

SALON

BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & LEISURE VEHICLES

Salon-special deel 1



Nieuwe **Renault Twingo**
is volledig elektrisch



Rolls-Royce **Spectre**
Black Badge

XPENG



DOSSIER

Op studiereis bij XPeng, het merk dat doet dromen

INHOUD

CONCEPT

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

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



KIA EV4

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



Private Lease



DS N°4



Audi Q3



Dacia Hipster



Dacia Sandero



VW Golf



Leapmotor



Ford Puma



Hyundai Tucson



MG Cyberster



Subaru EV



Audi A2



Renault LCV



Cupra Tavascan



Audi A6



Skoda Enyac



Volvo ES90



Renault Clio



Seat Ibiza & Arona



Isuzu D-Max EV



BYD Touring



130 jaar Skoda



Interview
Gabriel Goffoy

COLOFON

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

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

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

INHOUD

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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Salon-overzicht, deel 1



Renault Twingo



Het verhaal van XPeng



Interview: Frank Van Gool



Range Rover PHEV



Land Rover Defender



Peugeot 308



MG5



Laurens van den Acker



Suzuki Swift



Rolls-Royce Spectre



BMW Z4 afscheid



Opel Mokka GSE



Rijden in de winter

JOUW MERK OF PRODUCT IN DIT MAGAZINE ?

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

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

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

Leapmotor A10

Compacte SUV completeert gamma

Leapmotor heeft in het Chinese Guangzhou het doek getrokken van de gloednieuwe A10 en maakt meteen duidelijk dat de compacte SUV-klasse aan een herdefinitie toe is. Deze volledig nieuwe EV is de eerste die op het wereldwijde A-platform van het merk staat.

De A10 laat, althans volgens Leapmotor, zien dat compacte auto's niet automatisch low-tech hoeven te zijn en dat kleinere buitenmaten niet hoeven te betekenen dat je binnenruimte moet opofferen. Ondanks zijn stadsvriendelijke formaat (ruim 4,2 meter lang, 1,8 meter breed en 1,6 meter hoog) biedt de auto een opvallend lange wielbasis van meer dan 2,6 meter. Dat zorgt voor een ruimtelijk interieur dat normaliter is voorbehouden aan grotere modellen. Foto's van het interieur heeft Leapmotor vooralsnog niet vrijgegeven.



Onder de strakke carrosserie schuilt de nieuwste LEAP-architectuur die de A10 voorziet van slimme assistentiesystemen. Zo is er sprake van een AI-cockpit en volledige OTA-updates voor de hele levensduur van de auto. De aandrijflijn is al even ambitieus: dankzij een ultra-compacte en energiedichte LFP-batterij haalt de A10 een actieradius van maximaal 500 kilometer, al is dat cijfer voorlopig nog wel volgens de ambitieuze Chinese meting. Qua design zet Leapmotor in op herkenbaarheid met een zwevend dak, semi-verborgen deurgrepen, sportieve 18-inch velgen en een vriendelijke lichtsignatuur die de auto een vrolijke uitstraling geeft.



Leapmotor richt zich met de A10 op twee snelgroeiende doelgroepen: gezinnen die een betaalbare maar hoogwaardige tweede auto zoeken voor dagelijks gebruik én automobilisten die van een compacte brandstofauto willen overstappen op hun eerste elektrische model, maar dan wel zonder concessies te doen aan veiligheid, ruimte of technologie.

Jouw carrière. Onze motor.



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

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

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. **Jobs-In-Automotive.be. Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.**

BMW Z4

Afscheid met eresaluut



BMW neemt afscheid van de Z4 en doet dat met een speciale uitvoering die in stijl afscheid neemt van de tweezits roadster. De BMW Z4 Final Edition markeert het slotakkoord van de derde generatie en wordt slechts korte tijd bestelbaar.

Het meest in het oog springende onderdeel van de Final Edition is de lak: Frozen Matt Black, exclusief voor deze uitvoering. De kleur benadrukt de toch al compacte en gespierde lijnen van de Z4, zeker in combinatie met de standaard M High-gloss Shadowline-accenten. Wie geen matte zwarte coupé-look wil, mag overigens zonder meerprijs ook uit de overige Z4-kleuren kiezen.

Verder krijgt de Final Edition een set M Sport-remmen in hoogglans rood. Binnenin zet BMW de rode lijn letterlijk door. Contrasterende

rode stiksels trekken over het dashboard, de middentunnel, de deurpanelen en de M Sport-stoelen in Vernasca-leer/Alcantara. Het M Alcantara-stuur krijgt hetzelfde stikselpatroon, terwijl speciaal gegraveerde instaplijsten nog even extra duidelijk maken dat je niet in een gewone Z4 stapt.

BMW levert de Final Edition op alle drie de bekende motorvarianten: de sDrive20i met 197 pk, de sDrive30i met 258 pk, en de M40i met 340 pk sterke zes-in-lijn. Aan de techniek morreelt BMW niet; dit gaat puur om uitstraling en aankleding. Ook transmissies blijven ongewijzigd. Dus wie sinds 2024 een handgeschakelde M40i wil, moet de Pure Impulse-editie kiezen, niet deze Final Edition. Het pakket kost 4.129 euro op de sDrive30i en M40i. Voor de sDrive20i komt de meerprijs op 7.277 euro omdat daar het noodzakelijke M Sport-pakket nog toegevoegd moet worden.



Met deze Final Edition komt na 24 jaar een einde aan de Z4-naam. De eerste generatie uit 2002 gooide al hoge ogen met z'n stijve chassis, lange motorkap en pure achterwielaandrijving. De tweede generatie voegde een elektro-hydraulische hardtop toe en meer comfort, terwijl de huidige generatie sinds 2018 terugkeerde naar het klassieke stoffen dak.

Hoewel de markt voor compacte roadsters inmiddels behoorlijk is uitgedund, blijft de Z4 een van de weinige overgebleven auto's die puur draait om open rijden, lage zitpositie en ouderwetse achterwielpret. De Final Edition is dan ook vooral een symbolisch vaarwel: BMW's laatste knipoog naar een segment dat ooit groot was, en vandaag vooral door enthousiastelingen wordt gekoesterd. In maart 2026 stopt de productie definitief. Snel zijn is dus de boodschap!

Voorstelling

De Renault Twingo is terug, en hij is elektrisch



Net als de R4 en de R5 zit de Renault Twingo diep in het collectief geheugen van ieder kind van de jaren 80-90. De oorspronkelijke Twingo herdefinieerde in de jaren negentig het begrip stadsauto met een speels concept en een verrassend ruim interieur. Drie decennia later gaat Renault nu de Twingo nieuw leven inblazen in een segment dat in Europa nog maar een fractie van de markt vertegenwoordigt. Op de koop toe kiest het merk voor een elektrische aandrijving én een kanonprijs van onder de 20.000 euro.



Vergeet de Renault Twingo tweede en derde generatie, want die stonden in al hun vezels haaks op het originele concept dat in 1992 werd gelanceerd en pas na ruim 4 miljoen verkochte exemplaren in 2007 werd afgevoerd. Nu, bijna 20 jaar later, krijgt de Twingo de reïncarnatie die hij verdient. En het pakket aan beloftes is bij deze Twingo 4 verstikkend ambitieus: een gerieflijke stadswagen, met 5 deuren, gebouwd in Europa, met moderne assistentiesystemen en infotainment, met een louter elektrische aandrijving waarmee je minstens 200 km in en rond de stad kan zoemen en een instapprijs onder de 20.000 euro. Dat klinkt als het soort auto waar velen al jaren om vragen. Bovendien Maar voorbij de slogans: Kan de nieuwe Twingo dat allemaal waarmaken?

Rijbereik voldoende voor de stad

Aan de EV-critici die nu al de wenkbrauwen fronsen met het beloofde WLTP rijbereik van 263 km; ga nu niet meteen fulmineren hoe belachelijk dat cijfer is. Het Twingo-concept is transparant en eerlijk en mikt in geen geval op klanten die dagelijks lange afstanden afleggen. Dit is een auto die in en rond de stad thuishoort maar die niet vies is van een occasionele uitstap naar zee. In de praktijk zal het merendeel van de klandizie niet meer dan 35 km per dag rijden met de Twingo.

Dat verklaart ook de keuze voor een bescheiden aandrijflijn; de Twingo E-Tech vertrouwt op een compacte elektromotor, goed voor 82 pk. Dat klinkt magertjes, maar met een belachelijk laag gewicht van 1.200 kilo is de context duidelijk. De Twingo E-Tech zoemt in net geen 4 seconden van 0 naar 50 km/u en daar mag je uit afleiden dat het weggrijden vlot moet aanvoelen, zonder pretenzie naar sportiviteit. Trouwens, belangrijker dan de sprintwaarden is de efficiëntie. Renault mikt op een zeer laag verbruik dankzij een goede aerodynamica en een batterij die niet teveel kilo's op de weegschaal zet. Hier wijkt de Twingo af van de trend om steeds grotere batterijpacks te installeren en je zal het dus moeten stellen

met een netto batterijcapaciteit van 27,5 kWh.

Standaard levert Renault een 6,6 kW-AC-lader, wat alweer past bij het rijprofiel. Wie toch vaker buiten de stad komt, kan het Advanced Charge-pakket aanvinken: AC tot 11 kW en DC-snelladen tot 50 kW. Dan gaat de batterij volgens de eerste schatting in een half uur van 10 naar 80 procent aan een geschikte snellader. Dat zijn geen recordwaarden, maar wel in lijn met de batterijgrootte en het concept van de auto. Het pakket voegt ook bidirectioneel AC-laden toe, met Vehicle-to-Load om externe apparaten tot 3,7 kW te voeden en Vehicle-to-Grid voor teruglevering aan het net, al vinden we dat evenmin de echte roeping van de Twingo als een op-en-afje naar Durbuy. Hoe dan ook is de aandrijflijn en de beloofde EV-prestaties prima op maat van een stadswagen die weinig vatbaar is voor de lokroep van de wereld daarbuiten.

Design met vette knipoog

Hoog tijd om het te hebben over de grote aantrekkingskracht van deze Twingo, het design. Stilistisch koos de Nederlandse designer Laurens van den Acker voor de duidelijke herkenning, maar met een moderne twist. De boogvormige dagrijlichten, de ronde koplampen in een donkere behuizing en de glimlachende snoet verwijzen naar het origineel. En er zijn natuurlijk ook de obligate drie luchtsleuven in de motorkap die geen enkel nut hebben, behalve simpelweg Twingo uitstralen. Heerlijk is dat!

Veel persbelangstelling bij de lancering van de nieuwe Twingo. De achterzijde mixt zachte volumes met full-led verlichting en details die tegelijk een aerodynamische functie claimen. De lijn blijft vloeiend ondanks de twee volwaardige achterportieren die nieuw zijn voor het concept (de originele Twingo was er enkel als 3-deurs). Renault beperkt bij de start trouwens het kleuraanbod tot vier tinten en houdt de wielmaten op 16 inch standaard. Wel kan je in optie voor 18 inch wielen gaan, die we ook echt zouden aanbe-



velen want ze zitten de nieuwe Twingo als een designschoon van Floris Van Bommel.

Is het interieur nog speels?

De summiere maar moderne centrale tellerpartij van de OG-Twingo was een echte signatuur van het model, en die hadden we persoonlijk graag terug gezien. Dat is helaas niet het geval, en daar pinken we toch een kleine traan voor weg. Al was het maar omdat de eerder klassiek opgevatte boordplank niet dat ruimtelijk gevoel geeft van de eerste Twingo.

Gelukkig zet Renault wel opnieuw in op een vrolijke sfeer, met deze keer een horizontaal dubbel scherm dat de cockpit moderniseert: een 7-inch cluster voor de bestuurder en een 10-inch centraal display. En je krijgt er ook leuke animaties met een knipogende Twingo bovenop.

Ook helemaal Twingo zijn de twee afzonderlijke zetels achteraan die (net als in de oude Twingo) elk 17 centimeter verschuiven. Samen met een voorste passagierszetel met neerklapbare rugleuning levert dat een uitzonderlijke laadlengte van ongeveer twee meter en, afhankelijk van configuratie, een koffervolume dat kan klimmen tot 360 liter. Dat zijn cijfers die eerder bij een maat groter passen en precies hier maakt de Twingo een sterke indruk. De opbergvakken zijn talrijk (met een totale inhoud tot 19 liter) en er is een compartiment onder de laadvloer van 50 liter voor kabels. Het is niet revolutionair, maar wel doordacht. Qua beschikbare ruimte achterin hadden we zelfs het gevoel dat de Twingo mogelijk beter doet dan... de R5. Maar dat moeten we nog eens in het echt verifiëren.

Genoeg tech aan boord

De Twingo E-Tech kan, afhankelijk van uitvoering en pakketten, beschikken over een brede set rijhulpsystemen. Zo is er een handen-vrije parkeerfunctie (geen idee waarom, met zulk een kleine auto) een waarschuwing bij het uitstappen, achterwaartse uitparkeerhulp en automatisch remmen in achteruit wanneer de bestuurder niet reageert. Adaptieve cruise control, verkeersbordherkenning en rijstrookassistent zijn aanwezig, en met de gekende My Safety knop kan je in één klik die vervelende snelheidswaarschuwing uitschakelen. De Techno-versie voegt de 'One-Pedal'-rijmodus toe: maximaal regenereren tot stilstand zonder het rempedaal, handig bij flierijden.

Het OpenR Link-systeem met Google-integratie, al bekend uit duurdere Renault-modellen, maakt hier zijn debuut in een A-segment. Daarmee krijg je ook EV-routeplanning waarbij je finaal toch zonder al te veel na te denken tot in Durbuy geraakt, en terug. Renault koppelt er een databundel van 2 GB per maand aan, drie jaar lang of tot het einde van het financieringscontract, waarna uitbreiden mogelijk is. Het idee is dat bestuurders niet meer op de smartphone hoeven te leunen voor media en navigatie, wat de gebruikservaring vereenvoudigt. Apple CarPlay en Android Auto is (draadloos) aanwezig.

Ontwikkeld in een recordtijd

Leuk weetje nog, want een belangrijk deel van het verhaal speelt zich achter de schermen af. Renault zegt het model in nog geen twee jaar te hebben ontwikkeld binnen het 'Leap 100'-programma. Dan hebben we het over kortere ontwikkelingscycli, minder varianten en gestroomlijnde besluitvorming die de ontwikkelingstijd flink



inkort. Vooral het Renault topmanagement wordt er opgewonden van, maar dit gegeven heeft ook concrete voordelen voor de klant. Want minder complexiteit vertaalt zich in lagere kosten en potentieel scherpere prijzen. De fabriek in Novo Mesto (Slovakië), die eerder al de Twingo bouwde, is voorbereid met nieuwe lijnen en opleidingen. Dat de meeste klanten op minder dan 1.000 kilometer van de fabriek zouden wonen, helpt qua logistiek, emissies en kosten.

Wat krijg je voor de prijs?

Zoals gezegd belooft Renault een basisprijs onder de 20.000 euro bij marktintroductie. Dat zal pas later bevestigd worden. De Evolution-uitvoering mikt op de essentials: 16-inch wieloppoppen, het dubbele scherm, basis-ADAS en manuele airco, plus de verschuifbare achterzetels. De Techno-versie voegt comfort en functionaliteit toe, zoals automatische airco, One-Pedal, Google-integratie, een achteruitrijcamera en een handenvrije kaart. Wie vaak buiten de stad rijdt, zal het Advanced Charge-pakket willen. De eerste leveringen worden begin 2026 verwacht. Bestellen kan vanaf het autosalon (waar de Twingo een prominente rol zal spelen), dan rij je er in april de showroom mee buiten.

Conclusie

De nieuwe Twingo E-Tech is geen prestigeproject, maar een uitgepuurde stads-EV met duidelijke keuzes. Kleine batterij, laag gewicht, beperkt variantenaanbod, Europese productie en een prijs onder de 20.000 euro vormen samen een coherent verhaal. De praktische binnenruimte en de verschuifbare achterzetels blijven geniaal, al vinden we het jammer dat de bordplank niet meer het speelse karakter heeft van zijn overgrootvader. Die moest nu eenmaal plaatsmaken voor moderne software en assistentie die je in een

auto anno 2026 nu eenmaal moet hebben. Als Renault nu ook de beloofde efficiëntie waarmaakt en de prijs scherp houdt wanneer je enkele noodzakelijke opties aanvinkt, dan kan dit een groot succes worden. Want dan is de Twingo een elektrische stadsauto die niet vraagt om grote compromissen in portemonnee of gebruiksgemak. In een markt die het A-segment bijna vergeten was, is dat op zich al een kleine revolutie. - WM



DE ESSENTIE

De nieuwe Renault Twingo blaast het iconische stadsautotje van de jaren '90 nieuw leven in als volledig elektrische potentiële publiekslieveling. Met een beloofde prijs onder de 20.000 euro, vijf deuren, een voldoende ruim en functioneel interieur en een rijbereik van 263 km kan je niet anders dan zwichten als je vooral in en rond de stad moet bewegen. De nieuwe Twingo doet de twee vorige generaties vergeten en grijpt terug naar de basis waarbij je vooral blij en goedgezind wordt van zijn vrolijke design. Alleen jammer dat de bordplank minder teruggrijpt naar het origineel, maar dat neemt niet weg dat je nog altijd met een brede glimlach achter het stuur kruipt.



Laurens van den Acker, designbaas bij Renault: Dit design was nooit gelukt met een brandstofmotor

We ontmoeten de immer charmante Nederlandse Renault designbaas in Parijs tijdens de lancering van de nieuwe Twingo. Een super belangrijk moment voor het merk met een model dat het iconische design van de oer-Twingo nieuw leven inblaast. De ideale gelegenheid om van den Acker enkele vragen te stellen.

Laurens, is het nu makkelijker of net moeilijker om een nieuwe Twingo te maken als je kan terugvallen op de eerste generatie als basis?

Er is geen eenvoudig antwoord op die vraag. Het is makkelijk, omdat iedereen weet wat een Twingo is. Maar het is ook moeilijk, om precies dezelfde reden. Iedereen heeft een beeld van die auto in zijn hoofd, en dat moet je zien te raken. Je kunt de eerste generatie niet zomaar kopiëren. Het gaat dus om een interpretatie van de geest van het origineel. We wilden ook geen exacte kopie want de nieuwe Twingo en de eerste Twingo zijn compleet verschillende auto's. Maar als je de essentie mist, koopt niemand hem. En al zeker niet

als je een icoon fout ontwerpt. Het is dus een oefening met risico's, maar ook met grote beloningen. Raak je de juiste snaar, dan krijg je een stortvloed aan sympathie.

Was het eigenlijk van bij het begin de bedoeling om terug te grijpen naar de eerste generatie Twingo?

Absoluut. Dat stond vanaf het begin in de briefing. De tweede en derde generatie Twingo weken sterk af van het origineel, maar als mensen aan de Twingo denken, denken ze aan die eerste. Die heeft echt impact gemaakt. Dat was ook meteen het probleem bij zijn opvolging want de tweede generatie van een succes is altijd moeilijker om te realiseren. Een beetje zoals bij een muziekgroep die spontaan een geweldig eerste album maakt, en daarna onder druk een tweede moet afleveren.

De nieuwe Twingo wordt elektrisch. Legt dat ontwerptechnische beperkingen op?

Integendeel. Het is juist dankzij de elektrische architectuur dat we dit ontwerp konden maken. De originele Twingo had die bijna kubusachtige proporties omdat hij vooral was bedoeld om zo veel

mogelijk binnenruimte te bieden. Dat was destijds makkelijk, want er waren minder veiligheidsregels. Met een verbrandingsmotor lukt dat vandaag niet meer: de motor ligt op de vooras, dus de motorkap wordt langer, de vloer hoger, en de wielen kleiner. Met een compacte elektromotor kun je de wielen op de uiterste hoeken zetten en de vloer laag houden. Daardoor krijg je die ideale, compacte proporties terug.

De eerste Twingo had dat revolutionaire centrale display en dat vinden we niet meer terug in de nieuwe Twingo. Wel jammer.

Kijk, we moesten nu eenmaal concessies doen om aan de startprijs van onder de 20.000 euro te geraken. En dus gebruiken we hardware van de R5, dat scheelt meteen een pak in ontwikkelingskost. En met deze digitale boordplank, inclusief Google Automotive Services, bieden we de perfecte digitale beleving want het is een van de beste systemen op de markt. We hergebruiken dus componenten waar het kan, maar integreren ze op een eigen manier. Zo ziet de klant het verschil, maar wij besparen geld.

Visueel lijkt de nieuwe Twingo hoger dan de originele.

Dat klopt. Door de batterij verhoogt de vloer en ook andere veiligheidseisen maken de auto sowieso hoger. We hebben tegenwoordig 24 rijhulpsystemen, camera's, sensoren... Al die technologie kost ruimte. We moesten dus zoeken naar de juiste balans tussen nostalgie en moderne eisen.

Het project moest in recordtijd worden afgerond. Hoe krijg je dat voor elkaar?

Door snelheid als voordeel te zien. Hoe sneller je werkt, hoe minder het kost. Een team van 300 mensen drie jaar aan een auto laten werken is veel duurder dan hetzelfde team twee jaar laten werken. We werkten parallel, niet sequentieel, met teams in Europa en China. Zij begonnen hun dag als wij onze afsloten, waardoor we eigenlijk 24 uur per dag konden doorwerken. Dat was cruciaal om het project op tijd én binnen budget te voltooien.

Ook het kleurenpalet van de nieuwe Twingo is beperkt. Waarom slechts vier kleuren?

Dat is een bewuste keuze. Minder varianten betekent lagere kosten. Geen grijs, geen wit, wel vier kleuren die passen bij de uitstraling van de Twingo. Dat is efficiëntie. Je spaart tijd, geld en complexiteit uit. Het is een optelsom van kleine beslissingen die samen het verschil maken.

Doen jullie nog steeds 'design clinics' met klanten?

Jazeker. We testen daarmee niet alleen of mensen een auto mooi vinden, maar ook of ze hem begrijpen, of ze er emotioneel op reageren, en wat ze ervoor willen betalen. We nodigen mensen uit van verschillende markten. Frankrijk, Duitsland, soms ook klanten van concurrenten, om te zien welke profielen we kunnen overtuigen.

Hoe kijk je als designer naar kunstmatige intelligentie, naar AI?

WIE IS LAURENS VAN DEN ACKER?

Laurens van den Acker (1965) is een Nederlandse ontwerper en sinds 2009 Chief Design Officer van de Renault Group. Hij geldt als de architect van het moderne Renault-design en herdefinieerde de visuele identiteit van het merk met iconische modellen als de Clio, Captur, Mégane en Scenic. Onder zijn leiding kreeg Renault een warmere, mensgerichte ontwerptaal waarin emotie, eenvoud en innovatie samenkwamen. Van den Acker speelde een sleutelrol in de heropleving van historische namen als de Renault 5, 4 en Twingo, die hij vertaalde naar het elektrische tijdperk. Eerder werkte hij ook bij Ford, Audi en Mazda, waar hij internationale erkenning kreeg voor zijn vooruitstrevende designvisie.

