



Test Nissan **Micra EV**



Mazda CX-6e Elektrisch **designstatement**



Volvo EX60 Volledig elektrisch, 810 km rijbereik

INHOUD

CONCEPT

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

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



Renault Twingo



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



KGM Torres Hybrid



Dacia Bigster



Volvo EC40



Fiat 500 Hybrid



60 jaar Ford Transit



Mazda 6e



BMW iX3



Range Rover



Suzuki Swift



Nissan Qashqai



Land Rover Defender



MG5



Alfa Romeo Junior



Suzuki e Vitara



Renault Clio



Citroën Elo



VW ID.7 Tourer



Interview Joris Clavie - BYD



Dacia Bigster

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



Volvo EX60



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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Ford Puma Hybrid



Cupra Born VZ



MG6



Kia EV2



Opel Grandland



Isuzu D-Max 2.2 D



Audi Allstreet



Citroën ë-C5



BMW M3 Touring



Opel Mokka Hybrid



KGM Musso EV



Suzuki Vitara



Nissan Micra



Interview
Martijn ten Brink - Mazda



Interview
Jochen Paesen - Kia



Mazda CX-6e



Kia EV9 GT

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.

Hyundai Staria EV

Elektrische super-de-luxe minibus

Hyundai heeft met de Staria EV een volledig elektrische versie van zijn ruime minibus voorgesteld, gericht op gebruikers die zero-emissie willen combineren met maximale functionaliteit. Het model bouwt voort op het relatief onbekende Staria-concept, maar vertaalt dat naar een elektrische aandrijflijn waardoor het model zeker aan populariteit zal winnen.

Centraal in de Staria EV staat een geavanceerde elektrische aandrijving met een 800-volt architectuur. Die technologie maakt het mogelijk om energie efficiënt te beheren en tegelijk zeer snel te laden. De batterij heeft een capaciteit van 84 kWh en is afgestemd op een praktijkgerichte actieradius tot ongeveer 400 kilometer volgens de WLTP-norm. Da's misschien niet zo indrukwekkend voor een klassieke personenwagen, maar voor een reus van een minibus is dat een knappe prestatie.



Bovendien wordt de laadstress al een pak minder dankzij de 800-volt technologie. Die zorgt ervoor dat de Staria EV aan een geschikte gelijkstroom-snellader in ongeveer 20 minuten kan worden opgeladen van 10 naar 80 procent. De elektrische motor levert een vermogen van 218 pk. In de praktijk vertaalt zich dat in vlotte acceleraties, ook bij volle belading, en een stille, soepele rijervaring die typerend is voor elektrische voertuigen.

Naast de elektrische prestaties speelt functionaliteit een sleutelrol in het concept van de Staria EV. De elektrische aandrijving maakt een vlakke vloer mogelijk, wat rechtstreeks bijdraagt aan de royale binnenruimte en het open karakter van het interieur. Hyundai benut die ruimte optimaal met flexibele stoelconfiguraties, waarbij het model beschikbaar is als 7- of 9-zitter.

Samen met de introductie van de elektrische aandrijflijn, krijgt de Hyundai Staria ook een nieuwe boordplank. Meerdere USB-C-aansluitingen van 100 watt zijn voorzien, zodat passagiers hun toestellen probleemloos kunnen opladen tijdens langere ritten. Het digitale dashboard met twee grote 12,3-inch schermen bundelt instrumentatie en infotainment en ondersteunt over-the-air updates, waardoor systemen en navigatie actueel blijven zonder dealerbezoek.

Jouw carrière. Onze motor.

Ontdek Jobs-In-Automotive.be

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

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

Voorstelling

Volvo EX60

Goedkoper dan XC60, tot
810 km rijbereik en
ultrasnel laden





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

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

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

3 aandrijfvarianten

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

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



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

Herkenbaar design

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

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

Volvo sfeer binnenin

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

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

“

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





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

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

Volvo's zijn altijd veilig

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

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

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

Aantrekkelijke prijs

Bestellen kan vanaf vandaag en de productie start dit voorjaar in



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

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

DE ESSENTIE

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

EX60 Cross Country





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

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

Unieke designdetails

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

Luchtvering standaard?

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

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

Actieradius en beschikbaarheid

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



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

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

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

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

De elektrische strategie van de Volvo EX60

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

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



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

SPA3, meer dan een chassis: een belofte

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

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

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

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

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

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

De keuze van de cellen en de Zweedse obsessie

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





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

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

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

EX90, het laboratorium dat lessen opleverde

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

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

Gent, België in de Volvo-vergelijking

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



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

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

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

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

Conclusie

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





Mazda CX-6e

Is dit de betere Mazda 6e?

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

Na vorig jaar in primeur de 6e te hebben onthuld, haalde Mazda op de persdag van het Autosalon 2026 het doek van de CX-6e. Het is de Europese versie van de EZ-60 die door Changan-Mazda in China wordt geproduceerd. Hij staat op hetzelfde platform als de lagere 6e, maar veel lijken ze niet op elkaar. De Mazda CX-6e heeft veel meer een eigen smoel – en speelt natuurlijk in op de populaire SUV-vorm.

Eén giga-display

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

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

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

'Maar' 484 km rijbereik

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



Altijd onder de 50.000 euro

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



Martijn ten Brink, CEO van Mazda Europa

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

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

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



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

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

Wat maakt Brussel anders dan andere autosalons?

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

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

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

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

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



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

Geloof Mazda dan echt in een elektrische toekomst?

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

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

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

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

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

Waar gebeurt die Europese afstemming precies?

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

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

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



Test

Nissan Micra EV

Trendy design, volwassen rijgedrag

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





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

Eigen smoel

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

Binnenin

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

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

Ruim genoeg?

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

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







+ PLUS

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

- MIN

- Laadprestaties ok, maar niet grensverleggend
- Achterbank niet gemaakt voor volwassenen
- Geen prijsbreker

Rijden

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

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



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

Laden

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

Magische knop

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

Wat kost dat?

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





“
*De Nissan Micra weet dat ‘klein’ niet
karig hoeft te zijn.*



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

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



Conclusie

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

DE ESSENTIE

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



KIA EV2

Compact, slim en elektrisch

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

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

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

Verrassend dicht bij de concept car

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



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

Ruim genoeg?

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



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

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

Slim laden

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

DE ESSENTIE

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



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

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

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

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



De nieuwe Kia Sportage.

De meest geavanceerde ooit.
Nu met Saloncondities.



Movement that inspires

Vanaf
28.990 €⁽¹⁾
(incl.btw)

Nog niet klaar voor de overstap naar volledig elektrisch rijden?

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

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

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

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

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



Jochen Paesen Head of Future Design bij Kia

“We willen dat Kia een progressief merk blijft.”

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

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

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

Over welke tijdshorizon spreken we dan?

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

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

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





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

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

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

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

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

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



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

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

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

Hebben ontwerpers vandaag nog vrijheid met alle regelgeving?

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

Kunnen jullie nog snel genoeg reageren?

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

Houden jullie rekening met regionale smaken?

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

Heb je recent nog aan andere modellen gewerkt?

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



RANGE ROVER

SPORT



5 YEAR
WARRANTY

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

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

Test



MGS6 EV

Ruime elektrische SUV met verrassend veel talent

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

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

Design: ingetogen, modern en doordacht

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

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

Interieur en functionaliteit

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

Zitruimte en comfort

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

DE ESSENTIE

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



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

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

Koffer en laadruimte: één van de ruimste in zijn klasse

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

Eén batterij, 2WD of 4WD

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

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

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

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



Rijgedrag: comfort boven sportiviteit

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

Veel auto voor je geld

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

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



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

+ PLUS

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

- MIN

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



Test

Opel Grandland

Tussen thermische soberheid en elektrische ambitie

Volgens de logica van Stellantis moeten modellen tegelijk bestaan met een thermische aandrijving (hybride) én als volledig elektrische versie. De Opel Grandland ontsnapt niet aan die regel. Integendeel, hij schoof recent zelfs enkele pionnen vooruit met een bescheiden facelift. Wat levert deze broederstrijd op tussen elektrisch en MHEV tijdens ritten door beide Brabants en de polders, om de twee gezichten van de reus uit Rüsselsheim te doorgronden?







Voor deze Opel Grandland confronteerden we de twee aandrijflijnen: de 'kleine' 1.2 microhybride met 145 pk tegenover de 100% elektrische versie (BEV) met 213 pk en standaardbatterij. De Grandland is groter dan ooit met zijn lengte van 4,65 meter en profileert zich zo als het vlaggenschip van het merk met de Blitz, als we de Zafira Life buiten beschouwing laten. Hij staat op het STLA Medium-platform van Stellantis, net als de Peugeot 3008 en 5008.

Eén design, twee temperamenten

Visueel heeft de Opel Grandland een metamorfose ondergaan. Weg is de "X" die zijn naam verstoort. In de plaats komt een rijpere, bijna statige uitstraling. De technische verwantschap met de neven Peugeot 3008 en 5008 is onmiskenbaar, maar Opel slaagt erin een eigen identiteit te behouden, minder complex en rustiger van lijn.



De lichtsignatuur is daarbij de ultieme handtekening van het Duitse merk. Bij beide versies licht het Blitz-logo op in een gesloten grille, de zogenaamde "Vizor". 's Nachts is het effect indrukwekkend: de auto verlicht niet alleen, hij straalt. De doeltreffendheid van de Opel-matrixverlichting staat buiten kijf en biedt echte veiligheid op onverlichte wegen op het Vlaamse of Brabantse platteland. Een praktisch detail uit een pragmatische ingenieursfilosofie: de ruitensproeiers zijn geïntegreerd in de ruitenwissers, waardoor het water beter over de voorruit wordt verdeeld, een zegen in de winter tegen strooizout.

Binnenin vinden we een vertrouwde omgeving, gekenmerkt door de bewuste keuze om niet alles via touchscreen te bedienen. Zo zijn er aparte toetsen voor de klimaatregeling en een draaiknop voor het audiovolume. Het centrale scherm van 16 inch (in de GS-uitvoering) trekt uiteraard de aandacht. Wel is het even zoeken naar de instelling van het head-updisplay want die deelt dezelfde knop als de buitenspiegels op de armsteun van het portier.

Grandland BEV: de stille kracht

In de elektrische versie met een batterij van 73 kWh (77 kWh bruto) beschikt de Grandland over 213 pk en 260 Nm koppel, voor een totaalgewicht van 2,2 ton. Vanaf de eerste meters vallen het akoestisch comfort en de souplesse van het onmiddellijke koppel op. Stellantis rustte deze versie uit met een specifieke damping met frequentieselectieve technologie. Het rijcomfort is vorstelijk, zelfs op het soms onregelmatige asfalt van Waals-Brabant.

De actieradius, het cruciale punt bij elektrische auto's, wordt opgegeven aan 520 km (WLTP). In de praktijk, bij snelwegritten aan 120 km/u en bij herfsttemperaturen, mag je rekenen op een reële actieradius van 300 tot 320 km met een volle batterij, vooraleer het tijd wordt om een laadpunt te zoeken. Voor de meeste trajecten is dat ruim voldoende, zeker omdat de snellaadcurve correct is. De piek van 160 kW werd benaderd, met een gemiddelde van zo'n 90 kW. Genoeg om tijdens een koffiepauze het grootste deel van de energie bij te laden. Voor wie graag lange afstanden rijdt, biedt Opel ook een Long Range-variant aan met een bruikbare batterij van 97 kWh en 231 pk (170 kW). Die belooft een WLTP-bereik van 690 km.

1.2 MHEV = "cool" rijden

De overstap van een elektrische SUV met meer dan 200 pk naar een versie met een kleine 1,2-liter driecilinder lijkt op papier bijna een straf. Met een gecombineerd vermogen van 145 pk (107 kW), 136 pk uit de verbrandingsmotor, ondersteund door een elektromotor van 28 pk in de versnellingsbak, verwacht je geen sportieve prestaties. Toch verrast deze aandrijflijn, vooral in de stad. Het 48V-systeem zorgt voor zachte, stille starts voordat de benzine-motor vlot overneemt.

Op Vlaamse wegen, tussen kanalen en weiden, blijft de motor discreet zolang je rustig rijdt. Vraag je echter een stevige inhaalmanoeuvre of een snelle invoeging op de E40, dan laat de driecilinder zich horen en klimt hij in toeren, herinnerend aan de 1.600 kg die hij moet verplaatsen. De gerobotiseerde zesversnellingsbak kan zich daarbij soms wat terughoudend tonen, al verloopt de voortgang meestal behoorlijk vloeiend.



PLUS

- Grandland biedt veel keuzevrijheid qua aandrijflijn
- Hoog rijcomfort
- Efficiënte microhybride aandrijving
- Verzorgd en ergonomisch interieur
- Krachtige verlichting en groot veiligheidsgevoel

MIN

- Meerprijs voor de elektrische versie
- Rijbereik in de winter van de EV met kleine batterij
- Relatief hoge tildrempel koffer



Op een gemengd parcours is een verbruik van 5,6 l/100 km eenvoudig haalbaar, goed voor een theoretische actieradius van meer dan 900 km. En daar wringt het schoentje voor de elektrische versie: de Grandland BEV biedt diezelfde vrijheid niet. Met een basisprijs van 35.500 euro en zonder laadstress blijft de microhybride MHEV voor particuliere kopers voorlopig de meest rationele keuze.

Oog voor detail en... haaien

Ongeacht de motorisering blijft de Grandland een uitstekende reisgenoot. Het interieur is verzorgd en kan worden uitgerust met verwarmde AGR-gecertificeerde zetels, een Duits label dat optimale rugondersteuning garandeert. Ideaal voor wie veel kilometers maakt of tijdens het laden in de auto wacht. De koffer biedt tussen 550 en 1.650 liter laadruimte en is royaal, al ligt de laaddeempel wat hoog.

Het infotainmentsysteem, sober (sommigen noemen het wat saai), integreert nu ook spraakassistentie via ChatGPT. Dat is voorlopig meer een gadget dan een revolutie. Sinds 2004 verstopp



Opel-designers speelse haaien in het interieur. Ook in de Grandland loont de speurtocht: één haai zit verstopt in het centrale opbergvak, een andere onder de achteruitrijcamera (zichtbaar met open achterklep). Nutteloos maar wel origineel en speels. Nog een pluspunt: de USB-C-poorten kunnen probleemloos grote opslagmedia lezen, ideaal voor muzikliefhebbers die hun collectie nog op een drager meenemen.

Het verdict: verstand of transitie?

Bij het opmaken van de balans blijkt de keuze tussen deze twee Grandlands (MHEV of BEV 73 kWh) vooral een kwestie van profiel, niet van product. De Opel Grandland Microhybride is de keuze van economisch verstand en maximale veelzijdigheid. Met een basisprijs van 35.500 euro en 38.790 euro voor de rijk uitgeruste GS-versie die wij testten, biedt hij hoog rijcomfort en een actieradius waarmee je zonder zorgen door Europa rijdt, mits je de bescheiden prestaties van de kleine motor aanvaardt.

De Opel Grandland BEV is zachter, krachtiger en technologisch geavanceerder dankzij zijn specifieke ophanging. Daar staat een

stevige instapprijs tegenover (meer dan 54.000 euro voor ons testmodel). Hij richt zich vooral tot wie thuis of op het werk kan laden. Wie daarbovenop nog eens 4.000 euro investeert in de batterij van 101 kWh (97 kWh bruikbaar), krijgt een veel comfortabelere snelwegactieradius, al blijft het laadvermogen beperkt tot 160 kW. Er is ook nog een plug-inhybride: de Opel Grandland PHEV start vanaf 43.500 euro en belooft een elektrische actieradius van 97 km (WLTP, 54 g CO₂/km). - **O. Duquesne**

DE ESSENTIE

Opel slaagt hier in een moeilijke evenwichtsoefening: twee fundamenteel verschillende aandrijflijnen aanbieden onder één en dezelfde carrosserie, zonder dat de ene de mindere lijkt van de andere. De Grandland is misschien niet de meest exuberante SUV op de markt, maar wel een van de meest coherente. Hij laat iedereen vrij te kiezen voor de energiebron die past bij zijn gebruik en budget.

Korte test



KGM Musso EV 2WD

Elektrische pick-up mét voldoende comfort en trekvermogen

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

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



Niet de klassieke pick-up

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

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

DE ESSENTIE

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

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

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

Behoorlijke EV prestaties voor een pick-up

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



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

+ PLUS

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

- MIN

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

Verrassend comfortabel

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

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



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

Tot 2,3 ton trekvermogen

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

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

Koopje?

