



Test **Mercedes GLB** Electric



Nieuwe **Audi Q7**



BMW X5



Test **Zeekr 7GT**

Is dit de eerste Chinese EV die echt **premium** is?

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.



Mercedes C-Klasse



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



Audi Q4



VW ID. Polo



MG4 Urban



Mercedes AMG GT



Mini Cooper



KGM Actyon



Mazda CX-5



Cupra Raval



VW Polo GTi



Hyundai Ioniq 5



DS N°7



Zeekr 7X



VW Scirocco



Alpina Vision



Volvo EX60



Cupra Born



Ford Ranger PHEV



Skoda Epiq



Honda Prelude



Hyundai Ioniq 3



Alpina A390 GT



MG S9



BMW Neue Klasse



KGM Musso



Geschiedenis Prelude

COLOFON

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

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

Verantwoordelijke uitgever: AMC-Media - William Meerschaut

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

INHOUD



BMW X5

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



Op deze pagina vind je nieuwe artikels en content.



Mercedes SL-AMG



Jeep Compass



BMW X5



Interview Zeekr CEO



Leapmotor B05



Column Mazda CX-5



Lynk & Co 02



Audi Q7



BMW M3



Mercedes GLB



Skoda Peaq



Renault Megane



Zeekr 7 GT



Audi A6 Allroad



Renault R4 Plein Sud

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.

Nieuwe Renault Megane E-Tech pronkt met meer rijbereik, technologie en karakter

Vier jaar na z'n debuut steekt Renault de Megane E-Tech Electric in 't nieuw. Zo komt de 100% elektrische hatchback nu met een scherper (lees: karaktervoller) design, nieuwe LFP batterijtechnologie en een aangedikt technologisch arsenaal. Finaal goed voor 500 km rijbereik wat moet helpen om de Megane E-Tech Electric terug top of mind te krijgen bij wie mag shoppen binnen het elektrische C-segment.



De nieuwe Mégane E-Tech Electric is snel herkenbaar aan z'n frissere looks. Zo werd de voorzijde grondig hertekend met een nieuwe lichtsignatuur (met verticale en ruitvormige dagrijverlichting!), herwerkte grille en sportievere bumpers. Achteraan prijken er nieuwe achterlichten met 3D achtige structuur, de doorlopende lichtbalk is nog steeds van de partij.

In de personalisatiegids vinden we zeven koetswerkkleuren terug waarvan satijnblauw gloednieuw is. De sportief ogende Megane Esprit Alpine topversie weet zich te onderscheiden met speciale 20" velgen, massagezetels, hoogwaardig Harman Kardon audiosysteem en kenmerkende Esprit Alpine elementen. Très chic!

Binnenin blijft het bekende OpenR cockpitconcept centraal staan met twee grote schermen (12,3" + 12") terwijl de geïntegreerde Google-diensten zoals Maps, Assistant, Play store en spoedig ook de superslimme Gemini AI assistent een nog prominentere rol spelen. En inderdaad, de krachtige draadloze telefoonlader en bestuurdersherkenning maken hier hun opwachting.

Van de 130 pk sterke basisversie is er (momenteel?) geen spoor meer, alle nieuwe Megane E-Tech Electric's zijn 220 pk / 300 Nm sterk. Daarmee zit je in 3,4 seconden... aan 50 km/u terwijl je over de klassieke 0-100 km/u sprint 7,6 seconden doet. Maximaal haal

je 160 km/u. Renault is er als de kippen bij om het dynamische karakter te benadrukken, ze hanteren zelfs de hoopgevende term "rijplezier". Daarvoor kijken ze onder meer naar het lage zwaartepunt, geoptimaliseerd stuursysteem en de multilink-achterwielophanging.

Het meest opvallende nieuws schuilt onder de vloer. Vrij letterlijk want Renault rust de Megane E-Tech Electric voortaan uit met een nieuwe batterijpack (67 kWh LFP). Dat is goed nieuws voor het rijbereik (tot 500 km WLTP) en het snellaadvermogen (max 165 kW). Zo neemt een laadbeurt ongeveer 24 minuten in beslag, toch 25% sneller dan voordien.

Ook op technologisch vlak zet Renault een stap vooruit. Zo beschikt de Megane voortaan over een One Pedal Drive functie (inclusief schakelflippers), profiteert de batterij van batterijpreconditionering en houdt de slimme routeplanner rekening met laadstops onderweg.

Later dit jaar maakt de vernieuwde Megane E-Tech Electric z'n opwachting bij de lokale Renault verdeler, een Belgische prijs werd nog niet gespecificeerd. Vermoedelijk zal die ergens nabij de 40.000 euro starten. - **BNNY**



Test



Mercedes GLB Electric

De gezins-EV die (bijna) alles kan

Meer ruimte, meer technologie en tot 631 kilometer rijbereik: de nieuwe elektrische GLB wil hét antwoord zijn voor gezinnen die elektrisch willen rijden zonder praktische compromissen. Maar kan hij zijn beloftes waarmaken?



De eerste Mercedes-Benz GLB was een beetje een vreemde eend in de bijt binnen het compacte gamma van het merk. Waar modellen als de GLA en GLC vooral op stijl en lifestyle mikten, koos de GLB resoluut voor functionaliteit. En vooral: hij was een van de weinige compacte premium-SUV's die je met zeven zitplaatsen kon bestellen. Met de nieuwe generatie trekt Mercedes dat concept gewoon door. De tweede generatie GLB vervangt tegelijk de oude GLB én de elektrische EQB, en wordt voortaan op een volledig nieuw platform gebouwd. Dat betekent modernere technologie, meer elektrische efficiëntie en een digitaal interieur dat sterk leunt op de nieuwe CLA.

Herkenbaar, maar toch volledig nieuw

Mercedes heeft duidelijk geleerd dat je een goed recept beter niet volledig omgooit. De nieuwe GLB blijft dus herkenbaar als GLB. Het koetswerk behoudt zijn eerder rechte lijnen en robuuste proporties, al zijn de hoeken iets ronder geworden om de aerodynamica te verbeteren. Die combinatie van hoekig en afgerond blijft een beetje een knipoog naar de Mercedes-Benz GLK van eind jaren 2000.

Toch is dit geen facelift. De tweede generatie GLB staat op het nieuwe MMA-platform dat ook onder de nieuwe CLA zit. Daardoor groeit hij licht in alle richtingen. De lengte bedraagt nu 4,73 meter, terwijl de wielbasis met zes centimeter toenam tot bijna 2,89 meter. Dat zorgt niet alleen voor extra interieurruimte, maar maakt ook plaats voor grotere batterijen.

Uniek binnen het gamma

De elektrische versie onderscheidt zich subtiel van de benzinevarianten. De klassieke grille maakt plaats voor een gesloten paneel met verlichte Mercedes-sterren. Ook de lichtsignaturen zijn aangepast: zowel vooraan als achteraan loopt een LED-strip over de volledige breedte van de wagen. De achterlichten zelf hebben een opvallende boemerangvorm, waardoor de GLB meteen herkenbaar blijft tussen de andere SUV's van het merk.

Herkenbaar interieur

Binnenin wordt het meteen duidelijk dat de GLB deel uitmaakt van een nieuwe generatie compacte Mercedes-modellen. Het dashboard lijkt namelijk sterk op dat van de recente CLA. Voor de bestuurder staat een digitaal instrumentenpaneel van 10,25 inch, terwijl het centrale touchscreen 14 inch meet. Wie nog een stap verder wil gaan, kan kiezen voor het optionele MBUX Superscreen. Dat voegt een derde scherm toe voor de passagier, eveneens 14 inch groot.

Hightech, maar niet altijd even doeltreffend

Het infotainmentsysteem draait op MB.OS, de nieuwste software van Mercedes. In tegenstelling tot het oudere MBUX-systeem werkt het nu meer als een smartphone. Apps en functies zitten in één overzichtelijke interface in plaats van verschillende menu's. Ook de navigatie werd vernieuwd. Het systeem maakt gebruik van Google Maps, inclusief realtime verkeersinformatie en points of interest. Voor spraakbediening schakelt Mercedes onder meer ChatGPT in voor algemene vragen en Google Gemini voor navigatie-gerelateerde opdrachten.



In theorie klinkt dat indrukwekkend. In de praktijk blijkt het systeem soms minder intuïtief dan een klassieke knop. De spraakassistent begrijpt veel commando's, maar niet altijd meteen... en soms is een simpele tik op het scherm gewoon sneller.

Panoramisch dak met sterrenhemel

Mercedes heeft ook gewerkt aan de sfeer in het interieur. De GLB neemt de nieuwe designrichting van het merk over, met meer textielachtige materialen en lichtere kleurencombinaties. Klanten kunnen kiezen uit verschillende bekledingen en sierpanelen, waardoor het interieur eerder sportief of juist lounge-achtig kan aanvoelen. Een panoramisch glazen dak is standaard op veel uitvoeringen. Optioneel kan dat dak zelfs elektrochromatisch verduisteren en verlicht worden met kleine sterretjes, een detail dat Mercedes duidelijk graag benadrukt.

De afwerking voelt degelijk aan en we merkten tijdens onze test geen kraakjes of storende geluiden. Toch ontbreekt een beetje het uitgesproken luxegevoel van grotere Mercedes-modellen zoals de GLE of S-Klasse. Maar dit is dan ook een model uit een ander segment.

Nog steeds met 7 zitplaatsen

Waar de GLB echt uitblinkt, is zijn praktische kant. De tweede zitrij biedt merkbaar meer beenruimte dan in de vorige generatie. Ook langere volwassenen kunnen hier zonder problemen plaatsnemen. De stoelen zijn bovendien verschuifbaar, waardoor je de ruimte

tussen passagiers en bagage flexibel kan verdelen. Maar de grootste troef blijft natuurlijk de optionele derde zitrij. Daarmee kan de GLB tot zeven personen vervoeren, iets wat in het 'compacte' premiumsegment zeldzaam is. Toegegeven: de twee extra stoelen achteraan zijn vooral geschikt voor kinderen. Toch blijft het handig om ze af en toe te kunnen gebruiken.

Ook de bagageruimte is netjes. In de vijfzitter bedraagt het koffer-volume 540 liter. Met de derde zitrij omhoog blijft er nog 480 liter over. Klap je alle achterstoelen neer, dan groeit de laadruimte tot meer dan 1.700 liter. Daarbovenop komt nog een extra voordeel van de elektrische versie: een frunk van 127 liter onder de motorkap.

+ PLUS

- Herkenbare maar gemoderniseerde look
- Praktisch en ruim interieur
- Rijcomfort
- Rijbereik en laadsnelheid
- Technologisch helemaal mee

- MIN

- Meerwaarde AI-snufjes?
- Derde zitrij enkel voor kinderen
- Prijs van de hogere uitvoeringen



Gloednieuw platform

De nieuwe GLB electric staat op het MMA-platform (Mercedes Modular Architecture), dezelfde technische basis als de nieuwste CLA. Dat platform is specifiek ontwikkeld voor elektrische modellen, maar kan ook hybride aandrijflijnen ondersteunen. In het geval van de GLB betekent dat vooral één belangrijk voordeel: een modern 800-voltsysteem. Die hogere spanning maakt sneller laden mogelijk en helpt om energie efficiënter te gebruiken. In theorie kan de GLB aan een geschikte snellader tot 320 kW opnemen. Onder ideale omstandigheden betekent dat dat je in ongeveer tien minuten tot 260 kilometer rijbereik kan bijladen.

Instapversie heeft kleinere batterij

Het gamma bestaat voorlopig uit drie elektrische varianten. De instapversie heet GLB 200 electric. Die krijgt een elektromotor op de achteras met een vermogen van 165 kW (224 pk). De energie komt uit een batterij van 58 kWh, goed voor een WLTP-rijbereik van ongeveer 430 kilometer. Daarmee is het de lichtste en ook de meest betaalbare versie van het gamma. De prestaties blijven meer dan behoorlijk: de sprint van 0 naar 100 km/u duurt 8,2 seconden, terwijl de topsnelheid op 160 km/u wordt begrensd. Voor wie vooral korte tot middellange afstanden rijdt, volstaat deze versie ruimschoots.

GLB 250+ als gulden middenweg

De versie die waarschijnlijk het populairst wordt, is de GLB 250+ electric. Net als de instapper heeft hij achterwielaandrijving, maar

het vermogen stijgt naar 200 kW (272 pk). Belangrijker nog is de grotere batterij van 85 kWh. Daardoor stijgt het officiële WLTP-rijbereik tot 631 kilometer, een van de hoogste cijfers in dit segment. De sprint naar 100 km/u neemt ongeveer 7,4 seconden in beslag, wat de GLB verrassend vlot maakt voor een gezins-SUV.

GLB 350 4Matic voor caravanliefhebbers

Bovenaan het gamma staat de GLB 350 4Matic electric. Die krijgt een tweede elektromotor op de vooras en dus vierwielaandrijving. Het totale vermogen stijgt tot 260 kW (354 pk). Daarmee sprint de SUV in ongeveer 5,5 seconden naar 100 km/u. Dat zijn cijfers die enkele jaren geleden eerder bij sportwagens hoorden. Het rijbereik blijft indrukwekkend: tot 596 kilometer WLTP. Bovendien kan deze versie tot 2 ton trekken, tegenover 1,5 ton voor de achterwielaandrijvers.

Zen-gevoel

Ook al zijn de prestaties van een hoog niveau, de Mercedes GLB electric is beslist geen sportwagen. Het is vooral een comfortabele reisauto. De geluidsisolatie aan boord is voortreffelijk, de (adaptieve) demping veegt alle oneffenheden weg, het stuur is lekker licht en de pedalen zijn perfect te doseren. Je voelt je hartslag werkelijk zakken wanneer je achter het stuur kruipt. Niet dat het niet mogelijk is om een bocht te nemen met de GLB, maar je voelt gewoon dat de SUV zich liever soepel laat rijden. De krachtige elektromotoren zijn dan perfect om snel even in te voeren of voorbij te steken, waarna je weer lekker kan cruisen.



400 tot 500 km in de praktijk

En hoe ver kun je dan cruisen op een volle batterij? Tijdens deze eerste test, bij zachte temperaturen en zonder al te veel snelweg, kwam ons gemiddelde verbruik uit op 17,3 kWh/100 km. Dat betekent net geen 500 km reëel rijbereik. Niet slecht, maar ook niet zoveel beter dan bij de oude EQB van na de facelift. Op de snelweg blijft er eerder 400 km over. Maar het grote voordeel is dat de nieuwe GLB electric veel sneller oplaadt: in 22 minuten zit je alweer aan 80%. Dat maakt roadtrips een stuk flexibeler en dus weer... rustgevender.

Niet veel duurder dan de CLA

Met een vanafprijs van 53.240 euro is de Mercedes GLB electric niet heel goedkoop. Maar het verschilt slechts een paar duizenden euro's met de veel minder praktische CLA. Bovendien heeft hij niet veel concurrenten in dit segment. De prijzen lopen wel snel op als je de configurator aanspreekt. Voor de GLB 250+ met grote batterij moet je minstens 58.685 euro neertellen, de GLB 350 4Matic kost zelfs 67.518 euro. En dan kun je daar nog vele (tien)duizenden euro's bijtellen aan opties.

Conclusie

De nieuwe Mercedes-Benz GLB electric bewijst dat Mercedes zijn praktische SUV-concept verder verfijnt in plaats van volledig opnieuw uit te vinden. Hij is ruimer dan zijn voorganger, technologisch moderner en efficiënter dankzij het nieuwe elektrische platform. De combinatie van een groot rijbereik, snelle laadmogelijkheden en

zeven zitplaatsen maakt hem bijzonder aantrekkelijk voor gezinnen.

Niet alles is perfect. Sommige digitale functies voelen nog wat experimenteel aan, en het reële rijbereik blijft iets lager dan de officiële cijfers suggereren. Maar uiteindelijk doet de GLB precies wat hij moet doen: een comfortabele, veelzijdige en moderne gezins-EV aanbieden. En precies daarom zou hij wel eens een van de populairste elektrische Mercedes-modellen kunnen worden bij gezinnen en bedrijfswagenrijders. - YM

DE ESSENTIE

De Mercedes-Benz GLB electric combineert de praktische kwaliteiten van zijn voorganger met een totale technologische vernieuwing. De nieuwe generatie groeit licht in formaat, krijgt een digitaal interieur en blijft een van de weinige compacte premium-SUV's met zeven zitplaatsen. Het gamma omvat vermogens tot 354 pk en een rijbereik tot 631 km WLTP dankzij een 800-voltarchitectuur die ook snelladen tot 320 kW mogelijk maakt. In de praktijk overtuigt de GLB vooral door zijn comfort, ruimte en veelzijdigheid. Het reële rijbereik ligt lager dan de officiële cijfers, maar blijft degelijk voor een gezins-SUV van dit formaat. En de meerprijs ten opzichte van de veel minder praktische CLA valt eigenlijk wel mee.



Gloednieuwe BMW iX5/X5 komt met alle aandrijvingen (zelfs met waterstof)

BMW heeft zijn gloednieuwe X5 voorgesteld, voor het Duitse succesmerk toch nog altijd een van de belangrijkste modellen. De naar Europese normen grote SUV komt er met keuze uit eerder klassieke benzine- en dieselmotoren, zuinigere plug-hybrides én als iX5 voor het eerst ook als een volledig elektrisch aangedreven auto met een riant rijbereik. Voor wat later wordt evengoed al een X5 op waterstof aangekondigd.

Geen verwarring mogelijk als je de nieuwe BMW X5 naast het huidige en nu dus oude model ziet staan. Net als voor de vorig jaar gelanceerde en ondertussen heel succesrijke iX3 heeft het design een flinke evolutie doorgemaakt en past het natuurlijk ook netjes in het Neue Klasse-verhaal dat de constructeur al eventjes aan het schrijven is. De jongste X5 is al de vijfde generatie van wat de Duitsers nog altijd liever een SAV (van Sports Activity Vehicle) dan een SUV noemen. Het eerste model dateert dan ook al van 1999 en gold toen inderdaad wel een beetje als een van de meest sportieve auto's in dat in die dagen nog niet zo grote marktsegment.

Batterij van 141 kWh!

Om maar eens met de al in de inleiding vermelde keuzemogelijkheden te beginnen, de nieuwe X5 start zijn commerciële carrière als 40 xDrive, 40d xDrive, 50e xDrive, M60e xDrive en 60 xDrive met een extra 'i' voor de voornaam. Die laatste komt met wat BMW de zesde generatie van zijn eDrive Technology noemt. Hij heeft twee elektromotoren met (samen) een bruikbaar vermogen van 578 pk en een maximum koppel van 805 Nm. De batterij heeft een nettocapaciteit van maar liefst 141 kWh en laat zich dankzij een 800-voltarchitectuur aan een 'geschikt' laadstation snelladen tot een al even indrukwekkende 460 kW. Met een WLTP-verbruik van 20,1 kWh per 100 kilometer wordt ons ook al een rijbereik tot 845 kilometer beloofd. Nog wat cijfertjes, spurten van 0 naar 100 km/u lukt in 4,6 seconden en de topsnelheid bedraagt een voor een EV

echt wel veel minder relevant geworden 210 km/u. Er volgt sowieso ook nog een krachtigere iX5-versie, dat wordt dan wat BMW een M Performance-model noemt.

Made in the USA

Goed, de nieuwe X5 moet het natuurlijk ook en eigenlijk zelfs vooral waarmaken in de Verenigde Staten. Daar wordt hij trouwens ook weer gebouwd, Trump en co kunnen er dus geen importtaksen op heffen. In heel wat staten zijn elektrische auto's er echter nog altijd niet echt populair, Amerikanen en ongetwijfeld ook heel wat Europeanen vallen straks dus ongetwijfeld weer eerder voor een van de modellen met nog een verbrandingsmotor. De 40 xDrive en 40d xDrive hebben aandrijvingen van het mild-hybride type. In het eerste geval gaat het om een zescilinder van 400 pk en 580 Nm, in het tweede om een evenveel cilinders tellende dieselmotor van 313 pk en 670 Nm. Ook die varianten komen met vierwielaandrijving, ze spurten van 0 naar 100 km/u in respectievelijk 5,3 en 6,1 seconden.

Twee plug-inhybride varianten

Anno 2026 zijn ook de plug-inhybrides natuurlijk nog interessant, de 50e xDrive en M60e xDrive zijn (alweer respectievelijk) 489 pk en 700 Nm en 612 pk en 800 Nm sterk. Daarmee kan je naar 100 km/u spurten in 5,0 en 4,5 seconden. Ook al hangt het gemiddelde verbruik van dit soort auto's altijd heel sterk af van hoe vaak je de batterij via het stroomnet oplaadt, BMW vermeldt er al een verbruik



van 5,2 en 5,7 liter per 100 kilometer voor. Met een volle batterij (netto 26,5 kWh) en heel wat zelfdiscipline kan je met de auto's zo'n 100 elektrische kilometers afleggen. Voor de ook al afgekondigde X5 Hydrogen met een samen met Toyota ontwikkelde brandstofcel op dus waterstof is het nog even wachten op meer informatie.

