden naar het centrale scherm kijkt. Wat bedoeld is als veiligheidsfeature kan daardoor eerder irritant aanvoelen in het dagelijks gebruik. Gelukkig blijft de rest van het systeem intuïtief en gebruiksvriendelijk, en op het

stuur kan je een knop programmeren om alle vervelende piepjes meteen uit te schakelen.

Prijs en conclusie

Met een startprijs van 26.690 euro positioneert de basis EV2 zich scherp in de markt, zeker gezien de uitrusting en technologie die je krijgt. Zodra je opties begint aan te vinken (grotere batterij, verschuifbare achterbank, 22 kW-lader) loopt de prijs natuurlijk op. En toch blijft het totaalplaatje overtuigend. De EV2 is een auto die vooral indruk maakt met zijn indrukwekkende binnenruimte, zijn royaal comfort en zijn gedragingen van een grotere auto. Dat rechtvaardigt wat ons betreft zeker zijn prijspositionering. En de 7 jaar garantie is meer dan mooi meegenomen. - WM

DE ESSENTIE

De Kia EV2 is een compacte elektrische SUV die uitblinkt door zijn slimme balans. Met een basisprijs vanaf 26.690 euro biedt hij veel technologie, een knappe efficiëntie (14-15 kWh/100 km) en een verrassend ruime en comfortabele cabine. De stoelen, stilte en rijcomfort liggen op een hoog niveau, terwijl de optionele verschuifbare achterbank de praktische bruikbaarheid sterk verhoogt. Kortom: deze nieuwe EV2 is een aantrekkelijke keuze in dit segment.

De compacte premium-SUV is tegenwoordig graag gezien in autoland. Audi heeft de Q3, BMW de X1, Mercedes de GLA en Mini de Countryman. En dan is er nog die bijna vergeten Italiaan met temperament: de Alfa Romeo Tonale. Met de recente facelift wil Alfa Romeo de Tonale meer doen opschuiven richting premium, en dat merk je ook aan alles. De Tonale moest altijd al de brug slaan tussen emotie en rationaliteit: Italiaanse flair combineren met bruikbaarheid, en een sportieve zweem die eigen is aan Alfa Romeo.

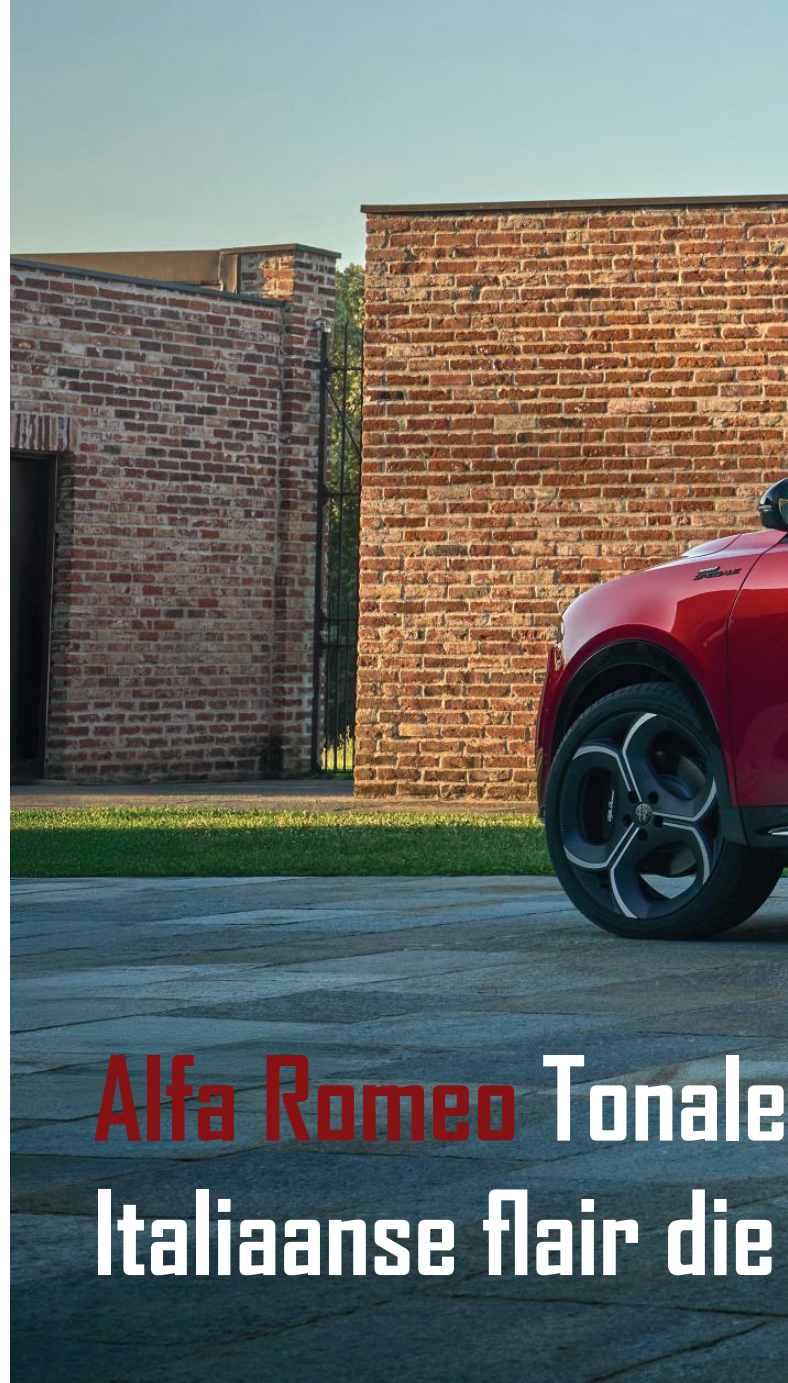
De vraag is natuurlijk of dat gelukt is. Want Alfa Romeo heeft een reputatie van weliswaar charmant te zijn, maar soms eigenzinnig. In deze test bekijken we elk aspect van de vernieuwde Tonale Ibrida. En zoals je van een Alfa verwacht, is het antwoord niet eenduidig of puur rationeel.

Sympathiek en typisch Alfa Romeo

Laten we beginnen bij het uiterlijk. Want daar zit een groot deel van de aantrekkingskracht van de Tonale. De facelift is subtiel, maar wel herkenbaar. Alfa gaf zijn middenklasse SUV een hertekende voorbumper, een licht aangepaste Scudetto-grille en nieuwe velgdesigns. Daarnaast zijn er frisse lakken zoals Rosso Brera en Verde Monza toegevoegd.

Het resultaat is een SUV die nog altijd onmiskenbaar Italiaans én Alfa Romeo uitstraalt. De driehoekige Scudetto, de scherpe LED-koplampen met de 3+3-signatuur en de gespierde wielkasten zorgen voor een design dat tegelijk sympathiek en dynamisch is. In een segment waar veel auto's op elkaar beginnen te lijken, blijft de Tonale opvallend. Het is misschien niet de meest radicale Alfa ooit, maar hij heeft karakter. En dat alleen al is een prestatie in een wereld van eenheidsworst.

Misschien nog een bedenking rond de looks; met een lengte van 4,52 meter moeten we de Tonale als compacte SUV catalogeren,



Alfa Romeo Tonale

Italiaanse flair die

maar visueel en ook aan boord lijkt hij in een klasse hoger te spelen. Je hebt dus nooit het gevoel met een kleine auto op stap te zijn.

Interieur met Alfa ambiance

En dat brengt ons bij het interieur. Stap je in de Tonale, dan valt meteen op dat Alfa Romeo moeite heeft gedaan om een eigen sfeer te creëren. Geen dertien-in-een-dozijn Stellantis meuk dus. Neen, dit interieur ademt Italiaanse flair. Denk aan de herkenbare "cannocchiale" digitale klokken, een sportief stuur met startknop onder de linkerduim, en fraaie materialen zoals Alcantara of leder. Ja, achter het stuur van deze Tonale voel je je speciaal, en zo hebben we het graag.

De boordplank is een van de leukste in zijn klasse. Het design is sportief, horizontaal en duidelijk geïnspireerd op klassieke Alfa-modellen. De aanpasbare sfeerverlichting en sportieve details zorgen voor een cockpitgevoel dat je niet krijgt in een – we zeggen maar iets – Chinese SUV.



Ibrida jou een **speciaal gevoel** geeft

Nog een pluspunt: Alfa Romeo heeft gelukkig veel fysieke knoppen behouden. Voor klimaatregeling, rijmodi en andere belangrijke functies hoef je niet eindeloos door menu's te bladeren. Dat klinkt simpel, maar in het tijdperk van alles-op-het-touchscreen is dat welgekomen. Toch is niet alles perfect. Het multimediascherm van 10,25 inch voelt vandaag wat klein aan, zeker vergeleken met concurrenten die beduidend grotere schermen aanbieden. Bovendien is de menustructuur van het infotainment soms verwarrend en is het systeem niet super reactief. Navigeren door de verschillende functies vraagt meer aandacht dan eigenlijk wenselijk is. Gelukkig zijn er voor een aantal essentiële zaken wel shortcuts voorzien.

