



VW ID.Polo



Test Honda Prelude Hybrid
De iconische sportcoupé is terug



Test Mazda CX-5
SUV met benzinemotor

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.



Dacia Spring



Peugeot Polygon



XPeng G9



VW ID.Buzz



Renault R4



Audi RS5



Mini Special Edition



BMW i5 M60



Leapmotor B10



Volvo Fabriek



Kia EV5



VW T-Roc



Skoda Elroq RS



Honda CR-V



Cupra Born



Kia EV2



Dacia Sandero / Bigster



DS N°7



Alfa Romeo Tonale



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, Yeelen Möller, William Meerschaut.
Verantwoordelijke uitgever: AMC-Media - William Meerschaut

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

INHOUD



Audi Q4 E-Tron



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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Subaru Forester



VW ID.Polo



MG4 Urban



Cupra Raval



Mini Cooper (benzine)



Hyundai Ioniq 5 N-Line



KGM Actyon



Mazda CX-5



Honda Prelude



MG9



Citroen eC3 Urban



Zeekr 7X



Peugeot 408 EV



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.

Nieuwe BMW 7 Reeks: grootste facelift ooit en tot 720 km rijbereik

BMW heeft de nieuwe 7 Reeks losgelaten op de wereld. Technisch gezien is het een facelift, maar wel de grootste ooit van het merk. De grote luxeberline krijgt namelijk niet enkel een nieuw uiterlijk, maar ook een nieuw interieurconcept én de nieuwste aandrijftechnologie dankzij de Neue Klasse.



Hier is de nieuwe 7 Reeks, die nog steeds zowel met verbrandingsmotoren en als volledig elektrische i7 beschikbaar blijft. BMW noemt het de grootste facelift uit zijn geschiedenis, waarbij de technologie van de Neue Klasse ook doorstroomt naar de rest van het gamma op andere platforms.

De huidige generatie BMW 7 Reeks, die in 2022 werd gelanceerd, zorgde al voor enige controverse met zijn massieve neus. De faceliftversie gaat duidelijk verder op hetzelfde elan. Het aangezicht van de 7 Reeks modeljaar 2026 is zelfs nog hoekiger geworden, met nu verticale lichtblokken aan weerszijden van de verlichte XXL-niergrille. Achteraan groeiden de lichtblokken nog verder en raken ze elkaar net niet, waardoor ze een beetje op vleugels lijken. Een optionele tweekleurige lak maakt de look af, net als hertekende velgen in 20 tot 22 inch en verschillende M Sport-pakketten voor extra sportiviteit.

Toch is het vooral het interieur dat verandert in de nieuwe BMW 7 Reeks. De luxeberline neemt het Panoramic iDrive-systeem over van de nieuwe iX3 en i3, maar dan standaard met een extra passagiersscherm. Een smal display net onder de voorruit strekt zich dus uit over de hele breedte van het dashboard, terwijl het

centrale aanraakscherm (17,9 inch) nu parallellogramvormig is om dichterbij je vingers te komen zonder dat het stuurwiel in de weg zit. Achteraan kan je optioneel nog steeds genieten van het 'cinemascherm' van 31,3 inch met een 8K-resolutie. Het optionele Diamond Surround Sound System heeft zelfs 36 speakers, inclusief luidsprekers in de hoofdsteunen voor- én achteraan.

En natuurlijk zijn er tal van personalisatiemogelijkheden om het interieur

naar wens aan te kleden met tal van hoogwaardige textielen, leder- en houtsoorten en metalen. In totaal kan je als klant zo 700 verschillende interieurstijlen creëren, en dat is nog voor je bij BMW Individual gaat shoppen.

Tenslotte zijn ook de aandrijflijnen van de nieuwe BMW 7 Reeks grondig op de schop gegaan. We beginnen bij de elektrische i7. Die wordt verkrijgbaar in drie versies (i7 50 xDrive, 60 xDrive en M70 xDrive), met vermogens van 455 tot 680 pk. De 7 komt met een maximale WLTP-actieradius op tot 728 km, meer dan 100 km groter dan bij het vorige model. Dopladen gaat ook sneller: 10-80% in 28 minuten (250 kW DC).





Jouw carrière. Onze motor.

Ontdek [Jobs-In-Automotive.be](https://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://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://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://jobs-in-automotive.be). Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.

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 nieuwigheid het effectief beter dankzij de toegenomen buitenafmetingen (en dus meer binnenruimte), moderner interieur (thanks Google!) en handige rijhulpsystemen (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 verkeerslichtherkenning 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.

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

+ 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



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 merkebeleving 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 doordrent 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

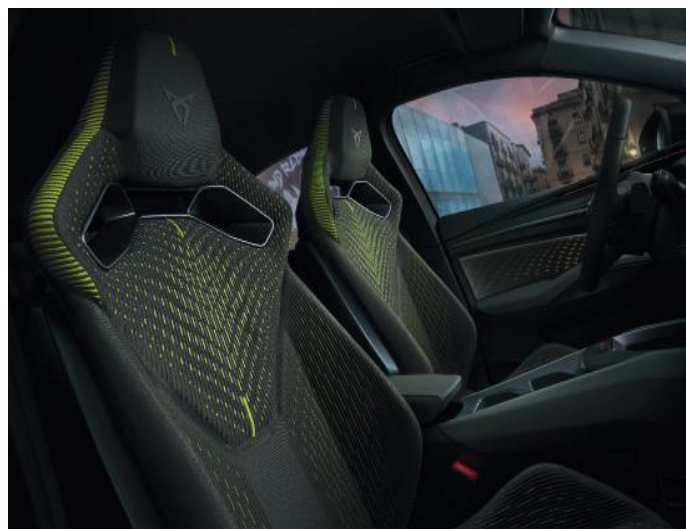


130 kW en een laadtijd van 23 minuten voor hetzelfde traject. Thuisladen gebeurt via 11 kW AC, wat in lijn ligt met de standaard in deze klasse en ruim voldoende is voor dagelijks gebruik. Dat zijn waarden die best oké zijn voor deze prijsklasse.

