

€ 7,50

BELEEF HET RIJDEN

Auto
REVIEW

Auto REVIEW

GETEST
IN DIT
NUMMER

Audi A6 Avant e-tron + BMW i5 Touring
Ford Puma + Jeep Avenger 4xe + Leapmotor
T03 + Mazda MX-5 + MG TF + Nio ET5 Touring
Opel Grandland PHEV + Peugeot e-3008 + Audi RS3
Suzuki e-Vitara + Tesla Model Y + Volkswagen T-Cross

EXTRA DIK



DE MOOISTE
OMWEGEN
VAN EUROPA



- ▶ Dikke elektrische stationwagens: Audi A6 en BMW i5
- ▶ Pas op: nieuwe verkeersregels in deze vakantielanden
- ▶ Maffe klassiekers die niemand zich herinnert
- ▶ Genieten: de mooiste Ferrari's en Lamborghini's

EXTRA DIK ZOMER NUMMER

€7,50



BP8

F&L



2025
auto van het jaar



RENAULT 5 E-TECH ELECTRIC

made in Europe
rijbereik tot 410 km¹
bidirectioneel laden met 'power to object' (V2L)
openR link mediasysteem met ingebouwde Google services²
personaliseer met 200 combinaties
tot 26 geavanceerde rijhulpsystemen³

ontdek meer





nu beschikbaar voor een proefrit bij je Renault-dealer

1. volgens de WLTP-cyclus. 2. Google, Google Play, Google Maps, Waze en andere merknamen zijn handelsmerken van Google LLC. 3. afhankelijk van de versie. **gemiddeld energieverbruik van 15,1-15,2 kWh/100 km. co₂-emissie van 0 g/km (wltp).**

[renault.nl](https://www.renault.nl)

► Nieuw

Wie bedrijfswagens zegt, moet ook Auto Review zeggen

Auto Review breidt uit! Al bijna 20 jaar lees je bij ons alles over personenauto's, maar nu pakken we op onze website ook bedrijfswagens aan. Eén platform waarop alle informatie over bedrijfswagens overzichtelijk wordt samengevat.

Moet je wel of geen elektrische bedrijfswagen kopen, of kun je toch beter voor diesel gaan? Hoe zit het met de bpm op lichte bedrijfswagens vanaf 2025? Misschien heb je wel keuzestress bij het kopen van je nieuwe bus, ook dan kun je bij ons terecht.

Kijk op **autoreview.nl/bedrijfswagens** en lees alles over de nieuwste modellen, de laatste regelgeving en uitgebreide tests.



Vergeleken met twee andere processen, is Dieselgate maar saai.



Jaap Peters
Brand Manager *Auto Review*
jpeters@fnl.nl



“We hebben als televisiepersoonlijkheid Maxime Meiland achter het stuur van de vernieuwde Aston Martin gezeten: wáááanzinnig! En: wat goéd!” **p. 30**



“Parkeer je ongezouten
mening over Elon Musk in de ijskast,
want de vernieuwde Model Y is misschien
wel de beste elektrische gezinsauto van
dit moment.” **p. 88**



“Op winterbanden door een snikheet Italië rijden is sowieso gekkenwerk; de remweg wordt er veel langer door. Daarom is het sinds kort ook verboden. Zondaars riskeren een boete van 422 tot 1682 euro.” **p. 124**



P. 100

In the picture

8 Foto van de maand

Nieuws

10 Het laatste nieuws uit de autowereld

Vergelijkende tests

38 **Elektrische stationwagens**

Audi A6 Avant e-tron, BMW i5

Touring, Nio ET5 Touring

64 **Compacte SUV's**

Ford Puma, Volkswagen T-Cross

Rij-impressies

30 Aston Martin Vantage

36 Peugeot e-3008

50 Porsche 911 Carrera T Cabriolet

54 Opel Grandland PHEV

56 Renault 4 E-Tech Electric

72 Suzuki e-Vitara

76 Jeep Avenger 4xe

98 Leapmotor T03

Reportage

88 EV-dossier van de Tesla Model Y

P. 92



P. 80



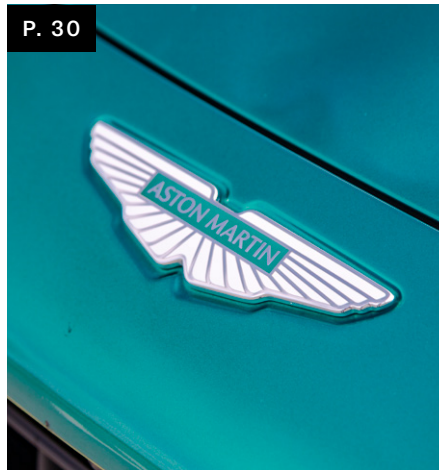
P. 72



P. 88



P. 30



P. 38



Auto's in deze uitgave

Aston Martin Vantage	30
Audi A6 Avant e-tron	38
Audi RS3	92
BMW i5 Touring	38
Ducati Panigale V4	92
Ford Puma	64
Jeep Avenger 4xe	76
Leapmotor T03	98
Mazda MX-5 (occasion)	126
MG TF 135 (2002)	118
Nio ET5 Touring	38
Opel Grandland PHEV	54
Peugeot e-3008	36
Porsche 911 Carrera T Cabrio	50
Renault 4 (oermodel)	80
Renault 4 E-Tech Electric	56
Renault Suite No 4 (2021)	137
Suzuki e-Vitara	72
Tesla Model Y	88
Toyota Hilux	100
Volkswagen T-Cross	64

P. 118



P. 64



Mooiste omwegen van Europa

- 48 Gotthardpas: slingerend genieten
- 62 Route Napoléon: een keizerlijke omweg
- 78 Romantische Strasse: Duitsland op z'n mooist

Vijf leesverhalen voor de vakantie

- 80 Rijden met de eerste Renault 4
- 92 Ducati Panigale V4 versus Audi RS3
- 100 Offroadtrip met Toyota Hilux door Cappadocië
- 108 Bavo Galama in het EMWalhalla
- 118 Sjoerd rijdt MG TF en zit 'tot aan z'n ellebogen' in de Engelse auto's

Marktplaats

- 130 10 tweedehands campers voor de prijs van een wereldreis

Vaste rubrieken

- 5 Voorwoord
- 22 Top 10: de gaafste modellen van Ferrari en Lamborghini
- 60 Lifestyle
- 113 Voor hetzelfde geld: alternatieven voor de Renault 4 E-Tech Electric
- 118 I love: 1979
- 124 Weetjes over nieuwe regels in vakantielanden
- 126 Occasion van de maand: Mazda MX-5
- 136 Colofon
- 137 Vergeten studiemodel: Renault Suite No 4
- 138 Prijslijst
- 145 Verkoopcijfers: Europese uitschieters
- 146 Vooruitblik

All-exclusive vakantie

Tegenwoordig ben je bijna een armoedzaaiër als je niet minstens één keer per jaar naar een all-inclusive resort in Turkije of Griekenland vliegt. En wie nog 'gewoon' met de auto op vakantie gaat, logeert in een hip, online geboekt airbnb-appartement of heeft een caravan van 1500 kilo aan de trekhaak. Al tel je natuurlijk pas echt mee als je eropuit trekt in een airconditioned camper met luxe-keuken, badkamer en schotelantenne.

Tenminste, dat gevoel bekruipt ons weleens als we in ons tentje tussen alle witte 'pakhuizen' op de camping staan. Het doet ons – met toegevoegd, een flinke dosis vals sentiment – terugverlangen naar de tijden van oranje bungalowtenten en vederlichte Krielkip-caravannetjes. Toen we nog met geschaafde, zongebruinde knietjes op de achterbank van de oude Volkswagen Kever of – in een zeldzaam geval – Renault Frégate van onze ouders zaten.

En of je nu op de bonnefooi naar de Franse Dordogne, de Kitzbüheler Alpen in Oostenrijk of het Tjeukemeer in Friesland ging, alle

bestemmingen klonken even exotisch. Terwijl vader sturend met zijn knieën z'n zoveelste sjekkje draaide, legde moeder een verse natte handdoek in zijn nek. Om ons vervolgens een kleverig Haags hopje of een klef geworden kaaskadetje aan te reiken. Op de radio deden Gert en Hermien, de Beatles en de Beach Boys hun best om het windgeruis te overstemmen dat via de tochtuitjes door de cabine wervelde. Als dat niet meer lukte, hieven we met z'n allen tegen beter in *We zijn er bijna* aan. Heerlijk, die all-exclusive vakanties zonder smartphone, internet en Spotify. Al was een airco wel lekker geweest ...





► Toyota RAV4

De lat ligt hoog

De nieuwe Toyota RAV4 is een stoer ogende SUV die meer in het oog springt én gezag afdwingt dan de vrij aaibare Volkswagen Tiguan. Het honingraatmotief in de grille gaan we terugzien bij meer SUV-modellen van het merk. De modelnaam staat uitgeschreven in glimmende letters op de achterkant, tussen de slanke achterlichten.

De RAV4 is het bestverkochte Toyota-model na de Corolla, dus de lat ligt hoog voor de zesde generatie. Hij moet wereldwijd aanslaan. Amerikaanse consumenten worden verleid met het hoekige design, waarna de vormgeving is verfijnd om de Europese klant te plezieren. Dat is gelukt, want wij zijn wel gecharmeerd van de nieuwe looks.

Altijd een laadpoort

De nieuwe RAV4 heeft in Nederland altijd een laadpoort, want bij ons wordt hij alleen leverbaar als stekkerhybride. De RAV4

Plug-in Hybrid 270 is 268 pk sterk en de Plug-in Hybrid 300 gebruikt vierwielaandrijving om 306 pk over te brengen op het asfalt. Caravanliefhebbers wrijven in hun handjes, want de krachtigste RAV4 mag 2000 kilo trekken. De RAV4 Plug-in Hybrid 270 gooit bij 800 kilo de handdoek in de ring.

Toyota maakt de batterij groter. Onder de cabine ligt voortaan 22,7 kWh aan batterijcellen en die zorgen volgens de Japanners voor een EV-range van zo'n 100 kilometer. De RAV4 PHEV gaat bovendien met zijn tijd mee en ondersteunt snelladen met 50 kW. Een lunchpauze van 30 minuten is lang genoeg om het accupakket te laden van 10 tot 80 procent. Thuis of in de wijk opladen duurt maar drie uur, dankzij de krachtiger boordlader van 11 kW.

De hoekige designtrend wordt doorgezet in het interieur. Onder het prominente touchscreen en de ventilatioeroosters trekken twee vierkante 'kokers' je aandacht. Daarin zitten de knoppen van de rijprogramma's. De klimaatregeling loopt via het aanraak-scherm, maar we ontdekken in de onder-

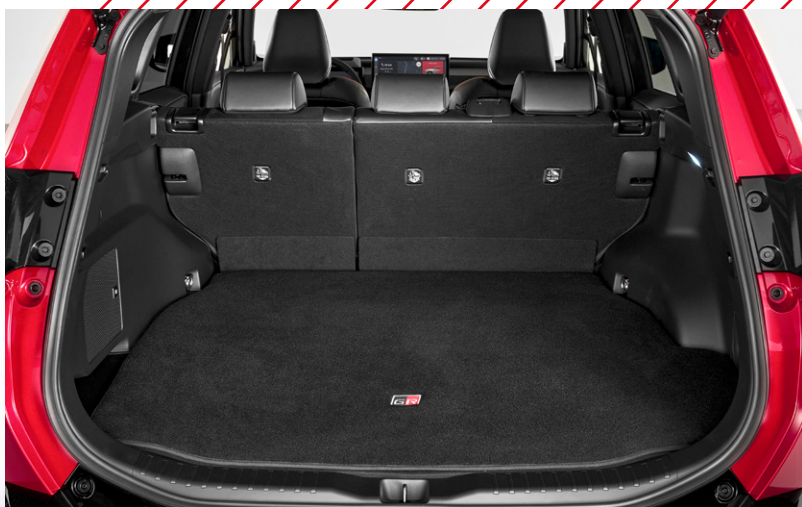
rand van het scherm ook fysieke knoppen met blauwe en rode pijltjes. Op het stuur prijken eveneens fysieke knoppen en zo zien we het graag.

Nog een primeur

De RAV4 heeft nog een primeur: het is de eerste Toyota met Arene, een nieuw softwareplatform. Het klinkt veelbelovend, maar we moeten wachten op de eerste testritten om pas echt te kunnen proeven van de nieuwe veiligheidssystemen en het nieuwe mediasysteem. We zijn vooral benieuwd naar het mediasysteem dat wordt aangestuurd door Arene, want het werkt sneller en heeft betere graphics. Toyota is ook zo slim geweest om de hinderlijke snelheidswaarschuwing een sneltoets te geven, boven in beeld.

De nieuwe Toyota RAV4 komt in het eerste kwartaal van 2026 naar Nederland. Voor die tijd worden alle technische gegevens en de prijzen bekendgemaakt. Ga maar uit van dik 50 mille, want de uitzwaaiende RAV4 PHEV begint ook al bij 50.995 euro.





► Hyundai Inster Cross

Inster laat ons schrikken

De nieuwe Cross-uitvoering is de topversie van de Hyundai Inster. Hij laat ons even schrikken. Niet met zijn ruige voorkomen, maar met zijn stevige prijs van 32.885 euro. Dat zit 'm in de aankleding en de luxe. Het design van het elektrische stadsautootje werd namelijk opgestoerd met extra robuuste bumpers en een skidplate. Op sommige foto's staat hij afgebeeld met een imperiaal dat avontuurlijke plannen aankkert. Maar helaas is dat in Nederland niet leverbaar. Balen.

De matte groene kleur heet Amazonas Green Matte en is alleen leverbaar voor de Cross. Maar je moet er wel voor bijbetalen (895 euro), anders krijg je een witte. We zijn ook gecharmeerd van de nieuwe 17-inch

wielen. De Inster Cross heeft tevens unieke bekleding: Dark Pebble Gray. Dat is een donkere stof met limegroene accenten. Een van die accenten is een felgekleurde streep onderlangs de middenconsole die het donkere interieur wat opvrolijkt. De Inster is ook leverbaar met een beige interieur, maar dat was en blijft gereserveerd voor de Evolve-uitvoering in botergeel.

Eigenlijk betaal je 1000 euro extra om in zo'n Inster met stoere looks te rijden. Want het 'oude' topmodel van de Inster – de Evolve Sky Plus van 31.885 euro – wordt als het ware opgevolgd door de

Cross Sky Plus van 32.885 euro. Het grote pluspunt van deze topversies is dat ze standaard beschikken over beide optiepakketten: zowel het Winter Pack (t.w.v. 995 euro) als het Tech Pack (t.w.v. 1295 euro) zijn bij de prijs inbegrepen. Het woordje 'Sky' in de naam verklapt dat ze ook een schuif-/kanteldak hebben. Gaat het je allemaal te snel? Bekijk de nieuwe Cross-uitvoering rustig in Hyundai's online configurator.





► PureTech-motoren

Extra garantie en compensatie

Eigenaren van een Citroën, Peugeot, Opel of DS met PureTech-motor kunnen opgelucht ademhalen. Moederconcern Stellantis komt over de brug om klanten schadeloos te stellen voor de distributieriemproblemen en het overmatige oliegebruik.

De driebcilinder PureTech-motor werd in 2012 geïntroduceerd en maakte furore met een laag verbruik, adequate prestaties en – voor een driebcilinder – fraaie loopeigenschappen. Een belangrijk kenmerk van de 1.0 en 1.2 PureTech-motoren (gebouwd tot 2024) is de ‘natte’ distributieriem die door een oliebad draait. Dit zorgt voor minder wrijving en een lager geluidsniveau. Maar na enige tijd bleek dit aspect van de constructie ook de achilleshiel.

De riem bleek onvoldoende bestand tegen de inwerking van de olie en verbrokkelde

vaak al ruim voor de vervangingstermijn. Riemresten vervuilden de olie waardoor de smering haperde en veel motoren voortijdig sneuvelden. Alsof dat nog niet genoeg ellende was, kampten veel PureTech-motoren met een hoog oliegebruik. Onder de getroffen eigenaren kreeg de motor dan ook al snel de bijnaam ‘PurePech’.

Aanvankelijk gaf Stellantis aan dat de problemen te wijten waren aan verkeerde olie of te lang uitgestelde verversingstermijnen. Als de auto buiten de garantie viel, kregen veel klanten torenhoge rekeningen gepresenteerd. Op den duur bleek deze benadering onhoudbaar. Onder druk van consumentenorganisaties en boze eigenaren gaat het concern nu overstap en komt het met aanvullende garantie en compensatiemaatregelen.

De garantie voor oudere generaties van de PureTech-motoren is uitgebreid tot 10 jaar met een maximum van 180.000 kilometer. Deze garantie dekt 100 procent van de kosten voor onderdelen en arbeidsloon. Reeds gemaakte en aanvankelijk niet vergoede kosten vallen eveneens onder de

verlengde garantie. Om occasionkopers gerust te stellen, voert Stellantis voor tweedehands Citroëns, Peugeots, Opels en DS'en een Check+-certificaat in. Dit garandeert de betrouwbaarheid van auto's waaraan het aanbevolen onderhoud en de voorgeschreven reparaties zijn uitgevoerd.





► Jeep Compass

De stoerste heeft een stekker

Je kijkt naar de geheel nieuwe Jeep Compass. Wie avontuurlijke plannen heeft, moet aan de stekker. Want de enige versie die écht het terrein in kan, is de elektrische Compass met 375 pk en vierwielaandrijving. Zijn achterwielen worden aangedreven door een tweede elektromotor. Maar de Compass komt ook als mild hybrid en als plug-in hybride op de markt – kun je toch nog een beetje benzine in je Jeep gooien.

De elektrische Compass is er met 213 pk, 375 pk of iets ertussenin (nog niet bekend). De actieradius bedraagt een kloeke 650 kilometer (375 pk). Met de 213 pk-versie moet je na 500 kilometer aan de kant – of aan de laadpaal. Snelladen gaat met 160 kW (375 pk), wat betekent dat de batterij in een halfuurtje weer vol zit. Jeep zegt nog niets over hoe groot het accupakket is, maar omdat de Compass in feite een elektrische Peugeot 3008 is, zetten we ons geld in op 73 kWh en 97 kWh, net als bij de Peugeot.

De ruimte is toegenomen, net als de buitenmaten. De lengte bedraagt 4,55 meter, dat was 4,40 meter. Jeep claimt 5,5 centimeter meer beenruimte voor de mensen op de achterbank. De bagageruimte groeide met 45 liter naar 550 liter.

Nog niet alle prijzen zijn bekend, maar wel van de Compass First Edition (mild hybrid of elektrisch met 213 pk). Die kost je 44.995 euro, ongeacht welke aandrijflijn je kiest. Tot de uitrusting behoren 20-inch wielen (18 inch voor de mild hybrid), led-koplampen met matrixfunctie, stoel- en stuurverwarming en iets wat Selec-Terrain heet. 'Dit systeem helpt bestuurders in uitdagende

omstandigheden en biedt extra grip en stabiliteit,' aldus Jeep. Een warmtepomp is dan weer alleen optioneel te verkrijgen.

Je kunt de nieuwe Jeep Compass al bestellen, maar voordat-ie voor je deur staat, zijn de grote tuincentra al in kerstsferen gedompeld. Eerder dan het vierde kwartaal van 2025 hoeft je hem niet te verwachten.



Tweede kans

Opeens is daar de Toyota bZ4X Touring. Volgens Toyota een SUV, maar wij zeggen: een elektrische stationwagon die er avontuurlijk uitziet en wat hoger op zijn wielen staat. Toyota-dealers zullen de elektrische stationwagon met open armen ontvangen. De 'gewone' bZ4X is immers niet het succes geworden waar ze op gehoopt hadden. Dat kan met de bZ4X Touring weleens anders uitpakken. Zoveel elektrische stationwagens zijn er immers niet in dit segment.

Hij is langer (14 cm) en hoger (2 cm) dan de normale bZ4X. De lengte komt hiermee op 4,83 meter. Toyota heeft het verder over 33 procent meer bagageruimte. We pakken de 452 liter van de bZ4X en onze reken-

machine erbij en komen vervolgens uit op 600 liter voor de bZ4X Touring. De achterbank is in twee delen neerklapbaar.

Qua vermogen kun je kiezen uit 224 pk of zelfs 380 pk. Met dit laatste vermogen is de Toyota bZ4X Touring de krachtigste batterij-elektrische auto van het merk. Deze versie heeft AWD, de uitvoering met 224 pk doet

het alleen met voorwielaandrijving. Weet verder dat de sterkste bZ4X een trekgewicht heeft van 1500 kg. Dat biedt mogelijkheden.

Dan wil je natuurlijk ook nog weten wat de actieradius van de bZ4X Touring is. Die bedraagt tot 560 kilometer (WLTP) dankzij de batterij van 74,7 kWh (bruto). Je kunt het accupakket handmatig of automatisch voorverwarmen, zodat de laadsnelheid na het inpluggen meteen naar 150 kW schiet. Toyota-dealers moeten het voorlopig nog even zonder de Touring-versie van de bZ4X doen. De auto wordt pas in de eerste helft van 2026 in Nederland verwacht. Eerst verschijnt de Urban Cruiser bij de dealer, namelijk in oktober 2025.



Citroën overdrijft een beetje

De nieuwe Citroën C5 Aircross is los! De Franse SUV in het C-segment biedt voor elk wat wils, je kunt kiezen uit mild hybrid, plug-in hybride én volledig elektrisch.

Het uitzwaaiende model kwam hier in 2018 op de markt, maar stamt eigenlijk al uit 2015. Die auto viel op door z'n vriendelijke ronde vormen, maar die behoren nu tot het verleden. Bij de introductie van de nieuwe (elektrische) C3 gaf Citroën al aan dat de kleine crossover het startschot gaf voor een nieuwe designtaal. En inderdaad, de nieuwe C5 Aircross wordt gekenmerkt door scherpe hoeken en rechte lijnen. Opvallende kenmerken? Zonder twijfel de opmerkelijke achterlichten.

Uiteraard is alles wel een slag groter, want de C5 Aircross staat op het STLA Medium-platform van Stellantis, net als de Peugeot 5008 en de Opel Grandland. De lengte bedraagt 4,65 meter, 15 centimeter langer dan eerst. De breedte en hoogte komen uit op 1,90 en 1,66 meter. Dat is iets breder dan voorheen, maar ook iets minder hoog.

De ruimste in zijn soort

De wielbasis groeide met 6 centimeter tot 2,78 meter. Citroën claimt dat bijna al die extra centimeters voor de beenruimte van de achterpassagiers zijn. Het merk gaat nog een stapje verder door zijn nieuwste model de ruimste SUV in het C-segment te noemen. Althans, op de achterbank. De bagage-

ruimte is 651 liter groot, onafhankelijk van de aandrijflijn. Verder is er in het interieur bijna 40 liter aan extra opbergruimte beschikbaar.

De actieradius bedraagt 520 kilometer voor de kleine batterij en 680 kilometer voor het grotere exemplaar. Een driefaselader van 11 kW is standaard, in 2026 volgt een exemplaar van 22 kW. Snelladen kost je een klein halfuurtje (97 kWh) of exact 30 minuten (73 kWh).

Voor de plug-in versie van de C5 Aircross met een batterij van 21 kWh geeft Citroën een actieradius op van 86 kilometer gemid-

deld en ruim 100 kilometer in de stad. Dat is minder dan bijvoorbeeld een Volkswagen Tiguan haalt (128 km met een batterij van 19,7 kWh), maar het zal voor veel mensen ruim voldoende zijn voor het dagelijkse woon-werkverkeer.

Dan het interieur, want dit heeft een primeur in de vorm van het grootste centrale scherm ooit in een auto van het Stellantis-concern. Een prestatie van formaat als je bedenkt dat Stellantis vijftien automerken telt. Citroën overdrijft het wel een beetje door het scherm 'een spectaculair waterval-touchscreen' te noemen, maar toegegeven: het is inderdaad groot. Hoe groot, zegt Citroën gek genoeg dan weer niet. De nieuwe Citroën C5 Aircross wordt in de tweede helft van 2025 leverbaar.





► DS no 4

Als geroepen

De facelift voor de DS 4, die vanaf nu DS no 4 heet, komt als geroepen. DS Automobiles verkocht vorig jaar in heel Europa 'maar' 37.480 auto's; 22,4 procent minder dan in 2023. Ter vergelijking: Kia wist alleen al in Nederland 34.980 auto's te registreren. De DS 4 had met ruim 10.000 stuks wel een aardig aandeel in de verkoopaantallen.

De wijzigingen van de facelift omvatten een zwarte grille en een motorkap die iets over de grille valt en het tegenwoordig onvermijdelijke verlichte logo. Voortaan zijn 19-inch wielen standaard en prijkt op het dashboard een groter scherm van 10,25 inch. Het heetste nieuwtje is de komst van een elektrische DS no 4, met een batterij van 58,3 kWh. De elektromotor levert 213 pk en 343 Nm koppel en op één batterijlading kom je 450 kilometer ver. Snelladen kan met 120 kW, wat betekent dat je na 11 minuten laden 100 kilometer extra kunt rijden.

De DS no 4 was al leverbaar als plug-in hybride (225 pk), maar tegelijk met de facelift werd ook de batterij vernieuwd. Op de elektromotor kom je nu 81 kilometer ver; 30 procent meer dan bij de oude DS 4. Er is ook nog een 'gewone' hybride DS no 4 met 136 pk.



COLUMN

Een gegeven Saab moet je niet in de bek kijken.

Dit jaar was ik weer bij het EM Walhalla, één van de leukste auto-evenementen van Nederland. Zie ook Bavo's verslag verderop in deze *Auto Review*. Het was een feest vol miskende auto's, malle exoten en flops, maar ook voormalige bestsellers die je nooit meer ziet. Terwijl ik er rondliep, bedacht ik dat de auto van mij zoon er niet had misstaan. Een jaar geleden kreeg hij – een jonge zzp'er met een bescheiden inkomen – gratis een Saab 900 aangeboden. Niet het klassieke model, maar diens in 1993 gepresenteerde opvolger. Vanwege de bijna iconische status van zijn voorloper, met 909.000 stuks de succesvolste Saab ooit, had de 900 NG (New Generation) grote schoenen om te vullen. Dat lukte niet echt; diehard Saab-fans konden maar moeilijk verteren dat de auto veel Opel-onderdelen had. Diverse kinderziekten deden z'n reputatie evenmin goed. Anders dan de sterk verbeterde faceliftversie, die in 1998 werd omgedoopt tot 9-3, zie je de verguisde 900 NG ook nauwelijks meer.

Uiteraard ging ik in mijn hoedanigheid als vader en Saab-liefhebber mee om te beoordelen of de aangeboden NG de moeite waard was. Het goede nieuws: er zat een verse apk op. Maar toen we de auto op een treurig, verregend bedrijventerrein zagen staan, zonk de moed ons in de schoenen. Een groene moslaag gaf aan dat de auto jaren geleden voor het laatst een spons had gezien, de spatbordrand linksachter had



Gert Wegman
redacteur

een roestgat, de rechterflank werd ontsierd door deuk- en schaafwonden en de kunststof wielkasten oogden alsof ze net een brand hadden overleefd. Binnenin hing de hemelbekleding er in flarden bij, terwijl de achterbank en zonnekleppen schitterden door afwezigheid.

Voor de vorm gingen we toch nog even proefrijden. Daarbij klonk de turboloze tweeliter motor – ondanks 390.000 verreden kilometers – gezond als een vis, zonder de gevreesde distributiekettingratel. Schakelen, koppelen en remmen verliepen vlekkeloos. Zelfs de cruisecontrol en

elektrische ramen deden het nog. Het prima geluids- en veercomfort wekten onze verbazing.

Ondanks de cosmetische tekortkomingen, sloot mijn zoon de rode coupé op het tweede gezicht in z'n hart. We snorden een gratis achterbank op en verversen olie plus filters. Ook kochten we lichtmetalen wielen die van nieuwe banden werden voorzien. Een jaar lang reed de Saab storingsvrij rond, desondanks keek zoonlief wat ongerust uit naar de volgende apk. Onlangs ging de kogel door de kerk: de keurmeester achtte de bejaarde Saab veilig, al adviseerde hij wel een set nieuwe remblokken. Die komen er binnenkort onder en inmiddels zitten er ook weer zonnekleppen in. Klaar voor nóg een overlevingsjaar! Zo zie je maar weer, liefde op het eerste gezicht wordt sterk overschat – ook bij auto's.

Toyota doet Volkswagen na

De Toyota Corolla Cross viert zijn eerste lustrum met een opfrisbeurt. Vooral de neus wordt stevig gewijzigd, met een wagenbrede lichtbalk die de koplampen optisch met elkaar verbindt. Alsof de Corolla Cross 'een Volkswagentje' doet. Al zijn er tegenwoordig natuurlijk ook tal van andere merken die dit designkenmerk hebben omarmd.

Nieuw voor de Corolla Cross is de GR Sport-uitvoering. Die mist de lichtbalk in de neus, maar compenseert dat met een muil waar de Grote Boze Wolf jaloers op zou zijn. Aan de achterkant verschillen beide versies nauwelijks van elkaar en ook de verschillen met de huidige Corolla Cross zijn klein.

Aan de binnenkant valt vooral de hoogwaardiger ogende tunnelconsole op. Daarvoor zijn andere materialen gebruikt en de console biedt meer ruimte voor smartphones. Een infotainmentpakket met een 10,5-inch touchscreen is standaard, net als het 12,3-inch metende digitale instrumentarium. Door extra isolatiemateriaal toe te passen, heeft Toyota het geluid comfort verbeterd. Ook de buitenspiegels dragen daaraan bij; ze zijn beter gestroomlijnd en veroorzaken minder windgeruis.

De eerdergenoemde GR Sport-uitvoering onderscheidt zich trouwens niet alleen met



z'n opvallende neus. Ook de 19-inch wielen moeten voor een uitdagender uitstraling zorgen, net als de GR Sport-logo's, die je aan binnen- en buitenkant aantreft. De wielophanging is sportiever afgestemd en met 10 millimeter verlaagd. Daarnaast staat de stuurbekrachtiging een tandje strakker en kan de ware enthousiasteling met schakelknoppen spelen. Daarbij kan hij het beste meteen de Sportmodus activeren, die voor

een bijteriger gedrag van de remmen én de motor zorgt. Over de motor gesproken; daaraan is niets gewijzigd. Als vanouds wordt de Toyota Corolla Cross geleverd met een hybride-aandrijflijn die naar keuze 140 of 180 pk levert.

De nieuwe Corolla Cross staat komende zomer bij de Nederlandse Toyota-dealers. De sneller ogende GR Sport laat ironisch genoeg tot de herfst op zich wachten.



► Nissan Micra

Zoek de verschillen

Nissan heeft officieel het doek van de Micra gehaald. Daarbij wordt duidelijk wat we al wisten: de EV lijkt wel erg sterk op de Renault 5. Wij belichten de verschillen.

Het design van de Micra wijkt nog het meest af van de Renault 5. Alleen de ronde koplampen en achterlichten geven de Nissan een eigen smoel. En hoewel het silhouet van de auto vergelijkbaar is, heeft het plaatwerk van de Micra meer rondingen. Het Vijfje is juist vrij hoekig.

In het interieur is het een stuk lastiger om verschillen te ontdekken. Het lijkt alsof Nissan het huiswerk van Renault heeft overgeschreven. Maar achter het stuur zitten flippers voor de regeneratie (de Renault 5 krijgt die binnenkort) en als je het Nissan-logo op het stuur wegdenkt, is de afbeelding van Mount Fuji in het opbergvakje tussen de voorstoelen het enige signaal dat je niet in de Renault ziet. Ook leuke details zoals de stiksels op

het dashboard en de vierkante ventilatieroosters zijn overgenomen.

Technisch biedt de Micra evenmin verrassingen. Je kunt net zoals bij de 5 kiezen tussen een batterij van 40 kWh en een motor met 120 pk of voor 52 kWh en 150 pk. De laadsnelheid is identiek: 80 kW voor de instapper en 100 kW voor de variant met de grote accu. Ook het bereik is vrijwel gelijk; de Micra komt iets minder ver: 310 respectievelijk 408 kilometer – 2 kilometer verschil met de Renault 5. En dat terwijl de basisversie van de Micra 47 kilo lichter is dan de instap-Renault 5.

Als je liever de Micra bestelt dan de R5, moet je nog even geduld hebben. De Europese verkopen starten eind 2025. Over de prijs laat Nissan nog niets los, maar als de Japanners slim zijn, zetten ze de Micra iets voordeliger in de markt dan z'n Franse neef.





GEFLITST kort autonieuws



32.995 euro

Toyota heeft de prijs bekendgemaakt van de Urban Cruiser, zijn compacte elektrische SUV. Hij kost 32.995 euro en daarvoor krijg je 144 pk en 49 kWh. Voor 2800 euro meer ontvang je een luxere uitvoering én een grotere batterij (61 kWh en 174 pk). De Urban Cruiser is er ook met vierwiel aandrijving, maar dan betaal je bijna 40 mille.



Mercedes stopt niet met stationwagens

Een tijdje terug leek het er nog op dat Mercedes zou stoppen met stationwagens. Maar onze onze spionagefotograaf spotte de nieuwe – licht gecamoufleerde – Mercedes CLA Shooting Brake op de Nürburgring. Dus de fraai gelijnde stationwagon waarvan iedereen dacht dat-ie met pensioen zou gaan, blijkt springlevend.



Tot volgende maand

De BYD Dolphin Surf is nu bestellen vanaf 22.990 euro. We zitten nog in dubio of we dat goedkoop of duur vinden, want er zijn een heleboel goedkope EV's waarmee je hem kun vergelijken. De BYD heeft zijn uiterlijk en zijn uitrusting mee. Volgende maand gaan we hier dieper op in en kunnen we je ook vertellen hoe hij rijdt.



L'arte dell'auto



De auto als kunstobject – daarvoor moet je in Italië zijn. En dan met name in 'Supercar Valley', waar Ferrari en Lamborghini hun mooiste creaties bouwen. Wat zijn de meest bloedstollende auto's die deze merken hebben voortgebracht? We zetten alle objectiviteit opzij en komen tot een slotsom – waar je het trouwens helemaal niet mee eens hoeft te zijn.

Tekst: Stephen Bayley, Johannes Riegsinger, Igor Stuijzand **Foto's:** Olgun Kordal

Lamborghini LM 002

De LM 002 ontstaat in een periode dat er een 'niets-is-onmogelijk'-sfeer in Sant'Agata Bolognese heerst. Dat verklaart waarom het allereerste ontwerpvoorstel van de 'Rambo-Lambo' al direct wordt goedgekeurd door de directie. Op zijn geheel eigen wijze is de LM 002 net zo choquerend als de Countach, maar om nou te zeggen dat de auto in aanmerking komt voor een schoonheidsprijs ... Fascinerend is hij echter des te meer! De LM 002 heeft zijn grimmige uitstraling mede te danken aan de Cheetah, een prototype van een militair voertuig dat Lamborghini in 1977 bouwde voor het Amerikaanse Mobility Technology International. In zijn bonkige neus ligt een volbloed V12, waarmee de LM 002 eigenlijk de grondlegger is van een meer hedendaags fenomeen: de performance-suv.



*Het eerste ontwerp van de
'Rambo-Lambo' wordt meteen
goedgekeurd.*

9

Ferrari 458 Italia

De oorsprong van het beroemde Ferrari-design ligt in Tortona, een klein stadje in de regio Piëmont, halverwege Turijn en Maranello. Neutraal terrein, waar Enzo Ferrari en Battista 'Pinin' Farina elkaar op een dag in 1951 ontmoeten. Beide heren zijn te trots om bij de ander op bezoek te gaan, Farina kan echter wel een nieuwe klant gebruiken en Ferrari is naarstig op zoek naar een designer, want tot dusverre zijn z'n straatauto's een onsamenhangend geheel. Farina en zijn zoon arriveren in een Lancia B20, een auto die Ferrari het vertrouwen geeft dat het met de elegantie van zijn toekomstige sportwagens wel goed komt. De 458 Italia vormt trouwens de *Grande Finale* van de samenwerking, want tegenwoordig worden alle nieuwe Ferrari's geheel in eigen beheer ontworpen.



*De Ferrari 458 Italia is
de grande finale van de
samenwerking met Pininfarina.*

Lamborghini 350 GTV / GT

In 1963 wordt het prototype van de Lamborghini 350 GTV gepresenteerd. Dit model is bij Bertone ontworpen door Franco Scaglione. Wanneer de productierijpe 350 GT in 1964 op de autosalon van Genève wordt onthuld, zijn de klappoklampen van het prototype verdwenen. Carrozzeria Touring legt het aluminium plaatwerk van de 350 GT over een stalen buizenframe, volgens het Superleggera-principe. Rond de eerste Gran Turismo van Lamborghini doen allerlei sterke verhalen de ronde. Zo zou tractorfabrikant Ferruccio Lamborghini na een slaande ruzie met Enzo Ferrari hebben besloten dat hij zelf een veel betere sportwagen kon bouwen. De door voormalig Ferrari-ingenieur Giotto Bizzarrini ontwikkelde 3,5-liter V12-motor levert een vermogen van 280 pk.

Lamborghini Urraco

De vormtaal van de 350 GT werd al snel overboord gegooit. Na 1964 koos Lamborghini voor een andere koers en keek het kunstje niet meer af van de Corvette of van Aston Martin. Ook kregen de modellen van Lamborghini voortaan een krachtige naam – ze werden vernoemd naar vechtstieren. In 1970 verscheen de Urraco, een nieuw instapmodel dat was ontworpen door Marcello Gandini. Met deze auto richtte het Italiaanse merk zich tot de middenklasse van de sportwagenmarkt. De 2+2-coupé met dwarsgeplaatste V8-middenmotor, die een vermogen van 250 pk leverde, hief zijn vuist naar auto's als de Ferrari 308 GT4, Maserati Merak en Porsche 911. In totaal zijn een kleine 800 exemplaren van de Urraco gebouwd, voor Lamborghini destijds een ongekend verkoopssucces.



Ferrari 250 GT Berlinetta SWB

De 250 GT Berlinetta SWB (Short Wheelbase) is zonder meer een van de mooiste auto's ooit gebouwd. De Berlinetta combineert de doelgerichtheid van een racewagen met de elegantie die je van een kostbare Gran Turismo mag verlangen. In de lange neus is een ander kunststukje ondergebracht: Ferrari's beroemde drieliter V12. Om de krachten van de motor te kunnen beteugelen – afhankelijk van de gekozen overbrenging haalt de auto bijna 270 km/h – paste Ferrari voor het eerst in zijn geschiedenis schijfremmen toe. Aan de wieg van de 250 GT Berlinetta SWB stonden geniale ingenieurs zoals Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti en Mauro Forghieri. De carrosserie werd bij Carrozzeria Scaglietti handmatig in zijn beeldschone vormen geklopt.



Ferrari 330 P4

Als we de geschiedenis van Ferrari en Lamborghini naast elkaar leggen, zien we meer verschillen dan overeenkomsten. De wortels van Ferrari liggen op het circuit, terwijl Lamborghini lange tijd niets te maken wilde hebben met de autosport. De Ferrari 330 P4 uit 1967 is gebaseerd op de P3 van een jaar eerder en volgens velen de allermooiste racewagen van het merk: geconstrueerd met de winst als enige doelstelling, maar gelijktijdig beeldschoon van vormgeving. Het slanke koetswerk is een ontwerp van Piero Drogo, elk detail is weer een afzonderlijke sculptuur. Kijk maar naar eens naar de vloeiende vormen van de luchtopeningen in de flanken. In 1967 won de Ferrari 330 P4 met overmacht de 24-uursrace op Daytona. Dat verklaart waarom de 365 GTB4 werd vernoemd naar deze beroemde langeafstandsrace in Florida.

4 Lamborghini Countach

Countach! Vrij vertaald vanuit het dialect dat in Piëmonte gesproken wordt: allemachtig! Precies dat woord lag op de lippen van de autowereld, toen Lamborghini in 1973 het door Marcello Gandini getekende prototype van de Countach onthulde. Met zijn waanzinnige wigvorm leek de auto wel uit een ander zonnestelsel te komen, maar de Countach was echt! Uniek bovendien, want nooit eerder was een auto gebouwd waarbij de ontwerper zijn creativiteit de vrije loop kon laten, zonder rekening te hoeven houden met enig praktisch aspect. Zo werd een goed zicht op het verkeer opgeofferd voor dramatiek. Aanvankelijk leverde zijn vierliter V12 een vermogen van 375 pk, opgeboord tot 5,2 liter werd er uiteindelijk 455 pk uit de motor gepeuterd.



*Vrij vertaald uit het Piëmontese
dialect betekent Countach iets als
'allemachtig'.*

3 Lamborghini Miura

Deze naar de Spaanse stierenvechter Don Antonio Miura vernoemde supercar is het absolute klapstuk uit de geschiedenis van Lamborghini. De Miura – met V12-middenmotor – heeft voor vele sportwagens model gestaan. De auto heeft een omstreeden ontstaansgeschiedenis: wanneer de auto in 1966 wordt onthuld, heeft Giorgetto Giugiaro inmiddels afscheid genomen van zijn broodheer Bertone, en is zijn functie overgenomen door Marcello Gandini. Die vervolgens claimt dat hij verantwoordelijk is voor het beeldschone design. Mogelijk verdient Eugenio Pagliano nog de meeste eer, die bij Bertone leiding geeft aan de met elkaar wedijverende designers. Hoe dan ook: Sergio Pininfarina heeft ooit gezegd, dat elke Ferrari er naast een Miura maar bedaagd uitziet.