Oh maar we gebruiken AI al volop. Onze bazen willen dat we twee keer zo snel werken en dat kan alleen als we dingen anders gaan doen. AI helpt daarbij. Ze versnelt processen en genereert ideeën. We experimenteren met AI in 2D, 3D, communicatie en ontwerp. Soms helpt het bij repetitieve taken, soms bij inspiratie. Het is een hulpmiddel, geen vervanging. Een menselijke creatieve blik blijft nodig om de juiste keuzes te maken.

De Twingo komt nu na twee andere iconische wedergeboortes, de R4 en de R5. Is dit nu een soort trilogie voor jou?

Ja, absoluut. Het zijn onze drie musketiers. En op dit moment is de Twingo mijn favoriet. Ik rijd nu in de Renault 5, die is geweldig. De 4 heb ik nog niet kunnen testen, maar dat wordt mijn vakantieauto. Kijk, we vertoeven in pure spreekwoordelijke luxe want niet veel merken hebben zoveel erfgoed om uit te putten. Maar we moeten er respectvol mee omgaan. De R5 is sinds kort op de markt, de Twingo volgt volgend jaar. Daarna focussen we meer op het C-segment, met modellen als de Austral en Rafale.

We hadden gehoopt dat je zou zeggen dat jullie werken aan een nieuwe Espace die terug trouw is aan het origineel.

Ik zal eerst eens aan AI vragen of er interesse voor zou zijn (lacht).



DOSSIER: op studiereis naar China



Het verhaal van XPENG

De geschiedenis van XPeng is nog erg jong maar nu al heeft het bedrijf een indrukwekkend parcours afgelegd dat je veel breder moet zien dan enkel de auto-modellen die je op de weg ziet. XPeng noemt zichzelf dan ook geen klassieke autobouwer, maar wel een tech-bedrijf, dat in een bredere scoop ook wagens ontwikkelt. Wij mochten met XPeng naar China om meer te weten te komen over het uitzonderlijke verhaal van een constructeur waar we nog veel van zullen horen.

In een tijdperk waarin de auto-industrie sneller verandert dan ooit tevoren, zijn er niet veel merken die de transitie van traditioneel vervoer naar intelligente mobiliteit met open vizier benaderen. Eén van die merken is XPeng, niet zomaar een autofabrikant maar een technologiebedrijf dat toevallig ook auto's bouwt. De modellen die ze uitbrengen ademen software, leren van hun omgeving en ondersteunen de bestuurder op manieren die misschien niet altijd even tastbaar zijn, maar daarom niet minder efficiënt. En misschien nog veel opvallender: XPeng bouwt niet alleen auto's voor de weg, maar ook voertuigen die kunnen vliegen. En dan is er ook nog het robot-verhaal, maar laat ons eerst even in de korte geschiedenis van XPeng duiken.



XPeng G3

leidinggevende positie bij Alibaba opnam. He zag iets wat anderen nog niet durfden te formuleren: de auto zou een intelligent apparaat worden, net zo geavanceerd, verbonden en evoluerend als een smartphone. Vandaag klinkt dat allemaal aannemelijk, maar 15 jaar geleden was dit nog pure science-fiction.

XPeng G6 en G9

De geboorte van XPeng

Met die overtuiging richtte He Xiaopeng in 2014 XPeng op. Zijn ambitie was niet om "nog een gamma aan elektrische auto's" te bouwen. Het doel was om slimme, zelfdenkende, verbonden voertuigen te creëren die zich voortdurend verbeteren via software. Een concept dat in die tijd revolutionair klonk. XPeng omringde zich met ingenieurs uit de tech-sector, AI-specialisten, cloud-architecten en automotive-veteranen. De cultuur was anders dan die van traditionele automerken: de kernwoorden hier zijn flexibel, snel, software-first, en bovenal gedreven door innovatie.

In 2018 kwam XPeng met zijn eerste commerciële model, de G3. De auto was futuristisch zonder overdreven te zijn, en vooral: hij was slim. Niet zomaar een elektrische SUV, maar een digitaal ecosysteem op wielen. Hij kwam met een voor die tijd innoverend vrij groot mediasysteem, een digitaal instrumentenpaneel én over-the-air software updates. Dat was echt een gamechanger. XPeng liet met hun eerste auto al meteen zien dat ze auto's benaderen als "software-producten" in plaats van een puur mechanische machine.

XPeng G3

Daarna volgde de XPeng P7, het model dat XPeng internationaal in de spotlights plaatste. Met zijn aerodynamische vorm, strakke afwerking en indrukwekkende autonomie was de P7 een serieuze uitdager voor gevestigde merken. Maar wat de meeste indruk maakte, was de software: geavanceerde sensoren en camera's, een intelligente cockpit en een autonoom rijstelsel dat in realistische omstandigheden overtuigde. XPeng was niet langer slechts een nieuw Chinees merk. Het werd een belofte. Die vervolgens ook nog verder werd doorgetrokken en evolueerde in hun andere producten. In China is het gamma heel breed, wij kennen vandaag vooral de G6 en de G9.

Waar het allemaal begon

Om het succes van XPeng beter te begrijpen, moeten we terug naar het China van de vroege jaren 2010. Het land maakte een explosieve economische ontwikkeling door en transformeerde van een fabriek van de wereld naar een broedplaats van hightech en innovatie. Overal ontstonden nieuwe technologieclusters: de stad Shenzhen groeide uit tot een wereldhoofdstad van elektronica en hardware terwijl Guangzhou zich richtte op AI en smart manufacturing.

In die dynamiek begon een nieuwe generatie Chinese ondernemers ambitieuze ideeën te combineren met technologische mogelijkheden die elders ter wereld nog in de kinderschoenen stonden. Een van hen was He Xiaopeng, een tech-visionair die eerder al een

Artificiële intelligentie als fundament

Veel autofabrikanten gebruiken AI als marketingwoord. XPeng gebruikt AI als ruggengraat. De bedrijfsvisie is dan ook dat brainpower belangrijker is dan horsepower. Het blijft natuurlijk een moeilijk tastbaar gegeven maar je mag niet onderschatten hoe belangrijk en anders deze benadering kan werken in de ontwikkeling van auto's.

Neem nu VLA 2.0, XPengs tweede generatie "Vehicle Learning Architecture". Het is een krachtig AI-platform dat de auto een veel dieper begrip van de rijomgeving geeft. Het systeem kan complexe verkeersscenario's inschatten en daarop anticiperen zonder strikt afhankelijk te zijn van statische kaarten. Dankzij enorme hoeveelheden videodata leert VLA 2.0 zeldzame en moeilijke verkeerssituaties beter herkennen, wat leidt tot vloeiendere, veiligere assistentie, vooral op smalle of onvoorspelbare wegen. Het platform vormt zo de basis voor XPengs ambitie om geavanceerde rijhulpsystemen en toekomstige autonome functies zowel in eigen modellen als bij partnermerken mogelijk te maken.

Dat er wel degelijk muziek zit in XPengs architectuur wordt bewezen door de participatie van Volkswagen in XPeng. De Volkswagen Group heeft zich in juli 2023 ingekocht in XPeng door een investering te doen van ongeveer 700 miljoen dollar, waarmee het een belang nam van 4,99 % in het bedrijf. VW zal dan ook het eerste merk zijn dat de VLA 2.0 architectuur zal overnemen voor hun modellen op de Chinese markt. En met 5% belang in XPeng, is het lang niet uitgesloten dat er nog verdere samenwerkingen zullen volgen. Wie weet ook in Europa.

Geen lidar

Nog een opmerkelijk gegeven; XPeng maakte initieel ook gebruik van Lidar-technologie, maar heeft intussen gemerkt dat de effectiviteit van het systeem toch beperkt blijft (ook Volvo is intussen tot die

vaststelling gekomen). Het interne ontwikkelde XPilot-systeem doet alles wat het moet, en beter. Het is gebaseerd op end-to-end deep learning en maakt gebruik van een uitgebreid arsenaal aan camera's en radartechnologie. Maar vooral: het is gericht op continue verbetering. Zo zijn er uiteraard OTA-updates die nieuwe functies kunnen toevoegen. De auto leert van rijgegevens, de cloudinfrastructuur verbindt hele wagenparken en het systeem lokaliseert en begrijpt complexe situaties zoals stedelijke kruispunten, wegwerkzaamheden en fietsers.

De Europese sprong

Europa staat bekend om zijn veeleisende consumenten en strenge normen. Toch besloot XPeng al vroeg dat een toekomstig wereldwijd merk niet kon bestaan zonder aanwezigheid op het Europese continent. De introductie begon in Scandinavië, een regio waar elektrisch rijden al de norm is. Daar werden XPeng-modellen met open armen ontvangen vanwege hun kwaliteit, software-intelligentie en competitieve prijsstelling.

XPeng G9

Van daaruit begon een bredere expansie richting onder andere Nederland, Duitsland, Frankrijk, en sinds een tweetaal jaar ook in België waar het merk vooralsnog wordt verdeeld door Hedin Automotive. En met succes, want dit jaar gaat XPeng voor het eerst de 1.000 inschrijvingen overschrijven, waarbij de G6 veruit de populairste auto is. Die zit (wellicht niet toevallig) helemaal in het vaarwater van de Tesla Model Y, een model dat lange tijd de referentie is geweest als het op software aankomt. Het feit dat XPeng die rol kan overnemen, is ronduit indrukwekkend.

En straks ook vliegen?

Bij de recente AI-technologie beurs in China onthulde XPeng een gloednieuw elektrisch voertuig/vliegtuig/drone (een eVTOL wat staat voor electric Vertical Take-Off and Landing) dat ontworpen

小鹏汽车将推出三款 Robotaxi 车型

3 Robotaxi Models Coming in 2026



VOLGEND JAAR VOLGEN

is voor vervoer met meerdere passagiers. Het model, de A868, pakt uit met een maximale snelheid van boven de 360 km/u en een bereik van meer dan 500 km. Natuurlijk blijft het de vraag hoe snel we effectief vliegende auto's boven de ring van Antwerpen of Brussel gaan zien, en veel zal afhangen van regelgeving die er wellicht niet heel snel komt. Althans niet bij ons, want de kans is groot dat China ons alweer in snelheid zal pakken op dit vlak. In ieder geval toont XPeng aan dat mogelijke mobiliteitsoplossingen verder reiken dan enkel elektrische auto's. Neen, we moeten ook omhoog kijken, richting mobiliteit in de lucht.

Stel je voor dat we straks geen files meer hebben, geen verstopte ringwegen meer, dat we snelle verplaatsingen doen over stadscentra en duurzaam luchtvervoer voor korte trajecten kunnen implementeren. Voor XPeng zijn dit geen dromen, maar doelstellingen. De prototypes bestaan al, testvluchten zijn uitgevoerd, en de technologie wordt elk jaar verfijnder.

Wat we ongetwijfeld sneller gaan zien op onze wegen zijn de robottaxi's die XPeng volgend jaar gaat introduceren. Maar liefst 3 verschillende modellen mogen we dus al in 2026 verwachten. Daarmee zou XPeng wel eens sneller kunnen zijn dan rivaal Tesla.

Humanoïde robots

Tegelijkertijd toonde XPeng op diezelfde tech-beurs ook nieuwe robotica-innovaties: een humanoïde robot genaamd IRON, die gebruik maakt van dezelfde AI- en besturingsarchitectuur als de

voertuigen. IRON is uitgerust met een fysiek "lichaam" dat visuele input direct kan omzetten in bewegingen, zonder klassieke tussenstappen, en maakt deel uit van XPeng's visie op "fysieke AI". Het resultaat is echt opmerkelijk, kijk maar eens naar de video van IRON (op de vorige blz). Het lijkt bijna een mens in een robotpak, maar het is en blijft een machine.

XPeng ziet tal van inzetbare mogelijkheden voor humanoïde robots. Natuurlijk kijken ze daarbij verder dan enkel in hun eigen omgeving (denk maar aan hulp bij ouderen, ziekenhuizen, scholen,...), maar in een eerste fase zouden de robots perfect ingezet kunnen worden voor het geven van informatie over de XPeng auto's in de lokale showrooms.

XPeng is de toekomst

XPeng behoort zonder twijfel tot een van de meest visionaire spelers in de mobiliteitsrevolutie. Waar sommige traditionele merken nog worstelen met de omslag naar software-denken, werd bij XPeng software vanaf het begin als de spil gezien. Het merk combineert vier cruciale pijlers; ze gebruiken elektrificatie als basis voor een groenere toekomst én als fundament voor slimme voertuigen. Ze gebruiken AI en software als katalysator die de auto transformeert in een intelligent platform dat leert, verbetert en beschermt. Ze kijken naar verticale mobiliteit (vliegende auto's) als een gedurfde stap richting een wereld waarin traditioneel vervoer zich niet enkel op de grond afspeelt. - WM

DE ESSENTIE

XPeng is het verhaal van een merk dat niet bang is om groot te dromen. Van een Chinese start-up die het aandurfde om de regels van de auto-industrie te herschrijven. Van ingenieurs die geloven dat mobiliteit slimmer kan, veiliger kan, duurzamer kan en zelfs spectaculairder kan. Het is het verhaal van een toekomst waarin auto's niet alleen rijden, maar begrijpen. Niet alleen functioneren, maar evolueren. En misschien, in een nabije toekomst, niet alleen over wegen bewegen, maar door de lucht zweven.





We reden volledig **autonoom** met de XPeng P7+

Het komt maar zelden voor dat je als Europese journalist het stuur mag nemen op Chinese wegen. XPeng ging de uitdaging aan en gaf ons de sleutels van een P7+ met autonome rijfunctie. En dat bleek (bijna) feilloos te werken.

Na een eerste diepgaande introductie van het merk XPeng, mogen we nu de theorie omzetten in de praktijk. Rijden in de drukke omgeving van de miljoenenstad Guangzhou is op zich al een uitdaging, het parcours volledig autonoom afleggen brengt toch een beetje extra stress. Maar voor we het stuur mochten nemen, moesten we wel nog eerst ons Chinees rijbewijs halen.

Surrealistisch

Je mag niet zomaar met je Belgische of internationaal rijbewijs de weg op in China. Daarvoor moet je eerst een soort van sensibiliseringscursus volgen bij de lokale Police Department. Een

surreële beleving, was dat. We werden in een lokaal vol Chinese verkeersdelinquenten gezet (althans, daar leek het toch op) waar we een Chinese film moesten bekijken met het ene na het andere op camera vastgelegde ongeval of crash. De beelden waren bij momenten vrij hard waarbij we zelfs scènes te zien krijgen waar de chauffeur het vermoedelijk niet gehaald zal hebben. Het moest wellicht een shock-effect geven, maar onze Chinese collega-cursisten leken weinig onder de indruk. En hoewel we van het schreeuwerige, bijna militaristische Chinese verhaal geen jota begrepen, waren we toch geslaagd en mochten we met ons tijdelijk rijbewijs op zak het politiekantoor verlaten. Echt absurd, maar regels zijn regels in China.

Rijden met de XPeng P7+

Voor onze eerste rijervaring op Chinese bodem mochten we de baan op met het uitgaande model van de XPeng P7+. Die verschilt niet zo heel erg veel met de nieuwe P7+, waarover we pas begin januari (net voor het autosalon) mogen berichten. Het valt meteen

op dat de P7+ een grote jongen is (meer dan 5 meter lang) en dat vertaalt zich in een riante binnenruimte. Vooral achterin beschik je over veel bewegingsruimte waarbij de aflopende daklijn van deze fastback geen afbreuk doet aan de beschikbare hoofdruimte. En de beentjes strekken is al helemaal geen probleem.

Tijd om ons in het Chinese verkeer te smijten. We houden de technische uitleg over de P7+ nog even achter hand tot het embargo verstreken is, al kunnen we wel al kwijt dat onze testwagen bij vertrek een autonomie van 550 km afficheerde. En dat bleek meer dan realistisch, temeer omdat we dankzij de autonome rijmodus niet veel stroom verbruikten (want de auto houdt zich altijd netjes aan de maximum snelheid en kiest eerder voor een gezapig rijgedrag).

Autonoom rijden dankzij AI

OK, let's go. De route is geprogrammeerd en we kunnen de autonome rijfunctie Level 4 meteen inschakelen. Level 4 betekent dat de auto echt alles zelf kan doen. Het enige wat je wel moet doen is het stuur vasthouden (je mag het maximum 15 seconden loslaten). Zo weet de software dat je in geval van uiterste nood nog wel zelf kan overnemen. Bij Level 5 (dat is het hoogste niveau) kan je ook gewoon werken of slapen achter stuur, maar hier moet je als (part-time) chauffeur nog wel bij de les blijven.

Al van bij de eerste meters overvalt ons een gevoel van vertrouwen. Onze virtuele chauffeur gaat duidelijk voorzichtig en behoedzaam tewerk en dat creëert meteen de nodige gemoedsrust. De auto herkent alles rondom zich en kijkt ook voldoende vooruit naar verkeerslichten die nog net op rood springen, voetgangers die uit het niets oversteken of elektrische scooters die in kamikaze-stijl opduiken. Eén keertje moesten we wel tussenbeide komen. In een stilstaande situatie wilde onze auto bij het vertrek een andere auto voorgaan, maar dat had de chauffeur van de andere auto niet zo

DE ESSENTIE

XPeng liet ons als uitzonderlijke ervaring autonoom rijden in Guangzhou met de P7+. Na een absurde sensibiliseringscursus voor een tijdelijk Chinees rijbewijs trokken we de weg op. De grote, comfortabele P7+ reed quasi foutloos op Level 4-autonomie: voorzichtig, energiezuinig en alert voor verkeer, voetgangers en scooters. De AI leert continu bij en overtuigde ons volledig. China lijkt hiermee Europa (alweer) duidelijk voor te zijn.

begrepen. En dus moesten we op de rem, al zullen we nooit zeker weten of onze P7+ alsnog gestopt zou zijn.

Los van dit kleine akkefietje zijn we toch behoorlijk onder de indruk van de autonome functie van XPeng. Zelfs in lastige situaties zoals een U-turn in druk verkeer, doet de autonome P7+ precies wat van hem verwacht wordt. En dat allemaal zonder Lidar, waarbij nog maar eens duidelijk wordt dat het XPeng XPilot alternatief zich meer dan goed van zijn taak kwijt. Dankzij de AI-software leert de auto snel bij en kan hij heel uiteenlopende verkeerssituaties juist inschatten. En bij elke gereden kilometer leert het systeem nog bij. Indrukwekkend!

Waar gaat dat eindigen?

We waren tot nog toe eerder sceptisch over de belofte van autonoom rijden die vele merken rondbazuinen. Maar nu we met deze XPeng P7+ een eerste toch wel uitdagende test hebben kunnen uitvoeren, zijn we helemaal gewonnen voor het idee. Laat dus maar komen, die technologie, al blijft het natuurlijk de vraag wanneer Europa klaar zal zijn met de juiste regelgeving. Of zal China ons weeral in snelheid pakken? XPeng toont ons dat dat eigenlijk al het geval is. - WM



De vliegende auto's van XPeng Wat te verwachten?



Stel je voor: je stapt uit je stoere zeswielaangedreven zevenzits-SUV, loopt naar de achterkant, drukt op een knop en ziet een uitklapbare soort van helikopter/drone ontwaken. Even later stijgt je op. Weg, boven de files uit. Het lijkt een futuristische droom maar hou je vast aan je bretellen want dit wordt effectief werkelijkheid.

Stel je voor: je stapt uit je stoere zeswielaangedreven zevenzits-SUV, loopt naar de achterkant, drukt op een knop en ziet een uitklapbare soort van helikopter/drone ontwaken. Even later stijgt je op. Weg, boven de files uit. Het lijkt een futuristische droom maar hou je vast aan je bretellen want dit wordt effectief werkelijkheid.

Neen, we moeten bij die laatste stelling geen nuance aanbrengen want de lancering van de vliegende auto is inmiddels nagenoeg zeker. Het is namelijk exact waar XPeng met zijn dochterbedrijf XPeng AeroHT (intussen omgedoopt tot Aridge) naar toe werkt. De vliegende auto: niet als wensbeeld maar als productiemodel.

eVTOL's

De reis begon zo'n 12 jaar geleden toen XPeng besloot dat elektrische mobiliteit niet alleen op de weg moest plaatsvinden. Het bedrijf zag een kans in het nieuw en ontluikende domein van wat men noemt de lage/verticale luchtvaart, oftewel eVTOL-voertuigen (Electric Vertical Take-Off and Landing). AeroHT, dat in 2020 door XPeng werd overgenomen, kreeg de opdracht om een voertuig te ontwikkelen dat zowel over de weg kon rijden als in de lucht kon opstijgen, en dat liefst binnen bereik van reguliere bestuurders.

De eerste stappen: de X2

Een van de eerste tastbare realisaties van AeroHT was de tweezits-droneauto, de X2. Die werd ontworpen voor stedelijke lucht-mobiliteit: korte vluchten, lage hoogte, compacte afmetingen. In maart 2024 maakte het toestel een geslaagde laagvliegvlucht in het zakendistrict van Guangzhou, een belangrijke mijlpaal in wat tot dan toe vooral conceptwerk was. Dankzij zo'n test liet XPeng zien dat het concept niet langer puur hypothetisch is, maar daadwerkelijk op weg is naar praktische toepassing.



De eerste gecommercialiseerde vliegende auto

Na de X2 kon een streep getrokken worden onder de testfase en ging het licht op groen voor een daadwerkelijk business plan en dus commercialisatie van de vliegende auto. Nu moet je het begrip 'auto' niet te letterlijk nemen want de toestellen die Aridge zal vermarkten hebben geen wielen. Wielen en ophanging zijn namelijk "dood gewicht dat alleen maar ballast vormt" volgens de baas van Aridge.

Het eerste model dat Aridge zal uitleveren is de Land Aircraft Carrier, een combinatie van een grondmodule en luchtmodule. Op dit eigenste moment vliegen de eerste prototypes uit de fabriek in China en het is de bedoeling dat, eens de productie op kruissnelheid komt, er elke 30 minuten een unit gebouwd wordt. Met alvast 7.000 bestellingen op de wachtlijst, belooft het eerste model alvast een succes te worden.



Piloot na 3 minuten

De Aridge Land Aircraft Carrier is een elektrische 6×6 auto die eruitziet als een krachtige SUV, terwijl de luchtmodule een opvouwbare eVTOL is die uit de achterkant van de auto komt. Zodra de 6 rotors zijn uitgevouwen, verandert die capsule in een vliegend voertuig. Volgens Aridge gebeurt dat in slechts enkele minuten en met één druk op de knop. In de vloer van de vliegende drone (we weten eigenlijk niet goed hoe je het vliegende onderdeel van de Land Aircraft Carrier moet noemen) zitten twee batterijen met hoge densiteit, kwestie van nog steeds veilig te kunnen landen als er eentje de geest zou geven. Aridge claimt ook dat je zelfs bij een defect van 2 van de 6 rotors, nog altijd veilig kunt landen.