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 net 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 neerklopt, 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 gemaakt. 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

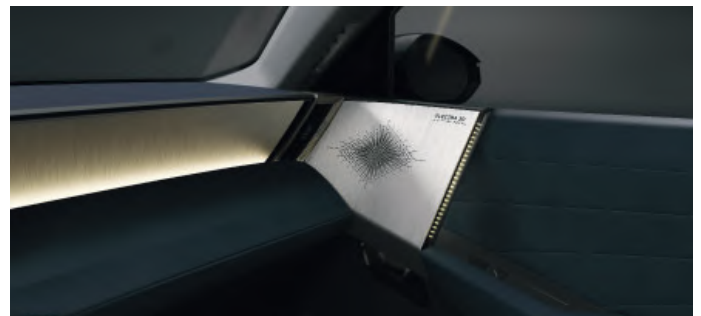
Zoals we van DS mogen verwachten baadt het interieur van de N°7 in Franse weelde. DS voorziet vier uitrustingsniveaus, vijf interieurcombinaties en zes exterieurkleuren. Wat ons betreft had het allemaal misschien een tikje minder 'barok' gemogen, maar het is wel consistent met de andere modellen. Onze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

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 krijsende 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 geprortioneerd.



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 herneemingen, 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 mistpiekvermogen
- 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..."

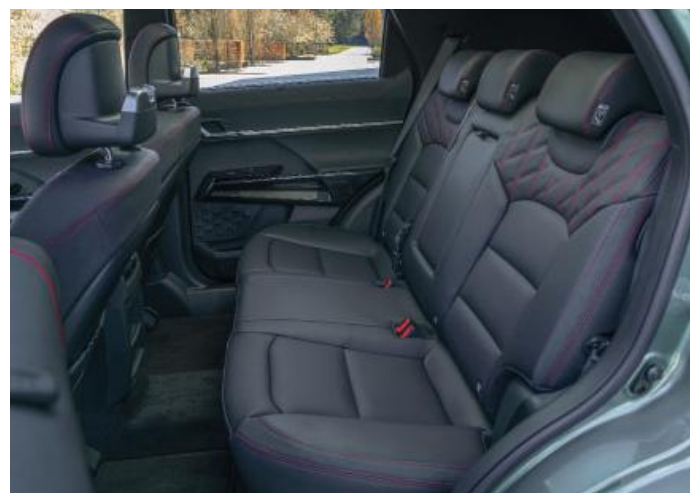
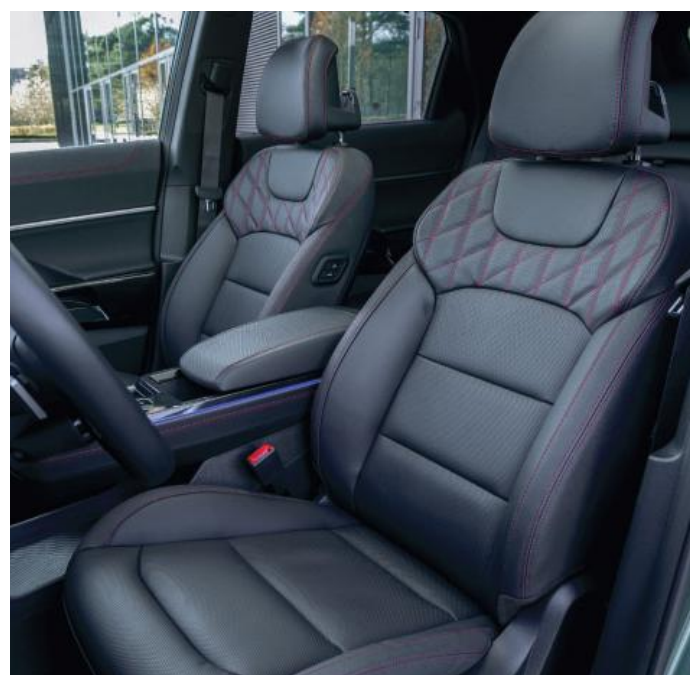
Het interieur springt er niet echt uit. We kennen dat dan ook al een tijdje van de Torres, het verschilt er immers nauwelijks van. De afwerking lijkt zeker keurig en qua materiaalkeuze zit het zelfs met het namaakhout ook nog goed, al merk je hier natuurlijk wel dat KGM toch ook nog altijd een beetje 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 artisanaal 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.