Functionaliteit en gebruiksgemak

Een Alfa moet natuurlijk emotie oproepen, maar een moderne SUV moet ook praktisch zijn. Op dat vlak scoort de Tonale verrassend goed. De zitpositie is prettig hoog zonder dat je het gevoel hebt in een busje te zitten. De stoelen zien er ook premium en stevig uit, en ze bieden ook een uitstekend zitcomfort. Achterin is er meer ruimte

dan je op basis van het design zou verwachten. Het is natuurlijk geen limousine, maar twee volwassenen zitten comfortabel en zelfs drie passagiers zijn mogelijk voor kortere ritten. De binnenruimte is dus absoluut een pluspunt. In vergelijking met sommige sportieve SUV's (waar design vaak ten koste gaat van ruimte) blijft de Tonale verrassend praktisch.

De bediening is in het algemeen logisch en dankzij de fysieke knoppen blijft de ergonomie overzichtelijk. Alfa Romeo heeft bovendien voldoende ingezet op connectiviteit met Apple CarPlay en Android Auto, beide draadloos beschikbaar. Daarnaast beschikt de Tonale over een uitgebreid pakket rijhulpsystemen, waaronder Level 2 semi-autonome rijhulp, adaptieve cruisecontrol en een 360-gra-dencamera. Kortom: de Tonale voelt modern genoeg om mee te draaien in het premiumsegment.

Koffer: praktisch genoeg

Ook de kofferruimte is degelijk. Met een inhoud rond de 500 liter



zit de Tonale netjes in het midden van zijn klasse. De laadopening is groot en de vloer is relatief laag, wat laden gemakkelijk maakt. Als je de achterbank neerklappt, dan krijg je niet alleen een vlakke laadvloer maar zelfs een beschikbaar volume van 1.500 liter. Voor dagelijks gebruik (boodschappen, kinderbuggy's, weekendbagage) is dat allemaal meer dan voldoende. Het is misschien geen recordhouder, maar de functionaliteit is absoluut in orde.

Comfort en rijervaring

Rijden met een Alfa Romeo hoort speciaal te zijn en de Tonale doet hard z'n best om aan die vereiste te voldoen. De ophanging is relatief stevig afgesteld, maar niet oncomfortabel. Op lange ritten blijft de auto rustig en stabiel. In de hogere uitvoeringen kun je bovendien de hardheid van de demping aanpassen via het zogenaamde DNA-systeem. Dat systeem (met een prominente ronde knop op de centrale console) biedt drie rijmodi: Dynamic, Natural en Advanced Efficiency. Elke modus verandert de respons van motor, stuur en ophanging. En da's echt wel meer dan holle brochurepraat want de verschillen zijn duidelijk voelbaar. In Dynamic wordt de Tonale merkbaar scherper en levendiger, terwijl Natural ideaal is voor

dagelijks gebruik (mits je er een gezapige rijstijl op na houdt). Advanced Efficiency focust dan weer op zuinig rijden maar die setting zuigt wel elke vorm van levendigheid uit de Tonale. Maar goed, je hebt op z'n minst wel de keuze. Wij reden in hoofdzaak in de Dynamic modus, met de ophanging op Soft.

Wat de Tonale onderscheidt van veel concurrenten is het rijgevoel. De besturing is misschien een tikje te licht, maar het maakt de Tonale wel lichtvoetig en de balans in bochten is verrassend goed voor een SUV. Dankzij de brede spoorbreedte en de stevige ophanging voelt hij stabiel en sportief aan. Het is misschien geen pure sportwagen, maar je merkt duidelijk dat Alfa Romeo rijplezier belangrijk vindt. Dat maakt de Tonale leuker dan veel eerder rationele rivalen.

Aandrijflijn met voldoende karakter

De Tonale Ibrida gebruikt een 1,5-liter turbobenzinemotor met milde hybridetechnologie en een vermogen van 175 pk. Voor een auto van 1,5 ton is dat voldoende, maar dan houdt het niet over. Daarom reden we ook graag in de sportiefste modus, waarbij de eDCT 7-versnellingsbak scherper schakelt. Op papier is dit geen explosieve aandrijflijn, maar in de praktijk voelt hij vlot genoeg. Vooral in Dynamic-modus reageert de motor zoals gezegd alert en klinkt hij verrassend sportief. Niet dat je deze Tonale van mijlenver hoort afkomen, maar met de radio stil word je toch getraakteerd op een sportieve brom. En zo hoort het ook bij een Alfa.

Omdat het om een milde hybride gaat, blijft de EV-winst beperkt. Een elektromotor ondersteunt de benzinemotor bij acceleraties en kan de auto bij lage snelheid zelfs kort elektrisch laten rollen, al springt de viercilinder wel snel bij. Het systeem is weliswaar be-



doeld om het verbruik te temperen, maar je moet er geen wonderen van verwachten. Tijdens onze test noteerden we een gemiddeld verbruik van ongeveer 7 liter per 100 km. Dat is aanvaardbaar voor een benzine-SUV met dit vermogen en formaat, maar hij zal er geen eco-prijzen mee winnen.

Uitrusting en prijs

Een van de sterke punten van de Tonale is zijn uitrusting. Zelfs de basisversies zijn al behoorlijk compleet. Standaard krijg je onder andere full-LED verlichting, digitale instrumenten, een infotainmentsysteem met navigatie, adaptieve cruise control, achteruitrijcamera en uiteraard een rist aan veiligheidssystemen. Dat maakt de Tonale aantrekkelijk voor wie een standingvolle SUV wil zonder meteen een lange optielijst te moeten aanvinken.

In België start de Tonale Ibrida aan 38.422 euro voor de basisversie. Meer luxueuze uitvoeringen zoals onze Veloce testwagen lopen op tot ongeveer 54.000 euro of meer, afhankelijk van de aanwezige opties. Dat plaatst de Tonale midden in het premiumsegment.

Conclusie

De vernieuwde Alfa Romeo Tonale Ibrida is geen perfecte auto (daarvoor mist de aandrijflijn net een beetje scherpte) maar hij is wel verrassend homogeen en hij biedt bakken karakter. Hij combineert een aantrekkelijk design, een sfeervol interieur en verrassend veel praktische kwaliteiten met een beleving die je elke dag weer speciaal doet voelen. Ja, het infotainment kan beter en ja, hij is niet de goedkoopste. Maar de Tonale is wel een exclusieve verschijning waar je telkens weer blij van wordt. En misschien is dat wel precies wat een Alfa Romeo hoort te doen. - WM

+ PLUS

- Knappe looks
- Verrassend functioneel
- Ophanging is evenwichtig (en adaptief)
- 1.5 Turbo biedt voldoende rijplezier
- De Alfa ambiance is volop aanwezig

- MIN

- Multimediascherm aan de kleine kant
- Besturing tikje te licht
- Zou 25 pk meer mogen hebben

DE ESSENTIE

De vernieuwde Alfa Romeo Tonale Ibrida blijft een opvallende speler in het compacte SUV-segment. Het sympathieke Italiaanse design, de sfeervolle cockpit en de leuke bordplank geven hem meer karakter dan veel concurrenten. Binnenin biedt hij verrassend veel ruimte en functionaliteit, terwijl het DNA-rijmodusysteem en de sportieve afstelling zorgen voor aangenaam rijplezier. De milde hybride aandrijflijn is vlot genoeg en blijft voldoende zuinig met een testverbruik rond 7 l/100 km. Minder sterk zijn het relatief kleine multimediascherm, de ingewikkelde menustructuur en de prijs die je misschien lager had ingeschat. Toch blijft de Alfa Romeo Tonale aantrekkelijk voor wie zich wil onderscheiden van de grijze massa.

Test

Hyundai Ioniq 6 N

Elektrische sportsedan met een dubbele persoonlijkheid

Met de Ioniq 5 N zette Hyundai zichzelf stevig op de kaart als bouwer van elektrische auto's die méér doen dan alleen snel accelereren. Rijplezier en beleving stonden centraal, iets wat tot voor kort eerder uitzondering dan regel was in EV-land. Met de nieuwe Ioniq 6 N trekt het Koreaanse merk dat recept door, maar dan in een totaal andere verpakking: een lage, gestroomlijnde sedan die op papier misschien minder speels oogt, maar in de praktijk verrassend goed uit de hoek komt.



Even terugblikken naar de oorsprong van de Ioniq 5 N, die als inspiratie heeft gediend voor deze nieuwe sedanversie. Het was Albert Biermann, voormalig BMW M-baas, die door Hyundai werd agetrokken om niet alleen te zorgen voor ultieme rijsensaties, maar dat ook nog eens moest combineren met een volledige elektrische aandrijving. Niemand durfde bij de start van het project vermoeden dat het resultaat zo waanzinnig goed zou zijn. Achter het stuur van een Ioniq 5 N ervaar je niet alleen het motorgeluid van een 'klassieke' sportwagen (virtueel weliswaar), maar Biermann slaagde er ook in om middels software virtuele schakelmomenten te simuleren. Inclusief al dan niet brutale schokken en al. Pure waanzin voor een EV! Benieuwd of de 6 N dezelfde truuksjes in petto heeft.