Meer cijfers

De nieuwe X5 is 4.994 millimeter lang, 2.000 millimeter breed en afhankelijk van de variant 1.748 tot 1.751 millimeter hoog en heeft een best wel grote wielbasis van 3.000 millimeter. Het laadvolume van de koffer kan je laten variëren van 655 tot 1.850 liter. In de iX5 is er voorin nog een zogeheten frunk met een inhoud van 53 liter. Zo'n elektrische X5 weegt samen met een chauffeur van 75 kilogram wel een stevige 2,9 ton, hij mag (vanbinnen) tot 670 kilogram meenemen én kan tot 2,7 ton trekken.

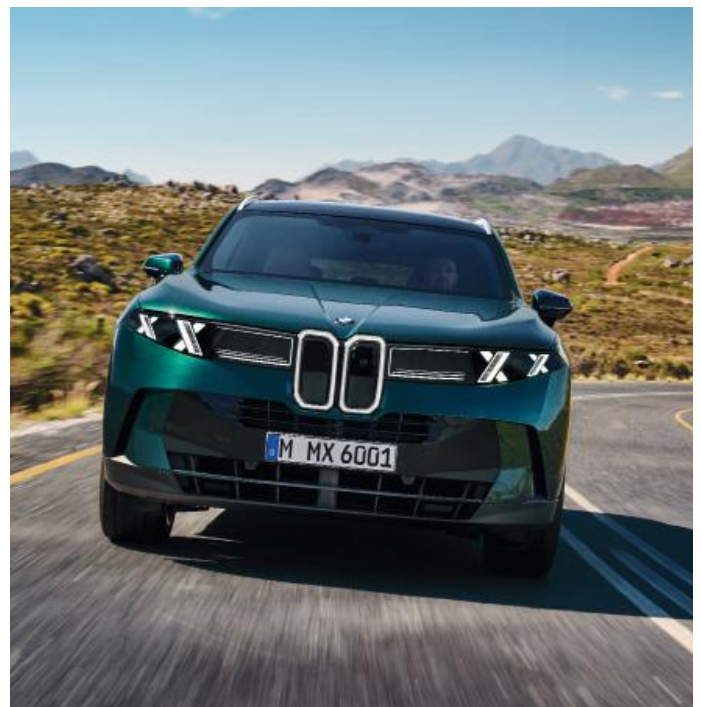
Als een grotere iX3?

Het design doet wel wat denken aan dat van de compactere iX3, dat is natuurlijk geen verrassing. BMW heeft het dan ook weer over monolithisch, krachtig en imposant, wij vatten het graag samen

als heel modern en ook wel knap. Het front met dubbele X-lightsignaturen en dynamisch verlichte Iconic Glow staat zowat rechtop, de typische niergrille is (gelukkig) niet al te groot en in de flanken hebben de deurgrepen de vorm van (aerodynamische) winglets. De MGOe komt met nog wat sportiever ogende extra's, waaronder M Yellow Lights (foto hierboven), een uitlaatsysteem met vier eindpijpen en 22-duimsvelgen. Een maatje groter kan ook nog, er is ook keuze uit 23 koetswerkkleuren.

Automatische deuren

Het desgewenst via automatisch openende en sleutende deuren toegankelijke interieur met dankzij onder meer de sfeerverlichtingsstrip wrap-around-effect verrast na de introductie van de iX3 en de evengoed tot de Neue Klasse behorende nieuwe i3 niet meer echt. Het komt hier ook met knappe glazen elementen en zowel innovatieve als natuurlijke materialen als (voor het eerst) zelfs leisteent. In de X5 maakt ook een nieuw scherm voor de voorste passagier zijn debuut, het Panoramic iDrive en de vele mogelijkheden van het Operating System X kennen we wel al grotendeels.



Ook luchtvering en vierwielsturing

Dankzij onder meer de Heart of Joy-aandrijflijn en de Dynamic Performance Control (voor de elektrische iX5) wordt het ongetwijfeld weer genieten van een hoogstaande rijdynamiek en heel wat rijcomfort. In de modellen met verbrandingsmotoren zullen we daar natuurlijk evengoed op kunnen rekenen. Een adaptieve ophanging is standaard, als optie wordt een Adaptive Chassis Control met luchtvering en Integral Active Steering of dus vierwielsturing beschikbaar. We komen daar allemaal nog uitgebreid op terug als we de auto ook kunnen testen, dan ontdekken we ook in de praktijk tot wat de voorzieningen inzake autonoom rijden al allemaal in staat zijn. We moeten daar wel nog eventjes op wachten, de productie in dus het Amerikaanse Spartanburg wordt pas in augustus opgestart en het duurt allicht nog net iets langer voor de auto bij ons in de toonzalen verschijnt. - AD



Nieuwe Audi Q7: derde generatie blijft trouw aan diesel en kiest voor evolutie

Audi heeft de Q7 grondig vernieuwd. Zo grondig zelfs dat het merk spreekt van een volledig nieuwe, derde generatie. Dat is niet onlogisch, want de vorige Q7 dateerde al van 2015 en was stilaan aan vervanging toe. De nieuwe SUV staat voortaan op het verder ontwikkelde Premium Platform Combustion (PPC), dat ook de basis vormt voor andere recente modellen met verbrandingsmotoren. Opvallend is wel dat de Belgische markt voorlopig uitsluitend bediend wordt met dieselmotoren (met milde hybride-ondersteuning).

De komst van de nieuwe Q7 valt samen met de voorbereiding van een nog grotere Q9, die vooral bedoeld is voor markten als Noord-Amerika, het Midden-Oosten en delen van Azië. In Europa blijft de Q7 dus gewoon het SUV-vlaggenschip van Audi. Hij groeit licht tot 5,06 meter, maar kiest qua design duidelijk voor evolutie in plaats van revolutie. De nieuwe designtaal die conceptwagens als de Nuvolari aankondigen, wordt nog niet toegepast op de winstgevende SUV's. De Q7 behoudt zijn herkenbare proporties, grote Singleframe-grille en strakke flanken, maar oogt dankzij een scherpere neus en nieuwe lichtsignatuur wel moderner.

Comfort en veelzijdigheid

Technologisch zet Audi opnieuw een stap vooruit. De digitale matrix-ledkoplampen en oled-achterlichten bieden meer personaliseringsmogelijkheden dan ooit, terwijl de richtingaanwijzers voortaan ook op het wegdek kunnen worden geprojecteerd. Die projecties moeten niet alleen de zichtbaarheid verbeteren, maar ook voetgangers en fietsers extra waarschuwen wanneer de SUV afslaat.

Binnenin ligt de focus op comfort en veelzijdigheid. De Q7 blijft beschikbaar als vijf- en zevenzitter, maar is voortaan ook leverbaar als zeszitter met twee afzonderlijke captain's chairs op de tweede zitrij. Dat moet vooral gezinnen en zakelijke klanten aanspreken die

meer comfort voor de achterpassagiers willen. De bagageruimte bedraagt 581 liter en groeit, afhankelijk van de gekozen configuratie, tot maximaal 2.075 liter.

Ook het panoramische glazen dak is een blikvanger. Het bestaat uit negen afzonderlijk regelbare segmenten die individueel van transparant naar ondoorzichtig kunnen schakelen. Daarnaast kan het dak worden geïntegreerd in de sfeerverlichting, die zoals we van Audi gewend zijn bijzonder uitgebreid instelbaar is.

Het dashboard volgt de lay-out van de nieuwste Audi-modellen, met een volledig digitaal instrumentarium en een extra scherm voor de voorste passagier. Oled-technologie zorgt voor scherpe beeldkwaliteit, terwijl het infotainmentsysteem gebruikmaakt van een AI-spraakassistent met ChatGPT-functionaliteit. Een Bang & Olufsen-audiosysteem behoort eveneens tot de beschikbare uitrusting.

Techniek

Onder de motorkap kiest Audi voorlopig uitsluitend voor de bekende 3,0-liter V6 TDI. De diesel wordt standaard gekoppeld aan een achttrapsautomaat en quattro-vierwielaandrijving en is verkrijgbaar met 245 of 299 pk. Dankzij de nieuwe MHEV Plus-mildhybride-technologie kan het systeem tijdelijk tot 24 extra elektrische pk's leveren. Een elektrisch aangedreven compressor moet bovendien zorgen voor een snellere gasrespons en een lager verbruik. Een plug-inhybride met zescilinder benzinemotor staat eveneens op de planning, maar daarover geeft Audi voorlopig nog geen technische details vrij.

Ook op vlak van onderstel en rijcomfort ontbreekt het niet aan technologie. Adaptieve luchtvering, vierwielsturing en automatisch parkeren staan op de optielijst, net als 21- en 22-duimsvelgen naast de standaard 20-inch exemplaren. De in Slowakije gebouwde Audi Q7 kan binnenkort worden besteld. De eerste leveringen zijn gepland voor september. Belgische prijzen starten bij 82.900 euro voor de 245 pk sterke diesel en lopen op tot 85.900 euro voor de versie met 299 pk. - AD



Test

Zeekr 7GT Privilege AWD

De elektrische premium GT
die zich niet in een hokje
laat stoppen





De autowereld houdt van hokjes. We catalogeren met z'n allen automodellen graag in het SUV-vakje, bij de berlines, hatchbacks of crossovers. Maar de nieuwe Zeekr 7GT laat zich niet in een hokje duwen. Is het een shooting brake? Een lage crossover? Een sportieve break? Een elektrische GT? Eigenlijk een beetje van alles tegelijk. Dat maakt deze nieuwkomer al in eerste instantie interessant, maar het is niet enkel zijn design dat zich laat opmerken.



De Zeekr 7GT komt niet uit het niets. Zeekr werd in 2021 opgericht binnen de Chinese Geely-groep, dat ook eigenaar is van onder meer Volvo, Polestar, Lotus en Lynk & Co. Voor zijn Europese expansie koos Zeekr bewust voor een lokale aanpak. Het merk opende zijn Europese hoofdkwartier in Amsterdam en richtte design- en ontwikkelingsactiviteiten in Göteborg in, waar ook verschillende voormalige Volvo- en Polestar-specialisten actief zijn. De eerste Europese markten waren Nederland en Zweden, waar eind 2023 de leveringen van de Zeekr 001 en Zeekr X van start gingen. Intussen breidt het merk zijn aanwezigheid gestaag uit naar onder meer België, Duitsland, Noorwegen, Denemarken, Italië en Spanje. De 7GT is het vierde model in de prijslijst en heeft de ambitie om Zeekr definitief op de kaart te zetten als premium alternatief voor de gevestigde Europese merken.

+ PLUS

- Origineel en onderscheidend design
- Premium is geen loze belofte
- Hoogwaardige afwerking en materiaalkeuze
- Uitstekende balans tussen comfort en dynamiek
- Sterke prijs-kwaliteitverhouding voor een premium EV

- MIN

- Achterpassagiers zitten met de knieën vrij hoog
- Mist personalisatiemogelijkheden en kleuren
- Misschien even zoeken naar een dealership

Premium, zei je?

Tijdens elke Zeekr persmeeting valt het woord premium tig keer, en dat is niet zonder reden. Het Chinese merk wil zich bewust toeleggen op dat premium imago, en het doet dat met een bouwkwaliteit op hoog niveau en een afwerking die geen steken laat vallen. En ja, je kan hier nog écht leder krijgen. Zeekr slaagt er ook in om hun luxe-aanpak geen doorslag te geven in hun prijsbeleid en dat zou de gevestigde orde behoorlijk nerveus kunnen maken.

Het uitdragen en overbrengen van dat premium imago wordt wel een hele klus voor Zeekr. Daarover hadden we het ook met de Europese Zeekr baas, en hij bevestigt dat daarvoor gekeken wordt naar gepaste partnerships en de juiste ambassadeurs. Als wij het voor zeggen hadden dan zouden we ook nog de personalisatiemogelijkheden van de modellen vergroten om het luxe-gehalte te onderstrepen. Wat extra koetswerk- en interieurkleuren bijvoorbeeld, dat is iets waar de doelgroep van premium auto's toch van houdt.

Een design dat niemand onverschillig laat

De Zeekr 7GT is geen auto die je per ongeluk over het hoofd ziet. Dat komt niet alleen door zijn afmetingen (hij is een flinke 4,82 meter lang), maar vooral door zijn vormgeving. De wagen combineert elementen van een sportieve break, een gran turismo en een fastback in één opvallend geheel. Met zijn lange wielbasis van 2,90 meter, lage daklijn en gespierde schouderpartij oogt hij tegelijk elegant en krachtig. De neus is laag en scherp getekend, terwijl de achterzijde bijna coupéachtige proporties heeft. De doorlopende lichtbalk achteraan en de subtiel geïntegreerde spoiler versterken het moderne karakter.



De vraag die zich daarbij opdringt is echter of Zeekr niet iets té hard zijn best heeft gedaan om anders te zijn. De 7GT ziet er absoluut goed uit, maar hij vraagt gewenning. Sommige voorbijgangers zullen hem fantastisch vinden, anderen zullen niet meteen weten wat ze ervan moeten denken. Dat maakt hem meteen ook moeilijk te positioneren. Zeekr zelf ziet in de Mercedes CLA Shooting Break en de BMW i4 twee uitgesproken concurrenten, maar de meest directe concurrent lijkt misschien nog de Polestar 4, een andere eigenzinnige elektrische premiumauto die Zeekr misschien bewust niet noemt omdat die binnen de Geely-familie z'n plek heeft. Opvallend detail aan de 7GT zijn de frameloze buitenspiegels en ramen, een oplossing die we eveneens kennen van Polestar en die de premiumuitstraling versterkt.

Oh ja, nog dit: wie graag indruk maakt op vrienden en burens kan de optionele elektrisch openende en sluitende portieren aanvinken (2.200 euro). Noodzakelijk zijn ze absoluut niet, maar cool en een leuke gimmick? Dat zeker wel. Het zijn precies dit soort details waarmee Zeekr probeert te tonen dat het meer wil zijn dan zomaar een nieuwe EV-fabrikant.

Premiuminterieur met Duitse ambities

Dat brengt ons naadloos bij het interieur. En daar maakt de Zeekr 7GT misschien nog meer indruk dan aan de buitenkant. Waar sommige Chinese merken nog worstelen met materiaalkeuze of afwerking, lijkt Zeekr hier bewust een statement te willen maken. De gebruikte materialen voelen hoogwaardig aan, de assemblagekwaliteit is quasi perfect en vrijwel alles wat je aanraakt straalt kwaliteit uit. Zelfs wanneer je kritisch begint te zoeken naar zwakke punten, wordt het moeilijk om echt goedkope elementen te vinden.



Het dashboard oogt strak zonder steriel te worden en combineert fysieke bedieningselementen met een uitgebreid display voor de bestuurder en een groot centraal OLED-scherm. Ja, je kan die opstelling dertien-in-een-dozijn vinden, maar ze is op z'n minst wel piekfijn afgewerkt.

De ergonomie is wel nog voor verbetering vatbaar. Tijdens onze test reageerde het scherm soms traag en de graphics van de navigatie hadden soms moeite om snel bij te benen. Waar de 7GT net als de meeste Chinezen ook tegen zondigt is het gebrek aan fysieke knoppen want zelfs voor de afstelling van de spiegels en stuurpositie moet je in het centrale scherm duiken.

Ruimte zat, al kan de zithouding achterin beter

Ondanks zijn lage profiel blijkt de 7GT toch verrassend praktisch. Vooraan is er meer dan voldoende plaats en beschik je over goed



steunend meubilair dat zich perfect laat afstellen en waar je kan genieten van een deugdlozende massagefunctie. Maar ook achterin kunnen volwassenen probleemloos plaatsnemen. De beenruimte is ronduit indrukwekkend en zelfs lange passagiers hebben nauwelijks reden tot klagen. Of toch... want door de positionering van de batterij en de relatief lage daklijn zitten de knieën achterin vrij hoog. Dat fenomeen zien we wel vaker bij elektrische auto's, maar in de Zeekr valt het iets meer op dan gehoopt.

De bagageruimte bedraagt een behoorlijke 456 liter en groeit tot 1.390 liter wanneer de achterbank wordt neergeklapt. Daarnaast is er nog een frunk van 65 liter onder de motorkap. Daarmee biedt de 7GT meer praktische mogelijkheden dan zijn ranke lijnenspel doet vermoeden. Voor gezinnen vormt hij daardoor een geloofwaardig alternatief voor een klassieke break.

Een GT die zijn naam verdient

Op de weg wordt duidelijk dat Zeekr de letters GT niet zomaar op de achterklep heeft geplakt. Het chassis behoort zonder twijfel tot de sterkste punten van deze auto want de ingenieurs hebben een bijzonder knappe balans gevonden tussen comfort en dynamiek. In comfort-modus gedraagt de 7GT zich als een ontspannen kilometerverter; oneffenheden worden dan netjes weggefilterd en de wagen voelt rustig en volwassen aan. Schakel je over naar Sport, dan verandert zijn karakter merkbaar. De (standaard op de Privilege) adaptieve luchtvering wordt strakker, de koetswerkcontrole scherper en het stuurgevoel merkbaar directer. Daardoor voelt de auto verrassend wendbaar aan voor een elektrische wagen van dit formaat. Dat betekent niet dat hij plots een pure sportwagen wordt, daarvoor speelt het gewicht (2.315 kilo) 'm iets teveel parten. Maar dat neemt niet weg dat de 7GT erg homogeen en gebalanceerd aan-

voelt, met dank ook aan de uitstekende afstelling van het one pedal drive waarbij de overgang tussen vertragen en stilstaan vloeiend en voorspelbaar verloopt. Na enkele kilometers rij je bijna volledig zonder het rempedaal te gebruiken. Dat verhoogt niet alleen het comfort, maar draagt ook bij aan de efficiëntie van de wagen.

De 7GT blijft in essentie een gran turismo. Maar wel eentje die met veel enthousiasme een bochtige bergweg aanvalt wanneer je daar zin in hebt. Met dank aan de uitstekende 50/50 gewichtsverdeling en een uitgekiend onderstel dat zorgt voor vertrouwen.

646 pk, 0-100 km/u in 3,3 sec

Het gamma start met een achterwielaangedreven versie die 421 pk levert via één elektromotor en een 75 kWh-batterij. Daarboven staat een Long Range-variant met dezelfde motor maar een grotere batterij van 100 kWh. Helemaal bovenaan vinden we de Privilege AWD uit deze test, met twee elektromotoren, 646 pk en 710 Nm. De sprint naar 100 km/u gaat in een hallucinante 3,3 seconden. 'Onze' topversie is met andere woorden ronduit indrukwekkend snel. De acceleraties zijn van het type dat passagiers spontaan doet lachen of vloeken, afhankelijk van hun tolerantie voor G-krachten. Maar deze 7GT is minder hardcore dan bijvoorbeeld een Tesla Model Y Performance, en die combinatie van het waanzinnige beschikbare prestatieniveau maar ook een deugdlozend comfortgehalte, maakt van deze Zeekr een auto die zich perfect voor alle opdrachten en gebruik laat inzetten.

EV-prestaties op topniveau

Een premium EV staat of valt vandaag ook met zijn laadprestaties en efficiëntie. De Long Range-versie haalt volgens de WLTP-cyclus maximaal 655 kilometer. Dat konden we tijdens onze eerste test op



een bergachtig parcours rond het Spaanse Malaga niet helemaal verifiëren. Bij het klimmen piekte het verbruik (uiteraard) naar boven, en na een lange afdaling klokten we af op 16 kWh per 100 km. In de praktijk en bij gebruik op eigen bodem lijkt het ons wel haalbaar om ergens tussen de 20 en 22 kWh te verbruiken, maar een lokale test zou daarover uitsluitsel moeten brengen. Hoe dan ook lijkt het erop dat het verbruik redelijk blijft voor een auto van dit formaat en vermogen.

Verbruik is één ding, laden een ander. Dankzij het 800V-platform ondersteunt de 7GT indrukwekkende DC-laadvermogens tot 450 kW. Dat plaatst hem meteen bij de snelst ladende elektrische auto's op de markt en dat is dus een troef die we niet licht moeten inschatten. Ook AC-laden kan met maximaal 22 kW.

De prijs verandert alles

Dat de Zeekr 7GT het premium-label absoluut verdient, daar zijn we intussen wel uit. En precies in dat verband is het meest verrassende aspect van de 7GT misschien nog zijn prijsstelling. Er is al een 7GT Core Business Edition voor 44.990 euro, al is die misschien niet het beste visitekaartje. Daarvoor moet je minstens bij de Long Range zijn (52.990 euro), of beter nog de rijkelijk uitgeruste Privilege AWD die we hier testen. Zijn prijs? 58.990 euro. Dat is niet niks, maar als je ziet wat je ervoor in de plaats krijgt dan is het bijna ridicul weinig. Voor dat geld krijg je een bouwkwaliiteit die zich moeiteloos naast premiummerken uit Duitsland laat parkeren. Om nog te zwijgen over het hoogwaardig interieur, de moderne technologie, ultrasnelle laadtijden en prestaties die vaak een segment hoger thuishoren. Daarbovenop biedt Zeekr tot tien jaar garantie, wat voor extra gemoedsrust zorgt.