We reden met de Peugeot Polygon concept met steer-by-whire

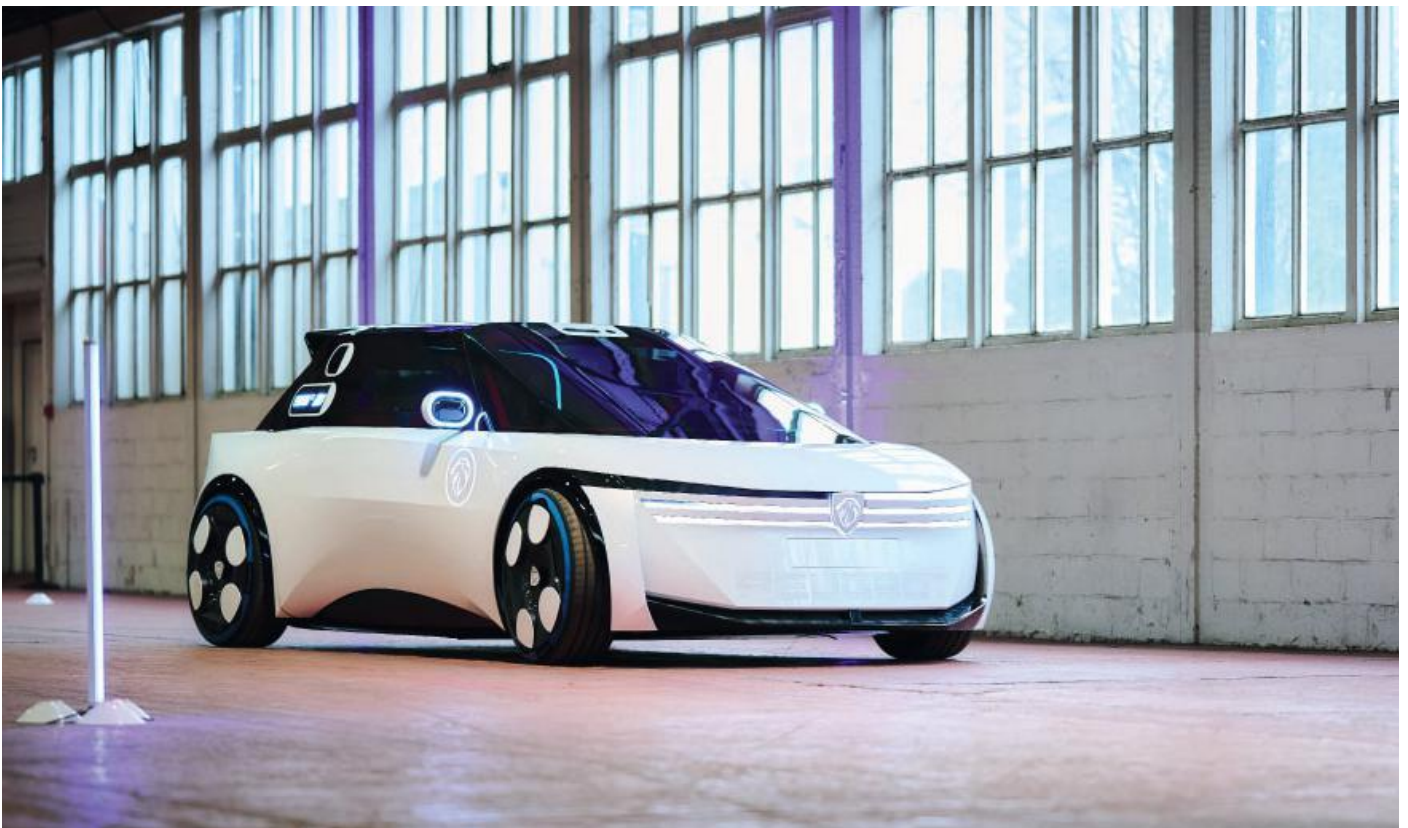
Concept cars zijn vaak veelal designstudies die nooit echt rijden. De Peugeot Polygon Concept is dat niet. Peugeot ziet hem duidelijk als een rijdend laboratorium dat technologieën test die al vrij snel in productie zullen verschijnen. Het compacte prototype (minder dan vier meter lang) geeft volgens het merk een eerste inblik in toekomstige modellen en innovaties die vanaf 2027 op de markt komen.

Je krijgt niet elke dag de opportuniteit om met een conceptauto te rijden. Het zijn tenslotte unieke exemplaren die door hun dure (handmatige) bouwproces en futuristische technologieën simpelweg ontzettend kostbaar zijn, en dat geldt al zeker voor exemplaren die effectief kunnen rijden. De Peugeot Polygon valt onder die categorie, en wij kropen achter het, nou ja, stuur.

Komt de 205 terug?

Straks meer over dat stuur dat geen stuur is, maar laat ons eerst even kijken naar het design van de Polygon. Op het eerste gezicht

lijkt het model een futuristische hatchback uit een videogame, met bijpassende en bijna schreeuwerige LED-animaties rondom de koets. Zijn algemene uitstraling, het lage profiel en de compacte proporties maken meteen duidelijk dat Peugeot hier nadenkt over het B-segment. De begeleiders wilden het niet luidop gezegd hebben, maar dit is een duidelijke hint naar de opvolger van de Peugeot 208. Officieel noemt Peugeot het een technologie- en designstudie, maar het is moeilijk om er geen voorproefje van de volgende 208 in te zien. Maar dan zonder de indrukwekkende vlinderdeuren, uiteraard.





“

*Wat meteen opvalt is hoeveel minder stuur-
beweging er nodig is.*



En wie weet wordt dat wel terug een... 205, want de Polygon deed ons denken aan die iconische stadswagen van weleer. Want toen ik rond de auto liep, zag ik hier en daar een subtiele verwijzing naar het verleden. In de proporties en de eenvoud van de vormgeving zit wat mij betreft (al is het misschien onbewust) een vleugje Peugeot 205. Niet letterlijk natuurlijk, maar wel in de manier waarop het design compact, licht en speels oogt. Maar meer dan een persoonlijk buikgevoel heb ik niet om deze bewering te staven.

Het hypersquare stuur: een compleet andere manier van sturen Tijd om te rijden, want het echte spektakel zit binnenin. Daar draait alles rond het hypersquare-stuur, al is het geen stuur in de klassieke zin van het woord. Peugeot vervangt de ronde vorm door een vierkante controller met bedieningselementen op de vier hoeken. Dat systeem werkt samen met nieuwe steer-by-wire technologie, waarbij er geen mechanische verbinding meer is tussen stuur en

voorwielen. De stuurinput wordt volledig elektronisch doorgegeven, een technologie die al jaren in de luchtvaart gebruikt wordt. Het resultaat volgens Peugeot: een extreem directe reactie, hoge precisie bij snelheid en meer comfort omdat trillingen uit het stuur gefilterd worden.

Ook voor het interieur heeft dit gevolgen. Het hypersquare-stuur is volgens Peugeot meer dan een nieuw design: het vormt een nieuwe ergonomische stap voor het i-Cockpit-concept. Met andere woorden: dit is waarschijnlijk de volgende fase van de i-Cockpit zoals we die al kennen uit huidige Peugeot-modellen. En dat is goed nieuws, want door het verdwijnen van de stuurvelg wordt het zicht op de tellerpartij niet langer belemmerd.

Mijn rijervaring: verrassend intuïtief

De Peugeot Polygon is een elektrische concept, maar dat is in deze eigenlijk bijzaak. Hier "draait" het (heb je 'm?) rond het sturen. Rijden met een vierkant stuur klinkt misschien als een gimmick, maar in de praktijk werkt het verrassend goed. Wat meteen opvalt is hoeveel minder stuurbeweging er nodig is. In de Polygon Concept volstaat ongeveer 170 graden stuurbeweging naar links of rechts om tot de volledige stuuruitslag te komen. Met andere woorden: minder dan één volledige draai van het stuur om van aanslag tot aanslag te komen. Vergelijk dat gerust met een conventionele auto, waar je meestal ongeveer drie omwentelingen nodig hebt van links naar rechts.