Design dat eindelijk klopt

Laat ons beginnen met het uiterlijk, want dat was al in het geval van de 'gewone' Ioniq 6 een dingetje. Die wist niet iedereen te overtuigen met zijn aparte, bijna retro-futuristische Batman-lijnspeel. Op foto's blijft dat ook bij deze N-versie een beetje het geval, maar eenmaal je er in het echt naast staat, valt alles beter op zijn plaats.

De vernieuwde voorzijde speelt daarin een sleutelrol. De scherpere, agressievere neus geeft de wagen eindelijk de visuele punch die hij nodig heeft. Het geheel oogt lager, breder en vooral sportiever, zonder zijn aerodynamische karakter te verliezen. Ook de grote achterspoiler, die op persbeelden misschien wat overdreven lijkt, blijkt in werkelijkheid verrassend goed te werken. Hij maakt de auto visueel af en onderstreept het performancekarakter zonder karikaturaal te worden. Het resultaat is een design dat niet alleen functioneel is, maar ook overtuigt. Het feit dat alle schorten rondom altijd zwart zijn, dat blijft wel even wennen (zeker met de massieve zwarte achterbumper). Al kan je dat visueel wel oplossen door te kiezen voor de zwarte koetswerkkleur.

Meer dan alleen cijfers

Onderhuids bouwt de Ioniq 6 N verder op de bekende N-formule. Twee elektromotoren zorgen samen voor vierwielaandrijving en een systeemvermogen dat kan oplopen tot 650 pk wanneer de

+ PLUS

- Waanzinnige prestaties (±650 pk)
- Verrassend rijgedrag voor een zware EV
- Innovatieve rijbeleving (virtuele schakelmomenten)
- Goede balans tussen sportiviteit en dagelijks comfort
- Veel instelmogelijkheden voor personalisatie

- MIN

- Design kan voor discussie zorgen
- Overdaad aan instellingen kan complex zijn
- Geen koopje

boostfunctie actief is. Daarmee sprint de sportsedan in iets meer dan 3 seconden naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van ruim boven de 250 km/u. Daarmee geef je 99% van het rijdend wagenpark het nakijken aan de stoplichten.

Het zijn dus cijfers die indruk maken, maar cijfers alleen vertellen hier niet het volledige verhaal. Wat de Ioniq 6 N onderscheidt, is de manier waarop hij die prestaties vertaalt naar rijbeleving. Op circuit blijkt al snel dat deze Hyundai meer is dan een snelle rechte-lijnrocket. Ondanks zijn niet te onderschatten gewicht (2.200 kilo) voelt hij verrassend lichtvoetig aan. De auto laat zich gewillig plaatsen in bochten, blijft stabiel bij hoge snelheden en geeft de bestuurder het vertrouwen om steeds een stapje verder te gaan.

Een vergelijking met de Ioniq 5 N is moeilijk te maken zonder directe referentie, maar los daarvan staat één ding vast: deze 6 N is op circuit ronduit plezierig. Hij combineert brute kracht met een speelse, toegankelijke handling die je niet meteen verwacht van een elektrische sedan van dit formaat.

Digitale emotie

Een belangrijk deel van die beleving komt van Hyundai's digitale snufjes. Net als bij de Ioniq 5 N zet het merk zwaar in op systemen die het klassieke rijgevoel proberen te benaderen – of zelfs te versterken. De meest opvallende daarvan is zonder twijfel de gesimuleerde versnellingsbak. In de juiste modus bootst de auto schakelmomenten na, compleet met korte onderbrekingen in de aandrijving en een voelbare "klap" bij het opschakelen. Het resultaat is bijzonder overtuigend. Waar dergelijke systemen bij andere merken vaak als een gimmick aanvoelen, slaagt Hyundai erin om iets neer te zetten dat echt bijdraagt aan de rijervaring. Het maakt het rijden actiever, intuïtiever en vooral leuker. Maar het is ook verslavend, pas dus op voor boetes!

Ook geslaagd is het artificiële motorgeluid. Maar hoewel het systeem verschillende klankprofielen aanbiedt, kan het op den duur wel synthetisch overkomen. In korte, sportieve ritten kan het nog bijdragen aan de beleving, maar op langere trajecten begint het







eerder te irriteren. Het heeft iets weg van een videogame-ervaring, wat niet per se is wat je zoekt in een auto van dit kaliber. De oplossing is simpel: op lange ritten (waar het comfort moet primeren) rij je in de normale EV-modus zonder geluid, en op snelle parcours schakel je het weer in.

Keuzestress achter het stuur

Wie zich verdiept in de instellingen van de Ioniq 6 N, merkt al snel dat Hyundai de bestuurder bijzonder veel controle wil geven. Van koppelverdeling en demping tot regeneratie en geluidsinstellingen: bijna alles is instelbaar. Dat is op zich lovenswaardig en biedt enorme mogelijkheden om de auto aan te passen aan persoonlijke voorkeuren of specifieke omstandigheden. Op circuit kan je zo echt finetunen tot de wagen perfect aanvoelt.

Tegelijk schuilt daar ook een nadeel. De overvloed aan opties kan ontmoedigend zijn, zeker voor wie gewoon wil instappen en rijden. Het vergt tijd en ervaring om het volledige potentieel te benutten, en niet elke bestuurder zal daar zin in hebben. Soms is eenvoud ook een vorm van luxe.

Verrassend veelzijdig

Wat de Ioniq 6 N misschien nog het meest bijzonder maakt, is zijn dubbele persoonlijkheid. Op circuit toont hij zich scherp, snel en speels. Maar eenmaal je de openbare weg opgaat, verandert het karakter merkbaar. Op gewoon asfalt (in het geval van deze eerste kennismaking het vaak uitstekende Spaanse wegdek) blijkt de Hyundai verrassend comfortabel. Hij filtert oneffenheden netjes weg, blijft stil wanneer je dat wil en gedraagt zich als een volwassen, dagelijkse auto. Dat maakt hem niet alleen geschikt voor trackdays,



De boordcomputer gaf bij een volle batterij een rijbereik van 407 kilometer aan. Dat is minder dan de officiële WLTP-waarde, maar wel een realistisch cijfer in dagelijkse omstandigheden. Zoals altijd bij EV's geldt: wie het vermogen aanspreekt, ziet het bereik snel dalen.

Wat kost dit?

Hyundai positioneert de Ioniq 6 N duidelijk als topmodel binnen het gamma. De reguliere Ioniq 6 start momenteel rond de 44.000 euro, maar voor de 6 N moet je een stevige 77.000 euro ophoesten. Dat is trouwens 1.000 euro meer dan de Ioniq 5 N. Het goede nieuws is wel dat zo ongeveer alles standaard aanwezig is.

Een nieuwe referentie?

Met de Ioniq 6 N bewijst Hyundai opnieuw dat elektrische prestaties niet ten koste hoeven te gaan van rijplezier. Integendeel zelfs. Door technologie slim in te zetten en bewust te kiezen voor een meer emotionele rijervaring, slaagt het merk erin om een auto neer te zetten die zowel rationeel als irrationeel aanspreekt.

Hij is snel, maar dat zijn er meer. Wat hem onderscheidt, is de manier waarop hij die snelheid vertaalt naar betrokkenheid achter het stuur. Voeg daar een gedurfd design, een bruikbaar dagelijks karakter en een stevige dosis technologie aan toe, en je krijgt een pakket dat moeilijk te negeren valt. Tenzij... je naar de Ioniq 5 N kijkt natuurlijk. - [Link2Fleet](#)



maar ook voor woon-werkverkeer of langere ritten. Die veelzijdigheid is geen evidentie in dit segment. Veel performancewagens (elektrisch of niet) dwingen je tot compromissen. De Ioniq 6 N lijkt die balans beter te vinden dan de meeste van zijn concurrenten.

Realistisch verbruik?

Zoals bij elke krachtige elektrische auto is het verbruik sterk afhankelijk van hoe je rijdt. Op circuit kan het energieverbruik zonder moeite boven de 30 kWh per 100 kilometer uitkomen. Dat is geen verrassing, gezien de prestaties en het gewicht van de auto. Op de openbare weg, met een normale rijstijl, ligt dat cijfer een stuk lager. Tijdens de test noteerden we een gemiddeld verbruik van ongeveer 21 kWh per 100 kilometer, wat in lijn ligt met wat je van een dergelijke auto mag verwachten.

DE ESSENTIE

De Hyundai Ioniq 6 N combineert indrukwekkende prestaties met een opvallend speelse rijervaring en bewijst dat elektrische sportwagens ook emotie kunnen bieden. Op circuit voelt hij lichtvoetig en betrokken aan, terwijl hij op de openbare weg verrassend comfortabel blijft. De gesimuleerde schakelmomenten zijn bijzonder overtuigend en kan samen met het artificiële motorgeluid al snel verslavend werken. Het design overtuigt misschien nog het meest in het echt, inclusief de uitgesproken achterspoiler. Minpunten zijn de overvloed aan instellingen en het hoge verbruik bij stevig rijden, maar als totaalpakket behoort deze Hyundai tot de meest entertainende EV's van het moment. Al is er natuurlijk ook nog die... Ioniq 5 N.