Conclusie

De Zeekr 7GT is een van de interessantste elektrische nieuwkomers van het moment. Niet omdat hij een bestaand recept perfectioneert, maar omdat hij bewust buiten de lijntjes kleurt. Zijn design zal mogelijks niet iedereen overtuigen en misschien moet je even zoeken naar een verdeler in jouw buurt. Bovendien zal de onbekendheid van het merk sommige kopers nog afschrikken. Al is dat absoluut niet nodig.

Wie verder kijkt dan de badge ontdekt een bijzonder overtuigende elektrische GT. De afwerking is uitstekend, het comfortniveau hoog, de prestaties indrukwekkend en de prijs bijna onmogelijk te negeren. De Zeekr 7GT bewijst dat Chinese premiummerken niet langer enkel volgen. Sommige beginnen ondertussen de richting aan te geven. - WM

DE ESSENTIE

De Zeekr 7GT is een elektrische buitenbeentje dat zich moeilijk in een klassiek segment laat plaatsen. Hij combineert de uitstraling van een shooting brake, de ruimte van een gezinswagen en de prestaties van een sportieve GT. De afwerking en materiaalkeuze behoren tot de beste in zijn klasse, terwijl het chassis een knappe balans biedt tussen comfort en dynamiek. Met tot 655 km WLTP-bereik, ultrasnel laden op 800 volt, een verbruik van ongeveer 20 à 22 kWh/100 km en een uiterst competitieve prijs biedt hij uitzonderlijk veel waarde. De term premium krijgt hier overduidelijk een nieuwe invulling en daarom is deze 7GT nu al één van de sterkste elektrische verrassingen van 2026.

Lothar Schupet, CEO Zeekr Europa

"Zeekr wil meer zijn dan nóg een Chinees merk"

Met de komst van de Zeekr 7GT zet het Chinese premiummerk een belangrijke stap in Europa. Het model combineert de praktische kwaliteiten van een break met de uitstraling van een sportieve gran turismo en moet Zeekr helpen doorbreken in het hart van het Europese premiumsegment. Achter die ambitie staat Lothar Schupet, CEO van Zeekr Europe. De Duitser bouwde eerder ervaring op bij verschillende internationale automerken en leidt vandaag de Europese expansie van het merk dat deel uitmaakt van de Geely-groep.

Tijdens de internationale persvoorstelling van de Zeekr 7GT spraken we met Schupet over de rol van dit model, de positionering van Zeekr tegenover gevestigde premiummerken, de uitdagingen van een Chinees merk in Europa en de toekomstplannen van het merk.

Hoe belangrijk is de Zeekr 7GT voor het succes van Zeekr in Europa?

Elke auto die we ontwikkelen is belangrijk, maar de 7GT speelt wel een bijzondere rol. Net als de 7X richt hij zich op het hart van de Europese premiummarkt. Dat maakt hem voor ons een kernproduct. We zien bovendien dat de eerste bestellingen zeer positief evolueren. Het interessante aan de 7GT is dat hij rijplezier combineert met ruimte en veelzijdigheid. Het SUV-segment blijft uiteraard groter, maar wij hopen met dit GT-concept ook nieuwe klanten aan te spreken die iets anders zoeken dan een klassieke SUV of sedan.

Je noemde eerder al de BMW i4 en Mercedes CLA als concurrenten. Na onze eerste rijervaring kijken wij eerder richting Polestar 4. Daarvoor voelt de 7GT zeker voldoende premium aan.

Ik ben alvast blij dat je bevestigt dat de auto op premiumniveau zit, want dat was precies onze bedoeling. We richten ons inderdaad op de traditionele premiummerken. Kijk, binnen de Geely-groep heeft elk merk een eigen identiteit nodig. Wanneer iemand uit een Zeekr stapt, moet dat een ander statement zijn dan wanneer hij uit een ander merk van de groep stapt. Zeekr staat voor een uitgesproken design, sterke prestaties en geavanceerde technologie. Dat onderscheid willen we behouden, zowel tegenover onze concurrenten als tegenover andere merken binnen onze eigen groep.

Het is moeilijk om een specifiek label te kleven op de 7GT. Het is geen SUV, geen crossover en zelfs geen klassieke shooting brake. Is dat een sterkte of net een uitdaging?

Misschien een beetje van beide, maar ik zie het vooral als een voordeel. Zeekr is nog een relatief jong merk met beperkte naamsbekendheid. We moeten onze producten sowieso uitleggen aan klanten. Daarom benadrukken we bewust de GT-benaming. Natuurlijk heeft de auto kenmerken van een shooting brake, maar het concept draait om de combinatie van sportiviteit, comfort, ruimte en veelzijdigheid. Bovendien informeren klanten zich vandaag uitgebreid online. Ze zien meteen wat de auto te bieden heeft. Persoonlijk vind ik dat de 7GT echte wow-momenten creëert. Het design maakt een krachtig statement en dat is in het premiumsegment nog altijd bijzonder belangrijk.

Zeekr profileert zich nadrukkelijk als een premium Chinees merk. Hoe brengt u die boodschap over naar Europese klanten?

Dat is zonder twijfel een van onze grootste uitdagingen. We worden vaak in één adem genoemd met andere Chinese merken, terwijl we duidelijk hoger gepositioneerd zijn. Ik had onlangs een gesprek met een grote Europese leasingmaatschappij. Nadat iemand voor het eerst in een Zeekr had gezeten, zei hij: "Dat is eigenlijk niet eerlijk."



Jullie worden vergeleken met andere Chinese merken, terwijl jullie duidelijk een niveau hoger zitten.” Dat is precies de perceptie die we willen veranderen. En dat doen we op verschillende manieren. We investeren in premium partnerships, zoals onze samenwerking met de Diamond League in de atletiek. Daarnaast zoeken we merkambassadeurs die authenticiteit bij Zeekr passen. Ook onze retailaanpak speelt een belangrijke rol. We investeren samen met onze dealers in hoogwaardige showrooms en openen daarnaast eigen flagship stores in grote Europese steden. Op die manier willen we de premiumbeleving tastbaar maken.

Richt Zeekr zich vooral op particuliere klanten of op de fleetmarkt?

Dat hangt sterk af van het model en van het land. In België is de fleetmarkt uiteraard bijzonder belangrijk. De 7GT is dan ook een model dat uitstekend past binnen dat segment. Tegelijk zien we in markten zoals Duitsland een groeiend aandeel particuliere kopers. Klanten geven aan dat ze vertrouwen hebben in de toekomstwaarde

van onze auto's. Ze beschikken vandaag al over zeer snelle laadtechnologie, moderne software en uitgebreide connectiviteit. Daar komt nog eens tien jaar garantie bovenop. Wie de auto na enkele jaren verkoopt, kan die garantie mee doorgeven aan de volgende eigenaar. Dat geeft vertrouwen en ondersteunt de restwaarde.

Krijgt de 7GT uitgebreide over-the-air updates?

Absoluut. Voor ons betekent over-the-air ook echt over-the-air. Bij sommige merken gaat het slechts om een beperkt aantal functies, maar wij willen de wagen gedurende zijn volledige levenscyclus blijven verbeteren. Daarom gebruiken we krachtige hardware zoals de Snapdragon-platformen. Onze visie is dat een Zeekr na verloop van tijd zelfs beter moet worden dan op het moment dat hij de fabriek verlaat.

Is dat ook een manier om de restwaarde te ondersteunen?

Zeker. Een stabiele restwaarde is essentieel voor zowel klanten als leasingmaatschappijen. Daarom kiezen we ook voor een eenvoudige



dige en consistente productstrategie. We vermijden bijvoorbeeld uitvoeringen die later minder aantrekkelijk worden op de tweedehandsmarkt. Daarnaast streven we naar duurzame groei. We willen geen duizenden auto's registreren enkel om verkoopcijfers op te drijven. Dat soort tactieken kan de restwaarde onder druk zetten. Wij verkiezen een stabiele en gezonde groei.

In China heeft Zeekr een veel uitgebreider gamma dan in Europa. Is er een model dat u persoonlijk graag hier zou zien verschijnen?

Ik kan uiteraard niets zeggen over toekomstige productplannen, maar als u het mij persoonlijk vraagt, dan zou ik de 8X graag in Europa zien. Dat model combineert het formaat van een BMW X5 of Mercedes GLE met onze nieuwe Super Hybrid-technologie. We spreken dan over ongeveer 1.400 pk en een theoretisch rijbereik van meer dan 1.200 kilometer. Ik denk dat zo'n voertuig perfect aansluit bij Europese premiumklanten die vandaag nog met grote benzine-

of diesel-SUV's rijden. Het zou een interessante stap kunnen zijn richting verdere elektrificatie.

Maar dat zou betekenen dat Zeekr niet langer uitsluitend elektrische auto's verkoopt.

Dat klopt, maar in China hebben we die stap al gezet. Voor ons draait het niet om een specifieke aandrijftechnologie, maar om duurzame mobiliteit en technologische innovatie. We bekijken voortdurend wat klanten willen. Als er vraag is naar dergelijke oplossingen, moeten we ervoor zorgen dat we het beste product aanbieden.

Sommige consumenten willen bewust geen Chinese auto kopen. Hoe gaat Zeekr daarmee om?

Ik denk dat die houding stilaan verandert. De perceptie van Chinese technologie is de afgelopen jaren sterk geëvolueerd. Waar China vroeger vooral werd geassocieerd met kopiëren en lage kwaliteit, erkennen steeds meer mensen vandaag dat veel innovaties uit Chi-



na komen. Voor de klanten die nog twifelen, blijft de beste oplossing een sterk product aanbieden. Uiteindelijk vergelijken consumenten wat ze krijgen voor hun geld. Wanneer ze merken dat een Zeekr meer technologie, prestaties en uitrusting biedt voor dezelfde of zelfs een lagere prijs, dan wordt die keuze steeds rationeler. Bovendien investeren wij volop in Europa. We creëren werkgelegenheid, bouwen een dealernetwerk uit en voldoen aan alle Europese regels en normen. We willen geen buitenstaander zijn, maar een duurzame partner op de Europese markt." - WM



Zeekr 001

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

ZEEKR

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





Test

Jeep Compass EV

Een Jeep in een nieuw tijdperk

De Jeep Compass EV is meer dan zomaar een elektrische variant van een bestaand model. Het is een statement. Jeep wil laten zien dat het merk, dat groot werd met robuuste, vervuilende terreinwagens, ook in het elektrische tijdperk relevant kan blijven. En dus krijgt de Compass niet zomaar een batterij en een elektromotor, maar een volledige herinterpretatie van wat een compacte SUV anno 2026 moet zijn.





Wie Jeep zegt, denkt aan iconische modellen als de Wrangler of de Cherokee. Tenminste, als die persoon wat kilometertjes op de teller heeft want de laatste jaren was Jeep niet bepaald prominent op het voorplan in de autowereld. Om maar te zeggen: wie kan vandaag nog 3 modellen van het merk noemen? De Compass is dan misschien nog de meest gekende, en die krijgt nu een belangrijke generatiewisselingen waarbij de volledig elektrische aandrijflijn een speerpunt wordt. Het maakt deze Compass EV meteen interessant; hij moet tegelijk trouw blijven aan zijn roots én concurreren met moderne elektrische SUV's die vanaf nul als EV ontworpen zijn. Dat spanningsveld voel je doorheen de hele auto.

Duidelijk volwassener

Het exterieurdesign is misschien wel het meest overtuigende aspect van deze nieuwe generatie. Jeep heeft niet gekozen voor een radicale breuk, maar voor een evolutie die precies ver genoeg gaat. De bekende Jeep grille blijft behouden, maar is grotendeels gesloten voor een betere aerodynamica. De lichtsignatuur van deze nieuwe generatie is strak en modern, en geeft de Compass EV een herkenbaar gezicht dat veel meer présence heeft dan bij het uitgaande model.

Voor de rest zijn de proporties verbeterd. De auto staat breder en zelfverzekerder op zijn wielen, met kortere overhangen en een robuuste houding. Het geheel oogt beduidend groter, meer premium en minder gedrongen dan vroeger. Het is een design dat vertrouwen uitstraalt en tegelijk modern genoeg is om niet ouderwets te ogen tussen de elektrische concurrentie. Wat vooral opvalt, is dat deze Compass EV niet probeert 'anders' te zijn om het anders zijn. Hij is gewoon een knap getekende SUV die toevallig elektrisch is, en dat is misschien wel de grootste verdienste. Vergeet in ieder geval wat je nog weet van de uitgaande Compass, want het nieuwe model

is in alle opzichten een klasse gegroeid.

Interieur: stoer, modern en toch Jeep

Ook binnenin zet Jeep een grote stap vooruit. De nieuwste generatie Compass voelt duidelijk volwassener aan, met meer binnenruimte en een betere indeling. Het dashboard is strak vormgegeven en wordt gedomineerd door een breed multimediасherm dat meteen de aandacht trekt. Achter het stuur krijg je nog een informatiedisplay met de belangrijkste zaken zoals snelheid, rijbereik of verbruik, maar we hadden daar toch liever een digitale tellerpartij gezien die meer de eigenheid van Jeep zou kunnen uitstralen. Het display dat we nu krijgen, zou zo maar uit een Citroën C5 kunnen komen, om maar iets te zeggen.

Voor de rest is de sfeer aan boord gelukkig wel typisch Jeep gebleven: stoer, een beetje rugged/outdoor, maar met een moderne twist. Je krijgt stevige materialen, duidelijke knoppen en een lay-out die logisch oogt. De zitpositie is hoog en comfortabel, zoals je verwacht van een SUV. De stoelen zijn een van de sterke punten van deze auto. Ze bieden goede ondersteuning en zijn zelfs verkrijgbaar met massagefunctie, wat je niet meteen verwacht in dit segment. Dat draagt bij aan het gevoel dat deze Compass EV richting premium wil opschuiven. De achterbank biedt meer ruimte dan je misschien verwacht. Volwassen passagiers kunnen comfortabel zitten, met voldoende been- en hoofdruimte. Dat maakt de Compass EV geschikt als gezinswagen, zonder compromissen voor de achterste passagiers.

Toch is het niet allemaal perfect. De afwerking is degelijk, maar mist soms de verfijning van de beste spelers in deze klasse. De outdoor-sfeer aan boord voelt soms net niet premium genoeg door de aanwezigheid van veel plastic aflegvakken. Het is alsof Jeep bewust



een robuust randje heeft willen behouden, maar daardoor net dat extra beetje luxe mist.

Infotainment en technologie

Het centrale mediasysteem is visueel zeker OK. Het scherm is voldoende groot (breed vooral), scherp, reageert snel en biedt een uitgebreide reeks functies. Navigatie, connectiviteit en voertuiginstellingen zijn allemaal aanwezig en werken over het algemeen goed. Maar zodra je dieper in de menu's duikt, merk je dat de structuur niet altijd logisch is. Functies zitten soms verstopt op onverwachte plaatsen, en het kost tijd om alles onder de knie te krijgen. Dat is geen deal-breaker, maar het haalt wel een stukje gebruiksgemak weg. Het doet ons in ieder geval weer weemoedig terugdenken dat auto's (en zeker de Jeeps van weleer) uitpakten met een overvloed aan fysieke knoppen.

De flinke groeischeut die bij deze generatiewisselingen door, doet de Jeep Compass op praktisch vlak prima scoren. De koffer (550 tot 1.561 liter) biedt meer dan voldoende ruimte voor dagelijks gebruik en langere trips. De laadvloer is vlak en de opening is groot genoeg om bagage makkelijk in en uit te laden. De kofferklep laat zich elektrisch openen en sluiten. De nieuwe Compass is meer dan voldoende veelzijdig en geschikt voor verschillende situaties, van boodschappen tot weekenduitstappen. Wat wel opvalt, is dat een frunk ontbreekt of zeer beperkt is. In een elektrische auto is dat toch een gemiste kans, zeker voor het opbergen van laadkabels. Die kunnen dan weer wel onder de koffervloer waar nog voldoende ruimte beschikbaar is.

Slechts één EV optie

Jeep kan natuurlijk niet anders dan meegaan met z'n tijd en dus ook

een volledig elektrische variant aanbieden. Wie daar nog niet klaar voor is, kan wel nog steeds kiezen voor hybrideversie of een plug-in hybride. Wij wilden het tankstation liever volledig links laten liggen, en kozen voor de enige volledig elektrische optie. Dan krijg je een batterij van 74 Kwh (netto), wat in deze tijden al zeker voor een potige SUV niet meteen als overdaad kan bestempeld worden. Ook qua laadprestaties is deze Compass EV geen trendsetter. Hij laadt correct met 11 kW AC en 160 kW aan de snellader.

Dat zijn eerlijke waarden, maar het mocht ook iets meer zijn, zeker in het licht van de eerder bescheiden reële autonomie van het model. Jeep belooft een WLTP rijbereik van 500 km, maar dat haal je in de verste verte niet. Bij een volle batterij afficheert de boordcomputer zo'n 440 km rijbereik, maar in de praktijk moet je na 300 à 330 km terug aan de stekker. Dat is duidelijk onder de verwachtingen voor een auto in dit segment. En die boordcomputer

+ PLUS

- Knap design, premium uitstraling
- Model is flink gegroeid, ook binnenin
- Evenwichtig comfort, goede stoelen (met massage)
- De Jeep ziel bleef behouden
- Interessant prijszetting

- MIN

- Stoere sfeer aan boord mist soms wat verfijning
- Multimedia menustructuur niet altijd logisch
- Rijbereik aan de krappe kant



helpt niet echt, want die blijkt opvallend optimistisch. De voorspelde actieradius komt niet altijd overeen met de realiteit, wat voor onzekerheid kan zorgen.

Comfort en rijgedrag

De Compass EV rijdt zoals je van een moderne SUV verwacht, maar met een lichte Jeep-twist. De ophanging is comfortabel genoeg voor dagelijks gebruik, maar voelt iets steviger aan dan bij sommige concurrenten. Dat geeft vertrouwen op slechtere wegen, maar maakt hem iets minder zacht in de stad (al vangen de zachte, goed ondersteunende stoelen dat wel op). De Compass is dan ook geen sportieve auto, maar dat hoeft ook niet. Dit is een SUV die gebouwd is voor comfort en gebruiksgemak, niet voor scherpe rijprestaties. Wil je toch graag het tempo wat opvoeren, dan geeft het onderstel meer dan voldoende vertrouwen.

De elektrische aandrijflijn levert ook voldoende prestaties voor dagelijks gebruik. De acceleratie is vlot, zoals je van een EV

verwacht, en het directe koppel maakt inhalen eenvoudig. Toch mist hij een beetje karakter. De Compass EV is snel genoeg, maar nooit echt spannend. Het is een bewuste keuze van Jeep om comfort en bruikbaarheid boven sportiviteit te plaatsen, en dat voel je. Voor de meeste bestuurders zal dit geen probleem zijn, maar wie op zoek is naar een speelsere rijervaring, zal elders moeten kijken.

Interessante positionering

Volgens de Belgische Jeep-website start de Compass EV rond de 44.900 euro, afhankelijk van uitvoering en opties. Wil je hem dik aankleden zoals onze testwagen (inclusief zaken als head-up display, massagestoelen, panoramadak,...) dan zal de eindprijs richting 54.000 euro gaan, wat nog altijd heel schappelijk is. Dat maakt hem absoluut competitief voor zijn formaat, uitrusting en uitstraling. Je krijgt dan ook veel waar voor je geld: een ruime SUV met moderne technologie, goede stoelen en een design dat premium aanvoelt. Dat maakt hem aantrekkelijk voor kopers die een elektrische SUV zoeken zonder meteen naar de hoogste prijsklasse te gaan.

DE ESSENTIE

De Jeep Compass EV is een volwassen elektrische SUV met een sterk design, ruim interieur en veel uitrusting voor een startprijs rond 45.000 euro. Hij biedt comfortabele stoelen (zelfs met massage), een moderne uitstraling en praktische bruikbaarheid. Hij doet je altijd een beetje speciaal voelen en onderscheidt zich graag van de grijze massa. Om ons helemaal te overtuigen zou het rijbereik en/of de laadsnelheden groter mogen. Misschien toch eens kijken naar de plug-inhybrideversie? Want als pakket vinden we de nieuwe generatie Compass bijzonder aantrekkelijk.

Conclusie

Vergeet de oude Jeep Compass, want de nieuwe zet een gigantische stap voorwaarts voor het merk. Hij combineert een volwassen design, een ruim en functioneel interieur en een comfortabele rijervaring met een duidelijke identiteit. Het is een auto met karakter, en dat maakt hem interessant in een segment dat steeds uitgebreider wordt. Bovendien haal je met deze Jeep Compass een SUV in huis die je niet op elke hoek van de straat ziet, en dat maakt 'm onderscheidend en exclusief. De positieve punten zijn duidelijk: het design is heel geslaagd, de binnenruimte en functionaliteit zijn absoluut aanwezig, de stoelen zijn uitstekend en de uitrusting is rijklijk. Dit voelt als een model met premium ambities. - WM



Ben ik nog wel fan van EV-rijden?

Ik reed een week met de nieuwe Mazda CX-5. Niet elektrisch, niet overladen met technologie en geen honderden paardenkrachten die je nekspieren testen bij elk verkeerslicht. Gewoon een degelijke benzine-motor met een klassieke versnellingsbak. En eerlijk? Ik heb ervan genoten.