Na enkele minuten voelt het eigenlijk vrij natuurlijk. Je handen blijven bijna altijd op dezelfde positie en je hoeft niet langer te "kruisen" met je armen. Het voelt een beetje alsof je een mix





bestuurt tussen een auto en een simulator. Kleine bewegingen zijn genoeg om de auto van richting te veranderen. In een stedelijke omgeving maakt dat de auto extreem wendbaar. We hebben ook parkeer manoeuvres getest en ook hier: fluitje van een cent.

Toch heb ik één bedenking. Steer-by-wire is op zich een interessante technologie. Maar het lijkt erop dat Peugeot het voorlopig enkel samen met het hypersquare-stuur wil aanbieden. Persoonlijk zou ik het jammer vinden als die technologie niet ook met een klassiek rond stuur beschikbaar wordt. Het lijkt me zelfs gewoon veiliger, omdat je meer oppervlakte hebt om vast te grijpen in een moeilijke (paniek-)situatie. Niet elke bestuurder zal trouwens meteen klaar zijn voor zo'n radicale interface. Een traditioneel stuur zou de overgang naar steer-by-wire veel toegankelijker maken.

Wat betekent dit voor de volgende Peugeot 208?

Peugeot zelf maakt duidelijk dat de Polygon Concept geen losstaande oefening is. De technologieën die hier worden getest zullen vanaf 2027 in een productiemodel verschijnen. Alles wijst erop dat dat model de opvolger van de huidige 208 wordt. Het hypersquare-stuur zou daarbij als optie beschikbaar zijn, naast een volledig vernieuwde generatie van het i-Cockpit-interieur.

Dat maakt de Polygon Concept meteen een stuk relevanter dan de meeste concept cars. Dit is geen verre toekomstvisie, maar eerder een blik op hoe Peugeot binnen enkele jaren rijden wil heruitvinden.

- WM




DE ESSENTIE

We reden met de Peugeot Polygon Concept, een rijdend laboratorium waarin het merk technologie test die al rond 2027 in productie kan verschijnen. De compacte hatchback lijkt een duidelijke hint naar de opvolger van de 208 en deed ons zelfs denken aan de iconische Peugeot 205. Binnenin draait alles rond het hypersquare-stuur en steer-by-wire: een vierkante controller zonder mechanische verbinding met de wielen. Daardoor volstaat 170 graden stuurbeweging voor volledige stuuruitslag, terwijl klassieke auto's ongeveer drie omwentelingen nodig hebben. In de praktijk voelt het verrassend intuïtief en erg wendbaar, vooral in de stad. Wel jammer alleen dat steer-by-wire wellicht niet met een klassiek stuur zal worden voorzien. Volgens Peugeot verschijnt de technologie in 2027 als optie op de volgende generatie 208... of 205.

Voorstelling

Audi RS 3 Competition Limited Jubileummodel viert 50 jaar vijfcilinder



A dark studio setting with a sleek Audi RS 3 Competition Limited on the left. The car is partially visible, showing its rear and side profile. In the center, large, illuminated 'RS' letters are reflected on the glossy floor. The background is dark with some ambient lighting from the ceiling.

Vergeet even jouw reguliere EV-drang, want ter gelegenheid van vijftig jaar vijfcilindertechnologie brengt Audi een speciale editie van zijn compacte RS-model: de Audi RS 3 Competition Limited. Van deze jubileumversie bouwt Audi Sport slechts 750 exemplaren. Het model combineert het bekende 2.5-liter vijfcilinderblok met een aantal technische en visuele aanpassingen, bedoeld om de RS 3 extra exclusief te maken.

De beperkte oplage staat in het teken van een motorconcept dat sinds 1976 deel uitmaakt van Audi's geschiedenis. De RS 3 vijfcilinder turbomotor levert 400 pk en 500 Nm. Daarmee sprint de compacte RS 3 in 3,8 seconden van 0 naar 100 km/u en ligt de topsnelheid op 290 km/u. Het karakteristieke geluid van de motor (dat wordt trouwens gecreëerd door de ontstekingsvolgorde van de cilinders 1-2-4-5-3) blijft een belangrijk deel van de beleving. Een RS-sportuitlaat en minder geluidsisolatie rond het schutbord zorgt ervoor dat die klank nadrukkelijker hoorbaar is in het interieur.

Dok visueel onderscheidt de jubileumversie zich van de "gewone" RS 3. Extra carbon elementen, spiegellappen, side skirts en een achterspoiler, moeten het sportieve karakter benadrukken. De 19-inch wielen zijn uitgevoerd in mat Neodymium-goud. Binnenin combineert Audi zwart met Neodymium-goud en Ginger-white accenten. RS-kuipstoelen met Dinamica-microvezel, een wit vormgegeven digitale cockpit en een serienummer op de middenconsole verwijzen naar de beperkte oplage. In Duitsland start de prijs bij 108.365 euro voor de Sportback.

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 koetswerkform 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 rist 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 we 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.

Met de introductie van een nieuwe Hybrid-G 150 4x4-aandrijflijn zet Dacia een interessante stap in zijn SUV-offensief. Zowel de Duster als de grotere Bigster krijgen deze nieuwe hybridemotor die een geëlektrificeerde benzinemotor combineert met LPG en vierwielaandrijving. Hoe interessant is deze nieuwe motorisatie en vooral, kies je dan best voor de Duster of toch de grotere Bigster? Wij zochten het uit.

Zowel de Duster als de Bigster zijn natuurlijk niet nieuw en de komst van deze nieuwe motor verandert verder niets aan de succesformule van beide modellen. Dan gaat het natuurlijk nog altijd over het bieden van enorm veel auto voor weinig geld. Zo haal je al een Duster in huis vanaf 19.690 euro, terwijl de grote Bigster vanaf 24.790 euro op je oprit belandt. Al kosten deze versies natuurlijk wel ietsje meer.