2 Ferrari Roma

Terwijl Ferrari en Lamborghini in de 20ste eeuw nog kind aan huis waren bij de ambachtelijke carrosseriebouwers, hebben beide fabrikanten tegenwoordig hun eigen ontwerp- en plaatwerkafdelingen. Met het aantreden van Flavio Manzoni als design-directeur bij Ferrari in 2010, kwam het tijdperk van de gespecialiseerde carrosseriebouw definitief ten einde. Zo is de in 2020 gepresenteerde Ferrari Roma ontstaan op de computer. Maar dat stond een beeldschoon ontwerp niet in de weg: de Roma vertoont een ouderwetse elegantie, met volmaakte proporties. Geen detail is te veel. We durven het wel aan om de Roma de mooiste auto te noemen die Ferrari in de 21ste eeuw heeft gebouwd – een ontwerp waar de grootmeesters van weleer jaloers op zouden zijn.



Ferrari Dino 246

De mooiste Ferrari aller tijden is eigenlijk helemaal geen Ferrari. Submerk 'Dino' werd in het leven geroepen als eerbetoon aan de in 1956 op 24-jarige leeftijd overleden zoon van Enzo. In 1967 verscheen de 246 GT, een tweezitter met V6 middenmotor. Het ontwerp was onder leiding van Sergio Pininfarina tot stand gekomen, die deze creatie de 'belangrijkste auto die onze studio ooit heeft ontworpen' noemde. Een mooier compliment konden ontwerpers Aldo Brovarone en Leonardo Fioravanti niet krijgen. Er zijn liefhebbers die spontaan de tranen in hun ogen krijgen, wanneer ze de Dino 246 GT zien. De auto stamt uit een tijd waarin raffinement en subtiliteit meer op waarde werden geschat dan tegenwoordig. Voor de hedendaagse klant kan een auto nauwelijks genoeg agressie uitstralen.



*Sommige liefhebbers krijgen
spontaan tranen in hun ogen
wanneer ze de Dino 246 zien.*

SCHEEL



Een verlaten rechte weg. We grijpen onze kans en vloeren het gaspedaal. Dat hebben we geweten. We ervaren iets wat we alleen voor mogelijk hielden in een EV.

Tekst: Wouter Vastenhout **Foto's:** Bart Smakman

KLUJEN



Genoemd gaspedaal is van de 665 pk sterke Aston Martin Vantage. Die werd begin 2024 grondig vernieuwd, maar pas recentelijk werden we door het Europese hoofdkantoor gemaïld met de vraag of we de Britse sportwagen wilden testen. Nou, Brits? Niet helemaal. De V8 met dubbele turbo komt van Mercedes-AMG en is dus van Duitse origine - de 5,2-liter V12 heeft de facelift niet overleefd. De achtcilinder zit ook in de Mercedes-AMG GT 63 4MATIC, maar levert in dat geval 'slechts' 585 pk. De Porsche 911 Turbo '50 Years' schuurt dichter tegen de Vantage aan, maar komt met 650 pk toch iets tekort. Het maximumkoppel is van alle drie de auto's wel gelijk, namelijk 800 Nm. Om al het vermogen van de Vantage ordelijk op de weg te brengen, is een elektronisch sperdifferentieel aanwezig.

Dat de motor van de Vantage met 665 pk meer vermogen levert dan de oorspronkelijke AMG-motor, komt omdat de technici van Aston Martin vonden dat het werk van hun Duitse collega's wel een upgrade kon gebruiken. De Britten monteerden grotere turbo's en verbeterden het koelsysteem. Verder werden de nokkenassen nader bekeken en aangepast en de compressieverhouding geoptimaliseerd. Een achttraps

ZF-automaat is standaard. Verder staat de sportwagen op nieuwe adaptieve schokdempers en is de carrosserie versterkt voor extra stijfheid.

Stilte voor de storm

We zijn niet snel onder de indruk als we een testauto voor het eerst in levenden lijve zien - dat brengt ons werk nu eenmaal met zich mee. Als je de chauffeur van Barack Obama bent geweest, verblik of verbloos je ook niet meer als je hierna wordt ingehuurd door president Trump. Maar toen we bij dealer Kroymans in Hilversum arriveerden en de Vantage in de - overigens waanzinnig fraaie - kleur *Aston Martin Racing Green* zagen staan, waren we toch even stil. Stilte voor de storm. Wát een indruk maakt deze sportauto, vooral in de genoemde kleur met limoengroene accenten, zoals rond de twee vuistdikke dubbele uitlaten. Al was niet iedereen op de redactie laaiend enthousiast

over deze keuze van de verantwoordelijke configurator. De vernieuwde Vantage herken je aan zijn nieuwe front waarin de kleine, slanke koplampen hebben plaatsgemaakt voor grotere exemplaren. Ook de grille is gewijzigd en in onze ogen wat traditioneler én fraaier geworden dan voorheen. De nieuwe grille voert bovendien 29 procent meer rijwind naar de motor dan eerst.

Een andere grote wijziging betreft het dashboard. Alsof het oude exemplaar eruit is gehaald en vervangen door het dashboard van de DB12. Een hele sprong voorwaarts, want het oude dashboard zag er anno 2024 behoorlijk gedateerd en goedkoop uit, vooral de middenconsole. Een centraal scherm van 10,25 inch is voortaan standaard.

Voordat we op pad mochten, moesten we een verklaring van meerdere A4'tjes onder tekenen waarin we beloofden niet het circuit op te zoeken en niet het terrein in te duiken. Met de eerste belofte hadden we iets meer

We hebben als televisiepersoonlijkheid Maxime Meiland achter het stuur gezeten: wááánzinnig!



Toen we op de Vantage met zijn grote grille in het iconische Aston Martin-design afliepen, werden we even stil.



Historie inbegrepen

De geschiedenis van de Aston Martin Vantage begint in de jaren 50. De naam verscheen voor het eerst als aanduiding voor een opgevoerde motor van de DB2. Dankzij grotere carburateurs en een hogere compressieverhouding leverde de 2,6-liter zes-in-lijn van de DB2 Vantage maar liefst 125 pk ... In 1964 werd de benaming gebruikt voor de krachtigste versies van de DB5, die daarmee het uithangbord van de Britse sportwagenbouwer werden. Pas in de jaren 70 promoveerde de benaming van toevoeging tot modelnaam voor de duurste en snelste auto van het merk. Sterker nog, in 1977 was de Aston Martin Vantage met zijn top van 272 km/h zelfs de snelste straatauto ter wereld. Deze traditie zet de nieuwste Vantage voort. Hij is niet alleen de snelste in de 74-jarige geschiedenis van dit illustere model, maar ook de meest geavanceerde.

Aston Martin Vantage



3982 cm³, V8 met
dubbele turbo, 665 pk,
800 Nm



0-100 km/h in 3,5 s,
325 km/h



14,0 l/100 km (1 : 7,1),
274 g CO₂/km



4495 / 1980 / 1275 mm,
235 - 346 l, 1605 kg



NL 281.255 euro
BE op aanvraag



Hoogwaardige materialen en stijlvolle details als de aluminium schakelflippen stralen kwaliteit uit. Kijk alleen niet op van een klein kraakje hier en daar.



De testauto was uitgerust met een opvallend exterieurpakket met limoengele accenten, inclusief carbon spoilers, dak en sideskirts. Hoezo Brits understatement?

moeite dan met de tweede, maar prima: handtekening eronder en gaan. Verder werd ons opgedragen de auto 's nachts in een afgesloten parkeergarage te parkeren en moesten we ernaast slapen op een veldbedje - dat laatste verzinnen we. Niet zo gek ook, als je bedenkt dat de Vantage die we meekregen maar liefst 282.000 euro kost. Daar heb je in Amsterdam toch al snel een appartement van zes vierkante meter voor.

Verbluffend snel

De vermogenstoename van 155 pk in verge-

lijking tot het pre-faceliftmodel is in de historie van de Vantage nog nooit zo groot geweest. Dat geldt ook voor het koppel dat eerder 685 Nm bedroeg. Met een topsnelheid van 325 km/h is de nieuwe Aston Martin Vantage bovendien de snelste Vantage sinds begin jaren 70, toen de Vantage voor het eerst een op zichzelf staand model werd. De nieuwe Vantage sprint vanuit stilstand in 3,5 seconden naar 100 km/h. Hoe rap dat is, ervoeren we op de verlaten weg die we noemen aan het begin van dit verhaal. Dat gaat zo verbluffend snel, dat onze ogen het op een

bepaald moment niet meer bij konden benen en we scheel gingen kijken - over de omkerende maag hebben we het maar even niet.

Een dergelijke lancering zijn we wel gewend van belachelijk snelle EV's zoals de Lotus Eletre (2,95 s), maar het gebeurt ons niet vaak in een benzineauto. Het brullende geluid dat de Vantage daarbij produceert, maakt bovendien veel meer indruk dan de zoemende sound van de Lotus. Nee, voor échte beleving moet je nog altijd een sportauto op benzine kopen. Daar kan een EV niet aan tippen, hoe snel en goed die ook is.

Vanaf 2750 tpm levert de motor zijn volledige koppel, dat tot 6000 tpm constant beschikbaar blijft. Samen met het maximumvermogen in het hoogste toerengebied, zorgt dit voor een sensationele ervaring. De Vantage knalt vooruit zonder dat je ook maar één moment het idee krijgt de controle te verliezen. Puur genieten.

Niet vies van een beetje aandacht

Door zijn aluminium chassis, aangepaste voorasconstructie, verder naar achteren verplaatste dwarsbalk en extra verstevigingen, voelt de vernieuwde Vantage ultrastijf aan. Ook de adaptieve Bilstein DTX-dempers leveren een bijdrage aan het fenomenale





De optionele carbon-kuipstoelen zitten hard, maar als gegoten.



Warempel, er past gewoon een flinke weekendtas in.

weggedrag, ze zorgen voor een directer stuurgevoel en meer stabiliteit, vooral in snelle bochten.

De laatste keer dat we met de Vantage reden (zie nummer 2 van dit jaar) zochten we in Duitsland stille en bochtige wegen op. Hier genoten we van de precieze en informatieve besturing en de ongekende grip - onder meer dankzij de Michelin Pilot Sport S5-banden en het elektronische sperdifferentieel. We speelden wat met de regelbare tractieregeling en schokdempers en stonden versteld van hoe wendbaar de 1605 kg wegende sportwagen aanvoelt.

Deze keer reden we heel ergens anders, namelijk in de Randstad. Hoe bevalt een dergelijke supersportauto als dagelijks vervoer, tussen overige verkeersdeelnemers en aansluitend in de file? Best goed eigenlijk. Je moet niet vies zijn van een beetje aandacht,

maar dat lag vooral aan de opvallende kleur van onze testauto, denken we. We kregen opgestoken duimen en waar dat kon stopten tegenliggers om de Aston Martin eens goed in zich op te nemen.

Mak lammetje

Deze Aston is niet alleen vanwege z'n prijs een lastig toegankelijke auto. Ook als je die 285 mille hebt afgetikt, ben je niet zomaar binnen. Om achter het stuur te komen, moet je eerst over een brede carbonrand stappen en je als het ware in de stoel laten vallen. De leuning van de geweldig zittende kuipstoelen kun je elektrisch verstellen, maar wil je de stoel in z'n geheel verschuiven, moet je aan een lus tussen je benen trekken. Een beetje gek is dat wel, alsof je in een circuitmonster zit - al is dat eigenlijk ook zo. Eenmaal onderweg kun je best rustig rijden,

maar je voelt aan alles dat deze auto zoveel meer kan. Alles voelt heel stijf aan en de vering is in z'n braafste stand al tamelijk stevig. Dat is overigens niet de comfort- of normaalstand, want die heeft de Vantage niet. Je begint direct met Sport.

'Sport' betekent niet hortend en stotend door het woon-werkverkeer. Gelukkig maar. Je kunt je keurig, als een mak lammetje tussen de medeweggebruikers bewegen, zij het met het grommende geluid van de grote boze wolf. Het nieuwe centrale scherm laat zich snel en gemakkelijk bedienen en alles voelt kwalitatief goed aan - dat was vroeger weleens anders bij Engelse auto's. Dat je achterin daadwerkelijk weekendtassen kwijt kunt, maakt de Vantage nog bruikbaar. Kies wel een bestemming waarbij je Duitsland doorkruist, want dan merk je pas echt waarvoor de auto gemaakt is. 



Kort door de bocht

We hebben als televisiepersoonlijkheid Maxime Meiland achter het stuur van de vernieuwde Aston Martin gezeten: wááánzinnig! En: wat góéd! Het is een origineel alternatief voor bijvoorbeeld de Porsche 911 Turbo en Ferrari Roma, die nóg duurder is. Weet dat de Vantage in een meer gedekte kleur zonder limoenkleurige details en de carbon kuipstoelen een stuk minder schreeuwerig overkomt.

 Wát een power!
En toch comfortabel
als het moet

 Drinken als een
tempelier



Duwtje in de rug

De elektrische Peugeot 3008 is voortaan ook te koop als Dual Motor. Dat betekent dat-ie een extra elektromotor op de achteras heeft, evenals 112 pk extra én vierwielaandrijving. Zinnvolle toevoegingen?

Tekst: Wouter Vastenhouet

De Dual Motor is meteen de krachtigste versie van de Peugeot e-3008. Die twee elektromotoren zorgen voor een systeemvermogen van 325 pk en een koppel van 509 Nm. De motor op de vooras levert als vanouds 213 pk en die op de achteras doet 112 pk in het zakje. Voor een SUV in het C-segment is de 3008 dan ook stevig gemotoriseerd. Overigens noemt Peugeot zijn 3008 vanwege de aflopende daklijn liever een fastback SUV. De grotere e-5008, die voortaan ook als Dual Motor te koop is, is de échte SUV van het duo, inclusief ruimte voor zeven inzittenden.

De tweemotorige Peugeot heeft een accupakket van 73 kWh aan boord. De e-3008

Long Range met de enorme actieradius van 700 kilometer (in theorie) zeult een batterij van maar liefst 98 kWh mee. Met de Dual Motor kom je minder ver: 490 kilometer (e-5008: 467 km).

Onverwacht lichtvoetig

Behalve het vermogen, is ook het leeggewicht van de Dual Motor stevig: 2262 kg. Die 325 pk zijn dus meer dan welkom. Met het extra vermogen maakt de auto in elk geval een levendige indruk. In 6 seconden (e-5008: 6,5 s) zit je vanuit stilstand op 100 km/h. De elektromotor op de achteras zorgt daarbij voor een merkbaar duwtje in de rug. We rijden in het Zwarte Woud en heuveltje

op gaat net zo gemakkelijk als heuveltje af. De Dual Motor laat zich keurig door alle bochtjes van het Schwarzwald sturen en voelt onverwacht lichtvoetig aan, ondanks het hoge gewicht. Dat geldt evenzeer voor de grotere e-5008 waarmee we kort reden.

Voor dat duwtje in de rug moet je wel de 4WD-stand op de middenconsole selecteren. Rijdend over strak asfalt voelt dat een beetje onnodig, maar alleen in 4WD zijn beide motoren aan het werk en krijg je de maximale power van 325 pk. Ook in de sportstand trouwens, en dan wordt bovendien de besturing scherper en het onderstel straffer. Leuk als je een bochtje wil pakken, minder leuk (want: vermoeiend) als je urenlang onderweg bent.

In de normale rijstand knijpt de Peugeot e-3008 zijn vermogen af tot 313 pk (koppel: 450 Nm). De laatste en vierde rijstand is Eco. Dan houd je nog 213 pk en 343 Nm over. Je rijdt dan als het ware met de instapper van de elektrische 3008.

Alsof je in een BMW zit

Voor het overige is de Dual Motor een 3008 als elke andere. Zo houdt de hoofdruimte achterin nog steeds niet over voor personen met een lengte van 1,90 meter of meer. Het dashboard ziet er nog altijd eigennuttig en fraai uit, vooral vanwege de stoffen bekleding. We vinden het gebogen scherm ook mooi, bijna alsof je in een BMW zit. Het kleine stuur pakt prettig beet en kun je dusdanig verstellen (hoogte en diepte) dat alle rijgegevens goed te zien zijn.

Waar het wat ons betreft een beetje misgaat, is de bediening. De touchknoppen op



Peugeot e-3008 Dual Motor



2 elektromotoren,
325 pk, 509 Nm



0-100 km/h in 6,0 s,
180 km/h



73 kWh (490 km),
17,7 kWh/100 km



4542 / 1895 / 1641 mm,
544 - 1619 l, 2262 kg



NL 56.515 euro
BE n.n.b.



het stuurwiel bijvoorbeeld. Het duurde even eer we doorhadden hoe we het audiovolume lager moesten zetten. De indeling van de toetsjes is wat onlogisch. Met de Franse slag zullen we maar zeggen. Soms hadden we de spraakassistent te pakken, dan weer de radiozender.

De prijzen van de Peugeot e-3008 Dual Motor beginnen bij 56.515 euro. Dat is stevig. Maar dat is de uitrusting ook. Je krijgt de dikste GT-versie plus onder meer AGR-voorstoelen met alcantara-bekleding. Die zitten als gegoten, zijn verwarmbaar en hebben een massagefunctie. De 20-inch lichtmetalen wielen die je op de foto ziet, zijn ook standaard. Evenals een groot glazen dak en een premium audiosysteem met tien luidsprekers. Hierdoor heet het uitrustingsniveau geen GT meer, maar Launch Edition.



Het is dat er 'Dual Motor' achterop staat, anders zou het zomaar een willekeurige e-3008 kunnen zijn. Een achterrautenwischer heeft de fastback SUV niet.

Later volgen nog andere uitvoeringen. Met de huidige prijs zit de Peugeot in het vaarwater van bijvoorbeeld de Audi Q4 Sportback e-tron (286 pk, 76,6 kWh en quattro). Bedenk wel dat Audi slechts 4 jaar garantie

geeft, terwijl Peugeot hier nog eens 4 jaar bij doet. De prijzen van de e-5008 Dual Motor beginnen zelfs bij 59.515 euro, bijna 60 mille dus. Maar ook hier geldt: de uitrusting is dik. **A**



Een aangename werkplek met een gebogen scherm en stoffen bekleding. De speciale AGR-stoelen zitten als gegoten.



Kort door de bocht

Je kunt je afvragen of je in Nederland wel 4x4-aandrijving nodig hebt. Aan de andere kant: de extra

power van de Dual Motor is zeker welkom. Als EV is de 3008 aan de zware kant en met 325 pk komt-ie een stuk levendiger over. De prijs is stevig, maar daar staat een riante uitrusting tegenover.

+ Extra vermogen maakt de auto net even lekkerder, de uitrusting is compleet

- Voor ongeveer hetzelfde geld zit je ook in een Audi Q4 Sportback e-tron

VERLOREN GROND



Audi A6 Avant e-tron Performance

NL 73.790 euro

BE 78.450 euro

A photograph showing three cars driving on a two-lane road that curves through a hilly, forested landscape. On the left, the rear of a dark blue car is visible. In the center, a teal Nio ET5 Touring is driving away from the camera. On the right, a white BMW i5 xDrive40 Touring is driving towards the camera. The background consists of rolling hills with sparse trees and a clear blue sky.

Nio ET5 Touring

NL 72.900 euro *

BE niet leverbaar

* incl. aanschaf 100 kWh-accu

BMW i5 xDrive40 Touring

NL 77.882 euro

BE 81.300 euro

Audi wil verloren grond goedmaken: de hagelnieuwe A6 e-tron Avant gaat de BMW i5 Touring frontaal te lijf. Of ze daar in China ook van wakker liggen, mag de Nio ET5 Touring laten zien in deze vergelijkende test.

Tekst: Sven Kötter, Igor Stuifzand **Foto's:** Daniela Loof

Wij houden van de stationwagon! Niet eens zozeer vanwege de extra praktisch bruikbare ruimte die zo'n auto doorgaans te bieden heeft, maar vooral omdat je overal zo smaakvol voor de dag komt. Kijk maar eens naar het testtrio op deze pagina's. Deze auto's weten geen groot koperspubliek meer te bereiken. Veel mensen geven in deze klasse tegenwoordig de voorkeur aan een SUV. Toch menen wij dat de komst van de Audi A6 Avant e-tron een vergelijkende test rechtvaardigt. Kan deze elektrische nieuwkomer op Audi's PPE-platform een vuist maken tegen de zeer geslaagde BMW i5 Touring en de uit China afkomstige, zeer scherp geprijsde Nio ET5 Touring?

In-/exterieur

Elke centimeter telt: de BMW is vanbinnen en vanbuiten het grootst.

De Audi A6 Avant e-tron is 4,93 meter lang. Een statige, uit de kluiten gewassen stationwagon, maar dat is de 14 cm kortere Nio ET5 Touring ook. De BMW i5 Touring is zelfs 5,06 meter lang. Ruimtegebrek is in deze drie stijlvolle combi's geen issue, toch zijn er duidelijke verschillen.

Hoewel hij dik twee meter breed is, gaat het er in de Nio het krapst aan toe. Aanleiding is het standaard glasdak. Voor je gevoel zit je heel hoog in de auto en is de hoofd-

ruimte beperkt. Dat geldt ook voor het laadvolume: met 450 liter is de kofferbak van de ET5 Touring net zo groot als die van de sedan.

De BMW weet zijn formaat vanbinnen het beste uit te buiten. Door de hoge en brede middentunnel gaat echter beenruimte verloren. Met 570 tot 1700 liter heeft de i5 Touring een enorme kofferbak, het bruikbare laadvermogen bedraagt 541 kilo.

De Audi A6 Avant e-tron compenseert zijn lengteverschil ten opzichte van de BMW met een korte neus en een ver naar voren geplaatste voorruit. Doordat de voorruit zo

De Audi rijdt goed en komt ver, maar is nét iets minder comfortabel dan de BMW.



Fijne sportstoelen, maar je zit wel behoorlijk hoog.



Het nieuwe instrumentarium is eenvoudiger in gebruik dan je in eerste instantie verwacht.





Prachtige afwerking, gemakkelijke bediening, het stuur is wel érg dik.



Dankzij vierwielbesturing en (optioneel) actieve rolstabilisatie stuurt de BMW verrassend lichtvoetig.



De comfortstoelen zijn niet goedkoop, maar beslist een aanrader voor de kilometervreter.

De BMW weet zijn formaat vanbinnen het beste uit te buiten.

vlak ligt, reiken de A-stijlen echter tot dicht bij je hoofd. Het optionele panoramadak van de testauto is voor de hoofdruimte eerder een vloek dan een zegen.

Achterin profiteer je van een vrijwel vlakke vloer, toch is de beenruimte niet riant. Een laadvolume van 502 tot 1422 liter is in dit marktsegment hooguit gemiddeld, het bruikbare laadvermogen van 444 kilo is zelfs

karig. Voorin heeft de Audi een frunk van 27 liter, maar dat is slechts een schrale troost. Audi's elektrische stationwagon heeft echter een maximum trekgewicht van 2100 kilo. Kijk, dat zijn de cijfers die we hier willen zien!

Maar net als de zon lijkt door te breken, pakken donkere wolken zich alweer samen. In de Audi laat de bouwkwiteit in detail

veel te wensen over. We horen rammeltjes, voelen panelen van hard plastic en zien goedkope luchtroosters - om kosten te besparen, offert Audi zijn kwaliteitsreputatie op.

Overigens staat de Audi hierin niet alleen. Ook de Nio vertoont afwerkingsmissers. Zo zit er hoorbaar beweging in het carrosseriegeraamte, en vertoont het scharnier van de middenarmsteun meer speling dan een kwaliteitscontroleur (die zijn vak verstaat) lief is.

De Nio hangt vol met sensoren en camera's, maar de rijhulp- en veiligheidssystemen van de ET5 kunnen wel wat finetuning gebruiken. De Audi en BMW weten veel beter raad met de verkeerssituatie. Met name de snelwegassistent van de BMW is geniaal. De



De minimalistische aanpak gaat niet op voor de bediening van het mediasysteem.



De zitpositie is te hoog, de hoofdsteeunen zitten niet voor iedereen op de juiste hoogte.



De Nio ET5 Touring kan zijn sportieve uitstraling in de praktijk niet waarmaken.

goed functionerende autonome systemen geven genoeg vertrouwen om alles uit handen te geven.

Comfort

Het adaptief gedempte onderstel van de Nio mist verfijning.

Van een stationwagon uit de hoge middenklasse mag je een weldadig reiscomfort verwachten. Des te meer van deze elektrisch aangedreven testauto's. Een lange wielbasis, een fluisterstille aandrijflijn en een gestroomlijnde carrosserie zijn gunstige voorwaarden. Toch tekenen we ook nu weer een aantal opvallende verschillen op.

Beide Duitse auto's bieden een uitstekend veercomfort. De Audi beschikt over optionele luchtvering en adaptieve schokdempers.

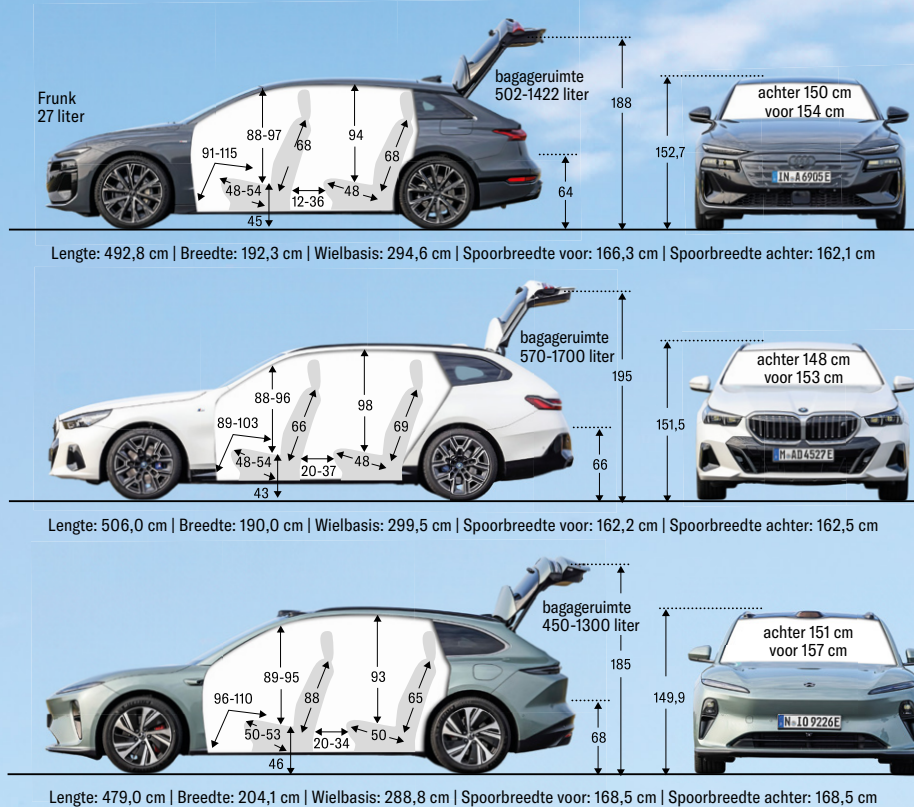
Hoewel de testauto op reusachtige 21-inch wielen staat, verwerkt het onderstel keurig alle wielbewegingen. De liefhebber van zijdezacht veercomfort en licht nadeinen van de carrosserie komt in de Comfort-setup volledig aan z'n trekken. Ook dan is het onderstel bijzonder harmonieus. Met de maximaal toelaatbare massa aan boord, moet je echt de slechtste B-weg opzoeken om de Audi uit balans te krijgen.

De BMW heeft alleen op zijn achteras luchtvering, maar hij doet op dit testonderdeel nauwelijks onder voor de Audi. Ongeacht de snelheid, is het veercomfort bovengemiddeld goed. Des te opvallender is het, dat

tussen de 40 en 70 km/h soms wat onhebbelijke carrosseriebewegingen voelbaar zijn. Met de maximale 541 kilo aan boord, gedraagt de i5 zich in dit snelheidsbereik echter feilloos.

Om in de buurt te kunnen komen van zijn Duitse tegenstrevers, moet de bestuurder van de Nio hopen op een klein wonder. Helaas: ondanks de standaard adaptieve schokdempers (in combinatie met schroefveren) raakt de Chinese stationwagon al gauw op achterstand. Het onderstel van de Nio is in de basis veel steviger afgestemd, waardoor de auto meer reacties vertoont op oneffenheden in het wegdek. Op hoge snelheid leidt dat

Alle maten op een rij



soms zelfs tot een hinderlijke instabiliteit.

Daarnaast genereert de Nio veel windgeruis en ook het onderstel is niet vrij van bijgeluiden. Aan boord van de Audi is het veel stiller, hoewel je in de A6 zo nu en dan in je rust wordt verstoord door de al aangehaalde rammeltjes. Alleen op hoog tempo hoor je de rijwind over het plaatwerk strelen, maar dat is in de BMW niet anders. De i5 scoort extra comfortpunten met zijn voortreffelijke stoelen, waarvan we de meerprijs van 3490 euro (in combinatie met het Comfort-pakket) natuurlijk niet onder het tapijt kunnen mof-

felen. Het vegan-leer waarmee het meubilair is bekleed, bezorgt je geen natte rug. De verstelmogelijkheden zijn eindeloos en je kunt de wangen van de rugleuningen en zittingen perfect afstellen. De stoelen van de Audi zijn eveneens boven alle twijfel verheven, maar kunnen het zitcomfort van de BMW-zetels niet evenaren. Bovendien zit je behoorlijk hoog in de A6 e-tron.

Op dit testonderdeel kan de Nio geen vuist maken. Voor je gevoel zit je veel hoger dan wenselijk is, terwijl de stoelen zich maar matig naar je lichaam vormen.



BMW gaat niet mee in de doorlopendelichtbalktrend.

De hoofdsteunen zijn in de rugleuningen geïntegreerd, maar zitten niet voor ieder- een op een ideale hoogte.

Motor/transmissie

Snelladen met meer dan 200 kW is in deze klasse de norm.

Met een vermogen van 490 pk is de Nio aanzienlijk krachtiger dan de geteste Audi A6 e-tron (367 pk) en BMW i5 (394 pk). Voor de honderdsprint heeft de ET5 niet meer dan 4 seconden nodig. De BMW, eveneens met twee elektromotoren, doet deze acceleratie- test in 5,4 tellen – net zoals de Audi. De geteste A6 Avant e-tron Performance beschikt alleen achter over een elektromotor.

Een hoge snelheid betekent ook een hoog stroomverbruik. Van het testtrio soupeert de BMW niet alleen de meeste kWh's op, maar heeft hij ook de kleinste accu in zijn vloer. Een rijbereik van 350 kilometer is realisti-

scher dan de door BMW genoemde 467 km. De i5 laadt aan de openbare laadzuil met 22 kW bij (Audi en Nio: 11 kW), op gelijkstroom is 205 kW de max. Doordat de laadsnelheid heel geleidelijk afbouwt, zit je snel weer aan een 'state-of-charge' van 80 procent.

De Nio countert met zijn wisselbare accu- pakket – op voorwaarde dat je de batterij huurt en dat je een Swap Station op je route tegenkomt. Nio streeft wat dat betreft naar een dekkend netwerk in Nederland. Wan- neer je onderweg een snellader moet opzoe- ken, wordt de batterij met hooguit 140 kW gevoed. Gezien het formaat van de accu

(75 of 100 kWh), kun je maar beter een goed boek bij je hebben. Met een gemiddelde ener- gieconsumptie van 23,4 kWh/100 km ligt een actieradius van bijna 400 kilometer binnen bereik (WLTP: 560 km).

De grootste actieradius, althans in deze test, heeft de Audi A6 Avant e-tron. Met een testverbruik van 19,9 kWh/100 km en een bruikbare batterijcapaciteit van 94,9 kWh, is zo'n 475 kilometer uit een volle accu te halen. Met zijn boordsysteem van 800 volt kan de Audi laadpieken van 270 kW aantippen. Waarvan we gedurende de testperiode trou- wens maar één keer getuige waren.

Je moet echt de slechtste B-weg opzoeken om het onderstel van de Audi uit balans te krijgen.



Rij eigenschappen

De ET5 Touring laat nog steeds niet het achterste van zijn tong zien.

In rechte lijn is de Nio razendsnel, in bochten niet. Al bij relatief lage snelheden dreigt hij zijn mechanische grip te verliezen. Daar weten de elektronische regelsystemen geen raad mee, waardoor de ET5 zich twijfelachtig gaat gedragen. Onderstuur? Of liever overstuur? Op de grens van de natuurkundige wetten laten uiteindelijk alle vier de wielen hun grip varen. Waarbij de besturing onvoldoende terugkoppeling biedt en de auto een nogal ongecontroleerde indruk wekt. Een kwestie van finetuning, want in potentie heeft het onderstel van de ET5 meer te bieden.

De BMW laat zien hoe het wel kan - en hoe het moet. Mede dankzij de optionele actieve rolstabilisatie heeft de i5 tot op hoge bochtsnelheid een uitstekende mechanische grip.



Multimedia



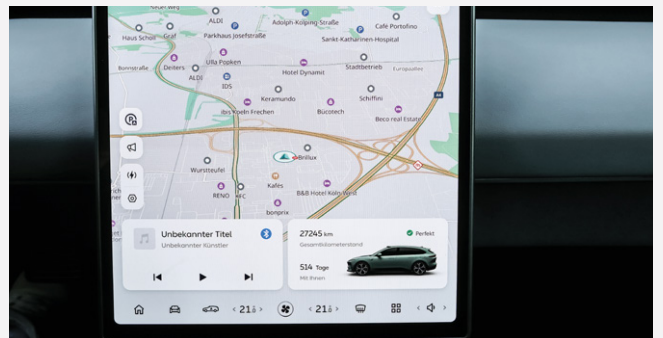
Audi A6 Avant e-tron

Standaard heeft de Audi een digitaal instrumentenpaneel van 11,9 inch en een centraal touchscreen van 14,5 inch. Ondanks de vele functies laat het systeem zich opvallend eenvoudig bedienen. MMI Experience Pro met Augmented Reality head-up display en B&O Premium Sound System kost 4230 euro extra.



BMW i5 Touring

Alle functies van het mediasysteem in de BMW i5 laten zich moeilijk in een paar zinnen opsommen. Met de iDrive-controller is de bediening eenvoudiger dan direct via het touchscreen. Onderdeel van het Innovation Pack is een head-up display met *augmented view* aanwijzingen (2195 euro).



Nio ET5 Touring

De ET5 heeft standaard heel veel functies, die allemaal via het centrale 12,8-inch beeldscherm worden bediend. En dat is soms best een zoektocht. De uitgebreide spraakassistent NOMI Mate kost 750 euro, maar Nederlands verstaat ze nog altijd niet. Je bestemming moet je daarom alsnog handmatig invoeren.



Op de limiet blijft de auto heel neutraal zijn lijn volgen. Ondanks zijn formaat en gewicht beweegt de auto lichtvoetig van bocht naar bocht – in een verbijsterend hoog tempo.

Doordat de Audi achterwielaandrijving heeft, is hij op tractiegebied in het nadeel. Daar merk je in de praktijk echter weinig van. Op de limiet is de A6 Avant e-tron Performance veel beter voorspelbaar dan de Nio en zijn besturing heeft beduidend meer te vertellen. Wanneer je over de schreef gaat, vangen de regelsystemen je veilig op. Zijn de regelneven uitgeschakeld, dan breekt de achterkant uiteindelijk uit. Om de Audi dan weer in het gareel te krijgen, is een kundige hand vereist.

Met gewichten van 2264 tot 2424 kilo wordt veel van de remsystemen gevraagd. De Audi en de BMW leveren prestaties van sportwagenniveau, de Nio laat ook hier ruimte open voor verbetering. In de ET5 is het pedaalgevoel nogal digitaal.

Milieu/kosten

Geen zinnig woord over de afschrijving van de zeldzame Nio.

Deze stijlvolle stationwagens zijn niet goedkoop. Met 72.900 euro zit de Nio ET5 Touring net geen 600 euro onder de prijs van de Audi A6 Avant e-tron Performance, de geteste BMW i5 Touring heeft een instapprijs van 77.882 euro. Bij de Nio gaan we uit van een gekochte 100 kWh-accu, kies je voor een huurbatterij (en dat doen de meeste

Op de grens van de natuurkundige wetten laten uiteindelijk alle vier de wielen hun grip varen.

Nio-klienten) dan staat er voor 51.900 euro een ET5 Touring voor de deur. Een koopje vergeleken met de geteste Audi en BMW, die zijn volgehangen met dure opties en pakketten. Hierdoor worden de prijzen al gauw richting 85 (Audi) à 90 (BMW) duizend euro gedreven.

De Nio ET5 is nog steeds een zeldzaamheid, waardoor onze restwaardecalculator geen oordeel kan vellen over de afschrijving. Voor een eerlijk vergelijk kennen we de Audi

en BMW daarom ook geen punten toe. Het ligt in de lijn der actuele verwachtingen dat de elektrische A6 e-tron en i5 een hogere afschrijving hebben dan de modellijnen met benzinemotor.

De Nio heeft vijf jaar fabrieksgarantie en oneindige pechhulp. Je ziet het al van verre aankomen: hij zet dit afsluitende testonderdeel glansrijk op zijn naam. Waarbij we wel een slag om de arm moeten houden over de restwaarde van de auto. **A**



Conclusie

De BMW i5 xDrive40 Tourer wint deze vergelijkende test. De auto is veruit het ruimst, hij biedt het meeste comfort en ook op het testcircuit staat hij op het ereschavot. Minpunten zijn er ook: de testauto is duur en zijn accupakket is te klein voor een overtuigende actieradius. Dat doet de Audi A6 Avant e-tron beter, dankzij

de combinatie van een grote batterij én het laagste energieverbruik. Wat tegenvalt, is de afwerkingskwaliteit van de Audi. De Nio ET5 Touring zet twee hoofdstukken in deze test op zijn naam: Motor/transmissie en Milieu/kosten. Afhankelijk van de gekozen betalingsregeling met Nio, heb je voor een vlijmscherpe prijs een zeer compleet uitgeruste auto met een bovengemiddeld krachtige aandrijflijn. Vergeleken met de BMW en de Audi, is de ET5 Touring echter aan de krappe kant en levert hij kostbare punten in doordat zijn onderstel onvoldoende finesse en terugkoppeling biedt.

TECHNIEK			
	Audi A6 Avant e-tron Performance	BMW i5 xDrive40 Touring	Nio ET5 Touring Long Range
Elektromotoren	synchronmotor met permanente magneet (achter)	2 afzonderlijk bekrachtigde synchronmotoren	v: asynchrone motor; a: synchronmotor met permanente magneet
Maximum vermogen	270 kW / 367 pk (Launch Control: 280 kW / 381 pk)	290 kW / 394 pk	360 kW / 490 pk
Maximum koppel	565 Nm	590 Nm	700 Nm
Spanning / Capaciteit (netto)	800 V / 94,9 kWh (100,0 kWh)	400 V / 81,2 kWh (83,9 kWh)	400 V / 91,0 kWh (100,0 kWh)
Max. laadvermogen AC / DC	11 kW / 270 kW	11 (opt. 22) kW / 205 kW	11 kW / 140 kW
Transmissie	constante overbrenging	constantie overbrenging	constantie overbrenging
Aandrijving	achterwielen	4WD	4WD
Onderstel	v/a: 5-voudig geleide ophanging, luchtvering met adaptieve schokdempers en niveauregeling (opt.), stabilisator; ESC (ESP)	v: dubbele draagarmen, schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; a: onafh. multilink-oph., luchtvering met niveauregeling, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; actieve rolstabilisatie (opt.), meesturende achterwielen; DSC (ESP)	v: 5-voudig geleide oph., schroefveren met adaptieve schokdempers, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren met adaptieve schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)
Draaicirkel l/r	12,4 / 12,3 m	11,8 / 11,9 m	12,0 / 11,8 m
Remmen	v/a: geventileerde schijven; ABS, remassistent	v/a: geventileerde schijven; ABS, remassistent	v/a: geventileerde schijven; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	v: 225/55 R 19; a: 245/50 R 19	v: 245/45 R 19; a: 275/40 R 19	v/a: 245/45 R 19
Bandenmaat testauto	v: 245/40 R 21 Y XL; a: 275/35 R 21 Y XL	v: 245/40 R 20 Y XL; a: 275/35 R 20 Y XL	v/a: 245/45 R 19 V XL
Bandenmerk	Michelin Pilot Sport EV AO	Pirelli P Zero 1* MO-S	Michelin e.Primacy
Gewicht			
Kentekengewicht / testgewicht	2260 / 2316 kg	2295 / 2424 kg	2210 / 2264 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	2760 / 444 kg	2965 / 541 kg	2730 / 466 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	2100 / 750 kg	2000 / 750 kg	1400 / 750 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	100 / 100 kg	100 / 80 kg	75 / 75 kg
PRESTATIES			
0-50 km/h	2,5 s	2,4 s	1,8 s
0-100 km/h	5,4 s	5,4 s	4,0 s
0-140 km/h	9,3 s	9,3 s	7,2 s
Topsnelheid	210 km/h	215 km/h	200 km/h
Handling	1 : 46,4 min.	1 : 42,2 min.	1 : 47,5 min.
Slalom	65,1 km/h	64,4 km/h	63,0 km/h
Remweg			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,9 / 34,1 / 74,1 m	8,0 / 34,2 / 75,2 m	9,1 / 36,8 / 87,3 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	32,9 m	33,0 m	35,9 m
Geluidsniveau			
Stationair geluid	-	-	-
bij 50 km/h	56 dB(A)	54 dB(A)	57 dB(A)
bij 100 / 130 km/h	63 / 68 dB(A)	61 / 66 dB(A)	64 / 70 dB(A)
Verbruik			
WLTP-verbruik	14,9 - 16,6 kWh/100 km	15,4 - 18,6 kWh/100 km	19,3 - 21,9 kWh/100 km
Testverbruik	19,9 kWh/100 km	24,5 kWh/100 km	23,4 kWh/100 km
CO ₂ -uitstoot	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Actieradius test / WLTP	474 / 647-716 km	331 / 467-561 km	389 / 560 km
PRIJZEN (NL)			
Basisprijs	73.490	77.882	72.900
Opties op testauto			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	3743 ⁵	-
Onderstel	6790 ¹	4378 ⁶	-
Besturing	-	-	-
Wielen	255 ²	1111 ⁷	-
Stoelen	560 ³	3490 ⁸	-
Uitvoering	4000 ⁴	-	-
Totaalprijs testauto			
Totaalprijs	85.095	90.604	72.900
Website	www.audi.nl	www.bmw.nl	www.nio.io
Private lease *	op aanvraag	1379	op aanvraag
Onderhoud / garantie / restwaarde			
Onderhoudskosten	655	650	n.n.b.
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	2 / 3 / 12 jaar / onbeperkt	3 / 3 / 12 / 5 jaar	5 / 3 / 10 jaar / onbeperkt
Na 4 jaar in euro / procenten	33.443 / 39,3	34.249 / 37,8	n.n.b.
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA / WA + / All risk	30 / 51 / 99	30 / 51 / 101	29 / 50 / 96
Emissienorm / energielabel	- / A	- / A	- / A
Belasting per kwartaal	119	119	112

* Tarief private lease per maand voor geteste motor-/uitrustingsvariant, opgegeven door importeur, op basis van 15.000 km/jaar met een looptijd van 48 maanden.
 ** Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.