Het voelt bijna vreemd om als petrolhead een lans te breken voor de elektrische auto. Toch ben ik de voorbije jaren steeds meer overtuigd geraakt van elektrisch rijden. Niet omdat het hip is, maar omdat het in het dagelijkse gebruik bijzonder logisch en makkelijk is. Zeker als je thuis kan laden. En toch bracht een week met de CX-5 mij even terug naar een tijdperk dat stilaan verdwijnt.

Dat begon al bij het vertrekken. Geen geruisloze acceleratie of instant koppel, maar een viercilinder die je hoort en voelt werken. Een motor die gekoppeld is aan een klassieke automaat die daadwerkelijk schakelt. Ik was bijna vergeten hoe prettig dat kan zijn. De kleine onderbreking in de krachtopbouw, het mechanische gevoel en de mogelijkheid om zelf een versnelling te kiezen via de pook. De CX-5 is geen krachtpatser en sleurt je niet richting horizon zoals een EV dat doet, maar hij betreft je meer bij het rijden.

Met zijn atmosferische benzinemotor zonder turbo vraagt de Mazda ook om een andere rijstijl. Rustiger, vloeiender en minder gehaast. Waar je in een EV automatisch gebruikmaakt van het overvloedige koppel, nodigt de CX-5 uit tot ontspannen rijden. Vergeet de sprintjes tussen twee rotondes en geniet gewoon van de rit.

Ook de stevige versnellingspook voelde verrassend aangenaam aan. Het klinkt banaal, maar het is een tastbaar element dat in veel moderne auto's verdwenen is. In veel EV's zit de transmissiebediening tegenwoordig verstopt achter het stuur of in een scherm. De Mazda herinnerde mij eraan dat autorijden ooit ook draaide om fysieke interactie en beleving.

Betekent dit dat ik twijfel aan elektrisch rijden? Helemaal niet. Maar deze testweek maakte wel duidelijk waarom klassieke verbrandingsmotoren nog steeds hun publiek hebben. Ze hebben karakter, rituelen en gewoontes die generaties bestuurders hebben leren waarderen.

Daarom hoeft de verbrandingsmotor van mij niet morgen te verdwijnen. Maar tegelijk besef ik hoe snel je went aan de voordelen van elektrisch rijden. Aan thuis laden, nooit meer tanken, de wagen voorverwarmen vanuit je woonkamer of vertrekken met een gekoeld interieur op een hete zomerdag. Aan het onmiddellijke koppel, de stilte en de lage gebruikskosten. Bovendien zijn elektrische auto's allang niet meer uitsluitend speelgoed voor mensen met een royaal budget. Er zijn vandaag steeds meer betaalbare modellen die voor veel gezinnen een volwaardig alternatief vormen.

De week met de CX-5 voelde daarom als het opnieuw beluisteren van een oude vinylplaat. Warm, herkenbaar en charmant. Je begrijpt waarom mensen er verliefd op werden. Maar daarna open je opnieuw je favoriete streamingdienst. Niet omdat vinyl slecht is geworden, maar omdat de wereld ondertussen verder geëvolueerd is. Ja, ik blijf fan van elektrisch rijden. - WM



Skoda Peaq

Elektrische zevenzitter is nieuwe Skoda vlaggenschip

Het gaat tegenwoordig hard voor Skoda. De nieuwe Epiq werd nog maar net losgelaten, en hier is al de nieuwe Peaq die helemaal bovenaan het gamma post komt vatten. Voor dit nieuwe topmodel zijn de verwachtingen hooggespannen. Auto-Info kon al even aan de Skoda Peaq snuffelen.

Een nieuwe vaandeldrager dus voor het Tsjechisch/Duitse merk en dat betekent dat er in dit artikel met behoorlijk wat superlatieven gezwaaid mag en moet worden. Waar de Enyaq jarenlang het elektrische uithangbord van Skoda was, schuift de Peaq daar

nu nadrukkelijk overheen. De nieuwkomer wordt niet alleen de grootste elektrische Skoda ooit, maar ook het eerste model van het merk in het grote SUV-segment. Met zeven zitplaatsen, een rijbereik tot meer dan 640 kilometer, een kofferruimte die zelfs de Kodiaq overtreft en een nadrukkelijke focus op comfort mikt Skoda zowel op grote gezinnen als op zakelijke rijders die veel kilometers afleggen.

Groter dan een Kodiaq

De Skoda Peaq is dus geen elektrische opvolger van de Kodiaq, maar eerder een elektrische tegenhanger die bewust de overtreffende trap opzoekt. Met een lengte van 4,87 meter is hij 11,6 cen-



timeter langer dan de huidige Kodiaq. De wielbasis bedraagt liefst 2,97 meter, wat zelfs meer is dan bij de Superb. Daarmee wordt de Peaq meteen de grootste SUV die Skoda ooit gebouwd heeft. Qua design volgt de Peaq de inmiddels bekende Modern Solid-designtaal die eerder werd geïntroduceerd door de Vision 7S-conceptcar. Dat vertaalt zich in een strak en relatief minimalistisch lijnenspel zonder overbodige franjes. Aan de voorzijde vallen vooral de T-vormige lichtsignatuur en de gesloten Tech-Deck Face op. Achteraan keert hetzelfde lichtmotief terug, waardoor de Peaq meteen herkenbaar wordt als nieuwste generatie elektrische Skoda.

Het resultaat mag absoluut gezien worden. Zijn boxy ontwerp en strakke lijnenspel geven de Peaq een karaktervolle uitstraling, waarbij we bijna het predikaat premium in de mond zouden durven nemen. Ja, als betaalbare Volvo of Range Rover zou de Peaq geen slecht figuur slaan.

Opvallend is dat Skoda enkele primeurs toekent aan zijn nieuwe vlaggenschip. Zo krijgt de Peaq als eerste Skoda verzonken deurgrepen die elektrisch uitschuiven wanneer de bestuurder

nadert. Daarnaast debuteert het grootste panoramadak ooit in een Skoda. Dat dakoppervlak bedraagt meer dan 2,1 vierkante meter en maakt gebruik van Dynamic Shade Control, een systeem waarbij de transparantie van het glas elektrisch aangepast kan worden. Het dak bestaat zelfs uit negen afzonderlijk regelbare segmenten.

Oh ja, nog dit niet onbelangrijk feit: ondanks zijn forse afmetingen en de uitstraling van een uit de kluiten gewassen tuinhuis, claimt Skoda een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,249. Dat is opvallend laag voor een SUV van bijna vijf meter lang en het zal ongetwijfeld bijdragen aan de optimalisatie van het rijbereik. Maar straks meer daarover.

Interieur focust met loungegevoel

Waar veel elektrische SUV's steeds meer op rijdende smartphones lijken, probeert Skoda van de Peaq nadrukkelijk een comfortabele reiswagen te maken. De designers spreken zelfs over een "lounge op wielen", en we begrijpen waarom want het ruimtegevoel is absoluut aanwezig. Het interieur biedt trouwens plaats aan maximaal zeven volwassenen. Dankzij de lange wielbasis profiteren



ook passagiers op de tweede én derde rij van royale beenruimte. En zelfs met alle zeven zitplaatsen in gebruik blijft er nog 299 liter bagageruimte beschikbaar. Dat is een meer dan behoorlijk cijfer met 7 passagiers aan boord. Met 'slechts' vijf inzittenden mogen we zelfs spreken van een gigantisch koffervolume van – hou je vast – 935 liter. Indrukwekkend!

De aandacht gaat echter vooral naar comfort. Met het optionele Relax Package krijgt de Peaq elektrisch verstelbare AGR-gecertificeerde zetels met verwarming, ventilatie en uiteraard ook massagefunctie. Daarbovenop komen verstelbare beensteunen, twee kussens voor de hoofdsteunen en een uitklapbare tafel in de middenconsole. Een speciale wellbeing-app combineert klimaatregeling, sfeerverlichting en massageprogramma's in verschillende ontspanningsmodi.

Ook op audiovlak mikt Skoda hoger dan ooit. Voor het eerst werkt het merk samen met het gekende merk Sonos voor een premium audiosysteem. Dat telt 16 luidsprekers en levert 755 watt vermogen. Nog op multimediavlak staat centraal op het dashboard een verticaal geplaatst infotainmentscherm van 13,6 inch (doet ons een beetje aan Volvo denken) en daarnaast krijgt de Peaq ook draadloos laden voor twee smartphones met een vermogen van 25 watt en magnetische positionering.

Praktisch zoals een Skoda hoort te zijn

Skoda heeft zijn reputatie opgebouwd met praktische auto's en dat verandert niet bij de Peaq. Integendeel. In vijfzitsconfiguratie bedraagt de kofferruimte zoals reeds aangehaald liefst 935 liter. Daarmee wordt dit officieel de grootste bagageruimte ooit in een Skoda-personenwagen en dat is zonder enige twijfel een gigantische troef voor klanten die ruimte en functionaliteit bovenaan hun prio-lijstje zetten. En daar stopt het niet, want bovendien is er



vooraan nog een frunk van 37 liter voorzien, ideaal voor laadkabels. Verspreid doorheen het interieur zijn er nog eens meer dan 33 liter extra opbergvakken aanwezig.

De bekende Simply Clever-oplossingen zijn uiteraard ook aanwezig. Denk aan een paraplu in de deur, een tafeltje tussen de voorstoelen, een vuilnisbakje, een displayreiniger en zelfs een laadkabelreiniger. Nieuw zijn de ruitenwissers met geïntegreerde sproeiers, die volgens Skoda het verbruik van ruitensproeiervloeistof met ongeveer 50 procent verminderen. Niet dat we daar nu echt op zaten te wachten, maar het toont wel aan dat er over alles goed is nagedacht.

Twee batterijen en drie aandrijflijnen

Onderhuids maakt de Peaq gebruik van het MEB+-platform van de Volkswagen Groep, een doorontwikkeling van het huidige MEB-platform. Klanten kunnen kiezen uit twee batterijgroottes. De instap-

versie Peaq 60 krijgt een batterij van 63 kWh bruto (59 kWh netto), terwijl de Peaq 90 een grotere batterij van 91 kWh bruto (86 kWh netto) biedt. Die laatste is meteen de grootste batterij die ooit in een elektrische Skoda werd gemonteerd. Beide batterijen gebruiken NMC-cellen.

Het gamma bestaat uit drie versies: de Peaq 60 beschikt over achterwielaandrijving, 204 pk en 350 Nm koppel. De sprint naar 100 km/u duurt 8,4 seconden en het rijbereik bedraagt meer dan 450 kilometer. De Peaq 90 combineert de grote batterij met achterwielaandrijving en levert 286 pk en 545 Nm. Deze versie sprint in 7,1 seconden naar 100 km/u en haalt 647 kilometer rijbereik. De Peaq 90x heeft dezelfde configuratie met grote batterij maar krijgt ook vierwielaandrijving en 299 pk. Deze topversie doet de sprint in 6,7 seconden en haalt 613 kilometer op een lading.



Snelladen, warmtepomp en bidirectioneel laden

De Peaq mikt niet alleen op een groot rijbereik, maar ook op gebruiksgemak. De 63 kWh-batterij laadt van 10 naar 80 procent in 27 minuten. De grote 91 kWh-versie doet daar amper één minuut langer over en haalt dezelfde laadstatus in 28 minuten. Daarnaast introduceert Skoda standaard one-pedal driving. Via de B-stand op de selectiehandel kan de bestuurder de auto volledig tot stilstand brengen zonder het rempedaal te gebruiken. Een optionele nieuwe generatie warmtepomp moet de efficiëntie tijdens koude wintermaanden verder verbeteren.

Ook bidirectioneel laden behoort tot de mogelijkheden. Niet alleen Vehicle-to-Load, maar ook Vehicle-to-Home en Vehicle-to-Grid worden ondersteund. Daardoor kan de Peaq fungeren als thuisbatterij of zelfs stroom terugleveren aan het elektriciteitsnet.

Interessante marktpositie

Skoda heeft voorlopig nog geen detailprijzen bekendgemaakt, maar spreekt wel al van een startprijs die mogelijks net onder de 50.000 euro duikt. Dat is dan op basis van de Peaq 60, zonder opties. We

weten intussen wel dat Skoda ook graag de finale bestelbon doet groeien met optiepakketten, en dus zal het je wellicht niet veel moeite kosten om voor de Peaq 90x met alle toeters en bellen ergens tussen de 70.000 en 80.000 euro te eindigen. Daarmee kunnen we al vrij goed de positionering inschatten van de Peaq. Met zijn lengte van bijna 4,9 meter, zeven zitplaatsen en een rijbereik tot meer dan 640 kilometer positioneert hij zich rechtstreeks tegenover auto's zoals de Kia EV9, Hyundai Ioniq 9, in zekere mate ook de Peugeot E-5008. Ja, zelfs de nieuwe Volvo EX60 komt wat ons betreft mogelijks in beeld.

De grote troef van Skoda ligt traditioneel in de verhouding tussen ruimte, uitrusting en prijs. Als het merk erin slaagt om een goed uitgeruste Peaq 90 (met tweewiel aandrijving) aan een interessant tarief te positioneren, terwijl hij tegelijk meer bagageruimte biedt dan vrijwel alle concurrenten, dan heeft dit nieuwe vlaggenschip alles in huis om een bijzonder interessante keuze te worden voor grote gezinnen én voor de fleetmarkt. De Peaq lijkt daarmee precies te doen wat de naam suggereert: het hoogste punt van het elektrische Skoda-gamma vormen. Wordt vervolgd... - WM



Jouw carrière. Onze motor.

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

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

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

Van automerken en leasemaatschappijen tot innovatieve spelers in elektrische mobiliteit.

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

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



Lynk & Co 02

Stijvolle en **hippe EV**

Zegt de naam Lynk & Co je nog iets? Dan denk je wellicht aan de 01 deelauto, die functionele PHEV SUV die je voor 500 euro all-in moest huren. Intussen timmert Lynk & Co naarstig verder aan de weg met mainstream modellen die je moet aankopen, zoals ook hun elektrische crossover, de 02. Is die je aandacht waard? Wel ja, al is het plaatje niet perfect.

Lynk & Co is in België nog altijd een merk dat vragen oproept. Is het Zweeds? Chinees? Of gewoon een neef van Volvo? Het juiste antwoord is: een beetje van alles. Het merk ontstond onder de vleugels van het Chinese Geely, deelt technologie met Volvo en probeert zich in Europa te profileren als een alternatief voor de traditionele automerken. Eerst deden ze dat dus met de plug-inhybride Lynk & Co 01 en een abonnementsformule, recent lanceerde het merk een veel crucialer model: de volledig elektrische Lynk & Co 02.

EX30 als basis

Cruciaal, omdat dit model in een segment speelt waar volume te rapen valt. Het mag in dat perspectief ook niet verbazen dat moederholding Geely schaalvoordeel ambieert door het platform van de Volvo EX30 ook te gebruiken bij neefje Zeekr X, en dus ook voor deze Lynk & Co 02. Dat betekent meteen dat we hier te maken hebben met een compacte crossover (4,46 meter lang) die functioneel genoeg is al eerste of tweede auto en over voldoende EV-capaciteiten beschikt om mee te surfen op de EV-golf. Alleen hebben



we het dan concreet over het moeilijkste speelveld denkbaar, want hier moet hij opboksen tegen auto's als de Kia EV4, de Tesla Model Y, de Renault Scenic E-Tech Electric en uiteraard ook de Volvo EX30 en Zeekr X. Geen makkelijke opdracht dus.

Design met lef

Toch heeft de 02 iets wat veel concurrenten missen: karakter. Je kan Lynk & Co weinig verwijten op vlak van originaliteit. De 02 ziet er opvallend uit zonder in een karikatuur te vervallen. De voorkant wordt gedomineerd door hoog geplaatste led-signatures die hem een geheel eigen uitstraling geven, terwijl de gesloten neus en gespierde flanken hem zelfs een vleugje sportiviteit geven. De frameloze buitenspiegels helpen daarbij. Die kennen we al van Volvo-producten en ze geven het model een premium toets. Praktisch verschil maken ze nauwelijks, maar visueel werken ze wel degelijk.

De verzonken deurgrepen zijn ondertussen een EV-cliché geworden, maar hier functioneren ze wel zonder frustratie. Achteraan is de 02 minstens even origineel, zeker omwille van zijn brede lichtstrook die als het ware in de kofferspoiler geïntegreerd zit. Sommige concurrenten proberen veilig te spelen. De 02 duidelijk niet.

Interieur dat goed aanvoelt

Binnenin krijg je opnieuw een mix van Scandinavische rust en Chinese basis lay-out. Gelukkig overheerst het eerste. Het dashboard is strak vormgegeven, de materialen voelen opvallend degelijk aan en de assemblagekwaliteit zit op een niveau waar sommige Europese merken nog iets van kunnen leren. Geen harde plastics dus, maar zacht aanvoelende en kwalitatieve materialen die de 02 absoluut naar een hoger niveau tillen. Nergens voelt de auto goedkoop aan en dat is een prestatie in dit prijssegment. Ook het kleine vierkante stuur verdient een vermelding. Dat zien we tegenwoordig wel vaker en op één of andere manier draagt dat toch bij tot de algemene (dynamische) rijervaring. En het geeft de cockpit een speelse uitstraling zonder ergonomische nadelen.

Ondanks zijn coupéachtige daklijn blijkt de 02 ook verrassend praktisch. Vooraan zit je ruim en ook achterin is er voldoende beenruimte voor volwassenen. De hoofdruimte blijft degelijk, tenzij je richting twee meter gaat. Het meubilair is minder overtuigend. De voorste stoelen ogen goed (zeker met hun geïntegreerde hoofdsteun), maar bieden matige ondersteuning in de onderrug tijdens langere ritten. Dat wordt na enkele uren rijden merkbaar. De stevige wangen houden het lichaam nochtans prima op z'n plaats, maar ze missen een lendensteun die de rug wat meer steun kan geven. Jammer, want dat is een kleintje om op te lossen.

De kofferruimte bedraagt ongeveer 410 liter, wat netjes is voor deze klasse. Klap je de achterbank neer, dan groeit dat volume tot ongeveer 1.349 liter. Daarmee doet hij het beter dan sommige modieuze concurrenten die vooral op design inzetten. Extra opbergvakken zijn slim geplaatst en de vlakke vloer achteraan helpt de praktische bruikbaarheid.

Elektrische aandrijflijn en prestaties

De Europese versie van de Lynk & Co 02 krijgt een batterij van 66 kWh en een elektromotor op de achteras met 272 pk. Sprinten naar 100 km/u duurt ongeveer 5,5 seconden. Dat voelt al behoorlijk snel aan. Zoals bij veel EV's is vooral de onmiddellijke respons indrukwekkend; inhaalmanoeuvres zijn moeiteloos en de auto voelt levendig. Er zijn trouwens ook verschillende rijmodi voorzien, al vonden wij dat er weinig verschil merkbaar was. Op zich is dat prima, in de normale (comfort) stand is de 02 altijd bij de les. Volgens de officiële WLTP-cijfers haalt hij tot 435 of 445 kilometer rijbereik, afhankelijk van de uitrusting. In de praktijk blijkt dat optimistisch. Tijdens gemengd gebruik kom je vaak uit tussen 16 en 18 kWh per 100 kilometer, waardoor meer dan 400 kilometer halen lastig wordt tenzij de omstandigheden ideaal zijn. Op de snelweg mag je realistischer rekenen op ongeveer 320 tot 360 kilometer. Het goede nieuws is wel dat de Lynk & Co 02 kan terugvallen op



redelijke snellaadprestaties. Dat kan aan maximaal 150 kW, en dat is helemaal prima in dit segment. Ook goed om weten: standaard krijgt de 02 in zijn Core uitrustingsniveau een 11 kW boordlader, maar de 'More' topversie krijgt er eentje die 22 kW aan kan. Da's wel een pluspunt voor wie vaak aan een gewone laadpaal hangt.

Op de weg

Wil je gaan rijden? Dan moet je eerst een beetje tijd voorzien om via het grote centrale scherm alle vervelende bliepjes uit te schakelen. Een aantal shortcuts helpen daarbij, maar toch moet je altijd in de menu's duiken om alle 'dings en dongs' het zwijgen op te leggen. Zoals bij veel moderne EV's beschik je daarvoor niet over fysieke knoppen en is het centrale scherm de poort tot alle functies. Dat is soms frustrerend want te veel basisfuncties zitten verstopt in submenu's. Verwarming aanpassen, radiopostje kiezen of Android Auto koppelen vraagt (te) veel tikwerk.

+ PLUS

- Origineel design met premium details
- Hoogwaardige interieurmaterialen en sterke afwerking
- Ruimer en praktischer dan je verwacht
- Comfortabel en evenwichtig rijgedrag
- Goede one-pedal drive

- MIN

- Praktijkrijdbereik blijft vaak onder 400 km
- Veel menuwerk om waarschuwingen uit te schakelen
- Beperkt dealernetwerk

De 02 probeert geen sportwagen te zijn en dat is een prima aanpak. Waar sommige EV's overdreven hard geveerd zijn om 'dynamisch' te lijken of het gewicht te camoufleren, kiest Lynk & Co voor een evenwichtige afstelling. Het onderstel filtert slechte Belgische wegen behoorlijk goed weg zonder zweverig te worden. Op snelwegtempo voelt de auto stabiel en volwassen aan. In bochten helt hij iets over, maar nooit op storende wijze. Een pluim ook voor de one-pedal drive want die is uitstekend afgesteld. De auto remt voorspelbaar af en maakt stadsverkeer aangenaam ontspannen. Veel merken krijgen dat nog steeds niet goed voor elkaar, hier lukt het wel. Het Harman Kardon-audiosysteem verdient ook lof omwille van zijn krachtige en heldere geluidskwaliteit.