Afmetingen: compact tegenover volwassen

De Duster blijft trouw aan zijn rol als compacte SUV. Hij is wendbaar, overzichtelijk en voelt in stedelijke omgevingen lekker wendbaar aan. De Bigster daarentegen speelt een maatje groter. Hij is 23 cm langer, heeft een grotere wielbasis en oogt ook visueel volwassener, zeker in profiel. Zijn groter formaat vertaalt zich vooral in meer beenruimte op de achterbank en een ruimer gevoel voor alle inzittenden. Niet dat je als volwassene oncomfortabel zit op de achterbank van de Duster, maar in de Bigster ben je echt helemaal klaar voor verre reizen. Ook wie al eens maxi-cosy's op de achterbank moet wringen zal blij zijn met de extra ruimte die de Bigster te bieden heeft.

Kortom, wie regelmatig met vijf personen onderweg is of graag wat extra ademruimte heeft op langere ritten, zal het verschil snel merken. De Bigster positioneert zich nadrukkelijk als gezins-SUV, terwijl de Duster eerder de veelzijdige alleskunner blijft die ook perfect past bij wie van compact en praktisch houdt.

Koffer en praktische inzetbaarheid

Het verschil in buitenafmetingen heeft uiteraard gevolgen voor de kofferruimte. In de Hybrid-G 150 4x4-configuratie moet je bij beide modellen rekening houden met de impact van de vierwielaandrijving

Dacia Duster en Dacia nieuwe hybrideversie welke moet je kiezen?



en de LPG-tank op het laadvolume. Toch blijft de Bigster hier duidelijk in het voordeel. Zijn kofferruimte is met 555 tot 1.853 liter royaal en mikt op gezinnen die kinderwagens, vakantiebagage of sportmateriaal willen meenemen zonder te puzzelen.

De Duster biedt nog steeds een bruikbare laadruimte van 400 tot 1.635 liter, maar wie vaak grote volumes vervoert, zal sneller aan de limieten zitten. Voor dagelijks gebruik, boodschappen of een weekendtrip is hij meer dan voldoende, maar voor lange gezinsvakanties is de Bigster simpelweg een verademing. Praktisch bekeken scoren beide modellen goed met hun eenvoudige indeling, slimme opbergvakken en een rechttoe rechtaan aanpak. Dacia blijft trouw aan zijn filosofie: geen overbodige franjes, wel doordachte functionaliteit.

Bigster krijgen G 150 4x4, maar



Interieur: verzorgd, maar niet premium

Binnenin zijn er in zowel de Duster als Bigster geen verrassingen. Het design van het interieur en de boardplank oogt modern en robuust, met een centraal touchscreen en een overzichtelijke bediening. De afwerking ziet er goed uit en voelt degelijk aan.

Toch moeten we realistisch blijven: in deze prijsklasse is premium geen doelstelling. De gebruikte kunststoffen zijn hard en functioneel. Ze zijn bestand tegen intensief gebruik, maar missen de zachte materialen en verfijnde details die je bij duurdere merken vindt. Dat is geen kritiek, maar eerder een bewuste keuze. Dacia investeert in techniek, ruimte en robuustheid, niet in luxe-materialen. Wie dat begrijpt, zal het interieur waarderen om wat het

is: praktisch, stevig en visueel aantrekkelijk genoeg zonder te pretenderen iets anders te zijn.

Nieuwe hybride met LPG

Dacia maakt voor deze nieuwe versie een gedurfde keuze door hem te voorzien van een LPG-uitrusting. Deze 'dual-fuel'-hybride (benzine/LPG) gebruikt als basis de gekende 140 pk sterke 1,2-liter driecilinder mild-hybrid-motor vooraan met die van een bijkomende elektromotor op de achteras. Dat is goed voor een systeemvermogen van 154 pk en een maximumkoppel van 230 Nm voor de verbrandingsmotor en tot 87 Nm voor de elektromotor op de achteras.



De verbrandingsmotor werkt samen met een gerobotiseerde 6-versnellingsbak met dubbele koppeling en schakelpeddel aan het stuur, terwijl de elektromotor is gekoppeld aan een tweevernellingsbak. Dankzij de lithium-ionbatterij van 48 volt en 0,84 kWh (die zichzelf oplaadt tijdens het rijden) en de elektromotor op de achteras, konden we opvallend veel in de zuiver elektrische modus rijden, wat natuurlijk het verbruik ten goede komt. In een stadscyclus kunnen de Duster en Bigster hybrid-G 150 4x4 tot 60% van de tijd in de zuiver elektrische modus worden gebruikt.

Rijden, tot wel 1.500 km ver

Het viel ons tijdens een eerste test trouwens ook op dat het wisselen tussen benzine en LPG als brandstof, helemaal schokvrij en vlekkeloos verloopt. Het is op zijn zachtst gezegd atypisch voor een constructeur om (terug) in te zetten op LPG, zeker omdat het

intussen een vrij onbekende brandstof is geworden in ons land. Het grote voordeel van LPG blijft de lagere brandstofprijs ten opzichte van benzine. Voor wie veel kilometers doet, kan dat een aanzienlijke besparing opleveren. En je krijgt in deze nieuwe versie ook allerm minst te maken met laad- of tankstress. De twee tanks van 50 liter benzine en 50 liter LPG garanderen namelijk een rijbereik tot 1.500 km. Wil je echter enkel op benzine rijden? Dat kan natuurlijk ook...

Over het rijden zelf kunnen we kort zijn: de aandrijflijn voelt voldoende soepel in dagelijks gebruik met een duidelijke focus op efficiëntie eerder dan sportiviteit. Dat merk je bijvoorbeeld ook aan het soms wat zoekerige karakter van de versnellingsbak, al is dat zeker niets om je zorgen over te maken. Het stuurgevoel en de algemene dynamiek zijn zeker correct, maar niet uitgesproken verfijnd. Voor deze prijsklasse is het totaalplaatje alvast zeer positief.