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

Conclusie

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

Test

Kia EV9 GT

De elektrische SUV die alles en iedereen overdondert

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







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

+ PLUS

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

- MIN

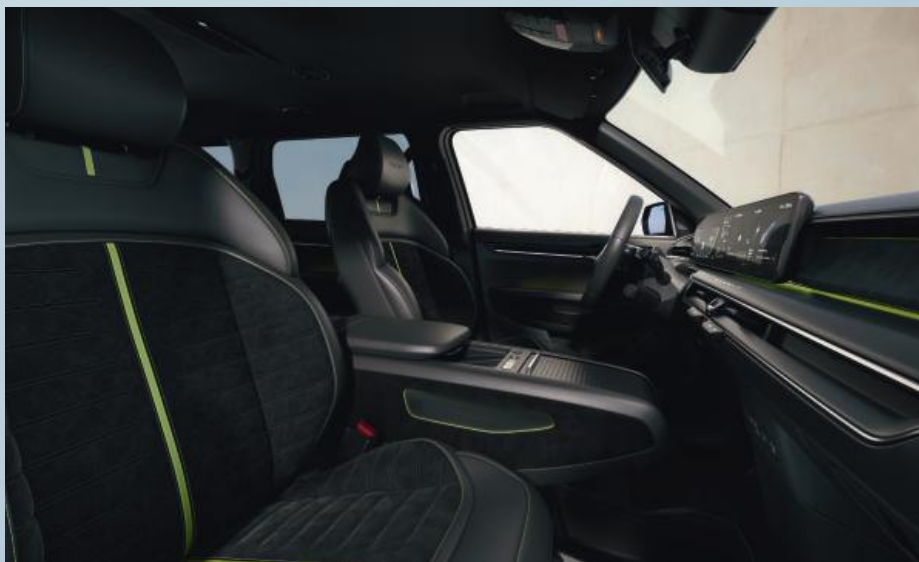
- Interieur in slechts 1 kleurstelling
- Rijbereik is niet top
- Prijs kan misschien afschrikken

Een elektrische spierbundel

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

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

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



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



Sportiviteit zonder zenuwachtigheid

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

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

Hightech cockpit

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

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

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

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

Snelladen zonder drama, en dat is nodig

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



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

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

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

En de prijs?

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

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

Conclusie: indrukwekkende machine

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

DE ESSENTIE

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

Test

BMW M3 Touring



Performante gezinswagen
of praktische sportwagen?





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

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

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

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

Levensles #1: beter laat dan nooit

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

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

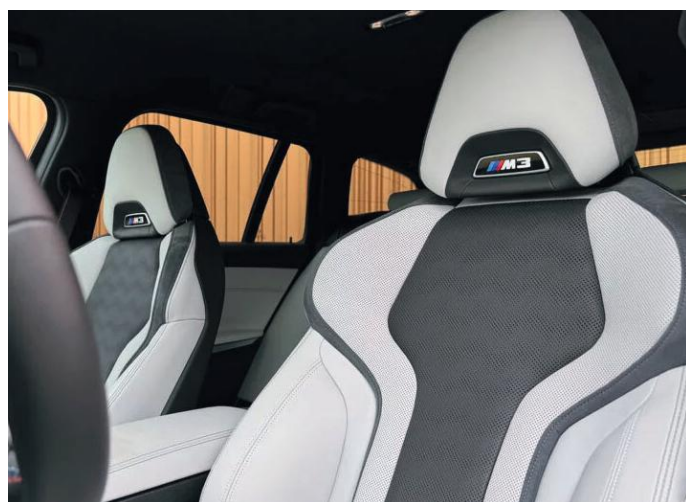
Wat is er gebleven? De gecontesteerde grille (nu wel met zwarte omlijsting), brede heupen en de vierdelige uitlaatmonden. Die laatste produceren een heerlijke – subtiele doch aanwezige – soundtrack waardoor de buurman/vrouw toch snel(ler) moet doorhebben dat het hier niet om een doordeweekse leasebak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



Levensles #2: veelzijdigheid troef met de M3 Touring

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

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



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

Levensles #3: leve de zescilinder

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

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

Levensles #4: beter dan een psycholoog?

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



“

Het rijplezier is verslavend, keer op keer...

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

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

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

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

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

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

DE ESSENTIE

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



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

+ PLUS

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

- MIN

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

Audi A3 Allstreet

Deze stoere A3 voelt zich overal thuis

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

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

Aantrekkelijke A3 Allstreet looks

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

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

Binnenin toch vrij klassiek

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

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

Breed motorengamma

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







+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Specificaties Audi A3 Allstreet TFSI

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

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



Rijgedrag

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

Prijzen en (onbestaande) concurrentie A3 Allstreet

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

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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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

Test

Citroën ë-C5 Aircross

Franse comfort SUV in elektrische vorm

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







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

Bewust niet agressief

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

+ PLUS

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

- MIN

- Geen sportieve aspiraties
- Warmtepomp niet standaard
- Beperkte personalisatiemogelijkheden

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

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

Interieur en afwerking

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

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





Misschien wel de beste stoelen in zijn klasse

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

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

Ruimtegevoel en functionaliteit

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

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

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

Gezinsvriendelijke koffer

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

Rijcomfort: Citroën doet waar het goed in is

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

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



en de wereld aan je voorbij te laten glijden.

Aandrijflijn

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

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

Prijs

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

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

Conclusie

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

-WM

DE ESSENTIE

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

Test

Ford Puma Ecoboost

Rijplezier centraal, ook na opfrisbeurt

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







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

Frisse looks

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

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

Feelgood vibes

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

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

Megabox is inderdaad mega praktisch

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

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

Ford Puma doet het met hedendaagse tech

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

“

*Het betrokken rijgedrag blijft dé troefkaart
van de Ford Puma.*





+ PLUS

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

- MIN

- Stevige concurrentie
- Verbruik loopt op bij enige spelerei

DE ESSENTIE

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

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

EcoBoost Hybrid... of EV?

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

Specificaties Ford Puma 1.0i EcoBoost

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



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

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

Belgische prijzen Ford Puma

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

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

Leve het rijplezier!

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

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



Cupra Born VZ

De beste versie uit de line-up?

De sportieve Cupra Born VZ is een vreemde eet in de bijt: het is niet enkel de snelste versie van de Spaanse elektrische hatchback, maar ook de meest efficiënte. Is dit dan de versie die je moet hebben?

Op een echte facelift is het nog even wachten, vermoedelijk tot later dit jaar of begin volgend jaar, maar het gamma van de Cupra Born werd in 2024 wel opgeleukt met de VZ. Een sportief topmodel dat niet toevallig op hetzelfde moment werd gelanceerd als zijn Duitse evenknie, de Volkswagen ID.3 GTX. Door gebruik te maken van de nieuwe APP550-elektromotor uit de Volkswagen ID.7 en zijn batterij van 84 kWh (79 kWh netto) is de Born VZ niet enkel de krachtigste versie, maar ook die met het grootste rijbereik: tot 592 km WLTP. Wat geeft dat in de praktijk?

Andere kleur en velgen

Op visueel vlak zou je misschien wat op je honger kunnen blijven zitten. De Cupra Born is sowieso al wat sportiever gelijnd dan de qua silhouet bijna identieke ID.3, maar de VZ-versie voegt daar relatief weinig aan toe. Een specifieke lakkleur (Dark Forest-groen) en speciale 20-duims velgen, that's it. Of neen: er zit ook nog een kleine VZ-badge op de koffer.



Zalige zetels

Aan boord vallen de verschillen al wat meer op. Zelfs zodra je gaat neerzitten, want de Cupra Born VZ heeft speciale "CUP Bucket"-kuipstoelen. En die zitten geweldig! Ze omhelzen je echt en bieden veel steun, zonder te smal te zijn voor de bredere medemens (voor u getest). Met dank aan de expertise van Sabelt.

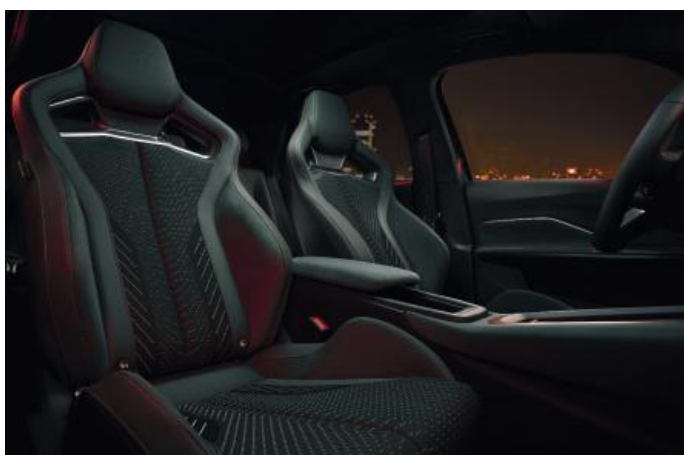
Oei, is dat nog niet geüpdatet?

Verder zijn er nog enkele kleinigheidjes die het interieur van de VZ net wat specialer maken. Zoals de twee knoppen op het stuur: eentje om van rijmodus te wisselen, een tweede om direct naar de meest sportieve Cupra-modus te gaan. Het centrale scherm is met zijn 12,9 duim doorsnede ook iets groter dan in de rest van het gamma, maar het draait nog niet op het nieuwste infotainmentsysteem van de groep. We missen dus de handige shortcuts naar de vaakst gebruikte instellingen, zoals om de rijhulpmiddelen uit te schakelen, die we uit heel wat andere modellen kennen, ook van Cupra zelf.

Accidentele aanrakingen

Nog een erfenis uit begin de jaren 2020: de touchknoppen op het stuur. Bij Volkswagen is men tot inkeer gekomen en gebruiken de nieuwere modellen weer echte knoppen, maar de Born moet zijn facelift nog krijgen. En dus gebeurt het regelmatig dat je per ongeluk het volume of de bron van je muziek verandert. De schuld van de toetsen net onder je duimen. Nog zo iets: de bediening van de ruiten en spiegels, half touch, half fysiek, en met maar twee schakelaars voor de ruiten. Laat ons hopen dat al deze kleine ergernissen opgelost worden met de facelift.





+ PLUS

- Snel...
- ...en toch zuinig
- Ruim interieur
- Geweldige kuipzetels
- Hoge kortingen

- MIN

- Niet het nieuwste infotainment
- Touchknoppen op het stuur
- VZ verschilt visueel amper

De snelste aan de lichten

Vooraf omdat het verder geen straf is om met de Cupra Born VZ te rijden. Met zijn direct beschikbare 326 pk en 545 Nm is hij de baas bij elke stoplichtsprint: 0 tot 100 km/u in 5,6 seconden. Enkel op de Autobahn zal je die bumperklevende BMW moeten voorlaten, want de topsnelheid is begrensd op 200 km/u. De gasrespons is natuurlijk en direct, en het regeneratief remmen kan je instellen via flippers aan het stuur. Al keert hij uiteindelijk toch altijd terug naar de automatische modus, die meer afremt als je dichtbij een voorligger rijdt of als de snelheidslimiet lager wordt.

Scherp, maar stabiel

Het onderstel van de VZ is ook wat verstevigd en aangescherpt ten opzichte van de rest van het gamma. Maar de balans tussen comfort en dynamiek is goed: de koets blijft lekker strak in de bochten, zonder dat je vullingen eruit rammelen op een kasseibaan. Hij heeft echter geen gestuurde dempers, dus je kan het veercomfort niet instellen via de rijmodi. En ook in de sportiefste modus en met het ESP in Sport of uitgeschakeld blijft de tractie uitstekend en verandert de Born VZ niet in een driftmachine, ondanks die krachtige elektromotor op de achterwielen.

De Cupra Born VZ is dus eerder een sportieve allrounder. Hij is dan ook net zo praktisch als om het even welke andere Cupra Born: het interieur is ruim en biedt ook op de achterbank veel ruimte, terwijl de koffer met zijn 385 liter ook meer dan groot genoeg is voor de wekelijkse boodschappen. Er zijn zelfs 3 Isofix-aansluitingen voor de koters.



Snel en toch zuinig

Maar het is vooral zijn schappelijke verbruik dat indruk heeft gemaakt op ons. Zelfs met voornamelijk op de snelweg te hebben gereden bij temperaturen van 10°C of minder, kwam ons gemiddelde uit op net geen 18 kWh/100 km. Met andere woorden: 450 km reële actieradius behoort gemakkelijk tot de mogelijkheden. Zelfs 500 km moet mogelijk zijn in de zomer, zeker als je niet continu op de snelweg rijdt. Snelladen van 10 tot 80% duurt trouwens 24 minuten, dus ook dat valt mee.

Duurder, maar er vallen kortingen te rapen

Dan moeten we het nog over de centen hebben. Als krachtigste en best uitgeruste versie is de VZ ook de duurste variant van de Cupra Born. De catalogusprijs bedraagt 53.280 euro, wat best veel is voor een compacte hatchback, 326 pk of niet. Het goede nieuws is dat tijdens de Saloncondities, zeker met het oog op een aanstaande facelift, Cupra met kortingen strooit. Sommige varianten zijn maar liefst 8.750 euro goedkoper dan normaal, maar de VZ geniet van 5.750 euro voordeel (inclusief overnamepremie), voor een vanafprijs van 47.530 euro. Dat verzacht de pijn behoorlijk.

Conclusie

Kortom: de VZ is duidelijk de beste versie van de Cupra Born. Hij is niet alleen sneller en leuker om mee te rijden, maar ook zuiniger dan de minder krachtige versies. Tel daarbij een iets grotere batterij op, en je hebt een zeer comfortabel rijbereik. Alleen jammer dat Cupra zijn elektrische hatchback nog steeds niet vernieuwd heeft. Storen de kleinigheidjes je niet, dan is het nu misschien een goed moment om een deal te scoren. - YM



DE ESSENTIE

Dat de Cupra Born VZ enkele steekjes laat vallen, komt in feite omdat het Spaanse merk zijn elektrische hatchback nog altijd geen facelift heeft gegeven. Enkele kinderziektes van bij de lancering van het model in 2021 zitten er dus nog steeds in. We kijken uit naar verbetering, want in de basis doet de Born VZ veel goed: hij is leuk om mee te rijden, heeft een mooi rijbereik en is ook nog eens erg praktisch. En met de huidige Saloncondities en de facelift in aantocht, is het nu misschien hét moment om je slag te slaan...



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

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

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

Nieuwe motor en prestaties

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

Trek- en laadvermogen

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





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

Betrouwbaarheid en veiligheid

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

DE ESSENTIE

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



Test

Suzuki Vitara

Oude vos met nieuwe streken



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





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

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

Zoek de verschillen

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

Nieuw infotainmentsysteem

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

Klassiek interieur

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





Verrassend ruim

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

Enkel op benzine, met 4x2 of 4x4

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

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

Licht en zuinig

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

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

PLUS

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

MIN

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





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

Hoeveel kost de Suzuki Vitara in België?

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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

Opel Mokka Hybrid

Schitteren dankzij extra luxe en tech

In het overbevolkte crossover segment moet Opel stevig aan de bak komen om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Zo is er de gloednieuwe Frontera terwijl de blitse Mokka na een update nu meer luxe, comfort en technologie serveert.

Sinds 2016 prijkt de Mokka in de Opel gammafolder, initieel zelfs als "Mokka X" wat z'n avontuurlijke inborst moest benadrukken. Eind 2020 zag de tweede generatie het levenslicht op basis van het Stellantis CMP platform waardoor er spoedig een zuiver elektrische Mokka Electric volgde. Nu is de tijd rijp voor een (beperkte doch deugddoende) facelift, niet onbelangrijk in dit felbevochten crossover segment.

Subtiële en smaakvolle update

De visuele nieuwigheden blijven eerder beperkt bij deze Opel Mokka facelift. Vooral omdat de nieuwe Mokka in primeur reeds de nieuwe huisstijl meekreeg. Daarom volstond het om de smalle LED lichtblokken wat bij te punten. Ook plaatst de Duitse autobouwer nu het nieuwe merklogo in de (scherpe) Vizer grille terwijl de chroom accenten plaatsmaken voor zwarte sierlijsten.



In het kleurboek is de felgroene Matcha Green tint van weleer (jammer genoeg?) verdwenen, expressievelingen moeten zich nu wenden tot Tropikal Green (appelblauwzeegroen) of Kolibri Blue (donkerblauw zoals onze testwagen). Uiteraard zijn er ook klassieke (grijs)kleuren beschikbaar. Verder personaliseren kan met 17" of 18" lichtmetalen velgen en een contrasterend dak of motorkap (zwart).

Grotere schermen maar minder knoppen

In het interieur prijkt er nu een afgeplat stuurwiel, verdwijnen er diverse knoppen en krijg je een minder krasgevoelige afwerking van de middenconsole. De prinsheerlijke stoelen (of moeten we zetels zeggen?) blijven aanwezig net zoals een kwalitatieve afwerkingsgraad met diverse gerecycleerde materialen.