De klimaatregeling werkt dan weer minder overtuigend. Tijdens onze test leek de ingestelde temperatuur niet altijd overeen te komen met wat je effectief voelt in het interieur. Soms blaast de wagen onverwacht koelere lucht terwijl een hogere temperatuur ingesteld staat. En wil je het warm krijgen, dan moet je vaak 23 graden of meer instellen. Typisch Chinees, maar atypisch voor een merk dat zich door Volvo laat inspireren.



“

De Lynk & Co 02 heeft iets wat veel concurrenten missen: karakter.





Een leuke gimmick is de deel-functie. Via de Lynk & Co-app kan je digitale toegang geven aan vrienden of familieleden. Je verstuurt tijdelijk een digitale sleutel waarmee iemand anders de auto kan openen en gebruiken. Handig voor gezinnen of voor wie zijn wagen occasioneel wil uitlenen zonder fysiek sleutels over te dragen. Het past perfect binnen het oorspronkelijke deel-DNA van Lynk & Co. Maar meer dan een gimmick zien we er niet in, we kunnen ons niet inbeelden dat veel klanten deze functie gaan gebruiken.

Het probleem van prijs en vertrouwen

Tot hier hebben we eigenlijk een heel positieve review geschreven van de Lynk & Co 02, en op zich zal die ook wel overeind blijven. Alleen zijn er finaal toch twee dingen die wel kunnen afschrikken. Allereerst is er de prijs. Op de website van Lynk & Co start de

02 vanaf 37.495 euro in zijn Core basisuitvoering. Dat vinden wij aan de hoge kant als je weet dat er tegenwoordig veel (Chinese) concurrenten zijn die evenveel of zelfs meer auto aanbieden voor minder geld. Kijk maar eens naar de Leapmotor B10... Kies je je Lynk & Co 02 in het tweede, meest complete uitrustingsniveau 'More', dan betaal je zelfs 41.495 euro. Dat is gezien de complete uitrusting correct, maar niet bepaald scherp te noemen.

Is je interesse geprikkeld en wil je de 02 van dichtbij gaan ontdekken? Dan bots je misschien wel op het grootste obstakel. Want het dealernetwerk blijft beperkt en de trendy Lynk & Co spaces voelen soms meer aan als lifestylewinkels dan plaatsen waar je vertrouwen krijgt in service op lange termijn. Voor veel traditionele kopers blijft dat een drempel. Want een auto kopen kan je niet vergelijken met het passen van nieuwe sneakers, toch? Nu, aan dit probleem zou wel eens snel verholpen kunnen worden want het staat in de sterren geschreven dat de lokale Volvo-organisatie (en wellicht ook dealernetwerk), mee hun schouders gaan zetten onder het Lynk & Co verhaal.

Verdict

We moeten het toegeven; we hadden weinig tot geen verwachtingen bij deze eerste kennismaking, maar de Lynk & Co 02 heeft ons bijzonder aangenaam verrast. Hij ontpopt zich als een leuke elektrische crossover, hij ziet er origineel uit, rijdt volwassen, biedt degelijke ruimte en voelt premium aan vanbinnen. Maar kleine software-irritaties, matige stoelen en een beperkt netwerk verhinderen voorlopig dat hij de absolute referentie wordt. En toch: als je iets anders wil dan de zoveelste grijze EV-anoniemmobil, dan verdient deze Lynk 02 absoluut een testrit. - WM

DE ESSENTIE

De Lynk & Co 02 bewijst dat een compacte elektrische crossover niet saai hoeft te zijn. Hij combineert een opvallend design, sterke bouw kwaliteit, verrassend veel ruimte en een all-round rijgedrag met prima EV-prestaties en een rijke uitrusting. De one-pedal drive werkt uitstekend, het Harman Kardon-systeem klinkt goed en de digitale deel-functie is slim bedacht. Minpunten zijn er ook: de praktijkautonomie blijft vaak onder 400 kilometer, de stoelen missen wat ondersteuning bij langere ritten en het beperkte dealernetwerk blijft een risico. Al zou dat laatste met de hulp van Volvo wel eens snel verholpen kunnen worden.

Lynk & Co 02 krijgt modeljaar-update met sneller infotainment en meer personalisatie

De volledig elektrische Lynk & Co 02 krijgt voor modeljaar '27 een reeks gerichte updates. Het Chinese merk uit de Geely groep kiest niet voor een ingrijpende facelift maar voor een reeks praktische verbeteringen die inspelen op feedback van bestaande gebruikers. De focus ligt daarbij op comfort, gebruiksgemak en de digitale ervaring aan boord.



Aan de buitenzijde kan de Lynk & Co 02 nog altijd overtuigen en dus blijft het design grotendeels ongewijzigd. Wel wordt het kleurenpalet uitgebreid met de nieuwe lak Onyx Black. Die donkere carrosseriekleur moet de elektrische crossover een meer ingetogen en premium uitstraling geven.

Binnenin zijn de wijzigingen duidelijker zichtbaar. Het dashboard en de deurpanelen krijgen een afwerking in microvezelmateriaal, wat moet bijdragen aan een aangename kwaliteitsbeleving. Daarnaast werd de middenconsole hertekend. Volgens Lynk & Co levert dat meer praktische opbergruimte op, een punt waarop eigenaars volgens het merk verbeteringen wensten te zien. Opvallend zijn ook de gele veiligheidsgordels, die een sportief accent toevoegen aan het interieur.

Een belangrijk onderdeel van de MY27-update speelt zich af achter het centrale scherm af. Lynk & Co heeft de software van de 02 verder geoptimaliseerd waardoor het systeem sneller opstart wanneer de bestuurder instapt. Daardoor zijn functies vrijwel onmiddellijk beschikbaar na het openen van de wagen.

Daarnaast introduceert het merk uitgebreidere mogelijkheden voor gepersonaliseerde bestuurdersinstellingen. Gebruikers kunnen hun voorkeuren sneller activeren zodra ze plaatsnemen achter het stuur. Ook de bediening van veelgebruikte functies werd vereen-

voudigd. Zaken zoals de stuurverwarming zijn voortaan sneller bereikbaar via het infotainmentsysteem, wat het aantal handelingen tijdens het rijden moet beperken.

De MY27-update brengt ook enkele nieuwe entertainment- en connectiviteitsfuncties naar de elektrische crossover. Met de nieuwe functie "Hey Honk" kunnen bestuurders via de externe luidsprekers van de wagen verschillende geluidseffecten afspelen. Het gaat onder meer om geluiden zoals applaus, een beleefde waarschuwing of een afscheidsgroet. Waar hebben we dat nog gezien, toch Tesla?

Daarnaast introduceert Lynk & Co Game Link. Wanneer de wagen geparkeerd staat, kunnen gebruikers games streamen naar het centrale infotainmentscherm. Daarmee volgt het merk een trend die we steeds vaker zien bij elektrische voertuigen, waarbij stilstand-tijd tijdens het laden wordt ingevuld met digitale entertainmentmogelijkheden.

De Lynk & Co 02 speelt een belangrijke rol binnen het Europese gamma van het merk. Het model vormt momenteel het volledig elektrische aanbod van Lynk & Co op ons continent en moet het merk helpen groeien in een markt die steeds competitiever wordt. Volgens Lynk & Co is de MY27-update dan ook het resultaat van concrete gebruikersfeedback en praktijkervaringen. De aanpak van de MY27-update toont aan dat Lynk & Co eerder kiest voor voortdurende verfijning dan voor grote modelwissels.



Nieuwe Audi A6 Allroad debuteert als pluginhybride en krijgt brede heupen

Met de vijfde generatie van de Audi A6 Allroad zet Audi een stevige stap richting elektrificatie. De avontuurlijke break krijgt een volledig nieuw koetswerk, standaard luchtvering en quattro-vierwielaandrijving. De grootste nieuwigheid is echter de introductie van een plug-inhybride aandrijflijn, een primeur voor de Allroad. Daarnaast blijft ook een geëlektrificeerde V6-diesel beschikbaar.



uitgebreide rijhulpsystemen moeten de Allroad opnieuw positioneren als een van de comfortabelste reisinstrumenten in zijn segment. Tegelijk blijft de praktische bruikbaarheid behouden dankzij de ruime koffer en de veelzijdige breakkoets.

Elektrificatie mét karakter

Met deze nieuwe generatie probeert Audi de typische Allroad-identiteit te behouden, maar tegelijk klaar te maken voor een geëlektrificeerde toekomst. De combinatie van luchtvering, permanente vierwielaandrijving, een ruime breakkoets en een plug-inhybride aandrijflijn

maakt van de A6 Allroad opnieuw een aantrekkelijk alternatief voor wie geen SUV wil, maar wel extra veelzijdigheid zoekt. - WM

De nieuwe A6 Allroad oogt krachtiger dan zijn voorganger dankzij een breder koetswerk, uitgesproken wielkastbeschermers en specifieke bumpers. Ondanks zijn luxueuze uitstraling blijft hij trouw aan zijn oorspronkelijke missie: comfortabel lange afstanden afleggen en tegelijk probleemloos onverharde wegen aankunnen. Dankzij de standaard adaptieve luchtvering kan de bodemvrijheid afhankelijk van de rijomstandigheden worden verhoogd, terwijl quattro-vierwielaandrijving standaard van de partij is.

Voor het eerst als plug-inhybride

Voor het eerst krijgt de A6 Allroad een plug-inhybride aandrijflijn. Die combineert een 2.0 TFSI-benzinemotor met een elektromotor, goed voor een systeemvermogen van 367 pk. De batterij maakt een elektrische actieradius tot 95 kilometer (WLTP) mogelijk, waardoor veel dagelijkse ritten volledig emissievrij kunnen verlopen.

Wie liever blijft diesel, kan kiezen voor de bekende 3.0 V6 TDI met 299 pk. Ook die motor profiteert van een vernieuwd mild-hybrid-systeem dat het verbruik verlaagt en de aandrijflijn verfijnt.

Comfort blijft de grootste troef

Binnenin bouwt Audi verder op de digitale cockpit van de nieuwe A6. Hoogwaardige materialen, een modern infotainmentsysteem en



LYNK & CO



| De 02. Compact in de stad, groots daarbuiten.

Panoramisch dak, Harman Kardon sound en serieuze elektrische power.

Vind uw
dichtstbijzijnde
dealer.

Lynk & Co 02 More. WLTP gecombineerd rijden (gewogen): Actieradius 445 km. Elektriciteitsverbruik 17,1 kWh/100 km. Geen CO2-uitstoot tijdens het rijden. Werkelijke actieradius varieert, afhankelijk van rijgedrag en externe omstandigheden. De waarden hebben betrekking op het voertuig van de More-versie.



Leapmotor B05, de premium economy EV

Onder de vleugels van het grote Stellantis heeft de Chinese uitdager Leapmotor er al een indrukwekkend parcours opzitten. In de verkoopcijfers (ook in België) behoort het merk elke maand weer tot de sterkste stijgers, en dat succes heeft Leapmotor vooral te danken aan de populaire en gezinsgerichte SUV's B10 en C10. Benieuwd of de nieuwe B05 hatchback die trend mee zal ondersteunen.

Onder de vleugels van het grote Stellantis heeft de Chinese uitdager Leapmotor er al een indrukwekkend parcours opzitten. In de verkoopcijfers (ook in België) behoort het merk elke maand weer tot de sterkste stijgers, en dat succes heeft Leapmotor vooral te danken aan de populaire en gezinsgerichte SUV's B10 en C10. Benieuwd of de nieuwe B05 hatchback die trend mee zal ondersteunen.

Mogen we Leapmotor een budgetmerk noemen? Wel ja, want bij elke presentatie van een nieuw model legt men duidelijk de klemtoon op het betaalbare karakter van het model. Neem nu deze nieuwe B05 die voor 26.900 euro in de prijslijst staat. En dat voor een

ruime, volledig elektrische hatchback die tot 401 km ver geraakt op één lading. Tegelijk draait het bij Leapmotor niet alleen rond efficiëntie in prijs en ontwikkeling (zoals dat bijvoorbeeld wel bij Dacia het geval is), want de modellen krijgen de modernste technologieën en de afwerking en bouwkwiteit staan op een uitstekend niveau zonder echt nieuwe standaarden te zetten. Een beetje zoals vliegen in premium economy dus; je krijgt net dat beetje meer, zonder dat het pijn doet op de eindafrekening.

Coupé?

Wie de reclamepanelen langs de weg al heeft gezien zal misschien net als wij minstens één wenkbrauw optrekken als je merkt dat Leapmotor de B05 een coupé noemt. Een beetje ver gezocht natuurlijk voor een vijfdeurs hatchback die weliswaar een jong en sportief silhouet krijgt, maar niet echt een coupé kan genoemd worden. De B05 profileert zich wel terecht als de eerste sportief georiënteerde elektrische auto van het merk en mikt op bestuurders die design, technologie en rijplezier minstens even belangrijk vinden als prijsbewustheid.

De B05 kiest niet voor het SUV-recept van de B10 (hij gebruikt wel hetzelfde platform), maar voor een laag, gestrekt hatchbackprofiel met minimalistische aanpak. Dat betekent dat de B05 geen overvloedige lijnen of plooiën krijgt in het koetswerk en dat hij ook niet wil shockeren. Het is duidelijk dat hij een breed publiek wil aanspreken.







ken en dat hij als allemansvriend zowel particuliere als professionele klanten wil verleiden. De frameloze deuren, verzonken handgrepen en een relatief brede koets moeten hem een hoogwaardiger uitstraling geven dan wat je op basis van zijn prijskaartje zou verwachten. Met een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,26 mikt Leapmotor bovendien niet alleen op een sportieve uitstraling, maar ook op een gunstige energie-efficiëntie. En dat is natuurlijk van groot belang voor een EV. Alles samen mogen we stellen dat de B05 geen patserig design etaleert, maar er wel simpelweg heel goed uitziet. Plak er een Volkswagen-logo op en je gelooft het. En dat is een compliment.

+ PLUS

- Rijdt strakker en meer betrokken dan de B10
- Lager verbruik dan fabrieksopgave, 482 km rijbereik
- Ruim genoeg als eerste gezinswagen
- Heel veel waar voor een kleine prijs
- Overtuigend totaalpakket

- MIN

- Leapmotor noemt het een coupé, maar dat is het niet
- Slechts 5 buitenkleuren
- Mist wat frivoliteit in het interieur

Interieur met focus op technologie

Binnenin herneemt de B05 de boordplank van grote broer B10 waarbij een strak dashboard wordt gecombineerd met een groot centraal scherm van 14,6 inch. Dat infotainmentsysteem draait op het nieuwste Leapmotor-besturingssysteem terwijl een afzonderlijk 8,8 inch digitaal instrumentenpaneel de belangrijkste rij-informatie voor de bestuurder verzorgt. De bediening verloopt logisch en snel, al moet je er wel vrede mee nemen dat werkelijk alles via het centrale scherm moet gebeuren, tot de spiegelfstelling aan toe. Leapmotor belooft daarnaast een prima afwerkingsniveau zoals we dat van het merk gewend zijn. Eco-lederen bekleding, verwarmde zetels, een panoramisch dak en verschillende slimme opbergmogelijkheden moeten de B05 aantrekkelijk maken voor bestuurders die hun auto dagelijks intensief gebruiken. En dat lukt. Bovendien beschik je ook over meer dan voldoende binnenruimte, waardoor de B05 als een ruime auto aanvoelt. Zelfs achterin is er meer dan voldoende plaats voor twee, en met wat goede wil drie, volwassenen. Ook de koffer is met 345 liter voldoende ruim en uiteraard beschik je over een in twee delen neerklapbare achterbank. Nu is 345 liter geen recordwaarde, maar voor dagelijks gebruik hij in ieder geval voldoende groot en handig qua vorm. Met de zetels plat beschik je over 1.400 liter. Een frunk is er niet.

Toch een puntje van kritiek wat het interieur betreft want hoewel alles netjes is afgewerkt en vormgegeven, mist er wat kleur en



frivoliteit. Leapmotor wil de B05 een sportief etiket geven, en dan verwacht je toch minstens een gekleurd biesje of een bijzonder designelement. Niet dus, want de B05 houdt het liever bij strak en zakelijk. Dat is geen dealbreker natuurlijk, maar wat meer kleur had wat ons betreft wel gemogen. En dat geldt ook voor de buitenkleuren, want behalve het frisse geel (dat is trouwens de enige kleur zonder meerprijs) is er enkel nog keuze uit 4 andere (brave) kleuren. Wat extra keuze (waarom bijvoorbeeld geen sportief rood of uitdagend groen?) was welkom geweest.

Achterwielaandrijving als onderscheidende troef

Technisch kiest Leapmotor voor een opvallende aanpak. Waar veel compacte elektrische auto's in dit prijssegment voor voorwielaandrijving gaan, kiest de B05 voor achterwielaandrijving. Dat alleen al maakt hem interessant voor wie meer betrokkenheid achter het stuur zoekt. De wagen werd bovendien ontwikkeld in samenwerking met het wereldwijde chassisteam van Stellantis en specifiek afgestemd op Europese rijomstandigheden. De testen voor de Europese versie gebeurden op het Italiaanse testcircuit van Balocco, en dan weet je dat de lat hoog ligt. Een bijna ideale gewichtsverdeling van 50:50, een McPherson-vooras en een multilink-achteras moeten bijdragen aan een meer dynamisch karakter dan wat we doorgaans verwachten van een betaalbare elektrische hatchback.

De B05 komt met een elektromotor die een stevige 218 pk en 240 Nm koppel voorziet. Daarmee sprint de B05 volgens Leapmotor in 6,7 seconden van 0 naar 100 km/u. Dat zijn in deze klasse meer dan behoorlijke prestaties en dat voel je ook als je onderweg bent met de B05. Voor wie af en toe wil spelen met de prestaties voorziet het merk zelfs een launch control-functie, al moet je daar niet teveel dramatiek bij verwachten. Behalve een vlotte start en een leuke animatie in het dashboard, blijft het allemaal redelijk braaf. Het is een beetje en overbodige gimmick dus, als je het ons vraagt. Wel waren we meer dan bij grote broer B10 te spreken over de ophanging en het sturen in de B05. De sportievere hatchback is duidelijk strakker geveerd, zonder daarbij oncomfortabel te worden. Hij biedt met andere woorden een ideaal compromis tussen alledaags comfort en toch voldoende betrokkenheid. En ook de scherpere afstelling van de besturing zorgt voor meer rijplezier. Ja, deze afstelling mag wat ons betreft meteen worden overgenomen in de B10 die net wat slapper aanvoelt.

Twee batterijen, tot 482 kilometer rijbereik

De elektromotor is altijd dezelfde maar voor Europese klanten voorziet Leapmotor wel twee batterijvarianten. De instapversie "Pro" krijgt een batterij van 56,2 kWh en haalt volgens de WLTP-cyclus een behoorlijk rijbereik tot 401 kilometer. Wie vaker lange afstanden aflegt kan kiezen voor de ProMax met een grotere batterij van 67,1 kWh, goed voor een officiële actieradius tot 482 kilometer.



“

We kunnen er niet omheen dat Leapmotor met de B05 een bijzonder sterke aanbieding in de markt zet.



Kijk, dat zijn waarden waarmee je al kan uitpakken in dit segment, temeer omdat Leapmotor waarmaakt wat het belooft. En zelfs beter doet, want tijdens onze test doken we vlotjes beneden het normverbruik van 15,9 kWh. Ondanks onze vlotte (maar niet al te sportieve) rijstijl legden we ons testparcours af aan een verbruik van 14,2 kWh. Mits wat inspanning kan dat zelfs nog beter, en dat betekent dat een rijbereik van 500 km er echt wel in zit.

We vallen in herhaling maar rekening houdend met de zeer attractieve prijzen, pakt de B05 ook uit met competitieve laadcijfers. Aan de wallbox thuis (AC) laadt de B05 aan 11 kW of van 30 tot 80% in 3 uur. Stop je aan de DC-snellader dan kan de batterij onder ideale omstandigheden in ongeveer 17 minuten van 30 naar 80 procent worden geladen met een piekvermogen tot 168 kW. Dat plaatst de B05 bij de betere leerlingen binnen zijn segment. En zoals je van een moderne EV mag verwachten, speelt connectiviteit een belangrijke rol. Via een app op je telefoon kunnen gebruikers onder meer het laadproces plannen, de klimaatregeling vooraf activeren, de voertuigstatus controleren en de smartphone gebruiken als digitale sleutel. Met de sleutelkaart kan je ook de auto ontgrendelen, maar dan wel enkel aan de linkerbuitenspiegel.