Nieuwe Ford Transit City is compacte elektrische bestelwagen die mikt op stadsdistributie

Met de introductie van de Ford Transit City breidt Ford zijn aanbod elektrische bedrijfswagens verder uit. De nieuwe compacte bestelwagen is specifiek ontwikkeld voor stedelijke distributie en moet inspelen op de groeiende druk van zero-emissiezones en stijgende operationele kosten in Europese steden.

De Transit City positioneert zich onder de bestaande elektrische modellen en focust duidelijk op eenvoud en kostenefficiëntie. Dat vertaalt zich onder meer in één vaste uitrustingslijn en een beperkte complexiteit. Ford mikt hiermee op bedrijven die geen uitgebreide opties nodig hebben, maar vooral een betrouwbaar werkmiddel zoeken voor dagelijkse ritten in de stad.

Alleen elektrisch

De aandrijving bestaat uit een elektromotor van 110 kW met voorwielaandrijving, gekoppeld aan een 56 kWh LFP-batterij. Volgens de WLTP-cyclus haalt de bestelwagen een rijbereik tot 254 kilometer.

Daarmee zit hij ruim boven het dagelijkse gemiddelde van stedelijke bestelwagens, dat volgens Ford rond de 110 kilometer ligt. De keuze voor LFP-technologie moet niet alleen de kost drukken, maar ook de duurzaamheid en geschiktheid voor frequente snellaadsessies verbeteren.

Verschillende varianten

Ford biedt de Transit City aan in drie varianten: een compacte L1H1, een grotere L2H2 en een chassis-cabine voor ombouw. De grootste versie haalt een laadvolume tot 8,5 m³ en een payload tot ongeveer 1.275 kg. Daarmee positioneert het model zich als een functioneel alternatief voor traditionele dieselbestelwagens in stedelijke logistiek.

De focus op eenvoud komt ook terug in de standaarduitrusting van de laadruimte, met onder meer beschermende bekleding en bevestigingspunten zonder meerprijs. De chassisversie is bovendien ontworpen met het oog op conversies, met gestandaardiseerde aansluitingen en aangepaste structuur voor carrosseriebouwers.

Lagere gebruikskosten als belangrijkste troef

Ford legt sterk de nadruk op de totale gebruikskosten. Dankzij minder slijtagegevoelige onderdelen verwacht het merk tot 40 procent lagere onderhoudskosten dan bij vergelijkbare dieselmodellen. Onderhoudsintervallen lopen op tot 40.000 kilometer of twee jaar.

Ook op vlak van laden mikt de Transit City op efficiëntie. AC-laden aan 11 kW duurt ongeveer 4,5 uur voor 10 tot 80 procent, terwijl snelladen tot 87 kW hetzelfde bereik in circa 33 minuten kan aanvullen. In ideale omstandigheden komt er in tien minuten zo'n 50 kilometer rijbereik bij.



Technologie zonder overdaad

Binnenin krijgt de bestuurder een vrij functionele maar moderne werkplek, met een 12-inch touchscreen dat compatibel is met Apple CarPlay en Android Auto. Rijhulpsystemen zoals automatische noodrem, parkeersensoren en adaptieve cruisecontrol zijn standaard aanwezig. Voor vlootbeheer kan het voertuig gekoppeld worden aan Ford Pro-telematica, waarmee onder meer locatie en laadstatus in realtime opgevolgd kunnen worden.

En dus...

Met de Transit City mikt Ford duidelijk op het instapsegment van elektrische bestelwagens voor stedelijk gebruik. Het model vormt een aanvulling op grotere modellen zoals de Ford E-Transit Custom en moet vooral aantrekkelijk zijn voor bedrijven die snel willen overschakelen naar elektrisch rijden zonder hoge investeringskosten. De bestelwagen wordt vanaf het tweede kwartaal bestelbaar, met eerste leveringen tegen het einde van het jaar.

Leapmotor B10 Hybrid EV

De betaalbare elektrische auto met een vangnet

Met deze nieuwe versie van de Leapmotor B10 wil het merk een probleem oplossen dat eigenlijk alleen maar bestaat in de hoofden van twijfelaars. Range anxiety, bijvoorbeeld. Of de angst om zonder stroom te vallen ergens tussen Antwerpen en de Ardennen, terwijl de realiteit is dat de meeste mensen zelden meer dan 60 kilometer per dag rijden. En toch blijft die twijfel bestaan. Enter de B10 Hybrid EV, een C-segment SUV die het beste van twee werelden probeert te combineren: het rijplezier van een elektrische auto en de geruststelling van een benzinetank. En opvallend genoeg doet hij dat zonder zich te gedragen als een traditionele hybride.

Want laten we meteen met de deur in huis vallen: dit is geen hybride zoals je die kent van Toyota of Honda. De Leapmotor B10 Hybrid EV is aan de basis een elektrische auto die onder alle omstandigheden altijd door elektrische stroom wordt aangedreven én die je ook aan de stekker hangt. Is er geen stekker in de buurt en moet je toch lange afstanden overbruggen? Dan is er nog een 1,5-liter benzinemotor aan boord die fungeert als generator die stroom opwekt voor de elektromotor. Geen mechanische koppeling, geen schakelmomenten, geen drama. Gewoon elektrisch rijden, altijd. En dat is misschien wel de grootste troef van deze auto. Maar goed, theorie is één ding. Hoe zit het met de praktijk?

Design: strak, modern en nog altijd zeer te smaken

Het design van de B10 EV Hybrid is identiek aan de EV: herkenbaar is als modern Chinees, maar zonder in de val van overstyling te trappen. De lijnen zijn strak, de lichtsignatuur is futuristisch zonder opzichtig te worden en de proporties kloppen gewoon. Met een lengte van 4,53 meter en een wielbasis van 2,73 meter oogt hij compact genoeg voor de stad, maar blijkt hij in de praktijk uitgesproken volwassen overkomen in het drukbezette C-SUV-segment.

Wat vooral opvalt, is hoe harmonieus het geheel is. Geen geforceerde designtrucs, geen overdaad aan chroom of fake luchtinlaten. Gewoon een cleane, moderne SUV die (en dat mag ook gezegd worden) nog altijd zeer te smaken is. Zeker in combinatie met de beschikbare kleuren en het standaard panoramadak, dat niet alleen veel licht binnenlaat maar het geheel ook visueel opent. Het dak

openen kan helaas niet. De B10 heeft misschien geen design die je hart sneller doet slaan zoals een Italiaanse sportwagen, maar wel eentje die je toch met enige fierheid op de oprit parkeert. Meer nog: plak er een – we roepen maar iets – Skoda badge op, en je gelooft het meteen.

Interieur en functionaliteit

We vallen in herhaling maar ook binnenin zie je geen verschil tussen de B10 EV Hybrid en de EV. Dat betekent dat je nog altijd kijkt naar een 14,6-inch centraal scherm dat de ruimte domineert. Het systeem wordt aangestuurd door LEAP OS 4.0 Plus en een Qualcomm-chip die alles soepel laat draaien. De interface voelt snel, modern en intuïtief, en met Apple CarPlay en Android Auto is connectiviteit geen probleem.

Maar (en hier komt het eerste minpunt) alles zit in dat scherm. Echt alles. Spiegelfaustelling? In het menu. Verduisteren van het panoramadak? In het menu. Klimaatregeling? Uiteraard ook. Stoelverwarming? Precies. Het gevolg is dat je vaker dan je lief is door submenu's zit te bladeren voor iets dat vroeger gewoon een knop was. Er zijn wel nog een aantal knoppen op het stuur, waarvan je er enkele kunt personaliseren. Dat is dan weer wel handig.

Qua materialen zit het verhaal ergens in het midden. De afwerking is degelijk, maar je merkt duidelijk dat er veel plastics gebruikt worden. Niets dat rammelt of goedkoop oogt, maar ook niets dat premium aanvoelt. Het is functioneel, niet luxueus. Het geheel oogt





ook wel prima (zeker als je voor het grijze interieur gaat), maar veel variatie in kleuren en materialen is er niet. Gelukkig is er (in de topversie) wel aanpasbare sfeerverlichting voor wat afwisseling.