IN- / EXTERIEUR			
Ruimte voorin	100 *	89	92
Ruimte achterin	100	80	81
Overzichtelijkheid	70	27	30
Bediening/functions	100	87	90
Kofferruimte	100	53	61
Flexibiliteit	100	39	39
Laadverm./trekgew.	50/30	38	43
Veiligheidsuitrusting	150	105	107
Kwaliteit/afwerking	100/100	183	191
Onderdeelscore	1000	701	734
Onderdeelwinnaar	2	1	3
COMFORT			
Zitcomfort voorin	150	132	139
Zitcomfort achterin	100	72	74
Ergonomie	150	86	89
Interieurgeluid	50	41	47
Geluidsbeleving	100	83	90
Klimaatbeheersing	50	44	44
Veercomfort leeg	200	157	154
Veercomfort beladen	200	155	156
Onderdeelscore	1000	770	793
Onderdeelwinnaar	2	1	3
MOTOR / TRANSMISSIE			
Acceleratie	150	132	132
Topsnelheid	130	63	66
Overbr. verh./schakelgedrag	100	97	97
Vermogensontplooiing	50	48	48
Draaieigenschappen	100	95	95
Verbruik	300	267	260
Actieradius	170	94	67
Onderdeelscore	1000	796	765
Onderdeelwinnaar	1	3	2
RIJEIGENSCHAPPEN			
Handling	150	89	104
Slalom	100	66	62
Besturing	100	85	88
Rechtuitstabiliteit	50	40	40
Remdosering	30	22	22
Remweg koud	150	109	108
Remweg warm	150	121	120
Tractie	100	50	80
Rijveiligheid	150	125	135
Draaicirkel	20	6	8
Onderdeelscore	1000	713	767
Onderdeelwinnaar	2	1	3
MILIEU / KOSTEN			
Emissiewaarden	25	25	25
Prijs testauto	600	358	341
Multimedia	50	41	40
Afschrijving **	75	-	-
Onderhoud	20	-	-
Verzekering	50	26	26
Belasting	100	85	85
Brandstof	50	38	33
Garantie	30	17	14
Onderdeelscore	1000	590	564
Onderdeelwinnaar	2	3	1
UITSLAG			
Totaalscore	5000	3570	3623
Testwinnaar	2	1	3

* Maximaal haalbare score per onderdeel
 ** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met geijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.

1) Tech Pro-pakket met o.a. adapt. luchtvering, leverbaar vanaf Advanced edition; **2)** 21-inch wielen; **3)** sportstoelen incl. elektr. lendensteunen; **4)** Advanced edition, met o.a. 20-inch wielen, S Line exterieur en Tech-pakket; **5)** M Sport remsysteem (748 euro), alleen i.c.m. met M Sport pakket (2995 euro); **6)** M adaptief onderstel Professional, verlaagd, incl. actieve rolstabilisatie; **7)** 20-inch wielen; **8)** Comfort-stoelen (995 euro), alleen i.c.m. Comfort pakket (2495 euro)



Gotthardpas: slingerend genieten

Waarom zou je 16 kilometer lang door een saaie, donkere tunnelbuis tuffen als je ook drie kwartier over een avontuurlijk kronkelende bergweg kunt rijden? De Gotthardpas, die je vanuit het Duitstalige Andermatt naar het Italiaanstalige Airoli in Zwitserland brengt, is het avontuurlijke alternatief voor de Gotthardtunnel. Een route voor mensen die van sturen houden - en welke Italië-ganger is dat nu niet?

De pas slingert zich ogenschijnlijk willekeurig over de Alpen en trakteert je op haarspeldbochten en adembenemende vergezichten. Al is het soms ook een onoplettende tegenligger die de adem doet stokken. Voor de enthousiaste automobilist is het een feest van sturen en schakelen, voor natuurliefhebbers een openluchtmuseum met schitterende panorama's. En voor fotografen? Elke bocht is een ansichtkaart. In het hoogseizoen kan het op de pas trouwens druk zijn met campers en caravans, zodat je het wat rustiger aan moet doen. Ach, je wagenziektegevoelige passagiers zullen je alleen maar dankbaar zijn en zo kun ook jij het imposante berglandschap goed in je opnemen.

Kortom, of je nu door de bochten wilt boenderen of vooral van de omgeving wilt genieten: laat die slaapverwekkende tunnel links liggen en ontdek waarom de Gotthardpas nog steeds de mooiste omweg richting Italië is. 



WAAR: ZWITSERLAND

AFSTAND: 26 KILOMETER

OPEN: MEI T/M SEPTEMBER/OKTOBER

TANDEN POETSEN

In een tijd waarin auto's steeds meer taken van je overnemen, vind je bij Porsche nog een 'ouderwetse' sportwagen met handbak. We roerden wat af in deze 911 Carrera T.

Tekst: Wouter Vastenhout **Foto's:** Igor Stuifzand

Als je vroeger misshakelde, werd je uitgelachen: “Zo, ga je even de tanden poetsen?” Maar omdat veel nieuwe auto’s tegenwoordig zijn uitgerust met een automaat, behoort een krakende versnellingsbak steeds vaker tot het verleden. Met de Porsche 911 Carrera T poetsten we weer eens ouderwets de tanden. We doken eerst van schaamte ineen, maar stiekem moesten we ook wel een beetje lachen. Kan gebeuren. Het kwam rauw en mechanisch over; een heerlijk gevoel, nu auto’s steeds digitaler worden en minder beleving bieden.

Dé grote aantrekkingskracht van de 911 Carrera T (15.200 euro duurder dan de Carrera met PDK-automaat) is dan ook zonder twijfel de handmatig te bedienen zesbak. Ook al betekent dit dat je iets minder rap van 0 naar 100 km/h gaat, in 4,5 seconden in plaats van 4,1 – als je de versnellingen goed inlegt, uiteraard. Maar ook al ben je ‘trager’,



door de pure lol van handmatig schakelen waren we de automaat op slag vergeten.

Zwarte neushoorn

In een wereld waarin behalve de zwarte neushoorn ook de handbak met uitsterven

bedreigd wordt, vinden we de 911 Carrera T een verademing. Waar andere fabrikanten van sportwagens afhaken, ligt Porsche dwars en levert het zijn beroemde sportwagen wél met manueel geschakelde transmissie. Terwijl de markt hier nauwelijks om vraagt. Dat Porsche in dit geval voorrang geeft aan emotie boven commercie, vinden we geweldig. De Carrera T is bedoeld voor een klein groepje liefhebbers. Mannen en vrouwen die geen smartwatch willen om hun pols, maar een analoog klokje. En die geen *latte macchiato* met havermerk bestellen, maar een kop zwarte koffie en erbij zeggen: “Zo zwart als mijn ziel, graag.”

Om het pure karakter van de 911 Carrera T (van ‘Touring’) nog een tandje beter tot uiting te laten komen, is de auto gestript van overbodige luxe. Onder meer minder isolatie, dunnere ruiten en een lichtere accu zorgen voor een gewichtsbesparing van ruim 40 kg in vergelijking met de 911 Carrera

Ons testexemplaar was uitgerust met een designpakket, waarbij de streep op de motorkap, de wielen en de veiligheidsgordels zijn uitgevoerd in de klassieke Porsche-kleur Gentiaanblauw.





Het ontwerp van de 911 vinden we nog altijd ijzersterk, ook al is z'n kont in omvang toegenomen.



Het waarom van de houten pookknop

De van walnoothout gemaakte pookknop is niet uit de lucht komen vallen. De Porsche Carrera GT (2003) had 'm ook. Die was op zijn beurt gebaseerd op de eveneens houten pookknop van de Porsche 917 waarmee Porsche in 1971 de 24 Uur van Le Mans won, met achter het stuur de Nederlandse coureur Gijs van Lennep. Niet zeuren dus dat het hout nogal afwijkt van de rest van het interieur, het is historisch verantwoord.

Dat je in de Carrera T meer moet werken, betekent niet dat je continu opgejaagd wordt.

zonder T. De Carrera T heeft achter bredere banden en grotere wielen (305/30 ZR21) dan voor (245/35 ZR20). Verder krijgt de auto standaard achterasbesturing mee, alsook een directere stuuroverbrenging op de vooras. Om de beleving compleet te maken, is het sportonderstel 10 mm verlaagd.

Ander karakter

Alle aanpassingen hebben ertoe geleid dat de Carrera T een ander karakter heeft dan een 'normale' Carrera, met een merkbaar hogere dosis rijdynamiek. Sowieso hoor je de beroemde boxermotor achter je beter. Of je dat prettig vindt, moet je zelf ervaren. Toen wij de auto terugbrachten en weer in onze eigen auto stapten, dachten we eerst dat de importeur het overtollige isolatiemateriaal

van de Carrera T in onze auto gemonteerd had, zo stil leek-ie opeens. Terwijl je in de standaard Carrera nog wel eens geneigd bent om lekker achterover te leunen met de schokdempers in de comfortstand, de sportuitlaat dicht en de automaat die het werk doet, schudt de Carrera T meer de coureur in je wakker. Je wilt hem juist in de sportstand zetten, waarbij ook de sportuitlaat tot leven komt en de motor plofjes tussengas geeft op het moment dat je terugschakelt. Het schakelen gaat met korte slagen en trefzeker - dat we een keer misschakelden, wijten we aan onoplettendheid van onze kant. De walnoothouten pookknop vloekt een beetje met het verder overwegend zwarte dashboard, maar dat heeft een goede reden - zie het kader op deze pagina's.

Porsche 911 Carrera T Cabriolet

 3,0-liter 6-cil. boxer,
2 turbo's, 394 pk,
450 Nm

 0-100 km/h in 4,7 s,
293 km/h

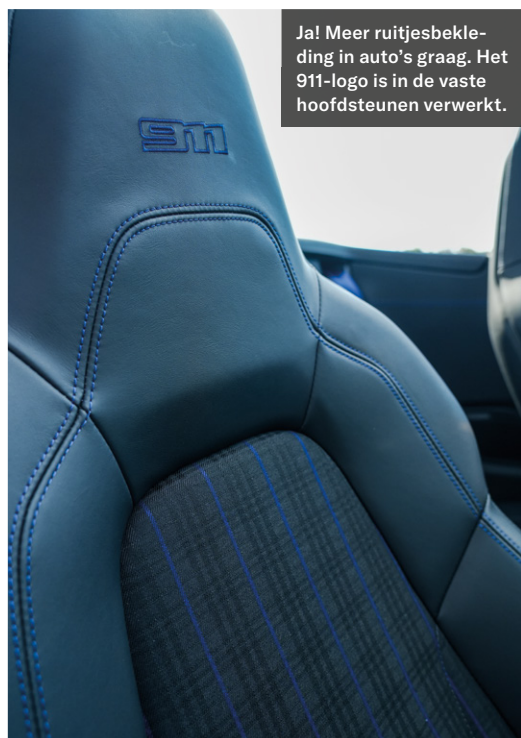
 10,7 l/100 km (1 op 9,3),
243 g CO₂/km

 4542 / 1852 / 2033 mm
(incl. buitenspiegels),
135 l (voor) + 163 l
(achter voorstoelen),
1580 kg

 NL 229.100 euro
BE 164.313 euro



Een stijlvol dashboard waarin het centrale scherm voor de verandering niet alle aandacht opeist. De bediening is voortreffelijk, de kwaliteit torenhoog.



Ja! Meer ruitjesbekleding in auto's graag. Het 911-logo is in de vaste hoofdsteunen verwerkt.

Dat je in de Carrera T meer moet werken, betekent niet dat je als bestuurder continu opgejaagd wordt. Het blijft een 911 en dus kun je ook met de Carrera T in alle rust een rotonde pakken in z'n drie zonder dat de auto gaat bokken. Of met een slakkengangetje en 1500 toeren door een woonwijk kruipen,

zonder kabaal te maken. Dat blijft indrukwekkend aan de 911 en gaat misschien nog wel meer op voor de Carrera T vanwege zijn vertrouwde handbak: iedereen rijdt er zo mee weg, ook je oma van 90. Zolang ze maar van de Sport Plus-stand afblijft, want dan ontdekt ze dat de 911 ook een brute sportwagen kan zijn, met een spijkerhard onderstel, een brullende motor en een reactiesnelheid die elk voorstellingsvermogen te boven gaat.

Schakelpatroon

Als oma niet meer zo scherp van geest is, zijn er verschillende hints die weggeven dat de 911 Carrera T een koppelingspedaal heeft. In de rechterhoek van het dashboard, pal boven het dashboardkastje, heeft Porsche een schakelpatroontje verwerkt. En ook op de achterste zijruiten staat dat afgebeeld. Tenminste, als je de Coupé hebt, de door ons gereden Cabriolet heeft geen achterste zijruitjes, en dus ook geen stickertje. Zelfs als het buiten donker is, word je erop geattendeerd dat je na het instappen zélf aan de bak moet; de portierverlichting projecteert het schakelpatroon op de weg. Wie dan nog hardleers is, wordt andermaal op de aanwezigheid van een handbak gewezen door de letters MT eronder, van *Manual Transmission*. Het is allemaal misschien

iets te veel van het goede. Wat we écht leuk vinden, omdat dit het retrogevoel alleen maar verhoogt, is de stoelbekleding met ruitjespatroon, in ons geval in de kleur blauw. Tot slot komen we nog even terug op oma. Ze zal ongetwijfeld moeite hebben met de superlage instap van de Carrera T, maar als ze zit, zit ze als gegoten. De sportstoelen zijn op allerlei manieren te verstellen en bieden een goede steun, ook aan de bovenbenen, voor wie wat langer is. 



Kort door de bocht

Bedankt, Porsche. Door de opkomst van de elektrische auto en de auto-maat waren we een beetje

vergeten hoe het is om in dit segment met een schakelauto te rijden. Wie nu nog zegt dat een EV met nagebootste handmatige versnellingen net zo veel beleving kan bieden, verwijzen we graag door naar de Porsche-dealer.

 Wat een feest om zélf te mogen schakelen

 Motorgeluid wordt op den duur wat vermoeiend



Tussenstation

Opel zag in de prijslijst van de Grandland dat er ruimte vrij was tussen de Hybrid en de Electric. De nieuwe Grandland 1.6 Turbo Plug-in Hybrid vormt nu een extra instapstation.

Tekst: Sven Kötter, Igor Stuifzand

Zowel in prijs als qua vermogen zat er tussen de Opel Grandland Hybrid en Grandland Electric een gat. Om precies te zijn eentje van 3000 euro en 68 pk. Die hiaat wordt vanaf nu opgevuld door de Grandland 1.6 Turbo Plug-in Hybrid. Deze nieuwe motorvariant is leverbaar vanaf 42.999 euro en beschikt over een vermogen van 195 pk. Waarmee hij trouwens dichterbij tegen de 213 pk sterke Grandland Electric schurkt dan tegen de 145 pk sterke Hybrid.

De Grandland Plug-in Hybrid wordt aangedreven door een nieuwe 1,6-liter viercilinder met turbo, die ondersteuning krijgt van een 125 pk sterke elektromotor. Voor de overbrenging naar de aangedreven voorwielen zorgt een zeventraps transmissie met dubbele koppeling. Ondanks zijn hoge gewicht van 1896 kilo levert de Grandland PHEV vlotte prestaties; je zit in 7,8 seconden

op de honderd, de topsnelheid is 220 km/h. Bij het soepele en stille comfort van de volledig elektrische versie komt de Grandland PHEV echter niet in de buurt. Zodra de benzinemotor bijspringt, is het aan boord voorbij met de rust. Weliswaar bouwt de benzinemotor zijn toerental beschaafd op, maar naarmate je het gaspedaal dieper intrapt, gaat de volumeknop steeds verder richting 10.

Klepje

Bij een rustige rijstijl komt de Grandland Plug-in Hybrid het beste tot zijn recht. Dan hoeft de benzinemotor namelijk niet zoveel

te doen. Opel legt zijn kopers graag in de watten met verwarmde, in tien richtingen verstelbare AGR-gecertificeerde stoelen. Deze zijn standaard op de GS-uitvoering en maken deel uit van een optiepakket als je kiest voor de Edition (1799 euro) of Business Edition (2999 euro, inclusief leren bekleding, stoelventilatie en -massage).

Het onderstel van de Grandland heeft in de basis een vrij stugge afstemming, maar dat is geen belemmering voor het veercomfort. Standaard beschikt de auto over *Frequent Selective Damping*. Oftewel: schokdempers die zijn voorzien van een extra klepje, dat bij snellere wielbewegingen opent en zorgt voor een soepeler demping. Dit heeft beslist effect op het veercomfort, maar niet in dezelfde mate als elektronisch aangestuurde adaptieve schokdempers. Je voelt nog steeds dat er vanuit de ophanging behoorlijk sterke krachten op de carrosserie

Als je het gaspedaal dieper intrapt, gaat de volumeknop richting 10.

Opel Grandland 1.6 Turbo Plug-in Hybrid

1598 cm³, benzine + elektromotor, 195 pk, 350 Nm

0-100 km/h in 7,8 s, 220 km/h

0,8 l/100 km (1 : 125) + 21,9 kWh/100 km, 19 g CO₂/km

4650 / 1905 / 1665 mm, 1896 kg

€ NL 42.999 euro
BE 41.490 euro



De hoge middentunnel zul je niet snel ervaren als een sta-in-de-weg.



Een design zonder toeters of bellen. Achterin past 550 tot 1645 liter bagage.



batterij standaard met een laadsnelheid van 3,7 kW opladen. Dit laadvermogen kun je tegen bijbetaling verhogen naar 7,4 kW. Concurrerende PHEV's zoals de Volkswagen Tiguan en Skoda Kodiaq scoren op dit front betere cijfers. In tegenstelling tot deze modellen biedt de Grandland ook geen snellaadmogelijkheid. De relatief scherpe basisprijs van de Opels grootste SUV moet toch ergens vandaan komen. **A**

worden uitgeoefend, waardoor de auto zelden helemaal tot rust komt.

Bonte mix

De Grandland biedt riant ruimte aan vier tot vijf inzittenden. Het interieur is netjes afgewerkt, hoewel Opel op sommige plaatsen toch wat goedkoop ogend kunststof toepast. Daardoor wordt het geheel een bonte mix van materialen, want het bovenste paneel van het dashboard is voorzien van een chique, zachte rubbercoating. De bagageruimte heeft een inhoud van 550 tot 1645 liter, er mag een aanhangwagen met een geremd gewicht van maximaal 1500 kilo aan de

trekhaak. Op een volle accu legt de stekkerhybride volgens de WLTP-berekening een afstand van 87 kilometer volledig elektrisch af. Wie thuis een wallbox heeft, kan de



Kort door de bocht

Vooraf in vergelijking met concurrenten als de Skoda Kodiaq en Volkswagen Tiguan is de nieuwe Opel Grandland Plug-in Hybrid scherp geprijsd. Maar je komt er al gauw achter waar Opel dat prijsverschil vandaan haalt: qua laadtechniek en actieradius kan de grote Opel niet tippen aan zijn concurrenten. De auto rijdt echter helemaal niet verkeerd, en voor de scherpe prijs krijg je wel een heleboel ruimte.

+ Riant interieur, fijne AGR-stoelen, scherpe prijsstelling

- Traag aan de wallbox, materiaalmix, matige geluidsisolatie

NON NON RIEN N'A CHANGÉ



De Renault 4 E-Tech Electric speelt in op de nostalgie van de oudere jongere. Hoewel hij een elektromotor heeft en geen kleine viercilinder, heeft hij meer trekjes van de oer-Renault 4 (1961) dan je van een auto uit 2025 zou verwachten.

Tekst: Jaap Peters

In 1971 hadden Les Poppys een dikke hit te pakken met *Non non rien n'a changé*. Een aanstekelijk Frans zomerliedje, dat het nog altijd goed doet in de muziekmix van Radio Tour de France. De Renault 4 was toen tien jaar op de markt en zou nog minstens twintig jaar leverbaar blijven. Pas na ruim 8 miljoen exemplaren stakte in 1993 de teller.

Veel oudere jongeren zullen met heimwee terugdenken aan hun avonturen met de Renault 4. Die zijn in de loop der jaren steeds rozer gekleurd. Alle ongemakken zijn het Viertje in de loop der jaren vergeven. Zelfs de herinneringen aan motorpech op een bloedhete vakantiedag – met kibbelende ouders en een haperende ANWB-alarmcentrale – roept inmiddels een glimlach op. Verderop in deze uitgave blikken we uitgebreid (en met roze bril) terug op de eerste 31 jaar van de Renault 4.

Nu concentreren we ons op zijn verre opvolger uit 2025, die de vrolijke sfeer van Les Poppys opnieuw weet op te roepen. De Renault 4 E-Tech Electric is er alleen met stekker, en dus is een kokende motor uitgesloten. Uiterlijk knipoogt het elektrische Viertje nadrukkelijk naar het succesmodel, met aandoenlijke ronde koplampen, een karakteristiek achterste zijruitje, de uit duizenden herkenbare achterlichten en een bijna loodrechte kofferklep. Tegelijk oogt de R4 modern en onderscheidend genoeg om ook jongere kopers aan te spreken, die het oude succesmodel alleen kennen van de verhalen van opa en oma.

Geen Renault 4 op benzine

Renault kiest, anders dan Peugeot en Citroën, voor een duidelijke scheiding tussen zijn EV's en zijn benzineauto's. Wie geen stekker wil, koopt een Clio of Captur. En wie er wel eentje wil, krijgt bij de compacte auto's een retromodel. Na de Renault 5 en 4 komt in 2026 ook nog een goedkope elektrische Twingo op de markt. Renault heeft geen plannen om deze modellen van een benzine-motor te voorzien.

Technisch is alles bij de Renault 4 E-Tech Electric hetzelfde als bij de Renault 5, die eind 2024 een daverende entree maakte in de autowereld en met prijzen overladen werd. Beide modellen hebben dezelfde bodemplaat, dezelfde motoren en dezelfde batterijen. Er is een 40 kWh-versie die 308 kilometer ver komt, wij rijden met de 52 kWh-R4 met een actieradius van 409 kilometer.

Ook het dashboard is vertrouwd. Dat betekent dat twee ergernissen uit de R5 terugkeren. De rechterkant van de stuur-



kolom is een drukte van belang. Daar zitten zowel de hendel voor de automaat, de ruitenwissers en de bediening van de audio. Je grijpt nog weleens mis bij dit spelletje 'Wie van de drie'. Als ultieme buiging naar vroeger had Renault de versnellingspook midden op het dashboard kunnen plaatsen, net als bij het origineel.

Verder is het wennen dat de automaat geen P-stand heeft. Als de auto stilstaat en je het portier opent, rijdt de auto niet weg, want de parkeerrem is dan al geactiveerd. Dat druist in tegen je gevoel. Tot onze niet-geringe vreugde krijgt de Renault 4 wel een optionele stokbroodhouder, net als de Vijf. Er is één detail dat de Renault 4 al wel heeft en het Vijfje nog niet. Je kunt nu via peddels aan het stuur bepalen hoeveel rem-energie je wilt terugwinnen. Er zijn vier standen, one-pedal driving is ook mogelijk.

Billy in de auto

Er zijn meer verschillen met de Renault 5. Zo is de Vier 22 centimeter langer. Het is dan ook een echte gezinsauto, met plek voor drie kinderen op de achterbank. Voor volwassenen houdt de hoofdruimte achterin niet over, maar als de rit niet te lang duurt, is het

aardig vol te houden. Grappig genoeg is het ruimtegevoel niet eens zo heel anders dan in de oude Renault 4, die bij het persevenement een prominente plek heeft. De organisatie laat ons even in de auto uit 1961 zitten, maar rijden met het oer-Viertje mag niet, ondanks onze smekende blik ...

De bagageruimte heeft als vanouds de afmetingen van een balzaal (420-1406 liter) en de tildrempel is laag. Verder kan de bijrijdersstoel plat, zodat er precies een Billy-boekenkast in de auto past. Dat kon bij het oude Viertje dan weer niet. Lukt het toch niet om alle spullen van IKEA achterin te proppen, dan kun je een kleine aanhanger van maximaal 750 kilo aan de auto koppelen.

Vanaf lage snelheden trekt de R4 – zoals je van een elektrische auto mag verwachten – vlot op. Maar ook op provinciale wegen of op de snelweg voelt hij nooit traag aan. Uiteraard hoor je de elektromotor niet, maar ook het geluid van de wind en de banden wordt keurig geïsoleerd. Dat was bij de R5 ook het geval, maar het onderstel van de R4 is veel vriendelijker voor zijn passagiers. Het comfort ligt meer in lijn met het oude model. Al ga je niet meer op één oor de bocht door, zoals vroeger.



Dankzij de comfortabel afgestemde wielophanging, de bodemvrijheid van 18,1 cm en de standaard 18-inch wielen, rijdt de R4 moeiteloos over alle soorten wegen. Zelfs bij bescheiden offroad-werk op de onverharde Portugese kustwegen houdt hij zich opvallend goed staande. Verder hoeft je je niet meer met gevaar voor eigen leven op de linkerrijstrook van de snelweg te begeven; met zijn topsnelheid van 150 km/h is de krachtigste Renault 4 E-Tech Electric maar liefst 45 km/h sneller dan de eerste R4 uit 1961.

Open dak

Met de Renault 4 wordt de keuze voor een compacte EV weer ruimer. Als je hem overweegt, kijk je misschien ook naar de Toyota





Renault 4 E-Tech Electric 52 kWh Techno

 elektromotor, 150 pk,
245 Nm

 0-100 km/h in 8,2 s,
150 km/h

 52 kWh (409 km),
15,1 kWh/100 km

 4143 / 1796 / 1662 mm,
420 - 1406 l, 1462 kg

 NL 34.990 euro
BE 34.900 euro

Is dit per ongeluk de Renault 5?
Nee, het dashboard van de R4
is precies hetzelfde.



De eerste R4 had twee knusse mini-
stoeltjes zonder hoofdsteunen, in 2025
gaat het er minder romantisch aan toe.



Urban Cruiser of Suzuki e-Vitara, de Ford Puma Gen-E en de broertjes van Stellantis: de Fiat Grande Panda, de Opel Frontera en de Citroën e-C3. Al komt alleen de Panda in de buurt van de charme van het Viertje.

De instap-4 heet Evolution, kost 29.990 euro en heeft het kleine batterijpakket van 40 kWh. De elektromotor levert 120 pk. Voor 3000 euro meer krijg je de 52 kWh-versie en een krachtigere motor die 150 pk levert. In beide gevallen moet je het doen zonder licht-metalen wielen en one-pedal driving. Wel hebben alle Viertjes standaard een warmte-

pomp. De Iconic (alleen met 52 kWh) is de meest complete Renault 4 en kost 36.490 euro. Op laadgebied zet de R4 geen nieuwe maatstaven; snelladen gaat met maximaal 100 kW (de versie met 40 kWh-batterij haalt 80 kW) en de auto heeft alleen een 11 kW-boordlader. Wel kun je je de batterij van je elektrische fiets via een 220V-apparaat opladen met stroom uit de Renault.

De misschien wel leukste Renault 4 E-Tech Electric komt pas later dit jaar. Dat is de Plein Sud, met een elektrisch bedienbaar canvas dak. Het schuifdak kan zover open, dat ook de passagiers achterin de zon op hun kruin voelen. Jammer dat-ie pas na de zomer komt. Eigenlijk is dit de Renault 4 die het meest refereert aan al die zorgeloze zomers met fijne Franse muziek.



Kort door de bocht

Toen ik de eerste foto's van de R4 zag, wist ik niet wat ik van het design moest vinden. Maar toen ik oog in oog stond met

de ronde koplampen, verdween dat gevoel. Wat een slimme auto is dit. Het uiterlijk is een perfecte mix van nostalgie en modern. Wie de R5 te klein en te sportief vindt, heeft nu een comfortabel en praktisch alternatief.

 Grote koffer-
ruimte, prima com-
fort, gutig uiterlijk

 Geen P-stand,
handel-overschot
aan het stuur



Meuk voor mannen

Elke maand verzamelen we hier de gekste, duurste of handigste spullen die met auto's te maken hebben, of die gewoon leuk zijn.

Volkswagen ❤️ zomer

Je verwacht het misschien niet, maar geen ander automerk is zo bezig met de zomer als Volkswagen. De zakelijke Duitsers verkopen een hele reeks aan leuke spullen om je stranddag tot een succes te maken. Deze grote koeltas in de stijl van het klassieke busje is daar een goed voorbeeld van, maar Volkswagen handelt ook in strandstoelen, bolderkarren en zonnebrilkokers. De officiële webshop van het merk is helaas gesloten, maar je kunt nog wel terecht bij je lokale dealer - of je neemt een alternatieve route langs een andere webshop.

39,95 euro

www.bullibeach.nl



Kamperen met Smart

Bijna alle automerken vinden dat hun SUV-modellen zijn bedoeld voor avontuurlijke types. Daarom rijden nieuwe auto's in reclames zo vaak door bossen of bergen. Met deze opblaasbare tent geeft Smart zijn klanten een extra duwtje in de rug om de wijde wereld in te trekken. Je gebruikt de meegeleverde pomp om hem op te blazen alsof het een luchtbed is. De stangen die voor de stevigheid zorgen, vullen zich in minder dan een minuut en een sterke geodetische koepel ontstaat. Je kunt er met z'n tweeën of drieën in slapen.

prijs: 1130 euro

<https://lifestyle-smart.com>



The French & The Dutch

Met deze hoogwaardige strohoed van Renault op je bol, loop je vol zelfvertrouwen elke Franse privéclub aan zee binnen. Op de marineblauwe hoofdband staat 'The French', wat ons eraan herinnert hoe wij – The Dutch – wereldwijd bekendstaan. Meestal komt ons ondernemende volkje er goed vanaf: *God created the earth, but the Dutch created the Netherlands*. Maar we staan ook bekend als gierig: *Do you know how copper wire was invented? Two Dutchmen saw a penny on the floor at the same time*. En bedankt.

prijs: 65 euro

<https://theoriginals-store.renault.com>





Stroom voor het hele strand

Tesla-liefhebbers zien meteen dat dit een schaalmodel is van de Megapack, de reuzebatterij van Tesla voor groot-schalige energieopslag bij nutsbedrijven. De draagbare versie is een powerbank voor mobiele telefoons, tablets en andere mobiele apparaten die je meebrengt naar het strand. Met een capaciteit van 21.000 mAh, een uitgangsvermogen van 100W en drie USB-poorten die tegelijkertijd gebruikt kunnen worden, kun je je eigen oplaadwinkeltje beginnen. Vijf euro voor een halfuurtje opladen.

prijs: 120 euro
shop.tesla.com

Digitale zomerliefde

Ooit waren ze zo'n rage, dat ze in klaslokalen verboden werden: Tamagotchi's. Nu zijn de bliepende virtuele huisdiertjes weer terug van weggeweest. De klassieke versie uit de jaren negentig is al een paar jaar weer te koop, maar sinds kort ligt ook de verbeterde Tamagotchi Connection uit 2004 weer in de winkels. Deze biedt niet alleen meer beestjes en spelletjes, maar ook bloemetjes en bijtjes. Door twee Tamagotchi Connections met elkaar te verbinden via infrarood, kunnen ze samen een nieuw beestje maken. Zo kom je nooit meer van de bliepjes af!

34,99 euro
www.tamagotchi-official.com



Sportieve zwembroek

Deze maand speurden we het internet af voor de leukste zwembroek voor autoliefhebbers. Maar dat is nog knap lastig, want alle kleurrijke modellen met allerlei gave sportwagens erop zijn alleen leverbaar in kindermaten. En veel automerken verkopen ook zwembroeken, maar de meeste zijn zwart van kleur en saai vormgegeven. Of de kledingontwerpers sloegen zo door met hun wilde prints en kleuren, dat de drager ervan vanuit de ruimte te zien is. Nee, wij gaan voor deze stijlvolle Porsche-zwembroek uit de Martini Racing-collectie.

84,35 euro
www.porsche-shop.nl





Romantische Strasse: Duitsland op z'n mooist

Even klaar met de drukke autobahn met zijn vele wegwerkzaamheden en versmallingen? Neem dan een omweg via de Romantische Strasse. Die naam is niet voor niets: deze toeristische route loopt van Würzburg naar Füssen en slingert zo'n 385 kilometer door Beierse dorpjes, middeleeuwse stadjes en langs sprookjesachtige kastelen waar Disney jaloers op is. Leuk weetje voor de kids: Schloss Neuschwanstein vlak bij het einde van de route was een inspiratiebron voor het sprookjesachtige kasteel van Doornroosje in Disneyland Parijs. Onderweg rijd je door pareltjes als Rothenburg ob der Tauber, Dinkelsbühl en Augsburg – stuk voor stuk stadjes waar de tijd lijkt te hebben stilgestaan.

De route is duidelijk aangegeven, maar het loont om van tevoren even te plannen. Ons advies: trek er een dag (of twee) voor uit, rijd op je gemak, en vergeet niet om de camera bij de hand te houden. De Romantische Strasse is geen snel alternatief, maar wél een omleiding die je vakantie meteen een stuk leuker maakt. Perfect voor wie op weg naar Italië of Oostenrijk meer wil zien dan vrachtwagens, tankstations, maar vooral wegwerkzaamheden. 



WAAR: DUITSLAND
AFSTAND: 385 KILOMETER
OPEN: HET HELE JAAR

Wie verleidt de Fiesta-rijder?



Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid

NL 33.970 euro

BE 29.050 euro

De Puma is tegenwoordig het goedkoopste model van Ford. Hij kreeg een frisse facelift om de trouwe Fiesta-rijder te verleiden, maar ook om mensen uit de bestuurdersstoel van de Volkswagen T-Cross te houden.

Tekst: Sven Kötter, Bart Smakman **Foto's:** Frank Ratering



Volkswagen T-Cross 1.0 TSI

NL 35.490 euro

BE 29.515 euro

Soms mopperen we dat alle nieuwe auto's op elkaar lijken, maar de ontwerpers van de Puma en de T-Cross doen duidelijk hun eigen ding. Beide auto's kregen onlangs een grondige facelift, maar visueel blijven ze mijlenver van elkaar verwijderd. De Volkswagen straalt met zijn hoekige vormen en rechte lijnen Duitse nuchterheid uit, terwijl de Ford de aandacht trekt met vloeiende vormen en sportieve rondingen.

Op papier heeft de Ford Puma een streepje voor, want zijn driecilinder turbomotor van één liter krijgt hulp van een mild-hybrid-systeem en levert zo 125 pk en 210 Nm. De Volkswagen T-Cross moet het zonder elektrische ondersteuning doen en schopt het met zijn 1.0 TSI-driecilinder tot 115 pk en 200 Nm. Het verschil in kracht is niet gigantisch, maar toch merkbaar. Beide merken vertrouwen op een handgeschakelde zesbak om het vermogen naar de voorwielen te sturen – oldschool schakelen dus, zoals het hoort in dit segment.

In-/exterieur

Praktische T-Cross maakt de beste eerste indruk.

Het is een pluspunt dat de T-Cross qua vorm lijkt op een zeecontainertje, want het interieur is merkbaar ruimer en het zicht rondom beter. Hoewel de buitenmaten van de Volkswagen en de Ford redelijk vergelijkbaar zijn, voelt de T-Cross aanzienlijk ruimer aan. De Puma in onze test wordt tegengewerkt door

het optionele panoramadak van 1000 euro, dat met zijn dikke omlijsting flink wat hoofdruimte wegsnoept. Volwassenen op de achterbank krijgen daar al snel last van. Ons advies: laat het elektrische dak lekker achterwege – dat scheelt ruimte én geld.

Het dashboard van de Puma is compleet op de schop gegaan en dat zie je meteen. In het midden prijkt nu een 12-inch touchscreen en achter het stuur zit een volledig digitaal instrumentenpaneel met haarscherpe weergave. Ford heeft ook flink gesnoeid in het aantal fysieke knoppen en schakelaars. Zo is de bediening van de klimaatregeling volledig verhuisd naar het touchscreen. Niet ideaal,

want fysieke draaiknoppen werken tijdens het rijden nog altijd fijner, maar de digitale bediening is overzichtelijk vormgegeven. Bovendien staat het altijd in beeld, wat de ergonomie ten goede komt.

We zijn pas echt verbaasd over de merkbare achteruitgang in materiaalgebruik en afwerking. Het dashboard bestaat nu grotendeels uit hard plastic dat er goedkoop uitziet en ook zo aanvoelt. En we horen gekraak zodra we onze arm op de deurbekleding leggen. Dan kunnen de kunstleren inzetstukken met contrasterende stiksels er nog zo fraai uitzien ... Een gemiste kans voor de vernieuwde Puma.

Ford vaart zijn eigen koers, met een groot stuur en hoog geplaatste ventilatieroosters.



De Puma rijdt leuk maar is tegelijkertijd nogal hard geveerd.



Kleine ruiten en weinig ruimte op de achterbank van de Puma.



De MegaBox van 80 liter met afvoerplug komt handig van pas.



Sinds de facelift oogt en voelt de T-Cross een stuk volwassener. Volkswagen heeft juist méér werk gemaakt van de afwerking, met zachtere materialen en een bouwkwaliteit die beter aansluit bij de prijs van de auto. Toch wordt ook hier bespaard waar mogelijk. Zo bestaan de deurpanelen grotendeels uit harde kunststof, maar het geheel voelt wel degelijk aan.

De T-Cross heeft bovendien slimmigheidjes die het dagelijks gebruik net wat makkelijker maken, zoals een uitschuiflade onder

de neerklapbare passagiersstoel en een verschuifbare achterbank. Maar ook de Puma laat zich van zijn praktische kant zien. De draadloze telefoonlader zit op een handige plek (vlak voor de versnellingspook), en onder de laadvloer vind je de 80 liter grote MegaBox die vies mag worden.

Comfort

Comfortabele Volkswagen T-Cross is een stil type.

Beide testauto's zijn sportief gekleed. De R-Line-uitvoering van de Volkswagen T-Cross trakteert zijn inzittenden op comfortabele sportstoelen, al moeten ze het stellen

Het verschil in kracht is niet gigantisch, maar toch merkbaar.



Als je naar de vorm van de carrosserie kijkt, kun je wel raden welke auto vanbinnen het ruimst is.

Multimedia



Ford Puma

Alle drie uitvoeringen hebben het grote digitale instrumentenpaneel en het 12-inch touchscreen met draadloze telefoonkoppeling. Voor een audiosysteem van Bang & Olufsen en een draadloze telefoonoplader moet je de duurste versie hebben, de ST-Line X. Klanten voor de Titanium en de gewone ST-Line (zonder X) bemachtigen zo'n oplader met het Comfort Pack (775 euro).



Volkswagen T-Cross

Als je multimedia belangrijk vindt, doe je er slim aan om de basisversie van de T-Cross over te slaan. Op die manier ga je van twee naar zes luidsprekers en smartphone-integratie met een kabeltje naar draadloos. Bovendien plaatst Volkswagen dan een draadloos oplaadstation voor je telefoon én twee extra USB-poorten voor de passagiers op de achterbank.



Het logische en degelijke dashboard ziet er nogal zakelijk uit.



De verschuifbare achterbank is een handige toevoeging.



Het turbomotortje plaatst efficiëntie boven passie.

zonder uitgebreide verstelmogelijkheden of uitbundige zijdelingse ondersteuning. Toch doet het meubilair precies wat je ervan mag verwachten: voldoende steun en comfort voor lange ritten bieden, zodat je fris op je bestemming arriveert. Veel meer kun je niet eisen in het betaalbare segment.