Conclusie

We kunnen er niet omheen dat Leapmotor met de nieuwe B05 alweer een bijzonder sterke aanbieding in de markt zet. Zijn vanafprijs van 26.900 euro is interessant, maar we zouden altijd voor de tweede en meteen duurste versie van 30.900 euro gaan. Dan krijg

je niet alleen een complete uitrusting zonder enige optie (behalve metaalkleur), maar je beschikt dan ook over de grote batterij en een realistisch rijbereik tussen de 450 en 500 km. Dat maakt dat de B05 niet alleen de vloer aanveegt met de Europese concurrentie, zelfs de Chinese tegenstanders hebben het niet makkelijk om dit aanbod te overtreffen. Als Leapmotor nu nog wat frivoliteit zou toevoegen in het interieur, dan zouden wij helemaal blij zijn. - **WM**

DE ESSENTIE

Met de B05 bewijst Leapmotor dat een betaalbare elektrische auto vandaag niet langer kaal of compromisgericht hoeft te zijn. De compacte hatchback combineert een verzorgd design, een ruim interieur en een hoog technologisch niveau met achterwielaandrijving en verrassend goede rijeigenschappen. Vooral de versie met 67,1 kWh-batterij overtuigt dankzij een realistische actieradius van 450 tot 500 kilometer en een testverbruik dat zelfs lager lag dan de fabrieksopgave. Voor minder dan 27.000 euro krijg je een rijk uitgeruste EV die qua prijs-prestatieverhouding moeilijk te kloppen is. Enkel het wat kleurloze interieur en het beperkte kleurenaanbod laten ruimte voor verbetering. De nieuwe B05 is daardoor een van de interessantste elektrische koopjes van het moment.

BMW M3 wordt elektrisch

BMW M Concept Neue Klasse is voorbode met 4 elektromotoren en (wellicht) +1.000 pk



Oud en nieuw, maar een wereld van verschil. Met de BMW M Concept Neue Klasse toont BMW voor het eerst hoe zijn toekomstige elektrische M-model eruit zal zien. De concept car debuteerde tijdens de 24 Uur van Le Mans en vormt vrijwel zeker een voorproefje van de elektrische BMW M3 die in 2027 wordt verwacht. Opvallende elementen zijn de nieuwe M-designtaal, de gele lichtsignatuur, een 800V-architectuur, een batterij van meer dan 100 kWh en een volledig nieuw aandrijfsysteem met vier elektromotoren. Het is nog niet bevestigd, maar een vermogen dat richting 1.000 pk of meer gaat, zou zomaar eens bewaarheid kunnen worden. Daarmee wil BMW bewijzen dat ook in een elektrische toekomst plaats blijft voor pure M-prestaties en rijplezier. (Klik op de foto voor meer info)



Mercedes-AMG SL 55

Comfortabel geweld

Het is zeker nog enkele maanden wachten op een eerste testrit met de nieuwe Mercedes AMG GT 4-Door Coupé, dus hielden we onszelf nog maar eens even bezig met de AMG SL 55 4Matic+. Dat is nog altijd een cabriolet, ideaal dus om de nu toch wel echte start van de zomer te vieren.

Voor wie wat minder met het AMG-aanbod van Mercedes vertrouwd is, leggen we het graag nog even uit. Naast extra krachtige en natuurlijk ook extra sportief uitgedoste varianten van bestaande hatchbacks, berlines, breaks, coupés, cabrio's en ook SUV's telt de catalogus van de huistuner ook enkele modellen die er enkel als AMG zijn. Het gaat dan om de GT, de SL en de recent onthulde nieuwe GT 4-Door Coupé. Die laatste komt er alleen nog met een volledig elektrische aandrijving, voor de al wat oudere GT en SL is er keuze uit nog eerder klassiek benzinemotoren en heel performante hybride alternatieven. Zo laat ook laatstgenoemde, de cabrio of als je wil roadster, zich bestellen als G3 S E Performance van maar liefst 816 pk. Bescheiden als we (soms) zijn, wilden we echter gerust ook eens een weekje van de zon genieten met de iets braver 55 4Matic+.

Specialistenwerk

De inmiddels als zeven generaties tellende Mercedes SL had lange tijd de reputatie een vooral comfortabele cabrio voor al iets oudere liefhebbers van het genre te zijn. Je hoorde al wel eens vertellen dat de bestuurders- en de passagiersstoel haast altijd (en respectievelijk) door een man met grijze haren en een jonge(re)

dame met blonde lokken werden gevuld, maar aan dat soort 'spot' bezondigen we ons bij Auto-info natuurlijk nooit. AMG-versies tilden de rijervaring van de jongere SL-generaties altijd wel al naar een hoger niveau, voor het huidige model werd zelfs de hele ontwikkeling van de auto aan die specialisten uit Affalterbach uitbesteed. Vandaar dat nu elke variant en dus zelfs het 43-instepmodel met de slechts 2 liter grote viercilinder de beroemde afkorting op zijn paspoort heeft staan. Dat autootje is trouwens ook al 422 pk sterk, helemaal bovenaan de hiërarchie is er dus die al vermelde G3 S E Performance.

Terug naar de roots

Op de flanken van onze 55 4Matic+ staat ook een veelbelovend V8 Biturbo-embleem te blinken. De dus acht cilinders tellende benzinemotor is 476 pk en 700 Nm sterk, wat goed is voor een spurt naar 100 km/u in een anno 2026 niet meer zo spectaculaire 3,9 seconden en een top van 295 km/u. We gaven het al aan, als echte AMG is de SL ook een andere auto geworden. Eigenlijk keert Mercedes er qua filosofie een beetje mee terug naar de roots van het model, dat in de beginjaren als het ware snel evolueerde van een racewagen naar een prestigieus vervoermiddel voor (onder meer) nogal wat Hollywood-sterren.

Formule 1 als inspiratie

Daar scoort de nieuwste generatie allicht wat minder, dat is dus terug veel meer een sportwagen geworden. De ook voor andere Mercedesen gebruikte V8 onderging nogal wat aanpassingen en werd van onder meer een nog wat efficiënter koelsysteem voorzien, voor de negentrapsautomaat kwam er een natte koppeling voor sneller schakelen. De Formule 1 leverde dan weer wat inspiratie voor het reduceren van de luchtweerstand, het verbeteren van de stabiliteit en evengoed het optimaliseren van (alweer) de koeling. De achterspoiler is van het actieve type en past zich aan de noden van het moment aan.







Geweldige rijmachine

Op de 55 is de AMG Ride Control standaard, het betreft een elektronisch gestuurd en dus adaptief dempingsysteem. Afhankelijk van de gekozen modus en natuurlijk ook je rijkunsten gaat het van behoorlijk comfortabel tot in Sport en vooral Sport+ heel sportief, met een vierwielsturing en een 4Matic-vierwielaandrijving die respectievelijk de wendbaarheid en de grip nog verhogen en van de auto echt wel een geweldige rijmachine maken. We proefden eerder al eens van de ook actieve (hydraulische) rolstabilisatie van de nog wat straffere 63-variant, maar die technologie bewijst haar meerwaarde pas echt op een circuit. Als je daar ook met de 55 naartoe wil, neem je er misschien best ook nog het optionele AMG Dynamic Plus-pakket met onder meer een elektronisch bediend sperdifferentieel bij.

+ PLUS

- Prachtig design
- Efficiënte én gezellige technologie
- Zowel comfort als sport
- Fraai interieur
- Terug een stoffen kap

- MIN

- Lijkt nogal sterk op GT
- Nutteloos achterbankje
- Stevige prijs

Weer een stoffen kap

Terwijl de vijfde en zesde SL-generaties een stalen plooiak of als je wil hardtop hadden en dus zowel een beetje cabrio als in gesloten toestand coupé waren, werd voor de zevende teruggekeerd naar een stoffen exemplaar. Een slechte zaak vinden we dat zeker niet, al passeerden er in de lange SL-geschiedenis misschien wel al mooiere modellen. De nogal agressieve snoet, de lange motorkap, de gespierde flanken en het korte en afgeronde achterwerk, het doet allemaal sterk denken aan de vormen van de GT. Iets meer visueel onderscheid met die dus nog echte coupé had wel gemogen, maar zeker voor dit soort auto's blijven dergelijke oordelen natuurlijk altijd een kwestie van persoonlijke smaak.



2+2 of toch eerder gewoon 2

De SL is zelfs als 2+2 in werkelijkheid nog altijd maar een tweezitter. Het achterbankje is piepklein en zowat nutteloos en de koffer biedt maar ruimte voor een goede 200 liter bagage, op vakantie kan je met zo'n auto dus echt niet vertrekken. Het is in het fraai afgewerkte en ook luxueuze interieur met nogal wat invloeden uit de luchtvaart echter wel comfortabel zitten. Op de middenconsole staat een (voor eventuele reflecties bij open rijden) deels verstelbaar aanraakscherm met een formaat dat we eerder in een klassieke berline of SUV dan in zo'n sportwagen vinden passen. Maar goed, gebruiksgemak voor alles. Zo ligt ook het stuurwiel goed in de hand, al ergeren we ons wel nog altijd een beetje aan de zelden echt preciese en dus onhandige haptische bediening voor onder meer het regelen van het audiovolume.

Conclusie

Een pure sportwagen, genre de krachtigste Ferrari's, Lamborghin's en McLaren's, is de SL niet. Een nog relatief comfortabel en als het moet zelfs braaf snelheidsmonster is het zeker wel. Een kwestie van compromissen, noemen ze dat. In moeilijke(re) economische tijden kan zelfs een premiumspeler als Mercedes het zich echt niet meer veroorloven om nog een hele reeks cabrio's en roadsters in de catalogus te laten staan. Zo zijn zelfs de coupé- en dus ook cabrio-variant van de S-Klasse verdwenen, ook dat gat moet de SL dus een beetje proberen opvullen. Vandaar dat het dan ook een auto met minstens twee gezichten én gelukkig enorm veel brio is. We zijn echt wel fan, mocht dat ondertussen nog niet duidelijk zijn. - AD



DE ESSENTIE

Van de Mercedes SL zijn er ondertussen al zeven generaties verschenen. De vorige twee hadden een hard ploodak, de jongste doet het terug met een stoffen kap. Het burgerlijke kantje is de auto ook kwijt, nu hij volledig door de AMG-specialisten werd ontwikkeld en weer evolueerde van een cabriolet voor Hollywood-sterren naar een echte sportwagen. Er is behoorlijk wat keuze voor de aandrijving, met zelfs een slechts 2 liter grote viercilinder en helemaal bovenaan de hiërarchie een hybride krachtpatser van maar liefst 816 pk. De 55 doet het met dezelfde V8, zij het zonder de assistentie van een elektromotor. De prestaties zijn, deels door het lagere gewicht, echter wel nog altijd heel behoorlijk en het rijplezier best groot.



READY SET *Ford*™

GEMAAKT OM GRENZEN TE VERLEGGEN

- 🚗 PUMA GEN-E : 13,1-13,9 KWH (GECOMBINEERD) WLTP
- 🚗 EXPLORER : 14,5-17,3 KWH (GECOMBINEERD) WLTP
- 🚗 CAPRI : 13,8-16,4 KWH (GECOMBINEERD) WLTP
- 🚗 MUSTANG MACH-E : 17,7-21 KWH (GECOMBINEERD) WLTP

Milieu-informatie: ford.be ♦ Geef voorrang aan veiligheid. Info en voorwaarden op ford.be



Zeekr X AWD

Premium Chinees die de belofte echt waarmaakt

Zeekr is een van die nieuwe Chinese merken dat wellicht nog niet helemaal top of your mind is als je naar een nieuwe auto op zoek bent. Dat mag snel veranderen want het merk lanceert een uitgebreid gamma én de modellen blijken ook nog eens over de nodige kwaliteiten te beschikken. Zo blijkt ook uit deze test van hun instapper: de Zeekr X.

Zeekr maakt deel uit van de Chinese autogigant Geely. Ook dat zegt je misschien niet zo heel veel, want Geely communiceert vrij weinig vanuit hun groepsnaam. Het laat de communicatie eerder over aan de merken die in hun portfolio zitten. En die namen zijn indrukwekkend: Volvo, Lotus, Polestar, Smart, Lynk & Co en dus ook Zeekr. En waar sommige Chinese nieuwkomers vooral inzetten op een scherpe prijs, probeert Zeekr zich nadrukkelijk hoger in de markt te positioneren. Dat merk je ook in de Zeekr X Privilege AWD, een compacte elektrische SUV die premium ambities combineert met indrukwekkende prestaties.

Prijzen in perspectief

Laat ons misschien even beginnen met de prijs van de volledig

elektrische Zeekr X. Het aanbod start aan 37.900 euro voor de Core met een 49 kWh batterij en een rijbereik van 330 km (WLTP). Voor de Long Range versie met 61 kWh batterij betaal je minstens 44.490 euro en dan kom je in theorie 405 km ver op één lading. Tot slot kan je ook kiezen voor de configuratie van onze testwagen, een Privilege met vierwielaandrijving en de grootste batterij (69 kWh) goed voor een rijbereik van 415 km. Je krijgt dan ook een waanzinnig vermogen van 496 pk ter beschikking waardoor deze compacte SUV maar liefst in 3,7 seconden naar 100 km/u snelt. Dat zijn onversneden Porsche- of Tesla-cijfers.

Nu goed; een prijsvork van 38.000 tot 50.000 euro is niet goedkoop, maar op papier lijkt de X wel alles te hebben: vierwielaandrijving, waanzinnige prestaties, een functioneel en bruikbaar interieur, een hoogwaardige afwerking en een uitrustingsniveau waar veel concurrenten enkel van kunnen dromen. Dat moet de prijzen toch een beetje in perspectief plaatsen. Maar hoe goed is hij werkelijk?

Opvallend design

De Zeekr X gebruikt het platform van de Volvo EX30 en van de Lynk & Co 02 die we recent nog aan de tand konden voelen. En de uiterlijke gelijkenissen met die laatste zijn er wel degelijk, al mag je de Zeekr X misschien wat meer 'serieus' en premium toeschrijven, waar de Lynk & Co eerder speels uit de hoek komt. Dat wil niet







zeggen dat de X opvalt door extravagantie. In tegenstelling tot sommige Chinese concurrenten probeert hij niet koste wat kost futuristisch te ogen, maar gaat hij voor een stijlvol, strak design dat modern oogt en een sterke persoonlijkheid heeft. De scherpe lichtsignatuur, de verzonken deurgrepen (met coole klepjes die naar binnen schuiven) en de gladde oppervlakken zorgen voor een cleane uitstraling die ergens tussen een compacte SUV en een opgehoogde hatchback zweeft. Met een lengte van 4,43 meter bevindt hij zich in hetzelfde speelveld als een compacte premium crossover. Zijn relatief lange wielbasis van 2,75 meter zorgt ervoor dat de proporties evenwichtig ogen. De korte overhangen versterken bovendien zijn sportieve uitstraling.

+ PLUS

- Leuk en onderscheidend design
- Volgende ruim en functioneel als enige auto
- Luxe materialen en afwerking
- Sportwagenprestaties gecombineerd met comfort
- Betaalbaar als je bekijkt wat je krijgt

- MIN

- Niet de zuinigste van de klas
- Klimaatregeling moeilijk te regelen
- Geen dealer op elke hoek terug te vinden

Vooral de voorkant springt in het oog. De smalle ledverlichting en de gesloten neus geven de Zeekr X een uitgesproken elektrisch karakter zonder daarin te overdrijven. Ook achteraan oogt het ontwerp verzorgd, met een hoekige achterklep en een doorlopende lichtsignatuur die breedte creëert. Het is geen auto die op straat dezelfde aandacht trekt als een sportwagen of een extravagante SUV, maar tegelijk doet hij toch hoofden draaien. De Zeekr X straalt in ieder geval wel veel zelfvertrouwen uit en tijdens onze testweek konden velen geïnteresseerden hem absoluut smaken.

Premiumgevoel

Open het portier en het wordt meteen duidelijk waar een groot deel van het budget naartoe gaat. Het interieur voelt verrassend hoogwaardig aan. Materialen die je normaal in deze prijsklasse niet verwacht, zijn overvloedig aanwezig. Zachte kunststoffen, een met stijlvol velours beklede dakhemel en stijlen, fraaie sierpanelen en leder dat nog naar leder ruikt en voelt. Ook de nauwkeurige assemblage geven de cabine een premium uitstraling. Ook de verschillende gekleurde details zorgen voor de finishing touch.

Het dashboard volgt de minimalistische trend die momenteel populair is bij elektrische auto's. Fysieke knoppen zijn schaars en bijna alles verloopt via het centrale scherm. Dat levert een strak geheel op, maar vraagt soms gewenning. Voor functies die je onderweg vaak gebruikt, blijft een fysieke knop vaak handiger. Al moeten we toegeven dat de programmeerbare shortcuts (die je met één veeg op het scherm bereikt) ervoor zorgden dat we ons nooit geërgerd hebben en makkelijk alle vervelende biepjes het zwijgen konden opleggen. In dit hoofdstukje willen we ook een klein woord van hulde brengen voor de uitstekende



3D head-up display die we echt een toegevoegde waarde vonden. Het infotainmentsysteem oogt trouwens modern en grafisch aantrekkelijk. De reactiesnelheid is goed, het enige vervelende aspect blijkt (alweer bij een Chinese auto) het moeilijk te regelen temperatuurniveau. Ofwel is het net te warm, ofwel net te koud qua gevoel in de cabine. Vreemd dat Geely net als de meeste Chinese merken in hetzelfde bedje ziek is, temeer omdat ze bij zustermerk Volvo te rade kunnen gaan om de perfecte klimaatregeling te ontwikkelen.

Zitruimte: verrassend volwassen

Dankzij zijn lange wielbasis voelt de Zeekr X binnenin groter aan dan zijn buitenafmetingen doen vermoeden. Voorin is er ruimte in overvloed. Ook grotere bestuurders vinden moeiteloos een comfortabele zitpositie en de stoelen bieden een uitstekende ondersteuning én massage voor rustgevende ritten. En ook achterin blijkt de Zeekr verrassend ruim. Knie- en hoofdruimte zijn ruim voldoende aanwezig voor volwassenen. Twee volwassenen reizen er zonder problemen comfortabel. Een derde passagier kan mee, maar zoals bij veel auto's in dit segment blijft dat eerder een noodoplossing. De vlakke vloer, een typisch voordeel van een elektrisch platform, draagt bij aan het ruimtegevoel. De koffer tenslotte, is met 404 liter meer dan voldoende ruim voor al je dagelijkse en weekend-beslommeringen (ook al is hij niet de ruimste in het segment). De in twee ongelijke delen neerklapbare achterbank verhoogt uiteraard de flexibiliteit, en in die opstelling kom je zeker geen stouwruiimte tekort.

Comfort: een van zijn sterkste troeven

Waar de Zeekr X echt indruk maakt, is op vlak van rijcomfort. De ophänging slaagt erin om een mooie balans te vinden tussen dy-

namiek en comfort, zelfs met de knappe 20-duimsvelgen van onze testwagen. Oneffenheden worden overtuigend weg gefilterd zonder dat de auto zweverig aanvoelt. En ja, zelfs op Belgische wegen, waar asfaltkwaliteit soms een theoretisch begrip lijkt, blijft de Zeekr X opvallend rustig. Ook de geluidsisolatie verdient lof. Wind- en rolgeluiden blijven goed onder controle. Zeker bij snelwegsnellheden ontstaat een rust die je eerder verwacht van een auto uit een hogere klasse. Het resultaat is een ontspannen rijervaring die uitstekend past bij het karakter van een elektrische premium-SUV.

Aandrijflijn: absurd snel

Onder de vloer ligt zoals gezegd een bruikbare batterij van 65 kWh, terwijl twee elektromotoren samen 496 pk en 573 Nm leveren. Dat

DE ESSENTIE

De Zeekr X Privilege AWD combineert Chinese technologie met de premiumervaring die we kennen van merken binnen de Geely-groep. Met bijna 500 pk, vierwielaandrijving en een sprint naar 100 km/u in 3,7 seconden levert hij prestaties die eerder aan sportwagens doen denken. Tegelijk blijft hij comfortabel, stil en verrassend hoogwaardig afgewerkt. De ruime cabine, het sterke comfort en de 22 kW AC-laadmogelijkheid zijn belangrijke troeven. Hij is geen kampioen qua stroomverbruik maar de autonomie en de laadsnelheid is gelukkig meer dan oké. Dat maakt dat de eindbalans heel positief blijft voor dit premiumpakket dat gevestigde Europese concurrenten serieus onder druk kan zetten.



vertaalt zich in prestaties die ronduit indrukwekkend zijn. De sprint van 0 naar 100 km/u duurt slechts 3,7 seconden, al moeten we wel een woordje uitleg bij geven. 3,7 is namelijk precies even snel als de vorige Tesla Y Performance, maar deze auto is wel een pak goedkoper. Bovendien voelt het vermogen minder misselijkmakend aan dan in de Tesla. Vreemd genoeg krijg je als het ware een ervaring van een soort 'turbogat', waarbij de auto bij de eerste toets van het gaspedaal snel maar lineair vooruit schiet, om een seconde later daar nog een soort van extra boost bij te geven. Klinkt misschien vreemd, maar wij vonden het bijzonder aangenaam in het gebruik omdat het comfort voor jezelf en je passagiers daardoor gevrijwaard wordt. Zeekr slaagt er met andere woorden in om de prestaties beheersbaar te houden.