Met de vliegende module met een gewicht van minder dan 700 kilogram, kan je zo'n 20 à 25 minuten in de lucht blijven en overbrug je een afstand van zo'n 120 km. Opladen doe je vervolgens weer via de master battery die zich in de auto bevindt. Het leren vliegen zou trouwens kinderspel zijn en vereist geen klassieke pilotenopleiding. Volgens de bedenkers is het zo simpel als het leren van een videogame en kan je in pakweg 3 minuten de lucht in. Al is dat natuurlijk met een flinke korrel zout te nemen. In realiteit zal je een cursus van een 10-tal uur moeten volgen om veilig te kunnen vertrekken en heelhuids terug te keren.



Testwagens rijden open en bloot op de weg.

Qua veiligheid hoorden we tijdens de voorstelling in China trouwens alleen maar geruststellende geluiden. Ook daar komt alweer de aanpak met artificiële intelligentie van XPeng naar boven waarbij de indrukwekkende brainpower van de Land Aircraft Carrier er alles aan doet om je veiligheid te garanderen en probleemsituaties te vermijden.

diensten openstellen. Denk maar aan lucht-taxi's, snelle connecties tussen stadscentra en luchthavens, of zelfs hulpverlening in afgelegen gebieden. XPeng heeft met haar aanpak de vliegende auto uit het domein van science fiction gehaald en stap voor stap naar "productie" gebracht. En dat alles voor een relatief betaalbare prijs. - WM

Wanneer te bestellen en aan welke prijs?

Daar is de one million dollar question. In onze contreien zal er nog behoorlijk wat geregeld moeten worden rond reglementering, certificering en verzekering, maar in China en het Midden Oosten gaat het volgend jaar echt gebeuren. De duizenden klanten die al een aankoopintentie hebben getekend kregen een richtprijs van om en bij de 300.000 dollar (een kleine 250.000 euro) voor de combinatie van de 6x6 SUV en de vliegende module. Een belachelijk lage prijs eigenlijk als je de mogelijkheden ziet van de Land Aircraft Carrier.

Wat betekent dit voor mobiliteit van morgen?

De implicaties van het concept zijn breed. De basismobiliteit krijgt een vierde dimensie: niet meer alleen via de weg, het water of het spoor, maar ook in de lucht op relatief lage hoogte, met eVTOL's die boven steden en intensieve verkeerszones opereren. Het kan files ontlasten, reistijden ingrijpend verkorten en nieuwe vervoers-

DE ESSENTIE

De vliegende auto's van Aridge (zusterbedrijf van XPeng) zijn geen droom meer. Er is een fabriek, de pre-productie is al gestart en de eerste units worden begin 2026 uitgeleverd. Of jij er morgen in zult zitten? Wellicht niet, omdat voor onze regio regulering, certificering, infrastructuur en andere administratieve issues nog moeten worden opgelost. Maar in regio's met minder regulitis zoals China en het Midden Oosten gaan de eerste klanten nu snel van de grond. Maar dat iemand ook bij ons over enkele jaren vanuit zijn achtertuin opstijgt met iets dat meer weg heeft van een auto dan van een helikopter: dat is geen utopie meer.



Het verhaal van XPeng (slot): Waarom het merk ons nog zal verrassen

We zijn de afgelopen week ondergedompeld in de wondere wereld van het Chinese autolandschap, en we kregen ook een uitgebreide blik achter de scherm bij XPeng. Dat we het merk serieus moesten, dat wisten we al. Maar de unieke maar vastberaden aanpak van XPeng doet ons besluiten dat dit misschien wel het belangrijkste Chinese merk is om in de gaten te houden.

We zijn in onze eerste bijdrage al uitgebreid ingegaan op het feit dat XPeng zichzelf als een technologiebedrijf positioneert, waarbij de auto één, weliswaar erg belangrijk, onderdeel is. Amper 11 jaar na de lancering van het merk staat de teller al op 1.000.000 geproduceerde wagens, wat zonder meer een sterk resultaat is. En uit de inmiddels opgeschaalde productiecapaciteit waarmee XPeng makkelijk tot 1 miljoen auto's per jaar kan produceren, mogen we meteen ook een sterke ambitie afleiden.

"We zijn een AI-gedreven bedrijf"

Hét businessmodel waar XPeng graag mee uitpakt schuilt in hun aanpak rond artificiële intelligentie. Een sterk verhaal, maar je moet het natuurlijk wel kunnen uitleggen aan de (potentiële) klant. XPeng noemt zichzelf een AI-gedreven bedrijf omdat kunstmatige intelligentie centraal staat in vrijwel al hun producten en processen. Hun elektrische voertuigen gebruiken geavanceerde AI voor autonome rijfuncties, slimme navigatie, energiebeheer en continue software-updates die het rijgedrag verbeteren. Daarnaast gebruikt

XPeng AI in ontwikkeling en productie om sneller te ontwerpen, efficiënter te testen en veiliger systemen te bouwen. Kortom, 'brainpower is belangrijker dan horsepower' voor XPeng. En dat vertaalt zich in een doorgedreven implementatie van AI dat de basis vormt van hun technologie en de motor is achter hun innovatie.

Toegegeven, het is bij momenten een moeilijk vast te grijpen verhaal, maar bekijk het misschien als fysieke AI dat zich vertaalt in auto's die nooit ophouden met te leren en te verbeteren. En dat zorgt er dan weer voor dat de XPeng die jij op je oprit parkeert, dag na dag blijft evolueren.

Verrassend open en recht voor de raap

Tijdens ons werkbezoek aan XPeng in hun Chinese thuisstad Guangzhou (in de top 5 van de grootste steden in China) waren we enorm verrast over de openheid en waarmee het topmanagement communiceert met de pers. Natuurlijk krijgen ze liever geen vragen over geopolitieke kwesties (dat is eigenlijk heel begrijpelijk), maar voor de rest was er geen beperking op onze vragen en hun transparante antwoorden.

Zo kregen we ook de kans om vragen te stellen aan de nummer twee van XPeng **Brian Gu**. De sympathieke Vice-Chairman is afkomstig uit Hong Kong en spreekt bijgevolg vloeiend Engels, wat het gesprek natuurlijk bevordert. We vroegen hem bijvoorbeeld hoe XPeng zich wil onderscheiden in het steeds groter aantal merken dat de Europese markt wilt veroveren. **"We moeten ons kunnen onderscheiden door onze producten en met een coherent verhaal. Natuurlijk moeten we competitief zijn, maar de kwa-**



liteit moet prioriteit nummer 1 blijven. En vooral: we moeten ook lokaal durven werken. Dat wil zeggen met lokale mensen, lokale partners en volgens de lokale cultuur. Zonder natuurlijk ons verhaal rond onze AI-aanpak te verloochenen. Onze merkelofte is dezelfde in China dan in Europa. We spreken met één stem."

Die lokale verankering vertaalt zich ook in het zoeken naar lokale productiecapaciteit. XPeng laat in Oostenrijk auto's bouwen via een samenwerking met Magna Steyr in Graz, waar de G6 en G9 voor de Europese markt worden geassembleerd uit in China geproduceerde componenten. Die aanpak helpt het bedrijf natuurlijk ook om dichterbij de Europese klant te produceren en zo importheffingen en logistieke kosten te verlagen. De opstart van de Oostenrijkse productie staat nog in de kinderschoenen, maar Brian Gu ziet een snelle opschaling mogelijk: **"We starten dit jaar met de productie van een paar duizend auto's, maar vanaf volgend jaar moeten we dat kunnen uitbreiden naar enkele tienduizenden. En het zal qua aanbod niet enkel bij de G6 en G9 blijven."**

Autonoom rijden niet meteen in de EU

We waren behoorlijk onder de indruk van de quasi volledig autonome rijfunctie die XPeng al beheerst, maar mogen we daar ook bij ons iets van verwachten? Brian Gu ziet eerder een geleidelijke introductie: **"Er is natuurlijk het probleem rond regelgeving die verschillend is afhankelijk van de regio. Maar we hebben ook in China gezien dat het even duurt om de gebruikers op te voeden, je kan dat niet bruuskeren. Maar puur technologisch is er uiteraard geen enkel bezwaar."**

En ook de olifant in de kamer werd niet ontweken. Want kwatongen beweren wel eens dat de overheid via al die camera's en micro's meekijkt en luistert, maar hoe serieus moeten we dat nemen? Of

anders gezegd: mogen de Europese klanten gerust zijn dat hun privacy niet geschonden wordt? Brian Gu blijft alvast kalm bij de vraag en gedeceerd bij zijn antwoord: **"Je zou je kunnen afvragen waarom jullie die vraag niet stellen aan Tesla die hier op Chinese bodem wagens uitlevert, maar de klanten kunnen in ons geval gerust zijn. We gaan er prat op dat we de privacy van onze klanten respecteren. Ja, we willen een vorm van connectie met onze klanten, maar niet door het schenden van de GDPR-regels. Daar zijn andere manieren voor. We gaan dat vertrouwen nooit beschamen."**

En dus, iedereen een XPeng?

Wij zijn er na een week Chinees avontuur meer dan ooit van overtuigd dat XPeng ook bij ons van zich zal laten horen. Ze hebben een verhaal dat steek houdt, ze hebben technologie die ons leven gemakkelijkt en ze slagen erin meer en meer richting een premium uitstraling op te schuiven. Dus ja, het is absoluut niet verkeerd om XPeng minstens in overweging te nemen of op je shopping list te zetten. - WM



Exclusieve test



Range Rover SV P550e

De Gentle Giant met een stekker



Er zijn SUV's, er zijn luxe-SUV's, en dan is er de Range Rover P550e SV. Dit is niet zomaar een auto, dit is een rijdend penthouse voor het stopcontact. Een machine die zó stil en comfortabel over de weg glijdt dat je bijna vergeet dat er 550 paarden de imposante kap zitten te trappelen, terwijl je zelf vanop de 'Executive Rear Seats' een latte macchiato drinkt en Klara zachtjes door de speakers klinkt.



Laat er geen twijfel over bestaan; de laatste generatie Range Rover is het absolute hoogtepunt van Britse luxe-ingenieurskunst, gecombineerd met plug-in technologie die in afwachting van de volledig elektrische Range toch een kleine zweem van een ecologische inborst kan etaleren. Neen, milieubewustzijn staat niet bijster hoog op zijn lijstje, maar het maakt hem niet minder aantrekkelijk. De vraag is niet of je deze auto wilt hebben, maar of je oprit breed genoeg is om hem te huisvesten.

Gat in de markt

Laat ons misschien een beetje atypisch beginnen met zijn grootste, ahum, eigenschap: de prijs. Wil je met een Range Rover de showroom buiten rijden, dan zal je minstens 143.660 euro moeten ophoesten. Maar dan heb je niet de Range die je wilt, al was het maar omdat je vandaag de dieserversie liever links laat liggen. Wil je voor de volledige experience gaan dan kies je er eentje met plug-in, de SV-afwerking en alle toeters en bellen. En doe meteen ook maar de verlengde versie, daar komen we straks nog op terug. De Range Rover van je dromen zal je dan ongeveer zo'n 240.000 euro lichter maken. Dat is geen bedrag, dat is een levensbeslissing.



Daarvoor krijg je dan wel een auto die de term "premium" een nieuwe definitie geeft.

Aan die prijzen zou je denken dat de Range Rover een zeldzame verschijning is op onze wegen, maar niets is minder waar. Land Rover heeft met de grote Range namelijk een soort van gat in de markt gevonden. Wil je namelijk een grote luxe SUV en de gebruikelijke BMW X7 of Mercedes GLS zijn net iets te gewoon voor jou, en de Bentley Bentayga Hybrid of de Rolls-Royce Cullinan iets te hoog gegrepen, dan valt de Range met zijn vork van 150 tot 250.000 euro precies in dat gat waar niemand anders inspringt. Slim gezien van Land Rover. En het werkt want deze Range Rover is een populair model.

Strak, zei je?

Het basisdesign van de Range Rover is eigenlijk al sinds enkele decennia quasi onveranderd. Ja, de evolutie zit natuurlijk in de finesse van zijn lijnenspel, maar het boxy concept ligt al lange tijd vast. De Range Rover is een toonbeeld van ingetogen pracht, zo rechttoe-rechtaan dat het bijna minimalistisch wordt. Er is geen overdadig chroom, geen schreeuwerige logo's, enkel een statige uitstraling die geen twijfel laat over zijn klasse. De koplampen zijn smal en scherp als de blik van een Engelse butler die net een magnum Ruinart Blanc de Blanc ontkurkt. De proporties zijn majestueus, de velgen absurd groot, en de achterpartij zelfs een beetje discreet met die achterlichten die helemaal in het design opgaan. Hoe dan ook, vanuit elke hoek ademt de Range Rover macht, maar met klasse. Geen bullebak, geen show-off, gewoon serene en tijdloze dominantie.

Ruimte genoeg?

Open het portier en je stapt een andere wereld binnen. De SV-uitvoering is niet zomaar luxueus, hij is extreem luxueus. Alles wat je





aanraakt, is zacht. De stoelen lijken ontworpen door een Londense meubelontwerper die in zijn vrije tijd relaxatietherapie geeft. Er zijn massagestanden, verwarmingszones, koelfuncties, een geurdispenser die ruikt naar exclusieve hotelsuites en meer elektronica dan in een Boeing 767. De materialen zijn een samensmelting van leer, hout, metaal en modern textiel, en elke naad, elk stiksel lijkt met een vergrootglas te zijn gecontroleerd door iemand die het ambacht van zijn grootvader heeft geleerd.

Ergonomie? Tja, het is een Range Rover. Dus alles is aanwezig, maar het infotainmentsysteem voelt intussen een tikje verouderd aan met een scherm dat in deze tijden net wat klein uitvalt. Ja, Apple CarPlay en Android Auto zijn draadloos aanwezig, en de haptische feedback voelt prettig, maar de logica van de menu's vraagt een paar dagen gewenning. Gelukkig heb je die tijd, want als je in een P550e SV rijdt, heb je geen haast. Verder zijn er USB-C-poorten op meer plekken dan je ooit zult gebruiken, en essentiële zaken zoals een uitstekende 360° camerahulp of de portieren met sluitbekrachtiging zijn aanwezig.

Maar het grootste pijnpunt is toch de beschikbare ruimte. De zitruimte voorin is, zoals verwacht, vorstelijk. Maar achterin is het plaatsaanbod (althans in de versie met de gewone wielbasis) te beperkt voor een auto van dit kaliber. Ja de stoelen zelf zijn onwaarschijnlijk comfortabel en elektrisch afstelbaar in alle richtingen. Maar je hebt echt wel de long wheelbase nodig om ook je benen een beetje ruimte te geven. Hieraan merk je dat het basisconcept van de Range Rover eigenlijk al sinds decennia niet meer is aangepast. Het is moeilijk te vatten dat je in een 'simpele' Mercedes GLC meer beenruimte krijgt achterin, dan in dit rijdend salon. Gelukkig is het wel altijd genieten van het verfijnd raffinement en de stilte. En die stilte is indrukwekkend: dankzij de elektrische aandrijving, de akoestische ramen en kilometers aan isolatiemateriaal is het binnen stiller dan de leeszaal van de British Library. Zelfs aan 120 km/u hoor je nauwelijks iets.

In de Long Wheelbase versie is wél genoeg beenruimte achterin. De koffer dan. De Range Rover SV heeft (met de 'gewone' achterbank) een bagageruimte die elk weekenduitje tot een logistiek



feestje maakt. Ondanks de forse accu (want plug-in), blijft er rond de 800 liter over met de achterbank omhoog en meer dan 1.800 liter met alles plat. Dat is meer dan voldoende voor vijf koffers, een kinderwagen, drie golfassen en een overdaad aan ego. De split tailgate is gebleven en fungeert als een perfecte zitbank voor picknicks in de Ardennen of polo-evenementen waar de champagne belangrijker is dan de sport. Praktisch gezien is het een droom, tenzij je in een smalle parkeergarage probeert te manoeuvreren. Dan wordt de droom een kleine nachtmerrie. Maar eerlijk: als je een Range Rover SV koopt dan parkeer je die waarschijnlijk op je eigen oprit. Of naast het zwembad.

Van een ander universum

Comfort is waar de Range Rover P550e SV zijn concurrenten wegblijft. De luchtvering is echt van een ander universum. Elke drempel, elk kuiltje, elke Belgische kassei wordt geabsorbeerd alsof je over een vloeibare weg glijdt. In de comfortmodus zweef je, in de Dynamic modus voel je iets meer connectie, maar nooit onrust. De besturing is licht maar precies, en het geheel voelt bijna onwerkelijk verfijnd.

Je zou ook denken dat een auto van meer dan 2,6 ton log en lui is, maar de Range Rover SV doet zijn gewicht vergeten met een soort serene gratie. Ja hij is flink obees, maar wel met stijl. Onder de motorkap ligt de P550e aandrijflijn, een plug-in hybride combinatie van een 3-liter zes-in-lijn benzinemotor met turbo en een 160 kW elektromotor. Samen goed voor 550 pk en 800 Nm koppel. Daarmee sprint deze mastodont in slechts 5 seconden van 0 naar 100 km/u, absurd snel voor een SUV die eruitziet als een landgoed op wielen. De 8-traps automaat schakelt zo soepel dat je soms twijfelt of hij überhaupt iets doet. Zet je 'm in de sportstand, dan gaan de zescilinder altijd duwen, met een verfijnde sound die voldoende, maar niet overdreven aanwezig is. Geen geschreeuw dus, geen drama, enkel beheersing. En zijn wegligging is altijd beheerst en geruststellend. Natuurlijk voel je altijd het gewicht duwen (de fysieke heeft nu eenmaal zijn grenzen), maar de koets blijft verrassend stabiel en gaat relatief weinig overhellen.

Ook de elektrische prestaties zijn best indrukwekkend voor zo'n kolos. De Range Rover P550e SV haalt officieel tot 117 kilometer





elektrisch bereik (WLTP). In de praktijk wordt dat eerder zo'n 70 tot 80 kilometer, en dat is nog steeds niet slecht voor zo'n mastodont. Voor dagelijks gebruik kun je wellicht volledig elektrisch rijden en pas de benzinemotor inschakelen als het echt nodig is. De 38,2 kWh-batterij kan zelfs aan de snellader worden geladen tot 50 kW DC, wat zeldzaam is bij plug-in hybrides. Daarmee is de accu in iets meer dan een uur weer vol.

Maar laat je niet misleiden: dit blijft een Range Rover, geen Toyota Prius. Het gewicht (zo'n 2,7 ton) is nooit weg te cijferen. En zodra je de batterij leeg rijdt, komt de zes-in-lijn weer met dorst terug. Het gemiddelde verbruik kan dan stijgen tot getallen die je bankrekening doen fronsen. Maar eerlijk: wie een auto van ruim twee ton koopt, kijkt niet op een litertje meer of minder. De Range Rover SV is dan ook geen eco-icoon. Hij is een luxebeest met een groen randje.

Conclusie

Waar deze auto écht in uitblinkt, is in gevoel, in beleving. Alles in deze wagen ademt rust, controle en status. De deuren voelen als de deur van een bankkluis. De geur van het interieur doet denken aan een Engelse cottage met nieuwe meubels. Het stuur glijdt als een zachte handschoen rond je handen. De P550e SV is geen SUV, maar een ervaring. Een statement. Een monument van techniek en luxe. Hij is te groot, te duur, te zwaar. Maar hij is ook volkomen onweerstaanbaar.



DE ESSENTIE

De Range Rover P550e SV is de ultieme stille macht: een plug-in hybride SUV die luxe, kracht en verfijning moeiteloos verenigt. Met 550 pk, een behoorlijke elektrische range en een interieur dat voelt als een vijfsterrenhotel, is dit een auto die meer zweeft dan rijdt. Zijn grootste gebrek? Zijn belachelijk beperkte beenruimte achterin. Maar dat kan je gelukkig makkelijk oplossen door er eentje met lange wielbasis te bestellen. Kostbaar? Absoluut. Overdreven? Zeker. Maar als stijl, rust en pure klasse een vorm op wielen had, dan is deze Range Rover de perfecte belichaming. Alleen, waar blijft nu eigenlijk die volledig elektrische variant, Land Rover?

10-19
JAN
2025

SALON
BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & LEISURE VEHICLES

Autosalon 2026

Alle belangrijkste nieuwigheden, primeurs én saloncondities





De jaarlijkse hoogmis van de automobiel zakt weer af naar Brussels Expo van 9 tot 18 januari 2026. Als een van de laatste grote Europese autosalons vind je er natuurlijk een pak nieuwigheden en primeurs. Maar vooral is het autosalon hét moment om de beste aanbiedingen en condities binnen te halen.

In deze bijdrage brengen we een overzicht van alle nieuwigheden die we op dit moment kennen. Je zal merken dat nog niet alle merken hun info hebben prijsgegeven, maar uiteraard wordt het artikel in het volgende nummer geüpdatet. Of klik door voor de online versie.

Alfa Romeo

Alfa Romeo brengt de vernieuwde Tonale mee naar de Heizel. De middelgrote SUV kreeg een nieuwe neus voor modeljaar 2026, maar biedt nog steeds benzine-, diesel- en plug-inhybride motoren. De nieuwe Tonale zal naast zijn kleine en grote SUV-broers staan, de Junior (verkrijgbaar op benzine of als volledig elektrisch model) en de Stelvio. Op de volledig nieuwe Stelvio is het nog wachten tot eind 2026, de tweede generatie Giulia volgt zelfs nog iets later.

Alpine

Dé grote ster op de Alpine-stand wordt natuurlijk de nieuwe A390. Met deze elektrische fastback-SUV wil Alpine overschakelen van de niche naar de mainstream. De rivaal voor modellen als de Porsche Macan Electric heeft drie elektromotoren en tot 470 pk,

of maximaal 555 km rijbereik, en begint bij 67.500 euro. Je zal hem kunnen zien naast de A290, de hot hatch die vorig jaar samen met de Renault 5 E-Tech de titel van Auto van het Jaar in de wacht sleepte. En misschien is de speciale reeks Alpine A110 R Ultime ook wel te zien, de allerlaatste versie van de sportcoupé waarmee het allemaal (her)begon voor Alpine.