Dit geldt in grote lijnen ook voor de stoelen in de Ford Puma, ze zijn comfortabel genoeg voor lange ritten. Maar er zit een addertje onder het gras: de middenarmsteun is nogal hoog geplaatst en zit bij het schakelen regelmatig in de weg. En dus schuif je hem uit de weg en dat kan niet de bedoeling zijn. Hoe het wél moet, laat de T-Cross zien: zijn armsteun is in hoogte verstelbaar, waardoor je 'm naar wens kunt afstellen en daadwerkelijk gebruikt. Kleine details maken soms het verschil.

De ST-Line X-uitvoering van de Puma heeft meer invloed op het rijcomfort dan je zou denken. Ford geeft deze versie namelijk een sportiever onderstel dan het comfortabelere basismodel Titanium. Die sportieve afstemming zorgt voor een levendig, direct rijgedrag en maakt de Puma opvallend wendbaar, maar op langere ritten zorgt het onderstel voor onrust. Zelfs de kleinste oneffenheden worden doorgegeven aan de inzittenden. De balans tussen de voor- en achteras is goed, maar de rust ontbreekt. De T-Cross is wat dat betreft meer vergevingsgezind: hij hield iets meer over in bochten en



De soepel geveerde T-Cross is een stuk meer in beweging.

het koetswerk beweegt meer, maar dat neem je graag voor lief omdat hij comfortabeler en rustiger rijdt.

Over rust en het gebrek daaraan gesproken: de driecilinder van de Ford klinkt beduidend rauwer en luider dan die van de Volkswagen. Ook van buitenaf dringt er meer rumoer het interieur binnen. Zo horen we in de Puma opgewaaid grind en rolgeluiden nadrukkelijker doorkomen. De T-Cross is simpelweg beter geïsoleerd, wat het rijcomfort op de snelweg ten goede komt. In de winter weet de Ford Puma juist wat punten

terug te pakken. Alle uitvoeringen zijn voor 550 euro te voorzien van het weldadige winterpakket, met stuur-, stoel- en voorruitverwarming. De T-Cross heeft - tegen meer prijs - alleen stoelverwarming.

Motor/transmissie

De Ford Puma is de snelle jongen die stevig drinkt.

Beide auto's zijn ook leverbaar met krachtiger motoren, maar voor dagelijks gebruik bieden de compacte driecilinders in onze testauto's genoeg vermogen. Ze zijn vlot

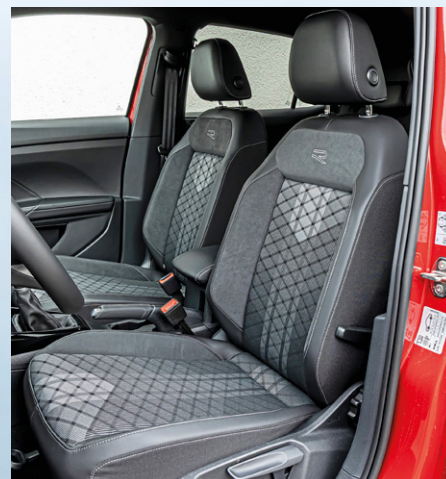
genoeg in het verkeer, soepel in de omgang en geven geen moment het gevoel dat je iets tekortkomt. Meer pk's mag altijd, maar het is niet nodig.

Tijdens een sprint vanuit stilstand pakt de Ford Puma direct de koppositie. Zijn met een riem aangedreven startgenerator levert bij acceleratie tot 50 Nm extra en samen met een iets hoger vermogen zorgt dat voor snellere sprinttijden. Hij versnelt in 9,7 seconden naar de honderd en de Volkswagen T-Cross doet daar 10,7 tellen over. Geen wereldschokkend verschil op papier, maar de Puma voelt in de praktijk beduidend pittiger en gretiger aan dan de T-Cross. Ook de handgeschakelde zeskak draagt bij aan dat gevoel: met korte, precieze slagen en een fijne overbrenging is dit gewoon een plezierige aandrijflijn.

Ook de Volkswagen T-Cross verdient lof voor zijn prettig en trefzeker schakelende handbak. Hij mag dan minder fel accelereren en iets tammer aanvoelen, hij slaat terug met een lager verbruik. Zijn testverbruik ligt 0,4 l/100 km onder dat van de Ford. Zo kan het dat de Volkswagen ondanks zijn kleinere



Ford Puma: prima voorstoelen, maar tijdens het schakelen zit de armleniging in de weg.



Volkswagen T-Cross: bestaan er betere stoelen in de autowereld? Ja. Maar ook in dit segment? Nee.

brandstofvoorraad toch iets verder komt op een tank. En met topsnelheden van ruim 190 km/h, horen deze compacte SUV's zeker niet tot de slome duikelaars van de Duitse snelweg. Toch komen beide auto's het best tot hun recht met een relaxte rijstijl. Je kunt ermee planken op de linkerbaan, maar liever

rol je gewoon mee met de rest van het verkeer. Soepel rijden past ze beter dan sportief knallen.

Rijegenschappen

De Ford domineert de dansvloer - pardon: het circuit.

Dankzij de levendige aandrijflijn en de sportieve afstemming van zijn onderstel weet de Ford Puma op het bochtige testparcours de snelste rondetijd neer te zetten. Met weinig carrosseriebewegingen en een direct, communicatief stuurgevoel houdt hij de Volkswagen T-Cross netjes achter zich. Het

In de Puma zijn we verbaasd over de achteruitgang in materiaalgebruik en afwerking.



Tijdens de facelift verhuisde het Ford-embleem naar de grille.

verschil is echter niet enorm. De T-Cross laat zich namelijk ook van zijn beste kant zien, met een neutraal weggedrag en een goed afgestemde besturing. De compacte Volkswagen is misschien minder speels, je krijgt er zekerheid en voorspelbaarheid voor in de plaats – precies wat veel bestuurders waarderen in een compacte SUV.

Wat ze niet zullen waarderen, zijn de remprestaties van de T-Cross. Hij scoorde in eerdere tests al wat magere remwaarden en dat blijkt hier opnieuw een aandachtspunt. Want bij een noodstop vanaf 150 km/h komt de Puma bijna negen meter (!) eerder tot stilstand. Bij 100 km/h bedraagt het verschil evengoed een halve autolengte. Aangezien Volkswagen en Ford al nauw samenwerken op EV-gebied, willen we voorstellen dat de T-Cross de krachtige en goed doseerbare remmen van de Puma kopieert.

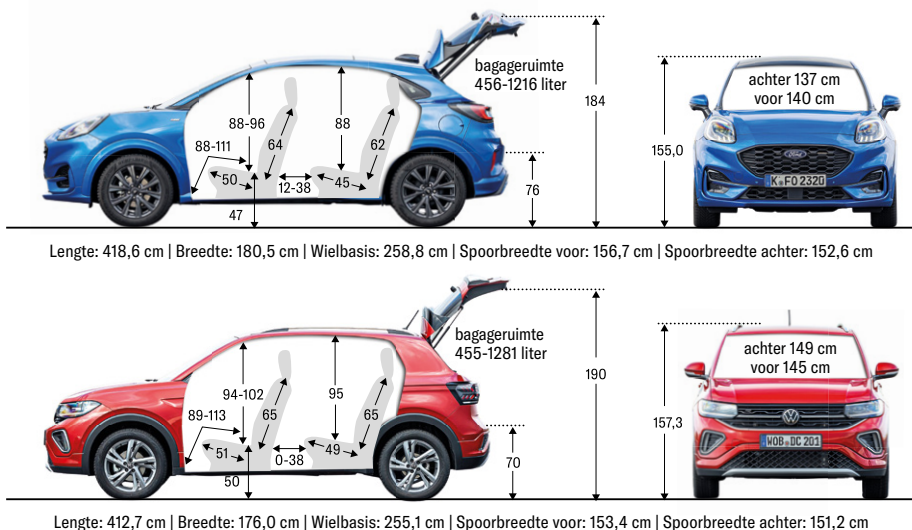
Hoe dan ook zijn beide SUV'tjes veilig en voorspelbaar in hun rijgedrag. Ze laten zich niet verrassen door abrupte manoeuvres of lastige situaties. En mocht het een keer echt spannend worden, dan grijpen de elektronische hulpsystemen tijdig en beheerst in.

Milieu/kosten

De Volkswagen T-Cross is een dure date.

Voor een compacte SUV met ongeveer 115 pk ben tegenwoordig al snel 34 mille kwijt. Bij deze testauto's komt daar de meerprijs van de sportieve uitvoering nog bij en dan heb je het over een Ford Puma ST-Line X van 37.490 euro en een Volkswagen T-Cross R-Line die

Alle maten op een rij



40.180 euro kost. Maak nu niet de fout om die bedragen om te rekenen naar guldens, want dan heb je de rest van de dag een rotgevoel.

Kijken we naar de vaste lasten, dan blijft de Ford Puma de betere deal. De kosten voor het onderhoud en de verzekering vallen lager uit en de ANWB voorspelt zelfs een hogere restwaarde. Op het gebied van garantie is bij beide merken ruimte voor verbetering. Ford geeft twee jaar fabrieksgarantie en bij Volkswagen krijg je vier jaar. En dat terwijl steeds meer concurrenten uitpakken met vijf, zes, zeven of zelfs tien jaar garantie. Dat straalt vertrouwen uit en zorgt voor lagere gebruikskosten op de lange termijn. 

De remprestaties van de T-Cross blijven een aandachtspunt.



Conclusie

De Volkswagen T-Cross 1.0 TSI wint met slechts enkele punten voorsprong. Door

zijn matige remprestaties bleef de uitslag tot het eind spannend. Toch pakt hij de winst, dankzij meer binnenruimte, meer comfort en de zuinigere aandrijflijn. De Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid is daarentegen de sportieve keuze, met een klein prijsvoordeel als bonus. Je moet zijn beperkte ruimteaanbod niet verder beperken door voor het eerdergenoemde panoramadak te kiezen. Dat kun je beter weglaten. Aan de goedkope kunststoffen en de matige bouwkwiteit verander je niets, daar leer je mee leven. En zo eindigt de leuke Puma weliswaar op de tweede plaats, maar ik denk dat de huidige Fiesta-rijder genoeg aanknopingspunten ziet voor een uitgebreide proefrit.



TECHNIEK			
	Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid	Volkswagen T-Cross 1.0 TSI	
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo, mild hybrid (48V)	3 / 4; turbo	
Cilinderinhoud	999 cm ³	999 cm ³	
Maximum vermogen	92 kW / 125 pk bij 6000 tpm	85 kW / 115 pk bij 5500 tpm	
Maximum koppel	210 Nm bij 1750 tpm	200 Nm bij 2000 – 3500 tpm	
Transmissie	6-bak, handgeschakeld	6-bak, handgeschakeld	
Aandrijving	voorwielen	voorwielen	
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESC (ESP)	
Draaicirkel l / r	11,1 / 10,9 m	10,9 / 11,0 m	
Remmen	v: geventileerde schijven; a: trommels; ABS, remassistent	v: geventileerde schijven; a: schijven; ABS, remassistent	
Bandenmaat standaard	215/55 R 17	205/60 R 16	
Bandenmaat testauto	215/50 R 18 W	215/45 R 18 V	
Bandenmerk	Continental EcoContact 6 Q	Pirelli Cinturato P7	
Gewicht			
Leergewicht Werk/Testwert	1180 / 1286 kg	1170 / 1262 kg	
Zul. Gesamtgewicht	1785 kg	1760 kg	
Effectieve Zuladung	499 kg	498 kg	
Anhängelast gebr./ungebr.	1100 / 650 kg	1100 / 640 kg	
Dachlast/Stützlast	50 / 75 kg	75 / 75 kg	
PRESTATIES			
0-50 km/h	3,3 s	4,1 s	
0-100 km/h	9,7 s	10,7 s	
0-140 km/h	19,8 s	20,7 s	
Topsnelheid	191 km/h	193 km/h	
Handling	1 : 53,9 min.	1 : 54,8 min.	
Slalom	61,9 km/h	62,3 km/h	
Remweg			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,8 / 34,5 / 72,3 m	9,2 / 36,8 / 81,4 m	
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	33,7 m	36,1 m	
Geluidsniveau			
Stationair geluid	45 dB(A)	39 dB(A)	
bij 50 km/h in 3e versnelling	60 dB(A)	59 dB(A)	
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	68 / 72 dB(A)	68 / 72 dB(A)	
Verbruik			
WLTP-verbruik	5,4 l/100 km (1 : 18,5)	5,4 l/100 km (1 : 18,5)	
Testverbruik	6,4 l/100 km (1 : 15,6)	6,0 l/100 km (1 : 16,7)	
CO ₂ -uitstoot (test / WLTP)	152 / 121 g/km	142 / 124 g/km	
Tankinhoud / actieradius	42 l / 656 km	40 l / 667 km	
PRIJZEN (NL)			
Basisprijs	33.970	35.490	
Opties op testauto			
Transmissie	-	-	
Remmen	-	-	
Onderstel	- ¹	190 ²	
Besturing	-	-	
Wielen	- ¹	- ³	
Stoelen	-	- ³	
Uitvoering	3520 (ST-Line X) ¹	4500 (R-Line) ³	
Totaalprijs testauto			
Totaalprijs	37.490	40.180	
Website	www.ford.nl	www.volkswagen.nl	
Private lease *	619	670	
Onderhoud / garantie / restwaarde			
Onderhoudskosten	825	850	
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	2 / 2 / 12 jaar / onbeperkt	4 / 3 / 12 jaar / onbeperkt	
Na 4 jaar in euro / procenten	18.600 / 49,6	18.250 / 45,4	
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA / WA + / All risk	18 / 28 / 41	17 / 34 / 49	
Emissienorm / energielabel	Euro 6 / A	Euro 6 / A	
Belasting per kwartaal	176	176	

* Tarief private lease per maand voor geteste motor-/uitrustingsvariant, opgegeven door importeur, op basis van 15.000 km/jaar met een looptijd van 48 maanden.

** Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.

1) ST-Line X (meerprijs 3520 euro) met o.a. sportievere onderstelafstemming en 18-inch lichtmetaal; **2)** Instelbare rijprofielen; **3)** R-Line (meerprijs 4500 euro) met o.a. sport-comfort-stoelen en 18-inch lichtmetaal;

IN- / EXTERIEUR			
Ruimte voorin	100 *	62	70
Ruimte achterin	100	56	68
Overzichtelijkheid	70	46	49
Bediening/functions	100	80	82
Kofferruimte	100	42	42
Flexibiliteit	100	32	40
Laadverm./trekgew.	50/30	31	31
Veiligheidsuitrusting	150	81	77
Kwaliteit/afwerking	100/100	138	147
Onderdeelscore	1000	568	606
Onderdeelwinnaar	2	1	
COMFORT			
Zitcomfort voorin	150	118	120
Zitcomfort achterin	100	61	69
Ergonomie	150	79	83
Interieurgeluid	50	26	29
Geluidsbeleving	100	56	62
Klimaatbeheersing	50	34	31
Veercomfort leeg	200	131	137
Veercomfort beladen	200	128	134
Onderdeelscore	1000	633	665
Onderdeelwinnaar	2	1	
MOTOR / TRANSMISSIE			
Acceleratie	150	100	93
Topsnelheid	130	52	53
Overbr. verh./schakelgedrag	100	80	80
Vermogensontplooiing	50	32	27
Draaieigenschappen	100	64	66
Verbruik	300	204	210
Actieradius	170	91	93
Onderdeelscore	1000	623	622
Onderdeelwinnaar	1	2	
RIJEIGENSCHAPPEN			
Handling	150	60	57
Slalom	100	50	52
Besturing	100	83	81
Rechtuitstabiliteit	50	37	37
Remdosering	30	20	19
Remweg koud	150	105	82
Remweg warm	150	113	89
Tractie	100	40	40
Rijveiligheid	150	135	136
Draaicirkel	20	12	13
Onderdeelscore	1000	655	606
Onderdeelwinnaar	1	2	
MILIEU / KOSTEN			
Emissiewaarden	25	12	13
Prijs testauto	600	507	498
Multimedia	50	38	31
Afschrijving **	75	47	42
Onderhoud	20	11	11
Verzekering	50	44	42
Belasting	100	78	78
Brandstof	50	35	36
Garantie	30	17	23
Onderdeelscore	1000	789	774
Onderdeelwinnaar	1	2	
UITSLAG			
Totaalscore	5000	3268	3273
Testwinnaar	2	1	

* Maximaal haalbare score per onderdeel
 ** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met geijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.



Serieuze aangelegenheid

Suzuki is gespecialiseerd in kleine modellen en vierwiel-aandrijving. Daar voegen de Japanners graag een expertise aan toe: elektrische aandrijving. Binnenkort komt de allereerste EV van het merk op de markt: de nieuwe e-Vitara.

Tekst: Stefan Miete, Igor Stuijzand



Bij sommige merken nemen de ontwikkelingen meer tijd in beslag dan bij andere. Toen BMW in 1983 zijn eerste model met dieselmotor aankondigde, had rivaal Mercedes-Benz al meerdere miljoenen oliestokers in een personenauto gelegd. En toen Volkswagen het SUV-strijdveld betrad met de Tiguan, konden de Japanse merken zich inmiddels beroepen op een jarenlange ervaring in dit deel van de markt. Suzuki nam zijn eerste 'softroader' namelijk al in 1988 in productie, de Vitara. Van deze naam wordt in 2025 nog altijd dankbaar gebruik gemaakt, in zijn jongste gedaante is Suzuki's compacte SUV echter geheel elektrisch.

Drie vermogensvarianten

Suzuki mag de EV-markt dan pas laat betreden, de nieuwe e-Vitara neemt zijn taak wel serieus. Gebaseerd op een nieuw, geheel in eigen huis ontwikkeld elektrisch platform - dat Toyota ook gaat gebruiken voor de Urban Cruiser - betreedt de in het Indiase Gujarat gebouwde nieuwkomer in oktober van dit jaar de Europese wegen.

Suzuki heeft drie verschillende versies op stapel staan. Twee daarvan beschikken over

een enkele elektromotor en voorwielaandrijving (144 of 174 pk). Het topmodel krijgt ook op de achteras een elektromotor en mag daarom het AllGrip-label dragen. Met 174 pk op de voorwielen en 65 pk op de achteras, komt deze 4x4-versie aan een systeemvermogen van 183 pk. Waarom niet meer? Omdat beide motoren nooit gelijktijdig hun maximale vermogen leveren. Daardoor pakt het systeemvermogen bij vrijwel elke meer-motorige EV lager uit dan de eenvoudige som der delen.

Doelgroepbewust

Het goede nieuws: wanneer je in de comfortabele bestuurdersstoel plaatsneemt achter het stuur, maakt de e-Vitara gelijk een vertrouwde indruk. Je wordt niet losgelaten in een digitaal doolhof met moeilijke multimedia. Over het dashboard zijn tal van fysieke knoppen en schakelaars te vinden, die de bediening vereenvoudigen en weinig te vragen overlaten. Suzuki is zich er zeer van bewust dat niet de technofreak of liefhebber van gadgets de doelgroep is, maar vooral de wat oudere koper voor de e-Vitara zal kiezen. Hypermoderne touchscreens en een multi-mediawoud schrikken dan alleen maar af.

Met zijn lengte van 4,28 meter is de e-Vitara een compacte verschijning, de wielbasis van 2,70 meter belooft een riant interieur. En inderdaad: ook op de achterbank is aan beenruimte geen gebrek, al zit je wel wat met je knieën opgetrokken. Dat is het gevolg van het accupakket in de vloer. Met zijn tweede elektromotor op de achteras, lever je bagageruimte in. Met een volume van 238 tot maximaal 1052 liter, moet de Suzuki zijn hoofd diep buigen voor concurrenten als de Renault 4, MG S5 en Hyundai Kona Electric.

Als een haas

Zonder belading weegt de e-Vitara AllGrip al zo'n 1800 kilo. Dat is bijna net zoveel als een Mercedes E-klasse ... Een deel van alle massa



Suzuki is zich er zeer van bewust dat de technofreak niet de doelgroep is.



Suzuki e-Vitara

 2 elektromotoren,
183 pk, 300 Nm

 0-100 km/h in 7,4 s,
150 km/h

 61 kWh (412 km),
16,5 kWh/100 km

 4275 / 1800 / 1635 mm
238-1052 l, 1860 kg

 NL n.n.b.
BE n.n.b.



Vouwen, hoeken, rondingen – de Suzuki e-Vitara oogt lekker gespierd.



De achterbank is 16 centimeter verschuifbaar, in de kofferbak past 238 tot 1052 liter.

de concurrentiepositie van de auto lijkt een startbedrag van 35.000 euro ons een realistische inschatting. De standaarduitrusting is heel compleet, zaken als een multimedia-systeem met geïntegreerde navigatie, 18-inch lichtmetalen wielen, een over een afstand van 16 centimeter verschuifbare achterbank en een uitgebreid veiligheidspakket met onder meer adaptieve cruisecontrol en dode-hoekwaarschuwing zijn bij de prijs inbegrepen. De duurdere Select voegt daar een 360-gradencamera, stoelverwarming, een vast panoramadak en stoelbekleding met stof en kunstleer aan toe. **A**

komt op conto van de bij BYD ingekochte accucellen. Hoewel deze direct in het batterijhuis zijn gelegd volgens het cell-to-pack-principe, en dus niet eerst zijn samengevoegd als modules, heeft Suzuki volgens eigen zeggen ruimte weten te besparen. Gelukkig maar ...

De e-Vitara wordt leverbaar met twee verschillende batterijvarianten, die een capaciteit hebben van 49 of 61 kWh. Dat de versie met voorwielaandrijving en het grootste accupakket ook de grootste actieradius heeft, laat zich raden. Suzuki geeft 428 kilometer op, een segmentconforme afstand. Voorzien van de kleine batterij, is de stroomvoorraad na 345 kilometer op, de e-Vitara AllGrip wordt na 396 kilometer bij de laadpaal verwacht. Met een vermogen van 183 pk en

maximum koppel van 300 Nm gaat de Suzuki e-Vitara AllGrip er als een haas van door. Voor de sprint van 0 naar 100 km/h staat een tijd van 7,4 seconden, de topsnelheid is afgeregeld op 150 km/h. Snel genoeg voor de beoogde klandizie. De eerste testkilometers op een testcircuit bevestigden wat we al vermoedden: Suzuki heeft een goedmoedig rijdende auto ontwikkeld, met een onderstel dat is afgestemd op een soepele verwerking van het wegdekverloop. De auto moedigt niet aan om het acceleratiepedaal diep in te trappen, en straft je dat af met hinderlijk overhellen en duiken.

Standaard al heel compleet

Suzuki heeft de prijzen van de e-Vitara nog niet gecommuniceerd, maar met het oog op



Kort door de bocht

Suzuki neemt zijn entree tot de EV-markt heel serieus. De nieuwe e Vitara blinkt uit in een overzichtelijke en begrijpelijke bediening, en biedt

genoeg ruimte voor vier inzittenden. De rijeigenschappen zijn niet spectaculair, maar roepen daarom ook geen kritische noten op. Voor een geschatte prijs van zo'n 35.000 euro mag je bij Suzuki een zeer omvangrijke basisuitrusting verwachten.

+ Overtuigende prestaties, rijke standaarduitrusting

– Hoog gewicht, kleine kofferbak

Keihard de lekkerste

Wat moet je in Nederland met een vierwielaangedreven Jeep Avenger? Niets, eigenlijk. Maar een Jeep zonder 4WD is eigenlijk geen Jeep en de uiterlijke details maken hem verleidelijk.

Tekst: Jaap Peters



Eigenlijk zou de Jeep Avenger alleen als EV naar Nederland komen. De knalgele introductiekleur kan niemand hebben gemist en zorgde in 2022 voor een opvallende entree. Ondertussen heeft Jeep het aanbod uitgebreid. Gek is het niet dat het merk eieren voor zijn geld kiest: de overgang naar een volledig elektrisch wagenpark verloopt hobbeliger dan verwacht. Jeep levert inmiddels een 100 pk sterke benzineversie zonder elektrische ondersteuning en een e-Hybrid met 110 pk, die wel een kleine elektromotor heeft (mild hybrid).

Er is nu ook een Avenger 4xe met vierwiel-aandrijving. De naam is verwarrend, want het is geen plug-in hybride, zoals andere Jeeps met dezelfde typebenaming. Motorisch is de Avenger 4xe grotendeels hetzelfde als de e-Hybrid. In beide gevallen is de benzinemotor gekoppeld aan een zestraps transmissie met dubbele koppeling. Alleen stuurt de 1,2-liter turbomotor niet 100, maar 136 pk naar de voorwielen. Verder heeft de 4xe zowel op de voor- als op de achteras een elektromotor met 28 pk. Niet dat al die motoren voor een explosie aan vermogen zorgen, in totaal hoesten ze een bescheiden 145 pk op. Dat levert iets betere prestaties op dan bij de e-Hybrid: in 9,5 seconden gaat-ie van 0-100

km/h (e-Hybrid: 10,4 s) en de topsnelheid is 194 km/h (e-Hybrid: 184 km/h). Beide versies hebben een piepkleine batterij van 0,42 kWh, maar voor een mild hybrid is dat genoeg.

Van de gebaande paden

Wat de Avenger 4xe terreinvaardig maakt, is de extra elektromotor op de achteras. Hij levert meer koppel dan de andere elektromotor: 88 Nm in plaats van 55 Nm. Verder heeft de auto een korte overbrenging (22,7:1) op de achteras, waardoor Jeep kan pochen dat er maar liefst 1900 Nm naar de achterwielen gaat. En veel koppel bij weinig snelheid is precies wat je wilt in het terrein. De Avenger 4xe heeft een SelecTerrain-systeem

met vier rijprogramma's. In Auto is de Jeep het beste in zijn element voor de dagelijkse kilometers: het vermogen gaat naar de voorwielen en de elektromotor achter schakelt tot 90 km/h alleen bij als er echt veel vermogen wordt gevraagd. Boven de 90 km/h wordt de elektromotor losgekoppeld van de achteras om het brandstofverbruik te verlagen.

De Avenger kan één hele kilometer volledig elektrisch rijden als je de snelheid onder de 30 km/h houdt. In de praktijk betekent het dat je wegrijdt op de elektromotor en dat de benzinemotor snel bijspringt. Gebruik je de auto vooral in Nederland, dan zal het Snow-programma niet snel overbelast raken. De Sport-stand zorgt voor iets vlottere prestaties, maar heeft geen invloed op de directheid van de besturing of afstemming van het onderstel.

Cinquecento

Voor onze terreinrit in de heuvels bij Florence kiezen we voor Sand & Mud, waarbij zowel de voorste motoren als de elektromotor op de achteras meedoen. De krasbestendige bumpers, extra stootranden en de betere bodembescherming helpen om deze rit zonder kleerscheuren te volbrengen. De doorwaaddiepte van de 4xe is 400 in plaats van

De 4xe staat standaard op 17-inch wielen met M&S-banden.



Jeep Avenger 4xe

 mild hybrid, 1199 cm³,
145 pk, 230 Nm

 0-100 km/h in 9,5 s,
194 km/h

 5,4 l/100 km (1 : 18,5),
122 g CO₂/km

 4088 / 1776 / 1541 mm,
325 - 1218 l, 1450 kg

 NL 39.535 euro
BE 31.150 euro



Stel je niet te veel voor van de afwerking, al past het meedogenloze plastic wel bij het stoere karakter van Jeep.



Eindelijk is de Avenger er ook met vierwielaandrijving, zoals het hoort bij Jeep.

toegevoegde waarde. De 4xe is fors duurder dan de e-Hybrid, het scheelt 6000 euro. Je moet ook wat concessies doen op praktisch gebied: een 55 liter kleinere bagageruimte en een bescheiden trekgewicht van 920 kilo. Daar staat een fijn uiterlijk tegenover. Misschien zijn de details extra fraai doordat de Avenger in Italië wordt gebouwd, Italianen zijn meesters op de vierkante millimeter. De groene accenten op de motorkap en de bumpers en de kunststof bescherm delen maken de 4xe net wat spannender. In de gelimiteerde North Face-uitvoering (45.535 euro in Nederland, 36.910 euro in België) zijn deze details goudkleurig. Geinig is dat je daarbij ook een tent, een reistas en een drinkfles krijgt. 



Kort door de bocht

De Avenger 4xe is fors duurder dan de e-Hybrid en heeft een kleinere bagageruimte. Anderzijds

is hij de beste offroader van alle Avengers en ziet hij er gewoon cool uit. Echte Jeep-liefhebbers kiezen deze 4WD-versie, al is de Avenger 4xe net zo Amerikaans als een zonnebril van Dolce & Gabbana.

 Coolste Avenger, redelijk terreinvaardig, fijne uiterlijke details

 Aan de prijs, kleinere bagageruimte, beperkt trekgewicht

230 millimeter. Als de modder tegen de lak spat en je de takken van de bomen langs de auto hoort schrapen, heb je al snel het idee dat je midden in een avontuur beland bent. De Jeep loodst ons moeiteloos door het terrein en gevoelsmatig rijdt hij door waar de meeste andere auto's moeten capituleren. Vooral heuvelop merk je de toegevoegde waarde van de elektromotor: de Avenger doet het moeiteloos. Wil je weer afdalen, dan zorgt hill descent control ervoor dat dit soepel gebeurt.

Het lijkt allemaal heel indrukwekkend wat de Jeep presteert, tot een dertig jaar oude Fiat Cinquecento ons pad kruist. Het oude

Fiatje baant zich al net zo makkelijk een weg over het modderpad als wij. En verderop zien we een Lancia Ypsilon uit 2003 die evenmin moeite heeft met de onverharde route. Dat hoeft niets te zeggen over de offroadkwaliteiten van de Avenger, waarschijnlijk kan-ie meer dan hij laat zien in het Toscaanse speeltuintje waarin wij worden losgelaten.

Met de tent

Op de openbare weg is de Avenger vooral comfortabel, al had het geluid van de driefcilinder iets beter gedempt kunnen worden. Tijdens inhaalmanoeuvres is de extra stroomstoot van de elektromotoren een fijne





Route Napoléon: een keizerlijke omweg

In Zuid-Frankrijk hoef je nooit lang te zoeken naar mooie wegen, maar de Route Napoléon is de meest keizerlijke van allemaal. Hij loopt van Golfe-Juan (bij Cannes) tot Grenoble, dwars door heuvels, kloven en uitlopers van de Alpen. Napoleon legde grofweg deze route af toen hij vanuit ballingschap op het eiland Elba terugkeerde naar Frankrijk. Op zijn tocht naar Parijs sloten steeds meer mannen zich bij zijn leger aan. Langs de Route Napoléon kom je regelmatig de adelaar tegen, het symbool van de Franse keizer. Als je houdt van fraaie vergezichten over de Middellandse Zee, rijd dan de route andersom vanuit Grenoble.

De weg biedt een fijne mix van hoogteverschil en overzichtelijke rechte stukken. Het is een weg waar je in een goed tempo kunt doorrijden. Hoogtepunten zijn parfumhoofdstad Grasse en de Gorges du Verdon, een prachtige kloof met honderden meters hoge rotswanden. Op de Route Napoléon is het veel minder druk als op de kustwegen van de Riviera. Onderweg zijn er genoeg plekken om even te stoppen, zonder dat je het uitzicht hoeft te delen met busladingen zwetende toeristen. In de winter zijn sommige hogere delen gesloten bij extreme sneeuwval. Wees niet verbaasd als je een enthousiaste redacteur van *Auto Review* tegenkomt; de Route Napoléon is een favoriete route voor pers-introducties van nieuwe auto's. 



WAAR: FRANKRIJK

AFSTAND: 150 KILOMETER

OPEN: HELE JAAR (sommige delen niet in de winter)



Potje met vet



Vrijwel iedereen van boven de veertig heeft warme herinneringen aan de Renault 4. Soms reiken ze zelfs naar een hittegolf, wanneer de kampeervakantie naar het zonnige zuiden van Frankrijk ter sprake komt. We gaan terug in de tijd met drie wel heel bijzondere uitvoeringen van de kranige Koektrommel.

Tekst: Igor Stuifzand **Foto's:** Jérôme Wassenaar

We zijn er bij-na! Ik heb een potje met vet ... Welke liedjes werden er in de jaren 70 en 80 onderweg richting vakantiebestemming nog meer gezongen? Want met een beetje pech had de auto van je ouders helemaal geen radio – of viel op de AM-frequentie geen fatsoenlijke zender te vinden. Tussen twee kleurplaten en een ‘Zoek de 10 verschillen’-puzzel in je Okki Zomervakantieboek door, reikte je moeder je een bekertje limonade en een kleffe krentenbol aan. En dat terwijl jullie pas net de Bommelse Brug over waren – nog 1100 kilometer te gaan, richting Dordogne.

Iedereen die in de jaren 60, 70 of vroege jaren 80 is opgegroeid, kan zulke vakantieherinneringen boven water toveren. Wie zich autoliefhebber noemt vaak ook met het merk, model en kenteken van de auto van je ouders erbij. Hoe populairder de auto, des te vaker die wordt genoemd. Een Kever, Kadett – of een Renault 4. Dat vrolijke Viertje leende zich gedwee voor zomerse avonturen met het hele gezin en een volle vakantiepakking. Al moest er voor de reis alleen wel genoeg tijd worden uitgetrokken. Veel tijd. Dat de gemoederen aan boord van het knusse Viertje weleens hoog konden oplopen, in de zomerse, aircoloze warmte onderweg naar de camping, laat zich raden. Blijven drinken, kinderen!

Gerstenat

Over drank gesproken: de verhalen van mensen die vroeger zelf een R4 hadden, in hun studietijd van een huisgenoot overgenomen voor een kratje bier, zijn legio. Vaak werden deze auto's op de weg gehouden met boerenvernunft, een paar moertjes en een stukje plakband. Totdat de tijd aanbrak voor de apk. Dan moesten je als Vier-rijder op



zoek naar een vervangend exemplaar, dat in ruil voor een paar grijpstuivers of wat kratjes gerstenat werd aangeboden. Simpelweg omdat een andere Renault 4 meestal goedkoper was dan het noodzakelijke herstel voor de apk.

Voor mensen die niks willen (of kunnen) uitgeven aan hun gemotoriseerd vervoer, is de Renault 4 inmiddels allang ingeruild voor een Opel Corsa, Renault Clio of Nissan Micra. Door de strenge apk-eisen, nam het aantal Viertjes op de weg razendsnel af, en bleven alleen de beste (en duurste) exemplaren behouden. Tegenwoordig wordt zelfs geïnvesteerd in grondige restauraties, of dat nou voor een oude *Quatrellé* uit de jaren zestig is, een gebutste Fourgonnette van de Franse post of een latere GTL uit het grijze-kunststof tijdperk. De tijd dat er op elke straathoek



Viertjes uit de periode van 1961 tot 1967 zijn herkenbaar aan hun kleine grille, die liefkozend het 'harpje' wordt genoemd.



Na enkele jaren kreeg de Renault 4 een volwaardig dashboard. In de eerste serie volstond een snelheidsmeter en slechts een reepje kunststof ter afwerking.





De R4 Parisienne was bedoeld voor de stedelijke beau monde, met een luxe uitrusting en typerend ruitjes- of rieten-mandmotief op de portieren. Er zijn slechts enkele duizenden exemplaren gebouwd.

De verhalen van mensen die in hun studietijd een R4 overnamen voor een kratje bier, zijn legio.

een Renault 4 te vinden was – of soms wel twee – ligt alweer ver achter ons. De meeste Viertjes die nog over zijn, worden inmiddels gekoesterd door liefhebbers, staan warmpjes in een garagebox gestald en komen alleen de straat op als de elementen geen invloed hebben op de gesteldheid van het dunne plaatwerk. De Renault 4 wordt nu beschouwd en behandeld als een ware klassieker.

Schoenmaat 47

Toen de R4 in 1961 werd geïntroduceerd, was het op verschillende gebieden een zeer vooruitstrevende auto. In tegenstelling tot de Lelijke Eend – die de ontwerpers van de Renault 4 natuurlijk in een bepaalde richting had gedwongen – beschikte het Viertje over een heuse viercilindermotor. Eén van de innovatieve primeurs was het gesloten koelsysteem, waarin de koelvloeistof onder druk door de motor circuleerde. Een methode die tegenwoordig door elke autofabrikant wordt gehanteerd.

Ook ging de R4 de geschiedenisboeken in als de eerste vijfdeurs personenauto, met grote achterklep – al bestaan er oudere auto's met een soortgelijke toegang tot het laadruim. Wat veel studentikoze R4-eigenaren van wel- eer ongetwijfeld als een belangrijk pluspunt hebben ervaren, is de vlakke laadvloer. Een

tweedehands koelkast of wasmachine tilde je zó achterin. De Renault 4 is de eenvoud zelf, en juist dat maakt 'm tot zo'n slimme auto. Door de ruimtebesparende torsievering, neemt de wielophanging maar heel weinig plaats in. Achter het stuur heb je geen last van ver naar binnen staande wielkuipen, zodat je ook met een lichaamslengte van 2 meter en/of met schoenmaat 47 verrassend veel bewegingsvrijheid hebt. Een opvallend detail is het verschil in wielbasis, links en rechts. Doordat de overdwars geplaatste torsieveren van de achteras parallel van elkaar in de breedte van de auto liggen, staat



het rechter achterwiel 4,8 centimeter verder naar achteren dan het linker.

Omgekeerde wereld

De Renault *Quatrelle*, zoals de auto in Frankrijk liefkozend wordt genoemd, had de zware taak om de uiterst succesvolle Renault 4CV te vervangen. Dat was immers de eerste Franse auto waarvan meer dan een miljoen exemplaren werden gebouwd. De nieuwe 4, volgens het Franse belastingstelsel eveneens een *quatre chevaux*, was vergeleken met zijn voorganger de omgekeerde wereld. De motor verhuisde naar de voorzijde, evenals de aandrijving. Doordat de beproefde Ventoux-motor uit de Renault 4CV praktisch ongewijzigd zijn weg vond naar de R4, kwam de versnellingsbak met het differentieel helemaal voorin te liggen. Het schakelmechaniek is even simpel als briljant: een lange stang die helemaal over de motor loopt, komt als een paraplu-pook onder het dashboard vandaan. Een constructie die op zijn beurt weer ruimtebesparend is.

Wie voor de eerste keer in een Renault 4 stapt, zal zich bij het zien van de pook afvragen: 'Hoe dan?'. De eerste Viertjes hadden nog een driebak, met een ongesynchroniseerde eerste versnelling die in het schakelpatroon links naar je toe zat (met ervoor de achteruit). Latere Viertjes met een volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak, schakelen volgens het bekende H-patroon. Met duim en wijsvinger wissel je van versnelling, verrassend genoeg is de lange stang over de motor het toonbeeld van fijnmechanisch gevoel.

En dat geldt voor de hele rijbeleving. Van het verschil in wielbasis links en rechts merk je helemaal niets. Dankzij de tandheugelbesturing verandert het lichte Viertje licht-

voetig en met genoeg gevoel van richting. Dankzij de smalle 135-bandjes lijkt het mechaniek wel een beperkte vorm van bekrachtiging te hebben, zodat je je bij manoeuvreerwerk in het dorp of in de stad geen draaiorgelarm hoeft te hoepelen aan het grote stuur.

Overigens had de Renault 4 geen enkele moeite om het productierecord van de 4CV te overtreffen. In al zijn verschijningsvormen zijn tussen 1961 en eind 1992 meer dan 8,1 miljoen Viertjes gebouwd. Waarmee de R4 geruime tijd de bestverkochte auto van Franse makelij was. Inmiddels is hij op deze hitlijst echter allang van de topositie verdreven. Van de Peugeot 206 zijn meer dan 12 miljoen stuks gebouwd.

De oudste van Nederland

Tijdens zijn 33-jarige leven is de Renault 4 in talloze carrosserievarianten, versies en uitrustingsniveaus geleverd, van de allereerste

Renault 4L (1962)

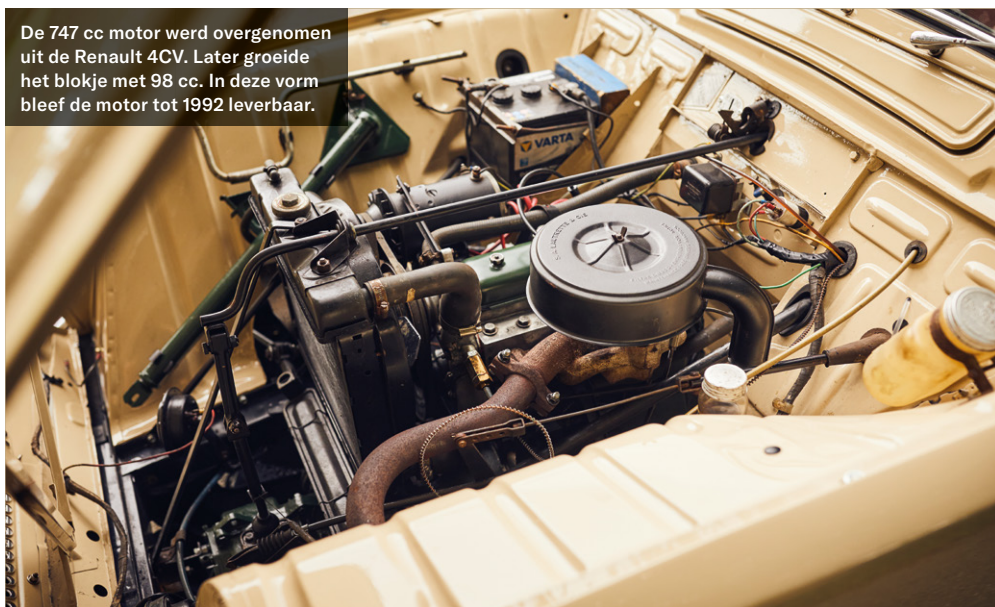
 747 cm³, viercilinder
lijnmotor, 27,5 pk,
54,2 Nm

 0-100 km/h: n.n.b.,
105 km/h

 ca. 7,5 l/100 km
(1 : 13,3)

 3668 / 1484 / 1550 mm,
594 kg

De 747 cc motor werd overgenomen uit de Renault 4CV. Later groeide het blokje met 98 cc. In deze vorm bleef de motor tot 1992 leverbaar.