Ondanks zijn gewicht voelt de Zeekr X ook verrassend wendbaar aan. Het zwaartepunt ligt laag dankzij de batterij in de vloer, waardoor koetswerkbewegingen beperkt blijven. Snelle bochten neemt hij met meer overtuiging dan je van een compacte SUV zou verwachten. Met dank ook aan de vierwielaandrijving die ook voor extra tractie zorgt bij regenweer. Het stuurgevoel behoort niet tot de meest communicatieve op de markt, maar het is nauwkeurig genoeg voor dagelijks gebruik. Wellicht zullen sportieve bestuurders iets meer feedback wensen, maar voor de gemiddelde bestuurder voldoet het allemaal ruimschoots. De Zeekr X wordt met andere woorden nooit een sportwagen, maar hij rijdt wel duidelijk scherper dan veel traditionele crossovers.

EV-prestaties en verbruik

We komen aan een ietwat heikeler punt want de Zeekr X Privilege is niet zo zuinig als je zou verwachten. Volgens de officiële WLTP-cyclus bedraagt het verbruik ongeveer 18,1 kWh per 100 kilometer. Zoals altijd ligt de praktijk iets genuanceerder. Wie omzichtig met het rechterpedaal omspringt zal er wellicht in slagen om dat cijfer te halen. Maar 'geniet' je graag van het beschikbare vermogen, dan is minder dan 20 kWh verbruiken echt niet haalbaar. De boordcomputer op onze testwagen afficheerde een gemiddeld verbruik van 21 kWh na 2.000 km, dus dat lijkt ons wel een representatief cijfer. Dat betekent dat je qua rijbereik moet rekenen op een realistisch cijfer dat ergens tussen de 330 tot 380 kilometer ligt, afhankelijk van temperatuur, rijstijl en snelheid. Voor dagelijks gebruik blijkt dat ruim voldoende. Woon-werkverkeer, boodschappen en weekenduitstappen vormen geen enkel probleem.

Gelukkig gaat laden wel voldoende snel in de Zeekr X (150 kW DC) en een bijkomend voordeel van de Privilege is wel zijn 22 kW AC-boordlader. Dat blijft eerder uitzonderlijk in deze klasse. Aan een geschikte publieke laadpaal kan de batterij daardoor aanzienlijk sneller worden geladen dan bij veel concurrenten die beperkt blijven tot 11 kW. Een laadbeurt van 10 naar 80 procent neemt onder ideale omstandigheden ongeveer 30 minuten in beslag. Dat zijn geen recordcijfers, maar voor dagelijks gebruik blijft het absoluut competitief.



Veiligheid en technologie

Zoals je mag verwachten van een modern Geely-product, is de veiligheidsuitrusting bijzonder uitgebreid. Adaptieve cruise control, rijstrookassistentie, automatische noodremfunctie en tal van andere assistentiesystemen zijn aanwezig. Sommige systemen grijpen soms iets te enthousiast in, maar gelukkig kunnen veel instellingen aangepast worden qua gevoeligheid. De algemene indruk blijft alvast heel positief. De Zeekr voelt technologisch volwassen aan en komt zeker niet over als een merk dat nog in zijn kinderschoenen staat.

Conclusie

De Zeekr X Privilege AWD bewijst dat de discussie rond Chinese auto's ondertussen achterhaald is, zelfs als je zoek bent naar een premium beleving. Dit is geen goedkope kopie van een Europese auto, maar een volwaardige en kwalitatieve crossover die op eigen merites beoordeeld moet worden. Zijn sterke punten zijn duidelijk: een premium afwerking, indrukwekkende prestaties, veel comfort, een rijke uitrusting en een volwassen rijervaring. Daartegenover staat wel een verbruik dat aan de hoge kant is, maar laat dat geen struikelblok zijn als je genoeg hebt aan een rijbereik van 300 à 350 km per dag.

De eindbalans blijft dus uitgesproken positief. Voor minder dan 50.000 euro biedt de Zeekr X Privilege prestaties die enkele jaren geleden enkel voorbehouden waren aan veel duurdere modellen. Voeg daar een premium interieur en een comfortabele rijervaring aan toe, en je krijgt een van de meest interessante elektrische crossovers van het moment. - WM

Test



Renault R4 **Plein Sud** Met je hoofd **in de wolken**

Aangezien het aanbod inzake compacte en betaalbare EV's stevig toeneemt worden autoconstructeurs ietwat gedwongen om zich te onderscheiden met opvallende kleuren, sportieve aspiraties of slimme gadgets. Renault kiest voor een originele(re) invalshoek met de 4 Plein Sud: een praktische EV met open dakconstructie. Zowaar zonder de nadelen van een klassieke cabrio.



Na twee avontuurlijke conceptmodellen (JP4x4 en R4 Savane) leek de komst van een stoere R4 offroader in de sterren geschreven. In plaats daarvan lanceert Renault de 4 Plein Sud, een dakloze gezinswagen met praktische inborst. Bovendien is het een historisch correcte knipoog naar de Renault 4L Plein Air uit de jaren '60.

Geen échte cabrio, maar daarom niet minder leuk

Het elektrische roldak (maar liefst 92 x 80 cm groot) opent en sluit zoveel je maar wil via een knop of zelfs een spraakcommando. Finaal valt het – na 10 seconden – mooi in een driedelige plooi terwijl de concurrentie het doorgaans met vier vouwen moet doen. Het stoffen dak is enkel in het zwart te verkrijgen, is meer-lagig voor een goede isolatie (qua warmte en geluid) en bevat een ingewerkt frame tegen diefstal en vandalisme.

In tegenstelling tot de originele Plein Air kan je hier de deuren niet verwijderen. Verregaand personaliseren lukt wel perfect met dertien lakkleuren (eventueel met zwart duotone dak), een zwarte motorkap en gele of blauwe accenten. De diamond cut velgen zijn steevast 18" groot, afhankelijk van je budget krijg je de Sixties of Parisienne versie.

Renault 4 Plein Sud = extra vitamine D, olé olé

Een open dakconstructie schenkt je niet enkel een venster op de wereld, ook zorgen wapperende haren en frisse wind voor een rustgevend gevoel. Direct zonlicht stimuleert aantoonbaar de aanmaak van vitamine D wat voor een betere gemoedstoestand en lagere bloeddruk zorgt.

Enige kanttekening: anders dan Hollywood doet vermoeden is dakloos rijden niet altijd aangenaam bij felle zon. Een hoofddekseel is dan ook geen overbodige luxe. De subtiel ingewerkte windgeleider houdt storend windgeluid grotendeels buiten, in de praktijk lukt dat goed tot ongeveer 90 km/u.

Zo goed als compromisloos

Échte cabrio's komen normaal gezien met een hoop (praktische) beperkingen om nog maar van vele Belgische regendagen te spreken. Dat is bij de Renault 4 Plein Sud zeker niet het geval aangezien die weinig tot geen opofferingen vraagt. Wel zijn er geen dakrails mogelijk en werd de antenne netjes in de achterrauit ingewerkt. Daarnaast noteren we een kleine gewichtstoename (+19 kg) gezien de gerichte verstevigingen, iets minder hoofdruimte achterin (-4 cm met gesloten dak) en een verwaarloosbaar verlies aan WLTP rijbereik (-2%).



Je haren wapperen maximaal aan 150 km/u

De Plein Sud is uitsluitend verkrijgbaar met de sterkste R4 motorisatie waarbij de elektromotor (op de vooras) 150 pk / 245 Nm produceert. De sprint van 0 naar 100 km/u neemt 8,2 seconden in beslag, dankzij de ogenblikkelijke vermogensopbouw voelt het wel vlotter aan. De topsnelheid ligt op 150 km/u.

Met een volle batterij (52 kWh NMC) belooft Renault hier een rijbereik van 392 km (WLTP). In de praktijk is het verbruik (zéér!) sterk afhankelijk van je rijstijl, het traject, de weersomstandigheden en de hoeveelheid remenergierecuperatie (instelbaar in 4 niveau's). Tijdens een eerste (uiteraard zonnige) testrit verbruikten we slechts 14 kWh/100 km wat overeenkomt met een actieradius van ongeveer 375 km. Snelladen kan aan 100 kW (DC) waardoor je ongeveer 30 minuten moet voorzien, met een gewone laadpaal (11 kW AC) moet je zo'n 5 uur rekenen.

Renault 4 Plein Sud is een aangename compagnon de route. Zelfs met de relatief grote velgen rijdt de Renault 4 behoorlijk comfortabel, alleen grove oneffenheden vallen op. Het stuur communiceert direct wat samen met het stijve chassis, een laag zwaartepunt en de compacte afmetingen (een beetje) uitnodigt om die leuke bochtencombinatie met net wat meer schwung te nemen. Al blijft het natuurlijk een gezinswagen die niet persé sportief of dynamisch wil zijn.

De wielbasis van de R4 werd iets uitgerekt (+8 cm tov R5), toch blijft de draaicirkel met 10,8 meter compact genoeg om moeiteloos door smalle straatjes en krappe parkings te laveren. Voor de

avonturiers heeft Renault dan weer de Extended Grip upgrade in de aanbieding. Die omvat vierseizoensbanden, aangepaste antislipregeling en aanvullende rijmodi (Snow en All-terrain) waardoor je zorgeloos de geasfalteerde wegen kan verlaten. Maar opnieuw, de Renault 4 wil het allerliefst uitpakken met z'n functionele veelzijdigheid. En retrolooks natuurlijk!

Modern interieur... met gekende detailkritiek

Buiten een extra knopje (bovenaan) voor de dakbediening verschilt het Plein Sud interieur niet van de gewone R4. Ook hier zorgt het Android Automotive platform met digitaal instrumentenpaneel (7 of 10") en het 10,3" infotainmentsysteem voor een kleurrijk, vlot en logisch geheel. Al kan je ook gewoon draadloos op Android Auto of Apple CarPlay rekenen.

De afwerking is best origineel, karaktervol of zelfs funky te noemen, zeker als je van (jeans)stof houdt. Renault gebruikt wel behoorlijk wat (harde) kunststof. Storender is echter het aantal hendels achter het stuurwiel: al snel bedien je per ongeluk de ruitenwissers in plaats van de automaathendel. Ook missen we een echte P(arking) stand. En nu we toch in onze kritische bui zijn: de oldschool audio-bediening achter het stuurwiel verbleekt sterk met de hedendaagse uitrusting à la handige parkeerhulp, adaptieve cruise control, zetel/stuurverwarming, instelbare LED sfeerverlichting en diverse geconnecteerde diensten... Dat de beenruimte achterin eerder beperkt is mag – gezien de compacte buitenafmetingen – niet als een verrassing komen. Ook bij de R4 Plein Sud past er 420 à 1.405 liter bagage in de koffer en kan er tot 750 kg aan de trekhaak.



+ PLUS

- Vitamine D olé olé (zonder praktische beperkingen)
- Veelzijdig en functioneel
- Hippe looks
- Comfortabel
- Geruststellend rijbereik

- MIN

- Té niche?
- Geen P-stand
- het stuurwiel

Renault 4 Plein Sud biedt een unieke marktpositionering

De Renault 4 staat vanaf 30.100 euro (Evolution) geafficheerd in de catalogus. Voor de Plein Sud uitvoering moet je minstens 36.900 euro (Techno) of 38.900 euro (Iconic) neertellen. Al dan niet met de optionele Winter, Parking, Safety en Advanced Driving Assist packs. Hij is sowieso een leuke aanvulling op het aanbod, want het compacte EV cabriosegment is vandaag de dag nog flinterdun. Als we de gelimiteerde Mini Cooper SE Cabrio uit 2023 vergeten draait het enkel om de Fiat 500e Cabrio... die net zoals de R4 Plein Sud vooral met een roldak pronkt. Met (een hoop) meer budget kan je misschien richting een MG Cyberster of Maserati GranCabrio Folgore kijken? - **BNNY**

DE ESSENTIE

Spannend, sportief of uitgesproken zal een compacte e-gezinswagen nooit echt worden. Toch bewijst Renault dat het anders kan met hun nieuwe 4 Plein Sud en diens enorme roldak. De wannabe cabrio dakconstructie raakt niet aan de beproefde R4 kwaliteiten (functioneel, retrolooks, hightech interieur en aangenaam rijgedrag) terwijl de nadelen bijna verwaarloosbaar zijn. Het Plein Sud prijsverschil (+1.500 euro) weegt eigenlijk ook niet op tegen het gelukzalige gevoel van wapperende haren om nog maar te zwijgen van het positieve gezondheidseffectief. Zou Renault niets kunnen doen aan het Belgische klimaat?

Test

Cupra Raval

Klein maar met GROTE AMBITIES

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







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

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

Geen budgetauto qua look...

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

... noch qua interieur

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

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

Ruimer dan hij lijkt

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

Heerlijke kuipzetels

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



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

Vlijmscherpe gasrespons

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

Leve het sperdifferentieel

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



+ PLUS

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

- MIN

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



MEER DAN 1 KM PURE ADRENALINE

Beleef tot 6 september 2026 de adrenaline met echte karts op een uniek indoor en outdoor circuit van meer dan 1 km. Voor jong en oud, van eerste rit tot volle race challenge. Stages, races en events voor elke snelheidsduivel.

Na de finish? Tank bij Refuel Food & Drinks.



BOEK NU ONLINE

[inkart.be/kart-sessies](https://www.inkart.be/kart-sessies)

Ooievaarsnest 33, 2870 Puurs-Sint-Amands
info@inkart.be | 03 866 18 19 | [inkart.be](https://www.inkart.be)





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

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

De goedkoopste Raval komt pas later

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

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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Focus op digitale beleving

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

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





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

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

Comfort en wendbaarheid

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

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

800 volt en 760 km

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

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

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

Conclusie

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

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



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

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

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

Lage luchtweerstandscoefficiënt

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





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

Plaats voor vijf?

Het Furnished Space gedoopte interieur oogt al niet veel braver, het biedt dankzij de lange wielbasis en een vlakke vloer plaats aan tot vijf volwassenen en in een koffer minstens 441 liter bagage. Daar zorgt een geïntegreerde Megabox met 'verborgen' opberg-ruimtes voor nog wat extra gebruiksgemak. Het Pleos Connect-infotainmentsysteem is op Android Automotive OS gebaseerd, er worden intuïtieve schermen van 12,9 of 14,6 duim en naadloze connectiviteitsfuncties voor beloofd. Het kleine digitale instrumentenbord staat eerder op dan in het dashboard. Hyundai Digital Key 2 maakt een sleutelloze toegang via een smartphone mogelijk, we verwachten ons ook al aan Plug & Charge, een geïntegreerde routeplanner voor elektrische voertuigen en Vehicle-to-Load.

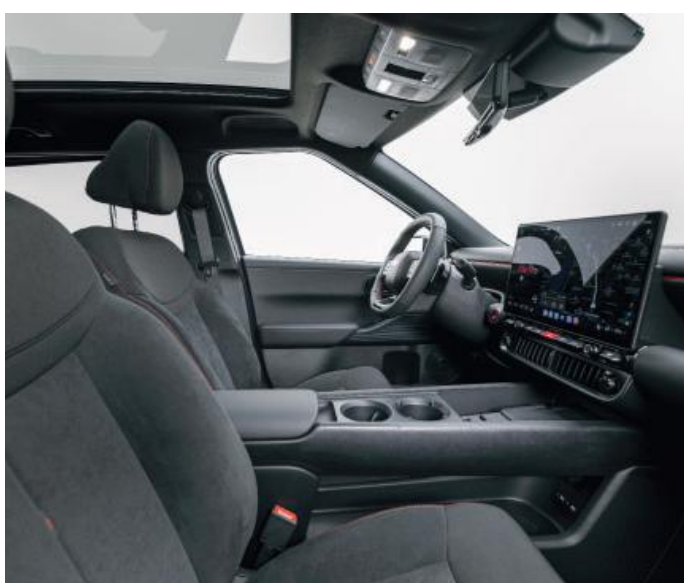
Met heel wat luxesnufjes

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



Twee motoren, twee batterijen

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



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

Ook sportievere N Line

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

Nog even geduld

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

UW BETROUWBARE AUTOPARTNER



CONTACTEER ONS
0471 32 86 33

Mini Cooper Cabrio



~~€23.995~~
€23.495

Hyundai i30



~~€28.995~~
€27.495

Volkswagen T-Cross



~~€23.495~~
€22.995

Tesla Model Y



~~€42.995~~
€41.995



AANKOOP &
VERKOOP



OVERNAME &
INRUIL



VERKOOP IN
CONSIGNATIE



GARANTIE &
SERVICE



5/5 | Google Certified



Test

Volvo EX60 P6 en P10 AWD

Duits breekijzer





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



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

Clean en minimalistisch

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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





Zen en huiselijk

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

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

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

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

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



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

Converseren met de EX90

Volvo voorziet in de nieuwe EX90 de laatste evolutie van Google Gemini en dat vonden wij verbluffend werken. En dat zeggen we niet licht. Dit is niet het soort AI spraakassistent die je enkel inschakelt om naar huis te navigeren en vervolgens een sushirestaurant in Antwerpen te zoeken. Je kan hier echte conversaties voeren en je gesprekspartner voelt bijna surrealistisch menselijk aan, alsof je gewoon met iemand uit een callcenter telefoneert.

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

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

Oh ja, en als je niet tegen je auto praat, dan is het honderduit genieten van de fe-no-me-nale Bowers & Wilkins geluidsinstallatie met 28 speakers (tot in de hoofdsteeunen toe). Het is zo een dingetje dat we niet gauw vermelden, maar in de EX90 heeft de audio ons bijna letterlijk van onze stoel geblazen. Knap !

EV-prestaties

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

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

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

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

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

P10 is de meest homogene

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





Rijden

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

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

Conclusie

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

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

DE ESSENTIE

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

Opinie



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Test

Alpine A390 GT



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

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



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

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

Opvallend design dat hoofden doet draaien

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

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



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

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

Is hij functioneel?

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

Premium afwerking

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



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

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

Lichtvoetig

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

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

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

Strak geveerd

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



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

EV techniek

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

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

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

Heimwee naar de coupés van Volkswagen

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

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

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

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

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

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

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

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



Test

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

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





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



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

Stoere jongen

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

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

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

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

Niet voor de stad

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

Binnenin kom je niets tekort

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



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

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

Laden en trekken

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

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

Geen diesel, wel benzine met stekker

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

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

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

Dagelijks bruikbaar

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

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

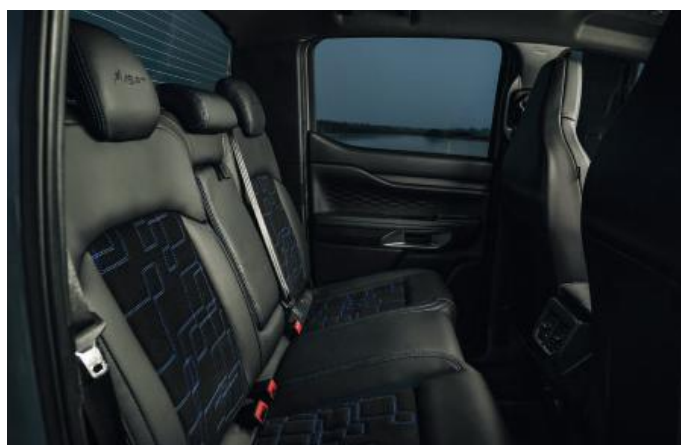


melding. Achteruitrijden met een aanhanger blijft voor veel bestuurders een bron van frustratie, maar Ford maakt dat proces opmerkelijk eenvoudig. Een druk op de knop op de centrale console volstaat om de Ranger je manoeuvre helemaal over te laten nemen. Het systeem werkt intuïtief en zal voor professionele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

Conclusie

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

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



DE ESSENTIE

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



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

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

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

Net niet kopje onder

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

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

Met grote ambities

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

De familie Quandt

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



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

Uit de rode cijfers

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

Snelle uitbreiding

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

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

Zelfs coupés en cabrio's

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

Voorstelling



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

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

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

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

Verrassend praktische insteek

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

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

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

Eerste Skoda op nieuw MEB+ platform

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

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





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

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

Modern Solid-design zonder overdrijven

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

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



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

Kan dit een Europese bestseller worden?

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





Nieuwe Cupra Born

Elektrische Hot Hatch die durft

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

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

Heel wat gerecycleerd materiaal

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

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

Als een Formule E-racewagen

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





+ PLUS

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

- MIN

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

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

Van 190 naar een straffe 326 pk

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

Extra plezier en extra veiligheid

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



Nog geen kaskraker

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

Enkel achterwielaandrijving

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

Elektrische hot hatch

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



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

Verrassend zuinig

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

XPENG G9

Slechts 12 minuten laden. De nieuwe norm.



Tot 525 kW snellaadvermogen | Laad van 10-80% in 12 minuten



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

Wat moet het kosten?

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

Conclusie: Uit de schaduw van de ID.3?