Ruimte en koffer: verrassend royaal

Waar de B10 nog steeds echt punten scoort, is ruimte. En dat is

+ PLUS

- Geslaagd, modern design
- Opmerkelijk ruime cabine en grote koffer
- Comfortabele ophanging en stoelen
- Altijd elektrisch rijgevoel met stille benzinegenerator
- Prijs is onklopbaar

- MIN

- Te veel functies verstopt in het centrale scherm
- Besturing voelt wat vaag
- Imago moet nog verder aan gewerkt worden

geen kleine verdienste in het C-segment waar elke centimeter telt. Dankzij de lange wielbasis en slimme packaging voelt het interieur ontzettend ruim aan, zowel voorin als achterin. De hoofdruimte is uitstekend (zelfs met het panoramadak) en de beenruimte achterin is meer dan voldoende voor volwassenen. Dit is geen SUV waar je passagiers achterin zich als sardientjes voelen, maar eerder een gezinswagen die echt bruikbaar is voor langere ritten.

De koffer is eveneens ruim en praktisch. Met 430 liter zit je in de categorie van een typische C-SUV met voldoende liters voor gezinsgebruik. Denk boodschappen, buggy, koffers voor een week-endje weg. Het past allemaal zonder puzzelwerk. Klap je alle banken neer dan krijg je 1.475 liter om vol te stouwen. Het is precies dit soort praktische bruikbaarheid dat de B10 aantrekkelijk maakt voor gezinnen die overstappen vanuit een kleiner segment.

Comfort: gemaakt voor lange ritten

Bij de lancering van de B10 EV werd hem door sommige media verweten dat hij wat slapjes in de vering hangt en ook niet de scherpste is qua stuurgevoel. Die kritiek is voor een stuk terecht, en dat is in het geval van de nieuwe Hybrid EV-versie niet anders. Maar je moet je wel afvragen wat de gemiddelde B10 klant wilt, en



daar denken we dat Leapmotor een uitstekend compromis heeft gevonden. Het model is duidelijk afgestemd met comfort als prioriteit, ideaal voor de doelgroep van het model. Oneffenheden worden netjes weg gefilterd, en zelfs op slechter wegdek blijft de auto rustig en gecontroleerd. Het is dus geen sportieve setup, maar dat is ook niet de bedoeling.

De stoelen verdienen een aparte vermelding. Ze bieden voor deze prijsklasse prima steun en zijn bovendien verwarmd en geventileerd in hogere uitvoeringen. Dat maakt een wereld van verschil op langere ritten, zeker in combinatie met de stille aandrijflijn.

Elektrisch rijden, altijd

Hier wordt het interessant. De BID Hybrid EV gebruikt een zogenaamde range extender-technologie. Dat betekent dat de elektromotor altijd de wielen aandrijft, terwijl de benzinemotor enkel dient om elektriciteit op te wekken als je niet tijdig kunt laden. Het resultaat? Een rijervaring die volledig elektrisch aanvoelt. Direct koppel, lineaire acceleratie en een complete afwezigheid van mechanische onderbrekingen. Geen schakelmomenten, geen trillingen, geen gedoe.

De benzinemotor zelf is praktisch zelden of nauwelijks hoorbaar, en dat vonden wij misschien wel de grootste verrassing. Waar sommige hybrides een storend gezoem produceren wanneer de motor aanslaat, blijft de Leapmotor opvallend stil. Je merkt nauwelijks wanneer de generator actief wordt. Met vier rijmodi (EV+, EV, Fuel en Power+) kan je het gedrag van de auto aanpassen aan je behoeften. Maar eerlijk? Je hoeft er eigenlijk niet over na te denken. Het systeem regelt alles zelf, en doet dat behoorlijk goed.





Nog een woordje over die benzinemotor: die is van DongFeng en heeft een inhoud van 1,5-liter. Hij is ook atmosferisch, wat betekent dat hij geen turbo gebruikt. Nu, zelfs als je bijna 100% van je ritten volledig elektrisch kan afleggen, dan nog zal af en toe de motor bijspringen. Kwestie van hem regelmatig te laten werken in functie van betrouwbaarheid.

EV-prestaties en bereik

De relatief kleine batterij van 18,8 kWh biedt een elektrisch bereik van ongeveer 86 kilometer. Dat is voldoende voor de meeste dagelijkse ritten, zeker in stedelijke context. En wanneer de batterij leeg raakt, springt de generator bij. Dat neemt niet weg dat we liever een groter bereik hadden gezien dat meer richting de 150 km gaat, zoals in de grote broer C10 bijvoorbeeld. Maar goed, met een brandstoftank van 50 liter en een totaal bereik van meer dan 900 kilometer hoeft je je zelden zorgen te maken over laden. En dat is precies het punt van deze auto: je rijdt elektrisch, maar zonder de stress van een lege batterij.

De prestaties zelf zijn meer dan voldoende. Met 218 pk onder het stroompedaal heb je genoeg vermogen om vlot mee te komen in het verkeer en zelfs een plezier te hebben achter het stuur. De acceleratie is typisch elektrisch: direct en soepel. De enige kanttekening blijft dan toch een beetje de vage besturing, vooral in de standaardmodus. In de sportstand wordt het beter, maar het blijft geen stuurwonder. Dit is een auto die gemaakt is voor comfort, niet voor bochtenwerk.



We moeten het ook nog even over het verbruik hebben. Als je vaak kunt laden en per laadbeurt minder dan 80 km rijdt, dan kan je in principe geen of nauwelijks benzine verbruiken. Als de motor toch moet bijspringen, dan verbruikt hij rond de 5 à 6 liter benzine per 100 km. Maar over een gecombineerde rit van 200 km, waar de benzinemotor 120 km heeft moeten werken, dan heb je dus 3,3 liter verbruikt per 100 km. Het elektrisch verbruik schommelt rondt de 16 à 17 kWh.

Prijs en positionering

Op onze markt start de Leapmotor B10 Hybrid EV vanaf 29.900 euro voor de Life-versie en 31.400 euro voor de Design-uitvoering. Dat is scherp geprijsd, zeker gezien de technologie en uitrusting die je krijgt. Die prijzen zijn trouwens identiek aan de (volledige) EV met kleine batterij. Dat betekent dat keuzestress alvast niet geleid hoeft te worden door de prijsstelling. Ben je bijvoorbeeld een particulier die niet thuis kan laden, maar toch graag kleine afstanden elektrisch rijdt zonder uitstoot, dan is dit is het betere alternatief voor de klassieke plug-inhybride waarmee je nog vaak mechanisch rijdt. In vergelijking met volledig elektrische concurrenten zit hij in een interessante positie. Je krijgt het rijgevoel van een EV, maar met de flexibiliteit van een hybride. En dat voor een prijs die onder veel EV's blijft.

Conclusie

De Leapmotor B10 Hybrid EV is een auto die de perfecte opstap kan zijn naar een volledige EV. Hij biedt een echte elektrische rijervaring, zonder de nadelen die sommige mensen nog steeds asso-

ciëren met EV's. Ja, er zijn minpunten. Het infotainmentsysteem centraliseert te veel functies en de besturing is niet de scherpste.

Maar daar tegenover staan serieuze pluspunten. Het design is geslaagd, de binnenruimte is indrukwekkend, het comfort is uitstekend en de aandrijflijn is ronduit briljant in zijn eenvoud. En misschien nog belangrijker: dit is een auto die elektrisch rijden toegankelijk maakt zonder compromissen. En dat alles voor een prijs waar je instant blij van wordt. Eind vorig jaar hebben we de B10 EV al uitgeroepen tot onze 'auto van het jaar', en we blijven bij die mening. Voor klanten die niet altijd toegang hebben tot laadmogelijkheden, is de komst van deze Hybrid EV alvast goed nieuws.

DE ESSENTIE

De Leapmotor B10 Hybrid EV combineert een elektrische rijervaring met een benzinegenerator die laadstress volledig wegneemt. Met 86 km elektrisch bereik en meer dan 900 km totaal bereik biedt hij het beste van twee werelden. Het design is modern en aantrekkelijk, terwijl de binnenruimte opvallend groot is voor een SUV uit het C-segment. Comfort staat centraal dankzij een eerder zachte ophanging en prima stoelen. De kleine minpunten vergeven we hem graag, want als totaalconcept overtuigt de B10 Hybrid EV als slimme, betaalbare oplossing voor wie elektrisch wil rijden zonder zorgen.

Test

Nissan Leaf 75 kWh Derde keer, betere keer?



Doit had de Nissan Leaf het rijk van de elektrische auto's bijna voor zich alleen. Toen waren er echter ook nog quasi geen potentiële klanten. Die zijn er vandaag in overvloed, maar hetzelfde geldt natuurlijk voor het aantal beschikbare modellen. Springt de nieuwe Leaf er toch nog een beetje uit?





Nissan was wereldwijd een van de pioniers inzake zeg maar 'modern' elektrisch rijden. De eerste Leaf dateert van 2010 en dus een tijd dat je zeker in Europa nog niet echt veel Tesla's of ander vandaag hip elektrisch gerief zag rondrijden. De Japanse constructeur wist zijn voorsprong de daaropvolgende jaren echter niet zo goed te verzilveren. Voor die eerste Leaf was het grote publiek vorig decennium logischerwijze nog niet echt klaar, maar de in 2017 gelanceerde tweede generatie liet zich zowel langs links als langs rechts meteen inhalen door de toen wel al wat talrijkere EV's van de concurrentie. Met de derde generatie van 2025 moet het dus veel te snel verloren terrein toch voor een stukje worden teruggewonnen.