Zowel het digitale instrumentenpaneel als infotainmentsysteem zijn nu steeds 10" groot en werken beter/vlotter dan voorheen. Verder maakt de slimme 'Hey Opel' spraakassistent handig gebruik van ChatGPT integratie terwijl Apple CarPlay / Android Auto dan weer draadloos werken.

Eerder stijlvol dan functioneel

De jaarlijkse trip naar de Ikea of het containerpark zal enigszins uitdagend worden met de vernieuwde Opel Mokka. Zijn compacte buitenafmetingen (4,15 meter lang en 2,56 meter wielbasis) resulteren namelijk in een beperkte beenruimte achterin terwijl de kofferruimte (350 tot 1.105 liter) ook eerder aan de kleine kant is. De Mokka Electric slikt zelfs maar 310 tot 1.060 liter. De positieve keerzijde? Stedelijke (parkeer)manoeuvres gaan met een kinderlijk gemak.





Opel Mokka is er met benzine, hybride of als EV

Ook na de update start het Opel Mokka aanbod met de gekende 1.2-liter driebcilinder turbobenzine (136 pk). Met de 8-traps auto-maat zakt het motorvermogen wel naar 130 pk. Erboven vinden we de Mokka Hybrid (145 pk) terug die steeds op de soepele 6-traps automaat met dubbele koppeling rekent. De Mokka Electric (156 pk) is, zoals de naam doet vermoeden, volledig elektrisch en haalt een WLTP actieradius van 407 km uit z'n 54 kWh batterij. De warmte-pomp is hier vanaf nu wel optioneel (+450 euro).

Voor de dynamische meerwaardezoeker heeft Opel een aangedikte Mokka GSE in de aanbieding. Naast diverse visuele upgrades (oa 20" velgen, sportzetels en gele remklauwen) moet de 281 pk sterke elektromotor voor de nodige zoom zoom sensaties zorgen.

PLUS

- Frisse looks
- Ruim motorengamma
- Gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom
- Aangenaam en volwassen rijgedrag
- Scherpe prijzen (met aantrekkelijke basisuitrusting)

MIN

- Talrijke (interne) concurrenten
- Het kan zuiniger
- Beperkte (koffer)ruimte

Specificaties Mokka Hybrid 145

De geteste Mokka Hybrid is voorzien van de eerder genoemde benzinemotor (136 pk), elektromotor (28 pk) en slimme automaat (eDCT), tezamen goed voor 145 pk / 230 Nm. Na ongeveer 8 seconden zit je hiermee aan 100 km/u, de topsnelheid bedraagt 209 km/u. Aan iets rustigere snelheden komt de zuinige inborst van de efficiënte aandrijflijn (veel) beter naar boven. Zo haalden we een praktijkverbruik van 5,3 liter benzine per 100 km. Dat is zeker correct, maar niet bovengemiddeld zuinig. Met een volle brandstof-tank (44 liter) haal je anderzijds toch een interessante autonomie van 800+ km.

Rijgedrag

De Mokka Hybrid ligt stevig op de weg en stuurt voorspelbaar zoals het een echte Opel betaamt. Samen met de degelijke demping, prima isolatie en een vlotte vermogensontplooiing resulteert dat



in een aangenaam rijgedrag. Verwacht wel niets inspirerend of sensationeel.

Automatisch noodremsysteem, keyless entry+go, adaptieve cruise control (met filemodus en rijstrookassistentie), elektrisch inklapbare zijspiegels, achteruitrijcamera (180°), parkeersensoren en een verwarmd stuurwiel. Inderdaad, de vernieuwde Opel Mokka is verkrijgbaar met hedendaagse rijhulpsystemen en veiligheidsuitrustingen.

Méér Mokka voor minder geld

Normaliter gaan facelifts gepaard met een (beperkte) prijsstijging... maar Opel vraagt nu zowaar minder geld voor de vernieuwde Mokka. Vermoedelijk om hem op financieel vlak minstens even interessant te houden als z'n (talrijke) rivalen. Dit ondanks een genereuze(re) basisuitrusting en vrij overzichtelijk personalisatieproces (à la Tech Pack, Comfort Pack, Winter Pack en Infotainment Pack).

Het Opel Mokka aanbod omvat momenteel de Edition, GS en Ultimate uitvoeringen met Belgische vanafprijzen tussen de 22.490 euro en 26.740 euro voor de 1.2 Turbo instapper. Reken op 3.600 euro extra voor de Hybrid terwijl het voor de Mokka Electric (Long Range) pas bij 32.490 euro begint.

Ondanks de reeds vrij omvangrijke keuze binnen het populaire crossover (SUV B) segment, maakt Opel het de Mokka best moeilijk met de gloednieuwe Frontera. Die komt met een soortgelijk aanbod (hybride en EV) in dezelfde prijsklasse (vanaf 22.990 euro). Gelukkig kan de Mokka het verschil maken met z'n karakter, technologie en stijl, de Duitse autobouwer gaat zelfs zo ver om de term "luxe" te hanteren. - **BNNY**



DE ESSENTIE

Opel trakteert de populaire Mokka crossover op een deugddoende facelift met een (letterlijk) frisse neus, opgewaardeerd materiaalgebruik en extra (basis)uitrusting. Dit zowaar aan scherpere prijzen dan voordien het geval was! Het aangename rijgedrag, prima zetels en het brede motorengamma (benzine, hybride én EV) blijven trouw op post, wat moet helpen om hem interessant te houden. Met de ruimere Frontera heeft de Mokka er nu wel een extra (interne) concurrent bijgekregen...

Test

Nissan Qashqai e-POWER

Een technische evolutie voelbaar achter het stuur

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





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

Evolutie van een goed ingeburgerd model

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

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

e-POWER: een andere vorm van hybridisatie

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

Wat verandert er onder de carrosserie?

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



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



Een meer volmaakt rijgevoel

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

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

De stad, de Qashqai in zijn element

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

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



+ PLUS

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

- MIN

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

Verbruik en actieradius

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

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

Leven aan boord

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

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





“

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



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

Beschikbaarheid en prijzen in België

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

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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

Test

Test Mazda 6e 68 kWh

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



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



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

Belgisch design

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

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

Mazda premium

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

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

Ruimte en functionaliteit genoeg

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



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

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

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



+ PLUS

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

- MIN

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



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

De EV-techniek: minder is meer

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

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

Via de achterwielen

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

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

Net niet belachelijk (goedkoop)

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



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

De conclusie

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

DE ESSENTIE

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

Test

Alfa Romeo Junior Veloce EV

Hot hatch doet ons Alfa-hart terug sneller slaan

Het aantal nieuwe modellen dat Alfa Romeo in het verleden moest behoeden van de ondergang, is haast niet meer te tellen. Van Giulia tot Stelvio en Tonale: allemaal hielden ze het merk overeind, maar echt ontspannen kon Alfa nooit. Intussen evolueren de verkoopcijfers gestaag in de goede richting en die echte doorstart lijkt nu te komen van het allereerste volledig elektrische model.





+ PLUS

- Ons Alfa-hart slaat weer sneller
- Lichtvoetig en levendig
- Meer dan vlotte prestaties
- Sportief interieur met heerlijke stoelen
- Functioneel C-segment pakket

- MIN

- De WLTP range is gemiddeld
- Sommige materialen missen cachet
- Remkracht mag (op circuit althans) meer bite hebben

We gaan hier geen uitgebreide geschiedenis herkauwen, maar één ding staat vast: Alfa Romeo zoekt al jaren naar een succesnummer dat het merk opnieuw langdurige ademruimte kan bieden. Met de nieuwe Junior introduceert Alfa een model dat zowel hybride als elektrisch beschikbaar is, en verpakt in een functioneel en sportief C-segment design. Daarmee mikt het merk op klanten in 26 landen, goed voor 68% van de markt. Deze Junior moet zowel mannen als vrouwen aanspreken, zowel traditionele benzinerijders als EV-adepten. Een auto voor zowat iedereen, én eentje die bovendien nieuwe Alfa-fans moet aantrekken.

Dooddoener of designklapper?

Nu we de Junior intussen meer en meer kruisen op de openbare weg, mogen we stellen dat de designkeuzes grotendeels raak zijn. De neus is overduidelijk Alfa Romeo, al oogt hij misschien wat druk. De zwarte kunststof Scudetto-grille hadden wij liever in chroom gezien, maar smaken verschillen. Feit: de Junior maakt meteen een krachtige, dynamische indruk die blijft hangen. De 20-inch Veloce-velgen versterken dat effect en geven de auto een unieke présence. Het is misschien een beetje "love it or hate it", maar het is ieder geval geen dertien-in-een-dozijn ontwerp.

De achterzijde oogt iets generieker, met volgens de designers een subtiele verwijzing naar het volledige Alfa-universum. Dat is misschien wat vaag, maar het neemt niet weg dat de Junior een fraai gelijnde auto is met karakter en charisma. En hij is herkenbaar als Alfa Romeo, wat op zich al een pluim verdient als je weet dat binnen de Stellantis nog heel wat neven en nichten (bv Lancia Ypsilon) de zelfde techniek gebruiken. Wat ons betreft: designpunten gescoord.

Functioneel en sportief: ruimte voor vier

We hebben eerder al met de 'gewone' elektrische versie kunnen rijden, maar deze keer gaan we graag op pad met de Veloce topversie die 280 volledig elektrische pk's in de strijd gooit. We konden 'm een tijdje geleden rijden op het legendarische Balocco-circuit. Er bestaan slechtere omstandigheden om kennis te maken.

Binnenin worden we getraakteerd op het meest sportieve interieur, met schitterende Sabelt-sportstoelen die het lichaam stevig maar comfortabel ondersteunen. Ze zijn elektrisch verstelbaar en dragen sterk bij aan de sportieve sfeer achter het alcantara-sportstuur. Wie een minder uitgesproken zitpositie wil, kan kosteloos kiezen voor gewone stoelen met massagefunctie en extra ruimte achterin. Met Sabelts moeten de achterste passagiers wel wat beenruimte inleveren, maar het blijft werkbaar. Voor vier volwassenen en hun bagage biedt de Junior voldoende plaats: 400 liter, uitbreidbaar tot 1.265 liter. Functioneel volgens de C-segmentnormen, zoals de briefing dicteerde.

"Hey Alfa Romeo"

De sportieve ziel van Alfa zie je niet alleen in de stoelen, maar in de volledige interieursfeer. Natuurlijk zijn er duidelijke Stellantis-invloeden, herkenbaar van Peugeot en Opel, maar de digitale tellerpartij met ronde kapjes en specifieke Alfa-graphics zorgt voor de juiste ambiance. Het dikke stuur ligt heerlijk in de hand. Enige teleurstelling: het dashboard oogt iets te plastic voor een topmodel, dat zou net iets beter kunnen en ook het 10,25-inch infotainment had wat groter gemogen. Maar werkt wel vlot en reageert op "Hey Alfa Romeo" voor de belangrijkste functies.



Lichtvoetig en levendig

Tijd om het circuit op te duiken, voor het eerst met een elektrische Alfa. Om het ontbreken van motorgeluid te compenseren, klinkt er in Dynamic-modus een artificiële sportieve brom. Die blijft subtiel aanwezig en mocht wat ons betreft gerust iets uitgesprokener zijn, zoals bij Hyundai's Ioniq 5 N.

Wat meteen opvalt is de lichtvoetigheid. Dankzij de relatief compacte 54 kWh-batterij blijft het gewicht beperkt tot 1.590 kg, uitzonderlijk laag in dit segment. Dat voel je meteen: de Junior voelt nooit zwaar of log. Het standaard Torsen-differentieel duwt bij hoge bochtsnelheden de neus overtuigend naar binnen, waardoor het geheel bijzonder vergevingsgezind aanvoelt. Het stuur is precies en direct, terwijl de achterzijde soms speels reageert zonder ooit onveilig te worden.





Het enige echte minpunt is de remkracht. Alfa claimt een best-in-class remafstand van 35 meter van 100 km/u naar stilstand, maar dat leek ons optimistisch. Niet problematisch voor dagelijks verkeer, maar gezien de sportieve ambities hadden we een meer agressieve bite verwacht van de rode remklauwen.

De prestaties zelf zijn meer dan behoorlijk voor een auto in dit segment, en absoluut GTi-waardig. Met zijn 280 pk en 345 Nm koppel sprint de Junior Veloce in 5,9 seconden naar de 100 km/u. Dat zijn natuurlijk geen explosieve waarden, maar in de praktijk ben je daarmee (bijna) altijd als eerste weg aan het stoplicht. En belangrijker: het rijplezier is ook altijd aanwezig.

Conclusie: balans als grootste troef

Het meest opvallende aan de Junior is de uitzonderlijke balans tussen comfort en sportiviteit. Hij voelt licht, strak en tegelijk comfortabel, met minimale rolbewegingen. Deze harmonie treffen we zelden aan en maakt de Junior bijzonder geschikt voor dagelijks én dynamisch gebruik. De WLTP-range van 334 km is niet indrukwekkend, maar dankzij 100 kW DC-laden zit je in 15 minuten van 20 naar 80%. Met 150 kW zou het plaatje helemaal kloppen.

De Veloce verschijnt begin 2025 en kost 45.802 euro. Da's niet goedkoop, maar vergelijkbaar met een Mini Cooper S. Bovendien is de Alfa echt wel behoorlijk uitgerust. Alles samen genomen doet de Junior Veloce ons hart aanzienlijk sneller slaan. En was dat niet de bedoeling van de Alfa ingenieurs? **-WM**



DE ESSENTIE

De Alfa Romeo Junior Veloce blaast het iconische Alfa-DNA nieuw leven in. Met 280 elektrische pk's, een lichtvoetig chassis en een uitzonderlijke balans tussen comfort en sportiviteit voelt hij eindelijk weer als een échte hot hatch. Het karaktervolle design, de Sabelt-sportstoelen en de directe stuurrespons maken elke rit aantrekkelijk. Dankzij zijn compacte batterij blijft hij speels en levendig, terwijl

כדב



JORIS CLAVIE - BYD

Hoe BYD België in recordtempo verovert. Wat is de succesformule?

BYD is nog maar drie jaar actief op de Belgische markt, maar het Chinese merk denderd intussen door alle verkoopstatistieken heen. Met een groei van 72% (in een dalende markt), ruim 7.000 registraties en een dealernetwerk dat in minder dan één jaar van 9 naar 25 vestigingen groeide, is BYD in ons land uitgegroeid tot een vaste waarde in het straatbeeld. Wij spraken met Joris Clavie, Managing Director bij BYD Belux, over de opvallende groei, de succesformule achter het merk, de rol van plug-in-hybrides en de ambities voor 2026.

Joris, eerst en vooral proficiat: 4.000 inschrijvingen dit jaar en een verkoop van meer dan 7.000 voertuigen sinds de start. Je bent wellicht een populaire man binnen moederbedrijf Inchcape?

(lacht) Zeker, we mogen absoluut niet klagen over de groei cijfers, we zijn bijzonder tevreden. We zullen dit jaar rond de 4.500 inschrijvingen eindigen, wat een sterke groei is tegenover vorig jaar, toen we op 2.500 zaten. In percentages zijn we één van de merken die het sterkst groeien, maar ook in absolute aantallen. Ook de novembercijfers bevestigen dat: er zijn weinig merken die beter doen dan wij. En dat in een markt die sowieso onder druk staat. Dus ja, we zijn zeer tevreden.

Om maar meteen de belangrijkste vraag op tafel te gooien: wat is de succesformule achter jullie succes?

Onze succesformule rust op drie pijlers. De eerste is het product. Je moet het juiste product hebben, en daar zijn wij bij BYD bijzonder sterk in. Wereldwijd zijn we nummer één in EV's én in plug-in-hybrides. Al onze elektrische modellen verkopen goed: de Sealion is de topper, maar ook de Dolphin Surf, de Seal en de Seal U doen het uitstekend. We bieden kwalitatieve producten met veel technologie en een compleet pakket aan een competitieve prijs. Daarnaast blijven we sterk inzetten op PHEV. We zijn de grootste plug-in-hybridebouwer ter wereld. In België zien we dat vooral particuliere klanten veel interesse hebben, omdat ze elektrisch kunnen rijden en thuis voordelig kunnen laden. Intussen maakt PHEV ongeveer een derde van onze verkoop uit.

De tweede pijler is ons netwerk. We begonnen dit jaar met 9 dealers en eindigen met ongeveer 25. Dat is een enorme uitbreiding. Een sterke lokale aanwezigheid is dan ook cruciaal: telkens wanneer een dealer opent, zien we de verkoop in die regio meteen stijgen.

En de derde pijler is de marketing. We investeren continu in zichtbaarheid. Onze brand awareness is in 18 maanden gestegen van 40 naar 62 procent. Dat wil zeggen dat meer dan tweederde van de Belgen BYD kent.

Wat zijn jullie ambities voor 2026?