+ PLUS

- Moderne benzine/LPG-hybride met laag verbruik
- Tot 1.500 km rijbereik dankzij twee tanks
- Echte 4x4-capaciteiten, ook geschikt voor licht offroad
- Zeer scherpe prijs-ruimteverhouding
- Bigster biedt bijzonder ruime koffer en achterbank

- MIN

- Interieurmaterialen niet premium
- Versnellingsbak soms wat zoekend
- LPG-netwerk in België beperkter dan vroeger

4x4-capaciteiten: meer dan marketing

Wat deze Hybrid-G 150-versies extra interessant maakt is dat de 4x4-badge geen louter marketingverhaal is. Beide modellen maken gebruik van een geëlektrificeerde achteras die automatisch bijspringt wanneer extra tractie nodig is. In combinatie met hun verhoogde bodemvrijheid, korte overhangen en specifieke rijmodi (middels een draaiknop op de centrale console) zijn zowel Duster als Bigster verrassend capabel weg van het asfalt.

De Duster heeft traditioneel een sterke reputatie opgebouwd bij wie regelmatig onverharde wegen, modderige paden of besneeuwde hellingen trotseert. Die reputatie blijft overeind. De compacte afmetingen werken zelfs in zijn voordeel op smalle bospaden of technische passages. Al doet de Bigster daar nauwelijks voor



onder. Ondanks zijn grotere formaat behoudt hij degelijke aan- en afloophoeken en voldoende bodemvrijheid om ook op ruw terrein zijn mannetje te staan.

Wij konden beide modellen uittesten op een offroad parcours en we merkten dat er altijd voldoende grip en voorspelbaarheid in het spel was op losse ondergrond. De Duster en Bigster zijn natuurlijk geen hardcore terreinwagens met lage gearing, maar voor jachtpaden, campings, wintersport of slecht onderhouden plattelandswegen zijn ze meer dan geschikt. Zelfs een kleine rivier doorwaden lukt prima. In dit segment biedt Dacia daarom nog steeds iets wat veel concurrenten hebben laten vallen: échte vierwielaandrijving aan een betaalbare prijs.

De prijzen: hoeveel kost de extra ruimte?

Dacia positioneert de Hybrid-G 150 4x4 versies strategisch scherp. De Duster blijft de toegankelijkste van de twee en nestelt zich net boven de grens van 28.000 euro. De Bigster kost met dezelfde aandrijflijn afhankelijk van het uitrustingsniveau 4.000 tot 4.800 meer. Dat prijsverschil weerspiegelt vooral het extra formaat en de grotere praktische inzetbaarheid van de Bigster. Wie dus puur rationeel naar ruimte per euro kijkt, moet zich afvragen hoeveel die extra centimeters en liters bagageruimte écht waard zijn in het dagelijkse gebruik.

En dus, welke moet je kiezen?

De keuze tussen Duster en Bigster in Hybrid-G 150 4x4-uitvoering komt uiteindelijk neer op ruimte en budget. De Duster blijft de rationele keuze voor wie een compacte, betaalbare en veelzijdige SUV zoekt met een moderne aandrijving, echte vierwielaandrij-

ving en (voor de jaarlijkse Ardennen-trip) verrassend sterke offroad-capaciteiten. De Bigster richt zich duidelijk op gezinnen of wie simpelweg meer ruimte en comfort wil, en bereid is daar enkele duizenden euro's extra voor neer te tellen.

Mechanisch zijn er geen verschillen en dus kijken we vooral naar formaat, koffer en prijskaartje. Wie vooral praktisch en prijsbewust denkt, komt automatisch bij de Duster uit. Wie meer ruimte wil zonder naar een duurder merk over te stappen, vindt in de Bigster een bijzonder aantrekkelijk alternatief. Als we finaal toch moeten kiezen, dan gaan we voor de Bigster. Want ruimte heb je nooit genoeg. Hoe dan ook, in beide gevallen blijft de kern van het verhaal dezelfde: Dacia levert alweer veel auto voor een aanvaardbaar budget, met een originele LPG-hybride twist én 4x4-capaciteiten die verder gaan dan louter stoere looks.

DE ESSENTIE

Dacia breidt het Duster- en Bigster-gamma uit met de nieuwe Hybrid-G 150 4x4, een 154 pk sterke benzine/LPG-hybride met tot 1.500 km rijbereik. De keuze van LPG (al kan je ook louter op benzine rijden) is wel verrassend, maar heeft zeker zijn (financiële) voordelen. De Duster is 23 cm korter, compacter en goedkoper (net boven 28.000 euro), terwijl de Bigster meer beenruimte en een grotere koffer biedt (555-1.853 liter) voor zo'n 4.000 euro extra. Beide combineren efficiëntie met echte 4x4-capaciteiten en verrassend sterke offroad-prestaties. Kiezen is verliezen, maar bij de Duster ga je voor prijs en wendbaarheid, terwijl de Bigster maximale ruimte en gezinscomfort voorop stelt.

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 bordplank 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-de-luxe 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 doordron-gen 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 gemogen.

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 aangenamer 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 royale 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.