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

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

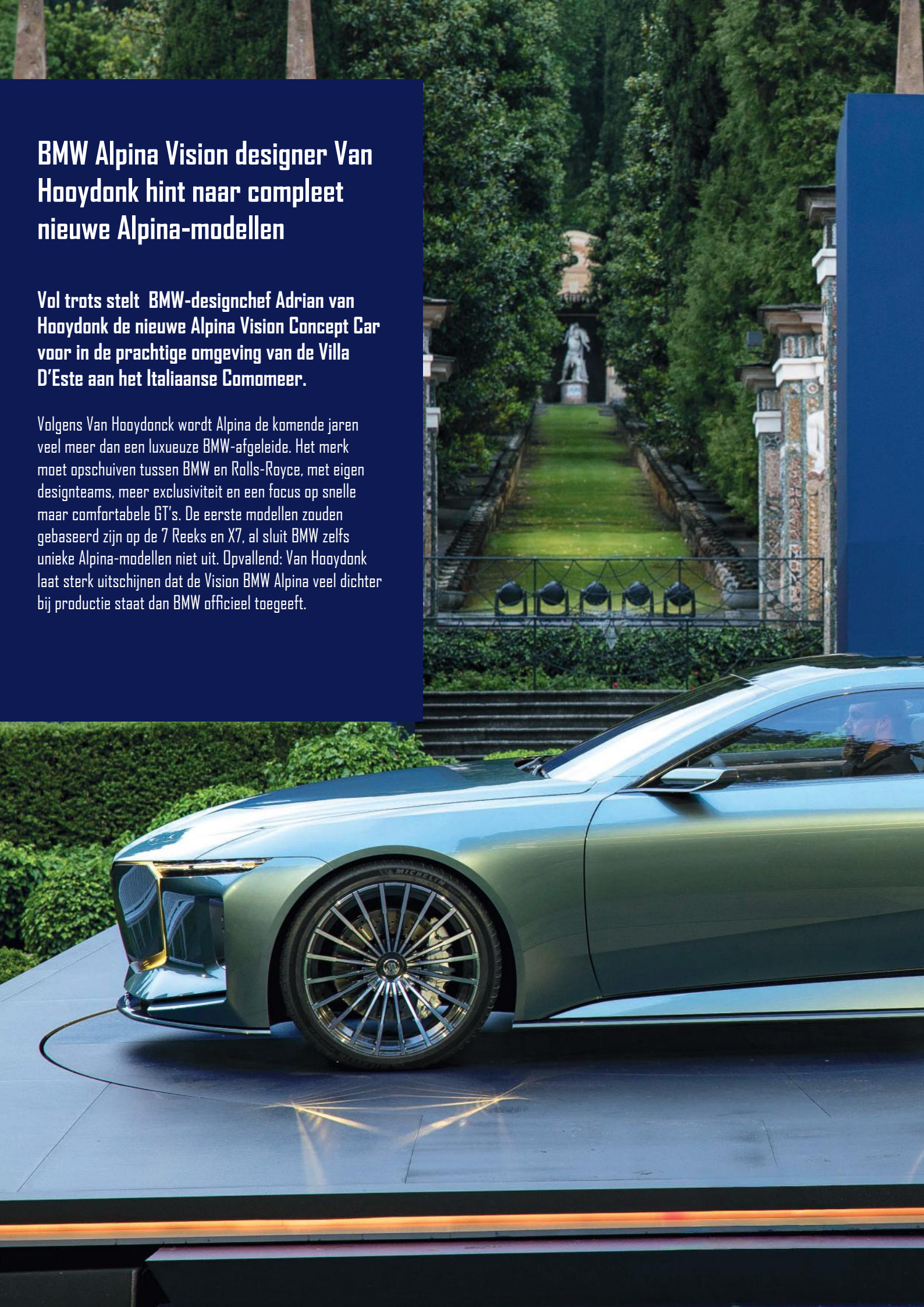
DE ESSENTIE

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

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

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

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





BMW ALPINA





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

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

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

Drie unieke elektromotoren

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

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

Tot 600 kW snelladen

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





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

Meestal achterwielaandrijving

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

De klank van een V8

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

Extra boostvermogen

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



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

Sneller op het circuit

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

Stukje autosportgeschiedenis

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

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

Met twee of drie achterin

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

Slimme aerodynamica

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



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

Niet té agressief

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

Wat nog?

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

Prijs

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

BYD

SLIMMER RIJDEN



BYD SEALION 7

EEN ZEE VAN RUIMTE

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



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

Retro



Wat voorafging

Honda Prelude zet een mooie coupétraditie voort

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

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

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

Hybride technologie

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



Nummer 1

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

Lange motorkap en korte kofferbak

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

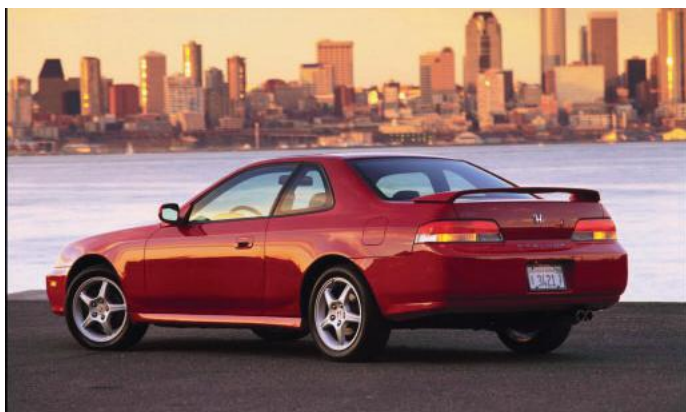
eerste Honda met een elektrisch schuifdak. Er was een achterbankje, maar dat bood alleen plaats aan twee kleine kinderen.

Lovende commentaren

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

Met klapkoplampen

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



Groter, ruimer, luxueuzer...

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

Vierwielsturing als wereldpremière

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

Variabele kleptiming en -lift

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

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

Elegantere rondingen

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

Lange pauze

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



De gloednieuwe *Prelude*

Full Hybrid
sportcoupé

Een hybride
net zo uniek
als jij



8 JAAR
GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO₂ (WLTP)

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

De Volkswagen
ID. POLO GTI
is er





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



KGM Musso diesel

Stoer werkpaard met een zacht randje

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

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

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

KGM-look

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



Groot of groter

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

De Grand Musso mag meer meezeulen

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

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

Nieuw infotainment en betere ergonomie

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

Opvallend comfortabel (voor een pick-up)

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



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

Altijd met 2.2 diesel

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

Handbak of automaat?

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

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

Een beetje stuiterig

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

Hoeveel kost de KGM Musso diesel in België?

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

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



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

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

Conclusie

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

+ PLUS

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

- MIN

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

DE ESSENTIE

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



Lancia Gamma wil premium alternatief zijn, komt met verschillende aandrijvingen

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

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

Drie elektrische varianten

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

Made in Italy

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





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

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

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

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

Eén aansluiting, drie manieren van laden

Even kort technisch, want het loont de moeite. Het Combined Charging System, kortweg CCS, is een uitbreiding van de Europese Type 2-stekker met twee extra contactpunten voor gelijkstroom. Belangrijk om te begrijpen: de inlet op uw wagen accepteert beide. Het bovenste deel werkt voor AC-laden via Type 2, het onderste deel met de extra DC-pinnen wordt alleen gebruikt aan snelladers.

Wat betekent dat in de praktijk?

Aan een snellader langs de weg komt CCS Combo 2 pas écht in actie. De kabel hangt vast aan de zuil en gebruikt de volledige CCS-aansluiting van de wagen, voor DC-vermogens van 50 tot 350 kW. In een kwartier zit u richting tachtig procent capaciteit.

Thuis aan een gewoon stopcontact laadt u via een mobiele laadkabel met Schuko-stekker, ook wel mode 2-laden genoemd. Goed voor zo'n 2 kW per uur. Handig voor 's nachts, maar geen CCS in zicht.

Aan een wallbox of openbare laadpaal laadt u via een Type 2-kabel, met AC-vermogens tot 22 kW. Ook hier worden de DC-pinnen van de CCS-inlet niet gebruikt.

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

Wat een goede kabel onderscheidt van een mediocre

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

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

Weerbestendigheid

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

Certificering

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

Materiaal

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

Garantie zonder kleine lettertjes

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

Europees gemaakt, niet Europees gestickerd

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

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

CCS in de praktijk: voor wie heeft welke uitrusting?

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

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

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

De lange-afstandsrijder: Voor snelladen onderweg gebruikt u de vaste kabel van de snellader zelf. Die hangt aan de zuil en is altijd CCS Combo 2. U brengt zelf niets mee, op voorwaarde dat uw wagen een CCS Combo 2-inlet heeft. Wat u wél nodig heeft, is een EV met een goede CCS-aansluiting en een batterij die hoge laadvermogens aankan.

De bestuurder met een oudere of geïmporteerde wagen: Hier wordt het interessant. Heeft u een ouder model met een CCS1-aansluiting? Of een Aziatische import met GB/T of CHAdeMO? Dan kunt u niet zomaar gebruikmaken van de Europese CCS Combo 2-snelladers. De oplossing is een CCS-adapter, waarmee u alsnog toegang krijgt tot het Belgische snellaadnetwerk. Een nichetoeepassing, maar voor wie ermee zit een wereld van verschil. Belangrijk daarbij: een adapter die honderden ampères verwerkt is geen plek om te besparen. Hier loont een Europese fabrikant zich dubbel.

De stille revolutie op de oprit

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

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

Tot slot: wat te onthouden?

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

Kijk verder dan de prijs. Het verschil tussen een kabel van negentig euro en eentje van honderdvijftig zit niet in marketing, maar in materiaal, certificering en garantie. Controleer de papieren. CE, UKCA en TÜV samen zijn een goede indicator. Een IP-classificatie van minimaal IP65 is in ons klimaat geen luxe. En kies een fabrikant, geen wederverkoper. Wie zelf produceert, kan zelf garanderen. Wie alleen importeert, verwijst u bij problemen door.

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

Power the future. Without compromise.

Test

Mazda **CX-5**

Verfijnde Japanner blijft heerlijk eigenzinnig

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







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

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

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

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

Mazda en Google slaan de handen in elkaar

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

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



+ PLUS

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

- MIN

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



Zeg niet premium maar wel gezellig

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

Ruimer en meer gebruiksgemak

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

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

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

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

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

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



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

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

Haast en spoed zijn zelden goed

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

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

Mr Worldwide

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

Scherpe prijs in een drukbevolkt segment

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

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

Conclusie Mazda CX-5

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

De enige beschikbare motorisatie (een atmosferische 2.5 liter benzine) voelt zich best bij een aangepaste/rustige rijstijl, maar dat past perfect bij het evenwichtige karakter van de auto. Tel daar de aantrekkelijke prijs, het modern infotainment en de rijkelijke basisuitrusting bij en het wordt duidelijk waarom ook de nieuwe Mazda CX-5 een overtuigende allrounder is geworden. - **BNNY**



DE ESSENTIE

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

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

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





VW ID. Polo

Compact maar ruim en tot 452 km elektrisch

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

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

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

(Bijna) zo ruim als een Golf

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







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

Weer een écht VW-interieur

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

37 of 52 kWh, tot 452 km autonomie

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



met 99 kW (135 pk) en dezelfde batterij.

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

Technologie van zijn grote broers

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

Vanaf 24.990 euro

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



Test



MG4 Urban

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

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

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

Fris, zonder op te vallen

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



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

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

Weg met de piepjes

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

+ PLUS

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

- MIN

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

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

Premium touch?

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



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

Voldoende ruim en functioneel

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

Rijdt als een grote

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

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

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

Ver, maar niet te ver

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

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



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

Veel waar voor je geld

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

Conclusie

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



DE ESSENTIE

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

Test

Mini Cooper 5-deurs 1.5i

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



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





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

Gladgestreken koetswerk

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

Alles op één rond scherm

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

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

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

Originele aankleding

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

Redelijk praktisch, op de koffer na

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





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

Drie of vier cilinders

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

Strak sturen

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



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



veercomfort is stevig, maar niet oncomfortabel.

Hoeveel kost de Mini Cooper 5-deurs?

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

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

Conclusie

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

+ PLUS

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

- MIN

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

DE ESSENTIE

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

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

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

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

Het zit hem in de details

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

Compleet nieuw dashboard

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

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

Extra functies

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

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

Meer kilometers

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

Groter sleepvermogen voor de Quattro's

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





Hyundai Ioniq 5 N-Line 84 kW

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

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

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

Scherp, maar ook controversieel design

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

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

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





Woonkamer op wielen

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

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

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

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

Ruim en praktisch, ook achterin

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

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

Elektrisch, maar niet extreem

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





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

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

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

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

+ PLUS

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

- MIN

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

Comfort en rijgedrag

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



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

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

Prijs en positionering

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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

DS Numéro 7

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

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

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

Tussen 2 segmenten

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

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





DS AUTOMOBILES

N°7

DS N°7



Knap design

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

Interieur met Franse flair

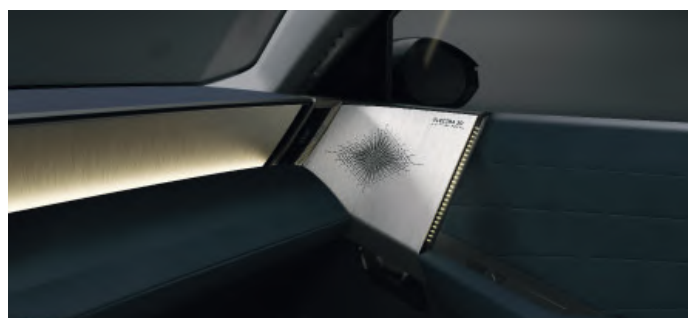
Zoals we van DS mogen verwachten baadt het interieur van de N°7 in Franse weelde. DS voorziet vier uitrustingsniveaus, vijf interieurcombinaties en zes exterieurkleuren. Wat ons betreft had het allemaal misschien een tikje minder 'barok' gemogen, maar het is wel consistent met de andere modellen. Onze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

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

Tot 740 km rijbereik

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

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



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

400 Volt

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

DE ESSENTIE

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



km extra rijbereik binnen trekken.

Kan dit iets worden?

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

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



De gloednieuwe *Prelude*

Full Hybrid
sportcoupé

Een hybride
net zo uniek
als jij



8 JAAR
GARANTIE
*VOORWAARDEN VAN TOEPASSING

5,2 L/100KM 117 G/KM CO₂ (WLTP)

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

Test



Honda Prelude Hybrid

Sexy, fun én zuinig !



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



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

(Bijna) perfecte proporties

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

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

Civic-interieur

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

Basic, maar functioneel

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

Verrassend grote koffer

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



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



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

'Maar' 184 pk...

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

...en toch écht leuk!

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



Zuinigste sportwagen op de markt

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

Toch een beetje Type R

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



+ PLUS

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

- MIN

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



Hoeveel kost de Honda Prelude in België?

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



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

Conclusie

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

DE ESSENTIE

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

Test



Premium, slim en betaalbaar

Het gaat hard bij MG met een toestroom aan nieuwe modellen waar geen enkel ander merk tegenop kan. De nieuwe MG 4 Urban staat nog maar net in de showrooms, of hij wordt al geflankeerd door een model aan de andere kant van het spectrum. De MGS9 PHEV doet dat met een combinatie van ruimte, plug-in hybridetechniek en vooral een prijskaartje dat moeilijk te negeren valt. MG heeft de laatste jaren duidelijk geleerd hoe je Europese kopers moet verleiden, en het nieuwe S9 topmodel is daar misschien wel het meest uitgesproken voorbeeld van.

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

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

Groot, volwassen en bewust niet opvallend

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

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



+ PLUS

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

- MIN

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

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

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

Gemaakt voor gezinnen

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



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

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

Verrassend luxueus

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



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

Interessant is dat de kofferruimte ook met 7 zitplaatsen bruikbaar blijft. Je houdt voldoende plaats over voor boodschappen of een paar reistassen, wat niet bij elke 7-zitter het geval is. Klap je de derde zetelrij neer (ze verdwijnt dan ook netjes in de vloer), dan groeit de laadruimte aanzienlijk en wordt de S9 een echte allesvreter (tot maar liefst 2.093 liter). De flexibiliteit van het interieur maakt het nieuwe MG topmodel bijzonder geschikt voor gezinnen. Of het nu gaat om dagelijkse ritten, vakanties of het vervoeren van sportmateriaal, de MGS9 lijkt voor alles een oplossing te hebben.

Stevig maar gecontroleerd geveerd

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

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

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

Aandrijflijn

Onder de motorkap combineert de MGS9 een 1.5 turbo benzinemotor (143 pk) met een elektromotor en een relatief grote batterij. Het systeem levert met 299 pk gecombineerd meer dan voldoende vermogen voor dagelijks gebruik en voelt in normale omstandigheden soepel aan. Bij rustig rijden profiteer je van de elektrische ondersteuning, waardoor de auto stil en comfortabel vooruitgaat. Zodra je echter meer vermogen vraagt, komt de benzinemotor nadrukkelijker in beeld. Daarbij kan hij soms iets te prominent op de voorgrond treden, wat een beetje afbreuk doet aan de verfijning van het geheel.

Opmerkelijk is het gevoel dat je altijd met een elektrische auto aan het rijden bent, hoewel dat natuurlijk niet het geval is. Op papier kan je tot 100 km puur elektrisch rijden tot de thermische motor tussenbeide komt. Die overgang tussen elektrisch en hybride rijden verloopt quasi ongemerkt (los van de op dat moment hoorbare benzinemotor), temeer omdat je nooit iets voelt van enige schakelmomenten omdat die er simpelweg niet zijn. Sportief wordt de MGS9 nooit. Het draait hier om efficiëntie en gebruiksgemak, precies wat gezinnen zoeken.

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



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

Prijs: hier maakt hij het verschil

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

DE ESSENTIE

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



Test

KGM Actyon Hybrid

Origineel en betaalbaar

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

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



Met wat hippere looks

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

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

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

Enorme C-stijl

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



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

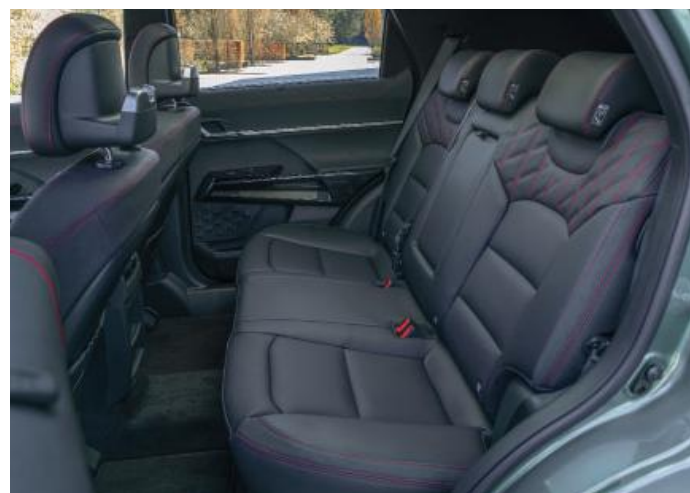
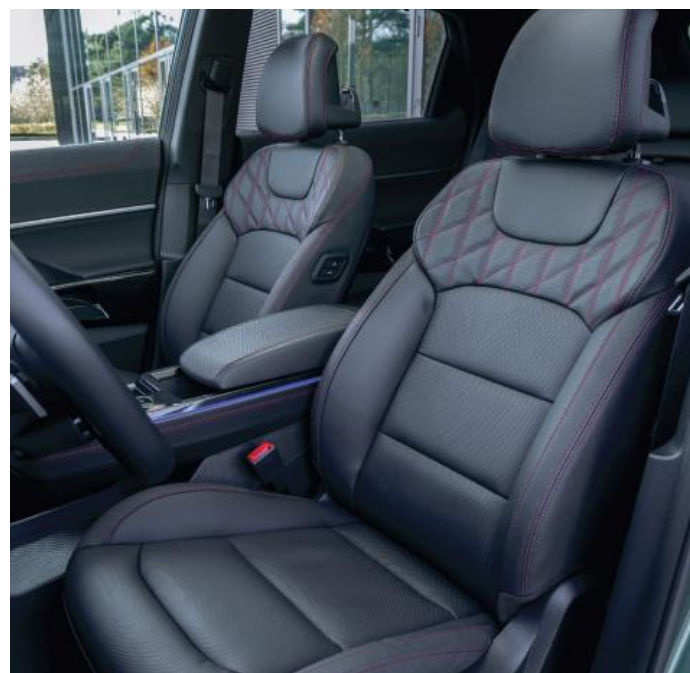
Het interieur springt er niet echt uit. We kennen dat dan ook al een tijdje van de Torres, het verschilt er immers nauwelijks van. De afwerking lijkt zeker keurig en qua materiaalkeuze zit het zelfs met het namaakhout ook nog goed, al merk je hier natuurlijk wel dat KGM toch ook nog altijd een beetje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

Ook veel ruimte achterin

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

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

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



Minder benzine met de Hybrid

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

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

Met flippers aan het stuurwiel

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

+ PLUS

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

- MIN

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



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

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

DE ESSENTIE

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

Comfort primeert

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

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

Conclusie: wie durft?

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

“

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



In het volgende nummer



Test van de **DS N°7**

(En nog veel meer autonieuws)