Verder groeien. Onze merkbekendheid is al sterk gestegen, maar we zijn er nog niet: we moeten nog één derde van de markt bereiken. In 2026 lanceren we een zeer belangrijk model: de Atto 2 plug-in-hybride, een compacte SUV waarmee we een groter stuk van de particuliere markt willen binnenhalen. Samen met ons groeiend dealernetwerk moet dat zorgen voor verdere volumestijging.

Nu als je bijvoorbeeld kijkt naar die andere Chinese uitdager MG, die zien hun verkoopcijfers momenteel stagneren. Heb je geen schrik dat dit bij jullie ook kan gebeuren?

We geloven in onze strategie en we varen onze eigen koers waarbij we blijven inzetten op EV's voor de professionele markt. Dat blijft voor ons superbelangrijk en we focussen op onze zeer attractieve en technologische producten. Daarnaast gaan we ook meer en





meer inzetten op de privé-markt. Daar zit echt nog veel groeimarge. En dat uiteraard gecombineerd met ons groeiend dealernetwerk wat de nabijheid voor de klant bevordert. Voor ons is eenvoudig een belangrijk deel van het concept. Onze auto's hebben geen opties: je kiest de kleur van het koetswerk en de batterij. Verder is alles standaard aanwezig. Dat maakt het keuzeproces voor de klant gemakkelijk en transparant. We willen niet de goedkoopste zijn, maar wel het merk dat het beste totaalpakket biedt: technologie, comfort, veiligheid én financiële toegankelijkheid.

Jullie zijn vooral een EV-merk. Hoe loopt dat in Wallonië?

Ook daar eigenlijk heel goed. Sommige Waalse dealers halen zelfs betere cijfers dan de Vlaamse. In Charleroi, Namen en Luik zijn we al sinds het begin van het jaar actief, en ze presteren uitstekend. Ook in Marche, Waver en Braine-le-Comte hebben we dit jaar nieuwe dealers geopend. De elektrische versnelling is er absoluut aanwezig, net als de interesse in PHEV's.



Is de laadinfrastructuur in België nog een handicap?

Eerlijk: ik vind van niet. In Vlaanderen zitten we bij de beste regio's van Europa. Ik rijd zelf 40.000 kilometer per jaar en heb nog nooit laadstress gehad. Maar ook in Wallonië is het netwerk sterk gegroeid. Wie bijvoorbeeld naar Luxemburg rijdt, merkt snel dat er tegenwoordig overal laadmogelijkheden zijn. Je moet soms één kilometer omrijden, maar dat is echt minimaal. De infrastructuur evolueert snel, niet alleen hier maar in heel Europa.

Hoe is bij jullie de verhouding fleet versus particulier?

We zitten op 70 procent fleet en 30 procent particulier. Dat komt omdat het grootste deel van onze wagens elektrisch is, en EV's worden nu eenmaal vooral bij bedrijven verkocht. In die markt doen de Sealion, Seal U en Seal het heel goed. Bij particulieren verkopen we vooral de Seal U DM-i (nvdr: de plug-in-hybride) en steeds vaker de elektrische Dolphin Surf. Vooral wanneer we betaalbare elektrische wagens met goede technologie aanbieden, zien we dat particulieren te overtuigen zijn.

Chinese merken dragen soms een imago probleem mee. Ondervinden jullie dat nog?

Wie komt kijken en met een BYD proefrijdt, is meestal meteen overtuigd. Onze wagens zijn technologisch volledig mee en standaard rijkelijk uitgerust: alle veiligheids- en comfortsystemen, een volledig infotainmentsysteem met app en geïntegreerde navigatie, een draaibaar scherm, verwarmde en verluchte stoelen, elektrisch verstelbare stoelen, open dak... alles zit erin. Daarbovenop maken wij de belangrijkste componenten zelf, zoals onze batterij. De Blade Battery is compact, veilig en economisch. Combineer dat met zes jaar garantie en acht jaar of 250.000 km op de batterij, en klanten zijn snel gerustgesteld.



Voor leasemaatschappijen is restwaarde cruciaal. Hoe pakken jullie dat aan, als relatief nieuw merk?

We hebben nog maar weinig voertuigen die terugkomen, doordat we nog maar twee jaar actief zijn, dus de statistieken zijn beperkt. Maar leasingbedrijven kijken vooral naar kwaliteit, technologie en betrouwbaarheid. Wij hebben jarenlange ervaring in EV-technologie in China, en dat geeft vertrouwen. Daardoor krijgen we restwaarde-inschattingen die boven het marktgemiddelde liggen.

BYD staat bekend om scherpe prijzen. Hoe blijven die zo competitief, ook rekening houdend met alle kosten zoals transport, importtaksen...?

Dat lukt omdat we volledig verticaal geïntegreerd zijn. We maken zowat alle elementen van onze auto's zelf, dus we hebben prijscontrole over de hele keten. Dat maakt ons efficiënt. Daarnaast gebruiken we LFP-batterijen in plaats van NMC. Die zijn goedkoper om te produceren, extreem veilig en tegenwoordig ook heel performant: onze Sealion kan bijvoorbeeld tot 230 kW snelladen.

Zien jullie nog grote stappen op korte termijn in batterij-technologie?

Ja. We hebben flash-charging tot 1.000 kW aangekondigd. Daarmee laad je in vijf minuten tot 80 procent, vergelijkbaar met tanken. De technologie werkt al, en we kijken nu wanneer we die naar Europa kunnen brengen.

Is BYD nog altijd zinnens om in Europa te produceren?

Jazeker. De fabriek in Hongarije opent in de eerste helft van 2026. Ook in Turkije komt er een fabriek bij. Welke modellen daar gebouwd zullen worden, is nog te vroeg om te zeggen.

Over nieuwe modellen gesproken, welke zitten er nog aan te komen?

De belangrijkste is de Atto 2. Die komt als EV met een grotere batterij en snellere laadmogelijkheden, én als DM-i plug-in-hybride. Onze DM-i-technologie werkt als een range-extender: je rijdt altijd elektrisch, en de benzinemotor laadt de batterij bij wanneer ze leeg is. Dat rijdt soepel en wordt nu al goed onthaald bij de Seal U DM-i.

Verwachten jullie dat de mix EV en PHEV verandert?

Ja. Met de Atto 2 DM-i verwachten we een sterke stijging in de particuliere verkoop. Niet dat fleet zal dalen, maar het particuliere aandeel zal sneller groeien.

Komen BYD-bussen of submerken zoals Yangwang naar Europa?

Trucks en bussen zijn een aparte afdeling, dat staat los van onze scope met de personenwagens. Yangwang-modellen zoals de U9 zijn technologische showcases. Ze komen niet op korte termijn naar Europa, al sluit ik toekomstplannen nooit uit. Dat neemt niet weg dat we de modellen graag gebruiken als technologisch uitstalraam. Zo zullen we bijvoorbeeld een U8 op het salon tonen, maar hij is voorlopig niet te bestellen.

Wat wordt voor jullie het succescriterium op het Autosalon 2026?

We willen groeien tegenover de vorige editie. Een concreet getal plakken we daar niet op, maar we willen duidelijk een stijgende lijn zien. Onze stand wordt groter, er komen extra modellen en we mikken op veel leads die we daarna doorsturen naar onze 25 dealers.

Dank je wel en veel succes op het salon.

Test

Ja, dit gaat pijn doen (aan de concurrentie)



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



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

Vernieuwend design

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

SAV

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

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



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

Panoramic iDrive

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

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





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

Rijdt hij echt 805 km ver op één lading?

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

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

De EV-techniek

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Hoe rijdt hij eigenlijk?

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

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

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

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

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







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

Snelwegkilometers zonder handen

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

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



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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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

Test

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





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



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

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

Gejaagd door de wind

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

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

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

Plaats zat

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

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



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

Maximaal comfort

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

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

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

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

PLUS

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

MIN

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



Reisauto pur sang

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

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

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

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



Tourer is de naam

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

Geen weggevertje

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

Conclusie

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



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

DE ESSENTIE

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

Dacia Bigster Hybrid

Betaalbaar en zuinig ruimtewonder

Het enorme succes van de Duster heeft Dacia ertoe aangezet om hun SUV-ambities nog wat groter te zien. En dat mag je met de stoere Bigster gerust letterlijk nemen.

De (verwende?) Vlaamse leaserijder wil het – zelfs na al die jaren – nog steeds niet geloven, maar Dacia raakt al enkele jaren écht de juiste snaren met hun doordachte producten. Iets dat de uitmuntende verkoopcijfers en internationale topposities van onder meer de Sandero en Duster perfect aantonen. Gezien hun duidelijke progressie inzake materiaalgebruik, afwerking en uitrusting kunnen we zelfs niet meer spreken van een "rationeel budgetmerk" en de bijhorende vooroordelen... Met de nieuwe Bigster SUV heeft Dacia nu zelfs een volwaardig vlaggenschip in het C-segment in de aanbieding.

Duster XXL

De Dacia Bigster komt met zijn hoekige lijnen, prominente grille en verstopte deurklink (in de C-stijl) best zelfverzekerd voor de dag. Al oogt de vormgeving herkenbaar voor wie de derde generatie Duster reeds mocht aanschouwen. Wie wil kan zijn/haar Bigster personaliseren met maximaal 19" velgen en een duotone kleurstelling (lees: met contrasterend zwart dak)!

Cijfermatig is de Bigster maar liefst 23 centimeter langer dan een Duster terwijl ook de hoogte (+5 cm) en de wielbasis (+4 cm) toenemen. Daardoor is er binnenin een royale hoeveelheid ruimte beschikbaar waarvan alle inzittenden merkbaar profiteren. Beide modellen bieden een gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom dankzij de verhoogde koetswerkvorm. In de Bigster past er maximaal 667 liter bagage in de koffer of zelfs 1.937 liter met de (vaste) achterbank volledig plat (40:20:40). Ter vergelijking, de Duster slikt slechts 517 à 1.696 liter. De Bigster komt trouwens stevast als vijfzitter, voor een Dacia met zeven zitplaatsen moet je richting de Jogger gaan.

Clean... of toch sober?

Om het prijskaartje niet onnodig op te drijven heeft Dacia duidelijk enkele toegeving gedaan inzake materiaalgebruik, zo getuige de sterke aanwezigheid van (harde) kunststof in een vrij clean ogend interieur. Wel is het allemaal prima geassembleerd en moet het de tijdgeest feilloos doorstaan.







Dacia monteert stevast een digitaal instrumentenpaneel (7" of 10") en modern infotainmentsysteem (10,1"). Deze zouden we niet direct als frivool omschrijven maar beiden werken logisch en vlot, terwijl je toch voornamelijk (draadloos) op Apple CarPlay of Android Auto zal terugvallen.

Hedendaagse uitrusting

Met LED-sfeerverlichting, een riant glazen panoramadak, extra isolatie (dikker glas + geluiddempende voorruit), een riant (gekoeld) opbergvak, zetel/stuurverwarming, draadloze telefoonlader, USB-C poorten, automatische kofferklep, keyless entry/go én diverse fysieke bedieningsknoppen is er weinig reden tot klagen

in de nieuwe Bigster. En met het YouClip systeem tover je diverse bevestigingspunten om tot bijvoorbeeld een accessoirehouder voor je telefoon, tablet, organizer, kleeerhanger... Hoe zeg je simply clever in het Roemeens?!

Mild hybride, hybride of LPG?

Doorgedreven elektrificatie à la EV of PHEV is momenteel (nog) niet aan de orde voor Dacia in dit segment. Bij de Bigster is er keuze tussen een Mild Hybrid (140 pk) of Hybrid (155 pk) motorisatie met daarnaast ook nog efficiënte LPG (Bi-Fuel) mogelijkheden (140 pk of 150 pk). De basisversies rekenen op voorwielaandrijving en een handgeschakelde versnellingsbak, de gloednieuwe Hybrid-G 150 4x4 topversie komt met automaat en vierwielaandrijving.

+ PLUS

- Frisse (karaktervolle) looks
- Ruim/praktisch
- Gemakkelijke instap en goede zichtbaarheid rondom
- Heerlijk zuinig (én daardoor 1.000+ km rijbereik)
- Volwassen rijgedrag
- Aantrekkelijke prijs

- MIN

- Eerder sobere interieursfeer
- Rauwe motorklank onder (steverige) belasting
- Budget" merkperceptie

Prestaties Dacia Bigster Hybrid 155

De geteste Bigster Hybrid 155 is voorzien van een 1.8-liter viercilinder benzinemotor (107 pk) die de nodige ondersteuning krijgt van een compacte elektromotor (50 pk), startmotor/generator en batterijpack (1,4 kWh). Samen goed voor een systeemvermogen van 156 pk / 205 Nm (104 g/km CO₂). De automaat is een vernuftig stukje techniek, zo zijn er vier (verbrandingsmotor) en twee (elektromotoren) versnellingen die gezamenlijk het beste van zichzelf geven.

Volwassen rijgedrag

Verwacht van de Bigster Hybrid geen flitsende prestaties of enige vorm van rijdynamiek, iets dat 0-100 km/u chrono (9,7 seconden), twijfelende aandrijflijn (onder steverige belasting) en stuurgevoel mooi onderstrepen. Met een rustige rijstijl verloopt alles echter soepel, stil en vooral opmerkelijk zuinig.



Zo verkrijgt u met de innovatieve aandrijflijn en versterkte remenergie-recuperatie (8 rijmodus) een beperkt praktijkverbruik dat gemakkelijk onder de 5 liter per 100 km blijft. Finaal goed voor meer dan 1.000 comfortabele kilometers op een volle benzinetank (50 liter).

Uitrusting

De jaarlijkse roadtrip naar de zon of sneeuw zal in een Bigster moeiteloos verlopen dankzij de aanwezigheid van hedendaagse rijhulp zoals adaptieve cruise control, rijstrookassistentie, 360° camera, verkeersbordherkenning, parkeerhulp vooraan en een hoogwaardig Arkamys 3D audiosysteem. Natuurlijk niets wereldschokkend maar wel knap in een Dacia. Uniek is dan weer de "laat mij gerust" (lees: My Safety Switch) knop waarmee je eenvoudigweg alle verplichte – en vooral enerverende – veiligheidsmeldingen het zwijgen oplegt.

Prijzen Dacia Bigster

Met de Essential, Expression, Journey en Extreme uitrustingsniveau's en eerdergenoemde motoren is er voor elk wat wils waarbij de Belgische prijzen van de Dacia Bigster tussen 24.790 euro (Essential Mild Hybrid 140) en 34.390 euro (Hybrid-G 150 4x4 Extreme) schommelen.

De geteste Bigster Journey Hybrid 155 configuratie begon bij 31.190 euro maar was full option goed voor 33.740 euro. Da's zowaar minder dan wat een Tucson Hybrid, Sportage Hybrid, Corolla Cross Hybrid of Kuga Hybrid kosten in basisvorm. Inderdaad, prijismatig onklopbaar! Wie met de 48V mild hybride basisversie gaat vergelijken zal nog meer onder de indruk zijn... - **BNNY**



DE ESSENTIE

De Dacia Bigster is geen SUV die met sportieve prestaties of luxe afwerking wil pronken. Wel blinkt deze stoere SUV uit in wat er écht toe doet: ruimte, comfort, zuinigheid en dit alles zowaar aantrekkelijk geprijsd. Met z'n slimme hybridetechniek en moderne uitrusting voelt hij als een betrouwbare reisgezel voor elk gezin, zo getuige alvast de VAB Gezinswagen van het Jaar titel. Hij mag dan vanbinnen nog relatief sober ogen en om een rustige rijstijl vragen, het totaalplaatje maakt van hem misschien wel dé meest logische keuze in het overbevolkte SUV segment.

Concept Car



Citroën ELO is dé meest creatieve elektrische concept car van het moment

Het is misschien niet toevallig dat Citroën ons op een druilerige ochtend in Parijs in een Spacetourer laat plaatsnemen. Want ook in de concept car die we iets later te zien krijgen, draait alles rond ruimte, luchtigheid en modulariteit. Wereld: hier is de excentrieke ELO.

Als we oog in oog staan met de ELO, dan denken we spontaan terug aan die Spacetourer. Niet vanwege de vorm, wel vanwege de ruimte vanbinnen. Dezelfde verrassing, maar nu in een veel compactere koets van 4,10 meter.

Klein aan de buitenkant, groot in ambitie

Dat de ELO opvalt, dat is een understatement. Hij is nochtans compact aan de buitenkant want die 4,10 meter kan je bijna bescheiden noemen. Het is pakweg 18 cm minder dan een VW Golf, om maar iets te zeggen. Citroën noemt ELO een "kleintje dat groot denkt". Dat klinkt als marketing, maar wanneer je eromheen loopt valt het op hoe consequent die gedachte is doorgetrokken. De auto heeft grofweg het formaat van een ë-C3, maar de wielen staan zo ver mogelijk op de hoeken waardoor het ruimtelijke aspect nog flink in

de verf wordt gezet. De neus is kort, de overhangen minimaal, de achterkant recht en functioneel. En ja, hij heeft verdacht veel weg van een MPV.