Het concept evolueert naar crossover

Het huidige Nissan-gamma telt ondertussen al drie elektrische modellen. In de toonzalen staat sinds 2021 ook de wat miskende Ariya en vorig jaar werd het aanbod verder uitgebreid met de op de Renault 5 E-Tech gebaseerde en dus aanzienlijk compactere Micra. De nieuwe Leaf past er netjes tussen. Terwijl de eerste twee generaties qua concept nog vrij klassieke hatchbacks waren, is de derde als behoorlijk hippe crossover helemaal een auto van zijn tijd. Onderhuids wordt er wel een en ander gedeeld met de middelgrote elektrische auto's van partner Renault, maar aan het koetswerk en ook het interieur zie je dat niet. Anders dan de Micra, die nu in Frankrijk en dus 'naast' de 5 E-Tech wordt gebouwd, is de Leaf ook nog Made in the UK.

+ PLUS

- Knappe verschijning
- Mooi en gebruiksvriendelijk interieur
- Efficiënte technologie
- Comfortabel onderstel
- Eerlijk rijbereik

- MIN

- Nogal krap zitten achterin
- Geen frunk vooraan
- Geen vierwielangedreven variant

Iets kleiner dan de vorige

Auto's worden bij een generatiewissel doorgaans wat groter, de derde Leaf is met een lengte van 4,35 meter echter 14 centimeter... korter dan de tweede. Hij werd als cross-over wel iets breder en hoger en de verhoudingen 'kloppen' visueel ook wel. De auto springt er wat minder uit dan de dan ook heel opvallende elektrische Kia's, maar is toch wel een wat elegantere verschijning dan pakweg de nogal brave Skoda's. Het silhouet heeft wel wat van een druppel, Nissan kan ook pronken met een gunstige luchtweerstandscoefficient van 0,25.

Designers met lef

Dat resultaat is ook deels te danken aan de opvallend schuin geplaatste achterrauit, eronder toonden de designers wel enig lef met het deels zwarte en van scherpe hoeken voorziene 'achterwerk'. Het bevat natuurlijk ook – hoe kan het anders? – fraai gevormde lichtblokken, die zijn er evengoed in het net wel nogal sobere gelijnde front van de Leaf. Het merklogo is daar verlicht, interessanter is de actieve grille die alleen voor koeling zorgt als dat echt nodig is. Voeg er nog de knappe spiegels, de fraai in de deuren geïntegreerde grepen en de evengoed wel bijzondere velgen aan toe en je mag het geheel zeker als 'mooi' omschrijven. Vooral met de Luminous Teal gedoopte lak van de auto op de foto's, die contrasteert wel goed met het zwarte dak en achterwerk. De kleur herinnert de 'kenners' misschien ook nog wel een beetje aan die waarmee ooit de eerste Leaf werd gelanceerd.

Interieur met eigen karakter

Het interieur oogt ook heel 'keurig', met materialen die behalve duurzaam ook van een hoogstaande kwaliteit lijken. Er is alweer geen enkele visuele verwantschap met de binnenkant van al dan niet elektrische Renaults, ze weten bij Nissan zelf ook nog wel hoe ze een interieur moeten ontwerpen. Voor de digitale instrumenten en het infotainment zijn er twee zowat naadloos op elkaar aansluitende schermen van 14,3 duim, op het tweede zorgen Google Maps en heel wat van smartphones bekende apps meteen voor een vertrouwd gevoel. Apple CarPlay en Android Auto kunnen natuurlijk ook draadloos worden gebruikt, er is voor onder meer het (vooraf) uitstippelen van routes ook nog een leuke Nissan-app. De fysieke knoppen op de middenconsole en het stuurwiel maken ons helemaal goedgezind, met het (vaste) panoramadak met Solarbay-gewijs (van dan wel Renault) een variabele transparantie blijven we dat ook. Esthetisch iets minder geslaagd vinden we de grote knoppen voor het kiezen van de rijrichting, die lijken zowat op de middenconsole 'gegooid'.

Echt groot is de Leaf dus niet meer, echt ruim evenmin. Voorin is het natuurlijk wel heel comfortabel zitten, op de achterbank blijkt het voor grote(re) volwassenen wel een beetje krap. Ze kunnen zeker nog mee op reis, maar zullen ongetwijfeld wel graag af en toe de lange benen even strekken. Hun bagage kan ook nog mee, met een inhoud van 437 tot maximaal 1.052 liter zijn de mogelijkheden van de koffer correct te noemen. Een handige frunk voorin, zoals je





die bij alsmear meer EV's ondekt, heeft de Leaf niet. Wie echt meer plaats voor lichamen en spullen 'zoekt', moet sowieso altijd uitkijken naar een wat grotere auto. De Ariya misschien, die is zowat 25 centimeter langer.

Twee vermogens en twee batterijen

De aandrijving, daar moeten we het natuurlijk ook (en zelfs vooral) nog over hebben. Zoals we dat ondertussen van elektrische auto's gewoon zijn, is er keuze tussen verschillende motoren en ook batterijen. Een Leaf met vierwielaandrijving is er niet, je moet enkel beslissen of je 177 of 217 pk en dan ook een fraaie 355 Nm koppel wil. Of misschien nog eerder of je genoeg neemt met een batterij van (netto) 52 kW of je toch meer op je gemak voelt met die van 75

kW. De laatste wordt sowieso standaard bij de krachtigste van de twee Leaf-varianten geleverd.

Schappelijk verbruik

Terwijl het rijbereik voor de kleinste accu WLTP-gewijs slechts 440 kilometer bedraagt, zou je in uitermate gunstige en dus weinig realistische omstandigheden met een volledig opgeladen exemplaar van de grootste tot een interessante 622 kilometer vergeraken. Nissan geeft er dan ook een verrassend laag verbruik van 13,8 kWh/100 kilometer voor op, reken in het 'echte' leven toch maar op iets tussen de 15 en 16 kWh. Origineel is wel dat de constructeur ons ook het te verwachten rijbereik bij constante snelheden van 110 en 130 km/u meegeeft, zijnde respectievelijk 430 en 330 kilometer. Inderdaad, op de snelweg zakt het bij dus nog niet eens echte gekke toeren wel rap. Je wil zelfs niet weten hoe rap als je de topsnelheid van 160 km/u eens wil proberen. Met de accu van 52 kWh kan snelladen tot 105 kW, met die van 75 kWh lukt het tot 150 kW. Met wisselstroomladen wordt dat 11 kW.

E-pedal voor extra gemak

Je kan het verbruik natuurlijk ook wel nog wat in al dan niet gunstige zin proberen beïnvloeden door met de recuperatie van de vertragingsenergie te 'spelen'. Er zijn vier via peddels aan het stuurwiel te selecteren niveaus, plus een dan wel met een klas-sieke(re) knop te activeren e-Pedal-modus waarmee de auto bij stadsverkeer automatisch zowat volledig tot stilstand komt bij het lossen van het gaspedaal. In de file zorgt dat zelfs voor nog wat extra rijgemak.





Prima comfort en rijdynamiek

De Leaf staat op het inmiddels ook als AmpR Medium bekende CMF-EV-platform van de alliantie tussen Renault, Nissan en ook Mitsubishi, we kennen het al van onder meer de elektrische Mégane en dito Scénic en de hier al enkele keren vermelde Ariya. Qua rijcomfort en zelfs rijdynamiek zit dat wel helemaal goed, een tijd van 7,6 seconden voor de spurt van 0 naar 100 km/u is zeker ook wel scherp. Het is echter vooral aan de vlotte hernemingen dat je plezier beleeft, met dank aan dus dat hoge en bij zo'n EV altijd meteen beschikbare koppel van 355 Nm. De demping is zelfs bij een wat pittigere rijstijl nog efficiënt, je voelt dan ook dat het onderstel met MacPhersons voor- en een multilink-ophanging achteraan nog wel wat meer vermogen zou aankunnen. Rolneiging is er zo goed als niet, dat draagt dan ook weer bij tot het comfort.

Conclusie

Voor 42.090 euro krijg je bij Nissan een nu toch wel aantrekkelijke en van moderne en dus ook efficiënte technologie voorziene Leaf met al meer dan keurige prestaties mee naar huis. Het kan ook nog goedkoper, ook de 'slechts' 37.690 euro kostende variant met 177 pk is beslist geen slak. Je moet het dan wel stellen met een compactere batterij en een aanzienlijk kleiner rijbereik. Wie veel kilometers aflegt en misschien niet "altijd en overal" kan of wil laden, kiest dus beter voor de grote accu. - **AD**



DE ESSENTIE

Vergeet gerust zowat alles wat je misschien nog over de vorige generaties van de elektrische Nissan Leaf weet. De nieuwe ziet er niet alleen helemaal anders uit, het is met efficiëntere technologie ook echt wel een veel overtuigender product. Naast die tussen enkele uitrustingsniveaus is er niet echt veel keuze. Er zijn twee motorvermogens en twee batterijen. Maar als je in het eerste geval voor het 'strafste' kiest, moet je dat ook in het tweede doen. De Leaf met 217 pk en 75 kWh is natuurlijk wel de leukste, die komt ook met een knap rijbereik van een dikke 600 kilometer.