De R4 in zijn oervorm, herkenbaar aan onder meer de dunne buizenbumpers.



In de 4L zit je op eenvoudig uitneembare buizenbankjes. Ideaal voor een picknick onderweg.

De Renault 4 is de eenvoud zelfve, en juist dat maakt 'm tot zo'n slimme auto.

4L tot de laatste R4 GTL Clan, en van de utilitaire maar charmante R4 Fourgonnette (F4) tot de Méhari-achtige 'vrijheid blijheid' Plein Air en Rodéo. In 1961 en 1962 is er zelfs een versie gebouwd die in aanmerking kwam voor de nog gunstiger Franse 3CV-belasting-schaal. Deze tot op het bot uitgeklede Renault 3 beschikte over een viercilinder met een inhoud van slechts 603 cm³, goed voor 23 galopperende volbloedjes aan zinderend motorvermogen. Alleen hielden ze het met een topsnelheid van 90 km/h al gauw voor gezien ...

De Renault 3 is een van de weinige modelvarianten die geen succes werden. Voor R4-fanaticus Bram van Oeffelt juist een reden om naar zo'n R3 op zoek te gaan. "Toen mijn ouders hun laatste Viertje wegdeden, heb ik mij voorgenomen om later ook zo'n

auto te kopen", vertelt hij. Aldus geschiedde, al liep het vervolgens een beetje uit de hand met de verzamelwoede. "Mijn voorkeur gaat uit naar klassiekers zoals de ontwerper ze bedoeld heeft, dus de allereerste versies. Zo ook bij de Renault 4: ik ben alleen geïnteresseerd in de uitvoeringen met de eerste grille, het 'harpje'." En dan blijft het niet bij willekeurige exemplaren. Bram ziet vooral een uitdaging in het vinden van de bijzondere modelvarianten. Zoals de R3 en de beige 4L uit 1962, die we op deze pagina's presenteren. "De 4L heb ik gekocht omdat het waarschijnlijk de oudste nog bestaande, origineel Nederlandse Renault 4 is."

Bram had deze auto al langer op het oog, en toen de vorige eigenaar er eenmaal klaar voor was om afscheid te nemen, sloeg hij meteen toe. "De auto is op 31 januari 1962 op

kenteken gezet, slechts enkele maanden na de aflevering van de allereerste exemplaren", vertelt Bram. Wanneer we de auto staan te bewonderen, schudt Bram een waslijst aan details uit zijn mouw waaraan je een Renault 4 uit de beginperiode kunt herkennen, van de goudkleurige emblemen tot het krulslot op de achterklep. Niet alleen de bouwdatum maakt dit exemplaar zo bijzonder, ook de kleurstelling is zeldzaam. "Beige Scirocco kwam destijds in Nederland nog weleens voor, maar Franse kenners weten niet wat ze zien. In een dergelijke kleurstelling werd de 4L in Frankrijk nooit besteld."

Vreemde eend

Nog zo'n zeldzame verschijning: de Renault 4 Parisienne. Met zijn hippe Schotse-ruitpatroon op de portieren en achterklep,

verruilde de 4L het platteland voor de grote stad. Bedoeld als trendy vervoermiddel voor modieuze jongedames, schopte de Renault 4 Parisienne het zelfs tot covermodel bij het toonaangevende modeblad *Elle*. Hoeveel Parisiennes er precies gebouwd zijn, is moeilijk te achterhalen. “Schattingen lopen uiteen van 2500 tot 5000”, zo weet Bram te vertellen. “Wereldwijd zijn er nog maar vijftien Parisiennes bekend. Twee daarvan zijn in Nederland.” Drie keer raden wie de eigenaar is ...

Technisch is de Parisienne identiek aan de 4L, het onderscheid zit 'm in de uitvoering van de carrosserie en het interieur. Je kon de Parisienne bestellen in verschillende kleurstellingen, in eerste instantie met een geel rietpatroon of een rode of groene Schotse ruit op een zwarte ondergrond. Later werd de Parisienne ook leverbaar met een bordeauxrode, donkergroene of donkerblauwe lak, en er is ook een versie met een geel rietpatroon op donkergrijs. De Parisienne van Bram stamt uit 1967, herkenbaar aan het nieuwe type dashboard, de aangepaste deurpanelen en de hoedenplank. Het stuurwiel en de pookknop zijn gemaakt van transparante kastanjeleukige kunststof – een prachtig detail.

Vreemde eend in de collectie van Bram is de witte R4 Plein Air. “Om eerlijk te zijn vond ik het maar een lelijk ding”, geeft hij ruiterlijk toe. Bovendien is de Plein Air een model uit de tweede serie, normaal gesproken te herkennen aan het ovale grilletje met de geïntegreerde koplampen. “Toen ik 'm op eBay vond, was hij nog geel. Ik heb de auto in noodweer vanuit Frankrijk naar huis gereden, in februari. Dat was een rit die ik niet snel meer zal vergeten ...” De reden dat Bram



De ontwikkelingen bij Citroën werden door Renault scherp in de gaten gehouden. Na de introductie van de Méhari, kwam Renault meteen met deze zonnige R4 Plein Air. Alle R4-accessoires die Bram van Oeffelt had verzameld, schroefde hij op zijn Plein Air.



toch overging tot de aanschaf van de Plein Air, is de zeldzaamheid van het model. “Bij ombouwspecialist Sinpar zijn maar zo'n 500 exemplaren gebouwd.”

Bram zag in de Plein Air een mooie bestemming om iets te doen met de grote hoeveelheid accessoires die hij inmiddels had verzameld. “De voorbumper komt van Tubul, de achterbumper is afkomstig van een Canadese R4. De grille is van GH, de koplamptringen van Cibié, en het logo op de neus komt vermoedelijk van een Renault 8. De sierlijsten om de wielkuipranden stammen van een Spaanse Vier, de rode achterlichten van het Canadese model. Het was nog een hele kunst om de verlengde sierlijsten voor



De Renault 4 is toch wat meer 'auto' dan een Lelijke Eend.

de flanken te vinden. Die zijn specifiek gemaakt voor de Plein Air." Inmiddels mag wel duidelijk zijn dat de liefde voor de R4 heel diep zit, en Bram zich in deze liefde door niets laat belemmeren. "Haha! Ja, inmiddels ben ik in de R4-wereld wel een beetje een bekendheid, als het om het oermodel gaat."

Als de wind gunstig staat ...

Rijden met de Renault 4 is een meditatieve ervaring. Je stapt in en de onthaasting begint meteen. Met een vermogen dat afhankelijk van de motorisering tussen de 27,5 en 34 pk schommelt, heeft een Renault 4 in het 130 km/h-tijdslot weinig te zoeken op de snelweg. Hoewel onder GTL-rijders heldhaftige verhalen de ronde doen over snelheidsmeters die de schaal uitdraaien – als de wind gunstig staat ... Achter het stuur van een Viertje moet je je niet laten opjuttten door het overige verkeer. Je kunt niet sneller, ook al zou je de behoefte hebben. Laat je liever meeslepen door de gemakkelijke rijeigenschappen. De Renault is zacht, heel zacht geveerd – Franser dan Frans zacht.

De kleinste beweging van het stuur en je voelt meteen hoe de auto op zijn buitenste voorwiel gaat leunen. En hoe verder je het stuur indraait, des te groter de hellingshoek wordt. Je gaat op één oor elke bocht door.

Maar als de koets zich eenmaal in de vering heeft gesetteld, kun je ook weer gas bij gaan geven. De R4 blijft het spoor keurig volgen, en je moet je uiterste best doen om de boel aan het glijden te krijgen. In een dolle bui, bezorg je de bestuurders van grootbevelgde leasebakken een mooie deuk in het zelfvertrouwen, als ze op een klaverblad ineens een Renault 4 in hun binnenspiegel ontwaren. Ach, zodra ze op recht asfalt weer gas bij durven te geven, is het spel voorbij.

De comfortabele vering, het overhellen van de carrosserie, het typische schakel-

pookje, de verrassende hoeveelheid binnenruimte, de uiterst vriendelijke uitstraling ... Het is heel begrijpelijk dat er zoveel mensen zijn gevallen voor de charmes van het Viertje. Destijds werd de auto vaak aangeschaft ter vervanging van een Lelijke Eend – de Renault 4 is immers toch wat meer 'auto'. Ruim zestig jaar na zijn geboorte is de Renault 4 veranderd van een goedkoop vervoermiddel voor studentikoze types tot verzamelwaar voor klassiekerliefhebbers. En welke van deze liefhebbers koestert geen warme herinneringen aan deze kranige Koektrommel? 





EV-DOSSIER

Tesla Model Y

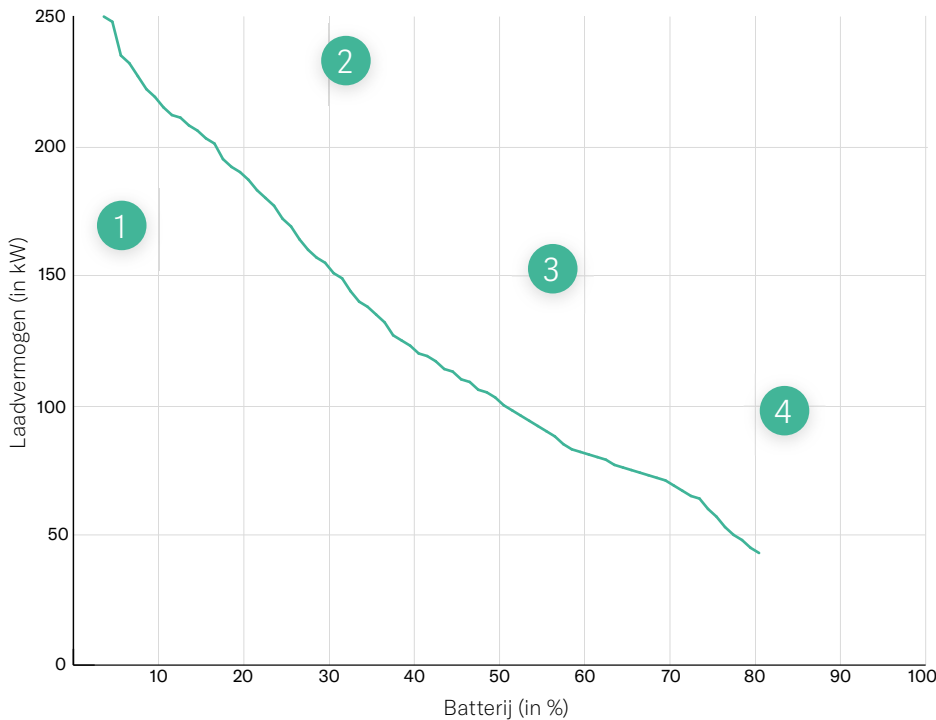
Parkeer je ongezouten mening over Elon Musk in de ijskast, want de vernieuwde Model Y is misschien wel de beste elektrische gezinsauto van dit moment.

Tekst en foto's: Bart Smakman

Pieken bij 250 kW

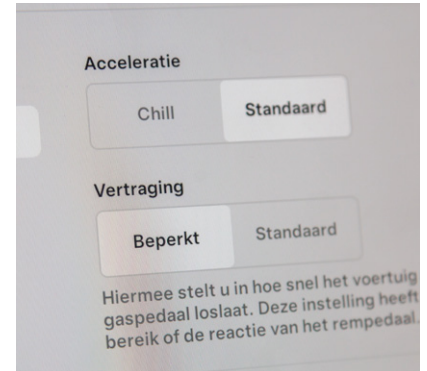
De Model Y kon al snelladen met 250 kW en het nieuwe model schiet na het inpluggen bij de Supercharger ook meteen naar 250 kW. De pret is echter van korte duur, want de rest van de laadpauze zie je de laadsnelheid alleen maar afnemen. Dat het ook anders kan, bewijst de Kia EV6. Hij levert zijn top-

prestatie (240 kW) tot de batterij ruim halfvol zit. Doordat de laadsprint van de Model Y van zo'n korte duur is, duurt het toch nog 33 minuten om van 10 tot 80 procent te gaan. De Skoda Elroq (175 kW) die vorige maand in deze rubriek aan bod kwam, deed dat sneller (28 minuten).



Zo verloopt snelladen

1. Als we naar de Supercharger navigeren, verschijnt een melding dat de batterij wordt voorverwarmd.
2. Het opgewarmde accupakket trekt meteen de volledige 250 kW uit het laadstation.
3. Van 10 naar 20% duurt twee minuten, van 20 naar 30% drie minuten en van 30 naar 40% vier minuten.
4. Wij zouden na achttien minuten afkoppelen bij 60%. Wachten tot 80 procent duurt nog een kwartier.



Geen flippers, geen gemis

De Model Y heeft bijna geen fysieke knoppen en je kunt fluiten naar flippers om de stroomterugwinning te regelen. Nou weten we uit ervaring dat zulke hendels handig zijn als je regelmatig het verschil in remkracht wilt veranderen, maar de Model Y kan onze gedachten lezen en gooit bij het loslaten van het gaspedaal precies genoeg energierugwinnende ankers uit. Er zijn wel twee standen om uit te kiezen: Standaard en Beperkt.



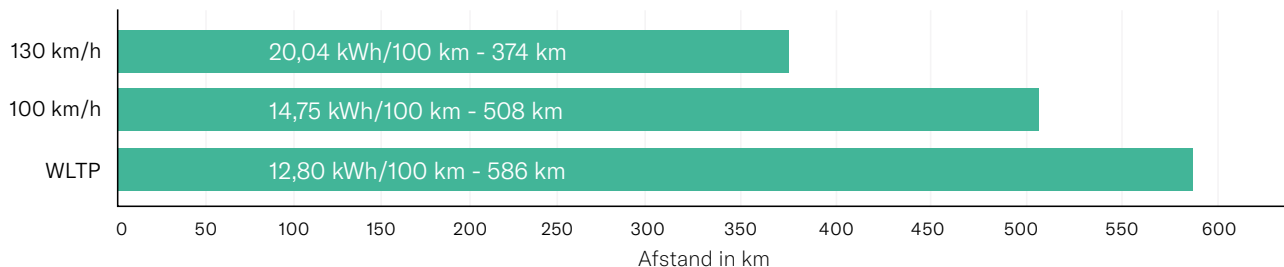
Waar laat je de laadkabel?

Waar je bij sommige EV's heel precies te werk moet gaan om het laadsnoer in zijn vakje te plaatsen, kun je bij de Model Y de kabelkluwen met een grote boog in de daarvoor bestemde opbergbak mikken. Er zijn er twee: onder de motorkap zit een riante frunk en onder de laadvloer in de kofferbak gaat een diepe bak schuil. Wat jij het handigst vindt.

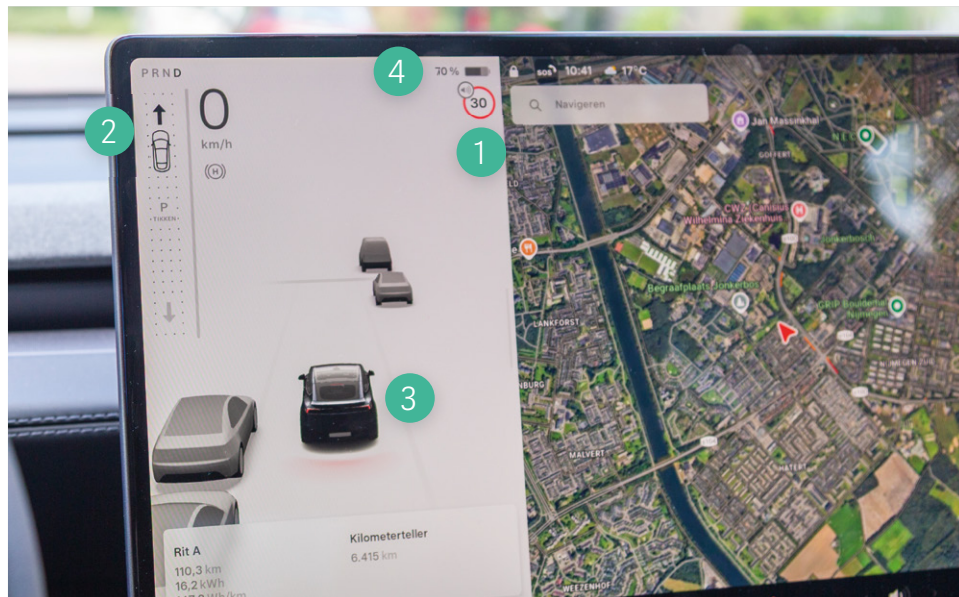
Actieradius bij 100 en 130 km/h

Tesla's staan bekend om hun lage stroomverbruik, dus de lat ligt hoog voor de nieuwe Model Y. Maar wij testen niet de zuinigste versie. Onze Long Range AWD heeft een WLTP-bereik van 586 kilometer en de Long Range met achterwielaandrijving (dus met één elektromotor in plaats van twee) staat in de boeken voor 622 kilometer. De bruikbare accucapaciteit bedraagt 75 kWh. Dat is vrij bescheiden in vergelijking met de 77 kWh van de Skoda Enyaq en de 84 kWh van de Kia EV6. De grote range is vooral te danken aan de opvallend zuinige aandrijflijn. Nu werkt het weer mee, want het is droog, windstil en verre van koud tijdens de testperiode (100 km/h: 13 graden, 130 km/h: 19 graden). Tijdens onze 100 kilometer lange testronde valt op

hoe comfortabel de nieuwe Model Y is. De vering is soepeler gemaakt en de cabine stiller. Aan het eind van de rit lezen we een gemiddeld energieverbruik af van 14,75 kWh/100 km. Zou je een volle batterij leeg rijden, dan kom je 508 kilometer ver. Prachtig. We doen de snelle actieradiustest op een warme lenteavond (19 graden) en houden het gemiddelde stroomverbruik nauwlettend in de gaten. Zal het lukken om onder de 20 kWh/100 km te duiken? Het zuinigheidsrecord bedraagt namelijk 20,3 kWh/100 km en staat op naam van de 'oude' Model Y Long Range RWD. De nieuwe Model Y breekt dat record, maar niet de magische grens: 20,04 kWh/100 km. Het resultaat is een 130 km/h-actieradius van 374 kilometer.



De nieuwe Model Y verbreekt het zuinigheidsrecord van zijn voorganger.



Instrumentarium

1. Je hoeft alleen maar op het verkeersbord te drukken om het gepingel van te hard rijden uit te schakelen.
2. Door het autootje naar voren of achteren te swipen, wissel je van rijrichting. Tik voor de P-stand.
3. Hier zie je wanneer het remlicht gaat branden - iets om rekening mee te houden bij het uitrollen.
4. Lees je de resterende range liever af in kilometers? Tik eenmaal op het percentage, et voilà.

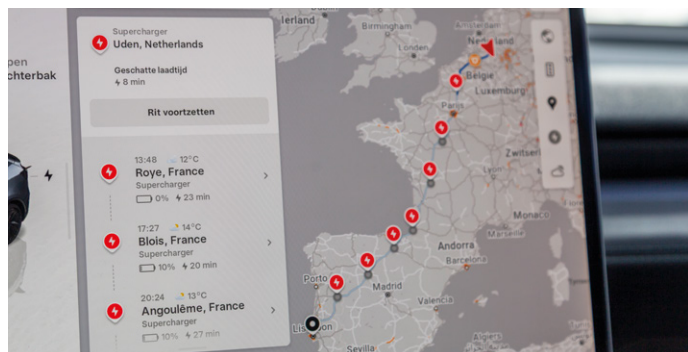
Laadpoort

Tesla plaatst de laadpoort linksachter op de auto, zodat je na het achteruit inparkeren bij de Supercharger maar drie stappen hoeft te zetten om in te pluggen. De poort zit achter een klepje dat elektrisch wordt aangedreven, net als de achterklep en de motorkap. Op het touchscreen staat een plaatje van de auto en je ziet duidelijk waar je moet drukken om de klep te activeren. Als het opladen klaar is, hoeft je de poort niet met de hand te sluiten - dat gebeurt automatisch.



Stoppen voor stroom

Normale mensen zetten hun bestemming in het navigatiesysteem, nemen de laadpauzes die de auto voorstelt en rijden zo stressvrij door stad en land. EV-nerds die kicken op cijfertjes kunnen ook hun lol op. De Model Y toont het verwachte stroomverbruik van de rit in een gedetailleerde grafiek en houdt nauwkeurig bij hoeveel jij daarvan afwijkt. Je kunt ook aflezen wat de 'schuldigen' zijn: het rijden zelf of randzaken als de klimaatregeling of de batterijverwarming. Hij deelt ook leuke weetjes: '11,8 km/h wind vanuit het noordwesten kostte 2,5% deze rit'. Als je daarop klickt, is het genieten.



Tesla Model Y Long Range AWD

2 elektromotoren,
514 pk, 493 Nm

0-100 km/h in 4,8 s,
201 km/h

75 kWh (586 km),
15,3 kWh/100 km

4790 / 1920 / 1624 mm,
822 - 2022 l, 2072 kg

€
NL 53.990 euro
BE 53.990 euro



Kort door de bocht

De Model Y is stiller, comfortabeler en hoogwaardiger geworden. De elektrische basis stond al als een huis, met een opvallend zuinige aandrijflijn die voor een groot rijbereik zorgt. En zodra de batterij eindelijk leeg raakt, zorgt de pientere navigatiesoftware ervoor dat je na een korte laadstop bij een van de vele Superchargers weer op pad kunt. Doordat het opladen alleen echt snel gaat als het accupakket bijna leeg is, zou ik '10 tot 80 procent' loslaten en op de '5 tot 60 procent'-golf varen.

PLUSPUNTEN



+ We moesten sneren, klagen en smeken, maar het is gelukt: anders dan de Model 3, heeft de Model Y een knipperlichthendel.



+ De Model Y was al een zuinige en ruime auto, nu is-ie ook comfortabel geveerd, lekker stil en afgewerkt met mooie materialen.



+ Sinds de facelift is het mogelijk om de achterstoelen met één druk op de knop in de kofferruimte neer te klappen.

MINPUNTEN



- De adaptieve cruisecontrol reageert paniekerig op auto's die op andere rijbanen rijden door onnodig af te remmen.



- Ruitenwissers van Tesla's leiden vaak hun eigen leven. Ook de vernieuwde Model Y lijkt geen idee te hebben hoe hard het regent.



- Onze testauto is uitgevoerd in Stealth Grey (1300 euro). Wie het straatbeeld wil opfleuren met Ultra Red, moet 2600 euro (!) aftikken.

EEN MANNEN



WERELD



Ze zijn allebei razendsnel. Ze komen allebei uit de koker van Volkswagen. Ze belichamen het beste van het beste van het moment op hun gebied. Maar voor de een heb je net wat grotere bal... eh, meer moed nodig om hard te gaan dan voor de ander.

Tekst: Arjan Kropman

De hemel zij geprezen voor een droge dag in het nog vroege voorjaar. Die gedachte gaat als eerst door je hoofd wanneer je de volgende cijfers op het bordje bij de Ducati Panigale V4 ziet staan: 216 pk, 121 Nm, 187 kilo. De naam Panigale staat in de wereld van twee wielen gelijk aan namen als 911 en Testarossa bij auto's. Hoewel Ducati tegenwoordig alle soorten motoren bouwt, zijn het de racemotoren die het merk wereldwijd op de kaart hebben gezet. De naam Panigale, de kleur rood en het befaamde geluid van de tweecilinder maakten Ducati beroemd én berucht.

Terug naar de cijfers. De V4 levert 216 pk. Voor een auto is dat zeker sinds de intrede van stroom als brandstof niet eens meer zoveel. Het is de combinatie met het gewicht van 187 kilo die het spannend maakt. De 'Duc' levert meer dan 1 pk per kilo.

Laten we niet langer wachten en de tweede speler van de dag erbij halen. Een auto uit dezelfde stal als de Ducati: de Audi RS3. Audi werd op 19 juli 2012 eigenaar van Ducati en dus zijn de twee sindsdien familie. De RS3 heeft een vermogen van 400 pk, maar weegt wel 1540 kilo. Dat levert een verhouding op van een kwart pk per kilo. Nog altijd fenomenaal.

Vandaag zetten we de twee naast elkaar om te kijken welk apparaat ons hart uit de borst kan laten kloppen, het bloed naar de enkels doet stromen en het zweet over de rug doet lopen. Welke van de twee is het meest begerenswaardig en nemen we het liefst mee naar huis?

Ontzag voor de Duc

Laat duidelijk zijn, geen van de twee apparaten is een lachertje. Het is echter de Ducati die ontzag inboezemt. Zoveel vermogen en zo weinig gewicht. En dat op twee wielen. De motor ademt snelheid en kracht. Alleen al door zijn uiterlijk. Zoals bij alle racemotoren ligt het zwaartepunt aan de voorzijde, waar de aerodynamische kuip de magistrale

V4 uit het zicht en de wind houdt. De afgelopen jaren kregen de ontwerpers steeds meer de vrije hand doordat nieuwe ledlicht-technologie een steeds compactere en scherpere vormgeving mogelijk maakten. Opvallend zijn de twee vleugels voor aan de kuip die de Panigale V4 aan de grond moeten houden op hoge snelheid. Show of noodzaak? We hopen het eerste, we vrezen het

De optimum performance van de Audi is voor iedereen bereikbaar.



Indrukwekkend spoilerwerk is niet alleen op snelle auto's een verplicht nummer, maar tegenwoordig ook op snelle motorfietsen.





Audi RS3



vijfcilinder, turbo,
400 pk, 500 Nm



0-100 km/h in 3,8 s,
250 km/h



9,3 l/100 km (1 : 10,8)



4381 / 1851 / 1418 mm,
1540 kg



NL 111.490 euro
BE 69.050 euro

laatste. Ondanks alle moderne rijtechnologie blijft de Panigale spartaans. Geen vierwiel aandrijving, geen chips en sensoren die de krachten per wiel monitoren en bijsturen om balans te houden zoals bij de Audi. Wel tractiecontrole op dat ene aangedreven wiel, en die blijft voorlopig op de meest veilige stand. De zithouding is gericht op snelheid. Je zit in gevechtshouding om het verkeer, het asfalt en de bochten aan te vallen. Laag boven de motorfiets, je polsen zwaar leunend op het stuur. De enige manier om het gewicht van je polsen te halen is snelheid te maken. Relaxen is geen optie. Sturen doe je amper met het stuur, maar met je gewicht. 'Gewoon je binnenste bil naast de motor hangen', zei mijn instructeur. Hoe waar dit is ook is, doe het maar eens zonder in je broek te plassen.

Als je écht durft

We schreven eerder: 'het befaamde geluid van de tweecilinder', en even waren we bang dat de V4 ons zou teleurstellen. Maar ook de viercilinder ronkt als een echte Duc. De roffel is onbeschrijfelijk en met niets te verwarren. Als het zweet nog niet stroomde, gebeurt dat nu wel. Wat een geluid! En dan tik je de versnelling in de één, laat je de zware koppeling met kort aangrijppunt opkomen en geef je voorzichtig gas. En stuif je er níét vandoor. Ondanks de kracht, het vermogen, het uiterlijk en de sound, rijdt de

Hoe lang zal het nog duren voordat de prachtige ronk van Audi's vijfcilinder turbomotor het zwijgen wordt opgelegd?





Ducati verrassend verfijnd. De cijfers liegen er niet om: 120 km/h in de eerste versnelling, van 0 naar 100 km/h in 3,4 seconden, maar de cijfers zeggen niet de hele waarheid. De Panigale geeft je ook de tijd om te wennen en de ontluikende liefdesrelatie cruisend te beginnen. Zelfs in de eerste versnelling zonder gasgeven of ontkoppelen, bokt de motor amper. Hij laat je wennen, zodat je de grenzen met beleid kunt verzetten, en je op je eigen tempo op zoek kunt gaan naar zijn ware aard. En die is echt machtig. Het geloei zwelt aan richting de 13.000 toeren. Geen zinloze actie, want de Ducati behaalt

zijn topvermogen pas bij 13.500 toeren (!). Wie het maximale uit de Ducati wil halen, moet niet bang zijn voor lawaai. De V4 schreeuwt om benzine, snelheid en lef. De acceleratie is meedogenloos, en de moderne Quick Shift-techniek maakt koppelen en ontkoppelen overbodig. Tik: één. Tik: twee. Tik: drie. De acceleratie is telkens zo enorm dat je het bloed voelt wegstromenstromen uit je hoofd, en je maag ineenkrimpt. Tik: drie voor een flauwe bocht. Tik: vier om het toerental iets te laten zakken. Waar zijn vijf en zes voor nodig? Magistraal. Maar alleen als je durft. Als je écht durft.

De Ducati geeft je de tijd om de ontluikende liefdesrelatie cruisend te beginnen.

Allebei snel, maar ...

Dan de RS3. Ook de Audi heeft een motor met historie. Het is een van de laatste vijf-cilinders. In dit geval met turbo en 400 pk, maar ook met 500 Nm koppel. Dat zit niet vast op een extreem toerental maar wordt bereikt tussen de 2250 en 5600 tpm. Dat de RS3 verfijnd is, weten we al. Je hoeft niet bang te zijn: de vierwielaandrijving, ooit ontwikkeld voor 's werelds meest indrukwekkende rally-auto, de Ur-quattro, staat enorme bochtsnelheden toe. Vol gas wegrijden doe je zonder angst om je voertuig in een baan om de aarde te lanceren en zelf



Ducati Panigale V4



V4, 1103 cm³,
216 pk, 121 Nm



0-100 km/h in 3,4 s,
topspeed: niet
uitgeprobeerd



6,5 l/100 km (1 : 15,4)



187 kg



NL 32.490 euro
BE 27.990 euro

hard met je rug op het asfalt te klappen. Sterker: de *launch control* helpt je om moeiteloos tot de acceleratietijd van 3,8 seconden te komen. Vier tienden langzamer dan de Ducati – op papier. In de praktijk eigenlijk altijd sneller, tenzij je naam met een R begint en op ‘ossi’ eindigt, én je over een heel groot hart beschikt. Of kleine hersenen.

De Audi biedt een optimum aan performance, die dankzij technische verfijning voor iedereen bereikbaar is. Een combinatie die je vroeger vooral bij de Porsche 911 aantrof. Een vorm van perfectie. Bloedsnel, maar zonder gedoe en in alle luxe. Met airco, stoelventilatie en premium sound uit zestien boxen en twee dikke uitlaten. Iets anders dat je vroeger ook bij de 911 aantrof is de prijs van dik 110 duizend euro. Waar is de tijd gebleven?

Wat gaat er mee naar huis?

We kijken de lucht in op zoek naar bewolking. Geen wolkje aan de lucht. Dat is dus duidelijk: de Ducati gaat mee naar huis vandaag. Wat een beleving geeft dat apparaat.

Je voelt de ingetogen kracht onder je kont. Je voelt het gevaar. Bij iedere acceleratie. In elke bocht. Bij elk schakelmoment. Zelfs als je stil staat. Het regent niet, maar je houdt het niet droog. De Duc vergt ook energie. Opperste concentratie. Het gevaar is er altijd, en groeit met je zelfverzekerdheid. De Audi roept respect op. De Ducati ontzag, maar hij is ook vermoeiend. Je kunt niet langzaam gaan. Je kunt niet even je aandacht laten verslappen. Het verkeer is een vijand die je aanvalt voor je plezier. Heerlijk voor ophitsend avontuur op een zomerse dag. Op de meeste andere momenten tekenen wij voor de Audi. Die biedt een geniale combinatie van sportiviteit, veiligheid, comfort en luxe, die op zijn minst heel dicht in de buurt komt van de auto die we op dit punt het hoogst hebben staan: de Porsche 911. Ook uit dezelfde stal. De RS3 is een alleskunner, maar dan wel tot in de extremen. Eigenlijk is kiezen tussen de Duc en de RS3 een onmogelijke keuze. Maar goed, de zon schijnt. We hebben de tijd. En de liefde voor de Duc is spannend en nieuw. 



De Audi imponeert met zijn open wielen, grote geperforeerde remschijven en plakkerige sportbanden.



Verrassend leuk met hier en daar een misser

Collega Wouter heeft de Leapmotor T03 al eens in het buitenland gereden. Iets sceptisch hoorde ik hem vol lof praten over het kleine karretje. Hoog tijd om de Chinese EV in Nederland nog eens aan de tand te voelen.

Tekst: Shane Jebbink

01 Merk je dat de Leapmotor T03 maar 19.990 euro kost?

De Leapmotor T03 is een van de goedkoopste nieuwe auto's van Nederland. Merk je dat als je in de auto zit? Ja en nee. Natuurlijk zie je meteen dat het interieur vooral uit hard plastic bestaat, maar je kunt voor dit geld nu eenmaal geen premium BMW-, Audi- of Mercedes-interieur verwachten. Als is het aan de standaarduitrusting niet te zien dat dit een betaalbare auto is.



02 Voor welke uitvoering moet je kiezen?

Dit is een beetje een flauwe vraag, want er is maar één uitvoering: de Design. Wat dat betreft is de Leapmotor T03 een typische Chinees. De prijslijst is heerlijk overzichtelijk, en de enig leverbare uitvoering is rijk uitgerust. Zeker als je de prijs in je achterhoofd houdt. Ik ken diverse luxemerken die grof geld vragen voor een panoramadak, maar bij de T03 zit-ie gewoon in de standaarduitrusting. En waar je bij het basismodel van de Renault 4 wordt afgescheept met stalen velgen, heeft de T03 gewoon 15-inch lichtmetaal. Automatische airconditioning? Zit erop. Adaptieve cruisecontrol? Present! Ook led-dagrijverlichting, een achteruitrijcamera, een 8-inch digitaal instrumentarium en een 10,1-inch multimediascherm zijn allemaal standaard. En dat is heel netjes voor een auto van nog geen 20 mille.

Leapmotor T03 Design



1 elektromotor, 95 pk,
158 Nm



0-100 km/h in 12,7 s,
130 km/h



37,3 kWh (265 km),
16,3 kWh/100 km



3620 / 1652 / 1577 mm,
210 - 880 l, 1175 kg



NL 19.950 euro
BE 18.900 euro

03 Hoe rijdt de Leapmotor T03 als je uit een Ford Focus ST stapt?

De scepsis die ik had over de Leapmotor T03 komt niet alleen voort uit zijn oenige uiterlijk (al valt over smaak niet te twisten), maar ook uit het feit dat het om een elektrische auto uit China gaat. Die bieden doorgaans niet veel rijplezier, zeker niet in deze prijs categorie. Dus als ik vanuit mijn Ford Focus ST in de Leapmotor stap, heb ik lage verwachtingen.

Hierdoor verraste de Leapmotor T03 me des te meer. Al bij de eerste trap op het stroompedaal en de eerste stuurbeweging gebeurde iets wat ik niet had verwacht: opgetrokken mondhoeken. De T03 rijdt echt leuk. Wat onderscheidt deze EV van al die andere modellen die ik tot nu toe heb gereden? Het sturen is leuk, maar ook niet overdreven gevoelig of sportief. De auto is relatief rap, maar zeker niet snel. Het is het gewicht dat de rijervaring bijzonder maakt: de auto weegt maar 1175 kg. Dat is weinig, zeker voor een elektrische auto.

04 Oké, de auto is goed, maar hoe zit het met de verkoopcijfers?

Die houden niet over. Vorig jaar gingen 42 kopers overstag, maar toen was de auto net op de markt. Dit jaar gaat het iets beter, maar flitsend zijn de verkopen niet. In de eerste vier maanden van dit jaar verkocht Leapmotor 155 exemplaren van de T03. In dezelfde periode gingen er bijna twee keer zoveel Dacia's Spring over de toonbank (273), en dat is eigenlijk vreemd als je kijkt naar wat je krijgt voor je geld. De T03 is veel completer en rijdt ook leuker.



**Aan de standaard-
uitrusting zie je niet dat
dit een goedkope auto is.**

05 Valt er echt niks te zeuren?

Oh, zeker wel. Voor de eerste rit verander ik niets aan de fabrieksinstellingen; zo krijg je een duidelijk beeld van de auto. Na een kwartier werd ik helemaal kierewiet van alle veiligheidssystemen en heb ik de auto aan de kant gezet. Poging twee, maar nu op mijn manier. Ik leg de rijstrookassistent, de afleidingswaarschuwing (als je bijvoorbeeld oogcontact maakt met je rijder en dus even niet op de weg let) en vooral de snelheidsassistent (die waarschuwt als je de maximumsnelheid over-

schrijdt) direct het zwijgen op. Ook de adaptieve cruisecontrol werkt matig: zo remt de auto zelfs af als iemand je op de linkerrijstrook inhaalt, terwijl jij op de rechterstrook rijdt. Dat is niet alleen vervelend, maar ook onnodig en zelfs gevaarlijk.

Eén systeem kun je echter niet uitzetten: de vermoeidheidsassistent. Het display toont zonder overdrijven om de vijf minuten hetzelfde bericht in houterig Nederlands: 'Neem even rust om te voorkomen dat u vermoeid rijdt'. Dit wordt gevolgd door een scherp geluidje. Pas toen besepte ik dat er altijd een camera op mijn

snufferd staat. Als je je mond beweegt, meldt het bericht zich weer. Dat kan bij een subtiele gaap zijn, maar ook als je even meezingt met de muziek (probeer dat maar eens niet te doen bij het laatste album van Post Malone). Soms komt het ook compleet willekeurig. Een andere merkwaardige tekst die de auto soms laat zien: 'De bestuurder heeft de auto verlaten'. Terwijl ik toch echt met mijn volledige gewicht op de stoel zit. Het zijn kleine missers, maar hoe langer je met de auto rijdt, des te meer ze uitgroeien tot een grote bron van ergernis.

Het kan vriezen, het kan dooien

Of we met de vernieuwde Toyota Hilux GR Sport een offroadtrip willen maken door Cappadocië. Wat denk je zelf? Het woord 'avontuur' is de auto op het lijf geschreven! In de kleine lettertjes treffen we ook een kledingadvies: doe vooral iets luchtigs in je reisbagage, want het zou best eens warm kunnen worden. Maar vergeet voor de zekerheid ook niet je winterjas mee te nemen...

Tekst: Johannes Riegsinger, Igor Stuifzand **Foto's:** Harald Dawo, Savas Yilmaz



Welkom in Cappadocië, Turkije. Het gloedvolle avondlicht strijkt over de tufsteenkegels die zo uniek zijn voor het maanlandschap rond Göreme en Ürgüp, en geeft het grauwe decor een klein beetje kleur. Tussen de donker-grijze kiezels, de kleurloze grashalmen en levenloze takken van een vegetatie die nog in winterslaap is, laten de eerste tekenen van de naderende zomer zich echter voorzichtig zien. Het is de laatste paar dagen aangenaam warm geweest, zodat aan sommige struiken een zachtroze bloesem tevoorschijn komt. We aanschouwen de prachtige kleurschakering aan de hemel, waarin diep donkerblauw naadloos overgaat in paars en oranje. In de verte, ten zuiden van Kayseri, tekent de besneeuwde top van de bijna 4000 meter hoge vulkaan Erciyes Dağı zich nog net boven de horizon af. We nemen het uitzicht ademloos in ons op. Toyota heeft precies het juiste moment uitgekozen om ons uit te nodigen voor een onvergetelijke roadtrip door dit indrukwekkende beschermde natuurgebied. Nog een paar weken en het toerisme barst hier weer in alle hevigheid los.





Een rode 12-uurmarkering op het stuur, handig in het terrein. Ook in de Hilux blijf je tegenwoordig met de wereld in verbinding.



Toyota levert de Hilux in Nederland alleen op grijs kenteken, de testauto heeft echter een riante driepersoons achterbank.



Het gebied is eeuwenlang blootgesteld aan water, wind, hitte en kou, en dat heeft diepe sporen achtergelaten.

Feeënschoorstenen

In Centraal-Anatolië hebben de vulkanen over een tijdsbestek van miljoenen jaren het landschap ingericht. De aardbodem is hier altijd bedekt geweest met lichtgrijze as, die alle tijd heeft genomen om grillige formaties van ruw gesteente te vormen. Het gebied is eeuwenlang blootgesteld aan water, wind, hitte en kou, en dat heeft diepe sporen achtergelaten. Met de unieke tufsteenkegels als resultaat – de zogenaamde ‘Feeënschoorstenen’. Al in de prehistorie werden deze ‘peri bacaları’ uitgehakt tot grotwoningen. Door hun kleine vensters zien de rots-

wanden er soms uit als Zwitserse gatenkaas. Cappadocië trekt jaarlijks talloze bezoekers voor een onvergetelijke herinnering. De foto's van de zwermen bontgekleurde luchtballonnen, die in het ochtendgloren een vlucht maken boven het unieke landschap bij Göreme, zijn wereldberoemd.