En dan de kleur. De oranje lak leeft mee met het licht: dicht bij het koetswerk is het bijna roestig rood, op de randen bijna geel. Geen showcar-chroom, geen agressieve lijnen. Neen, de ELO is eerder een vriendelijk object, iets waar je de kinderen zo in zou zien klimmen. De designers noemen ELO een "bubble of energy", en voor één keer past het label: hij oogt opgewekt zonder kinderachtig te zijn.

De ELO is van meet af aan bedacht als 100% elektrische auto, met de motor op de achteras en de vlakke batterij netjes in de vloer verwerkt. Er is geen motorblok vooraan dat ruimte opslokt en geen transmissietunnel. Alles wat typisch mechanisch is, is naar de rand geduwd om binnenin zoveel mogelijk kubieke centimeters vrij te spelen.

De deuren openen in tegenovergestelde richting en zonder middenstijl, waardoor aan beide kanten bijna twee meter vrije doorgang

ontstaat. Alles zet zich open: geen cockpitgrens, geen drempel tussen voor- en achterin. Het voelt minder als instappen en meer als binnengaan, als een compacte leefruimte die op wielen staat.

De bestuurder in het midden

Stap in en elke referentie met de Spacetourer verdwijnt. Geen donker dashboard dat zich als een muur voor je uitstrekt, geen klassieke cockpit. In plaats daarvan: een centrale bestuurdersstoel, als een eiland in het midden van waar je de volledige controle behoudt rondom de auto.

Je zit hoog, met een bijna 180 graden breed zicht door de enorme voorruit en de lage raamlijn. De stuurkolom is ver naar voren geduwd, waardoor de ruimte rond knieën en heupen ongewoon vrij blijft. In plaats van vaste structuren zijn er quick-release aanhechtingen voor Decathlon-accessoires. Links en rechts geen schermmuur, maar oranje, textiele opbergvlakken. Wat normaal een dashboard heet, is hier gewoon... verdwenen.

De instrumenten? Die zweven. Citroën zet in op een nieuwe interpretatie van het head-up display: de informatie van compacte schermen wordt via een reflectiefilm op een transparant paneel onder de voorruit geprojecteerd (ja, we voelen een kleine BMW iX3-vibe). In de studio voelt het bijna magisch met de gekleurde pictogrammen en informatie die over de hele breedte van de ruit lijken te drijven. Maar de ingenieurs zijn vooral trots op iets anders: het is simpel en betaalbaar genoeg om ooit in serieproductie te kunnen belanden.

Je krijgt trouwens in de ELO een éénspaaks stuurwiel in handen en dat is een directe knipoog naar de DS van 1955, nu opnieuw uitgevonden met moderne materialen. De boven- en onderkant zijn afgevlakt, en twee kleine joystick-achtige elementen bedienen de belangrijkste functies. Het is typisch Citroën: een mix van nostalgie en pragmatisme.

En dan is er wat je niet meteen ziet: de voorstoel kan 360 graden draaien. Handig, want dan wordt de cockpit een tijdelijke werkplek. De projectie onder de voorruit kan overschakelen naar je agenda, videocall of documenten. Je kan trouwens ook nog een tafeltje boven toveren. Enkel de espresso-machine ontbreekt nog.

Zes zitplaatsen, drie stoelen die mee naar buiten wandelen. Citroën heeft het nooit echt kunnen laten om meer uit een interieur te halen dan strikt noodzakelijk. ELO is daar het logische, bijna onvermijdelijke vervolg van. Standaard is het een vierzitter: centrale stoel vooraan, drie stoelen op de tweede rij. Alle drie even breed, met neerklapbare rugleuning.

Maar de echte truc zit in de modulariteit. Die drie achterstoelen zijn uitneembaar en functioneren buiten de auto als losse stoelen (half ZCV, half Quechua). Perfect voor een picknick of om gewoon naast de auto te zitten met je voeten in het gras. Onder de twee buitenste zetels zitten bovendien extra stoeltjes verstopt, die naar boven klappen en iets achter de centrale bestuurdersstoel terechtkomen. In één beweging wordt ELO een zeszitter, zonder dat de koffer onbruikbaar wordt.



ELD als basisstation: Decathlon als mede-architect

Wie "Rest, Play, Work" zegt, moet verder gaan dan enkele accessoires in de koffer. Daarom heeft Citroën Decathlon niet gevraagd om wat sportspullen te leveren, maar hun ontwerpers mee aan tafel gezet. En dat merk je.

De kofferopening is zo ontworpen dat de drempel fungeert als zitbank om schoenen te wisselen na een trailrun. In de deuren zitten bevestigingspunten om een luifel uit te spannen, links of rechts van de auto. De geïntegreerde compressor dient niet alleen voor banden en matrassen, maar ook voor alles wat je bij Decathlon opblaast: paddleboards, boeien, opblaasbare kajaks.

En dan is er nog de slaapstand. In de dubbele bodem achteraan zitten twee compact opgevouwen matrassen, gemaakt van hetzelfde Dropstitch-materiaal dat je kent van SUP-boards. Je haalt ze eruit, sluit ze aan op de ingebouwde compressor en in enkele ogenblikken liggen er twee rigide, comfortabele bedden in de cabine, zonder extra frame of poten. De achterste lichtunits worden bedlampjes, een kleine projector klikt vast op een mount die oorspronkelijk bedoeld was voor een surfplankvin, en een screen rolt neer uit het plafond. Voeg daar de grote openklapbare dak-sectie bij, en je hebt een cinema met zicht op de sterren. Is er eigenlijk iets wat ELD niet kan?

Materiaal

Rondom de auto zie je elementen die je eerder in een sportwinkel verwacht dan in een autostudio. De bumpers, de randen van de wielkasten en de vlakke schotjes op de vleugels zijn gemaakt van expanded polypropylene (hetzelfde foam als in fietshelmen): licht, stootvast en goedkoop te vervangen. Citroën gebruikt overschotten uit de eigen productie en giet ze in deze delen. Minder verspilling, minder gewicht, en een bumper die je in theorie zelf zou kunnen vervangen als hij een stoot heeft gekregen.

Wat onthouden we van de ELD?

Citroën probeert hier niet de duurste EV te maken, of de snelste, of de stilste. Ze gebruiken de elektrische architectuur om een oude belofte nieuw leven in te blazen: een auto als verlengstuk van je leven, niet als statussymbool dat je elke dag door te kleine ruimtes moet wringen. In een wereld waar auto's steeds groter, zwaarder en ingewikkelder worden, staat hier een compacte oranje doos die compact genoeg is om fluks en handig te zijn, maar tegelijk groot genoeg om alle aspecten van je leven te omarmen. Neen, er is nog geen prijs. Er is zelfs geen zekerheid over een eventuele commercialisering. Maar één ding is duidelijk: Citroën heeft opnieuw zin om anders te durven zijn. En dat alleen al is het soort energie waar dit merk al meer dan een eeuw op draait. - S. Abid



Op een moment dat Renault volop inzet op de elektrificatie van haar gamma, moet de nieuwe Renault Clio een waardig alternatief blijven voor die klanten die liever nog stoppen aan de benzinepomp in plaats van aan de snellader. Om hen extra argumenten te geven is de nieuwe Clio bijna onherkenbaar uitgegroeid tot een model dat gerust de rol van enige gezinswagen kan opnemen.

We vragen ons af of Renault geen risico neemt door de Clio zo ingrijpend te veranderen. Vergeet namelijk alles wat je weet rond het uitgaande model, want deze nieuwe Clio heeft een behoorlijke groeispurt en metamorfose achter de rug. Dat resulteert niet alleen in een compleet nieuwe uitstraling, maar ook in een prijskaartje dat mee evolueert. Heeft de Clio dan nog genoeg verleidingskracht? Wij zochten het uit.

Wit blad

Voor deze zesde generatie van de populaire Clio zijn de ingenieurs vertrokken van een wit blad, tenminste toch voor wat betreft het design en de proporties. De nieuwe Clio ziet er helemaal anders uit

DE ESSENTIE

Renault heeft een risico genomen door hun succesmodel zo drastisch te veranderen. Maar die evolutie draait goed uit want de vernieuwde Renault Clio zet een flinke stap vooruit met zijn grotere formaat, fastbackdesign en modern interieur. De 160 pk sterke E-Tech Full Hybrid die we konden testen biedt vlotte, zuinige prestaties, terwijl het OpenR-systeem en de kwalitatieve afwerking het geheel een volwassen uitstraling geven. De Clio rijdt comfortabel en degelijk, al blijft de achterbankruimte beperkt en de garantie aan de krappe kant. Toch vormt hij als compleet, betaalbaar en verrassend volwassen pakket een sterke keuze binnen het compacte segment.



Renault Clio E-Tech 160 Full Hybrid

Geslaagde groeispurt



dan zijn voorgangers, waarbij we ons vooral bedenken hoe volwassen het model nu is geworden. De Clio is bijna 7 centimeter langer dan de vorige generatie en ook 4 cm breder. En zijn silhouet is meer uitgestrekt, waardoor hij nu meer weggeeft van een fastback uit een hoger segment, dan van een kleine middenklasse hatchback.

De nieuwe Clio is trouwens ook een echte fastback geworden. Dat wil zeggen dat de achterraut mee omhoog scharniert en dat bevordert natuurlijk de functionaliteit en gerieflijkheid van het model. Het koffervolume zelf is met 391 liter (tot 1.171 liter met de achterbank neergeklapt) meer dan redelijk. De hybrideversies moeten wel enkele centimeters inleveren door de aanwezigheid van een batterij onder de koffervloer. De tildrempel is dan weer 4 cm lager, wat handig is als je de boodschappen moet inladen.

Het interieur profiteert ook van de grotere buitenafmetingen. Er is meer hoofd-, been- en vooral schouderruimte en het comfort van het zitmeubilair is uitstekend met zachte materialen en toch voldoende ondersteuning. Achterin kunnen je voeten onder de voorste stoelen worden geschoven, en dat zorgt voor een aangename zitpositie. Helaas is de beschikbare beenruimte achterin niet overweldigend. Je tieners gaan zich er zeker comfortabel voelen, maar volwassenen moeten wel rekenen op wat inschikkelijkheid van de voorste passagiers.

PLUS

- Groeispurt met geslaagd design
- Functionele fastback
- Veel ruimte voorin
- Knappe boordplank met degelijke materialen
- Hybride aandrijflijn doet alles goed
- Je krijgt veel waarde voor je geld

MIN

- Weinig beenruimte achterin voor volwassenen
- De motor laat zich horen bij doorgassen
- Garantiepakket is beperkt



Knappe werkplek

De boordplank is wel nog heel erg herkenbaar Renault met de typische schermopstelling die we ook kennen uit de R5. Dat krijgt uiteraard het gekende OpenR Link-multimediasysteem met Google-integratie, inclusief Google-spraakassistent. Voor dit segment zijn de functionaliteiten en mogelijkheden van het systeem alvast erg uitgebreid. Ook een inductielaadpunt voor de gsm en de nodige USB-C stekkers zijn uiteraard voorzien. Het Hartman Kardon geluidssysteem van 410 watt tenslotte, zal ook de liefhebbers van zuivere muziek plezieren want het werd ontwikkeld in samenwerking met de gekende Franse componist Jean-Michel Jarre.

Algemeen mogen we zeggen dat de boordplank en bij uitbreiding het interieur van de nieuwe Clio er heel goed uitziet. Er zijn niet teveel tierlantijntjes, maar er zit meer dan genoeg inspiratie in om blij van te worden. En de afwerking is helemaal top, met degelijke materialen en een hoog kwaliteitsniveau.



Twee motoren, geen gedoe

Wie in de Renault showroom op de nieuwe Clio afstapt, zal alvast niet moeten vrezen voor veel keuzestress. Renault voorziet twee motorisaties, inclusief een aantrekkelijke hybrideversie. De instapmotor is de TCe 115. Die krijgt een 1,2 liter driecilinder tussen de voorwielen die 115 pk levert en naar keuze met een manuele zesversnellingsbak of automaat kan worden geleverd. De motor is trouwens geen onbekende, want het blok heeft zijn deugdelijkheid al bewezen in de Austral, Espace en Rafale. Renault heeft ook een goede keuze gemaakt door de oude CVT-automaat op pensioen te sturen en te vervangen door de 6-traps EDC met dubbele koppeling en schakelclippers achter het stuur. Niet dat de Clio zich daarmee plots een sportief karakter aanmeet, maar de werking van de EDC-automaat is alvast veel prettiger dan bij de traploze CVT van vroeger.

De tweede motor die Renault aanbiedt zou wel eens de meest verkochte kunnen worden in de Clio. Het gaat over 1.8 E-Tech full hybrid die we al kennen uit de Captur en de Symbioz, maar die zijn vermogen ziet stijgen tot een nette 160 pk. Hij wordt ondersteund

door een batterij van 1,4 kWh. De multi-modus intelligente (automatische) versnellingsbak is standaard en heeft 15 voorgeprogrammeerde standen. Je kan met de Clio hybride trouwens ook volledig elektrisch rijden als je het gaspedaal niet teveel induwt (er is geen knop om de elektrische modus te forceren), in de stad tot zelfs 80% van de tijd.

Rijden

We gingen in het zonnige Lissabon op pad met de E-Tech Full Hybrid en dat is ons prima bevallen. Je vindt snel een uitstekende rijhou-





ding, je krijgt een sportief driespaaksstuur in handen en je kijkt op een aangename boordplank waar eigenlijk nog (relatief) veel fysieke knoppen op terug te vinden zijn. Zoals die magische knop waarmee je meteen alle vervelende veiligheidsbiepjes uitschakelt. Dat doet Renault alvast heel erg goed.

Renault voorziet trouwens dat ongeveer 30% van de klanten voor deze volledige hybride gaan kiezen, en dat zou wat ons betreft best wat meer mogen zijn. De aandrijflijn is erg aangenaam en doet alles gewoon prima. Enkel wanneer je hem stevig op z'n staart trapt dan treedt een wat rauwere motorbrom op de voorgrond, maar echt storend wordt dat nooit. En het klopt dat de Clio hybride bij lagere snelheden toch hoofdzakelijk elektrisch rijdt, wat natuurlijk bijdraagt tot het algemene gevoel van rust aan boord. Wel vreemd dat er geen schakelflippers zijn, je kan dus op geen enkele manier de versnelling zelf kiezen.

Vertrekken vanuit stilstand doet de Clio altijd met ondersteuning van de elektromotor, daarna springt de 1.8 bij zodat hij kan voldoende vlotte prestaties kan neerzetten. Zo sprint deze krachtigste Clio in 8,3 seconden naar 100 km/u, wat meer dan genoeg is voor een auto in dit segment. We willen tot slot ook nog een pluim geven voor de zogenaamde Smart-modus die Renault voorziet (dat is één van de voorgeprogrammeerde rijmodi). Die is zo slim dat hij, afhankelijk van het gedrag van de bestuurder, zelf switcht tussen eco-sport-comfort. Dat gaat snel en ongemerkt zodat je altijd de



juiste respons krijgt van de auto. En dat helpt natuurlijk ook om het verbruik te drukken. Wij eindigden aan 5,1 liter per 100 km, maar je mag er zeker van zijn dat je mits wat extra opletten vlot onder de 4,5 liter kan duiken.

Gamma en uitrusting

We zeiden het al, het gamma van de Clio is eenvoudig opgebouwd waarbij je dus eerst kiest voor de TCe 115 of de E-Tech Full Hybrid 160. Renault voorziet ook vier uitrustingsniveaus, waarbij de Evolution instapversie enkel leverbaar is met de kleinste motor. De Evolution+, de Techno en de Esprit Alpine die kunnen met beide motoren geleverd worden. De basisuitrusting van de Evolution is al behoorlijk uitgerust al moet je wel bijbetalen voor een achteruitrijcamera (van heel goede kwaliteit trouwens) of aluminium wielen.

De Techno lijkt de meest evenwichtige uitvoering waarbij je (onder andere) alu velgen krijgt, het OpenR Google multimediasysteem, een achterruijcamera en getinte ruiten. De airco is in dit geval ook volautomatisch. Ga je voor de topversie Esprit Alpine (we blijven het wel wat ver gezocht vinden om de naam Alpine te gebruiken voor een Clio) dan krijg je ook een adaptieve cruise control, parkeersensoren, imitatieleder, grote 18-duimers en een in de hoogte verstelbare bestuurdersstoel.