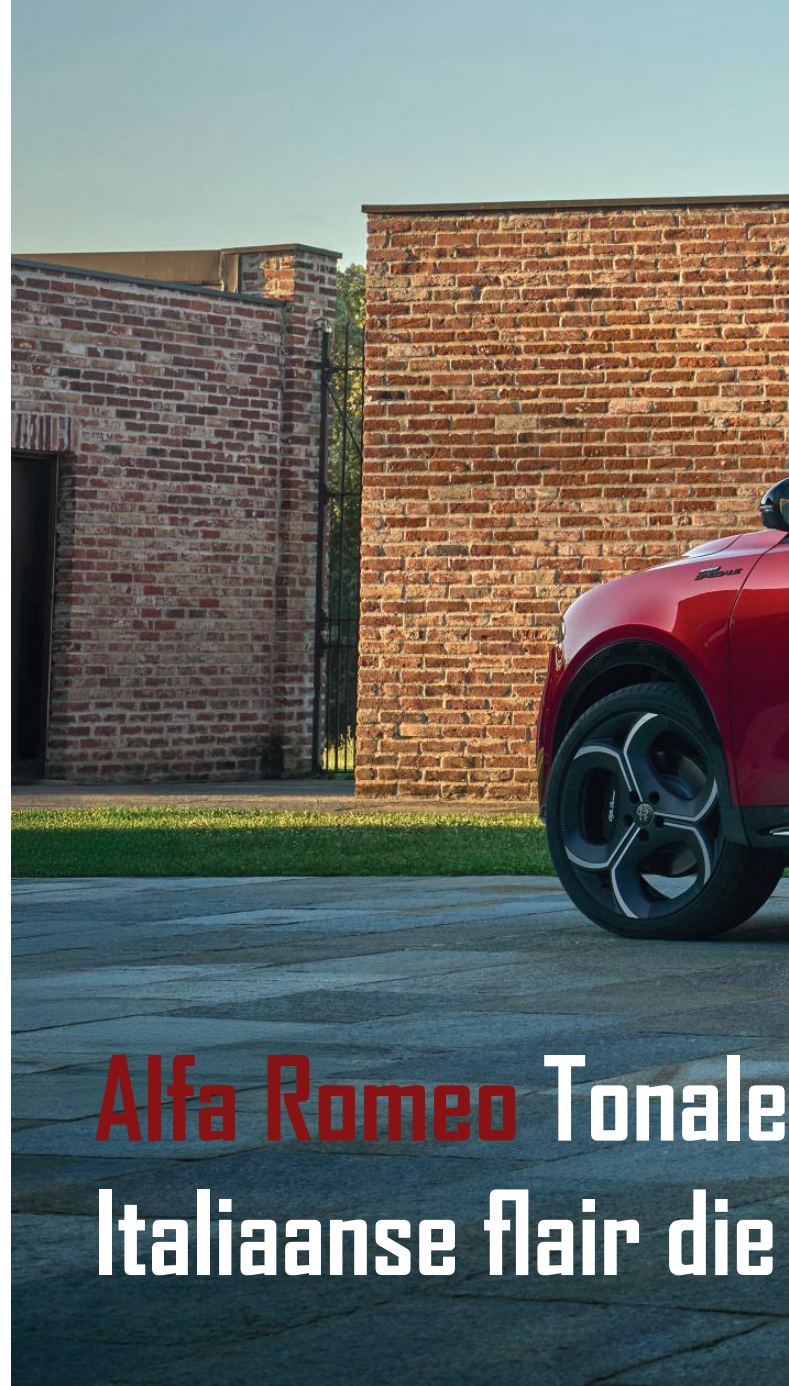
De vraag is natuurlijk of dat gelukt is. Want Alfa Romeo heeft een reputatie van weliswaar charmant te zijn, maar soms eigenzinnig. In deze test bekijken we elk aspect van de vernieuwde Tonale Ibrida. En zoals je van een Alfa verwacht, is het antwoord niet eenduidig of puur rationeel.

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-gradencamera. 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-rijmodussysteem 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 aange-trokken 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 'klas-sieke' sportwagen (virtueel weliswaar), maar Biermann slaagde er ook in om middels software virtuele schakelmomenten te simule-ren. 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 vierwielaangedreven 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 vierwielangedreven 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 vierwielangedreven 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-olk 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.



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

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



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

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



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

V6 biturbo plus elektromotor

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

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



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

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

Quattro met Dynamic Torque Control

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

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

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

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

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

En de prijs?

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



XPeng G9 Performance AWD

Rationeel gezien mogelijks de beste EV-keuze van het moment

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

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

Nette jongen met wit hemd

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



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

Premium interieur

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

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

“

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





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

Digitale ervaring

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

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

Comfort met hoofdletter C

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



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



Waanzinnige laadsnelheden

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



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



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

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

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

DE ESSENTIE

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

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

Wat kost ie?

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

Conclusie

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

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.

 XPENG



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

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

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

Twee aandrijflijnen: benzine en volledig elektrisch

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

Chili Red, startnummer 52

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

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

Rallyverleden

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




Test

Renault R4 E-Tech 52 kW

Vier is meer dan vijf





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



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

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

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

Retro zonder cosplay

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

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

Interieur en sfeer is herkenbaar

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



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

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

Functioneel interieur

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

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

Veel ruimere koffer

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

Google als bondgenoot

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



Gekende aandrijflijn

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

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

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

EV-prestaties

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







DE ESSENTIE

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

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

Scherp gepositioneerd

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

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

Conclusie

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

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





Dacia Spring Extreme 100

Eerlijk duurt het langst

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

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

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

Nieuw platform

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

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



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

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

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

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

Extreem zuinig

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Interieur

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

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



Ruim genoeg?

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

Achterin is het plaatsaanbod heel erg beperkt en hooguit bruikbaar voor kinderen die de tienerstatus nog niet hebben bereikt. Volwassenen achterin plaatsen is bijna misdadig. Qua koffer scoort de Spring dan weer... redelijk. 308 liter of 1.000 liter als de achterbank is neergeklapt, is zonder meer correct. Bovendien beschik je ook nog over een redelijke frunk voor de laadkabels.