Audi

Audi heeft zijn programma voor het Salon nog niet officieel bekendgemaakt, maar we kunnen al een berekende gok maken. De nieuwe Q3, een van de populairste modellen van het Duitse merk, zal zeker te zien zijn op de stand, zowel in SUV- als in Sportback-vorm. En ook de elegante Concept C, een voorbode op een toekomstige elektrische sportwagen, hopen we te zien in Brussels Expo (maar dat is niet bevestigd). Verder was 2025 vooral het jaar van de vernieuwing, met de nieuwe A5, Q5, A6 en A3 facelift, die we eveneens verwachten op het Salon. En misschien wel een glimp van de nieuwe Q7, Q9 en A2 e-tron, die in 2026 worden voorgesteld?



Alpine A390



Alfa Romeo Tonale



Audi Q3



BMW iX3



Cupra Raval



DS N°4



Dacia



Fiat 500

BMW

BMW is aanwezig in Paleis 7 met maar liefst 22 modellen, maar het hoogtepunt wordt natuurlijk de nieuwe iX3. De elektrische SUV met 805 km rijbereik, een 800 V-batterij én een volledig nieuw design-concept zal in tweevoud aanwezig zijn op de stand. Verder is zowat het hele gamma te zien, van de 1 Reeks tot de X7, met als sportieve highlights de M3 Touring en de M2 Coupé. En als blik op de toekomstige 3 Reeks brengen de Duitsers ook de BMW Vision Driving Experience mee naar het salon. Prospectieve klanten genieten momenteel trouwens van een gratis M Sportpakket op alle elektrische modellen, de zogenaamde M Editions. En er zijn nog meer gratis extraatjes zoals een metaalkleur of het Driving Assistant Pack plus te krijgen op sommige modellen.

Cupra

Bij Cupra wordt er vooral reikhalzend uitgekeken naar de nieuwe Raval, een compacte elektrische stadswagen met een sportief randje. Die wordt pas in februari officieel voorgesteld, maar we hopen hem al in camouflage te kunnen zien in Brussels Expo. Verder bestaat het nieuws bij het Spaanse merk vooral uit sportieve modellen: de Formentor VZ5 met vijf cilinder is terug als facelift in een beperkte reeks, en de Leon heeft onlangs een VZ-versie gekregen met 325 pk en invloeden van de TCR-racewagens van het merk.

DS

Vorig jaar had DS een wereldpremière te pakken op de Brussels Motor Show met hun nieuwe vlaggenschip, de Numéro 8. Voor 2026

krijgen we met de N°4 dan weer een Belgische primeur. De premium middenklasser kreeg een bijgewerkte snoot én een elektrische versie met een grotere batterij en een krachtigere elektromotor van 213 pk. Hij deelt er de stand met de N°8, DS3 en DS7, samen met de DS Performance Formule E-racewagens als publiekstrekker.

Dacia

Het immer populaire Dacia heeft de kern van zijn gamma een facelift gegeven: zowel de Sandero, Sandero Stepway als de Jogger steken in het nieuw. Ze kregen niet enkel een frisse neus, maar ook de techniek kreeg een update. De Sandero is daarmee voor het eerst leverbaar met een hybride aandrijflijn. De Duster en Bigster zijn nog vers en moeten dus nog even wachten op een volwaardige facelift, maar hebben eerder in 2025 wel een hybride motor op LPG met automaat én 4x4 gekregen. Tenslotte toont de Dacia Hipster Concept ons hoe een betaalbare en compacte Europese auto van de toekomst er zou kunnen uitzien. Benieuwd of we hem ook in het echt kunnen ontdekken op de BMS.

Fiat

Fiat gaat een moeilijke periode door, maar door opnieuw in te zetten op compacte en betaalbare modellen met verbrandingsmotor, hopen de Italianen er weer bovenop te komen. De Grande Panda was er al met een hybride of klassieke benzinemotor, en nu is de Nuova 500 ook verkrijgbaar met een mildhybride driecilinder onder de kap. Dat was eerst niet de bedoeling, maar het elektrische model bleek niet populair genoeg. Met een vanafprijs van 19.240 euro is de Fiat 500 Hybrid niet enkel veelzijdiger, maar ook een stuk betaalbaarder dan de 500e, die wel nog in het gamma blijft.



Hyundai Nexo



Lancia Y HF

Honda

Honda is opnieuw aanwezig in Paleis 7 en brengt er zijn Prelude mee als Belgische primeur. De Japanse sportcoupé herleeft namelijk in een nieuwe, hybridevorm, die net als vroeger gebaseerd is op de Civic. En over de Civic gesproken: ook de facelift daarvan zal te zien zijn op het Autosalon, al moet je goed kijken wat er precies veranderd is. De compacte middenklasser staat naast de Jazz, CR-V, ZR-V, HR-V en de elektrische e:Nyl op de stand van Honda.

Hyundai

Hyundai maakt ons warm met de wereldpremière van een nieuw elektrisch model, maar de details blijven nog even geheim tot net voor het Salon. Mogelijk gaat het om de Ioniq 2, een compacte stadswagen die de concurrentie aangaat met modellen als de Renault 5 E-Tech. Verder krijgen we de Ioniq 6 facelift voor het eerst in Europa te zien. En in de aparte N-zone zal ook de Ioniq N staan blinken. Wie houdt van futurisme kijkt best uit naar de conceptcars Insteroid en Concept 3, of misschien wel naar de nieuwe Nexo op waterstof, die ook te zien zal zijn op de stand.

KGM

Bij KGM zijn het vooral de nieuwe, geëlektrificeerde versies van het bestaande gamma die de show zullen stelen. Net als de Torres krijgt de elegante Actyon namelijk een hybride motorisatie om zijn verbruik te doen dalen, zonder in te boeten op rijgemak. De Torres EVX krijgt op zijn beurt een grotere batterij, overgenomen van de Musso EV, die zijn rijbereik tot boven de 500 km doet stijgen. Bezoekers kunnen zelfs een gloednieuwe Torres EVX winnen in samenwerking met Atelier Rebul. En als kers op de taart genieten



KGM Actyon



Honda Prelude



Kia EV4

alle modellen tijdens de salonperiode van 10 jaar garantie. Zeker de moeite om eens te gaan kijken, dus.

Kia

Kia zit sterk in de lift dankzij zijn populaire elektrische modellen, vooral met de EV3. Maar het Salon van 2026 zal vooral draaien rond de nieuwe EV4 en EV5. De EV4 is een elektrische compacte middenklasser die zowel als Hatchback en als Fastback (sedan) verkrijgbaar is, met dezelfde techniek als de EV3 en dus tot meer dan 600 km autonomie. Ook de EV5 staat op dat 400V E-GMP-platform, maar kiest de vorm van een praktische SUV, als betaalbaar-alternatief voor de meer 'premium' EV6 met 800V-batterij. Rij je toch liever nog op benzine, dan komt de Kia K4 de oude Ceed vervangen met een nieuw en scherp design. Tenslotte heeft het Koreaanse merk zijn eerste stappen in de bedrijfsvoertuigenmarkt gezet met de PV5, die zowel in een Passenger- als een Cargo-variant gekocht kan worden. Voor ieder wat wils, dus.

Lancia

Bij Lancia draait alles voorlopig om de Ypsilon, bij gebrek aan tweede model. Hij wordt er in alle smaken voorgesteld: LX, HF Line, de sportieve HF met 280 pk en zelfs als R2-rallywagen. Die heeft een 1,6 liter-turbobenzine onder de kap met maar liefst 287 pk, een vermogen dat naar alle vier de wielen wordt overgebracht. Een ideale basis voor een homologatiemodel voor de straat? Qua saloncondities zijn er vooral stockpremies te rapen van 3.000 euro, plus een overnamepremie van 1.500 euro.



MG5



Leapmotor A10

Leapmotor

Leapmotor pakt uit met twee halve wereldpremières. Het Chinese merk van Stellantis stelt namelijk voor het eerst de A10 voor, een compacte SUV op het nieuwe elektrische platform van het merk, en de B05, een middelgrote hatchback met dezelfde techniek als de B10 SUV. Waarom het halve premières zijn? Omdat beide modellen al in China zijn voorgesteld, maar dan onder een andere naam. Verder zullen ook de B10 en C10 aanwezig zijn op de Leapmotor-stand.

MG

MG is te vinden vlakbij Hyundai en KGM, en brengt zijn nieuwe MG5 EV mee naar het Salon. Dat is de grote broer van de MG4 EV, die in 2025 de ZS EV kwam opvolgen in het gamma. De MG5 EV biedt meer dan 500 km rijbereik, een ruim interieur en een zeer grote koffer en wordt in de loop van het voorjaar officieel gelanceerd op onze markt. Ook de andere belangrijke MG-modellen krijgen uiteraard een belangrijke rol op de MG-stand.

Mini

Mini zal naast moedermerk BMW staan in Paleis 7 en brengt 5 modellen mee naar het Salon. De grote nieuwigheid is de Mini Limited Edition Paul Smith, de nieuwste samenwerking tussen het automerk en de Britse designer. Deze speciale reeks, uitgevoerd in historische kleurencombinaties, is enkel verkrijgbaar op de Cooper 3-deurs, 5-deurs en Cabrio.



Mini Paul Smith



Mazda CX-5



Mercedes GLA

Mazda

Mazda brengt twee primeurs mee naar de Brussels Motor Show 2026: de nieuwe generatie CX-5 in Europese première en een voorlopig nog mysterieuze wereldpremière. Wij gokken op de CX-6e, de SUV-versie van de onlangs gelanceerde elektrische berline Mazda 6e. Verder zal het volledige gamma van het Japanse merk te zien zijn in Paleis 6, van de kleine MX-5 tot de grote CX-80.

Mercedes

Mercedes is volop bezig aan de vernieuwing van zijn gamma compacte modellen. Na de GLA is het nu aan de GLB om in de spotlights te staan. De SUV is nog steeds verkrijgbaar met 7 zitplaatsen, maar biedt nu de keuze tussen een efficiënte elektrische aandrijving met meer dan 600 km autonomie, of een hybride benzinemotor in verschillende vermogensniveaus. Hij zal hoogstwaarschijnlijk de Mercedes-stand delen met de CLA Shooting Brake, die net in de verkoop is gegaan, en de CLA berline, die eerder in 2025 werd gelanceerd. En om de voorraad van de huidige GLA en GLB sneller uit te verkopen, brengt Mercedes de Cyber Editions uit. Dat zijn snel leverbare en correct uitgeruste modellen tegen een scherpe prijs: 35.950 euro voor de GLA 180 Cyber Edition en 39.950 euro voor de GLB 180 Cyber Edition, die beide in verschillende kleuren leverbaar zijn.



Omoda 4



Opel Astra



Seat Ibiza / Arona



Porsche Cayenne



Smart

Omoda/Jaecoo

Het merkenduo Omoda/Jaecoo viert zijn eerste verjaardag op het Salon van 2026, want exact een jaar eerder ging de Belgische verkoop van start van de Jaecoo 7 en Omoda 5. Intussen is er ook nog de Omoda 9 bij gekomen, en in de loop van 2026 verwachten we nog diverse andere hybride en elektrische modellen in diverse formaten. De eerste is alvast de Omoda 5 SHS-H, de hybride versie van de compacte SUV die eerder al op benzine en als volledig elektrisch model op de markt was. Daarbij zou een kleiner model van Jaecoo in première worden getoond op de Heizel, waar we binnenkort meer over te weten komen.

Opel

De Opel-stand binnen de Stellantis-hal wordt extra in de verf gezet, want de facelift van de Astra zal in wereldpremière gaan op het Autosalon van Brussel 2026. Zowel de hatchback als de Sports Tourer zullen er staan, samen met het gros van het huidige gamma. Maar bezoekers zullen er ook de 800 pk sterke DMG GSE-conceptcar kunnen zien... én testen, want Opel brengt racesimulatoren met Gran Turismo 7 mee naar de Heizel!

Porsche

Porsche brengt een grote primeur mee naar het Salon. En dat mag je letterlijk nemen want de nieuwe Cayenne Electric zal er staan blinken. De 4,99 meter lange elektrische SUV met tot 1.156 pk, 623 km autonomie en een maximaal trekgewicht van 3,5 ton moet bedrijfsleiders en inwoners van Knokke zich doen afvragen waarom ze

nog voor de hybride zouden gaan. Verder verwachten we ook nog de nieuwe 911 Turbo S op de Porsche-stand, met zijn 711 pk sterke hybride boxermotor. Want een sportwagen als deze verdient wél nog een benzinemotor.

Seat

De leukste modellen zijn al even doorgeschoven naar Cupra, dat intussen ook populairder is geworden dan het oude moederhuis, maar dat betekent niet dat Seat niets meer te betekenen heeft. De Ibiza en Arona zijn nog steeds uniek voor het Spaanse merk en hebben net een facelift gekregen, die hun levensduur nog met enkele jaren verlengt. Bovendien zijn de stadswagen en de compacte SUV nog steeds onder de 20.000 euro (inclusief kortingen) verkrijgbaar, wat steeds zeldzamer wordt vandaag de dag. We hopen ze te kunnen ontdekken op het Autosalon.

Smart

Smart is aanwezig in Paleis 5 met een compacte stand, maar wel eentje die de moeite waard is om te bezoeken. De Smart #1 Brabus, #3 Premium en de avontuurlijke #5 Summit Edition zullen er te zien zijn. En om de samenwerking met Sennheiser in de kijker te zetten, kan je elke dag een koptelefoon van het bekende merk winnen. De saloncondities van Smart krijgen de noemer Good Deals, met tot 10.000 euro voordeel op de Smart #1 en #3. De grote Smart #5 Pro krijgt dan weer een promoprijs van 39.995 euro, een korting van maar liefst 6.705 euro.



XPeng P7+



Toyota bZ4X touring



Suzuki e Vitara

Suzuki

Vorig jaar was hij al te zien op de Suzuki-stand, maar nu is de e Vitara ook effectief gelanceerd. Het allereerste volledig elektrische model van Suzuki deelt zijn techniek met de Toyota Urban Cruiser, maar krijgt wel een volledig eigen smoel. Ondanks zijn compacte formaat (4,28 m) biedt hij een praktisch en flexibel interieur. Er zijn twee batterijen verkrijgbaar: 49 of 61 kWh, goed voor maximaal 426 km WLTP-autonomie. Maar de kleinste batterij is er al voor minder dan 30.000 euro na kortingen. Toch verwacht Suzuki niet dat de e Vitara de bestseller wordt in het gamma. Dat zijn nog steeds de klassieke Vitara, de S-Cross en de Swift, die vermoedelijk allemaal op de Suzuki-stand te zien zullen zijn.

Toyota

Toyota heeft heel wat nieuws om mee te brengen naar de Brussels Motor Show 2026. Zo is er een volledig nieuwe generatie Hilux pick-up, nu ook met elektrische aandrijving, de Aygo X Hybrid met de hybride motor van de Yaris, de nieuwe RAV4 (globaal de bestseller van het merk), de bZ4X facelift, bZ4X Touring en ook nog eens de gloednieuwe C-HR+. Bovendien wordt de Urban Cruiser ook commercieel gelanceerd, voor een prijs die wel net iets hoger ligt dan bij zijn tweelingbroer, de Suzuki e Vitara. En om ook het bestaande gamma aantrekkelijker te maken, schermt Toyota met kortingen op de Yaris, Yaris Cross, C-HR en de Corolla Cross, met tot 7.260 euro voordeel.

XPeng

De stand van XPeng in Paleis 7 van het Autosalon zal ongetwijfeld opvallen. Niet enkel met de Europese première van de XPeng P7+, een meer dan 5 meter lange premium berline met een enorme binnenruimte. Maar ook met de Land Aircraft Carrier, een zeswielig gevaarte dat in zijn laadruimte plaats biedt aan een tweepersoons drone. Je kan dus anticiperen op de file door er gewoon overheen te vliegen! Als saloncondities biedt het Chinese merk gratis metallic lak aan op zijn G6 en G9, die ook aanwezig zullen zijn op de Heizel, naast voordelige rentingtarieven.



SALON
BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & MOTORCYCLES

9-18
JAN
2026

FIND YOUR DRIVE



tickets.autosalon.be

BRUSSELS EXPO 



Frank Van Gool - Febiac

“Er moet een significant verschil blijven qua taxatie tussen fossiele auto's en zero-emissie wagens.”

Het jaarlijkse autosalon is en blijft één van de grootste publiekstrekkers in ons land. Dat is helemaal de verdienste van organisator en sectorfederatie Febiac, die elk jaar opnieuw haar stinkende best doet om de pakweg 300.000 bezoekers een interessant bezoek te garanderen. Hoe presenteert de editie 2026 zich? En wat mogen we volgend jaar verwachten van de automarkt? We vroegen het aan Febiac CEO Frank Van Gool

Frank, hoe lopen de voorbereidingen voor het salon?

Prima, dank u. We zijn heel tevreden over het enthousiasme bij de exposanten en er is al heel veel voorbereidingswerk geleverd om de volgeboekte exporuimte optimaal in te delen. We werken nu verder aan de omkadering: de openingsdag, de media-aandacht, enzovoort. Ik wil toch ook die Europese touch behouden, zoals we dit jaar ook al hebben gedaan. En ook de proclamatie van de prestigieuze European Car of the Year-verkiezing zal opnieuw bij ons tijdens de persdag op de Brussels Motor Show gebeuren. Verder laat ik de merken zelf aankondigen wat ze brengen.

Zullen er veel premières zijn?

Ja, er zullen heel wat premières zijn, zelfs enkele interessante wereldpremières. Dat trekt natuurlijk internationale aandacht, en daar zijn we blij mee. Ik hoop dat we daar voldoende op kunnen inzetten, en tegelijk onze rol kunnen blijven spelen als een lokale, Belgische aangelegenheid met focus op het commerciële aspect.

Ik veronderstel toch dat jullie exposanten op het commerciële zullen blijven inzetten?

Ik denk dat dat de enige manier is om nog een salon te organiseren: dat het ook commercieel relevant is. De pure imagoshow zoals vroeger in Genève, dat type beurs zijn we wel voorbij. Het autosalon van Brussel is een unieke combinatie: lokaal en commercieel, maar toch in het centrum van Europa, met nog altijd een degelijke internationale uitstraling. We zetten die lijn door, zonder er een puur Europese show van te maken en de lokale markt te verwaarlozen.

Zien we in januari op de beursvloer opnieuw een toe-

stroom van nieuwe Chinese merken?

Er zullen Chinese merken staan, zoals dit jaar, en er komen ook een paar nieuwe bij. Maar het is geen overrompeling. Dat is nu eenmaal de nieuwe realiteit. Vanuit Febiac maken we geen onderscheid: iedereen die actief is op de Belgische markt en producten aanbiedt, is welkom in Brussel.

We kunnen natuurlijk niet naast die Chinese opkomst kijken. Maakt dat andere merken ongerust?

Die indruk heb ik niet. Concurrentie veroorzaakt altijd wat spanning, maar dat houdt de markt scherp. Iedereen past zich aan de nieuwe realiteit aan, met betaalbare modellen in het elektrische gamma. En veel Europese merken hebben intussen ook hun antwoorden klaar. Wij zien het dus eerder als een verrijking, zeker voor de consument. Bovendien moet je niet alleen naar nieuwverkoop kijken, maar ook naar leasing en de particuliere markt. België blijft





in grote mate een tweedehandsmarkt. Eén van de doelen van het autosalon is mensen overtuigen om een nieuwe auto te kopen in plaats van een tweedehands. Als nieuwe spelers alternatieven bieden die een nieuwe auto betaalbaarder maken dan gedacht, dan helpt dat de hele markt. Alles begint in onze sector met de verkoop van een nieuwe auto.

Wat is voor jullie de grootste uitdaging bij de organisatie van dit salon?

De grootste uitdaging is deels al achter de rug: zoveel mogelijk merken laten deelnemen, inclusief de motorfiets-merken. Daarnaast willen we elk jaar iets nieuws brengen zonder te raken aan wat mensen waarderen in de traditie van het salon. Het salon heeft een reputatie: je kan het wat traditioneel of statisch noemen, maar dat verwachten bezoekers ook een beetje. We willen dat klassieke salongevoel behouden en toch telkens nieuwe elementen toevoegen. In het buitenland zie je beurzen die het roer volledig omgooien zoals München met een grote outdoor component. Dat verdient respect, maar kan voor het publiek ook verwarrend zijn. Je moet opletten met te harde koerswijzigingen. En natuurlijk blijft het een uitdaging om voldoende publiek te trekken.

Op hoeveel bezoekers mikken jullie?

Dit jaar hadden we 300.000 bezoekers en dat willen we opnieuw halen. Het is niet de bedoeling om koste wat kost te groeien: de toestroom moet beheersbaar blijven. In de weekends zag je momenten waarop het erg druk werd. Dat is natuurlijk een bewijs van de posi-

tieve aandacht voor onze sector, maar niet altijd even aangenaam voor bezoekers en niet bevorderlijk voor de commerciële activiteiten van standhouders. We willen dus minstens dat aantal behouden en, als er méér bezoekers komen, voldoende spreidingsmogelijkheden aanbieden om overdrukke piekmomenten te vermijden. Daar werken we aan door met onze partners interessante acties uit te werken, die het extra comfortabel én voordelig maken om tijdens traditioneel wat rustiger weekdagen het Salon te bezoeken.

Het salon betaalbaar houden: is dat een uitdaging voor exposanten én bezoekers?

Dat valt mee. We hebben ervoor gekozen om de voorverkoopprijs van tickets te behouden zoals de laatste tien jaar, dus aan 15 euro. Koop je vanaf januari, dan wordt het 18 euro. Onze kosten stijgen, en we willen het salon voor exposanten, inclusief de motorfietsen, betaalbaar houden. We zijn geen commerciële organisatie die mikt op maximale winst. Dat is een fundamenteel verschil met andere evenementen. We hebben de "luke" om keuzes te maken in de manier waarop we de beschikbare vierkante meters optimaal kunnen invullen. Dit jaar wilden we vooral zo breed mogelijk exposanten aantrekken en hebben we de prijzen daar ook op afgestemd.

Het salon is ook hét moment om richting politiek de auto-sector en de mobiliteitstransitie te kaderen. Wat is jullie boodschap?

We grijpen het salon aan om debatten te organiseren en politici uit te nodigen, zowel bij de opening als op verschillende events.

De context is moeilijk: de overheidsfinanciën staan onder druk, en we kunnen onmogelijk blijven aankloppen voor subsidies. Onze boodschap is dat we partner willen zijn van de overheid in de uitvoering van fiscaliteit en dergelijke meer. Lobbyorganisaties komen vaak met een verlanglijst, zeker richting verkiezingen. Maar we moeten ook zelf verantwoordelijkheid durven nemen. Kijk maar naar de transitie naar zero-emissie. Die verloopt moeilijk, vooral bij de particulieren. Dat heeft vaak financiële redenen, al spelen ook praktische aspecten mee. Zaken als rijbereik en laadinfrastructuur verbeteren, zeker in Vlaanderen, maar ook elders. We zitten in grote lijnen op het juiste pad, maar betaalbaarheid blijft de sleutel. Fiscale stimulansen moeten zero-emissiewagens blijven bevoorraden, en we moeten vooral kijken naar de tweedehandsmarkt: die elektrische wagens blijven te duur.