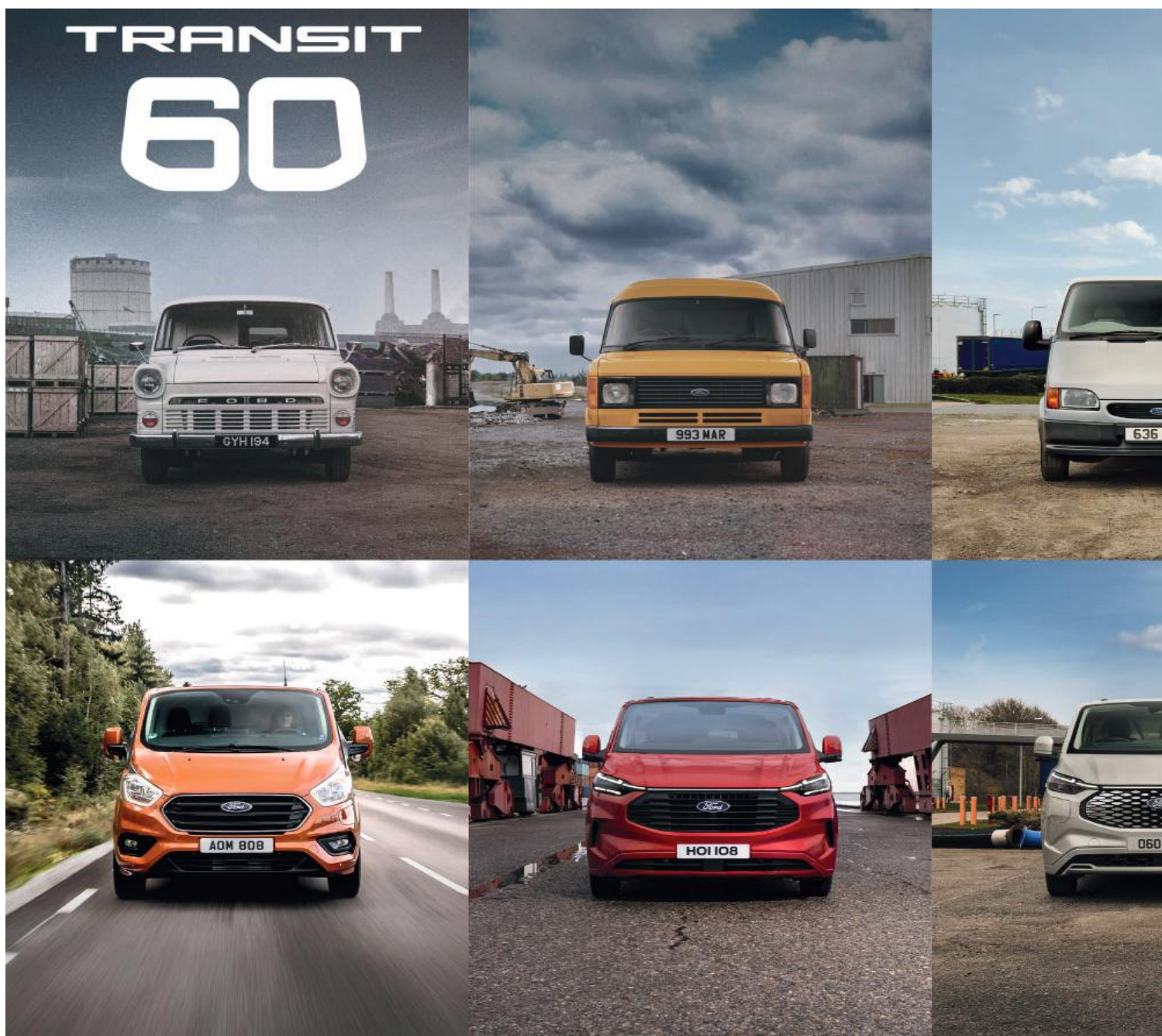
Prijzen starten aan 18.950 euro voor de TCe 115 met manuele versnellingsbak, wat op zich een heel homogene aanbieding is. Voor



de EDC-automaat betaal je een supplement van 2.000 euro, maar je moet dan wel naar een hoger uitrustingsniveau gaan. Ga je voor de E-Tech Full Hybrid, dan betaal je minstens 23.550 euro. De duurste Clio is de E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine. Die kost 28.300 euro. Je kan dan nog in de optielijst duiken waarna de totaalprijs op zo'n 31.000 euro uitkomt. Wel jammer dat Renault het nog steeds houdt bij 2 jaar garantie. Dat is in de markt de dag van vandaag echt wel het minimum.

Conclusie

De Clio heeft ons aangenaam verrast met zijn volwassen karakter. Hij rijdt als een auto uit het grotere C-segment, waarbij de hybride aandrijflijn van de E-Tech een ideale versie is om zuinig te rijden, maar toch over voldoende souplesse te beschikken. Hij voelt zich even goed thuis in de stad als op de snelweg, en we houden er ook van dat hij voldoende digitaal is, zonder daarin te overdrijven. - **WM**



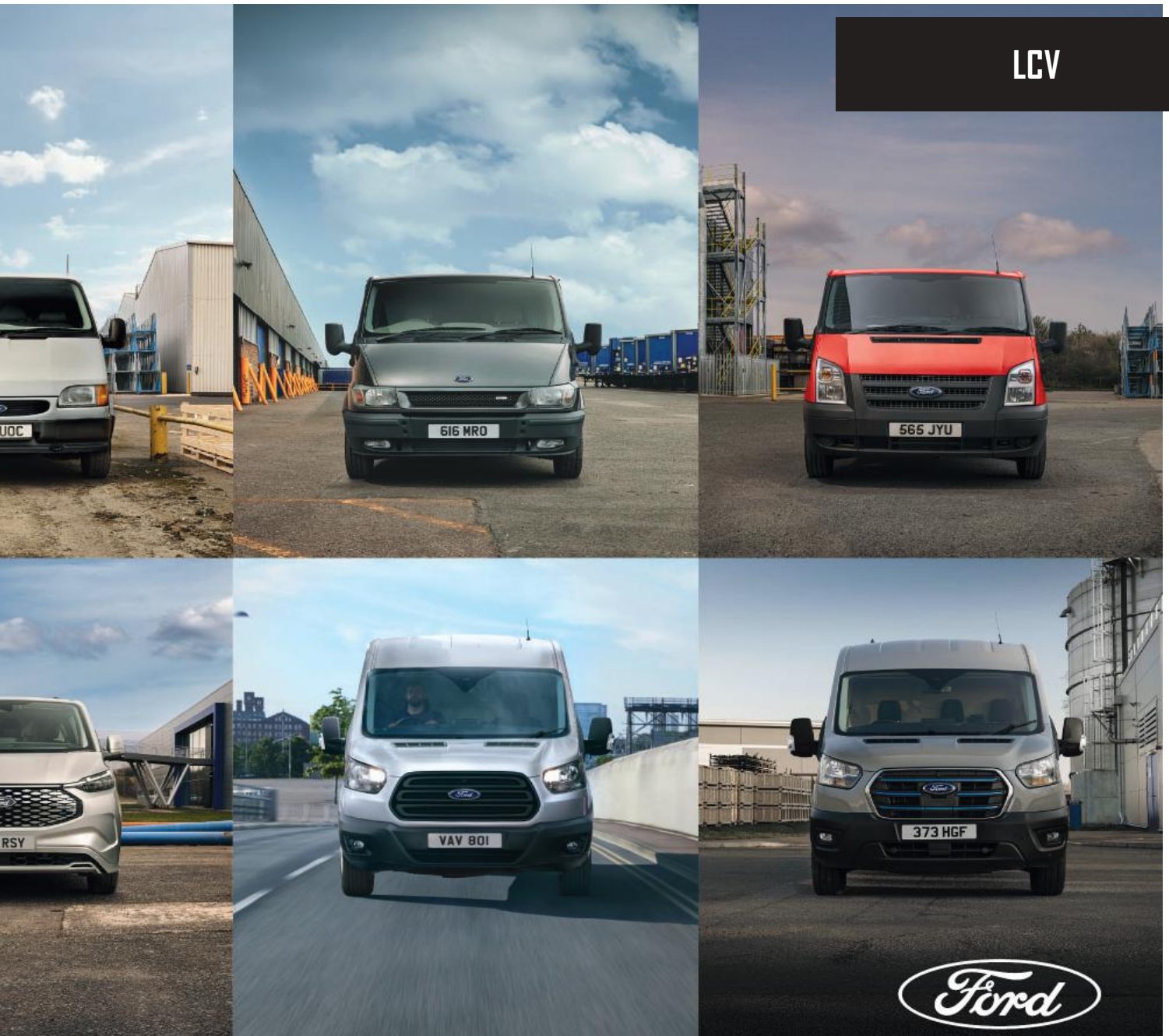
De Ford Transit blaast 60 kaarsjes uit maar is nog lang niet uitgezongen

Het is op 9 augustus 1965 dat de eerste exemplaren van de Ford Transit van de productielijn rolden uit de fabriek in het Verenigd Koninkrijk. Niemand kon toen vermoeden dat het model zou uitgroeien tot een van de meest invloedrijke bestelwagens in Europa en daarbuiten. Nu, zestig jaar later, kijkt Ford terug op honderden miljoenen gereden kilometers, talloze varianten en een rol die veel groter werd dan een pure bedrijfswagenroeping.

De Transit werd al snel een icoon voor werk, mobiliteit en logistiek. Bijkomende modellen in de line-up van Ford bedrijfsvoertuigen maakten gretig gebruik van het sterke imago dat aan de Transit-naam kleefte. Er kwamen ook tal van varianten voor personenvervoer, vrijetijdsbesteding en zelfs enkele folietjes zoals de sportieve MS-RT versies. Maar alle modellen hebben altijd één gemeenschappelijke deler en dat is de rijke ervaring die het model heeft opgebouwd.

1965–1970: De eerstgeborene

In de jaren voor 1965 produceerde Ford in Europa al verschillende



lichte bedrijfswagens, zoals de Britse Thames 400E en de Duitse FK-serie, die vooral op lokaal of regionaal gebruik gericht waren. Maar Ford realiseerde zich dat er behoefte was aan één flexibel, robuust en veelzijdig platform dat zowel in Groot-Brittannië als in Duitsland zou kunnen worden geproduceerd en geschikt was voor een groeiende vraag naar licht goederenvervoer. Het resultaat werd de Transit, in productie genomen in Langley (Berkshire, VK) op 9 augustus 1965.

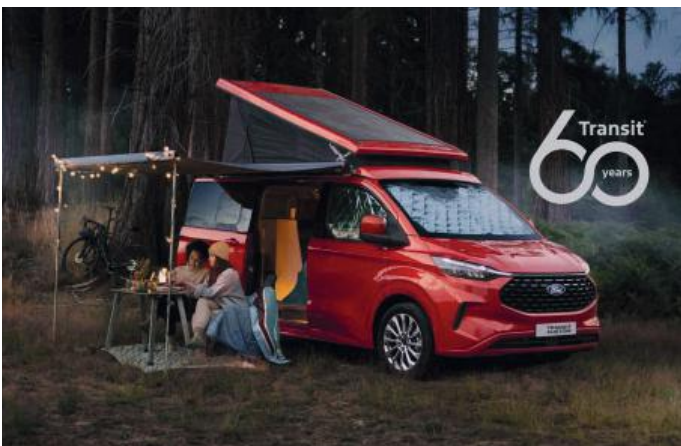
Deze eerste generatie bood al kenmerken die later legendarisch zouden worden: verschillende wielbasissen, laadhoogtes en uitvoeringen (bestelwagen, chassis-cabine, kombi), optionele zijdeuren, en motorvarianten in zowel benzine als diesel. Kortom, in deze beginperiode legde Ford de basis voor wat een standaard zou worden in de lichte bedrijfswagenwereld: flexibel, aanpasbaar, en pragmatisch. Het succes liet niet lang op zich wachten.

1970–1986: de eerste transformaties

Gedurende de jaren zeventig en tachtig werd de Transit steeds meer ingezet in allerlei transportsectoren, van bouw en handel tot ambulance- en openbaar vervoer-toepassingen. De modulariteit van de wagen maakte het mogelijk om de carrosserie, wielbasis en hoogte aan te passen aan specifieke gebruiksbehoeften. De naam Transit werd al snel een begrip en Ford investeerde graag in de evolutie van het model. In 1978 bijvoorbeeld werd een substantiële restyling doorgevoerd, met aandacht voor interieur en mechaniek, die de Transit opnieuw relevant maakte in een competitieve markt. En niet zonder succes want de verkoop en productie gingen in stijgende lijn, de export nam toe, en de Transit verstevigde zijn positie als referentie onder lichte bedrijfswagens.

1986–2000: Nieuwe technologische stappen

In 1986 ging de Transit over in een nieuwe generatie die grotere laadvolumes mogelijk maakte en ook de technische mogelijkheden verruimde. Noem het gerust een fase van consolidatie maar ook



van innovatie. Er kwamen meer motorvarianten, een verbeterde afwerking en het model deed ook z'n intrede in nieuwe segmenten zoals chassis-cabine versies en personenbusvarianten onder de Tourneo-benaming.

In de jaren negentig werd het belang van efficiëntie, comfort en veiligheid groter. Elektronische voorzieningen waren in opmars en de Transit begon (zonder de core-waarde van werkpaard te verliezen) ook meer comfort-elementen te bieden. In deze periode bereikte het model de grens van miljoenen geproduceerde exemplaren en werd zijn reputatie als robuuste, betrouwbare bedrijfs-wagen verder gecementeed.

2000-2013: een nieuw platform

Met de eeuwwisseling kreeg de Ford Transit een nieuw, volledig herwerkt platform dat in 2000 op de markt verscheen. Deze generatie maakte een sprong vooruit in zowel afmetingen als variatie.

Voor het eerst werd de Transit leverbaar met drie aandrijfconcepten: voorwielaandrijving, achterwielaandrijving en vierwielaandrijving. Dat gaf klanten een ongeziene vrijheid om de aandrijflijn af te stemmen op hun werkterrein, of het nu ging om stadsdistributie of ruw werfverkeer. Ook het koetswerkenaanbod werd sterk uitgebreid: naast de klassieke bestelwagens kwamen chassis-cabines, minibusversies en zelfs luxevarianten onder de naam Tourneo op de markt.

In 2006 volgde een grondige facelift, waarbij het design een modernere en hoekigere vorm kreeg. Binnenin kreeg de Transit meer comfortelementen, zoals verbeterde stoelen, een nieuw dashboard en meer veiligheidsvoorzieningen, waaronder airbags en stabiliteitscontrole. In diezelfde periode werd de Transit door internationale jury's meermaals bekroond, onder andere tot "International Van of the Year". Het bevestigde zijn status als maatstaf in het segment.



Een andere belangrijke evolutie in deze jaren was de geografische verschuiving van de productie. Terwijl de Transit decennialang vooral in Groot-Brittannië en Duitsland van de band rolde, werd in de jaren 2000 de Turkse fabriek in Kocaeli het nieuwe zwaartepunt. De fabriek groeide uit tot een van de grootste Transit-productielocaties ter wereld. Toch bleef de fabriek in Southampton nog actief tot 2013, toen Ford besloot om de productie daar definitief stop te zetten en de Europese productie volledig in Turkije te centraliseren.

De periode weerspiegelt de globalisering van de Transit. Niet langer was het een puur Europees model, de bestelwagen werd geëxporteerd naar steeds meer markten wereldwijd. Dankzij zijn veelzijdigheid, betrouwbaarheid en steeds betere comfort- en veiligheidsuitrusting wist de Transit zijn positie als een van de meest succesvolle lichte bedrijfswagens van het eerste decennium van de 21e eeuw verder te verstevigen.

2013-2025: elektrificatie en digitalisering

Na 2013 ging de Transit een nieuw tijdperk in waarin de bestelwagen niet alleen technisch evolueerde maar ook een bredere rol kreeg binnen de bedrijfsstrategie van Ford. De focus verschoof naar modernere aandrijflijnen, betere veiligheid en digitalisering. Naast efficiëntere diesel- en benzinemotoren werden varianten met alternatieve brandstoffen ontwikkeld, en tegen 2021 verscheen de eerste volledig elektrische versie: de E-Transit. Daarmee zette Ford een belangrijke stap richting elektrificatie in het bedrijfswagensegment.

Tegelijk veranderde ook de schaal van samenwerking. Ford sloot in 2019 een strategisch partnerschap met Volkswagen om gezamenlijk bedrijfsvoertuigen te ontwikkelen. Voor de nieuwste generatie van de Transit Custom resulteert dit in een gedeeld platform met voor de VW Transporter. Die samenwerking laat vooral toe om ontwikkelingskosten te drukken, sneller nieuwe technologieën te integreren en een breder gamma aan varianten aan te bieden.