Conclusie

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

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


DE ESSENTIE

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

Test



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



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



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

Te heet gewassen Tiguan/ID.4

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

Bekend maar mooi afgewerkt interieur

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

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

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



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

Meer zit- en laadruimte

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

Enkel als 1.5 eTSI bij de lancering

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

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

Correcte prestaties en laag verbruik

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

Volwassen rijgedrag in een compact jasje

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



+ PLUS

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

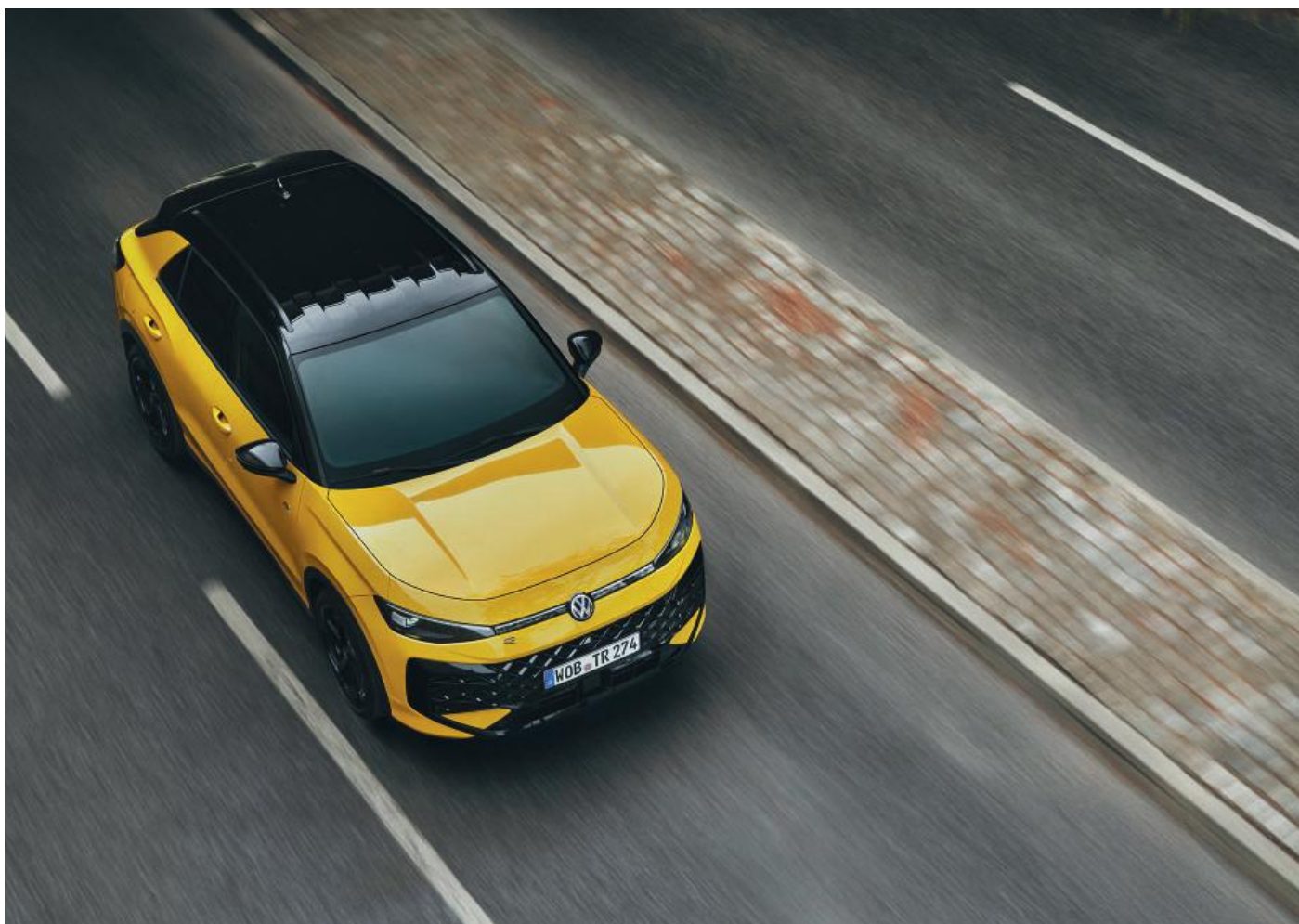
- MIN

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

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

Vanaf 32.985 euro

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



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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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



Test

BMW **i5 M60** Touring

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



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





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

Sportieve elegantie met premium présence

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

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

Hoogwaardig en hightech interieur

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

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



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

Praktisch zoals een Touring hoort te zijn

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

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

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

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

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

Indrukwekkende krachtpatser

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

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

Rijgedrag BMW i5 M60 xDrive Touring

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

+ PLUS

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

- MIN

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



DE ESSENTIE

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

Comfortabel en rustgevend

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

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

Prijzen

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

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

- BNNY

“

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





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

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

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

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

Doorleefd karkas met high-tech processen

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



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

Een milieuvriendelijke fabriek

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

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

EV wint terrein

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



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

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

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



DE ESSENTIE

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

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

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

Belgische toegevoegde waarde

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

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



Aan de muur hangen modellen die ooit in Gent zijn gebouwd

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

Conclusie

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

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



Test

Volkswagen **ID. Buzz** LWB Long Range

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



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





+ PLUS

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

- MIN

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

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

Design: retro en toch modern

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

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



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

Ruimte als kernwaarde

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

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

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

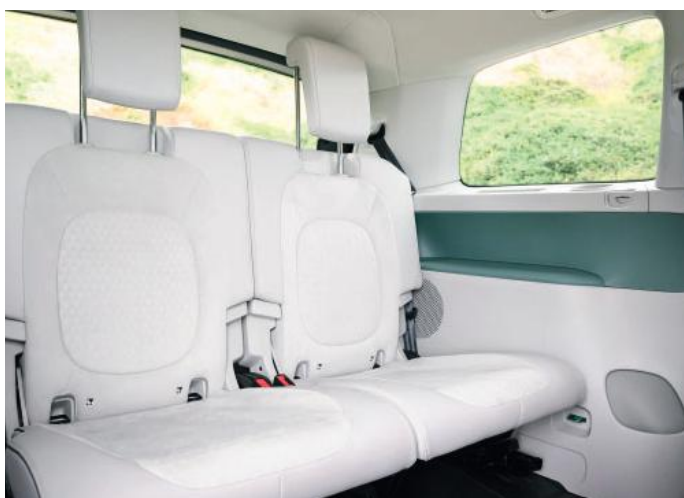
ID. Buzz misschien kan aanwrijven is dat de sfeer aan boord niet echt premium kan genoemd worden. De gebruikte materialen zijn degelijk en kwalitatief, maar het mocht allemaal net iets meer up-class aanvoelen. Zeker als je de prijs straks ontdekt.

Van gezinswagen tot verhuishwagen

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

Gebouwd voor lange ritten

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



DE ESSENTIE

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

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

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

Aandrijflijn

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



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

En het rijden?

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

Prijzig

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

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



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

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

Test

KIA EV5

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

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





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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

Home sweet home

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



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

Kia EV5 wil vooral veelzijdig en functioneel zijn

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

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

Hightech

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

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

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

Weinig tot geen keuze qua aandrijflijn

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

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



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

Hoeveel rijbereik haalt de Kia EV5 in de praktijk?

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

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

Royaal uitgerust op vlak van veiligheid, rijhulp en comfort

Naar goede Kia gewoonte is ook de EV5 rijkelijk voorzien van

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

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

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

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



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

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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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

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

In het volgende nummer

Test van de **Volvo EX90** (En nog veel meer autonieuws)