Over die fiscaliteit: ik was verrast dat lobbygroepen wat ontstemd leken over de invoering van BIV en rijtaks op elektrische auto's. Ik vond die bijdrage schappelijk, een EV gebruikt uiteindelijk ook onze infrastructuur. Waarom is dat een strijdpunt?

Voor zover ik weet heeft Febiac daar niet expliciet over gecommuniceerd. Maar ik wil gerust onze positie verduidelijken. Kijk, het is onvermijdelijk dat elektrische wagens ook bijdragen. Het huidige bedrag is geen gamechanger; laten we daar eerlijk over zijn, het gaat finaal om een beperkte bijdrage en we zijn daar niet tegen. Maar het is het signaal dat wel telt. Particulieren aarzelen nog om elektrisch te gaan rijden, en tegenstrijdige signalen helpen niet. Een nieuwe taks, hoe klein ook, doet sommigen twijfelen en denken: "we zullen moeten betalen voor een elektrische wagen; weer een reden minder om er één te kopen."

Dus de kernboodschap aan de politiek is: behoud een duidelijk fiscaal voordeel voor EV's?

Ja. Zeker in Vlaanderen is die nieuwe belasting relatief beperkt. In Wallonië liggen de taksen hoger, maar daar zijn er andere parameters. Essentieel, als je de verduurzaming wil sturen, is dat er een significant verschil blijft tussen fossiele auto's en zero-emissie.

Over tweedehands EV's: als we willen dat elektrische bedrijfswagens binnen vier jaar een betaalbaar tweede leven krijgen bij particulieren, moet er iets gebeuren. Kaarten jullie dat aan?

Zeker, maar de speelruimte is beperkt. We zitten in een vrije Europese markt; import en export kan je nationaal niet sturen. Dan moet je op EU-niveau werken. De elektrificatie verloopt per land in een ander tempo. We werken aan trajecten zoals social leasing, met focus op betaalbare elektrische auto's. De politiek luistert, maar je kan niet blijven vragen om duizenden euro's subsidies. Dat is maatschappelijk niet verantwoord. De bedragen die nodig zijn om mensen te overtuigen, lopen snel op. Nu, intussen evolueert de technologie en komen er betaalbaardere nieuwe EV's. Daardoor verwacht ik binnen drie à vier jaar ook meer behapbare tweedehandsprijzen waar particulieren op zullen intekenen.



Tot slot: een vooruitblik op de verkoop. Dit jaar eindigen we vermoedelijk 9 à 10% in min. Wat is je inschatting voor volgend jaar?

Ik verwacht een stabiele markt ten opzichte van dit jaar, zo'n 400.000 inschrijvingen. Structureel blijft dat minder dan pre-covid. We gaan ervan uit dat de bedrijfswagenmarkt niet groeit en mogelijk nog wat krimpt, mede door langere looptijden en misschien een verplicht mobiliteitsbudget. Aan particuliere kant verwacht ik een beperkte stijging, dankzij betaalbaardere alternatieven en een lichte shift van tweedehands naar nieuw. Op lange termijn kan het wagenpark van 6 miljoen personenwagens wijzigen door verstedelijking, demografie en koopkracht, maar voor volgend jaar ben ik redelijk optimistisch: geen verdere afname. De mix zal mogelijk wel wat opschuiven richting particulier.

Om af te sluiten. Wanneer zal Frank van Gool eind januari een gelukkige man zijn?

Als onze exposanten gelukkig zijn en de pakweg 300.000 bezoekers een fijne ervaring hebben gehad op de Brussels Motor Show. Ik ben ervan overtuigd dat dat het geval zal zijn, en dat we ook na het salon de commerciële effecten zullen zien. Net zoals dit jaar trouwens. - **Opgetekend door William Meerschaut**

DE ESSENTIE

Febiac-CEO Frank Van Gool ziet het Autosalon 2026 als een sterk commercieel en lokaal verankerd evenement met internationale uitstraling en tal van premières, inclusief de terugkeer van de motorfietsen. Het salon moet volgens hem betaalbaar blijven en 300.000 bezoekers aantrekken. Politiek vraagt Febiac vooral stabiele fiscaliteit: zero-emissiewagens moeten significant fiscaal voordeliger blijven dan fossiele. Betaalbaarheid en een gezonde tweedehandsmarkt zijn cruciaal voor de elektrificatietransitie. Van Gool verwacht in 2026 een stabiele markt van ca. 400.000 inschrijvingen.

Nieuwe Renault Trafic

Eerste op Ampere platform

Renault heeft op de vakbeurs Solutrans 2025 de definitieve versie voorgesteld van de Nieuwe Renault Trafic Van E-Tech electric, de eerste volledig elektrische Trafic die van de grond af werd ontworpen als software-defined vehicle op basis van Ampere-technologie.

De nieuwe Trafic is meteen ook het eerste bedrijfsvoertuig van het merk dat gebruikmaakt van 800V-snelladen en volgens voorlopige cijfers tot 450 kilometer WLTP-rijbereik moet kunnen halen. In de bedrijfswagenwereld is dat een cijfer waarmee je kan uitpakken. Het model vormt de aftrap van een nieuwe generatie elektrische bedrijfswagens die Renault vanaf eind 2026 wil uitrollen.

De naam Trafic is al sinds 1980 een vaste waarde in het segment van middelgrote bestelwagens. Inmiddels zijn wereldwijd meer dan 2,5 miljoen exemplaren verkocht. Als kleine broer van de elektrische Master moet deze elektrische Trafic E-Tech dat erfgoed doortrekken, maar dan zonder de gebruikelijke compromissen die oudere conversies vaak met zich meebrachten. Renault beschouwt deze vierde generatie (de eerste die uitsluitend elektrisch is) als een logische volgende stap in de evolutie van zijn bedrijfswagen-gamma.

De Trafic Van E-Tech electric staat op een nieuw platform met de elektromotor achterin. Door die indeling valt de voorste overhang bijzonder kort uit en wordt het nuttige laadvolume vergroot. Tegelijk resulteert het in een opvallend kleine draaicirkel van 10,3 meter (vergelijkbaar met die van een Renault Clio) een eigenschap die vooral in stedelijke omgeving meer dan welkom is.

De L1-versie biedt 5,1 m³ laadvolume binnen een lengte van 4,87 meter en een breedte van 1,92 meter. De langere L2-variant komt



tot 5,8 m³ door een wielbasis die 40 centimeter langer is. Opvallend: ondanks die capaciteit blijft de totale hoogte onder de 1,90 meter, wat de toegang tot ondergrondse parkings mogelijk houdt. Zijdelingse en achterste laadopeningen zijn breed genoeg om euro-pallets te verwerken, zoals bij de verbrandingsversies.

Qua uiterlijk kiest de Trafic Van E-Tech electric voor een monovolumeprofiel, een grote voorruit en korte neus, wat volgens Renault zowel aerodynamische als praktische voordelen biedt. De horizontale lichtband bovenaan het front vormt de nieuwe visuele signatuur, aangevuld met een voorruit met achtergrondverlichting en discrete koplampen.

De visuele afwisseling tussen koetswerkkleur en zwarte kunststofdelen moet een stevige, functionele indruk geven zonder dat het geheel massief oogt. Achteraan valt vooral de verticale 3D-lichtsignatuur op, een primeur voor de bedrijfswagens van Renault.

Met deze productieversie van de Trafic Van E-Tech electric maakt Renault duidelijk dat het elektrische bedrijfswagenaanbod volwassen wordt: technisch ambitieus, met behoud van bruikbaarheid en ruimte, en klaar om uit te breiden naar tal van carrosserievarianten die later volgen.





SALON
BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & MOTORCYCLES

9-18
JAN
2026

FIND YOUR DRIVE



tickets.autosalon.be

BRUSSELS EXPO 

Vernieuwde Peugeot 308

Nieuw gezicht, nieuwe dynamiek

De Peugeot 308-familie kreeg een grondige facelift, met een volledig hertekende neus en verschillende technische verbeteringen. Vooral de geëlektrificeerde versies profiteren van een grotere batterij voor een betere elektrische rijervaring. Tijd om dat in detail te bekijken.

Peugeot heeft de voorzijde van de 308 volledig vernieuwd. De grille werd hertekend en krijgt nu een opvallende lichtsignatuur met de bekende drie LED-klauwen aan weerszijden van de bumper. De verlichte Peugeot-badge, achter dewelke de radar schuilgaat, vormt het visuele middelpunt. De koplampen zelf zitten lager en dieper weggewerkt in een donkere zone van de bumper.

Ook de bumpers werden subtiel aangepast met nieuwe luchtinlaten en trapeziumvormige uitsparingen om de luchtstroom te optimaliseren en zo de aerodynamische weerstand te verminderen. Sommige uitvoeringen krijgen bovendien nieuwe, aerodynamischer velgen. De nep uitlaatstukken achteraan zijn nu zwart omlijst, de chroomaccenten verdwijnen daarmee volledig van het exterieur.

Plug-in hybride

Onze eerste kennismaking op de weg vond plaats in de Peugeot 308 SW PHEV. Deze plug-in hybride levert 195 pk en 360 Nm dankzij de combinatie van een 1.6-liter viercilinder turbobenzine van 150 pk en een elektromotor van 125 pk. De nieuwe batterij heeft een capaciteit van 17,4 kWh (14,6 kWh bruikbaar), gekoppeld aan een 7-traps e-DCS7-automaat met dubbele koppeling. De 4,64 meter lange break (1.675 kg leeg) vertrekt natuurlijk in volledig elektrische modus.

De rijmodusschakelaar bevindt zich nog altijd tussen de voorstoelen. In hybridemodus schakelt de 308 zacht tussen elektrisch en benzine, met een bijzonder stille en verfijnde overgang. Eén druk van drie seconden op de knop met het wagenpictogram volstaat om alle rijhulpmeldingen uit te schakelen. De fysieke sneltoetsen onder het centrale scherm blijven een troef, naast het aparte aanraakpaneel voor infotainment-snelkoppelingen.

Het compacte Peugeot-stuur (voor sommige bestuurders minder ideaal door een beperkter zicht op het 3D-instrumentenpaneel) stuurt nauwkeurig maar mist stevigheid. Zelfs in Sport-modus voelt de bediening iets te kunstmatig aan. Jammer, want het chassis zelf is uitstekend in balans tussen comfort en precisie. De wagen stuurt met vertrouwen, blijft stabiel bij stevig remmen en gedraagt zich voorbeeldig op bochtige trajecten. De rempedaalrespons zou echter wat directer mogen zijn.

Praktisch: koffer, verbruik en rijgedrag

De prestaties zijn meer dan toereikend en blijven aangenaam stil. Met de schakelpeddel kan de bestuurder zelf wat dynamiek toevoegen, vooral in Sport-modus. Opvallend: de automatische rijmodus her activeren via de peddels lukt niet, daarvoor moet terug naar de hybridemodus worden geschakeld.

Met de regeneratiestand B ingeschakeld schakelde de testwagen nooit hoger dan de 5e versnelling. Tijdens onze testrit van 145 km over een gemengd parcours noteerden we een gemiddeld verbruik van 3,5 l/100 km. De batterij raakte wel leeg vóór het einde van de rit. Opladen gebeurt aan maximaal 7,4 kW. Zelfs met een lege batterij rijdt de 308 verder als een klassieke hybride. Door de batterij is de koffer wat kleiner want de vloer ligt ietsje hoger dan de bumperlijn. De 308 SW PHEV biedt 467 liter laadruimte onder het hoedenplankje, tegenover 505 liter voor de volledig elektrische e-308 SW en 552 liter voor de MHEV-versie van 145 pk.

Ook die MHEV-uitvoering reden we kort. Ze combineert een 136 pk benzinemotor met een 48V-elektromotor van 28 pk. De aandrijving







klinkt bij stevige acceleraties duidelijk harder en verbruikt gemakkelijk meer dan 6 l/100 km.

Peugeot 308 als elektrische berline

Voor de elektrische aandrijflijn kozen we deze keer de berline. Op de achterbank is de ruimte iets beperkter dan in de break. De berline is dan ook 28 cm korter en heeft een wielbasis van 2,67 m in plaats van 2,73 m. Bestuurders groter dan 1,75 m die hun stoel ver naar achter schuiven, beperken al snel de knie- en voetruimte voor de achterste passagiers.

De volledig elektrische e-308 levert 156 pk en 270 Nm koppel. De acceleratie is soepel en stil, en opnieuw blijkt het chassis uitstekend in balans. De regeneratie is een sterk punt: via de peddels makkelijk te doseren, altijd voorspelbaar en nooit bruusk, zelfs

in maximale stand. Het interieur voelt kwalitatief aan, de stoelen zitten comfortabel en kunnen in hogere uitvoeringen verwarmen én masseren. Peugeot claimt tot 450 km WLTP-autonomie. Tijdens onze test over 52 km, met weinig snelweg, noteerden we 17,9 kWh/100 km. De nieuwe batterijcapaciteit bedraagt 58,3 kWh bruto (55,4 kWh netto). Dit komt neer op een realistische autonomie van ongeveer 310 km bij ons tempo. Op de snelweg zal dat dus sneller slinken. Snelladen verloopt tot 100 kW (20 tot 80 % in 32 minuten). Thuisladen gebeurt aan 11 kW.

Prijzen

De Peugeot 308 wordt ook als 130 pk diesel gebouwd, maar die wordt voorlopig nog niet aangeboden in België. Het Belgische gamma bestaat dus uit de 308 MHEV 145 pk, de 308 PHEV 195 pk en de e-308 156 pk (elektrisch). Qua prijsvork zit de nieuwe 308 tussen



de 31.955 euro en 48.335 euro. Bijkomende opties en comfort-/veiligheidspakketten kunnen de prijs van een 308 SW GT Exclusive wel boven de 51.000 euro tillen.

Eindverdict

De vernieuwde Peugeot 308 overtuigt vooral met zijn comfort, verfijnde bediening en een knap chassis. De ergonomie (met veel directe knoppen) is een duidelijk voordeel. Minpunten zijn de beperkte ruimte op de achterbank, de minder stevige stuursrespons en bij de elektrische versie de eerder bescheiden actieradius op lange trajecten. De facelift is daarentegen een schot in de roos: de nieuwe lichtsignatuur en grille geven de 308 een uitgesproken moderne en aantrekkelijke uitstraling. - **Duquesne**

+ PLUS

- Moderne, geslaagde facelift met nieuwe lichtsignatuur
- Comfortabel en stil rijgedrag, zowel PHEV als elektrisch
- Uitstekend chassis
- Sterke en voorspelbare regeneratie (e-308)
- Ergonomische bediening met fysieke sneltoetsen

- MIN

- Besturing voelt kunstmatig aan
- Beperkte ruimte op de achterbank



DE ESSENTIE

De vernieuwde Peugeot 308 krijgt een modernere neus met nieuwe lichtsignatuur en aerodynamische verbeteringen. De PHEV (plug-in hybride van 195 pk) rijdt stil en comfortabel, met zachte overgangen tussen elektro en benzine, maar het stuurgevoel blijft wat artificieel. Als je voldoende laadt, dan schommelt het verbruik rond de 3,5 l/100 km, al moet je wel een klein stukje koffer opgeven door de aanwezigheid van de batterij. De volledig elektrische e-308 (156 pk) biedt een kwalitatief alternatief met een sterke remregeneratie, maar de realistische autonomie van zo'n 310 km is niet overdreven. De facelift zelf is zeer geslaagd.

Land Rover **Defender 130 D350**

De fluwelen brutus

Als Land Rovers bekend staan om hun stoere, onversaagde inborst, dan is de Defender de meest dappere van allemaal. Maar hij was niet altijd even lief voor zijn gebruikers want wie ooit met de vorige generatie reed, wist dat je vaak een stop moest maken bij de chiropractor. Is de meest recente generatie nog steeds zo rudimentair? Of is er nu ook sprake van luxe en comfort? Wij zochten het uit aan boord van de Defender 130 met potige dieselmotor.







We moeten het eerst ook even hebben over de marketingaanpak van het merk. Land Rover kiest er namelijk voor om niet langer 'Land Rover' als roepnaam te gebruiken, maar wel als kapstok voor de submerken Defender, Range Rover en Discovery. Wat ons betreft schept het alleen maar meer verwarring en dus blijven wij koppig over de Land Rover Defender schrijven. Al was het maar omdat we er van overtuigd zijn dat Land Rover vroeg of laat nog op z'n stappen zal terugkeren.

Stoer en elegant

De Land Rover Defender mag je gerust de reïncarnatie noemen van een icoon. Eentje dat je ooit vooral associeerde met ruw terrein, modder, schapen en al je werkmateriaal in de koffer. De jongste generatie voelt zich tegenwoordig net zo comfortabel in een garage vol EV's, als op een Schotse bergweg waar Google Maps geen bereik meer heeft.

De D350 is dan absoluut de versie die je wil hebben als je het hart van de Defender wilt voelen kloppen: een zes-in-lijn turbodiesel met mild-hybrid assist, bergen koppel, en een vormgeving die ouderwets stoer oogt maar onderhuids zo digitaal en doorontwikkeld is dat het oude model ernaast aanvoelt als een herinnering die je liefst zo snel mogelijk uit je geheugen wist.

Aan de basis-looks werd niet geraakt want de Defender is nog steeds vierkant, hoekig, en hij krijgt korte overhangen (behalve in de 130 achteraan). Om het geheel af te ronden met het reservewiel op de achterdeur dat net zo iconisch is als lastig bij parkeren. Het is precies die vorm die de Defender zijn onwrikbare karakter geeft. De nieuwe Defender is retro en modern tegelijk, en dat trucje doet hij nog steeds beter dan wie dan ook in deze klasse.

De Defender komt qua koetswerk trouwens in 3 smaken: de 90 met korte wielbasis, de 110 met langere wielbasis, en 'onze' 130 testwagen die met zijn 5,36 meter simpelweg gigantisch is en nauwelijks nog in een parkeervak past. Maar ben je iemand die vaak veel materiaal meezeult en toch nog de achterbank wilt gebruiken? Dan is dit het model dat je gelukkig maakt. Welke versie je ook kiest, de Defender ziet er altijd heerlijk stoer en tegelijk toch voldoende elegant en geraffineerd uit.

Aangename motor

Onder de motorkap van de D350 ligt het stuk hardware dat de hele auto definieert: de 3,0-liter Ingenium-zes-in-lijn met een 48V mild-hybridsysteem. Goed voor 350 pk en 700 Nm koppel. In het echt voelt het qua vermogen misschien ietsje minder, maar de trekkracht is altijd indrukwekkend. Een streling van het gaspedaal voelt alsof je een klein continent kan verplaatsen. Het is het soort koppel waarmee je de steilste hellingen met vingers in de neus overwint. En de 48V-ondersteuning maakt de stop-start altijd naadloos zodat je in de stad op fluweel rijdt en buiten de bebouwde kom met een soort beschaafd geweld versnelt dat helemaal past bij de zijn stoere présence.

Rijden met deze D350 voelt altijd relax en ook de geluidsisolatie verdient een pluim. Je hoort bij het versnellen wel de stoere dieselsbrom, maar storend of oncomfortabel wordt het nooit. Wel moet je rekening houden met behoorlijk wat windgeruis eens je de 130 km/u per uur overschrijdt. Dat heb je natuurlijk met een koetswerk met de omvang van een kleine vakantiewoning.





Nog relatief zuinig

Zijn relaxte karakter zie je niet meteen terug in het verbruik. Officieel zou deze Defender genoeg moeten nemen met ongeveer 8,6 liter diesel, maar wij klokten af (weliswaar met 80% vlotte snelwegkilometers) op 10 liter per 100 km. Je mag er wel van uitgaan dat je met een deel tragere ritten rond de 9 liter kan schommelen, en dat is eigenlijk redelijk zuinig voor een full-size 4x4 met de aerodynamica van een baksteen. En veel hangt trouwens af van de accessoires die zijn gemonteerd (onze testwagen torste ook een groot bagagerek) en de belading in de koffer.

Dat de Defender ook moeiteloos 3.500 kilo (geremd) achter zich aanzeult mag niet verbazen. Voor de gemiddelde paardenliefhebber, boot-enthousiast of aannemer is de Defender met andere woorden de gedroomde partner. Land Rover maakt het je daarbij gemakkelijk met Advanced Tow Assist, waarmee de auto bij achteruit manoeuvreren de tegenstuurkunst voor zijn rekening neemt terwijl jij via

kleurbanen op het scherm de boel (de juiste) richting geeft. Het is een perfect voorbeeld van de nieuwe Defender-filosofie: alle hardcore mechanica netjes verpakt in intuïtieve elektronica.

Hij kan ook in het terrein

De Defender komt nog steeds in zijn element van zodra het asfalt ophoudt, dat is geen verrassing. Maar de manier waarop wél. Dit is geen ladderchassis-truck meer; hij staat op een aluminium monocoque die absurd stijf is en de basis vormt voor ophanging die tegen een stootje kan én comfort levert. Dankzij de luchtvering tilt de koets zich op voor obstakels en zakt hij keurig weer bij in- en uitstappen. Gaan zwemmen in de lokale rivier kan ook tot 90 cm diep en dat zou kinderspel moeten zijn dankzij het Wade-programma dat via Terrain Response, sensoren en camera's altijd de juiste instellingen voor jou kiest.



De eerlijkheid gebiedt ons dat we met onze testwagen niet echt het off-road terrein zijn ingedoken, maar vorige ervaringen hebben ons wel al geleerd dat je de Defender je niet snel in verlegenheid zal brengen. Zelfs niet als je eigenlijk geen kaas hebt gegeten van terreinrijden. De elektronica staat altijd klaar om te helpen, zoals bijvoorbeeld met de ClearSight Ground View waardoor je als het ware door het koetswerk de bodem kunt zien.

Ja, hij is (zeer) ruim en comfortabel

Comfort? Dat is misschien wel de grootste stap ten opzichte van de oude Defender-generaties. Waar het classic-model op was-bordwegen een aanslag was op je rug en tandvullingen, gedraagt de D350 zich nu als een zware, comfortabele limousine. En die premium ervaring gaat ook verder binnenin. Of noem het misschien eerder functioneel chic. De Defender is niet langer spartaans, hij is esthetisch eerlijk. Je krijgt rubberen en borstelvriendelijke vloeren,

PLUS

- Knap design, retro en toch modern
- Heeft nooit schrik
- Ideale trek-auto
- Heerlijke dieselmotor
- De 130 biedt een gigantische binnenruimte...