De Transit werd in deze periode ook steeds meer een "connected" voertuig. Met het Ford Pro-ecosysteem en SYNC-technologie veranderde de bestelwagen in een rijdend digitaal kantoor, compleet met telematica, vlootbeheeroplossingen en geautomatiseerde assistentiesystemen zoals "Delivery Assist". Daarnaast kreeg de Transit door de introductie van opties zoals Pro Power Onboard een bijkomende functie als mobiele energiebron, rechtstreeks gevoed uit het batterijpakket.

Feest!

Vandaag viert de Transit dus zijn zestigste verjaardag en de teller staat daarbij op een indrukwekkende aantal van meer dan 13 miljoen verkochte exemplaren. Dat succes is in grote mate te danken aan het feit dat Ford telkens opnieuw de norm zette in het bestelwagensegment. De combinatie van elektrificatie, digitalisering en internationale samenwerking maakt duidelijk dat de Transit ook in de komende decennia een centrale rol zal blijven spelen in het lichte bedrijfswagenlandschap. - WM



Patrick Van der Aa - Ford Pro

“Onze bestelwagens zijn voor Ford het kloppend hart. Ze worden dus niet stiefmoederlijk behandeld.”

Niemand die de evolutie en het succesverhaal van de Ford bedrijfswagens beter kan duiden dan Patrick Van der Aa. Binnen een zestal maanden zwaait hij af na ruim 40 jaar toegewijde dienst bij Ford Motor Company Belux. Het grootste deel van zijn carrière was hij de enthousiaste baas en promotor van het Ford bedrijfswagengamma.

Patrick Van der Aa is alles behalve een grijze figuur. Hoewel hij in zijn lange carrière heel wat watertjes heeft doorzwommen, is het Ford Pro gamma altijd de rode draad geweest in zijn professionele parcours. De sympathieke Antwerpenaar heeft wat je noemt een karakterkop, maar wel eentje dat perfect past bij het Ford bedrijfswagenverhaal. Hij praat de taal van de klant, maar ook die van zijn werkgever; een evenwicht dat hij belangrijk vindt en waar hij regelmatig in dit interview naar verwijst. Daarnaast hecht hij ook heel veel belang aan teamwork. Als manager voelt hij zich eerder als trainer-speler dan als directeur die boven zijn medewerkers staat.

En die aanpak loont, want veertig jaar in hetzelfde huis, dat doet bijna niemand hem nog na. En zeker niet in een sector die zo snel en zo bruusk verandert als de bedrijfswagenwereld. We praten over vroeger, over vandaag, over wat voorbij is en wat er nog komt. Maar bovenal praten we over mensen en het product.

Patrick, vandaag is Ford Pro (nvdr: de roepnaam van het Ford bedrijfswagengamma) een sterke en gevestigde waarde in het segment van de bedrijfswagens, maar ik veronderstel dat dat niet altijd het geval is geweest?

Zeker niet, je moet je de markt van toen voorstellen. Bestelwagens waren belangrijk, maar ze waren niet het hart van de business. We hadden natuurlijk wel de productie van de Transit in onze fabriek in Genk, en dat was een enorm voordeel al was het maar omdat zeker in die tijd bedrijven nog wel gevoelig waren voor de lokale productie. Dat was een manier om de lokale economie te steunen. Maar pakweg 30 jaar geleden waren het vooral de personenwagens waar Ford naam en faam in maakte. Denk maar aan de iconische

modellen als de Fiesta, de Sierra, de Mondeo of de Escort en later de Focus. Ja, de Transit was al een gevestigde waarde, maar in die tijd had niemand het gevoel dat bestelwagens ooit strategisch belangrijker zouden worden dan personenwagens.

Nochtans is dat intussen wel het geval. Sinds Ford Europa er voor koos om het personenwagengamma flink in te krimpen teren jullie voor het overgrote deel op het succes van de bedrijfswagens? Sinds enkele jaren zijn de rollen inderdaad omgekeerd en zijn onze bestelwagens letterlijk de life-line van Ford geweest. Sterker nog; zonder de winst en stabiliteit van ons Ford Pro-gamma waren er geen middelen om ontwikkelingsgeld te steken in de elektrificatie van ons gamma elektrische personenwagens. De bedrijfswagens hebben onze winkel dus draaiende gehouden. Nu is het wel de bedoeling om de komende jaren terug meer in te zetten op de ontwikkeling van ons gamma personenwagens. We gaan met andere woorden het evenwicht herstellen, maar dat de bedrijfswagens alles behalve stiefmoederlijk worden behandeld bij Ford, dat is duidelijk.

De verkoopcijfers zijn altijd indrukwekkend geweest, wat maakte Ford volgens jou in België zo succesvol binnen het bestelwagensegment?

Wij waren altijd uiterst flexibel en het product was betrouwbaar. Dat klinkt simpel, maar in deze sector is dat goud waard. Gelijk welke ombouwen de klanten vroegen, de specifieke wensen op maat van de klant of de uitzonderlijke uitdagingen die ons werden voorgeschoteld... We zeiden eigenlijk zelden nee. En mensen onthouden dat.



Julie hebben dus geen kansen laten liggen.

Weinig, we zijn eigenlijk altijd nummer 1 of 2 geweest in het segment. Ik had misschien persoonlijk graag wat meer direct sales gedaan waarbij het dealernet niet steeds een rol zou hoeven te spelen. Door als invoerder zelf te verkopen aan de eindklant kan je misschien wel betere prijzen aanbieden, maar Ford is altijd trouw gebleven aan zijn dealers, en die keuze begrijp ik. Dealers zijn ons gezicht op straat. Dat bescherm je. Ook financieel.

Zeker in de bedrijfswagenmarkt zijn dealers met ervaring in bestelwagens van goudwaarde kan ik me inbeelden.

Absoluut. Onze dealers, dat zijn experts. In België hebben we een opmerkelijk sterk bestelwagennetwerk: dealers die de markt kennen, de sector kennen, de noden kennen, hun klanten kennen. Dealers die écht luisteren en met wie we vanuit het invoerderschap heel goed samenwerken. Dat is altijd onze grootste troef geweest.

Heb je het Ford-dealernetwerk over de jaren zien veranderen in België?

Absoluut, we hebben een uitdagend traject van verdere professionalisering doorgemaakt maar ik ben trots op waar we nu staan. Het is ook niet altijd makkelijk geweest want onze verdelers moeten zich natuurlijk schikken naar de richtlijnen en de standaarden van het moederhuis, wat ook vaak gepaard ging met de nodige investeringen. We hebben ingezet op professionalisering, opleiding, infrastructuur. Dealers wisten wat er van hen verwacht werd, en wat ze in ruil konden krijgen. En dat was in de eerste plaats een mooi verkoopvolume. Ze verdienen dus mooi geld, maar het komt

natuurlijk niet vanzelf. Hard werken wordt beloond. Daar geloof ik in.

Welke innovaties hebben volgens jou de grootste impact gehad op de verkoop van het Pro-gamma?

Er zijn altijd productinnovaties en we hebben daar vaak een pionierende rol ingevuld, de Ford Transit is dan ook al 60 jaar een sterhouder. Maar als ik een recente evolutie mag aanstippen dan is het toch de uitrol van ons Ford Pro-ecosysteem. Dat is eigenlijk de verzameling van alle innovaties en diensten die zorgen voor een 360 graden aanpak waarbij de klant volledig ontzorgd wordt en niet langer bij andere partijen te rade moet gaan voor diensten los van het product zelf. Denk maar aan telematica waarmee vloten opgevolgd kunnen worden of werkopdrachten kunnen worden opgeladen. Denk aan financieringen, charging solutions. En vooral, denk aan systemen die de zogenaamde downtime beperken. Want een bedrijfswagen die stilstaat, dat kost geld. Veel geld. Als je dan kunt zeggen: wij helpen je om dat te voorkomen of, in het slechtste geval, om je mobiliteit te verzekeren, dan verkoop je eigenlijk gemoedsrust.

Hoe groot is die rol van telematica, connectiviteit en digitale fleet-tools eigenlijk geworden?

Heel groot. Bedrijven willen controle: waar zijn mijn wagens, hoeveel verbruiken ze, hoe lang staan ze stil, wanneer moet er onderhoud gebeuren...? Alles moet meetbaar zijn. Daarom bestaat ons Ford Pro-ecosysteem. Het is geen luxe. Het is een noodzaak geworden.



Je bent kind aan huis bij gekende klanten met immense vloten zoals bpost, om maar één voorbeeld te noemen. Is dat een vloek of een zegen? Want verkopen is slechts een eerste succes, de klanten tevreden houden lijkt me nog een ander paar mouwen. Ik beschouw het absoluut als een zegen. Ja, het is spannend wanneer je ze binnenhaalt, en nóg spannender om ze te houden. Maar we hebben altijd een grote tevredenheid gehad bij die klanten. En laat ons eerlijk zijn: niet alle constructeurs kunnen zulke volumes aan op het vlak van aftersales.

Verlies je vaak een dossier op prijs?

Dat valt nogal mee en het hangt natuurlijk af van klant tot klant hoe diep je moet gaan. Nu, grote vloten willen ook risico spreiden en dus kopen ze bewust bij meerdere merken. Dat is normaal. Maar ik heb altijd mijn best gedaan om een zo groot mogelijk deel van de koek binnen te halen, binnen een redelijk prijsverhaal. Je moet je eigen waarde kennen en zonder een gezonde marge is een project ook niet houdbaar op lange termijn.

Heb je die grote klanten ook nodig om jullie doelstelling qua elektrische verkoop te halen?

Het is zeker zo dat klanten zoals bpost de ideale partner zijn om ons gamma elektrische bedrijfswagens binnen te loodsen. Die grote vloten gaan dan ook heel bewust om met ecologische doelstellingen en ze zijn ook bereid daarin een pioniersrol te vervullen.

Wanneer werd duidelijk dat ook de elektrificatie bij bestelwagens een echte gamechanger zou worden?

Het zou wat mij betreft gerust nog wat meer mogen zijn, maar ik denk dat we vandaag heel tevreden mogen zijn met ons marktaandeel van 6 à 7 procent. 7 procent van alle bestelwagens die we verkopen zijn dus volledig elektrisch. Ik vind dat knap voor een segment dat jarenlang vrij conservatief was. Het is ook vaak een kwestie om potentiële klanten letterlijk aan boord te krijgen. Eens ze gaan rijden met een elektrische Ford bestelwagen, dan zijn ze meteen onder de indruk over het comfort en het rijplezier. Chauffeurs komen terug van een testrit en je ziet het meteen: ze vallen voor de stilte, de power, het gemak. Nu moet ik eerlijkheids-halve toegeven dat het bij mij ook even heeft geduurd, maar sinds enige tijd rij ik zelf ook volledig elektrisch. En eerlijk? Ik zou niets anders meer willen, zelfs niet voor lange ritten waar ik nu zelfs kan genieten van een korte pauze om bij te laden.

Ford heeft doorheen de jaren ook verschillende samenwerking gehad met andere constructeurs, zoals nu ook met VW voor de Transporter. Als onversneden Ford fan in hart en nieren, doet het pijn om niet langer alleen een voertuig alleen te ontwikkelen? Goh, dat was aanpassen maar ik sta daar helemaal achter. Nu, in het geval van de Transit/Transporter is het Ford dat het voertuig integraal heeft ontwikkeld. En kennis delen met een ander merk maakt een project haalbaar. De tijden zijn voorbij dat je als merk alleen nog elk platform kunt bekostigen. We werken met VW trouwens goed samen, de Caddy komt dan weer van hen. En ook bij de personenwagens werken we samen. Het enige minpuntje is dat we elkaar soms beconcurreren op dealerniveau. Dan voel je dat marges onder druk staan. Maar dat is het spel.



Over concurrentie van nieuwe merken gesproken, hoe kijk je naar de Chinese spelers in het LCV-landschap? Momenteel hebben ze natuurlijk niet de flexibiliteit die jullie hebben na al die jaren.

Ik zou de Chinese merken niet onderschatten, ze zijn snel om zich aan te passen. Ze kennen de EV-technologie door en door, en ze worden ook steeds beter in ombouw en klantoplossingen. En vergeet ook de Koreaanse merken niet. Die komen er ook aan. We gaan niet op onze lauweren mogen rusten. Maar concurrentie is niet slecht. Het houdt ons scherp.

Als je binnen enkele maanden afzwaait dan zullen de Chinezen of Koreanen jullie nog niet ingehaald hebben. Welke tips of lessen zou je jouw opvolger meegeven om de Ford bedrijfswagens aan de top te houden?

Hij of zij zal alvast alle tools krijgen om het Ford Pro succes verder te zetten en ik zal zeker een optimale overdracht verzekeren. Ik heb ook het volste vertrouwen in de verdere evolutie en ontwikkeling van ons bedrijfswagengamma. Momenteel hebben we weliswaar weinig nieuws te melden want ons gamma staat helemaal op punt. Maar eind 2026 volgt belangrijk nieuws dat ons zeker zal helpen om verder te groeien.

Heb je nog concrete tips voor je opvolger?

(Denkt even na) Luister naar de dealers. Altijd. Ze zijn onze partner en ze voelen de markt sneller dan wie ook. Zorg voor een open communicatie: zeg wat kan, maar durf ook zeggen wat níét kan. En tenslotte: bewaak het evenwicht tussen de belangen van Ford Europe en onze verdelers. Je moet soms bruggen bouwen waar eigenlijk geen brug ligt.

Wat was het mooiste en het moeilijkste moment geweest in je carrière?

Er waren zoveel mooie momenten en successen, maar ik zal er eentje noemen waar ik wel trots op ben. Ik werkte bij Ford Europe en mocht onderhandelen met camperbouwers. Dat was geen gemakkelijk proces en de markt was moordend met sterke druk van de Fiat-groep. Hun voorstel evenaren leek een onmogelijke opdracht, al zeker voor wat het financiële plaatje betreft. Maar ik zette door en kwam met de oplossing van één enkel donortype, één voertuig dat we aanboden aan een goede prijs en zonder verdere prijsdiscussie. En daar zijn we met het team wel in gelukt. Dat gaf een gevoel van: dit is wat goede strategie kan doen.

En het moeilijkste moment?

Zonder twijfel de sluiting van Ford Genk. Dat was zwaar. Uiteraard voor de mensen die daar hun leven hadden opgebouwd, maar ook voor de hele organisatie. Dat heeft lang gewogen maar we hebben wel onze rug kunnen rechte.

Tot slot, als je één mythe over bestelwagens of de sector zou mogen ontkrachten, welke zou dat zijn?

Ik weet niet of er echt mythes bestaan maar we moeten in ieder geval niet meer geloven dat bestelwagens minder belangrijk zijn dan personenwagens. Dat is doorheen de autosector lang de mentaliteit geweest maar intussen is het tegendeel wel bewezen. Ze zijn intussen voor Ford en voor andere merken het kloppend hart. Dus nee, je moet ze niet stiefmoederlijk behandelen. Integendeel. Je moet er misschien zelfs nóg meer zorg en aandacht aan geven.



Ford E-Transit Custom EV-optie met kennis van zaken

Als het gaat over het aanbieden van elektrische bestelwagens, dan kan Ford als specialist van lichte bedrijfs-wagens uiteraard niet achterblijven. En al zeker niet met betrekking tot hun meest bekende model dat recent volledig werd vernieuwd. Kan de Ford E-Transit Custom op stroom nog steeds overtuigen? Wij deden de test.

Al sinds 2021 biedt Ford de Transit aan met een volledig elektrische aandrijving, en die lijkt nu met de nieuwste generatie (gelanceerd in 2024) tot volle wasdom te komen. Zonder de kernkwaliteiten van de Transit te verloochenen lijkt het model nu helemaal klaar om vloot-beheerders te ondersteunen in de elektrische transitie. Aan het DNA van de Transit, en bij uitbreiding het DNA van de Ford Pro-af-deeling, wordt niet geraakt. Dat betekent dat ook de E-Transit uitpakt met voldoende ruimte, een multi-inzetbaarheid en een netwerk van ombouwers en dealers dat écht de noden van zelfstandigen, kmo's en vlootbeheerders begrijpt.

Elektrische aandrijving

Laat ons meteen dieper ingaan op de EV-architectuur van de Ford E-Transit Custom. Ford voorziet vreemd genoeg slechts één relatief

kleine batterij en die heeft een bruikbare capaciteit van 64 kWh, gecombineerd met één motor op de achteras. Die elektromotor komt in 3 smaken met naar keuze 136 pk, 217 pk, of voor wie meer pit en uitstraling zoekt, een sportieve MS-RT van 286 pk. Het koppel van de "gewone" varianten is royaal (415 Nm), wat in de praktijk veel belangrijker is dan de pk-waardes. Je vertrekt dus altijd meer dan vlot, zelfs met lading of aanhang. Ook goed om weten: Ford monteert standaard een warmtepomp om ook de winterse prestaties te optimaliseren.