Ons staan vandaag weinig vlieguren te wachten. Na een comfortabele testrit met de nieuwe mild-hybridversie van de Toyota Hilux, hebben we nu plaatsgenomen achter het stuur van de vernieuwde Hilux GR Sport. Ook dit model beschikt over een 48-volt startgenerator en een kleine, onder

de achterbank verstopte accu, die een capaciteit heeft van 4,3 Ah. Voor extra avontuur heeft de GR Sport een bodemvrijheid van 32 centimeter, een hellingshoek van 29 tot 30 graden en – niet minder belangrijk – een spoorbreedte die vóór met 13,5 centimeter en achter met 15,5 centimeter is vergroot. Daarom zijn de voorste draagarmen met maar liefst 7 centimeter verlengd. In de

voorste wielkuipen heb je vrij zicht op de rode schroefveren en 46 mm monotube-schokdempers. Het mag duidelijk zijn: de Toyota Hilux GR Sport is gebouwd om uitdagend, onverhard terrein te bedwingen, en zorgt ervoor dat snelheid geen belemmerende factor meer is. Nog een nachtje slapen, morgen kunnen we de Hilux GR Sport goed de sporen geven.

In de voorste wielkuipen heb je vrij zicht op de rode schroefveren en monotube-schokdempers.



De luchtgeleiders achter op de cabine voorkomen een hinderlijke turbulentie in de laadbak. Niet voor Nederland!



Toegift

Wanneer we het hotel verlaten, worden we verrast door een gure wind en zelfs sneeuw. Vannacht is de temperatuur tot beneden het nulpunt gezakt. De winter ziet zijn kansen schoon voor een toegift. Maar dat wil niet zeggen dat ook ons humeur onder nul is gedaald – we hebben vandaag immers de beschikking over de Hilux GR Sport. Een auto die bij uitstek geschikt is voor deze omstandigheden.

Terwijl we een plotselinge sneeuwstorm afwachten, tekenen we vier gedachten op in ons notitieboekje. Allereerst: je voelt nauwelijks wanneer de ondersteunende elektromotor van het mild hybrid-systeem mee gaat doen, de 2,8-liter turbodiesel van de Hilux

4WD, een tussenbak met lage gearing, sperriffs – niet voor niets is de Hilux in de meest ongerepte delen van de wereld zo populair.





Toyota Hilux GR Sport



2755 cm³, turbodiesel,
204 pk, 500 Nm



0-100 km/h in 10,7 s,
175 km/h



10,7 l/100 km (1 : 9,3),
280 g CO₂/km



5325 / 2020 / 1880 mm,
2125 kg



NL 84.099 euro

BE 61.700 euro



GR Sport spant vanuit stilstand meteen zijn spieren. Ten tweede: als GR Sport is de pick-up meer dan afdoende gemotoriseerd, een nog venijnigere V6-motor had dit werkpaard te veel richting pretsegment geduwd. En dat wordt al beheerst wordt door de Ford Ranger Raptor. Derde punt: de grotere spoorbreedte en nieuwe schokdempers geven de GR Sport op een verharde ondergrond meer gevoel en stabiliteit. Ten slotte: ...

Nu kunnen we onze notities beter even terzijde leggen, want het opgewaardeerde onderstel krijgt aan de volgende etappe over een kiezelpad zijn handen vol. De diepe sporen, gladde hellingen en glibberige afdalingen schreeuwen om een andere setting van de gearing. Toyota maakt het ons gemakkelijk: we hoeven alleen maar een paar knopjes in te drukken en de Hilux is tot ultiem terreinvoertuig getransformeerd.

Dankzij de extra bodemvrijheid en 46 mm dikke monotube-schokdempers kiest de Hilux GR Sport gemakkelijk het luchtruim.

We stoeien op hoog tempo over een pad dat voor elke andere terreinwagen een martelgang moet zijn.

Martelgang

We stoeien op hoog tempo over een pad dat voor elke andere auto een martelgang moet zijn, maar onze rode Hilux vervolgt stoïcijns het diepe spoor. Terwijl ons gestel flink op zijn falie krijgt, blijven de wielmoeren en wielkastverbreeders van de auto keurig op hun plek. Het is goed voelbaar hoe de schroefveren en schokdempers de wilde wielbewegingen in alle rust tot bedaren brengen. Totdat plotseling een imposant

rotsblok opdoemt, en we niet meer genoeg tijd hebben om in te grijpen. In afwachting van de keiharde klap die de wielophanging ontzet en de draagarmen verbuigt, horen we echter niet veel meer dan een doffe stomp. We kunnen zeggen dat we Cappadocië ook vliegend hebben beleefd, als was de vlucht van korte duur. De Hilux zet een zachte landing in, en vervolgt onverstoord zijn weg. We grijpen ons notitieboekje er weer bij: de Hilux GR Sport is cum laude geslaagd. **A**







Bavo Galama

Elke maand struint Bavo Galama autoland af. Hij ontmoet liefhebbers met benzine in het bloed. Is er nog toekomst voor hun passie?

Het opmerkelijke walhalla van merkwaardige auto's

Het ene auto-evenement is het andere niet. Zo bezocht ik in april een klassiekerfestival in Noord-Holland met een wel erg hoog braderiegehalte. Hoe anders was dat een maand later tijdens de vierde editie van het EMWalhalla in Raamsdonkveer.

Tekst en foto's: Bavo Galama



Bij het hiervoor genoemde evenement in Noord-Holland werd de autoliefde van het publiek nogal opzichtig geëxploiteerd door commerciële verkopers en standhouders. En van degenen die vooral graag naar klassiekers wilden kijken, werd de blik vertroebeld door de blauwe dampen van de hotdogs en broodjes hamburger.

Gelukkig ging het er op het terrein van de Toyota-importeur in Raamsdonksveer een stuk minder commercieel aan toe. Daar organiseerde de Vereniging Elk-Merk-Waardig de vierde editie van het zogenoemde Walhalla-festijn. Hier viel voor elke autoliefhebber aan de lopende band iets geks, grappigs, merkwaardigs, prachtigs of raars te ontdekken. Er werd naar hartenlust gefotografeerd, gepraat, gelachen, geluisterd en bewonderd. En entreegeld, nee daar doen ze hier al helemaal niet aan.

Miskend, mislukt, geflopt

Op het centrale parkeerterrein van Louwman en Parqui staan enkel de auto's van leden van de vereniging te pronken. Dat zijn auto's die aan de volgende criteria voldoen: miskend, mislukt, onbekend, geflopt, verge-ten of op een andere manier bijzonder. Als

het maar geen algemeen erkende of gewilde klassiekers zijn. Dat resulteert in een rariteitenkabinet zonder weerga. Sommige auto's zijn vooral bijzonder omdat ze in hun tijd zo verschrikkelijk onbijzonder waren. Door-snee volumemodellen met conventionele techniek zijn voor liefhebbers niet de moeite waard om te bewaren. En dus werden ze zeldzaam. Hoe vaak zie je nu nog een Opel Rekord, een Simca Chrysler 1307 of een Fiat 128? Op dit evenement kun je ze zomaar tegenkomen. En dat maakt het EMWalhalla tot een bijzonder vrolijke happening.

Kleurenblind

Langs de route van de bezoekersparking naar het festivalterrein mogen mensen met een anderszins bijzonder voertuig hun vier-wielers neerzetten. De meeste daarvan vallen inderdaad niet binnen de overigens ruime grenzen van de ballotagecommissie. Een goed voorbeeld is een Bentley Azure uit 1996. Niet bepaald een miskende wagen, noch vergeten of mislukt. Maar dit donker-blauwe exemplaar heeft parase leren bekle-

ding meegekregen van de waarschijnlijk kleurenblinde eerste eigenaar. Paars!

Even verderop staat een bruin-metalliek Datsun 280 Z. Dat is inmiddels een onbetwiste klassieker, die hoort dus niet op het hoofdterrein thuis. Wel prachtig natuurlijk. Een vette Ford Mustang, hetzelfde verhaal. Ik blijf op een apart veldje beland te zijn waar de jonge en aankomende klassiekers geparkeerd staan van lezers van Youngtimer Magazine. Ook altijd leuk om naar te kijken en om over te praten met de enthousiaste eigenaren, maar qua thema niet merkwaardig of opmerkelijk genoeg.

De sfeer is overal uitermate gemoedelijk en iedereen is in voor een gezellige ontmoeting. De interesse in, of de liefde voor bijzondere auto's, en vooral zeldzaamheden of rariteiten, is hier de verbindende factor. Het stralende weer zit ook nog eens mee, dus de dag kan niet meer stuk. Op naar het hoofdterrein.



De Honda Beat werd gebouwd voor de Aziatische markt, des te opmerkelijker dat er een heel rijtje in Raamsdonksveer stond.



Onbekende Japanners

Bij het welbekende benzinestation voor Louwmans Toyota-World is juist het onderdeel 'Flops Gear' van start gegaan. Drie heren becommentariëren ombeurten de Merkwaardige Automobielen die op een soort catwalk stapvoets langs een geïnteresseerd publiek rijden en interviewen de eigenaren. Zo leer ik dat Toyota begin jaren 90 ooit een model heeft uitgebracht met kante-lende vleugel-, c.q. vlinderdeuren. De Toyota Sera. Nooit van gehoord. Hier zie ik dus een rechtsgestuurd exemplaar. Grijs geïmporteerd uiteraard, want hij is hier nooit officieel uitgebracht.

Dit soort onbekende Japanners zie ik hier wel meer geparkeerd staan. Een leuk tijdverdrijf is om op afstand te raden wat het is. Ik presenteer u de onbekende Daihatsu Opti die qua achterkant sprekend lijkt op de in Nederland weer wél uitgebrachte Subaru Vivio.



Een blauwe Bentley met een paars interieur; de eerste eigenaar was vast kleurenblind ...

Maar ook ben ik reeds gestuit op de eigenlijk puur voor de Aziatische markt ontworpen Nissan Pao, Honda Beat (getekend door Pininfarina!) en de Suzuki Cappuccino.

Morris Marina

Van heel ander kaliber zijn de Engelse auto's uit de British Leyland-periode. Dat daar nog exemplaren van rondrijden, mag sowieso een regelrecht wonder heten. Ik geloof niet

dat er ooit slechtere auto's gebouwd zijn dan bijvoorbeeld de Morris Marina Coupé en de Austin Maxi die ik hier zie staan. In mijn studententijd had een vriend van mij een vierdeurs Marina sedan. Oranje, ook dat nog! Dat was toen trouwens een niet ongebruikelijke kleur. Die Marina bleek onverwacht een best fijn rijdende auto te zijn, zij het een beetje bewerkelijk. Voortdurend vielen er kleine, kennelijk niet-essentiële onderdeeljes van af.

En dan ontdek ik een auto die wij vroeger thuis bijna hadden aangeschaft. Mijn vader was nogal anglofiel en enigszins anti-Duits. En dus overwoog hij eventjes de aanschaf van een Austin Allegro. Daar heeft iemand hem gelukkig vanaf gebracht, maar hier op EMWalhalla staat er gewoon eentje. Nostalgie gemengd met een nog steeds aanwezige opluchting.

Vergeten merken

Dan zijn er nog de echt vergeten auto-merken. Bedenk maar eens een vergeten

Dat ze nog leven! De Lancia Beta (I) en de Austin Maxi behoren kwalitatief tot de slechtste auto's van de jaren zeventig.





We komen opvallend veel onbekende, rechtsgestuurde Japannertjes tegen, zoals deze Daihatsu's.

we het laagdrempelig. De jaarlijkse contributie is bij ons maar 26 euro. Bij andere autoclubs zie je weleens dat de leden vooral gefocust zijn op hun eigen auto. Bij ons zijn ze echt geïnteresseerd in elkaars auto's. Als het maar gek, vergeten, miskend, opvallend of een enorme marketingflop is geweest. Dat vinden we leuk.

"We hebben ooit met een vijftal leden ook gezamenlijk voor 1000 euro een Fiat Croma gekocht als een soort deelautoproject. Die moesten we voor de sloop behoeden, vonden we. En we hielden van gekke dingen. Vanochtend hebben we deze editie door een als paus verkleed bestuurslid laten openen. Omdat vandaag die nieuwe Amerikaanse paus in Rome werd geïnaugureerd. We hebben onze eigen versie van De Heilige Vader in een Cadillac Allanté gehesen, want die heeft ook Italiaanse en Amerikaanse roots."

Internationale faam

Mij was al opgevallen dat er relatief veel auto's met Brits kenteken op het terrein staan. Dat blijkt geen toeval: Aart: "We zijn vorig jaar naar een oldtimerfestival in Engeland geweest en daar hebben we reclame gemaakt voor deze editie van het Walhalla. En in januari al kregen we mails van Engelse autoclubs of we hier een goede camping voor ze wisten. En zo hebben we ook contact met liefhebbers uit Slowakije en Duitsland gekregen. Ook dankzij hen worden we elk jaar weer een stukje groter.

Zelf heb ik vandaag mijn Reliant meegenomen naar Raamsdonkveer. Dat is natuurlijk een absolute rariteit op wielen, en nog veel onbekender dan dat je misschien zou denken. Laatst vroeg een mevrouw nog aan me of ik hem misschien zelf gebouwd had. Dat is ietsje te veel eer, vrees ik!" **A**

Nederlands automerk. Spijker? Daf? Eysink? Carver? Nee, mijn oog valt op drie gele autootjes van het merk Max, de Max Roadster. Dat was een Nederlands product op basis van de techniek van een Citroen AX. In 1990 werd de eerste geleverd, maar in 1993 was het verhaal alweer over voor het Helmondse bedrijf Max Motors. Toch leuk dat er hier een paar 'overlevenden' staan.

Wat het rondstruinen op dit evenement extra leuk maakt, is dat je auto's tegenkomt die je ooit uitgesproken lelijk, onsympathiek of verwaarloosbaar vond en die nu ineens vertederend oproepen. Zoals de Citroen Axel. Die verscheen in 1985 als opvolger van de LN, die weer een uitgekleden Peugeot 104 ZS was, met een tweecilinder boxermotor in plaats van een volwassen vierpitter.

Die LN was, net als de in Roemenië gebouwde Axel, een auto voor fantasieloze bejaarden. Zelden een auto gezien met een burgerlijker uiterlijk dan de Axel. Alles wat er eventueel stoer of schattig aan kon zijn, ontbrak. Maar wat wil je? Roemeense partijleden uit de tijd van Nicolae Ceaușescu hadden zich bekommerd om het ontwerp. Maar anno 2025 betrap ik mezelf er op dat ik denk: ach gut, kijk nou hoe lief, een Axel! Alles wat ooit lelijk was, wordt vanzelf wel weer een keer mooi. Kijk naar huizen uit de jaren 50 of naar bruin jaren 70-meubilair. Er staan te veel bijzondere, half vergeten of mislukte auto's om allemaal op te noemen of te behandelen. Maar wie als autofiel een leuke middag wil beleven, moet er volgend jaar beslist bij zijn!

Laagdrempelig

Autojournalist Aart van der Haagen is de oppergod Wodan van dit Walhalla. De hui-

Alles wat ooit lelijk was, wordt vanzelf wel weer een keer mooi.

dige vicevoorzitter van de club is één van de oprichters en al jarenlang de spreekbuis van Elk Merk Waardig.

Aart van der Haagen: "De club bestaat sinds 1 april 2009. Het is begonnen met een groepje liefhebbers die een goedkope stalting zochten voor hun verzameling verschoppingen uit de autohistorie. Van het één kwam het ander en sinds de coronatijd organiseren we jaarlijks een Walhalla. Sindsdien gaat het hard. Na elke jaargang stromen nieuwe leden binnen. Je hoeft niet per se zelf een auto te bezitten die wel of niet aan de criteria voldoet. We willen vooral liefhebbers trekken. Daarom houden

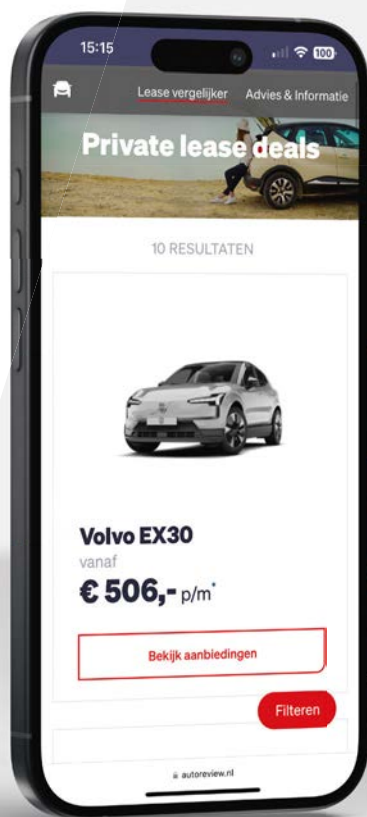
Ook de EMW-paus maakte zijn opwachting, in de Amerikaans-Italiaanse Cadillac Allanté.



BELEEF HET RIJDEN

Auto
REVIEW

Ook voor de beste private lease-aanbiedingen kijk je op autoreview.nl



- ▶ Geen zorgen over reparaties en afschrijving
- ▶ Geen aanslag op je spaarrekening
- ▶ Alle kosten in één bedrag gebundeld



Scan
de QR-
code

Ga snel naar

www.autoreview.nl/private-lease/deals

* Actietarieven zijn onder voorbehoud. Bekijk de meest actuele aanbiedingen online.

Voor hetzelfde geld

Je rijdt al in een elektrische Renault 4 voor 29.990 euro, maar de versie die je wilt, kost zomaar 35 mille. Wat koop je voor dat geld bij de concurrentie?

Tekst: Bart Smakman



Alle compacte elektrische SUV's op deze pagina hebben een hergebruikte modelnaam. Ga maar na: de Renault 4, de Fiat 600, de Ford Puma en zelfs de Toyota Urban Cruiser bestonden allemaal al eerder. In deze prijsvergelijking willen we volwassen gezinsauto's samenstellen, dus een riant actieradius, een navigatiesysteem met laadadvies, adaptieve cruisecontrol, een draadloze telefoonlader en stoelverwarming zijn harde eisen. Dan blijkt de Renault 4 het voordeligst, maar weet dat er buiten zijn segment nog betere deals te vinden zijn. Een Volkswagen ID.3 met deze specificaties kost namelijk maar 32.870 euro.

Renault 4 E-Tech Electric

(52 kWh, 409 km, 150 pk)

Techno-uitvoering	34.990 euro
Navigatiesysteem	✓
Adaptieve cruisecontrol	✓
Draadloze telefoonlader	✓
Stoelverwarming	500 euro
Totaal:	35.490 euro

DUURDER



Fiat 600e

(51 kWh, 409 km, 156 pk)

La Prima-uitvoering	37.990 euro
Navigatiesysteem	✓
Adaptieve cruisecontrol	✓
Draadloze telefoonlader	✓
Stoelverwarming	✓
Totaal:	37.990 euro

Er zijn twee uitvoeringen: Red (32.990 euro) en La Prima (37.990 euro). Het prijsverschil van 5 mille moedigt aan om te kijken wat je precies nodig hebt en of de drie optiepakketten daarbij kunnen helpen. Het navigatiesysteem, de oplader en de stoelverwarming zijn inderdaad bij te bestellen, maar voor adaptieve cruisecontrol moet je per se de duurste uitvoering hebben.

DUURDER



Ford Puma Gen-E

(43,6 kWh, 376 km, 168 pk)

Basisuitvoering	35.495 euro
Navigatiesysteem	✓
Adaptieve cruisecontrol	1100 euro
Draadloze telefoonlader	775 euro
Stoelverwarming	550 euro
Totaal:	37.920 euro

De standaarduitrusting van de elektrische Puma is een indrukwekkende lijst met handigheidjes (GigaBox) en multimedia-systemen (2 grote beeldschermen), maar er ontbreken ook een paar essentiële zaken. Zo vragen drie van de vier punten op ons boodschappenlijstje om een extra investering. En het is niet alsof Ford uitpakt met een enorme batterij (43,6 kWh).

DUURDER



Toyota Urban Cruiser

(59,8 kWh, 409 km, 156 pk)

Executive-uitvoering	38.295 euro
Navigatiesysteem	n.n.b.
Adaptieve cruisecontrol	✓
Draadloze telefoonlader	✓
Stoelverwarming	✓
Totaal:	38.295 euro

De Urban Cruiser is afgekeken van de Suzuki e-Vitara, maar toch brengt Toyota zijn prijslijst als eerste naar buiten. Die begint bij 32.995 euro, maar de 2800 euro kostende upgrade naar de Dynamic-uitvoering levert je ook een grotere batterij op (59,8 i.p.v. 47,8 kWh). De telefoonlader zit echter alleen op het topmodel van 38 mille. Hopelijk prijst Suzuki zijn waar slimmer dan Toyota.



I Love

Kilometertellers terugdraaien is verboden, maar de klok terugzetten niet. In deze rubriek belichten we auto's en gebeurtenissen uit het (nabije) verleden.

Autojaar 1979

De auto's waarmee we al die kilometers aflegden: een Ford Taunus met imperiaal, een Opel Rekord met een caravan erachter, een Peugeot 504 volgestouwd met bagage of een Renault 16 met die handige grote achterklep. Airco was nog niet vanzelfsprekend, dus al puffend van de warmte trokken we over de Alpen of sloten we aan in de file op de Route du Soleil. Je moest niet gek opkijken als je met een oververhitte motor langs de kant van de weg kwam te staan, hoewel technisch ongemak soms makkelijk te herstellen was met een touwtje, een stukje plakband of een klap met de hamer. Eenmaal op de camping aangekomen, ploften we neer in onze kampeerstoeltjes en luisterden we naar *Chiquitita* van ABBA en dansten we op *Hooray! Hooray! It's a Holi-Holiday* van Boney M.



Met de sleurhut naar de zon

Eind jaren 70 gaan we steeds vaker met vakantie. Niet met het vliegtuig, maar met de auto – bepakt en bezakt – op weg naar Frankrijk, Oostenrijk of Italië. Kamperen is de norm, de achterbank zit vol met kinderen en het dashboardkastje vol wegenkaarten en krakende cassettebandjes.

Tekst: Wouter Vastenhouw

6261

SUZUKI ALTO

Kleine auto, grote naam

Dat Suzuki in Nederland ooit de modelnaam Alto overboord kieperde ten gunste van Celerio, behoort net als de Bermuda-driehoek tot de grootste mysteries van de wereld. De naam Alto werd voor de eerste keer in 1979 op een stadautootje (in Japan: *kei-car*) geplakt. De Alto was ook in ons land een succes, want hij was goedkoop, zuinig en niet kapot te krijgen. Voor Europa kreeg de Alto een iets grotere driecilinder dan de 543 cc-motor die het Japanse model had. Maar met 796 cc sloeg je alsnog geen deuk in een pakje boter. Om het autootje goedkoop te houden, was de uitrusting kariger dan karig. Een achterruitenwisser, klokje, radio, hoedenplank en portiervakken zocht je tevergeefs. Tegen meerprijs was wel een tweetrapsautomaat leverbaar. Het voordeel van de Alto: wat er niet op zit, kan ook niet kapot. Het wagentje bleek verrassend betrouwbaar en kreeg een grote schare fans, vooral de tweede generatie uit 1984 vond je op elke straathoek.



MAZDA 626

Blijft maar gaan

Op de AutoRAI van 1979 kon je de Mazda 626, de opvolger van de 616, voor het eerst van dichtbij bekijken. Geen opzichtige debutant, maar een keurige middenklasser in pak – precies wat Nederland op dat moment wilde. Hij was voorzien van achterwielaandrijving en je kon hem krijgen met een fraai gelijkende sedan- of hardtopkoets, en een viercilinder met een inhoud van 1,6 of 2,0 liter die het altijd deed, ook als je de olie een keer vergat bij te vullen. De 626 was Japans betrouwbaar, zag er Europees uit en was vooral betaalbaar. Binnenin: een keurig instrumentarium, zachte stoelen en dikke stoffen bekleding voor een luxe uitstraling. In 1982 kreeg zijn opvolger voorwielaandrijving, maar de eerste generatie had nog een zekere RWD-charme. Geen bochtenridder, maar wél een stille kracht die je nooit in de steek liet. Overigens heette de 626 in Japan Capella, een naam die inmiddels niet meer gevoerd wordt.

MERCEDES S-KLASSE (W126)

Das Beste oder nichts

Met de tweede S-klasse (W126) zette Mercedes een van zijn best gebouwde auto's ooit op de weg - je twijfelde nog eerder of de aarde rond was dan over de bouwkwaliteit van deze *Sonderklasse*. Een andere eigenschap die ervoor zorgde dat deze S-klasse het heel lang volhield (pas na 12 jaar en 818.066 exemplaren

stopte het), waren zijn uitstekende rij-eigenschappen. Hij woog dan ook een stuk minder dan zijn voorganger W116. Populairste uitvoering: de 280 SE. Dan wist je meteen de motorinhoud: 2,8 liter. De letter 'E' stond voor *Einspritzer* (injectie). Werd je ingehaald door een SEL, dan zat de rijke eigenaar waarschijnlijk op de

achterbank; de letter 'L' stond voor *Lang* en betekende een riantere beenruimte vanwege de 14 centimeter langere wielbasis. De derde lettercombinatie, SEC, duidde op de coupéversie. De stijlvolle W126 was getekend door Bruno Sacco, die later alsnog de mist inging met het lompe design van zijn opvolger W140.



PEUGEOT 505

Ook als achtzitter

Dat menig Peugeot 505 zijn oude dag slijt in Afrika is niet voor niets. De opvolger van de 504 stond bekend om zijn hoge comfort en goede rijeigenschappen, ook op onverharde wegen. Vooral de zeldzame 505 Break/Familiale Dangel. De gelijknamige Franse 4x4-specialist had van de Franse gezinswagen een auto gemaakt die goed raad wist met het zand van de Sahara. De Dangel-versie stond hoger op zijn wielen en had - uiteraard - vierwielaandrijving. Over die Break gesproken: dat was nog een stationwagon van de oude stempel met een enorme bagageruimte. Die was zo groot dat

Peugeot helemaal achterin tegen meerprijs nog eens drie extra zitplaatsen creëerde. Dan kreeg hij de toevoeging Familiale. Net als diverse voorgangers was de 505 Familiale dus een achtzitter. Eveneens bijzonder was de 505 GTI, dus met een lettercombinatie die je eerder op een compacte hatchback verwachtte. De 2,2-liter viercilinder leverde 130 pk. Peugeot monteerde later een turbo, et voilà: de 505 Turbo was geboren, met nog eens 30 pk extra. Weer later volgde een 2.8 V6 met 170 pk. De 505 werd ruim 1,35 miljoen keer verkocht en was daarmee een succes.



LANCIA DELTA

Rallykanon

De eerste generatie Lancia Delta domineerde eind jaren 80, begin jaren 90 het wereldkampioenschap rally en staat nu nog bekend om zijn vele rallysuccessen. Voor een gebruikte HF Integrale moet je tegenwoordig diepe zakken hebben, laat staan als je je zinnen hebt gezet op een Evoluzione (EVO) met 210 pk sterke viercilinder turbomotor. De 1.3 instapper leverde een bescheidener vermogen van 75 pk. De Delta stond op het platform van de Fiat Ritmo, maar werd onder handen genomen door Lancia-technici voordat-ie

naar de showroom mocht. De motoren leverden meer vermogen en de wielophanging werd aangepast en volledig onafhankelijk. Dat was in die tijd bijzonder voor een hatchback in het C-segment; de Golf - die net als de Delta door Giorgetto Giugiaro getekend was - had dit alleen aan de voorkant. De Delta werd ook verkocht in Zweden, maar dan als Saab-Lancia 600. In 1980 werd de Delta verkozen tot Auto van het Jaar.



9 andere belangrijke gebeurtenissen in 1979

01 De sjah van Iran die ons de G-klasse gaf, vlucht naar Egypte nadat ayatollah Khomeini de macht grijpt.

02 De eerste bungeejumps worden gemaakt vanaf een hangbrug in Bristol.



03 Na 84 weken moet tennisser Jimmy Connors zijn wereldtitel afstaan aan de Zweed Björn Borg.

04 Margaret Thatcher ('De IJzeren Dame') wordt de eerste vrouwelijke premier van Groot-Brittannië.

05 Iedereen loopt met een koptelefoontje op nadat Sony de Walkman op de markt brengt.

06 De bestverkochte single is het treurige *Bright Eyes* van Art Garfunkel, de titelsong van *Waterschapshoevel*.

07 James Bond is weer op het witte doek te zien, deze keer in *Moonraker*.

08 De Voyager 1 stuurt de eerste foto's van de Jupiter-ringen naar de aarde.

09 Griekenland wordt lid van de Europese Gemeenschap, *yamas!*



ALFA ROMEO ALFA 6

Motor wint van auto

De Alfa 6 (Sei in het Italiaans) is een beetje vergeten, ook onder liefhebbers van het merk. Hij zag er dan ook niet bijster spannend uit. Sterker nog: wie slechte ogen had, dacht dat hij te maken had met de Alfetta die als twee druppels water op de Alfa 6 leek. Vooral na de facelift, toen de Sei net als de Alfetta (op de Quadrifoglio Oro na) rechthoekige koplampen kreeg. Beide sedans deelden componenten, zoals de portierbekleding, maar de grotere 6 was duidelijk het topmodel van het Alfa-gamma. Dat bleek ook uit de motor waarmee de auto op de markt kwam, een nieuw ontwikkelde 2,5-liter V6 (vandaar de modelnaam) met 158 pk. Die motor met verchromd spruitstuk, ontworpen door Giuseppe Busso, groeide uit tot een van de mooiste zescilinders ooit gebouwd en vond later een plekje in talrijke Alfa-modellen, waaronder de 75 en de 164. De auto zelf verdween echter in de vergetelheid en is nooit zo succesvol geworden als het juweeltje dat onder de motorkap lag.



MERCEDES G-KLASSE

Vierkant blok

Dat Mercedes in 1979 met de G-klasse kwam, is te danken aan de sjah van Iran uit die tijd – geen grap! Die had begin jaren 70 aandelen in Daimler-Benz en wilde een robuuste terreinwagen voor zijn leger. Het resultaat zie je op de foto: een vierkant blok met de charme van een legerkist. De onverwoestbare G (van *Gelände* = terrein) werd in Oostenrijk gebouwd bij van Steyr-Daimler-Puch, en had portieren die klonken als kluisen. Onder de motorkap: brave viercilinders, diesels met het tempo van een slak, en later zelfs een zescilinder en dikke V8. Luxe? In het begin nauwelijks. Standaard kreeg je rubber matten en een dashboard dat nog net niet uit beton was gegoten. Toch werd de G een icoon, niet in de laatste plaats vanwege de oersterke, maar stiekem ook wat foute AMG-versies. Helemaal 'ordi' werd het met de zeswielige G 63 AMG 6x6 die bijna 6 meter lang was. Compensatie is er tegenwoordig in de vorm van de elektrische G 580.





Blij dat ik dit rij

Een lezer vertelt trots over zijn of haar bijzondere auto. Of dat nu een prachtige klassieker of een jong maar excentriek model is, alles kan door de beugel. Meedoen? Mail redactie@autoreview.nl

“De remmen heb ik laatst opgerookt op de 'Ring'”

De autoliefde van Sjoerd Peek begon met Franse coupés. Maar na z'n eerste Jaguar, zat-ie al snel 'tot aan z'n ellebogen' in de Engelse auto's. Eén daarvan is een MG TF. De roadster wordt vaak verwend met zijdezachte doekjes en smeugige wax, maar twee keer per jaar moet-ie eraan geloven ...

Tekst: Gert Wegman **Foto's:** Igor Stuifzand



Tegenwoordig komen MG's uit China en zijn ze vooral elektrisch. Maar de oorsprong van het merk ligt toch echt in Engeland. Dit jaar is het zelfs een eeuw geleden dat het merk zijn eerste sportieve overwinning boekte. De auto waarmee MG-oprichter Cecil Kimber in maart 1925 de London-to-Land's End Reliability Trial won, was een compacte open tweezitter en staat bekend als The Old Number One.

Honderd jaar later hebben we een afspraak met Sjoerd, wiens op en top Britse MG TF de laatste in serie gebouwde roadster van het merk is. In feite is de TF de spirituele opvolger van de MGB Roadster (1962-1980), die zich jarenlang de bestverkochte roadster ter wereld mocht noemen. Met de 'B' verdween in 1980 de laatste echte MG. De auto's die later onder die merknaam werden verkocht, waren sportief uitgevoerde Austins. Tot 1996, toen de MG F op de markt kwam.

Japanse aanleiding

De belangrijkste aanleiding voor de Rover Group om de MG F uit te brengen, kwam uit Japan. Mazda bleek met de in 1989 geïntroduceerde Miata/MX-5 een regelrechte succesformule in handen te hebben. Met een auto dus, die teruggreep naar de Britse roadstertraditie die MG zo'n beetje had gevestigd. Dat kon niet onbeantwoord blij-



ven, en zo kwam de F tot stand. Maar eerlijk is eerlijk: Toyota was nog eerder van de partij dan Mazda. Dat merk had in 1987 de MR2 geïntroduceerd. Anders dan de MX-5, had de MR2 een middenmotor, een aandrijfconcept dat MG volgde.

MG gaf de F in 2002 een facelift en herdoopte hem tot TF, naar de fameuze MG TF Midget uit de jaren 50. Niet alleen de neus werd grondig verbouwd, ook technisch ging de auto op de schop. De belangrijkste wijziging betrof de wielophanging, waarbij het Hydragas-veersysteem werd vervangen door schroefveren met hydraulische schokdempers. Motorisch werd de F-opvolger

gekieteld met een aangepast inlaattraject en scherpere nokkenassen. Samen bezorgden ze de 1,8-liter viercilinder een vermogensboost van 20 procent. De lay-out met middenmotor bleef echter ongewijzigd.

Groen met beige

Voordat we Sjoerd gaan uithoren over de TF, duiken we in z'n persoonlijke autohistorie. Die begon in 2012, toen hij nog maar net zijn rijbewijs had en zo'n fraaie, door Pininfarina ontworpen Peugeot 406 Coupé 2.0i aanschafte. Hij had liever een V6 gehad, 'maar die kon ik als 19-jarige niet betalen'. Wel had Sjoerd een keiharde eis qua kleur-



Beige leer en veel hout in een groene auto; de favoriete combinatie van Sjoerd.



MG TF 135



1796 cm³, 4-cil.
benzine, 136 pk,
165 Nm



0-100 km/h in 8,8 s,
205 km/h



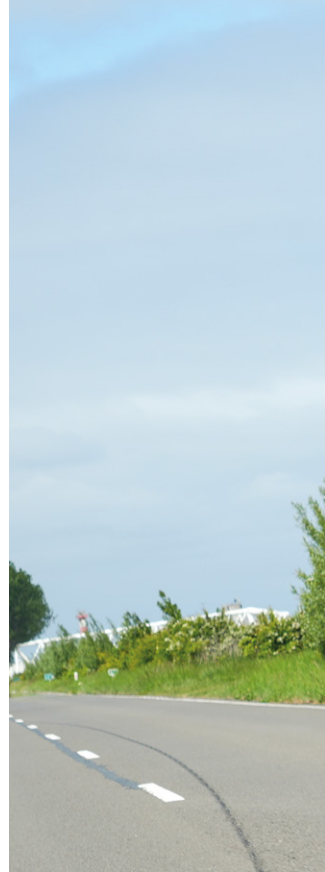
7,7 l/100 km (1 op 13,0)



3943 / 1628 / 1261 mm,
210 l, 1105 kg



NL 30.590 euro
(2003)



“Ik heb een blauwe maandag in een Golf gereden, maar daar werd ik hartstikke depressief van.”

combinatie: de auto moest groen vanbuiten zijn en beige of bruin vanbinnen. “Daar heb ik nu nog steeds een zwak voor.”

De keus viel op een 406 van 2000 euro. “Niet duur, maar er bleek ook van alles mis mee te zijn: olielekage, stuurbekrachtiging die vaak uitviel, echt waardeloos.” Nadat ik m’n opa lief had aangekeken, kon ik een nette 406 Coupé 2.2 HDi kopen. Met beige leer en een zonnedakje - ik voelde me helemaal het mannetje.”

De gedachte aan een 406 Coupé met V6-motor liet Sjoerd echter niet los: “Die kocht ik in 2014 voor 200 euro van toenmalig *TopGear Magazine*-redacteur Bas Heide-man. Hij was er een ondergelopen tunnel mee ingereden en dus moest er een andere motor in. Die kreeg ik cadeau van een bevriende monteur, maar goed, dan wil je ’m ook helemaal netjes hebben. Dat begint met kleine dingetjes, totdat er uiteindelijk 10.000 euro onder aan de streep staat - veel te veel voor een auto met drie ton op de teller. Maar da’s een beetje hoe gek ik kan zijn met auto’s ...”

Van 406 naar XJ

Na de aanschaf van de V6 deed Sjoerd de 406 diesel de deur uit. “Daar kreeg ik al snel spijt van, omdat ik een andere baan kreeg waarvoor ik dagelijks 250 kilometer moest rijden. Uit nood kocht ik toen een Volkswagen Golf TDI, waar ik een blauwe maandag in heb gereden. Voor een vriendenprijs weliswaar, maar het ding had tonnen gelopen en er mankeerde veel aan. Op een gegeven moment viel er bijna niet meer mee te rijden. Daarnaast werd ik hartstikke depressief van dat ding: zwart vanbuiten, zwart vanbinnen, donker getinte ramen, alles zwart, zwart, zwart. En dan was het ook nog een Variant - als 25-jarige was ik helemaal niet klaar voor zo’n gezinsauto, joh.”

Die Golf was dus ook geen blijvertje. De zescilinder 406 had Sjoerd ook nog steeds, maar na zijn gitzwarte Golf-ervaring was hij naar eigen zeggen klaar voor ‘iets écht leuks’. Zo kwam er een Jaguar XJ uit 1997 voor de deur. Voor kenners: eentje van de X308-generatie. “Ik wilde een roestvrije, maar dat bleek lastig. Pas na lang zoeken



vond ik een Zwitsers exemplaar, zonder ook maar een spatje roest.”

Van zoon op vader

Autoliefde wordt vaak van vader op zoon doorgegeven, maar bij de familie Peek ging dat andersom: “Na een paar ritten in mijn auto en het bezoeken van wat Jaguar-meetings, wilde ook hij een XJ. Samen vonden we een Daimler Super V8, de vierliter met supercharger. Alles erop en eraan: elek-



Voor zo'n kleine roadster knettert de MG er behoorlijk luid op los.

trisch verstelbare achterste zitplaatsen, klaptafeltjes, *you name it*. En nadat ik ermee op vakantie was geweest wist ik: verdorie, ik wil ook een Supercharged V8!"

Helaas bleken geschikte XJ's dungezaaid. Wel had Sjoerd enkele 'veel te dure' XKR's gezien. Maar ja, het vlees is zwak ... "Inderdaad, toch bij eentje gaan kijken, waarvan het hele plaatje klopte: origineel Nederlands, de juiste kleurstelling, niet te veel gelopen en de meest betrouwbare motor: de 4.2. Shit, verliefd ... en dus gekocht."

Sjoerd wist wel dat het onderhoud van zo'n XKR niet goedkoop zou zijn, maar zijn vrees werd nog ruimschoots overtroffen. "Toen er andere remmen onder moesten, bleek dat Jaguar voor de XKR bij Brembo hetzelfde setje van de plank had getrokken als Ferrari voor de F50 gebruikte. Dat kostte bij de dealer 3800 euro. Exclusief btw en montage! Gelukkig kon een specialist het voor de helft doen - zei hij. Wat hij er precies onder heeft gezet, weet ik niet, maar als je afremde voor een zebrapad, kregen alle voetgangers een hartverzakking van het gepiep en gekrijs. Van ellende heb ik dat



"Als het heel warm is, ga ik gewoon iets hoger zitten."

seizoen maar 800 kilometer met de XKR gereden. Na een jaar heb ik er zelf andere remmerij onder gezet. Dit keer van EBC, en dat gaat gelukkig goed."

Achteraf te veel

Zeker nu we weten hoe prijzig het onderhoud is, snappen we wel dat Sjoerd erg zui-

nig op z'n XKR is. Omdat hij z'n lease-Mini buiten de bijtelling houdt, wilde hij er een auto bij hebben waarmee hij gewoon door de regen naar z'n moeder kan rijden. Bovendien vindt hij het leuk om af en toe lol te trappen op het circuit. En daar kwam de MG TF in beeld. "Niet dat die nu ongevoelig voor regen is, hoor, hahaha! Ik heb 'm nu drie jaar

en uiteraard moest-ie net als de Jaguar groen vanbuiten zijn en beige vanbinnen, gecombineerd met een houten dashboard. Deze stond voor een redelijke prijs bij een particulier in de buurt, had niet te veel gereden en wat grappig was: het kenteken zit heel dicht bij dat van mijn XKR. Dus dacht ik: dit moet 'm dan zijn."

"Achteraf heb ik er veel te veel voor betaald, want al snel bleek dat het achterste subframe deels was doorgeroest - een bekende kwaal van deze auto's. Los daarvan is het een leuk ding. Niet alleen omdat ik open rijden heel gaaf vind, maar ook omdat-ie totaal anders is dan de Jaguar. Dat is een ideale auto om met 200 op de cruise-control naar de Formule 1 in Boedapest te rijden. Dat wil je met de TF echt niet. Wel is het heel geinig om over dijkweggetjes te rijden, dat soort dingen. Bovendien heb ik thuis een racesimulator waarmee ik al duizenden rondjes Nordschleife heb gereden. En nu heb ik een auto waarmee ik dat in het echt kan doen."