Test

Skoda Elroq RS

Vooral een beetje meer van alles



Ook constructeurs die in de eerste plaats op het “grote publiek” mikken, bieden alsmaar vaker ook krachtige en zelfs echt dynamische elektrische auto’s aan. Skoda springt mee op de kar met RS-varianten van de Elroq en Enyaq, wij sprongen achter het stuur van eerstgenoemde.

Skoda’s Elroq was in 2025 goed voor de tweede plaats in de Europese verkooplijst van elektrische auto’s, zo rekende het Tsjechische merk van de Volkswagen-groep ons toch voor. Het klopte daarmee dus ook de ID-modellen van het Duitse moedermerk. Dat gebeurde op de meeste markten natuurlijk eerder met de basis- dan met de echte topversies, maar het is zelfs voor het imago van een merk als Skoda geen slechte zaak als er ook met die laatste wat indruk kan worden gemaakt. Zonder zover te gaan als pakweg de 650 pk sterke N- en GT-varianten van Hyundai en Kia, legt Skoda de lat met zijn RS-modellen toch ook weer een stukje hoger.

RS is GTI in Skoda-taal

RS bij Skoda, dat is zo’n beetje waar GTI al vele jaren bij Volkswagen voor staat. De sportievere varianten van populaire modellen dus, bij het Tsjechische merk plakten de veelbelovende letters al regelmatig op het achterwerk van modellen als de Fabia, Octavia en zelfs Kodiaq. Dat gebeurde voor het eerst in 1974, met de rallyversies van de bij ons allicht al wat vergeten 180 en 200, de afkorting stond toen ook voor Rally Sport. Volkswagen bracht zo’n RS-modellen na de overname van het Tsjechische merk dus nog regelmatig terug, zij het altijd voor auto’s met verbrandingsmotoren. Met de Elroq en Enyaq kan het nu voor de eerste keer ook voor elektrische wagens, verrassen mag zoiets ondertussen natuurlijk niet meer doen.

Geen al te zotte gadgets

Skoda heeft er heel bewust geen sportauto’s met het koetswerk van een familiewagen van willen maken. Daar heeft het merk het publiek niet echt voor, het zou voor toch zowat alleen de Europese markt ook een te grote investering hebben gevraagd. Verwacht



DE ESSENTIE

Naast de eerder bescheiden 60 en de krachtigere 85 en vierwiel-aangedreven 85X kun je de elektrische Skoda Elroq sinds kort ook als RS bestellen. Die ziet er dankzij een sportiever aangekleed koetswerk en dito interieur niet alleen wat sneller uit, met een systeemvermogen van 340 pk en een koppel van 679 Nm is hij het natuurlijk ook wel. Dezelfde RS-versies zijn er trouwens evengoed van de Enyaq en Enyaq Coupé, het merk wil er zijn potentieel klantenbestand weer nog wat groter mee maken. Zonder aan enkele 'gezonde' Skoda-principes te raken, zo valt de meerprijs nog wel redelijk mee.



deurpanelen en de sportstoelen. Die ondersteunen het lichaam bij het snellere bochtenwerk wat beter dan de exemplaren in de braveren Elroq-varianten. Ook het stuurwiel en de pedalen van aluminium zijn uniek voor de RS, het infotainment komt met nog wat extra functies. Voor de volledigheid, Skoda heeft voor wat later dit jaar ondertussen al een vrij grondige update met onder meer een nieuwe interface voor het 13 duim grote aanraakscherm van al zijn elektrische SUV's aangekondigd. Ze krijgen dan ook een digitale sleutel, wat extra veiligheidssystemen, V2L-technologie en zowaar zelfs een kleine frunk.

Flitsende hernemingen

We hebben ondertussen misschien al een te lange aanloop genomen, hoog tijd voor de kern van de zaak. Terwijl het qua vermogen voor de Elroq tot voor kort stopte bij de toch ook al correcte 286 pk van de van twee motoren voorziene en dus ook vierwiel-aangedreven 85X, komt de RS met 340 pk en een minstens even interessant koppel van 679 Nm. Het zorgt natuurlijk voor altijd bijzonder flitsende hernemingen en voor de liefhebbers van dat soort stuntwerk ook een tijd van slechts 5,4 seconden voor de spurt van 0 naar 100 km/u. Als Skoda beweert dat de Elroq RS de snelst accelererende productiewagen uit zijn al heel lange geschiedenis is, geloven we dat dan ook graag.

Geen echte sportwagen

Nochtans, 'bangelijk' opwindend wordt het niet echt. We zijn in recente EV-tijden natuurlijk al een tijdje verwend door dat soort prestaties, voor echte kicks moet er tegenwoordig toch al wat meer gebeuren. De ophanging van de Elroq RS is met één (achter-aan) tot anderhalve centimeter (vooraan) verlaagd, de besturing is

je ook niet aan gadgets als een 'valse' schakelbeleving en dito geluiden, zelfs qua opsmuk van koetswerk en interieur heeft het Skoda-volk zich nog enigszins ingehouden. Er is natuurlijk wel enig visueel verschil met de braveren modellen. Naast iets stoerder ogende bumpers en de grotere vleugel op de achterklap zorgen daar nogal wat zwarte accenten voor de spoilers, de buitenspiegels, de raamlijsten, de dakrails en de merklogo's voor. Die vallen net als dan natuurlijk de rest van auto wellicht nog het meest op als je voor de echt wel heel hippe Mamba Green-lakkleur durft gaan. Juist ja, die van de wagen op de foto's.

Grondige update

Standaard voor de RS zijn ook de matrixtechnologie voor de leds en de dynamische lichtbalk tussen de koplampen. Fijne blokjes zorgen voor een heuse lichtshow bij het openen en sluiten van de deuren. Er is keuze tussen 20- en voor een nog wat sportievere uitstraling 21-duimsvelgen. Voor het natuurlijk nog altijd ruime interieur zijn er best wel opvallende kleuraccenten voor het dashboard, de



voor nog wat extra scherpte ook aangepast en er zijn ook grotere remschijven vooraan, maar dat maakt van zo'n sportieve Skoda zeker nog geen echte sportwagen. Dat wordt het dus ook niet in de Sport-modus met een dan aangepaste schokdemping, het vermogen is er nog iets te beperkt voor en de wijzigingen aan het onderstel gaan wellicht nog net niet ver genoeg.

Moeiteloos snel

Begrijp ons zeker niet verkeerd, de Elroq RS is naast een krachtige ook een bijzonder efficiënte EV. Hij heeft absoluut geen schrik van bochten en laat zich moeiteloos een hoog tempo opleggen. Maar de echte kicks blijven dus toch wat uit. Je wordt nogal vlug door de elektronica tot de orde geroepen, op een circuit heb je met deze auto allicht niet veel te zoeken. Skoda heeft ter zake echter niet gefaald, het was ongetwijfeld vooral een heel bewuste keuze om er dit 'soort' auto van te maken. En laat ons eerlijk zijn, zelfs zichzelf als sportief omschrijvende EV-rijders zullen best wel al tevreden zijn met wat ze op hun RS-bord voorgeschoteld krijgen. Het gros van de tijd en zeker in ons Belgische verkeer zijn 'gekke' toeren sowieso toch uit den boze.

Relatief zuinig

Dan ga je zelfs achter het stuur van zo'n RS ook weer belang hechten aan andere eigenschappen en stel je zelfs vast dat de auto zich ook relatief zuinig kan tonen. Skoda geeft er een WLTP-normverbruik van 16,2 kWh/100 km voor op, wij kwamen uit op een nog altijd redelijk testverbruik tussen de 17 en de 18 kWh. Dat is natuurlijk sterk afhankelijk van je rijstijl en ook het niveau van regeneratieve



remkracht, dat kan je via de flippers aan het stuurwiel selecteren. In heel wat rijomstandigheden wordt de auto met het oog op een lager verbruik ook enkel door de achterste elektromotor aangedreven, dan wordt er minder vermogen geleverd. Er blijft natuurlijk wel steeds meer beschikbaar, de voorste elektromotor komt altijd graag meehelpen.

Snelladen tot 185 kW

Het voor de batterij van (netto) 79 kWh beloofde rijbereik van 549 kilometer mag je zeker bij lage temperaturen en veel ritten met een 'normaal' tempo op de snelweg met een kleine 100 kilometer verlagen. De accu weer opladen kan met wisselstroom tot 11 kW en met snelladen op dus gelijkstroom tot een meer dan correcte 185 kW. Van 10 tot 80 procent vraagt dan minder dan een half uur, in dan natuurlijk echt wel ideale en in de praktijk ook maar zelden 'realistische' omstandigheden.