Officieel haalt de E-Transit Custom een rijbereik tot 331 km volgens de WLTP-cyclus. In bedrijfswagentermen is dat helemaal in lijn met het segment en het volstaat duidelijk voor de meeste stedelijke en regionale ritten. In de praktijk is het effectieve rijbereik natuurlijk



sterk afhankelijk van de lading, de buitentemperatuur en de snelheid, maar wij verbruikten (zonder lading, maar met veel snelwegkilometers) ongeveer 22 kWh, wat overeenkwam met een rijbereik van net onder de 300 km.

Laden kan deze E-Transit aan de snellader tot 125 kW DC en daarmee zie je het batterijniveau van 10 naar 80% stijgen in ongeveer 39 minuten. Anders gezegd; een koffiepauze van 10 minuten geeft in principe 82 km extra kilometers op de boordcomputer. Aan de bedrijfsaadpaal thuis of op het werk spring je met de 11 kW-boordlader in ongeveer 6,7 uur van 10 naar 100%. Allemaal eerlijke waarden voor het segment, ook al stellen we ons de vraag waarom Ford geen grotere batterij in de laadvloer steekt.

Rijden

De E-Transit is niet enkel een bestelwagen die functioneel rijdt, maar ook prettig. Op de baan voelt de E-Transit Custom... als een Ford. Het stuurgevoel en de pedaalrespons zijn net zo direct als in de Ford personenwagens, en in combinatie met onze 218 pk elektromotor zorgde dat voor heel wat koppelreacties aan de wielen (zeker bij regenweer). Zelfs bij snelheden aan 50+ km/u resulteerde volgas nog tot wielspin. Dat zal wellicht minder het geval zijn als de E-Transit geladen is. Bij hogere snelheden blijft de hoge koets over het algemeen wel rustiger dan je bij vele concurrenten ervaart. Dat komt door de lage plaatsing van het batterijpakket en de onafhankelijke achterwielloophanging die de carrosseriebewegingen tempert. De recuperatie van de remenergie is aan de bescheiden kant maar mits wat gewenning kom je zeker in stadsverkeer toch dicht bij het éénpedaalgevoel, en dan ga je ook automatisch efficiënter rijden.

Inzetbaarheid

De bruikbaarheid van een E-bestelbus hangt niet enkel af van de beschikbare elektrische kilometers, maar ook van wat je kunt meenemen en trekken. In bestelwagenvorm biedt de E-Transit Custom laadvolumes tussen 5,8 en 9,0 m³, een maximale laadvloerlengte tot 3.450 mm (met doorlaadmogelijkheid) en – cruciaal in het bedrijfsleven – een trekgewicht tot 2,3 ton. De sub-2,0 m dakhoogte van veel varianten maakt ondergrondse parkings en hoogtebalken ook minder problematisch. Het nuttig laadvermogen schommelt net boven de ton, afhankelijk van uitvoering. Dat alles maakt dat je van diesel naar elektrisch kunt switchen zonder je hele werkproces om te gooien.

Waar de E-Transit Custom zich echt onderscheidt, is het ecosysteem. Ford Pro blijft koetswerktypes aanbieden die we kennen: gesloten bestel, dubbele cabine, kombi/multi-use. Voor zeer specifieke noden is er het Ford Pro Converter-programma, een Europees netwerk van gecertificeerde ombouwers dat laadbakken, koelopbouwen, werkplaatsen op wielen of rolstoeltoegankelijke inrichtingen levert met fabrieksconformiteit. De kernboodschap blijft: de elektrische aandrijving beperkt je configuraties niet. Je kiest nog altijd wielbasis (L1/L2), dakhoogte (H1/H2) en interieurinrichting zoals je dat bij een diesel deed.

Rijgedrag en comfort

In het verkeer merk je meteen de rust van de elektrische aandrijving. Er is uiteraard geen dieselmotortje, geen turbogat, geen schakelmomenten. Wel krijg je één permanente versnelling, een constante mogelijkheid om sneller te gaan. Het is met 218 pk onder de rechtervoet zelfs wat opletten voor snelheidsboetes.



De E-Transit Custom voelt in stedelijke straten en op rotondes compacter dan hij is. De besturing is licht maar niet vaag; de carrosserie blijft netjes gecontroleerd in bochten. Op slechte ondergrond filtert de ophanging dwarsnaden beter weg dan je van een bestelwagen zou verwachten, al blijft de onbeladen achteras zoals bij elke LCV wat springerig. Wie regelmatig op modderige werven komt, zal geïnteresseerd zijn in de aangekondigde AWD-variant. Die staat pas voor 2026 op de Europese planning, maar het toont dat Ford de knelpunten van EV-bestelwagens erkent.

Cabine: mobiel kantoor

Ford's expertise komt ook helemaal tot zijn recht in de stuurcabine. De "Mobile Office"-optie met kantelbaar stuur verandert de ruimte voor je in een vlak werkblad; het 13-inch SYNC 4-scherm is standaard in het gamma en de software snapt de realiteit van een koerier: de functie "Delivery Assist" automatiseert repetitieve handelingen bij elke stop (ramen, alarmlichten, vergrendeling), zodat je minder vergeet en sneller weer op weg bent. De passagiersairbag verhuist naar het dak, waardoor het dashboard extra opbergruimte biedt voor laptop en papierwerk.

Een nuttige optie voor wie op locatie werkt is de Pro Power Onboard (2,3 kW). Daarmee voed je rechtstreeks uit de batterij je gereedschap, verlichting of laptop via stopcontacten in de cabine en in de laadruimte. Als je ooit met een generator hebt gezeuld of verlengsnoeren door een hal hebt uitgerold, weet je hoe groot dit voordeel is.

Prijs en TCO

Een elektrische bestelwagen koop je minder op emotie, wel vanuit een eco-verantwoordelijkheid waarbij ook de rekening moet kloppen. De E-Transit Custom is ontworpen voor een voorspelbare en gunstige TCO: het rijbereik is voldoende voor dagtaken, de behoorlijke snellaadtijd beperkt de wachttijden, en de warmtepomp minimaliseert winterverbruik. Bovendien is er ook nog het voordeel dat het onderhoud bij een EV in de regel goedkoper uitvalt dan bij een diesel, en dat is voor een bestelwagen niet anders.

Wie naar de Belgische prijslijst kijkt ziet dat het reguliere gamma van de E-Transit Custom meerdere mogelijkheden biedt. Ga je voor de versie met 136 pk, dan betaal je 46.745 euro exclusief BTW. "Onze" testwagen met 218 pk kost exact 3.000 euro meer. Hoewel we niet met de 136 pk variant hebben gereden, lijkt ons dat eigenlijk de betere keuze omdat het vermogen ongetwijfeld beter beheersbaar is. De E-Transit Custom MS-RT met 286 pk en een prijskaartje van 73.425 euro excl. BTW, lijkt ons al helemaal van de pot gerukt. Wat wel opvalt is dat de Trends basisuitvoering al netjes is uitgerust met o.a. automatische airco, digitale achteruitrijcamera zichtbaar op het 13-inch scherm, parkeersensoren, alu velgen en een regensensor.

Conclusie

De elektrische E-Transit Custom is geen statement-object, maar een werkinstrument dat merkbaar doordachter is dan de vorige generatie EV-bestelwagens die we de voorbije jaren zagen. De aandrijflijn presteert volwassen en stil, het rijgedrag is typisch Ford (dat is een compliment) en de cabine sleurt het model de digitale werkvloer op met Mobile Office, Delivery Assist en een groot, snel infotainmentscherm. - WM

Test



Fiat 500 Hybride
brengt Fiat back in the game



Soms moet je als autobouwer even slikken en bijsturen. Fiat dacht in 2020 dat de toekomst van de iconische 500 volledig elektrisch zou zijn. Maar de verkoopcijfers tikten hen op de vingers en zeiden: “Ragazzi, misschien toch niet.” En dus lanceert Fiat weer een 500 Hybrid.

Officieel is deze Fiat 500 een microhybride, maar het is vooral een terugkeer naar iets wat klanten blijkbaar écht willen. Samen met de nieuwe Granda Panda moet het 500-gamma daarmee het leeuwendel van de verkoop voor z'n rekening nemen.

Tijdloos design

Het design is nog steeds de ster van de show. De Fiat 500 blijft een charmante verschijning met een vorm die al jaren harten steelt. Kopers kiezen deze auto omdat hij leuk is om naar te kijken, niet omdat hij de snelste is. De hybrideversie lijkt bijna als twee druppels benzine op de elektrische e500. Zelfs de uitlaat is verleggen en verstopt achter de achterbumper. De enige zichtbare verandering is een subtiele extra luchtinlaat vooraan, alsof de auto een klein snorretje draagt.

Manueel schakelen is helemaal terug

In het interieur begroet je een oude bekende: de handgeschakelde 6-bak. Fiat moest creatief puzzelen om een 12V-mild-hybridesysteem én handbak te integreren in een platform dat oorspronkelijk

alleen voor een volledig elektrische aandrijving was bedoeld. Zelfs het inpassen van de brandstoftank was geen sinecure, maar uiteindelijk kreeg de auto een tank van 37 liter. Daardoor kun je in de praktijk tussen de 450 en 650 kilometer rijden, afhankelijk van hoe enthousiast je rechter- én linkervoet zijn.

Minder vermogen, meer zuinigheid

Een hybride 500 is niet nieuw. De vorige versie leverde 70 pk, deze nieuwe 500 Ibryda moet het stellen met 65 pk en 92 Nm. De 1.0 Firefly-driecilinder wordt ondersteund door een klein elektromotortje dat vooral de verbruikscijfers moet drukken en het optrekken bijstuurt.

Toch blijft de stopwatch streng: de sprint van 0 naar 100 km/u duurt 16,2 seconden, of 17,3 seconden voor de Cabrio. Dat is langzamer dan zowel zijn voorganger als de elektrische e500. Maar laten we eerlijk zijn: cijfers vertellen lang niet het hele verhaal. Dus, hoe rijdt hij écht?

Het blijft een echte stadsmuis

De eerste testrit vond plaats in Turijn, waar de 500 zich gedraagt alsof hij er is geboren. Fiat gaf ons geen kans om de snelweg op te gaan (dat zegt wel al iets), maar in de stad doet de 500 Hybrid precies wat hij moet doen: soepel mee glijden met het verkeer, lichtvoetig door smalle straatjes manoeuvreren en met zijn compacte postuur overal tussendoor schieten. De 6-bak schakelt boterzacht en het koppelpedaal vraagt geen speciale opleiding



of spierkracht. De driebcilinder zoemt vriendelijk op de achtergrond en laat pas zijn keel horen als hij zich echt moet inspannen zoals op een steile helling, zonder ooit opdringerig te worden.

Wel is er een kleine ergernis: de elektrische handrem doet soms alsof hij nog vijf minuutjes wil snoozen en houdt de auto vast voordat hij uiteindelijk toegeeft. Handmatig uitschakelen voorkomt

frustratie. Ook het uitschakelen van de snelheidswaarschuwing is onnodig omslachtig, want er is geen fysieke knop. Je moet dus via het 10,25-inch scherm een paar tikken geven om de irritante piep tot zwijgen te brengen.

Praktisch?

Vergeleken met de elektrische Fiat 500 zijn er natuurlijk weinig verschillen op het vlak van de functionaliteit en gerieflijkheid. Voorin zit je uitstekend, maar achterin is het krap. Met zulke wespentaille mag je natuurlijk niets anders verwachten. Alleen kinderen die nog geen tieners zullen achterin comfortabel zitten. Volwassenen hebben achterin werkelijk niets te zoeken, zelfs geen mensen die van nature compact zijn. De beenruimte en hoofdruimte zijn beperkt, en instappen is een sport op zich. Niet toevallig heeft de voorpassagiersstoel Isofix, zodat ouders de kinderstoel gewoon daar plaatsen. De koffer van 183 liter is genoeg voor kleine boodschappen, maar een kinderwagen gaat waarschijnlijk op de achterbank eindigen. Voor wie iets meer gemak wil, is er de nuttige 3+1-versie met een klein deurtje links, en uiteraard ook de populaire Cabrio.

De prijzen van de Fiat 500 Hybrid

Fiat houdt het instapmodel aantrekkelijk door de 500 Pop net onder de 20.000 euro te prijzen, namelijk 19.650 euro. Je krijgt dan een guitige stadsauto van 3,63 meter met 15-inch wielen, een 7-inch

+ PLUS

- Iconisch en tijdloos design dat nauwelijks veroudert
- Zeer wendbaar en ideaal voor stadsverkeer
- Handgeschakelde 6-bak haalt het beste uit de motor
- Zuiniger dankzij mild-hybridesysteem
- Betaalbare instapprijs voor een moderne stadsauto

- MIN

- Traag in acceleratie, vooral buiten de stad
- Zeer beperkte achterraimte en kleine koffer
- Onhandige snelheidswaarschuwing en handrem



digitaal instrumentenpaneel, cruise control en handmatige airco. En natuurlijk is ook de onweerstaanbare verleidingskracht ook standaard. De Torino-uitvoering, zoals de testwagen, kost 21.150 euro en voegt onder meer een 10,25-inch infotainmentscherm, automatische airco, 16-inch velgen en zowel USB-A als USB-C toe.

Daarnaast is er de Icon-versie, eveneens 21.150 euro, met vergelijkbare uitrusting en andere velgen. Die kun je bovendien bestellen als 3+1 voor 22.650 euro, of als Cabrio voor 24.150 euro. Daarmee is het nog altijd één van de goedkoopste cabrio's op de markt. Bovendien staat de La Prima, die alles biedt wat je vandaag verwacht: een panoramisch dak, stoelverwarming, achteruitrijcamera, inductielader en 17-inch velgen. De prijzen beginnen bij 24.150 euro voor de berline, 25.650 euro voor de 3+1 en 27.150 euro voor de Cabrio. Voor elke kleur die niet wit is, betaal je 725 euro extra.

Eindoordeel: voor wie is deze Fiat 500 Hybrid?

De Fiat 500 Hybrid gaat geen prijzen winnen op de snelweg; daar is hij simpelweg niet voor geboren. Maar in de stad doet hij precies wat hij moet doen: charmant, compact, zuinig en verrassend capabel zijn. De handbak haalt het beste uit het motortje, en de actieradius is ideaal voor wie regelmatig rijdt maar geen roadtrips van duizend kilometer plant. Uiteindelijk blijft de 500 een 500: een heerlijke stadsauto voor singles, jonge koppels en kleine gezinnen die vooral stijl, gevoel en eenvoud waarderen. - **O Duquesne**



DE ESSENTIE

De nieuwe Fiat 500 Hybrid keert terug als charmante stadsauto met een 1.0-driecilinder en mild-hybridesysteem. Hij biedt minder vermogen dan voorheen, maar blijft zuinig en wendbaar in de stad. Het tijdloze design blijft intact, terwijl de handgeschakelde 6-bak het beste uit de kleine motor haalt. Achterin is het nog altijd krap zitten en de snelweg ligt niet in zijn comfortzone, maar in druk stadsverkeer voelt hij zich thuis. Ideaal voor singles en kleine huishoudens die vooral stijl en compactheid zoeken.

KGM Torres Hybrid

De volgende stap in de goede richting

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

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

Niet zo stoer als hij lijkt

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

Groot van buiten en van binnen

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

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

Infotainment is een misser

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







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

2 liter zuiniger per 100 km dan de benzine

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

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

Verbruik KGM Torres Hybrid in de praktijk

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

Soepel rijgedrag, maar niet zonder lawaai

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Geen sportieve ambities

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

Prijs KGM Torres Hybrid 2025

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



Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

Test

Volvo EC40

Hippe en trendy EV made in Belgium

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



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

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

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

What's in a name?

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

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

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

Volvo EC40 MY25 vs MY26

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

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

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

Lekker knus

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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







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

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

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

Afhankelijk van jouw smaak, voorkeur én budget heeft Volvo drie

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

Specificaties Volvo EC40 Single Motor Extended Range

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

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



Rijgedrag

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

Volvo is veilig en veilig is Volvo

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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

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

Test

Suzuki e Vitara

Eerste EV van Suzuki, van de eerste keer raak?



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





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

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

Niets gemeen met de klassieke Vitara

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

Ruim en flexibel interieur

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

Moderne look, verouderd infotainment

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



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

4x2 of 4x4, 49 of 61 kWh

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

300 km werkelijk rijbereik

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



PLUS

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

MIN

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



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

Strak weggedrag

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

Prijs Suzuki e Vitara 2025

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



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

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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

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 flirijden.

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 (Slovakije), 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 boordplank 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 belofte 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 belofte 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 boordplank 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).



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 golftassen 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 wegbluft. 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?

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 brult 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 de 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.



**JOBS IN
AUTOMOTIVE.BE**

We boden vast career en wheels

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 gemoedsrust.

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.

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 

In het volgende nummer



Test Renault R4

(En nog veel meer autonieuws)