MIN

- ... maar is soms ook té lang (parkeren)
- Verbruik kan oplopen bij snelle ritten
- De prijs is niet mals



opbergvakken overal, en een met leder bekleed dashboard dat voelt als een werkbank die naar de designschool is geweest. En heel essentieel: je kunt het allemaal laten vollopen met modder en het daarna in tien minuten schoonmaken. Want een Defender hoort vies te worden; al hebben wij het toch maar netjes gehouden. En dan is er die fantastische functionaliteit. De achterklep draait nog steeds zijwaarts open, en dan gaapt een joekel van een koffer je tegemoet. Onze Defender heeft trouwens twee captain seats op de tweede rij en een extra zitbank op de derde rij. Als je alle zetels neerklaapt of eruit haalt, dan beschik je zo maar even over 1.902 liter aan stouwvolume. Dat is zo ongeveer vergelijkbaar met wat je krijgt in een kleine bestelwagen. Zelfs met de middelste zetelrij in gebruik heb je nog steeds een indrukwekkende 843 liter ter beschikking. Het doel van de Defender is niet veranderd: je moet overal kunnen komen, en dat kan zelfs met ál je spullen, vrienden en goemoedsrust.

DE ESSENTIE

De Defender D350 mild hybrid is de logische evolutie van een auto die ooit (terecht) op een sokkel werd gezet en daarna door de tijd werd ingehaald. Land Rover heeft 'm opnieuw opgebouwd met hedendaagse bouwkunde, moderne elektronica en in het geval van deze D350 precies de motor die bij zijn missie past. Hij is comfortabeler dan ooit, capabeler dan ooit, en tegelijk trouw aan zijn doel: overal komen, alles meenemen, en onderweg toch genieten van een hoog comfortniveau. Kortom, de jongste Defender is geen reïncarnatie. Het is de originele belofte, maar dan eindelijk zonder de compromissen van vroeger.

Conclusie

Zijn er minpunten? Natuurlijk. De prijs klimt snel op met opties. Aan onze testwagen hing een prijskaartje van 128.000 euro. Maar als een Defender 110 ook voldoende groot is en je hoeft niet perse alle mogelijke toeters en bellen, dan mag je rekenen op om en bij de 110.000 euro.

Waar past de D350 dan in het Defender-gamma? Als de diesel die alles kan. De P400 benzine is sneller op papier, de PHEV is in de stad de nette buurman, de V8 is je guilty pleasure. Maar de D350 is de alledaagse alleskunner: kilometers vreten, sleuren, ploegen, en dat alles zonder enige moeite of tegenzin. Het is de Defender voor mensen die écht kilometers maken, voor wie koppel waardevoller is dan klinkende pk-praat. Het is de geest van de oude Tdi's en Td5's, maar dan eindelijk met comfort, veiligheid en tech van 2025. - **WM**



RANGE ROVER

SPORT



5 YEAR
WARRANTY

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

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



Opel Mokka GSE

EV voor de straat én circuit

Het is al een tijdje geleden dat we nog eens een sportieve Opel onder de billen kregen, en daar brengt de Mokka GSe verandering in. Geheel conform aan de tijdsgeest deze keer wel met een elektrische aandrijflijn, net zoals zijn sportieve Stellantis neven bij Alfa Romeo, Lancia, Peugeot en Citroën. Smaakt de elektrische saus naar meer?

GSE is een naam die teruggaat tot de jaren zeventig, toen Opel met de Commodore GS/E en later de Monza GSE sportieve iconen bouwde. Die oorspronkelijke afkorting stond toen voor "Grand Sport Einspritzung", verwijzend naar benzine-injectie, toen nog

"hoogtechnologisch". Vandaag staat GSE voor Grand Sport Electric. De badge is nu nog steeds het symbool voor modellen met een uitgesproken dynamisch karakter, betere wegligging en een duidelijk sportiever imago. Het zijn auto's die Opel een gezicht gaven in de toenmalige en wellicht ook in de toekomstige toerwagen- en rallyscene.

Daar kunnen merken zich nog via mechanische verfijning onderscheiden van hun verwanten van andere merken die bijvoorbeeld hetzelfde platform delen. Om de meer op alledaags comfort gerichte Peugeot e-2008 of de iets compactere, maar ook sportieve Abarth 600e Scorpionissima niet bij naam te noemen.



vind je geen elektrisch verstelbare stoelen of massage-functies bijvoorbeeld.

Rijddynamiek: van stad tot kronkelwegen

Vanuit stilstand reageert de Mokka GSE alert: de 345 Nm koppel is onmiddellijk beschikbaar, en in de 'Sport'-modus komt de volledige 207 kW vrij. In de praktijk voelt 0-100 km/u in 5,9 seconden best overtuigend voor een compacte SUV, al is het geen record in de EV wereld. Op bochtige wegen rond Madrid waar we de Mokka GSE rijden, valt de scherpere stuurrespons op dan bij de standard Mokka, de meer directe richtingwissel en de grip bij uitaccelereren uit bochten dankzij het sperdifferentieel.

De combinatie van de 20-duims wielen met Michelin Pilot Sport EV banden en aangepaste levert een sportieve voorwielaangedreven auto op die wel een wat stugger is afgesteld, maar best nog comfortabel is. Het geluid van banden op het asfalt wordt wel duidelijker hoorbaar bij hogere snelheid, al blijft het zoals alle EVs een stille wagen. En ook dat is comfort, al zullen sommigen wellicht een 'stoer' motorgeluid missen dat de echte rallyversie (elektronisch) wél meekreeg.

Design

Hoewel het ontwerp van de standaard Mokka vrij fris en vooruitstrevend is, krijgt de GSE-versie extra accenten die duidelijk verwijzen naar uitzonderlijke prestaties. Opvallend zijn de gele remklauwen met behoorlijk wat remkracht, de grotere 20-inch wielen en subtiele 'GSE' badging. Toch blijft het geheel relatief ingetogen: geen overdreven body-kit of schreeuwerige spoilers. Wie dichterbij kijkt, ziet de details. Aangezien sportiviteit vaak in het DNA zit, niet op de buitenkant, prijzenswaardig.

Binnenin is meteen duidelijk dat er gekozen is voor een sportieve ambiance: Alcantara sportstoelen met geïntegreerd hoofdsteun (voorin) die uitstekende steun geven, afgevlakt sportstuur, aluminium pedalen, en in het digitale display extra functies zoals G-krachtweergave en batterijmanagement gegevens. Het interieur is dus niet allen 'fun', de kwaliteit is goed, de afwerking eerder sober, maar degelijk met iets minder comfortbeleving dan luxe-EV's. Hier

PLUS

- Aanzienlijke sportieve prestaties
- Rijk uitgeruste en technisch overtuigende aandrijving
- Uitzonderlijk goede stuur- en wegligging voor het segment
- Aantrekkelijke positionering als "fun EV"

MIN

- Bereik is afdoende, maar niet grensverleggend
- Geen echte 'one-pedal' drive
- Bagageruimte en praktische bruikbaarheid iets onder de klassetop

“

De GSE-versie krijgt extra accenten die duidelijk verwijzen naar uitzonderlijke prestaties.





Wat ons betreft, mocht er wat meer "regeneratief remvermogen" zijn, wat in andere EVs vaak instelbaar is en hier beperkt tot de B-stand. Dat zou meer mogelijkheden voor "one-pedal driving" geven, wat zeker op bochtige bergwegen zalig relax, maar sportief rijden mogelijk maakt.

Praktisch gebruik & bereik

Als compacte SUV blijft de Mokka GSE handig in de stad. Manoeuvreren gaat goed, het zicht is prima, en dus heel goed inzetbaar als dagelijkse auto. De 54 kWh (51 kWh netto) batterij belooft een WLTP-bereik van 336 km. Dat is niet gigantisch, zeker niet wanneer dat in winterse omstandigheden nog omlaag gaat, maar voor doorsnee dagelijkse ritten moet dat volstaan. Sportiviteit komt nu eenmaal aan een prijs, die de liefhebbers wellicht graag betalen. Snelladen kan trouwens tot ongeveer 100 kW (DC) en AC laden tot 11 kW aan de wallbox thuis of een publieke laadpaal. Dat zijn ook geen records, maar zeker leefbaar.

De bagageruimte en achterbank zijn goed bruikbaar, maar niet briljant in dit segment. Maar de focus van deze SUV ligt duidelijk op rijdynamiek. Voor wie een brave familiewagen met een zee aan ruimte zoekt is dit model misschien niet ideaal.

Strategisch belangrijk voor Opel

De Mokka GSE is niet zomaar een extra uitvoering, hij speelt een strategische rol. De stap naar rally-geïnspireerde techniek met componenten gedeeld met de authentieke GSE Rally auto, geeft Opel een geloofwaardig sportief verhaal.

Hoewel de Mokka GSE voor de openbare weg al duidelijk sportiever is dan de standaardversie, is de Mokka GSE Rally nog een ander beest. De rallywagen is gebouwd volgens de nieuwe FIA eRally5-regels en deelt wel dezelfde 207 kW (281 pk) sterke elektrische aandrijving, maar daar stopt de gelijkenis grotendeels.

De rallyvariant krijgt een raceversnellingsbak, een multi-plate sperdifferentieel, versterkte aandrijfassen en wielnaven, een lichtgewicht chassis, heeft kleinere 18-duims wielen en een volledig Bilstein-rallyonderstel met versterkte McPherson-veerpoten, uniball-koppelingen en aangepaste dempers en veren. Voeg daarbij een FIA-gecertificeerde rolkooi, vierpunsgordels, verbeterde batterijbeveiliging en een race-snelheidssoftware voor motor en batterij, en je krijgt een machine die eerder richting Rally4-prestaties schuift dan naar een doorsnee EV.

Conclusie

Voor wie vooral lange afstanden rijdt in alle comfort, of maximum bagageruimte zoekt, zijn er wellicht betere keuzes mogelijk. Wie tijd wil maken voor de rit zelf en nog eens echt rijplezier wil voelen als hij/zij daarvoor de ruimte en vrijheid vindt, haalt met de Mokka GSE een nog betaalbare, aantrekkelijke speler in huis. - JVR

DE ESSENTIE

De Opel Mokka GSe is geen standaard elektrische stads-SUV die zich enkel profileert op zuinigheid of praktisch nut. Hier staat eerder beleving, sportiviteit en technologie centraal. Met 207 kW (281 pk), 345 Nm koppel, 0-100 km/u in 5,9 s en een topsnelheid van 200 km/u, is hij het snelste all-electric model van Opel tot nu toe. Dankzij rally-geïnspireerde hardware zoals een Torsen sperdif dat automatisch kracht stuurt naar het wiel met de meeste grip en de 20-inch Michelins voelt hij verrassend scherp aan. Tegelijk blijft de praktische kant behouden, al merk je dat sommige sportieve keuzes ook compromissen met zich meebrengen op vlak van bereik of comfort. Dat alles voor een prijs van € 45.890 (incl. btw), toch nog een stuk hoger dan de 'gewone' topversie van de Mokka Electric (€ 40.690).

Test



MGS5 EV

De betaalbare elektrische SUV

De MGS5 EV klinkt misschien onbekend, maar zijn voorganger zal je wel kennen: de MG ZS EV. Deze nieuwkomer is nog steeds een betaalbare en praktische elektrische SUV, maar dan zonder de compromissen die je moest maken met het oude model. Of toch bijna...

Met de ZS EV keerde MG, dat nu onder Chinees bewind zit, begin 2020 terug naar ons land. Destijds was het een van de eerste betaalbare elektrische modellen op de markt. Intussen is het gamma van MG flink gegroeid en zijn het vooral de goedkope hybrides en

benzinemodellen zoals de nieuwe ZS en MG3 Hybrid+ die de klanten lokken. Particuliere klanten, om precies te zijn, want MG heeft wat grond verloren op de fleetmarkt. Om dat goed te maken, lanceert het merk nu de MGS5 EV. Een compacte elektrische SUV die inzet op meer dan enkel een scherpe aanschafprijs om te verleiden!

Modernier design

Om te beginnen klimt het design van de MGS5 EV een paar treden hoger dan dat van zijn voorganger. De verhoudingen zijn nog niet 100% op punt – de velgen lijken nog iets te klein ten opzichte van het hoge koetswerk. Maar vergelijk het eens met de ZS, die al bij zijn lancering verouderd oogde, en je ziet dat er grote stappen zijn



DE ESSENTIE

Met de ZS EV had MG nog het geluk een van de eersten te zijn met een betaalbare elektrische SUV. Inmiddels is de concurrentie moordend geworden en ligt de lat dus veel hoger voor de MG55 EV. Het goede nieuws is dat het de Chinezen is gelukt: het nieuwe model kreeg een scherp design, moderne technologie en een complete uitrusting. Hij voelt niet op elk vlak even premium aan, maar daar is de prijs dan ook naar.



gezet. De scherpe snoet, LED-verlichting voor- en achteraan en de elegante lijnen geven de MG55 EV een moderne uitstraling.

Infotainment van deze eeuw

En die positieve indruk zet zich door in het interieur. Nu was de ZS EV al redelijk mooi afgewerkt voor zijn prijsniveau, maar er waren toch twee pijnpunten: de digitale displays. Die zagen er achterhaald uit, waren onlogisch ingedeeld en reageerden ook nog eens tergend traag. Dat zet de MG55 EV recht met HD-schermen van 10,25 inch voor de bestuurder en 12,8 inch voor het infotainmentsysteem. De digitale cockpit laat zich nu iets meer personaliseren, en ook het centrale scherm oogt eindelijk alsof het in deze eeuw oogt.

De ergonomie zou nog iets beter kunnen: je moet nog te veel swipen in de menu's van de rijhulpsystemen om te vinden wat je zoekt, en er is geen sneltoets om terug te keren naar Android Auto/Apple

CarPlay. Positief is wel dat je nu ook draadloos die connectie kan maken met je smartphone. En nog meer goed nieuws: de belangrijkste bedieningen voor de airco hebben nog fysieke knoppen. Die iets duidelijker gelabeld mochten zijn, maar goed, ze zijn er wel. De afwerking is knap voor het segment: veel zachte materialen die een premium gevoel geven, maar zo solide als bij de Duitsers voelt het nog niet aan.

Ruim interieur

Qua binnenruimte moet de MG55 EV niet onderdoen voor sommige grotere SUV's. De 4,48 m lange MG rust op een relatief lange wielbasis van 2,73 m en biedt daarmee voldoende ruimte op de achterbank, ook als je achter een lange bestuurder zit. Gek genoeg is het op de passagierszetel vooraan waar je niet geweldig zit: de zitting is te kort en de zetel is niet in hoogte instelbaar, waardoor je wat 'op de bok' zit. Voor korte afstanden geen probleem, maar



tijdens een lange rit vermoeden we dat je wat spierpijn kan krijgen. De koffer biedt trouwens een volume van 453 tot 1.441 liter, een frunk is er niet.

Standard of Long Range

Dat brengt ons naar het rijden zelf. De MG5 EV is, zoals zijn naam al verklapt, altijd elektrisch en staat naast de nieuwe ZS Hybrid+ in het gamma van MG. Hij staat op hetzelfde Modular Scalable Platform (MSP) als de MG4, met dus de motor op de achteras. Er zijn twee motorisaties om uit te kiezen: als basisversie is er de Standard Range met een LFP-batterij van 49 kWh (47,1 kWh netto), een 125 kW (170 pk) sterke elektromotor en een WLTP-range van 340 km. De Long Range krijgt een NMC-pakket van 64 kWh (62,1 kWh netto), een 170 kW (231 pk) sterke motor en een autonomie van 480 km. Snelladen gaat in beide gevallen vlot: respectievelijk 24 of 28 minuten van 10 tot 80% (max. 120 of 139 kW DC).



Slap afgeveerd

Wij kregen voor deze eerste kennismaking de sleutels van de MG5 EV Long Range in handen. En hoewel zijn vrij krachtige elektromotor voor flukse prestaties zorgt (0-100 km/u in 6,3 seconden, tegenover 8 seconden voor de Standard Range), ligt de nadruk vooral op comfort. Het onderstel is vrij soepel afgesteld en in de bochten voel je de koets duidelijk bewegen en overhellen. Dat verbaast ons een beetje, want met een gewicht van nog geen 1,7 ton is de MG5 best licht voor een elektrische SUV. In combinatie met het lage zwaartepunt van de batterij in de bodem zou dit voor een goede dynamiek moeten zorgen. De voortrein mist echter wat scherpte en ook het stuur is niet zo direct. Dit is dus geen auto voor sportieve chauffeurs, maar qua comfort scoort de MG5 goed.

Maar kan hij zijn beloofde range van 480 km WLTP waarmaken? Tijdens onze eerste kennismaking alvast wel, maar die vond dan ook grotendeels plaats op binnenwegen met een limiet van 50 of 70 km/u. We klokten uiteindelijk af op een gemiddeld verbruik van 14,9 kWh/100 km, goed voor een reële autonomie van 417 km. Rij je vooral op de snelweg, dan zal je eerder moeten rekenen op een dikke 300 km, maar dat is nog steeds redelijk voor het segment en de prijs.

Betaalbaar voor particulieren én professionals

Over de prijs gesproken: de MG5 EV is er vanaf 33.985 euro als Comfort Standard Range, met een al vrij rijke basisuitrusting (alle rijhulpsystemen, achteruitrijcamera, de grote displays met ingebouwde navigatie, zetel- en stuurverwarming, ...). De Comfort Long Range heeft een basisprijs van 37.485 euro en ook de compleet uitgeruste Luxury Long Range blijft onder de 40.000 euro: 39.985 euro, om precies te zijn.





Maar daar houdt het niet op, want MG wou per se de goedkoopste zijn in het segment, met rivalen als de Skoda Elroq, Renault Scenic E-Tech en Kia EV3. Het merk geeft particuliere klanten daarom een overnamepremie van 2.000 euro. De fleet kan zelfs rekenen op 18% korting én een restwaardebonus om de maandelijkse leaseprijs laag te houden. Het is duidelijk dat MG de professionele markt weer voor zich wil winnen.

+ PLUS

- Gemoderniseerd design
- Infotainment op niveau
- Praktisch interieur
- Interessant voor de fleetmarkt
- Scherpe prijs
- Comfortabel onderstel...

- MIN

- ...maar niet voor sportief rijgedrag
- Ergonomie kon nog iets beter
- Beperkte range voor de instapversie

Conclusie

MG heeft grote stappen gezet sinds 2020, toen de voorganger van deze MG55 EV, de ZS EV, op de markt kwam. Dat was nog een goede auto voor het geld, maar met enkele duidelijke minpunten, zoals het zwakke infotainmentsysteem. Dit nieuwe model gomt vrijwel alle zwaktes van zijn voorganger weg en laat daarmee bijna geen enkele steek meer vallen, zonder aan de scherpe prijs te raken. Op vlak van rijplezier blinkt hij niet uit, maar ben je op zoek naar een betaalbare, goed uitgeruste en praktische elektrische SUV, dan is dit een aanrader.



Jouw carrière. Onze motor.



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

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

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. **Jobs-In-Automotive.be. Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.**

Suzuki Swift

Meer heb je eigenlijk niet nodig

De Suzuki Swift is een beetje een grijze muis in het huidige autolandschap. Wie wil er eigenlijk nog een klassieke stadswagen met een manuele versnellingsbak en een atmosferische benzinemotor? Wel... wij! Dit is hoe de kleine Japanner ons heeft weten te overtuigen na een weekje achter het stuur.

De zesde generatie Suzuki Swift (al heetten de eerste twee eigenlijk Cultus in Japan) kwam in 2024 op de markt. De ietwat stoere en assertieve lijnen van zijn voorganger maakten plaats voor een zachte, aabare look. Zeker in een tweekleurige lak met het contrasterende zwarte dak zijn er gelijkenissen te zien met de Mini Cooper. Maar het kleine stadswagentje (3,86 m lang, 1,735 m breed en 1,485 m hoog) is nog steeds herkenbaar als Swift. En de rondere vormen zorgen ook voor een betere stroomlijn.

Niet luxe, wel ergonomisch en relatief ruim

Aan boord ziet de Suzuki Swift er nog erg klassiek uit. Het infotainmentscherm groeide naar 9 inch, maar verder is het nog een echt 'analoog' interieur. Tellers met echte wijzerplaten, fysieke knoppen voor alle bedieningen en zelfs een manuele handrem! Hoogwaardig zouden we het interieur niet noemen, met harde plastics zo ver het oog reikt, maar alles zit wel stevig in elkaar en voelt aan alsof het nog lang zal meegaan. En qua ergonomie hebben we niets te klagen: zodra je de positie van alle knoppen hebt geleerd, kan je ze blindelings bedienen. Bovendien is de Swift verrassend ruim voor

een stadswagentje van minder dan 4 meter lang. Met een beetje schuiven kan je er probleemloos 4 volwassenen in kwijt, en de koffer van 265 liter heeft een lekker lage vloer.

Technologie kon beter

Minder overtuigd zijn we van het 'nieuwe' infotainmentsysteem van Suzuki. Het reageert nogal traag, ziet er gedateerd uit en biedt ook minder functies dan bij de meeste andere moderne systemen. Maar het verbindt draadloos met je smartphone en is bovendien standaard op elk uitrustingsniveau. Niet vanzelfsprekend in dit segment.

Nog een puntje over de rijhulpsystemen: zoals elke nieuwe auto, heeft de Suzuki Swift nu ook een heel arsenaal aan ADAS-technologie, inclusief een snelheidswaarschuwing en vermoeidheidsdetectie. En hoewel sommige systemen (zoals de rijstrookassistent) met een druk op de knop uit te schakelen zijn, moet je voor anderen (zoals de snelheidswaarschuwing) in het menu van het kleine schermje tussen de tellers graven. Wat enkel kan als je stilstaat. Resultaat: we hebben ons een hele week geërgerd aan de piepjes.







Maar de (eveneens standaard) adaptieve cruise control werkt wel goed en sluit vlot aan als je voorligger weer versnelt. Ook dat mag gezegd worden.

Altijd een atmosferische driebcilinder van 81 pk

Onder de kap houdt de Suzuki Swift het, zoals vermeld in de intro, eveneens klassiek. Daar huist in alle gevallen een atmosferische 1,2 liter-driebcilinder van 81 pk en 111 Nm. Je kan wel kiezen tussen een manuele vijfbak en een CVT-automaat. Bovendien is de Swift als enige in zijn soort verkrijgbaar met vierwielaandrijving! Maar de pittige Swift Sport is helaas uit het gamma verdwenen.

950 kilo!

Je zou kunnen denken dat een 1.2 benzine zonder turbo een beetje behelpen is anno 2025. En we gaan ook niet beweren dat de nieuwe Swift enige sportieve aspiraties heeft. Maar de kleine Japanner heeft nog een aas in de mouw zitten: een leeggewicht van nog geen



950 kilo! Daar kan enkel de Mazda MX-5 aan tippen, en die heeft geen 5 zitplaatsen. Dat betekent dat de prestaties best meevallen: 0-100 km/u in 12,5 seconden en een topsnelheid van 165 km/u. En in de bochten weet je gewoon dat de kleine hatchback zal doen wat je vraagt, want er is amper gewicht dat tegenwerkt. Ondanks het gebrek aan vermogen kan je dus wel degelijk veel rijplezier beleven in de nieuwe Swift.