Naar Engeland

Drie maanden na de aanschaf van de TF, doemde bij de apk het roestspook op. "Ik had er bij aankoop wel even onder gekeken, maar daarbij was me niet opgevallen dat het achterste subframe in slechte staat verkeerde.



Zeker en profil is het design van de TF bijzonder geslaagd.

Wel had ik gezien dat de dorpels slecht werden. Daarvan dacht ik: een paar nieuwe eronder en klaar. We zijn nu drie jaar en duizenden euro's verder, maar die dorpels moeten nog steeds gebeuren, haha."

In Engeland vond Sjoerd een adres waar ze nieuwe en gereconditioneerde subframes voor de TF verkochten. "Eerst had ik het idee om alles te importeren en hier het subframe met alle onderdelen van de wielophanging te laten vervangen. En dan is de motor er toch uit, dus dan kun je net zo goed ook de distributie, de waterpomp en de koppeling laten

doen. Dat laatste was ook echt nodig, trouwens, want de platen waren karts versleten. Uiteindelijk bleek het wegens Brexit veel voordeliger om de auto naar Engeland te rijden, hem daar een week te laten staan en zelf een retourticket met het vliegtuig te boeken. Alsnog was ik voor het hele plaatje ongeveer evenveel kwijt als voor de aanschaf."

Naar de Nürburgring

Dat klinkt als een hoop geld voor een hobby-auto. Sjoerd houdt wel van serieus poetsen, maar gebruikt de TF daarnaast ook stevig,



zo'n 10.000 tot 15.000 kilometer per jaar. "Leuke ritjes binnendoor naar vrienden, over dijkweggetjes en twee keer per jaar naar de Nürburgring. Thuis ga ik dan altijd de dash-cambeelden bekijken, gewoon voor de leuk. Ik ga trouwens altijd op doordeeweekse dagen, want in het weekend is het veel te druk en gebeuren de meeste ongelukken."

Maar ook als er geen crashes plaatsvinden, wil dat niet zeggen dat je je auto heel houdt. Sjoerd: "De laatste keer heb ik een setje remmen opgerookt. Op weg naar Duitsland en tijdens de eerste ronde op het circuit was er niks aan de hand, maar op driekwart van de tweede of derde ronde ging het mis. Bij een stevige remmanoeuvre deed-ie weinig meer en sloeg de rook uit de voorwielen. Vervolgens ben ik heel voorzichtig naar huis gereeden ... In het vervolg moet ik de remmen voor vertrek maar wat beter controleren. Een andere keer hoorde ik op het circuit iets over het wegdek rinkeldekinken. Achteraf bleek dat ik het luchtrooster van het linker achter-

scherm had verloren." Dat soort incidentjes weerhouden Sjoerd er niet van om weer het circuit op te gaan. Onlangs was hij samen met andere leden van de MG-club nog te vinden op het Midland Circuit in Lelystad. Dat durft hij ook omdat de meeste onderdelen - met uitzondering van de subframes - nog goed te krijgen zijn. Zowel nieuw als gebruikt, want de kring liefhebbers is best groot, zeker in Engeland. De prijzen vallen mee, zeker als je Jaguar-bedragen gewend bent ...

Leent de TF zich wel echt voor circuitgebruik? "Wat onderstel en rijgedrag betreft wel. Zakelijk rijd ik een Mini Cooper S. Een auto die je het 'go-kart-gevoel' zou moeten geven, maar deze MG gaat veel strakker door de bocht. De achilleshiel is de koeling van de achterin liggende motor. Die is daar nooit voor bedoeld, het is gewoon de K-motor die bij Rover'tjes voorin lag. Hij heeft ook geen oliekoeler, met als resultaat dat de olie na een paar rondjes circuit 150 graden is."

"De TF gaat veel strakker door de bocht dan mijn nieuwe Mini Cooper S."



Die olietemperatuurmeter zit er niet voor niets ...



De 'frunk' had met een iets handiger indeling een stuk praktischer kunnen zijn.



Uiteraard mocht een retro-tankdop niet ontbreken op zo'n roadster met een knipoog naar MG's rijke verleden.

Kop met 160 pk

Ondanks de tekortkomingen van de TF, wil Sjoerd er nog lang mee blijven rijden. "Qua rijplezier is er wat mij betreft weinig dat hier tegenop kan. Misschien een Mazda MX-5, maar daar kan ik met mijn lengte niet goed in zitten. De TF is licht, stuurt lekker en het motortje hangt heerlijk aan het gas. En inmiddels heb ik er zoveel geld in zitten, dat ik 'm van mezelf ook niet weg mag doen, haha. Ik zou ook wel wat meer vermogen willen, maar dan moet je mechanisch gaan tunen en dan ben je weer duizenden euro's verder. Dan zou ik eerder wat geld steken in een oliekoeler of grotere remmen. Al zou ik er ook de cilinderkop van de TF 160 in kunnen laten zetten. Dankzij variabele kleptiming levert die 160 pk. Maar daar wacht ik wel mee totdat ik de pakking eruit blaas en de kop er toch af moet. Bij de originele pakking hoefde je daar niet je best voor te doen, maar hier zit al een verbeterde versie in."

Wanneer we in de kleine Brit plaatsnemen, kunnen we het pure TF-gevoel zelf ervaren. De ongeblazen motor vertoont bij vol accelereren de onversneden rauwheid van een Engelse voetbalfan en biedt een gasrespons die moderne turbomotoren vreemd is. Ook is de toerenbegrenzer een stukje opgehoogd van 6500 naar 7200 tpm. Da's goed voor wat extra gebrul en ook het door Sjoerd geoptimaliseerde inlaattraject doet een grom in het zakje. Van hellingen in bochten heeft de TF nog nooit gehoord, maar de zitpositie is dan weer hoger en minder sportief dan je verwacht. Sjoerd: "Als het echt warm weer is, ga ik ietsje verzitten en dan zit ik met m'n hoofd vol in de wind. Ook dat hoort bij de charme van de TF." 



Weetjes

Elke maand zoeken we feitjes over een auto-gerelateerd onderwerp bij elkaar waarmee je gegarandeerd indruk maakt op je vrienden.

Voorkom vakantieboetes

Ga je dit jaar op autovakantie naar het buitenland? Dat is altijd weer even wennen. Maar zelfs voor de doorgewinterde Frankrijk-fan, autobahn-blazer en Spanje-ganger is het dit jaar extra opletten.

Tekst: Gert Wegman

Alle Franse steden met meer dan 150.000 inwoners hebben sinds begin dit jaar een milieuzone (ZFE). Op basis van het brandstoftype en de leeftijd van de auto zijn de milieustickers genummerd van 0 tot 5.



Ook op de Parijse ringweg (Boulevard Périphérique) moet je een milieusticker te hebben.

Bovendien is de maximumsnelheid verlaagd: van 70 naar 50 kilometer per uur.



€ 4,91 of € 68

Wie zonder de juiste sticker een Franse milieuzone inrijdt, riskeert een boete van 68 euro. De milieusticker (Crit'Air) kost 4,91 euro en is gekoppeld aan je kenteken. Bestellen kan via: www.certificat-air.gouv.fr.

Bij steeds meer Franse tolwegen verdwijnen de tolpoortjes. Op deze 'flux libre'-trajecten wordt de tol elektronisch geheven via je kenteken. Betaling moet binnen 72 uur online plaatsvinden. Gedoe? Schaf dan een tolbadge aan; daarmee betaal je automatisch.

Dit Franse ruitbord (losange) betekent níét dat de desbetreffende rijstrook alleen toegankelijk is voor Renaults. Nee, alle merken mogen er rijden, mits er minimaal twee personen in de auto zitten. Op overtreding staat een boete van 90 tot 135 euro. EV-rijders mogen trouwens wél in hun eentje de rijstrook op.



Heb je tijdens je Spanje-vakantie steevast een goedgevulde fietsendrager op je trekhaak? Weet dan dat Spaanse verkeerswet sinds kort een helmplicht kent voor fietsers.

Laat je fietsen in de Spaanse zomer liever over aan anderen? Prima, zolang je maar 5 meter afstand houdt als je erachter rijdt. Bij het inhalen van fietsers moet minimaal anderhalve meter tussen je auto en fietsers zitten. Tevens moet je je snelheid daarbij met 20 km/h verlagen ten opzichte van het geldende maximum.



Op winterbanden door een snikheet Italië rijden is sowieso gekkenwerk; de remweg wordt er veel langer door. Daarom is het sinds kort ook verboden. Zondaars riskeren een boete van 422 tot 1682 euro.



Even was er paniek onder Griekenland-gangers met een camper. Ze zouden bijna nergens meer welkom zijn. Maar na onderhandelingen door de Griekse belangenclub voor campereigenaren zijn de regels versoepeld. Zolang je niet langer dan 24 uur blijft staan en je vuil meeneemt, anders betaal je 300 euro boete.



Occasion van de maand

Elke maand belichten we een van de meest gezochte occasions van Nederland.



Zon en bochten zonder zorgen?

Met een Mazda MX-5 ND kun je al je langgekoesterde roadsterdromen waarmaken. En dat hoeft je niet de hoofdprijs te kosten. Toch zijn er wel degelijk zaken waarop je moet letten om je dromen levend te houden.

Tekst: Gert Wegman

Met de eerste MX-5 (NA) - in de VS Miata genaamd - sprong Mazda in het gat dat de Europese merken hadden laten vallen toen ze hun lichte en betaalbare roadsters uit productie namen. Aanvankelijk moest de Japanse fabrikant nogal wat kritiek slikken vanwege het design. Niet omdat het lelijk was, maar omdat het verdacht sterk herinnerde aan dat van de Lotus Elan uit de jaren 60 en 70. Die kritiek verstomde al snel. Want zelfs de meest kritische autojournalisten en Lotus-fans lieten zich na een eerste testrit door de charmante Japanner inpakken. Met zijn lage gewicht, fijne besturing en uitstekende rijgedrag was de MX-5 een schot in de roos. Het duurde dan ook niet lang voordat hij de MGB van de troon stootte als bestverkochte roadster aller tijden.

Sinds 2015 is de MX-5 aan zijn vierde generatie toe. Die kun je nu tegen redelijke

prijzen bemachtigen. Hoewel de Mazda bekendstaat als een betrouwbare auto, kun je hem beter niet ongezien kopen - laat staan ongereden.

01 Wat vonden wij van de MX-5 ND?

Al in het voorjaar van 2015 maakten we kennis met een voorseriemodel van de ND. "Je blijft lachen", luidde de kop boven het verhaal. Ons definitieve oordeel velden we in juli dat jaar, toen we met de productieversie op pad mochten. We roemden het nieuwe design en het met 100 kilo verlaagde gewicht, waarmee de ND op vrijwel hetzelfde aantal kilo's kwam als de oerversie uit 1989. Ook op multimedia-gebied had de roadster grote stappen gezet, maar we moesten ook toegeven dat elegant in- en uitstappen een lastige klus was. Net als het vinden van een fijne zitpositie voor mensen die

langer zijn dan 1,90 meter. Een ander kritiekpuntje geldt de 131 pk en 150 Nm sterke 1.5: "Zijn vermogen staat bij 7000 tpm pas beschikbaar en om de vaart erin te houden, moet je het toerental boven de 4000 houden. (...) De tweeliter met 160 pk en 200 Nm heeft bij lage toeren meer pit, en dat rijdt net even wat relaxter."

Verwende comfort-pussy's die over het handmatig bediende dak klagen, verwijzen we naar de zeurhoek: "Terwijl je voor het ontgrendelen van een elektrische kap de auto moet stilzetten of heel langzaam moet rijden, trek je in een MX-5 met 90 km/h het dak gemakkelijk over je hoofd. Gewoon met de hand, in twee seconden gepiept (...)."





Het interieur oogt leuk en is keurig afgewerkt, maar is voor lange mensen al snel te krap.



Open en bloot

Op praktisch gebied verliest de MX-5 het van de Mini Cabrio.

02 Verkoopaantallen Mazda MX-5 ND

Frivole nichemodellen als tweezits roadsters doen het nooit zo goed onder Nederlandse autokopers. Zelfs een wereldwijde bestseller als de Mazda MX-5 is daarop geen uitzondering. Van de ND-generatie werden van 2016 tot en met nu ongeveer 1100 stuks verkocht. Dat betekent helaas dat het occasionaanbod ook vrij gering is, al wordt dat nog wat opgekrikt door importauto's.

03 Welke varianten zijn er allemaal?

Wellicht was het je even ontschoten, maar er bestaan twee carrosserievarianten van de MX-5 ND. Want behalve als 'gewone' road-

ster, levert Mazda de MX-5 ook als RF, de *retractable fastback*. Die heeft brede B-stijlen, die samen met de glazen achterrait achterover kunnen kantelen, om zo plaats te maken voor het metalen dakje. Anders dan bij de roadster, verloopt het openen en sluiten van het dak bij de RF volledig elektrisch.

Op motorisch vlak zijn er twee basisblokken. Daarvan heeft de kleinste een inhoud van anderhalve liter en het slagvolume van de grootste bedraagt afgerond twee liter. Beide zijn direct ingespoten viercilinders zonder turbo. Afhankelijk van het bouwjaar levert de 1.5-liter 131 of 132 pk. Daarmee sprint de MX-5 in 8,3 seconden naar de honderd en haalt-ie een top van 204 km/h. De tweeliter is aanvankelijk goed voor 160 pk

(0-100 in 7,3 s, top 214 km/h). De krachtigste motorvariant (0-100 in 6,5 s, top 219 km/h) sprokkelt 184 pk en 205 Nm bij elkaar en verving in 2018 de 160 pk sterke versie. Ook kreeg de motor toen een tweemassavliegwiel. Bij de modeljaarupdate voor 2022 voegde Mazda de Sportive-versie toe. Die heeft Recaro-sportstoelen en is tevens voorzien van extra stevige schokdempers van

Let bij vroege ND's vooral op het schakelgedrag van de zesbak.



De turboloze motoren kennen nauwelijks serieuze problemen.



De Sportive-uitvoering rijdt straffer en is voorzien van sportieve Recaro's.

Bilstein en een veerpootbrug. Sinds september 2024 worden beide carrosserievarianten in Nederland alleen nog met de 1,5-liter motor verkocht. Datzelfde jaar zijn ook de lampunits voor en achter licht gewijzigd en werd het stuurhuis een tandje strakker.

Op uitrustingsgebied zijn de S en TS het karigst. Hierin moet je het doen met en handbediende airco en ontbreekt stoelverwarming. In de S schittert zelfs cruisecontrol door afwezigheid. Vanaf de TS+ kun je het binnenhuisklimaat automatisch laten regelen en worden je billen desgewenst wél verwarmd. Ook handig van de TS+: de standaard aanwezige achteruitrijsensoren.

04 Hoe deed de MX-5 het in onze tests?

De eerste vergelijkende test van de Mazda MX-5 ND staat in *Auto Review* 7/2016. De Skyactiv-G 131 neemt het daarin op tegen de Mini Cooper Cabrio. Om maar meteen met de deur in huis te vallen: de Mazda won de test niet, al was hij wel de leuker van de twee. We schreven dat de MX-5 ongelimiteerd rijplezier bood, maar beperkingen had op het gebied van kofferruimte (131 liter) en praktische bruikbaarheid. Ja, hèhè. Met de

Voor wie langer is dan 1,90 meter, is het vinden van een prettige zitpositie een hele uitdaging.

blik van nu vinden we het belangrijker dat de Mazda het snelst is op de honderdsprint (7,9 om 8,8 s) en op het testcircuit de vloer aanveegt met de Mini. Wel valt op dat de torsiestijfheid van de Mazda minder is en dat je bij uitgeschakeld ESP alert moet zijn op een uitbrekende kont. De liefhebber vindt dat laatste juist leuk.

Een paar maanden later halen we de 160 pk sterke MX-5 op voor een duel met de Audi TT. De Duitser is ruim 11.000 euro duurder, comfortabeler en ruimer, maar de Mazda is de snelste sprinter. En dat bij een duidelijk lager verbruik (1 op 14,9 tegen 1 op 12,7).

05 Wat zijn de zwakke punten?

Kampten eerdere generaties van de MX-5 nogal eens met roest, daar hoeft je bij de ND niet bang voor te zijn. Waar je bij ND's van de eerste twee bouwjaren wel op moet

letten, is het schakelgedrag van de zesbak. En dan met name in combinatie met de 2,0-liter motor. Gaat de pook tijdens de proefrit moeizaam van de tweede naar de derde versnelling of van de derde naar de vierde? Dan ligt mogelijk een bakreparatie op de loer, zeker als er ook nog nare bijgeluiden te horen zijn. De tandwielen waren in de beginjaren onvoldoende op hun taak berekend en veel ND-rijders hebben de transmissie van hun auto moeten laten reviseren. Mazda heeft diverse modificaties uitgevoerd, en vanaf 2018 zijn de bakken minder gevoelig. De transmissie in auto's uit 2022 en 2023 kennen dan soms weer issues met de synchronisatie.

Bij een lage auto is het sowieso opletten bij verkeersdrempels en hoge stoepranden, en bij de Mazda MX-5 ND is er een extra reden om voorzichtig te zijn. Er komen namelijk sporadische klachten voor over de actieve motorkap (Active Bonnet System). Deze veiligheidsvoorziening voor voetgangers kan volgens sommige eigenaren hyperactief reageren als je een stoeprand aantikt. Volgens mag jij een flink bedrag aftikken om de schade te laten herstellen.

Mazda heeft de ND lekker licht weten te houden. Onder meer door een voorruit te gebruiken die dunner is dan gemiddeld. Ruitschade kan hierdoor soms uitsluitend verholpen worden door de complete voorruit te vervangen. Een ander cosmetisch puntje betreft de lak van de MX-5. Die is nogal steenslaggevoelig en kan de neus voortijdig het uiterlijk geven van een kleuter met beginnende waterpokken. Ook dat kun je



In 2015 up-to-date, tien jaar later gedateerd: het infotainment van de MX-5.



Het dak van de RF gaat wel elektrisch open en dicht.

meenemen in de onderhandelingen. Check bij de RF of de elektrische dakconstructie goed werkt en nergens aanloopt. Uiteraard dien je het canvas dak van de Roadster op scheuren, gaten en lekkage te inspecteren. Leg een deel van de proefrit met gesloten dak af, om te checken of er geen overmatig windgeruis optreedt door kieren.



Het cabrio gevoel is minder in de RF, maar hij stuurt net zo fijn als de Roadster en de torsiestijfheid is beter.

06 Hoeveel kost een mooie Mazda MX-5 ND?

Inclusief de RF-versies, staan er op Marktplaats een kleine zeventig ND's te koop. Prijzen beginnen bij 15 à 16 mille voor de oudste modellen met de hoogste kilometerstanden. Terwijl je veel Japanners niet blind, maar wel slechtziend kunt kopen, moet je bij de MX-5 ND je ogen goed openhouden. En dan doelen we vooral op de mogelijke issues met de versnellingsbak. Aankoop van een particulier raden we om die reden ook af; beperk je tot gerenommeerde autobedrijven die een degelijke garantie bieden. Met die eis ingevuld op Marktplaats.nl, schieten de vanafprijzen omhoog richting 20.000 euro. De motorvariant lijkt bij de prijzen niet eens een over-

dreven grote rol te spelen. Hoewel de 1.5 met ruim 130 pk al heel veel rijplezier biedt, ontlonen gevorderde bestuurders waarschijnlijk meer lol aan de tweeliter motor met 160 of 184 pk. Zeker in combinatie met de onderstel aanpassingen van de Sportive-uitvoering ontpopt de MX-5 zich dan tot een nog grotere lolbroek dan-ie van nature al is. Hij wordt er echter niet comfortabeler van - terwijl het standaard al bepaald geen vliegend tapijt is.

Wat de uitrusting betreft zouden we in elk geval voor een auto met stoelverwarming gaan. Die voorziening verlengt het cabrioseizoen van 9 tot 12 maanden. Al kun je natuurlijk ook opteren voor de semi-dichte RF-variant. Die vind je vanaf ongeveer 22.000 euro. **A**

Wat staat er zoal te koop?

DE GOEDKOOPSTE



Skyactiv-G 160 GT-M (160 pk)

Bouwjaar	2015
Kilometerstand	146.946 km
Prijs	15.950 euro

DE DUURSTE



Skyactiv-G 132 Kazari (132 pk)

Bouwjaar	2025
Kilometerstand	1548 km
Prijs	48.668 euro

ONZE KEUZE



Skyactiv-G 160 GT-M (160 pk)

Bouwjaar	2018
Kilometerstand	29.742 km
Prijs	26.250 euro



Marktplaats

In de rubriek Marktplaats kiezen we elke maand een thema. Op Marktplaats.nl gaan we op zoek naar de bijpassende tweedehands auto's. We geven de voors en tegens van onze keuze en behandelen meerdere alternatieven.

In plaats van een wereldreis



Een wereldreis – wie droomt er niet van? Sommigen maken 'm voordat ze kinderen krijgen, anderen wanneer het nageslacht de deur uit is. Maar wist jij dat je voor het geld dat je eenmalig aan een wereldreis uitgeeft ook jaren achtereen op vakantie kunt? Wanneer en waarheen je maar wilt: met een gebruikte camper!

Tekst: Gert Wegman

Volgens de berekeningen van ABN Amro ben je voor een wereldreis van een jaar 15.000 tot 25.000 euro per persoon kwijt. Met z'n tweeën ben je na een jaar dus 30 tot 50 mille armer. Bepaald geen kattenpis en de meeste mensen moeten er lang voor sparen. En het lullige is: als het tegenvalt, kun je de reis bij thuiskomst niet op Marktplaats.nl zetten. De herinneringen en foto's heb je nog, maar je centen ben je definitief kwijt ...

Camper als slim alternatief

Ja, sorry, we zijn echte Nederlanders. En dus gaan we ook bij zoiets avontuurlijks en romantisch als een wereldreis nadenken over slimme alternatieven. En dan komen we al snel uit bij een camper.

Het grote voordeel van een camper ten opzichte van een wereldreis per vliegtuig, trein en schip, is dat het een investering is

waarvan je jarenlang plezier kunt hebben. Zeker als je hem bij (of in de buurt van) je huis stalt, kun je elk mooi weekend en iedere korte vakantie de hort op. En krijg je er genoeg van, dan ben je 'm zo weer kwijt aan de volgende aspirant-camperaar.

Prijzen tweedehands campers

Helaas zijn nieuwe campers peperduur. Zelfs voor een relatief voordelige buscamper als de Citroën Holidays ben je al 64.000 euro kwijt. De meeste alternatieven zijn nog kostbaarder en gaan al snel richting een ton. Voor grotere campers moet je hier meestal nog tienduizenden euro's bij optellen. En dus duiken we al snel het occasioncircuit in.

Campers zijn behoorlijk waardevast. Dat zie je ook aan de prijzen van gebruikte exemplaren. Maar als we op Marktplaats.nl een prijsrange van 30.000 tot 50.000 euro aangeven, krijgen we alsnog bijna 1100 hits.

Als we zoveel geld gaan uitgeven, willen we graag enige vorm van garantie. Daarom verfijnen we onze selectie tot campers die worden aangeboden door bedrijven. Dat verdunt de spoeling flink, al blijven er nog 650 campers over. De jongste daarvan is pas twee jaar oud, de oudste dateert uit 1969.

Welk type camper kiezen?

Zoek je een compacte kampeerauto met een basale uitrusting, dan kom je terecht bij een buscamper. Nadeel: een buscamper beschikt zelden over eigen sanitair. Wie een douche-cabine met toilet wenst en meer slaap- en leefruimte nodig heeft, kan beter op zoek gaan naar een semi-integraalcamper. Die heeft een opbouw die breder is dan het originele chassis en biedt ook meer bedden, vaak ook eentje dat je gewoon altijd opgemaakt kunt laten.

Baas boven baas zijn de integraalcampers. Daarbij is het bestuurdersgedeelte naadloos in de camperopbouw geïntegreerd en de ruimte is riant. Nadeel: oude Mediterrane dorpjes of bergwegen kun je beter mijden.

Een laatste tip die vooral belangrijk is als je graag stedentrips wilt maken: let ook op de milieuklasse van de motor. In steeds meer milieuzones ben je alleen nog welkom met een Euro 5- of zelfs Euro 6-classificatie. **A**



Ford Transit Hobby Siesta

€ 31.900

Tot niet al te lang geleden domineerden alkoofcampers de markt. Je weet wel: het type waarvan een deel van de opbouw zich boven de cabine bevindt. Inmiddels zijn ze verdrongen door de beter gestroomlijnde semi-integraalcampers, maar zo'n oudere camper-met-pet heeft één groot voordeel. Boven de cabine kun je een tweepersoons bed kwijt, zodat je bij een beperkte lengte minimaal vier slaapplekken kunt creëren. Bij deze camper met een opbouw van het Zweedse merk Hobby, heb je achterin ook nog een zogenaamd Frans bed, dat altijd onmiddellijk gereed ligt. Ondanks z'n respectabele leeftijd staat deze Ford er super-netjes bij. De kleuren van het interieur mogen wat gedateerd zijn, alles wat je nodig hebt, zit erop en -aan. Een douche-cabine met toilet, een breed keukenblok, horren en een luifel. Dankzij een zonnepaneel doe je lang met je boordaccu en een achteruitrijcamera zorgt voor manoeuvreergemak.

Ford Transit Hobby Siesta

Bouwjaar	2007
Prijs	€ 31.900
Nieuw prijs toen	n.n.b.
Kilometerstand	80.000
Motor	4-cil. turbodiesel, 140 pk, 300 Nm
Topsnelheid	n.n.b.
0-100 km/h	n.n.b.
Bagageruimte	n.n.b.
Aanbieder	autobedrijf
Garantie	huisgarantie
Belasting (3 mnd.)	n.n.b.
Verbruik*	n.n.b.
Apk	bij aflevering



Relatief compact, maar toch ruim, lage km-stand



Euro 4-diesel niet in alle milieuzones welkom



Volkswagen T5 'California'

€ 36.945

Als het eruitziet als een Volkswagen T6 California, rijdt als een T6 California en klinkt als een T6 California ... waar heb je dan mee te maken? Juist, met een Volkswagen T5 die door een bekende specialist is voorzien van een T6-neus en een camperombouw als ware het een California. Dus met een hefdak, waardoor deze T5 wel vier slaapplekken heeft, maar toch zo compact, licht en wendbaar is als een gewone bestelbus. De vierzitter heeft een keukenblok met een spoelbak, een tweepits gasstel en een koelkast met vriesvak. Een luifel is ook aanwezig, maar wie hoge nood krijgt, zal je op de camping toch echt met de toilettrol onder de arm op pad moeten. En dat verwacht je eigenlijk niet, omdat de bus aan de buitenkant pocht met tweekleurige lak en in de cabine over luxe leren stoelen beschikt. Over de motor hebben we goed en slecht nieuws. Hij voldoet aan de Euro 5-norm, maar het vermogen van 84 pk vraagt wel om een chipkuurtje.

Volkswagen T5 'California'

Bouwjaar	2012
Prijs	€ 36.945
Nieuw prijs toen	€ 38.797 (excl. ombouw)
Kilometerstand	187.282
Motor	4-cil. turbodiesel, 84 pk, 220 Nm
Topsnelheid	n.n.b.
0-100 km/h	n.n.b.
Bagageruimte	n.n.b.
Aanbieder	autobedrijf
Garantie	tegen meerprijs
Belasting (3 mnd.)	€ 190
Verbruik*	7,2 l/100 km (1 : 13,9)
Apk	3 maart 2026



Licht en wendbaar, niet te duur



Geen originele California, weinig power



Fiat Ducato Hymer B 574 CL

€ 34.999

Onder de integraalcampers zitten gigantische rijdende paleizen, maar deze 6,20 meter lange Hymer is verhoudingsgewijs compact. Toch heb je binnenin veel leefruimte; vooral de interieurbreedte is riant. In deze camper beschik je over twee brede, vaste bedden. In de koelkast (120 liter!) kun je zowaar meer kwijt dan een pak melk en een sixpack bier en in de natte ruimte vechten de douchecabine en het toilet niet om elke vierkante millimeter. Valt het weer tegen? Dan zorgt de ringverwarming voor een aangename binnentemperatuur. Zoals talloze campers, heeft ook deze Hymer het chassis van een Fiat Ducato als basis. Dat betekent dat er een 2,3-liter MultiJet-turbodiesel in de neus ligt. Met 130 pk en 320 newtonmeter biedt die viercilinder power zat, maar de milieuclassificatie (Euro 4) houdt niet over. Ach, dan zet je de camper aan de rand van eventuele milieuzones en trek je je stalen ros van het fietsenrek achterop.

Fiat Ducato Hymer B 574 CL

Bouwjaar	2007
Prijs	€ 34.999
Nieuwsprijs toen	ca. € 48.000
Kilometerstand	167.000
Motor	4-cil. turbodiesel, 130 pk, 320 Nm
Topsnelheid	n.n.b.
0-100 km/h	n.n.b.
Bagageruimte	n.n.b.
Aanbieder	autobedrijf
Garantie	-
Belasting (3 mnd.)	€ 284
Verbruik*	n.n.b.
Apk	n.n.b.

+ Zeer ruim, goede voorzieningen, fijne motor ...

- ... maar niet de schoonste



Fiat Ducato Hymer Carado T32

€ 49.940

De jongste campers binnen onze prijsrange zijn een jaar of zeven oud en voldoen aan de Euro 6-emissienorm. Dat is fijn, want daarmee ben je zelfs in de strengste milieuzones welkom. Uiteraard is dat niet het enige voordeel van deze Hymer van het semi-integraaltypet. Het interieur is van zichzelf al heel licht en modern, maar een zonnedak boven de cabine vergroot dit effect nog eens. Daarnaast is deze moderne camper relatief licht van gewicht. Dat betekent dat je ruim 700 kilo aan spullen en mensen mag meenemen, zonder dat je over de kritische rijbewijsgrens van 3500 kilo heen gaat. Toch zijn alle gemakken aan boord. Een doucheruimte met toilet, Truma-ringverwarming, een cassetteluifel, veel kastruimte, een 'garage' waarin je bijvoorbeeld tuinstoelen kunt opbergen, een fietsenrek en een schoonwatertank van 122 liter. Cruisecontrol, een achteruitrijcamera en een elektrisch opstapje zorgen voor extra gemak.

Fiat Ducato Hymer Carado T32

Bouwjaar	2018
Prijs	€ 49.940
Nieuwsprijs toen	ca. € 68.000
Kilometerstand	58.206
Motor	4-cil. turbodiesel, 130 pk, 320 Nm
Topsnelheid	n.n.b.
0-100 km/h	n.n.b.
Bagageruimte	n.n.b.
Aanbieder	autobedrijf
Garantie	-
Belasting (3 mnd.)	€ 241
Verbruik*	n.n.b.
Apk	bij aflevering

+ Lichte, moderne inrichting, Euro 6-diesel

- Stevige prijs, maar drie slaapplekken



Peugeot Boxer L1H2 buscamper

€ 31.950

Aan de huidige occasionprijzen kun je goed zien dat campers hotter dan hot zijn. Zelfs deze vrij simpele buscamper moet bijna 32.000 euro opbrengen, evenveel als de kale bus tien jaar geleden kostte. Als je een camper vooral ziet als een mobiele slaapplek, dan heb je aan deze Peugeot een goeie. Hij heeft een simpel ingerichte keuken, maar dankzij het hefdakje kun je wel staand koken. Het compact zitje maakt dat je waarschijnlijk liever in een riante tuinstoel onder de luifel plaatsneemt voordat je 's avonds het ruime vaste bed induikt. Voor frisse avonden is er gelukkig ook een ingebouwde kachel. De inrichting is eenvoudig, maar oogt tegelijkertijd strak en modern. Helaas is de dieselmotor niet de jongste meer. Met emissieklasse Euro 5 kun je nu nog vrijwel alle milieuzones in, maar de vraag is hoe lang dat zo blijft. Smalle bergwegen zijn dan weer geen enkel probleem, want deze Peugeot is wendbaar en licht.

Peugeot Boxer 2.2 HDi buscamper

Bouwjaar	2015
Prijs	€ 31.950
Nieuw prijs toen	€ 31.854 (excl. ombouw)
Kilometerstand	158.312
Motor	4-cil. turbodiesel, 111 pk, 250 Nm
Topsnelheid	n.n.b.
0-100 km/h	n.n.b.
Bagageruimte	n.n.b.
Aanbieder	autobedrijf
Garantie	-
Belasting (3 mnd.)	€ 209
Verbruik*	7,7 l/100 km (1 : 12,9)
Apk	maart 2026

Licht en compact, toch stahoogte

Eenvoudige inrichting



Volkswagen T2 Danbury

Wel de looks van een klassieke VW-camper, maar niet het gedoe? Voor 35.000 euro heb je deze in Brazilië gebouwde T2 uit 2011. De inrichting is simpel, de 1,4-liter lijn-motor relatief modern.



Fiat Ducato Bürstner Aviano i675

Zoek je een frisse, redelijk betaalbare integraalcamper? Voor 36.749 euro biedt deze Bürstner uit 2007 vier ruime slaapplekken, een giga garage en ... rode stoffering.



Peugeot e-Expert

Met deze elektrische buscamper uit 2022 (42.500 euro) reis je uitstootvrij. Zo blijven de lucht én je geweten brandschoon. Neem wel genoeg koffie mee, want elke 318 km ben je aan een laadpauze toe.



Iveco Flair 8000

Wil jij de grootste van de camping hebben? Met dit gevaarte (8,60 m) uit 2004 maak je een goede kans. Hij kost net geen 50 mille. Voor dat geld krijg je slechts 3 slaapplekken, maar heel veel leefruimte en luxe.



Fiat Pössl Globescout

Dat een slimme kampeerauto niet megagroot hoeft te zijn, bewijst deze Pössl-buscamper uit 2011. Voor 39.450 euro biedt-ie een badkamer met toilet, een zonnepaneel, fietsendrager en schotelantenne.

Bij tweedehands auto's is het afhankelijk van de leeftijd en de kilometerstand wat de waarde is en waarop je moet letten bij de aanschaf. Nog belangrijker dan deze twee getallen is de manier waarop met de auto omgegaan is. Dat is vaak niet te achterhalen. Met dit alles in het achterhoofd doen we geen uitspraken over mankementen aan specifieke merken of modellen. Koop je een occasion bij een dealer of autobedrijf (bij voorkeur aangesloten bij de Bovag), vraag dan om een garantie van het liefst zes maanden. Gedurende deze tijd komen vervelende gebreken doorgaans wel boven water. Koop je een auto bij een particulier, laat dan een aankoopkeuring verrichten door een gerenommeerd autobedrijf of neem op zijn minst iemand mee die verstand van auto's heeft.

BELEEF HET RIJDEN

Auto
REVIEW

► Feit

Met de stroom in een Polestar 2 kun je 6250 keer je telefoon opladen

Met **Auto Review** ben je gegarandeerd van urenlang ontspannen leesplezier. Sfeervolle reportages, het belangrijkste nieuws en diepgaande vergelijkende tests. Lekker geschreven, met gevoel voor humor en schitterend in beeld gebracht. We slaan geen merk over. En de nieuwste modellen? Die rijden wij als eerste.



Ontvang 12x Auto Review
van €90,00 voor

€55,00

- ▶ Unieke en uitgebreide vergelijkende tests
- ▶ Bespaar €35,00 op de winkelprijs
- ▶ Alle merken en modellen komen aan bod

Abonneer je nu via

www.autoreview.nl/abo

of bel naar +31 (0)24 2047 822

Deze actie is geldig t/m 20 juli 2025 of zolang de voorraad strekt. Je abonneert tot wederopzegging en voor ten minste de actieperiode van 12 nummers. Na afloop van de actieperiode geldt de reguliere abonnementsprijs en is het abonnement per maand opzegbaar. Opzeggen is heel eenvoudig en kan via onze klantenservice.



Klantenservice

Wil je abonnee worden of heb je vragen over je abonnement? Op onze website vind je antwoord op de meeste vragen.



www.autoreview.nl/contact

Wist je dat je tegenwoordig eenvoudig zelf je adres kunt wijzigen? Ga naar www.autoreview.nl/adreswijzigen om je nieuwe adres door te geven. Het nieuwe adres wordt vervolgens automatisch in ons systeem aangepast.

Telefoon

We zijn er maandag tot en met vrijdag van 09.00 tot 17.00 uur om je vragen te beantwoorden.
+31 (0)24-2027 822

E-mail

Stel je vraag per e-mail aan een van onze servicemedewerkers.
klantenservice@autoreview.nl

ABONNEMENTSINFORMATIE Auto Review kost € 7,50 per nummer. De abonnementsprijs is in Nederland € 66,00 en in België € 69,00 (12 nummers). Deze prijs geldt bij betaling per automatische incasso. Voor betaling via een (digitale) factuur geldt een toeslag van € 2,50. Je kunt eenvoudig een machtiging afgeven via www.magazineshop.nl/machtigen. Abonnementen worden automatisch verlengd, tenzij anders vermeld. Het opzeggen van een abonnement kan eenvoudig telefonisch via +31 (0)24-2027 822 of per mail via klantenservice@autoreview.nl.



Auto Review is een uitgave van F&L Media B.V.

in licentie van Bauer Media

Brand Manager Jaap Peters

Redactie Shane Jebbink, Bart Smakman, Wouter Vastenhou, Gert Wegman

Met medewerking van

Redactie Auto Zeitung, Bavo Galama, Igor Stuifzand, Jérôme Wassenaar

Art Direction Nick Groenewold

Vormgeving Tom Gerrits, Mylène Nales, Lisanne Cobussen, Susan Gerbrands-Derksen, Ferry Dorresteyn en Ellen Willemsen

Sales Gavin Woesthoff, +31 (0)6 20509854, gwoesthoff@fnl.nl

Marketing Leonie Martens, lmartens@fnl.nl

Drukkerij Senefelder Misset Doetinchem B.V.

Vragen aan de redactie

Heb jij opmerkingen, suggesties of vragen aan de redactie? lezersvragen@autoreview.nl

Nieuwsredactie / Pers

nieuws@autoreview.nl of het onderstaande adres o.v.v. redactie Auto Review
Jonkerbosplein 52, 6534 AB Nijmegen

F&L Media



COPYRIGHT Het auteursrecht op deze uitgave en de gedrukte uitgave en op de daarin verschenen artikelen wordt door de uitgever voorbehouden. De vertaalrechten berusten bij F&L Media B.V. te Nijmegen/ Nederland. Het verlenen van toestemming tot publicatie in de gedrukte uitgave houdt in dat de auteur de uitgever, met uitsluiting van ieder ander onherroepelijk machtigt de bij of krachtens de auteurswet door derden verschuldigde vergoedingen voor kopiëren te innen en dat de auteur alle rechten overdraagt aan de uitgever, tenzij anders bepaald. Niets uit deze uitgave en de gedrukte uitgave mag worden overgenomen, vermenigvuldigd of gekopieerd zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de uitgever. De uitgever stelt zich niet aansprakelijk voor eventuele onjuistheden, welke in deze uitgave of de gedrukte uitgave mochten voorkomen.



De Suite no 4 moet wel de meest comfortabele Renault 4 aller tijden zijn.

Pauselijke hotelkamer

De Renault 4 vierde in 2021 zijn 60ste verjaardag. Vanwege dit jubileum gaf Renault ontwerper Matthieu Lehanneur de opdracht om de R4 opnieuw uit te vinden, met een rijdende hotelsuite als resultaat. Al doet-ie ook denken aan een Pausmobiel.

Tekst: Jaap Peters, Gert Wegman

A petrots vierde Renault vier jaar geleden dat de R4 zestig jaar oud was. Tot op de dag van vandaag is het dan ook de bestverkochte Renault aller tijden. Geruchten over een elektrisch retro-model deden destijds al de ronde. De verwachting was dat Renault bij het uitblazen van de zestig kaarsjes de elektrische R4 zou onthullen. Die zou de naam Renault 4Ever krijgen. Dat gebeurde niet, maar we maakten wel kennis met de Renault Suite no 4.

Middagdutje

In de door Matthieu Lehanneur onder handen genomen R4 heeft de benzinemotor al plaatsgemaakt voor een elektromotor.

Renault maakte niets bekend over de specs van de Suite no 4. Alle aandacht ging dan ook uit naar het design. De Renault 4 Suite no 4 moest de sfeer ademen van een luxehotel en deed op comfortgebied eerder denken aan modellen als de Renault 25 Limousine of Safrane Baccara dan aan een eenvoudig Viertje uit 1961.

Aan het basismodel heeft Lehanneur niets gewijzigd, maar een deel van het plaatwerk verving hij door transparant polycarbonaat en in het dak werden doorschijnende zonnepanelen opgenomen. Die zorgen ervoor dat het accupakket van de elektromotor wordt opgeladen wanneer de bestuurder een middagdutje doet in het bed

achter de voorstoelen. Die stoelen en het dashboard zijn bekleed met zijde, in een sprankelend gele kleur.