Redelijke meerprijs

Natuurlijk zijn Skoda's al een tijdje niet meer echt spotgoedkoop, die 'rol' op de automarkt is al even door een ander voormalig oostblokmerk overgenomen. Dacia dus, voor wie niet meteen mee is. De door Skoda voor zo'n RS gevraagde meerprijs valt echter nog wel redelijk mee, toch als je 'vertrekt' van de 85X Sportline die er in de catalogus net onder staat. Die kost 49.190 euro, voor de RS wordt 52.990 euro gevraagd. Als het allemaal nog een pak minder mag zijn, is er voor 40.090 euro ook nog altijd een 60 met een dus wat compactere batterij. Voor alle duidelijkheid, het gaat dan al om de prijzen van de modellen met de hierboven al aangestipte update.

Conclusie

De RS is zeker een leuke aanvulling voor het Elroq-gamma, zonder dat we er echt helemaal voor uit de bol gaan. De middelgrote SUV of eerder cross-over is en blijft een van de interessantste elektrische auto's op de alsmaar groter wordende markt, met de RS wordt er hoogstens wat sportieve en ook wel lekkere saus over gegoten. Hij kost zoals gezegd niet echt veel meer dan de iets minder krachtige 85X met evengoed twee motoren, maar die laatste is toch ook al niet zo goedkoop meer. Tenzij je echt voor de extra visuele accenten van de RS zou vallen, voldoet hij zeker ook. De varianten met één motor doen dat trouwens ook al, zij het dan natuurlijk met nog iets minder opwinding. - **AD**

+ PLUS

- Sportieve(re) looks
- Sterke prestaties
- Geruststellend rijgedrag
- Veel zitruimte
- Imago

- MIN

- Geen echte kicks
- Nog geen frunk (wel beloofd!)
- Haast onvermijdelijk stevig geprijsd

Test

XPeng P7+

De elektrische reisberline die verrast

Hij was de verrassing tijdens de Brussels Motor Show, en daar deed de XPeng P7+ op papier alvast grote beloftes: een grote actieradius, ultrasnel laden, veel technologie, een ruim interieur en een positionering die hoger ligt dan je misschien zou verwachten van een Chinees merk. Maar mooie cijfers zijn één ding, overtuigen op de weg is iets anders.





Na de SUV's G6 en G9 zet XPeng zijn Europese offensief voort met een totaal ander model. De P7+ is een grote fastback van 5,07 meter lang, met een wielbasis van 3 meter en een koffer van 573 liter (uitbreidbaar tot 1.931 liter). Het is duidelijk een gezinswagen, ontworpen voor lange afstanden zonder in te boeten op technologie of veelzijdigheid.

Meer dan een opvallend uithangbord wil de P7+ een nieuwe vorm van mobiliteit voorstellen: stijl, ruimte en comfort samenbrengen in één model. Maar tussen theorie en praktijk zit soms een kloof. Tijd om dat op de weg te testen, op een traject met stad, snelweg en bochtige wegen.

+ PLUS

- Zeer comfortabele en stabiele rijervaring
- Uitstekende efficiëntie voor zijn formaat
- Supersnelle laadprestaties
- Hoogwaardige afwerking en ruim interieur
- Sterke prijs-kwaliteitverhouding

- MIN

- Teveel functies via het centrale scherm
- One-pedal driving moeilijk te vinden
- Minder speels rijgevoel dan sommige concurrenten

Design op groot formaat

Op het eerste gezicht oogt de P7+ meteen als een echte kilometervreter. De fastback-lijn geeft hem een dynamischer profiel dan een klassieke berline, zonder praktische nadelen. De grote achterklep en ruime koffer zijn meteen een troef, net als de indrukwekkende beenruimte achterin.

Binnenin is het interieur licht, verzorgd en kwalitatief afgewerkt, met veel aandacht voor detail. De sfeer doet eerder denken aan Scandinavische luxe dan aan een koude, technologisch gedreven cabine. Harde plastics blijven op de achtergrond en zelfs de A-stijlen zijn bekleed met zachte materialen. De goede geluidsisolatie versterkt dat gevoel van verfijning.



Kracht zonder drama

Vanaf de eerste meters voelt de P7+ bijzonder soepel aan. Alles lijkt goed op elkaar afgestemd, met een homogeen rijgevoel. De besturing is precies maar niet nerveus, en de auto geeft vertrouwen. Wat vooral opvalt, is de balans tussen comfort en wegligging. De ophanging voelt zacht maar gecontroleerd aan: comfortabel zonder zweverig te worden. Zelfs op bochtige wegen blijft de wagen stabiel en aangenaam, ondanks zijn formaat. De technische basis (dubbele draagarmen vooraan en multilink-achteras) vertaalt zich duidelijk in een coherent rijgedrag.

Dok de vermogensopbouw past in dat evenwichtige karakter. Geen spectaculaire "katapult"-acceleraties zoals bij sommige EV's, maar een vloeiende en gecontroleerde krachtopbouw. De geteste RWD Long Range-versie levert 313 pk, haalt 0-100 km/u in 6,2 seconden en biedt een WLTP-actieradius tot 530 km (met 20-inch velgen).

Technologie die werkt

Technologie speelt uiteraard een grote rol bij de P7+. XPeng zet in op krachtige software, eigen chips en over-the-air updates. Dat maakt van de P7+ een auto die met de tijd blijft evolueren. Binnenin beschik je over een 15,6-inch centraal scherm, een 8,8-inch instrumentencluster, een head-up display en uitgebreide rijhulpsystemen. Achterin is er een loungegevoel, met extra schermen en comfortabele zetels. De spraakbediening herkent zelfs waar in de auto iemand spreekt. Onderweg waren we ook overtuigd door het XPiLOT-systeem: het werkt betrouwbaar en geeft snel vertrouwen.



Dok het infotainmentsysteem is logisch en vlot in gebruik. Maar goed, niet alles is perfect. Sommige functies, zoals het instellen van de spiegels, zitten enkel in het centrale scherm. Dat is minder praktisch dan fysieke knoppen. Hetzelfde geldt voor de instelbaarheid van de energierecuperatie. Er zijn geen paddles aan het stuur en je moet daarvoor in de menu's duiken. Dat neemt niet weg dat de verbruikswaarden positief konden verrassen. Tijdens de test noteerden we 16,6 kWh/100 km op dag één en zelfs 15,7 kWh/100 km op dag twee (en dat in Sport-modus). Voor een auto van dit formaat zijn dat uitstekende cijfers, zelfs beter dan de officiële 16,4 kWh/100 km. Dat bevestigt de efficiëntie van de P7+ in de praktijk.



Snelladen als troefkaart

XPeng legt sterk de nadruk op laden. De P7+ heeft een 800V-architectuur en een 74,9 kWh LFP-batterij. Op papier kan hij van 10 tot 80% laden in 12 minuten. Tijdens onze test werd in 5 minuten en 28 seconden meer dan 21 kWh geladen, met een gemiddeld vermogen van 245 kW en pieken boven 320 kW. Dat maakt de P7+ bijzonder geschikt voor lange afstanden.

Europese ambities

De P7+ speelt ook een sleutelrol in de Europese strategie van XPeng. De auto wordt geproduceerd bij Magna Steyr in Oostenrijk en leveringen starten vanaf april 2026. De vanafprijs bedraagt

een zeer aantrekkelijke 46.990 euro voor de RWD Long Range, met een zeer complete standaarduitrusting. XPeng wil zijn verkoop in Europa snel uitbreiden en versterkt tegelijk zijn dealernetwerk.

Conclusie

De XPeng P7+ maakt indruk omdat hij niet op één troef mikt. Waar veel elektrische berlines kiezen voor één duidelijke focus (prestatie, luxe of technologie), combineert deze wagen alles in een evenwichtig geheel. Met zulk aantrekkelijk prijsniveau en dit niveau van prestaties zou hij wel eens een serieuze uitdaging kunnen vormen voor gevestigde concurrenten. - **Sabrina Parant**

DE ESSENTIE

De XPeng P7+ is een ruime elektrische fastback die zich onderscheidt door zijn sterke balans tussen comfort, technologie en efficiëntie. Met een actieradius tot 530 km, snelle laadtijden dankzij 800V-technologie en een hoogwaardig interieur richt hij zich op lange afstanden. Tijdens onze test overtuigt hij met een soepel rijgedrag, een stabiele wegligging en een laag verbruik. Ook het infotainment en rijhulpsystemen presteren sterk. Minpunten zijn de afhankelijkheid van het centrale scherm voor bepaalde functies en het ontbreken van geavanceerde regeneratie-instellingen. Met een scherpe prijs en complete uitrusting vormt de P7+ een serieuze concurrent in het segment van elektrische reisberlines.



XPENG G9

Slechts 12 minuten laden. De nieuwe norm.



Tot 525 kW snellaadvermogen | Laad van 10-80% in 12 minuten

www.xpeng.com/be

18.4 - 20.1 kWh/100 km (WLTP). 0 G/KM CO₂. 12 minuten laden met SOC van 10-80% volgens interne tests.



In het volgende nummer



Test van de Zeekr 7GT

(En nog veel meer autonieuws)