Zuinigheidswonder

Maar de grootste kracht van de Suzuki Swift is wel zijn zuinigheid. Suzuki belooft tussen de 3,9 en 5 l/100 km, afhankelijk van de uitvoering en transmissie. Ons gemiddelde verbruik aan het einde van de rit, na een dikke 300 km te hebben gereden? 4,4 l/100 km! Bijzonder knap voor een 'eenvoudige' benzinemotor. Ja, het is officieel een mildhybride, maar het 12 V-systeem heeft een elektromotor van amper 3 pk en voel je dus amper werken. Al zullen alle beetjes hier wel helpen. Met een benzinetank van slechts 37 liter

PLUS

- Ruimer dan je denkt
- Ergonomisch interieur
- Bijzonder zuinig
- Rijplezier
- Degelijke afwerking
- Oldschool heeft z'n charme...

MIN

- ...maar geen technologisch hoogstandje
- Enkel met atmosferische benzinemotor
- Basisprijs hoger dan bij rivalen (maar informeer zeker naar de kortingen)



DE ESSENTIE

De Suzuki Swift kan niet bogen op de nieuwste technologie of hypermoderne hybride motoren om klanten te lokken. Maar Suzuki heeft wel de essentials op orde gekregen. De lichte basis zorgt niet enkel voor een laag verbruik, maar ook voor een aangenaam weggedrag. En ook qua binnenruimte stelt de Swift niet teleur. Na een week achter het stuur vragen we ons zelfs af waarom je meer nodig zou hebben...

kan je daarmee zo'n 800 km rijden, dus ook in de gebruikskosten staat de Suzuki Swift sterk.

Iets duurder in de basis, maar altijd goed uitgerust

Over de kosten gesproken: de nieuwe Suzuki Swift heeft een officiële catalogusprijs van 22.599 euro. Daarmee is hij in de basis wat duurder dan rivalen als de Renault Clio, Peugeot 208 en zeker de Dacia Sandero, die allemaal ook verkrijgbaar zijn met krachtigere turbomotoren. Maar Suzuki geeft bijna heel het jaar door korting (op het moment van schrijven heb je de Swift al vanaf 18.849 euro). En zaken als een infotainmentsysteem met navigatie, achteruitrijcamera, LED-koplampen en een volledig ADAS-pakket zijn gewoon standaard. Een volledig uitgeruste Suzuki Swift GLX met automaat kost overigens 27.549 euro. En Suzuki België biedt ook nog eens 7 jaar of 150.000 km garantie, dus je mag lang gerust zijn.

Conclusie

Of de Suzuki Swift een goede auto is voor jou? Dat hangt van je verwachtingen af. Wil je een compacte auto die luxe aanvoelt, met een krachtige en/of geëlektrificeerde motor en de nieuwste technologie aan boord? Dan ga je beter elders shoppen. De nieuwe Swift houdt het oldschool, met een klassiek maar wel zeer ergonomisch interieur, een simpele benzinemotor en vooral de meest noodzakelijke snufjes. Zijn grote kracht is zijn lichtheid, wat hem aangenaam doet rijden en vooral voor een zeer laag verbruik zorgt. Stiekem gewoon een hele goede auto voor wie graag zelf de controle houdt achter het stuur. - YM

Van Mossel

PRIVATE LEASE

Zorgeloos & op maat

Vraag nu naar de maandprijs
van jouw toekomstige wagen.

www.vanmossel.be 

Exclusieve test



Rolls-Royce Spectre Black Badge

De de ultieme elektrische luxe coupé



Nu zijn we het wel gewoon om met bijzondere testwagens te rijden, maar de Rolls-Royce Spectre Black Badge voelt bij de eerste ontmoeting als iets dat je wereld even anders laat draaien. Niet enkel omdat je weet dat je een bijzondere machine in handen krijgt. De Spectre duwt je meteen in een nederige houding waarbij je het grootste respect toont voor het bijzondere karakter achter deze eerste elektrische Rolls-Royce.

De deuren zwaaien achterwaarts open, coach-style, de bijzondere paarse lak vangt speels het herfstlicht, het interieur met roze (jaja) accenten nodigt je uit in de fauteuils van een luxe cocon. Dit is etiquette in beweging. Achter deze auto zit een verhaal, een ambitie, een signatuur. Dit is luxe op z'n stilst, elektrisch op z'n weelderigst, en een beetje rebels via het Black Badge-label dat het donkere alter-ego van Goodwood vorm geeft.

Voor wie niet helemaal mee is in de filosofie van de Rolls-Royce producten: je kan als klant kiezen voor de Silver Badge lijn, zeg maar de eerder klassieke benadering van ongekende luxe en raffinement. Of je kan gaan voor de Black Badge lijn, de wat scherpere, meer sportieve benadering van het merk. Niet dat je hier plots met een AMG of M-concurrent te doen hebt, maar je voelt wel aan alles dat de afstelling net iets dynamischer is afgesteld. En als je nu vermoedt dat enkel voetballers of rappers voor de Black Badge kiezen, dan heb je mis. Bijna de helft van de klanten laat zich verleiden tot de zwarte Spirit of Extacy bovenop het imposante rooster.

Nautisch

Laten we beginnen bij het uiterlijk. De Rolls-Royce Spectre Black Badge is groot. Heel groot, waarbij de term 'sloep' meer dan eens valt bij de aanschouwers van deze statige verschijning. De Spectre heeft dan ook iets nautisch. Niet dat je hem kan vergelijken met

je plezierbootje, maar zijn langgerekt silhouet misstaat niet in de haven van Monaco, om maar iets te zeggen. Hij is dan ook 5,45 meter lang, ruim 2,08 meter breed, en heeft een silhouet dat veel langgerechter is dan je van een klassieke coupé gewend bent. Dat moest, want coupé of niet, achterin een Rolls hoor je voldoende comfortabel te kunnen zitten. En dat is hier absoluut het geval.

De motorkap is strak, de daklijn loopt elegant naar beneden, alles in dienst van de coupe-vorm die even stijlvol als functioneel is. De zwarte afwerkingen van het Black Badge-pakket geven hem precies dat beetje "donker & gevaarlijk" dat een Rolls normaal niet nodig heeft, maar hier wél werkt. De lakfinish Vapour Violet bijvoorbeeld speelt in op een neon-achtig contrast tussen zwart en paarstinten. En waar grote zwarte alu velgen doorgaans snel een stout imago over de auto afroepen, blenden ze in deze Spectre Black badge naadloos en zelfs elegant in het geheel. Dit is duidelijk geen standaard coupé met luxe-etiket, het is een statement: "Ja, ik kan kiezen voor zachte verfijning, maar ik kies toch voor stijl met een extra bite."

Een wereld vol verwondering

Instappen in de Spectre is al een beleving op zich, ceremonieel bijna. De immense deuren zien en voelen als een verstevigde burcht of een bankkluis en ze scharnieren niet aan de voorruit, maar aan









de achterkant. Dat is even wennen in het begin, maar al snel begrijp je de voordelen van deze unieke benadering. Je hebt het gevoel dat de deuropening groter is, en zelfs richting de achterste zitjes blijf in- en uitstappen altijd een elegante aangelegenheid. Bovendien laten de portieren zich volledig elektrisch openen en sluiten. Het is en blijft tenslotte een Rolls-Royce.

Zit je eenmaal in één van de uiterst luxueuze fauteuils, dan valt meteen op hoe het interieur vanaf het eerste moment "anders" is. In plaats van een dashboard krijg je een lounge. Het leder om je heen is zo zorgvuldig manueel gestikt dat je bijna voelt met welke precisie en liefde voor het product de Rolls-Royce specialist de naald hanteerde. De fuchsia accenten klinken als een slechte dag van de designers, maar in de realiteit komt de Spectre Black Badge hier helemaal mee weg. Ja, we durven het zelfs smaakvol noemen. Het carbon, het metaal, de lichtaccenten inclusief de starlight hemel-optie ademen craftmanship uit. Oh ja, en er zijn knoppen. Veel knoppen. En ze zien er zo duur en chique uit dat je bijna witte fluwelen handschoenen zou aantrekken om ze te manipuleren. Ook achterin doet deze Rolls-Royce zijn reputatie eer aan. De coupé-vorm is geen schrale concessie want dankzij zijn langgerekte koetswerk wil je ook gerust achterin tot in Saint-Tropez gereden worden. Er is zelfs verbazingwekkend veel hoofd- en beenruimte. Minder dan in een limo, natuurlijk, maar je hebt nooit het gevoel dat je in een benepen ruimte zit.

De koffer dan. De Spectre biedt ongeveer 380 liter bagageruimte. In de praktijk merk je dat weekendtassen en golfclubs prima passen, maar dat deze auto niet is ontworpen voor een verhuis of IKEA-marathon. Daar heb je wellicht ook personeel voor. De laadvloer ligt relatief hoog want de accu onder de vloer eist zijn plaats op en de coupé-vorm kent z'n grenzen. Maar je hoeft dit niet als een probleem te zien. Wie deze auto kiest voor alledaagse functionele bruikbaarheid in plaats van ervaring, heeft helemaal het punt gemist.





Zwevend tapijt

Zet je de imposante koets van de Spectre in beweging, dan komt de "zwevende" reputatie van Rolls echt tot uiting. Het onderstel combineert luchtvering, adaptieve dempers en een slimme anti-rolstrategie waardoor de Spectre Black Badge bij lage snelheden haast glijdt over het asfalt, en bij hogere snelheden verrassend vast aan de weg kleeft. We hebben natuurlijk al dikwijls met grote luchtgeveerde auto's gereden, maar de manier waarop de Spectre van de Belgische wegen een biljartlaken maakt, dat is echt indrukwekkend.

Over indrukwekkend gesproken. Er is ook nog de stilte. Die is... oorverdovend. Anders dan in andere elektrische auto's. Het is een stilte die je uitnodigt om na te denken, om te ontspannen, om de rit te beleven in plaats van door te staan. Word je bijna ongemakkelijk van zoveel rust om je heen, dan kan je ook de Rolls-Royce sound activeren die toch voor een beetje artificieel zoemgeluid zorgt. Of je luistert naar Klara. Of in het geval van de Black Badge, naar Stu Bru, jij dekselse durfal.

Geen V12, wel gelijkaardige beleving

Het klinkt misschien een beetje atypisch maar als je erover na-denkt, dan is een Rolls-Royce eigenlijk de perfecte auto om er een elektrische aandrijflijn in te steken. Bij Rolls streven ze namelijk altijd naar een zen-beleving én ze weten hoe ze ze met extra gewicht moeten omgaan. En dus krijgt de Spectre twee elektromotoren (één voor elke as, all-wheel drive dus) en in het geval van de Black Badge-versie spreken we dan van ongeveer 650 pk en zo maar even 1.075 Nm koppel. Dat is voldoende om je het gevoel te geven dat je met een Falcon jet gaat opstijgen, maar dan zonder het gebrul van de... Rolls-Royce motoren.

Duw je op de knop met het infinity teken (hét symbool van de Black Badge oneindigheid), dan staat de Spectre helemaal op scherp en zoef je in 4,1 seconden naar de 100 km/u. Snel en beheerst. Die infinity modus maakt de hele respons van de Spectre scherper, alsof je de spanning nog net dat tikkeltje verhoogt. Niet dat de auto plots rauw en hard wordt, maar je voelt wel een knipoog naar performance zonder zijn waardigheid te verliezen. Deze Spectre is een



DE ESSENTIE

De Rolls-Royce Spectre Black Badge combineert een EV-aandrijflijn (ongeveer 650 pk, 1.075 Nm) met een weelde van stilte, afwerking en luxe. De coupé-vorm, het Black Badge-design en de handgemaakte cabine maken hem tot een statement. Weliswaar groot en prijzig, maar op elke kilometer voelt hij als uitzonderlijk: een luxe-reisgenoot die accelereert, ontspant en verrast. De 380 liter koffer is het enige echte compromis, verder is dit een nieuwe maatstaf.

luxe-reismaatje die ook waanzinnig presteert. Het is die combinatie van kracht en decorum die indruk maakt.

Ook het stuurgevoel blijft typisch Rolls: licht, bijna zwevend, maar niet los van de realiteit. Ja je voelt de massa, je voelt het gewicht, maar je wordt nooit verrast door onverwachte bewegingen. In de Black Badge-modus krijg je wel dat subtiele kantje extra scherpte: de dempers reageren wat alerter, de pedalen wat directer, en de auto voelt minder als een sofa. Het blijft allemaal heel comfortabel, maar wel met karakter.

En als EV, is dat wat zo'n Rolls?

De officiële WLTP-waardes voor de standaard Spectre liggen in het bereik van om en bij de 500 km, en we kunnen ons perfect



showroom naar de prijs vraagt, het zich eigenlijk niet kan permitteren. Maar omdat we jullie nieuwsgierigheid natuurlijk willen bevredigen: aan onze testwagen hangt een prijskaartje van 467.750 euro. Exclusief BTW wel te verstaan. En die kan je – met dank aan de elektrische aandrijving – fiscaal aftrekken.

Dat de prijs even astronomisch is als zijn présence, mag niet verbazen. Je betaalt voor de uren aan handarbeid die in deze Rolls kruipen, je betaalt voor die heerlijke sterrenhemel waar een week aan werd gewerkt maar die zorgt voor een unieke ervaring, die geen ander merk kan bieden. En je betaalt voor de beleving, voor de status, voor het respect dat deze auto afdwingt.

Conclusie

Dus waar brengt dit ons? De Spectre Black Badge is geen half afgewerkt concept of flauw elektrisch probeersel. Dit is een nieuwe standaard. Een coupé die luxe, stilte, technologie en kracht in harmonie over de weg brengt. Is hij perfect? Wel, het komt toch duivels dicht in de buurt. Natuurlijk schuwt hij smalle straatjes of nauwe parkeervakken. En de koffer is ook niet de grootste die je al hebt gezien. Maar dan zijn we zo ongeveer wel uitverteld qua subjectieve minpunten. Zouden we 'm willen? Natuurlijk. Want de sereniteit en de exquise beleving zijn van een niveau die je nergens anders ervaart. Hij vertelt je niet dat je rijk bent, hij laat het je voelen.

inbeelden dat je die zelfs kunt overschrijden als je de Spectre met fluwelen handschoenen beroert. In het geval van de Black Badge zal de batterij van 102 kWh net iets minder marge geven om echt lange ritten aan te gaan, maar 400 km ga je toch altijd halen. Wij verbruiken zo'n 25 kWh per 100 km, maar we hebben dan ook graag gebruik gemaakt van de indrukwekkende acceleratie. Minder spectaculair is de laadsnelheid die max tot 195 kW gaat aan de snel-lader. Maar we zien niet zoveel Rolls-Royce klanten elders dan thuis in de verwarmde garage de stekker inpluggen. Belangrijkst is dat deze elektrische Rolls perfect inzetbaar is als dagelijkse reisgezel. Laadstress is voor niets nodig.

Vraag niet naar de prijs

De mythe wil dat de potentiële klant die in een Rolls-Royce

Hoe je stuurt, remt en accelereert wanneer het vriest. Zo rij je écht veilig in de winter.

Winterweer verandert een routineuze autorit in een technische opdracht. Wat in normale omstandigheden vanzelf gaat, wordt plots een subtiel samenspel tussen stuur, rem en gaspedaal. De manier waarop je je auto bedient, bepaalt meer dan ooit hoe veilig je op je bestemming aankomt. Dit artikel duikt diep in de praktische handelingen achter het stuur, met aandacht voor verschillen tussen manuele en automatische transmissies en met extra inzichten voor wie met een elektrische wagen rijdt. Want rijden in de winter is geen kwestie van geluk, maar van techniek.

Wanneer het vriest, verandert de wrijving tussen band en weg tot een minimum. Dat betekent dat elke input die je geeft (een draai aan het stuur, een druk op de rem, een tik op het gaspedaal) veel grotere gevolgen heeft. Je auto overdrijft als het ware je bewegingen. Het is daarom essentieel dat je niet alleen rustiger rijdt, maar vooral preciezer. Rijden in de winter gaat over verfijnd rijden: traag, geduldig en voortdurend anticiperend.

Hoe je stuurt op glad wegdek: kleine bewegingen, grote controle

Sturen op sneeuw of ijs lijkt meer op balanceren dan op gewoon rijden. Je houdt je handen het best op kwart voor drie, zodat je kleine, vloeiende stuurbewegingen kunt maken zonder het stuur te hoeven loslaten. Het geheim zit in ritme: je draait niet, maar je begeleidt de auto. Wanneer je stuurt alsof je een glas water op de rand van je dashboard niet wilt laten omvallen, zit je goed.

Wanneer je voelt dat de auto begint te schuiven, is de eerste regel om het stuur niet bruusk terug te trekken. Belangrijk: kijk altijd in de richting waarin je wil gaan en stuur daar zachtjes naartoe. Kijken naar de oplossing of de uitweg is makkelijker gezegd dan gedaan, want je brein is altijd geneigd om naar het obstakel te kijken. Dat kan je wel trainen zodat je leert om naar de veilige uitweg te kijken (bijvoorbeeld bij www.jesco.be). De auto volgt je blik, letterlijk. Door te kijken richting de veilige zone, stuur je intuïtief rustiger en vloeiender.

Remmen op ijs en sneeuw: de kunst van gedoseerd vertragen

Remmen wordt in winterse omstandigheden altijd je zwakke plek. Hoe harder je remt, hoe sneller je grip verliest. De gouden regel is om remmen zoveel mogelijk te vervangen door vroegtijdig vertragen. Laat het gaspedaal los, laat de motor afremmen en ga pas in de remmen wanneer je al aanzienlijk trager bent.

Auto's met ABS geven trillingen in het pedaal bij een noodstop. Dat is normaal, maar die schokken betekenen wel dat je al grip aan het verliezen bent. Je maakt een veel veiligere stop als je remdruk opbouwt in plaats van in één keer vol in te drukken. Denk aan het indrukken van een spons: je knijpt geleidelijk, niet in één ruk.





Rijden met een manuele versnellingsbak: de koppeling is je stille vijand

In een handgeschakelde auto wordt rijden in de winter een choreografie tussen koppeling en gas. De koppeling is tegelijk een hulpmiddel en een risico. Elke keer dat je de koppeling indrukt, ontkoppel je de wielen van de motor, en dat betekent dat je auto tijdelijk vrij rolt. Op een gladde ondergrond kan vrij rollen leiden tot glijden.

Daarom is het beter om zo veel mogelijk in dezelfde versnelling te blijven rijden. Schakel vroeg op, zodat je motor minder kracht overbrengt op de wielen. Wanneer je moet vertragen, doe je dat door gas los te laten in plaats van meteen te koppelen. De motorrem werkt alleen wanneer de koppeling niet is ingedrukt. Wegrijden op glad wegdek doe je het best met zo weinig mogelijk gas. Laat de koppeling traag en gecontroleerd opkomen, zodat de wielen niet doorslippen. Als je toch begint te spinnen, laat je de koppeling opnieuw een klein beetje zakken en kalmeer je het gas. Het draait finaal om finesse.

Rijden met een automaat: waarom de wintermodus écht verschil maakt

Automatische transmissies zijn in de winter over het algemeen makkelijker, omdat ze zelf doseren hoeveel kracht ze loslaten op de wielen. Toch heeft ook een automaat zijn techniek. Veel bestuurders vergeten bijvoorbeeld dat een automaat bij wegrijden onmiddellijk veel koppel levert, wat op ijs leidt tot doorslippende voor- of achterwielen.

Daarom bestaan de winter- of "snow"-knoppen in veel auto's. Die doen meer dan je denkt: ze starten meestal in tweede versnelling, beperken het motorkoppel en maken de gasrespons veel minder agressief. Het voelt soms alsof je auto traag reageert, maar dat is exact de bedoeling: een gecontroleerde start, zonder dat de wielen meteen spinnen. Veel elektrische auto's beschikken trouwens ook over zo'n winterprogramma. Gebruik het, je zal zien dat de auto dan zachter reageert in winterse omstandigheden.

Bij het vertragen rem je het best lang en zacht, zodat de automaat tijd heeft om terug te schakelen en motorrem te gebruiken. Geef een heel klein beetje gas in lange afdalingen, zodat de automaat niet opschakelt wanneer je de motorrem net nodig hebt.

Winterpret met een elektrische wagen: regeneratief remmen met verstand

Elektrische auto's gedragen zich heel anders op winterse wegen, vooral door hun regeneratieve remsysteem. Wanneer je het gaspedaal loslaat, wordt er automatisch afgeremd. Dat is handig op droog wegdek, maar op ijs kan die plotse vertraging voor instabiliteit zorgen, zeker bij achterwielaandrijving.

Het is veiliger om de regeneratie op een lagere stand te zetten wanneer het glad is. Dat voorkomt dat de auto abrupt vertraagt zonder dat je het rempedaal aanraakt. Veel EV's hebben een "regen low"-stand, ideaal voor sneeuwritjes.

Een ander voordeel van EV's is dat ze vaak een winter- of sneeuwmodus hebben die niet alleen de tractiecontrole wijzigt, maar ook het beschikbare koppel halveert. Omdat elektrische motoren hun volledige kracht in één keer kunnen geven, is doseren essentieel. Een EV kan sneller slippen bij weggrijden dan een verbrandingsmotor, gewoon omdat hij zó krachtig is. Daarnaast moet je rekening houden met accuprestaties. De batterij levert minder efficiënt vermogen bij koude, waardoor regenereren ook minder sterk werkt. Rijd dus nog vloeiender dan je gewend bent.

Hoe je accelereert op gladde ondergrond: minder kracht, meer nuance

Versnellen op sneeuw of ijs doe je alsof je op een natte vloer loopt: heel geleidelijk, met kleine correcties. Het gaspedaal moet aanvoelen als een volumeknop die je langzaam opendraait. Plotse acceleratie, zelfs als die niet extreem voelt, wordt door de griploze ondergrond meteen uitvergroot.

De ideale manier om op gang te komen is door je voet zo licht mogelijk op het gas te houden en elke vorm van abruptheid te vermijden. Als je merkt dat de wielen spinnen, haal je heel licht je voet omhoog tot de tractie terugkomt. Moderne auto's knipperen vaak met een lampje wanneer je tractiecontrole ingrijpt. Wanneer je dat lampje ziet, betekent dat dat je al te veel gevraagd hebt.

Bochtenwerk in winterse omstandigheden: rijden alsof je geen rem hebt

De veiligste manier om een winterbocht te nemen, is door te doen alsof je je remmen volledig kwijt bent. Je zorgt ervoor dat je snelheid al ver genoeg gezakt is voor je de bocht instuurt, zodat je in de bocht zelf niet hoeft te remmen. Remmen in een bocht is op sneeuw of ijs een bijna gegarandeerde slip.

Je stuurt de bocht in met vaste snelheid, houdt het stuur rustig, en accelereert heel lichtjes wanneer je bijna de bocht uit bent. De lichte versnelling helpt om de auto te stabiliseren. Een constante balans in de bocht is je grootste bondgenoot.



Afdalen en klimmen: de ultieme wintertest voor je voetenwerk

Bergop vertrekken vraagt om zo min mogelijk wielspin. Met een manuele versnellingsbak doe je dat in tweede versnelling (als de helling het toelaat), met een automaat of EV met wintermodus. Tijdens het stijgen geef je niet bij, maar houd je gas constant. Schommelingen in pedaaldruk zorgen voor gripverlies.

Bergaf moet je anticiperen alsof je touwtjes in je handen hebt: je remt langzaam en vroeg, houdt druk licht maar constant, en gebruikt motorrem zo veel mogelijk. In een automaat kun je de pook vaak naar een lagere stand zetten, dat doe je vaak met de flippers achter het stuur. In een EV geeft lichte regeneratie extra controle, maar vermijd maximale regeneratie zolang de weg glad blijft.

De psychologie van winter-rijden

Winter-rijden vraagt mentale rust, maar vooral spiercontrole. Je lichaam reageert vaak nerveus op slipgedrag: je voet spant op, je hand knijpt harder in het stuur. Maar precies die spanning leidt tot foute handelingen. Door bewust trager, vloeiender en lichter te bewegen, kalmeer je je reflexen. De auto wordt als een verlengstuk van je handen en voeten, maar dan één dat moeite heeft om te staan. Het draait om zachtheid: zachter sturen, zachter remmen, zachter accelereren. Wie zacht rijdt, rijdt veilig.

Waarom een rijvaardigheidscursus bij Jesco.be een verschil maakt dat je zelf nooit kan oefenen

Wie écht wil voelen hoe een auto reageert op glad wegdek, heeft meer nodig dan theorie en voorzichtigheid. Op een openbare weg kun je onmogelijk veilig oefenen wat er gebeurt wanneer je auto uitbreekt, wanneer je wielen blokkeren of wanneer je een noodstop moet maken op ijs. In een gespecialiseerde rijvaardigheidscursus, zoals die van Jesco.be, gebeurt dat in een gecontroleerde, professionele omgeving met instructeurs die dagelijks werken met slipreacties, noodmanoeuvres en gedragsanalyses achter het stuur.

Je leert niet alleen hoe je moet reageren, maar vooral wanneer, en dat maakt een wereld van verschil. Door zelf te ervaren hoe snel een auto grip verliest en hoe je die opnieuw oppakt, train je reflexen die je op de weg nooit spontaan ontwikkelt. Het is een investering in veiligheid die elke bestuurder, van beginner tot doorwinterde chauffeur, minstens één keer in zijn leven zou moeten volgen.

Deze rijtips worden aangeboden door Jesco.be



Jouw carrière. Onze motor.



Ontdek Jobs-In-Automotive.be

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

Solliciteer direct op openstaande functies of laat je CV achter om als eerste benaderd te worden bij nieuwe kansen. **Jobs-In-Automotive.be. Waar talent en automotive elkaar ontmoeten.**

Test

Volvo ES90 Single Motor

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

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



“

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



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

Scandinavische grandeur

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

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

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

Een zee van ruimte en zen-sfeer

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



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

Zit je goed?

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

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

PLUS

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

MIN

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

Niet de grootste koffer

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

EV specs

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

Dase op wielen

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

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

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





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

Sereniteit heeft zijn prijs

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

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



DE ESSENTIE

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

Test

Ford Puma GEN-E

Crossover met grote ambities



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



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

Electric Yellow!

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

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

Het interieur komt ons bekend voor

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

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

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

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

Viva de GigaBox

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

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





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

Puma Gen-E is vlot

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



Volstaat een actieradius van 250 km?

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

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

Uiteraard voorzien van een heerlijk rijgedrag

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

Prijzen en uitrusting

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



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



+ PLUS

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

- MIN

- Relatief beperkt rijbereik
- Stevige concurrentie

DE ESSENTIE

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

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



Private Lease in België: Nog veel potentieel om te groeien

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

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

Nederlanders kiezen massaal voor private lease

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

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

Wat is dat eigenlijk, Private Lease?

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

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

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

Interessant voor jongeren

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

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

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

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

Geen eigendom

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

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

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



De ⑤ zekerheden van het Keurmerk Private Lease

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



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

Waarom nog geen succes in België?

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

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

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

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

DE ESSENTIE

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



Van Mossel

PRIVATE LEASE

Zorgeloos & op maat

Vraag nu naar de maandprijs
van jouw toekomstige wagen.

www.vanmossel.be 

Van Moss

VOOR MOBILITEIT, VOOR IEDEREEN



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

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

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

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

Van nul naar 700 contracten

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



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

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

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

Wat met eigenaarschap?

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

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

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

Populaire modellen en scherpe prijzen

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



Ivan Geerinckx

pre-driven



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

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

Nieuwe kanalen en groeiende bekendheid

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

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

IN SAMENWERKING MET VAN MOSSEL



Volkswagen Touareg zwaait uit met Final Edition

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

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

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



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

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

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

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



Test



Hyundai Tucson

Helemaal op punt gezet

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

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

Gedurfd design

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

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

Grotere schermen en verbeterde kwaliteitsindruk

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

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

Hyundai Tucson blijft heerlijk functioneel en veelzijdig

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

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

Moderne uitrusting

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

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

Klaar voor elk avontuur

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

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

Specificaties Hyundai Tucson Plug-in Hybrid

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





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

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

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

Aangenaam rijgedrag

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



Niet meer zo goedkoop als vroeger

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

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

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

Conclusie

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

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



+ PLUS

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

- MIN

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

DE ESSENTIE

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

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



DS Numéro 4 Flinke upgrade

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

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

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

Nosejob

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



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

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

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

Luxe materialen

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

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

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

4 motoren beschikbaar

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

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

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

Premium rijgedrag

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

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

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

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





Conclusie

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

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

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



+ PLUS

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

- MIN

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

DE ESSENTIE

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

Test

Audi Q3

Beter dan ooit, zonder verrassingen







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

Herkenbaar Audi, minder eigen smoel

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

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

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

Innovatieve koplampen

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

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

Bekend dashboard, maar geen passagiersscherm

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

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

Geslaagd infotainment, matige cockpit

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

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

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

Iets groter, niet per se ruimer

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





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

Voor ieder wat wils onder de kap

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

+ PLUS

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

- MIN

- Materiaalkeuze basisversie
- Ergonomische missers
- Damping mocht iets zachter

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

Speciale dempers

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

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

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



Prijzen en concurrentie

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

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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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

Test VW eGolf (PHEV)

Sober, zuinig, maar niet saai

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

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

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

Golf 8.5 facelift

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

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

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

Breed motorengamma

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

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

Specificaties Volkswagen Golf eHybrid

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







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

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

Supercharge me!

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

PLUS

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

MIN

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

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

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

Keerzijde van de medaille?

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

Evergreen, ook qua rijgedrag

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



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

Prijzen en concurrenten Volkswagen Golf eHybrid

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

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

Conclusie

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

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

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



DE ESSENTIE

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

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

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

C-segment?

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

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



Test Leapmotor B10 transitie was

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

Ruimte als grootste troef

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



tor B10: De elektrische nooit zo aantrekkelijk

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

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

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

Chinees, of Europees?

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



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

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

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

2 batterijopties

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

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

PLUS

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

MIN

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





Zuiniger dan op papier

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

Slappe koord

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

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

Alles erop en eraan

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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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



Test

Subaru Uncharted & (vernieuwde) Solterra:

Blijft het Subaru-DNA overeind?

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





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

Uitgebreid testen

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

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

Solterra 2026

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



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

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

De nieuwe Uncharted

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

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



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

Functioneel

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



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

Rijplezier

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

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



Offroad, waar Subaru thuishoort

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

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

Oude ziel, nieuw verhaal

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



DE ESSENTIE

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



Gabriel Goffoy, Head of Mini Belux

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

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

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

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

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

WIE IS GABRIEL GOFFOY?

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



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

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

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

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

We hebben vandaag een mix van ongeveer 36 procent particuliere

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zijn en zo hun restwaarde onder druk komt te staan?

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

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

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

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

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





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

Heb je een voorbeeld?

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Over dat agentschapsmodel gesproken: hoe verloopt dat?

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

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

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

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

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

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

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

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

Een Mini met karakter

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



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

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

Stijlvol interieur met Britse flair

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

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

Herhaalde samenwerking

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



Isuzu D-Max EV

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

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

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

1 ton laadvermogen en 3,5 ton trekken

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

Standaard compleet uitgerust

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

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

Vanaf 71.015 euro...

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

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

Moeilijke balans

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





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

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

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

Verfijnd design met eigen persoonlijkheid

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

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

Hogere afwerkingsgraad en meer sfeer

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





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

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

Moderne connectiviteit

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

Motoren en veiligheid

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

DE ESSENTIE

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

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

Value for money

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





130 jaar Skoda

Museumschatten uit Mladá-Boleslav

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

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

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

Het begon allemaal met een fiets

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







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

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

Simply Clever avant-la-lettre

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

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



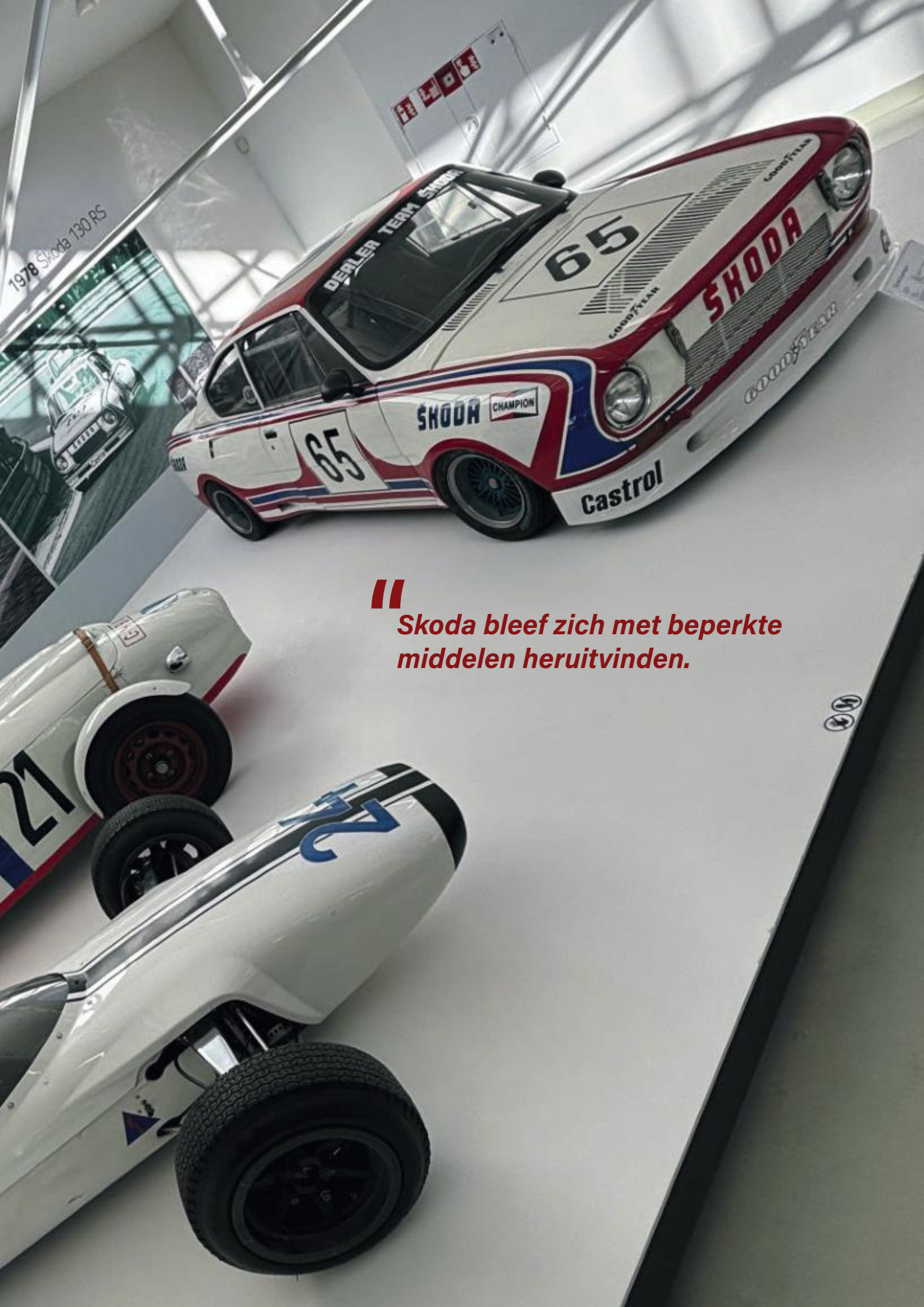


ontwerp en frisse kleuren. Meer dan 55 pk produceerde de 1,2-liter motor niet, maar dat volstond ruimschoots om gezapig mee te flaneren.

De 911 achterna

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





1978 Skoda 130 RS

“

Skoda bleef zich met beperkte middelen heruitvinden.

© 2018



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

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

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

DE ESSENTIE

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



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

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

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

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

Hip en trendy?

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



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

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

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

Motorisch nieuws

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



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

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

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

Wat? Een facelift zonder prijsstijging?

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





Dacia Hipster Concept Komt ie, of komt ie niet?

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

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

Vleugje Defender

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

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

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





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

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

Licht, lichter, lichtst

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



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

Een echte vierzitter?

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



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

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

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

Conclusie

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

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

Test

KIA EV4

De ideale gezinswagen voor de EV-overstap?

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





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

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

Crossover, of net niet?

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

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

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

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



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

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

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

Degelijk en kwalitatief

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

DE ESSENTIE

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



2 batterijopties

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

PLUS

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

MIN

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

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

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



Uitstekend ophangingscomfort

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

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

Wat moet dat kosten?

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

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





Nieuwe Renault Clio gaat voor radicaal nieuw design

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

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

Van twee walletjes

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

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



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

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

Opvallend ruim

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

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

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

Gedurfd design

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

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

DE ESSENTIE

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



“

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



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

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

Slimme hybride

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

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

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

Conclusie

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

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



Test

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

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





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

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

Stealth-raket in maatpak

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

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

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

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



Lounge op wielen

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

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

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

Break blijft koning

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

DE ESSENTIE

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



Strak én comfortabel

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

PLUS

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

MIN

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

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

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

Hoe ver kom je er mee?

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



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

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

Conclusie

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

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



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



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

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

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

De zoektocht naar de drie-liter auto

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

De eerste studie, "Ringo" genaamd, verscheen in 1995 en liet zien hoe een compacte ASF-constructie eruit kon zien. Het model evolueerde via verschillende studiemodellen, zoals de groene A1Z in Frankfurt en de blauwe A1Z open end in Tokio, voordat de uiteindelijke productieve versie in 1999 werd onthuld. Het was duidelijk dat Audi bereid was risico te nemen: geen enkel ander merk had op dat moment een compacte auto volledig uit aluminium durven bouwen.

Aluminium als wondermateriaal

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

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

Motoren en versies

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



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

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

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

Verkoop en einde van de productie

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

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

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

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

Van miskoop naar cultstatus

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

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

Designstory

De MG Cyberster Het verhaal van een design in beweging



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



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

Design als taal

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

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

Op weg met MG

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

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



“

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





Carl Gotham, de bezieler

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

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

DE ESSENTIE

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

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

Een interieur ontworpen voor een totale beleving

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

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



Een cabriolet ontworpen als een ervaring

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

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

De Cyberster, een hedendaags kunstwerk?

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

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

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

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



Retrotest



Volkswagen XL1

Piëch's ultieme droomproject



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

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

Bijna 15 jaar ontwikkeling

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



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

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

Een buitenaards design

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

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

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

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





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

Binnenstappen in de toekomst

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

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

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

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

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

Wat? Een diesel?

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

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



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

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

Rijden met een experiment

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

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



DE ESSENTIE

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





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

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

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

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

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

Geweldige nalatenschap

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

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

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

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

Type C

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



125 jaar Renault-LC

60ste verjaardag

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

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





CV expertise ten dienste van de klant

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

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

Stilte aub

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

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





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

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

Waar liggen de uitdagingen?

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

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

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

En waterstof?

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

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



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

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

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





Hoe reed dat vroeger?

De R4

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

Estafette Gendarmerie

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



Traffic Pick-Up

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



Test

Skoda Enyaq Coupé Sportline

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



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



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

Coupé zonder karikatuur

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

High-tech zonder hoofdpijn

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

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

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



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

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

Rijervaring en prestaties

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

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

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

Elektrisch hart

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

PLUS

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

MIN

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



Persoonlijkheid

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

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

Hoeveel kost ie zei je?

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

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



DE ESSENTIE

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

BYD Seal 6 DM-i Touring

Eindelijk nog een break!

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

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

D-segment voor de prijs van een C-segmenter

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

Herkenbaar design

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

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

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

Geen draaibaar scherm meer

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

Ruim, maar niet extreem

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

10 of 19 kWh, tot 100 km autonomie

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

DE ESSENTIE

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





+ PLUS

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

- MIN

- Verwarrende naam/modelstructuur
- Ergonomie infotainmentsysteem
- Irritante veiligheidssystemen

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

1.350 km actieradius in totaal

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

Subtiele benzinemotor

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



Minder subtiele aandachtsmonitor

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

Laag reëel verbruik

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

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



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

Conclusie

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

Korte test

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

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

G6 nu nog aantrekkelijker als Tesla-alternatief

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

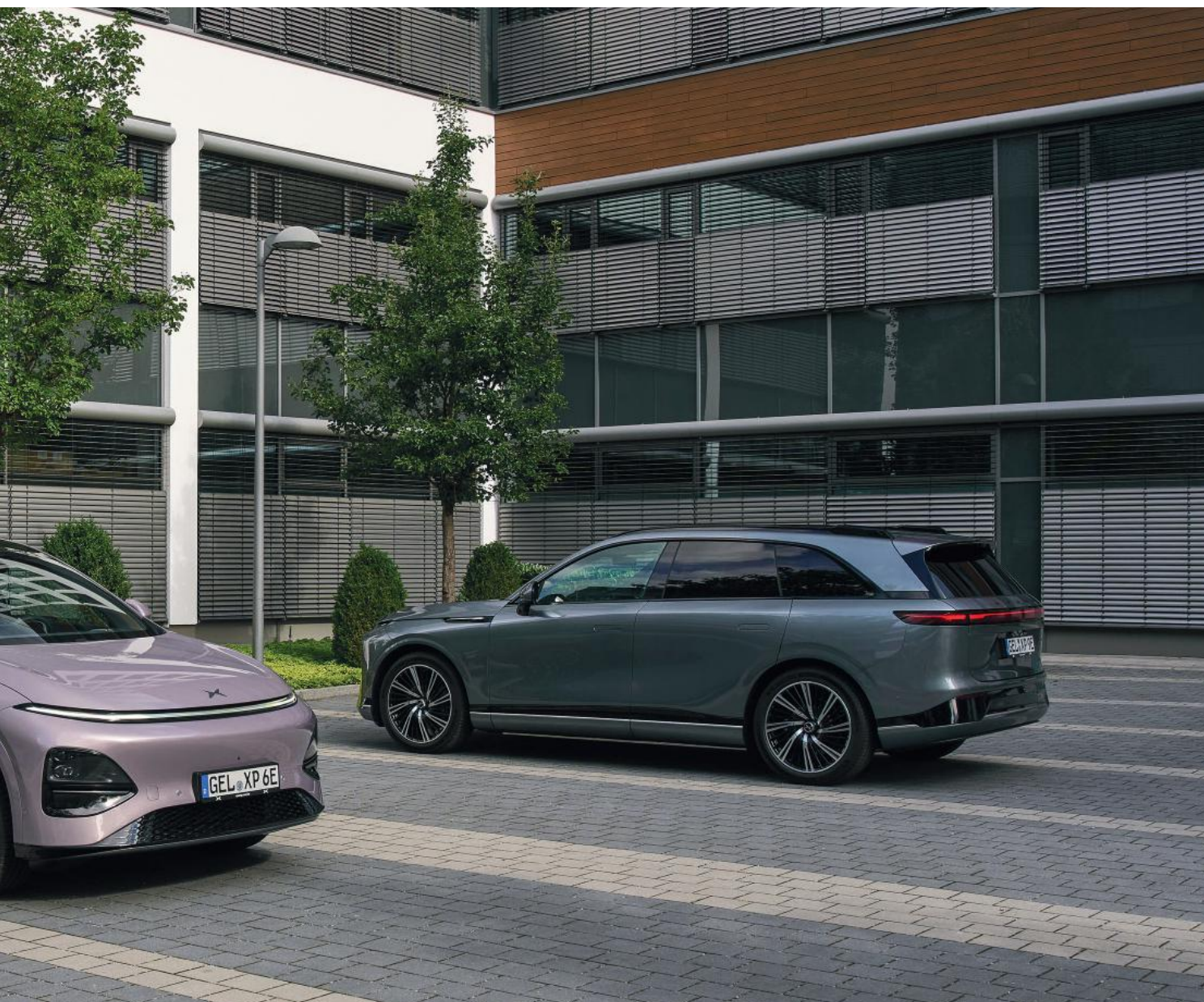
Binnenin zie je meer verschillen, want XPeng heeft de G6 voorzien van meer premium materialen, en dat mocht ook wel. De vorige versie vonden we misschien een tikje te weinig premium aanvoelen. Daar maakt de nieuwe G6 nu komaf mee. Het leder is van een duidelijk betere kwaliteit en ook de andere materialen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



XPeng G6 en G9 upd

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

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



ate: aan de top door bliksemsnel laden

Laden als de beste

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

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

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

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



G9 is ultieme EV-sloep

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

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

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

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

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





Conclusie

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



DE ESSENTIE

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



Test Cupra Tavascan

Gekende wijn in lekkere verpakking

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

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

Visueel sterk

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

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

Ruggengraat in het interieur

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

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



“

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



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

Goede gezinswagen

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

Altijd de grote batterij

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

Stil interieur, luide speakers

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

Hoeveel autonomie in de praktijk?

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



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

Prijzen Cupra Tavascan

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

Conclusie

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

PLUS

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

MIN

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

DE ESSENTIE

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

In het volgende nummer

10-19
JAN
2025

SALON
BRUSSELS MOTOR SHOW
CARS, VANS & LEISURE VEHICLES

Deel 2



De BMW iX3 getest
Renault Clio - Fiat 500 Hybrid - 60 jaar Ford Transit
(En nog veel meer autonieuws)