Wijn en brie

De koplampen en achterlichten hebben hun oorspronkelijke looks behouden. De grille heeft daarentegen plaatsgemaakt voor een wat vreemd ogend, kreukelig aluminium paneel. De wielen worden volledig afgedekt door vlakke, aerodynamische deksels. In de achterkant van de auto is een uitschuifbare houten bank opgenomen. Onder de beschutting van de grote geopende achterklep, kun je daarop gezellig met z'n tweeën een glas wijn drinken en een baguette met brie eten.

Ergens doet de Renault 4 met zijn glazen koepel ook denken aan de Pausmobiel. Misschien dat de nieuwe paus Leo XIV wel een originele dienstauto zoekt, we weten niet wat de bijtellingsregels voor EV's in Vaticaanstad zijn. De Renault Suite no 4 zou naadloos passen in de pauselijke traditie, want de overleden paus Franciscus reed in een Renault 4 door Buenos Aires toen hij nog kardinaal was. **A**

- **Prijswijziging doorgevoerd**
- **Nieuw model toegevoegd**
- **Elektrisch model**
- De prijzen in deze lijst zijn consumenten-prijzen in euro's
- Prijzen af-importeur, wijzigingen onder voorbehoud
- Alle prijzen Nederland incl. btw, bpm (niet-elektrisch), kosten rijklaar maken, registratie en recyclingbijdrage
- Alle prijzen België incl. btw

HERK / MODEL / TYPE	NL	BE
Abarth		
500e		
42 kWh (155 pk)	36.490	33.990
500e Cabrio		
42 kWh (155 pk)	38.990	36.990
600		
Turismo (54 kWh, 240 pk)	45.990	44.990
Scorpionissima (54 kWh, 280 pk)	49.990	47.490
Aiways		
U5		
U5 (63 kWh, 204 pk)	40.950	39.628
U6		
U6 (63 kWh, 218 pk)	48.975	-
Alfa Romeo		
Junior		
1.2 Turbo Ibrida (136 pk)	34.850	29.200
1.2 Turbo Ibrida Q4 (136 pk)	42.600	36.700
Elettrica (54 kWh, 156 pk)	39.100	38.700
Elettrica (54 kWh, 280 pk)	48.100	47.700
Tonale		
1.5T Hybrid 130	-	49.800
1.5T Hybrid 160	50.100	46.600
1.3T Plug-In Hybrid Q4 280	51.500	52.600
1.6 MultiJet 130	-	39.300
Giulia		
2.0 GME 280 AWD	81.900	57.150
Quadrifoglio 2.9 V6 520	156.000	100.500
2.2 JTD 160	-	49.650
2.2 JTD 210 AWD	-	54.650
Stelvio		
2.0 GME 280 AWD	94.000	63.700
Quadrifoglio 2.9 V6 520 AWD	187.000	110.450
2.2 JTD 160	-	56.200
2.2 JTD 210 AWD	-	61.200
Alpine		
A290		
Electric 180 (52 kWh, 180 pk)	38.800	38.700
Electric 220 (52 kWh, 220 pk)	41.800	41.700
A110		
A110 (252 pk)	77.990	65.200
A110 GTS (300 pk)	94.990	79.700
A110 R 70 (300 pk)	139.790	122.500



Alpine A110 GTS

Aston Martin		
Vantage Coupé		
Vantage (665 pk)	281.860	o.a.
DB12 Coupé		
DB12 (680 pk)	312.445	o.a.
DB12 Volante		
DB12 (680 pk)	330.239	o.a.
Vanquish Coupé		
Vanquish (835 pk)	493.882	o.a.
DBX		
DBX707 (707 pk)	361.030	o.a.
Audi		
A1 Sportback		
25 TFSI (95 pk)	34.190	26.450
30 TFSI (116 pk)	35.344	27.650
35 TFSI (150 pk)	38.990	33.290
40 TFSI (207 pk)	-	36.580
Q2		
30 TFSI (116 pk)	42.082	29.690
35 TFSI (150 pk)	43.817	32.350
SQ2 TFSI quattro (300 pk)	-	51.260
30 TDI (116 pk)	-	32.020
35 TDI (150 pk)	-	35.700
35 TDI quattro (150 pk)	-	38.950
A3 Sportback		
30 TFSI (116 pk)	39.990	31.350
35 TFSI (150 pk)	41.990	33.550

40 TFSI e (204 pk)	43.990	45.700
45 TFSI e (272 pk)	52.490	52.800
S3 TFSI quattro (333 pk)	86.490	55.850
RS 3 TFSI quattro (400 pk)	111.490	69.050
30 TDI (116 pk)	-	33.050
35 TDI (150 pk)	-	37.170
A3 Limousine / Berline		
30 TFSI (116 pk)	40.490	32.450
35 TFSI (150 pk)	42.490	34.650
S3 TFSI quattro (333 pk)	86.990	56.950
RS 3 TFSI quattro (400 pk)	111.490	70.150
30 TDI (116 pk)	-	34.150
35 TDI (150 pk)	-	38.270
Q3		
35 TFSI (150 pk)	-	38.730
35 TDI (150 pk)	-	42.700
Q3 Sportback		
35 TFSI (150 pk)	-	40.250
35 TDI (150 pk)	-	44.220
Q4 e-tron		
40 (59 kWh, 204 pk)	44.990	52.500
45 (77 kWh, 286 pk)	-	57.470
45 quattro (77 kWh, 286 pk)	49.990	59.620
55 quattro (77 kWh, 340 pk)	-	65.280
Q4 e-tron Sportback		
40 (59 kWh, 204 pk)	46.990	54.500
45 (77 kWh, 286 pk)	-	59.520
45 quattro (77 kWh, 286 pk)	51.990	61.670
55 quattro (77 kWh, 340 pk)	-	67.330
A5 Limousine		
TFSI (150 pk)	56.990	40.950
TFSI (204 pk)	63.990	48.150
TFSI quattro (204 pk)	68.990	50.800
e-hybrid quattro (299 pk)	57.490	60.500
e-hybrid quattro (367 pk)	71.990	70.850
S5 TFSI quattro (367 pk)	113.937	79.850
TDI (204 pk)	-	49.600
TDI quattro (204 pk)	-	52.250
A5 Avant		
TFSI (150 pk)	58.990	42.600
TFSI (204 pk)	65.990	49.800
TFSI quattro (204 pk)	70.990	52.450
e-hybrid quattro (299 pk)	59.490	62.150
e-hybrid quattro (367 pk)	73.990	72.500
S5 TFSI quattro (367 pk)	116.937	81.500
TDI (204 pk)	-	51.250
TDI quattro (204 pk)	-	53.900
Q5		
50 TFSI e quattro (299 pk)	67.990	-
55 TFSI e quattro (367 pk)	77.990	-
Q5 Sportback		
50 TFSI e quattro (299 pk)	70.490	-
55 TFSI e quattro (367 pk)	80.490	-
Q5 (2025)		
TFSI (204 pk)	-	49.850
TFSI quattro (204 pk)	-	52.650
SQ5 TFSI quattro (367 pk)	-	83.970
TDI quattro (204 pk)	-	56.860
Q5 Sportback (2025)		
TFSI (204 pk)	-	53.340
TFSI quattro (204 pk)	-	56.140
SQ5 TFSI quattro (367 pk)	-	85.920
TDI quattro (204 pk)	-	60.360
A6 Avant		
RS 6 performance. quattro (630 pk)	-	148.000
A6 Limousine (2025)		
TFSI (204 pk)	64.990	56.600
TFSI quattro (368 pk)	n.n.b.	74.950
TDI (204 pk)	-	60.850
TDI quattro (204 pk)	-	63.700
A6 Avant (2025)		
TFSI (204 pk)	69.990	58.600
TFSI quattro (368 pk)	n.n.b.	77.350
TDI (204 pk)	-	63.250
TDI quattro (204 pk)	-	66.100
A6 Sportback e-tron		
e-tron (83 kWh, 286 pk)	59.990	64.900
performance (100 kWh, 367 pk)	71.990	76.800
quattro (100 kWh, 428 pk)	75.990	81.900
S6 (100 kWh, 503 pk)	95.990	99.900
A6 Avant e-tron		
e-tron (83 kWh, 286 pk)	61.490	66.550
performance (100 kWh, 367 pk)	73.490	78.450
quattro (100 kWh, 428 pk)	77.490	83.550
S6 (100 kWh, 503 pk)	97.490	101.550
Q6 e-tron		
e-tron (83 kWh, 252 pk)	65.990	64.650
performance (100 kWh, 306 pk)	71.990	70.350
quattro (100 kWh, 388 pk)	77.990	77.550
SQ6 quattro (100 kWh, 490 pk)	99.990	96.150
Q6 Sportback e-tron		
e-tron (83 kWh, 252 pk)	67.990	66.650
performance (100 kWh, 306 pk)	73.990	72.350

quattro (100 kWh, 388 pk)	79.990	79.550
SQ6 quattro (100 kWh, 490 pk)	101.990	98.150
A7 Sportback		
RS 7 Perform. quattro (630 pk)	-	153.640
E-tron GT		
S (97 kWh, 680 pk)	129.990	128.520
RS (97 kWh, 857 pk)	151.990	155.550
RS perform. (97 kWh, 925 pk)	164.990	163.430
Q7		
55 TFSI e PHEV (394 pk)	89.990	81.520
60 TFSI e PHEV (462 pk)	106.490	95.990
SQ7 TFSI quattro (507 pk)	194.990	114.540
50 TDI quattro (286 pk)	-	76.270
A8		
55 TFSI quattro (340 pk)	-	111.500
60 TFSI e quattro (462 pk)	131.990	122.500
S8 (571 pk)	222.990	152.800
50 TDI quattro (286 pk)	-	103.300
A8 L		
55 TFSI quattro (340 pk)	-	114.500
60 TFSI e quattro (462 pk)	135.190	125.500
50 TDI quattro (340 pk)	-	106.300
Q8		
55 TFSI e quattro (394 pk)	99.990	89.940
60 TFSI e quattro (462 pk)	119.490	104.560
SQ8 TFSI quattro (507 pk)	203.990	120.070
RS Q8 TFSI quattro (600 pk)	-	152.880
RS Q8 TFSI Perform. q. (640 pk)	260.990	166.450
50 TDI quattro (286 pk)	-	84.570
BAIC		
X35		
1.5 (115 pk)	-	21.990
1.5 Bi-Fuel (115 pk)	-	24.790
X55		
1.5 (177 pk)	-	32.290
1.5 Bi-Fuel (177 pk)	-	36.040
X75		
1.5 (177 pk)	-	36.750
1.5 Bi-Fuel (177 pk)	-	40.500
BJ30e		
1.5 Turbo Hybrid (252 pk)	-	37.990
BJ60		
2.0 Turbo Mild Hybrid 4x4 (256 pk)	-	52.490
2.0 Turbo Mild H. Bi-Fuel 4x4 (256 pk)	-	55.990
Bentley		
Flying Spur		
Hybrid (449 pk)	231.686	o.a.
4.0 V8 (550 pk)	309.000	o.a.
Speed 6.0 W12 (635 pk)	387.676	o.a.
Continental GT		
4.0 V8 (550 pk)	316.708	o.a.
Speed 6.0 W12 (650 pk)	396.870	o.a.
Continental GT Convertible		
4.0 V8 (550 pk)	345.137	o.a.
Speed 6.0 W12 (650 pk)	431.400	o.a.
Bentayga		
3.0 V6 Hybrid (340 + 128 pk)	228.628	o.a.
4.0 V8 (550 pk)	309.222	o.a.
Bentayga EWB		
4.0 V8 (550 pk)	341.648	o.a.
BMW		
1 Serie		
116 (122 pk)	42.659	32.950
120 (150 + 20 pk)	42.662	37.550
123 xDrive (218 pk)	49.867	43.150
M135 xDrive (301 pk)	79.230	57.600
118d (150 pk)	49.753	38.050
120d (143 + 20 pk)	49.349	39.600
X1		
sDrive18i (136 pk)	54.652	40.300
sDrive20i (150 + 20 pk)	53.822	42.250
xDrive23i (218 + 20 pk)	60.907	50.700
xDrive25e (245 pk)	53.200	53.250
xDrive30e (326 pk)	56.832	55.800
M35i (300 pk)	87.504	62.350
sDrive18d (150 pk)	61.401	43.050
sDrive20d (163 + 20 pk)	59.656	44.050
xDrive20d (163 + 20 pk)	64.460	47.600
xDrive23d (211 + 20 pk)	65.992	43.450
iX1		
eDrive20 (64,8 kWh, 204 pk)	50.620	50.900
xDrive30 (64,8 kWh, 313 pk)	59.489	58.900
2 Serie Gran Coupé		
216 (122 pk)	45.611	35.800
220 (150 + 20 pk)	45.614	40.300
223 xDrive (204 + 20 pk)	52.824	45.800
M235 xDrive (301 pk)	80.824	59.950
218d (150 pk)	52.485	40.800
220d (143 + 20 pk)	52.081	42.300
2 Serie Active Tourer		
216i (122 pk)	45.278	35.700
218i (136 pk)	47.698	37.750

220i (156 + 19 pk)	-	38.900
220i (170 + 19 pk)	47.926	-
223i xDrive (204 + 19 pk)	-	47.300
223i (218 + 19 pk)	50.606	-
223i xDrive (218 + 19 pk)	54.064	-
225e xDrive (245 pk)	48.971	48.600
230e xDrive (326 pk)	52.601	51.700
218d (150 pk)	54.090	40.000
220d (150 + 20 pk)	53.969	41.050
223d xDrive (197 + 19 pk)	-	49.050
223d xDrive (211 + 19 pk)	60.507	-
2 Serie Coupé		
218i (156 pk)	58.632	46.950
220i (184 pk)	60.484	50.700
230i (245 pk)	65.655	54.950
M240i xDrive (374 pk)	94.032	64.700
M2 (480 pk)	127.979	49.300
220d (190 + 11 pk)	66.178	52.300
X2		
sDrive20i (150 + 20 pk)	55.355	43.450
M35i (301 pk)	89.005	63.750
sDrive18d (150 pk)	63.499	44.250
sDrive20d (150 + 20 pk)	61.717	45.250
xDrive20d (150 + 20 pk)	66.238	48.800
iX2		
eDrive20 (64,8 kWh, 204 pk)	51.454	52.450
xDrive30 (64,8 kWh, 313 pk)	60.989	60.500
3 Serie Sedan		
318i (156 pk)	56.540	43.300
320i (184 pk)	61.022	48.900
320i xDrive (184 pk)	65.267	51.750
330i xDrive (245 pk)	70.885	56.000
330e (292 pk)	57.198	60.600
330e xDrive (292 pk)	59.743	63.450
M340i xDrive (374 + 11 pk)	97.933	77.600
M3 (480 pk)	145.204	97.500
M3 Competition (510 pk)	149.214	103.800
M3 Competition xDrive (530 pk)	156.299	108.800
318d (150 + 11 pk)	61.792	47.950
320d (190 + 11 pk)	65.422	51.600
320d xDrive (190 + 11 pk)	70.226	54.400
330d xDrive (286 + 11 pk)	81.303	62.350
M340d xDrive (340 + 11 pk)	101.650	77.450
3 Serie Touring		
318i (156 pk)	60.022	45.100
320i (184 pk)	64.220	50.650
330i xDrive (245 pk)	75.503	57.800
330e (292 pk)	58.410	62.400
330e xDrive (292 pk)	60.957	65.250
M340i xDrive (374 + 11 pk)	101.983	79.400
M3 Competition xDrive (530 pk)	160.917	109.850
M3 CS (551 pk)	213.042	159.900
318d (150 + 11 pk)	64.700	49.700
320d (190 + 11 pk)	68.047	53.350
320d xDrive (190 + 11 pk)	72.679	56.150
330d xDrive (286 + 11 pk)	85.270	64.100
M340d xDrive (340 + 11 pk)	104.893	79.250

X3		
20 xDrive (208 + 18 pk)	74.068	57.500
30e xDrive (299 pk)	67.973	69.350
M50 xDrive (398 + 18 pk)	106.161	83.100
20d xDrive (197 + 11 pk)	84.271	60.250
40d xDrive (286 + 18 pk)	100.489	67.950
4 Serie Gran Coupé		
420i (184 pk)	65.220	52.800
430i xDrive (245 pk)	76.219	60.700
M440i xDrive (374 + 11 pk)	107.243	78.150
420d (190 + 11 pk)	69.330	56.100
420d xDrive (190 + 11 pk)	74.139	58.950
430d xDrive (286 + 11 pk)	86.509	66.550
i4		
eDrive35 (671 kWh, 286 pk)	60.700	59.000
eDrive40 (81,3 kWh, 340 pk)	64.330	64.200
xDrive40 (81,3 kWh, 401 pk)	66.871	68.150
M50 (81,3 kWh, 544 pk)	78.971	79.750
4 Serie Coupé		
420i (184 pk)	62.022	52.800
430i xDrive (245 pk)	72.169	60.700
M440i xDrive (374 + 11 pk)	99.217	78.150
M4 (480 pk)	147.624	99.550
M4 Competition (510 pk)	151.634	105.850

M4 Competition xDrive (530 pk)	158.151	110.800
M4 CS (551 pk)	215.442	163.450
420d (190 + 11 pk)	66.711	56.100
420d xDrive (190 + 11 pk)	71.798	58.950
430d xDrive (286 + 11 pk)	82.935	66.550
M440d xDrive (340 + 11 pk)	105.425	78.000
4 Serie Cabrio		
420i (184 pk)	70.628	60.800
430i xDrive (245 pk)	83.331	68.750
M440i xDrive (374 + 11 pk)	109.238	86.150
M4 Competition xDrive (530 pk)	167.041	115.400
420d (190 + 11 pk)	75.590	64.100
430d (286 + 11 pk)	86.838	71.800
M440d xDrive (340 pk)	116.220	86.000
X4		
xDrive20i (184 + 11 pk)	81.918	59.150
xDrive30i (245 + 11 pk)	86.116	66.450
M40i (362 + 11 pk)	118.839	81.250
M (480 pk)	166.150	106.300
xDrive20d (190 + 11 pk)	85.574	62.000
xDrive30d (286 + 11 pk)	102.464	69.850
M40d (340 + 11 pk)	127.684	82.200
Z4 Roadster		
sDrive20i (197 pk)	67.423	50.350
sDrive30i (258 pk)	72.915	61.200
M40i (340 pk)	97.491	70.950
5 Serie Sedan		
520i (190 + 18 pk)	69.106	61.300
530e (299 pk)	71.677	70.950
530e xDrive (299 pk)	74.347	73.800
550e xDrive (490 pk)	84.634	87.300
M5 (585 + 197 pk)	143.811	148.500
520d (197 + 11 pk)	78.774	62.300
520d xDrive (197 + 11 pk)	84.992	65.300
540d xDrive (286 + 17 pk)	99.638	77.600
i5 Sedan		
eDrive40 (81,2 kWh, 340 pk)	73.163	73.700
xDrive40 (81,2 kWh, 394 pk)	75.825	78.700
M60 xDrive (81,2 kWh, 601 pk)	104.018	109.300
5 Serie Touring		
520i (190 + 18 pk)	72.893	63.900
530e (299 pk)	73.740	73.550
530e xDrive (299 pk)	76.404	76.450
550e xDrive (490 pk)	86.691	89.900
M5 (585 + 197 pk)	145.872	151.600
520d (197 + 11 pk)	83.205	64.900
520d xDrive (197 + 11 pk)	89.412	67.950
540d xDrive (286 + 17 pk)	104.626	80.200
i5 Touring		
eDrive40 (81,2 kWh, 340 pk)	75.220	76.300
xDrive40 (81,2 kWh, 340 pk)	77.882	81.300
M60 xDrive (81,2 kWh, 601 pk)	106.075	111.900
iX		
xDrive45 (94,8 kWh, 408 pk)	86.403	85.400
xDrive60 (109,1 kWh, 544 pk)	99.900	102.500
M70 (108,9 kWh, 660 pk)	131.414	129.700
X5		
xDrive40i (381 + 11 pk)	121.910	86.700
xDrive50e (490 pk)	103.399	100.400
M60i xDrive (530 pk)	186.245	116.850
M Competition (625 pk)	243.026	161.550
xDrive30d (286 + 11 pk)	130.897	84.900
xDrive40d (340 + 11 pk)	135.810	93.050
X6		
xDrive40i (381 + 11 pk)	128.528	94.100
M60i xDrive (530 pk)	190.591	120.000
M Competition (625 pk)	244.687	164.600
xDrive30d (286 + 11 pk)	136.947	92.300
xDrive40d (340 + 11 pk)	141.860	100.500
XM		
XM 50e (476 pk)	131.633	134.700
XM (653 pk)	178.125	182.800
XM Label Red (748 pk)	203.925	210.450
7 Serie		
750e xDrive (490 pk)	126.720	124.900
M760e xDrive (571 pk)	151.348	147.900
740d xDrive (299 + 14 pk)	142.451	115.150
i7		
xDrive50 (101,7 kWh, 456 pk)	123.569	117.550
xDrive60 (101,7 kWh, 544 pk)	146.559	137.950
M70 xDrive (101,7 kWh, 660 pk)	191.407	180.350
X7		
xDrive40i (381 + 12 pk)	155.197	104.450
M60i xDrive (530 + 12 pk)	208.823	136.700
xDrive40d (340 + 12 pk)	168.142	110.150
8 Serie Gran Coupé		
840i (333 pk)	136.795	108.750
840i xDrive (333 pk)	144.969	112.700
M850i xDrive (530 pk)	201.310	141.150
M8 xDrive (600 pk)	234.719	169.050
M8 xDrive Competition (625 pk)	252.869	186.550
840d xDrive (340 + 11 pk)	150.744	115.300

8 Serie Coupé		
840i (333 pk)	137.585	112.050
840i xDrive (333 pk)	146.327	115.850
M850i xDrive (530 pk)	202.668	144.400
M8 xDrive (600 pk)	236.077	172.350
M8 xDrive Competition (625 pk)	254.227	189.850
840d xDrive (340 + 11 pk)	151.663	118.550
8 Serie Cabrio		
840i (333 pk)	150.105	120.700
840i xDrive (333 pk)	158.847	124.500
M850i xDrive (530 pk)	215.188	153.050
M8 xDrive (600 pk)	248.150	181.900
M8 xDrive Competition (625 pk)	266.300	199.400
840d xDrive (340 + 11 pk)	164.054	127.150
BMW Alpina		
D3 Sedan		
D3 S Switch-Tronic AWD (355 pk)	114.048	o.a.
D3 Touring		
D3 S Switch-Tronic AWD (355 pk)	115.167	o.a.
XD3		
XD3 Switch-Tronic AWD (394 pk)	149.588	o.a.
B4 Gran Coupé		
D4 S Switch-Tronic AWD (355 pk)	116.489	o.a.
XD4		
XD4 Switch-Tronic AWD (394 pk)	152.841	o.a.
XB7		
XB7 Switch-Tronic AWD (621 pk)	253.802	o.a.
B8 Gran Coupé		
B8 Switch-Tronic AWD (621 pk)	235.989	o.a.
Bugatti		
Alle modellen	o.a.	o.a.
Butch-e (NL) / BAW (BE)		
Liddel / Pony		
13,7 kWh (27 pk)	14.450	15.995
BYD		
Atto 2		
45,1 kWh (177 pk)	31.690	29.990
Dolphin		
60,4 kWh (204 pk)	36.190	34.490
Atto 3		
60,4 kWh (204 pk)	40.690	34.000
Seal		
61,4 kWh (231 pk)	41.690	41.500
82,5 kWh (313 pk)	48.690	48.400
82,5 kWh AWD (530 pk)	53.690	53.550
Seal U		
DM-i FWD (217 pk)	39.790	37.900
DM-i AWD (323 pk)	47.390	45.500
71,8 kWh (217 pk)	45.690	43.490
87,0 kWh (217 pk)	48.690	46.490
		
BYD Seal U DM-i		
Sealion 7		
82,5 kWh (313 pk)	50.690	48.990
82,5 kWh AWD (530 pk)	53.690	51.990
91,3 kWh AWD (530 pk)	58.190	56.490
Tang		
108,8 kWh (517 pk)	68.090	72.000
Caterham (excl. belastingen)		
Seven		
170 (84 pk)	34.295	34.295
340 (168 pk)	47.795	47.795
485 Final Edition (228 pk)	67.195	67.495
Super Seven		
600 (84 pk)	37.395	37.395
2000 (168 pk)	52.095	52.095
Cenntro		
Avantier		
Avantier (14 kWh, 30 pk)	13.995	n.n.b.
Citroën		
C3		
1.2 Turbo (100 pk)	22.840	15.960
Hybrid (110 pk)	26.300	20.660
ë-C3 (44 kWh, 113 pk)	24.300	23.310
C3 Aircross		
1.2 Turbo (100 pk)	26.990	19.000
Hybrid (145 pk)	31.730	24.800
ë-C3 Aircross (44 kWh, 113 pk)	27.400	26.700
C4		
Hybrid 110	32.850	25.950
PureTech 130	-	26.500
Hybrid 145	35.150	28.000
ë-C4 (50 kWh, 136 pk)	35.215	33.500
ë-C4 (54 kWh, 156 pk)	34.990	36.000

C4 X		
Hybrid 145	34.720	27.000
ë-C4 (50 kWh, 136 pk)	35.915	34.000
ë-C4 (54 kWh, 156 pk)	35.690	36.500
Berlingo		
ë-Berlingo (50 kWh, 136 pk)	41.358	36.485
Berlingo XL		
ë-Berlingo (50 kWh, 136 pk)	43.178	37.685
C5 X		
Hybrid 145	49.590	42.260
C5 Aircross		
Hybrid 145	40.470	35.410
Plug-in Hybrid 225	41.400	42.790
BlueHDI 130	-	35.160
Cupra		
Leon		
1.5 TSI (150 pk)	-	35.910
1.5 e-TSI (150 pk)	-	41.050
1.5 TSI e-Hybrid (204 pk)	42.990	50.130
1.5 TSI e-Hybrid (272 pk)	46.990	54.920
VZ 2.0 TSI (300 pk)	-	49.170
Leon Sportstourer / Break		
1.5 TSI (150 pk)	-	37.800
1.5 e-TSI (150 pk)	-	43.210
1.5 TSI e-Hybrid (204 pk)	43.990	52.290
1.5 TSI e-Hybrid (272 pk)	47.990	56.910
VZ 2.0 TSI 4Drive (333 pk)	-	54.190
Born		
59 kWh (231 pk)	34.990	43.075
77 kWh (231 pk)	41.990	47.855
VZ 79 kWh (326 pk)	49.990	53.185
Terramar		
1.5 e-TSI (150 pk)	-	48.240
1.5 TSI e-Hybrid (204 pk)	48.990	54.650
1.5 TSI e-Hybrid (272 pk)	52.990	58.260
2.0 TSI 4Drive (204 pk)	-	51.120
VZ 2.0 TSI 4Drive (265 pk)	-	55.780
Tavascan		
77 kWh (286 pk)	48.990	59.235
VZ 77 kWh (340 pk)	58.990	76.515
Formentor		
1.5 TSI (150 pk)	-	40.440
1.5 e-TSI (150 pk)	-	45.790
1.5 TSI e-Hybrid (204 pk)	44.990	52.150
VZ 1.5 TSI e-Hybrid (272 pk)	48.990	57.270
VZ 2.0 TSI 4Drive (333 pk)	-	57.130
Dacia		
Spring		
Electric 45 (26,8 kWh, 44 pk)	18.900	16.990
Electric 65 (26,8 kWh, 65 pk)	19.900	18.990
Sandero		
SCe 65 (65 pk)	-	12.890
TCe 90 (92 pk)	21.300	13.890
Eco-G 100 (100 pk)	18.200	15.690
TCe 110 (110 pk)	23.900	17.990
Jogger		
Eco-G 100 (100 pk)	24.500	18.590
TCe 110 (110 pk)	27.400	20.890
Hybrid 140 (141 pk)	30.000	25.290
Duster		
TCe 100 Eco-G (100 pk)	27.000	19.690
TCe 130 Mild Hybrid (130 pk)	29.700	22.690
TCe 130 Mild Hybr. 4x4 (130 pk)	36.800	26.190
Hybrid 140 (141 pk)	32.000	26.190
Bigster		
Eco-G 140 (140 pk)	31.000	n.n.b.
Mild Hybrid 140 (140 pk)	32.500	23.990
Mild Hybrid 130 4x4 (130 pk)	39.000	29.490
Hybrid 155 (156 pk)	35.000	28.990
DFSK		
Fengon 500		
1.5 (107 pk)	-	19.990
1.5 Bi-Fuel (107 pk)	-	22.790
Fengon 580		
1.5 Turbo (147 pk)	-	28.490
1.5 Turbo Bi-Fuel (147 pk)	-	31.990
Fengon 600		
1.5 Turbo (177 pk)	-	31.490
1.5 Turbo Bi-Fuel (177 pk)	-	35.240
E5		
1.5 PHEV (177 pk)	-	35.490
Dongfeng		
Box		
EV (31,4 kWh, 95 pk)	23.499	22.899
EV (42,3 kWh, 95 pk)	24.499	23.899
Donkervoort		
F22 *		
F22 (500 pk)	245.000*	245.000*
* excl. lokale belastingen		
DS Automobiles		
DS 3		
Hybrid 145	38.090	34.050
E-Tense (54 kWh, 156 pk)	40.140	41.200

DS 4		
Hybrid 145	41.140	38.450
E-Tense PHEV 225	43.790	46.450
BlueHDI 130	-	38.450
DS 7		
E-Tense 225	53.950	55.300
E-Tense 300 4x4	59.250	60.400
E-Tense 360 4x4	75.250	70.950
BlueHDI 130	-	48.850
DS 9		
E-Tense 250	-	68.050
E-Tense 360 4x4	-	79.400
No 8		
73,7 kWh (230 pk)	57.000	59.200
Long Range (97,2 kWh, 245 pk)	62.200	63.600
Long R. AWD (97,2 kWh, 350 pk)	73.600	75.400
Ferrari		

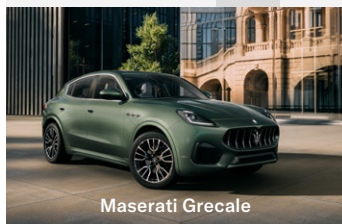
Tourneo Courier		
1.0 EcoBoost (125 pk)	-	24.805
BEV (43 kWh, 136 pk)	n.n.b.	37.208
Tourneo Connect		
1.5 EcoBoost (115 pk)	-	31.424
1.5 PHEV (150 pk)	-	38.805
2.0 EcoBlue (102 pk)	-	32.876
2.0 EcoBlue (122 pk)	-	37.523
Grand Tourneo Connect		
1.5 EcoBoost (115 pk)	-	33.239
1.5 PHEV (150 pk)	-	40.620
2.0 EcoBlue (102 pk)	-	34.691
2.0 EcoBlue (122 pk)	-	39.378
Kuga		
1.5 EcoBoost (150 pk)	-	38.705
1.5 EcoBoost (186 pk)	-	40.705
2.5 PHEV (180 pk)	-	42.830
2.5 PHEV AWD (183 pk)	-	44.580
2.5 PHEV (243 pk)	43.490	45.375
Explorer		
Standard Range (52 kWh, 170 pk)	40.350	43.950
Extended Range (77 kWh, 286 pk)	44.850	47.950
Ext. Range AWD (79 kWh, 340 pk)	52.850	54.950
Capri		
Standard Range (52 kWh, 170 pk)	42.250	46.450
Extended Range (77 kWh, 286 pk)	46.750	50.450
Ext. Range AWD (79 kWh, 340 pk)	54.750	57.450
Mustang Mach-E		
Standard R. (72,6 kWh, 269 pk)	46.970	62.150
Extended R. (88 kWh, 276 pk)	55.400	69.550
St. R. AWD (72,6 kWh, 329 pk)	-	69.200
Ext. R. AWD (88 kWh, 375 pk)	64.400	75.250
GT AWD (91 kWh, 487 pk)	68.400	84.220
Rally AWD (91 kWh, 487 pk)	71.400	87.220
Mustang Fastback		
GT 5.0 V8 (446 pk)	137.400	58.480
Dark Horse 5.0 V8 (453 pk)	150.350	70.260
Mustang Convertible		
GT 5.0 V8 (446 pk)	144.850	62.960
Bronco		
2.7 EcoBoost V6 AWD (335 pk)	158.100	68.970
Explorer PHEV		
3.0 EcoBoost PHEV (457 pk)	83.595	89.750
Forthing Evo		
1.5 Turbo (177 pk)	-	31.990
1.5 Turbo Bi-Fuel (177 pk)	-	34.990
U-Tour		
1.5 Turbo (177 pk)	-	32.990
1.5 Turbo Bi-Fuel (177 pk)	-	36.740
9		
1.5 Turbo Hybrid (245 pk)	-	50.490
Honda Jazz		
1.5 i-MMD Hybrid (122 pk)	33.100	28.970
HR-V		
1.5 i-MMD Hybrid (131 pk)	39.560	33.395
e:Ny1		
68,8 kWh (204 pk)	46.820	39.950
Civic		
2.0 i-MMD Hybrid (184 pk)	43.150	37.790
2.0 Type R (329 pk)	91.680	60.000
ZR-V		
2.0 i-MMD Hybrid (184 pk)	51.020	43.030
CR-V		
2.0 i-MMD e:HEV	57.570	48.635
2.0 i-MMD e:HEV AWD	63.675	50.705
2.0 i-MMD e:PHEV	64.105	64.035
Hongqi EH7		
Long Range (111 kWh, 344 pk)	58.995	58.995
EHS7		
Long Range (111 kWh, 344 pk)	58.600	59.995
AWD (111 kWh, 619 pk)	73.600	74.995
E-HS9		
99 kWh (551 pk)	69.995	69.995
120 kWh (551 pk)	84.995	84.995
Hyundai i10		
1.0 (63 pk)	20.995	17.949
1.0 T-GDI (90 pk)	26.045	20.949
Inster		
42 kWh (97 pk)	24.295	24.499
49 kWh (115 pk)	25.995	26.499
i20		
1.2 (79 pk)	25.295	20.699
1.0 T-GDI (100 pk)	-	21.949
1.0 T-GDI 48V (100 pk)	28.095	-
Bayon		
1.2 (79 pk)	-	22.749
1.0 T-GDI (100 pk)	-	23.999
1.0 T-GDI 48V (100 pk)	27.795	-

i30 5-deurs		
1.0 T-GDI (100 pk)	-	25.599
1.0 T-GDI 48V (100 pk)	35.395	-
1.5 T-GDI 48V (140 pk)	39.995	29.849
i30 Fastback		
1.0 T-GDI (100 pk)	-	29.349
1.5 T-GDI 48V (140 pk)	-	37.099
i30 Wagon		
1.0 T-GDI (100 pk)	-	26.599
1.0 T-GDI 48V (100 pk)	36.695	-
1.5 T-GDI 48V (140 pk)	40.695	30.849
Kona		
1.0 T-GDI (100 pk)	-	28.249
1.0 T-GDI 48V (120 pk)	31.795	-
1.6 GDI Hybrid (93 + 43,5 pk)	35.295	32.699
1.6 T-GDI (138 pk)	-	30.999
1.6 T-GDI (170 pk)	-	38.749
Electric (48,4 kWh, 156 pk)	36.995	36.999
Electric (65,4 kWh, 255 pk)	39.995	41.999
Ioniq 5		
63 kWh (170 pk)	42.995	46.499
84 kWh (229 pk)	46.995	50.499
AWD 84 kWh (325 pk)	61.395	62.999
N AWD (84 kWh, 478 pk)	73.995	77.999
Ioniq 6		
53 kWh (151 pk)	45.895	44.499
77,4 kWh (229 pk)	50.895	49.499
AWD 77,4 kWh (325 pk)	59.395	60.499
Tucson		
1.6 T-GDI (150 pk)	-	35.249
1.6 T-GDI 48V (150 pk)	-	37.249
1.6 T-GDI Hybrid (215 pk)	45.095	40.199
1.6 T-GDI PHEV (252 pk)	43.995	49.999
1.6 T-GDI PHEV AWD (252 pk)	48.795	57.599
1.6 CRDi (115 pk)	-	37.749
1.6 CRDi 48V (136 pk)	-	39.749
Nexo		
FCEV (163 pk)	69.995	73.999
Santa Fe		
1.6 T-GDI Hybrid (215 pk)	61.095	61.199
1.6 T-GDI Hybrid AWD (215 pk)	-	63.199
1.6 T-GDI PHEV AWD (252 pk)	59.995	68.499
Staria Wagon		
2.2 CRDi (177 pk)	-	46.999
Ineos Grenadier		
Station Wagon 3.0 (286 pk)	192.998	o.a.
Station Wagon 3.0 TD (249 pk)	194.628	o.a.
Jaecoo 7		
1.5 SHS (346 pk)	n.n.b.	36.900
1.6 T-GDI AWD (146 pk)	n.n.b.	37.900
		
Jaguar XE		
P250 (250 pk)	76.271	52.700
D200 MHEV (204 pk)	67.434	53.000
E-Pace		
P160 MHEV (160 pk)	76.989	51.220
P270e PHEV AWD (269 pk)	66.366	63.210
D165 MHEV AWD (163 pk)	84.289	55.580
D200 MHEV AWD (204 pk)	87.239	58.530
XF		
P250 (250 pk)	89.968	65.300
D200 MHEV (204 pk)	77.353	62.100
D200 MHEV AWD (204 pk)	83.330	64.800
XF Sportbrake		
P250 (250 pk)	104.420	73.800
D200 MHEV (204 pk)	89.043	70.600
D200 MHEV AWD (204 pk)	95.603	73.300
F-Pace		
P400e PHEV AWD (404 pk)	88.854	85.170
P400 MHEV AWD (400 pk)	129.460	82.270
P575 AWD SVR (575 pk)	197.434	119.510
D165 MHEV AWD (163 pk)	95.679	66.970
D200 MHEV AWD (204 pk)	98.779	70.070
D300 MHEV AWD (300 pk)	133.921	86.870
F-Type Coupé		
P300 (300 pk)	118.978	72.900
P450 (450 pk)	164.205	106.600
P450 AWD (450 pk)	173.350	113.000
P575 AWD (575 pk)	195.002	136.300

F-Type Convertible		
P300 (300 pk)	127.027	80.400
P450 (450 pk)	172.254	114.100
P450 AWD (450 pk)	180.850	120.500
P575 AWD (575 pk)	202.001	143.300
I-Pace		
EV400 (90 kWh, 400 pk)	96.132	93.900
Jeep Wrangler		
2.0T 4xe (380 pk)	83.900	81.000
Avenger		
1.2T (100 pk)	31.795	24.650
1.2T e-Hybrid (110 pk)	33.295	26.650
4xe (145 pk)	39.535	32.450
Full Electric (54 kWh, 156 pk)	34.995	36.000
Renegade		
1.5T e-Hybrid (130 pk)	37.995	30.750
4xe PHEV (240 pk)	42.995	43.650
Compass		
1.5T e-Hybrid (130 pk)	44.995	38.630
4xe PHEV (190 pk)	44.995	47.720
4xe PHEV (240 pk)	47.995	50.220
Grand Cherokee		
2.0T 4xe (375 pk)	86.900	99.500
KGM Tivoli		
1.5 T-GDI (163 pk)	-	26.490
1.5 T-GDI 4WD (163 pk)	-	30.190
Korando		
1.5 T-GDI (149 pk)	-	30.990
1.5 T-GDI 4WD (149 pk)	-	35.190
1.5 T-GDI (163 pk)	-	34.490
1.5 T-GDI 4WD (163 pk)	-	38.690
Torres		
1.5 T-GDI (163 pk)	-	36.490
1.5 T-GDI 4WD (163 pk)	-	43.190
EVX (73,4 kWh, 207 pk)	41.250	43.990
Actyon		
1.5 T-GDI (163 pk)	-	46.990
1.5 T-GDI 4WD (163 pk)	-	48.990
Rexton		
2.2 E-XDI 4WD (202 pk)	-	50.990
Kia Picanto		
1.0 DPI (63 pk)	19.795	16.690
1.2 MPI (79 pk)	-	19.690
Stonic		
1.2 MPI (79 pk)	-	21.490
1.0 T-GDI (100 pk)	26.995	24.790
Ceed		
1.0 T-GDI (100 pk)	30.095	25.790
1.5 T-GDI (140 pk)	41.395	32.990
Ceed Sportswagon		
1.0 T-GDI (100 pk)	31.095	27.290
1.5 T-GDI (140 pk)	42.895	34.490
ProCeed		
1.5 T-GDI (140 pk)	41.990	35.490
XCeed		
1.0 T-GDI (100 pk)	-	27.790
1.5 T-GDI (140 pk)	42.995	33.290
EV3		
Standard R. (58,3 kWh, 204 pk)	36.995	36.890
Long Range (81,4 kWh, 204 pk)	41.495	41.190
Niro		
1.6 GDI Hybrid (129 pk)	34.795	33.990
1.6 GDI Plug-In Hybrid (171 pk)	40.595	41.690
EV (64,8 kWh, 204 pk)	38.995	40.290
EV6		
63 kWh (170 pk)	44.995	49.990
84 kWh (229 pk)	49.495	53.590
84 kWh AWD (325 pk)	55.495	66.390
GT AWD (84 kWh, 650 pk)	68.495	73.390
Sportage		
1.6 T-GDI (160 pk)	-	34.490
1.6 T-GDI MHEV (160 pk)	41.595	39.890
1.6 T-GDI Hybrid (210 pk)	44.495	42.690
1.6 T-GDI Hybrid 4WD (210 pk)	-	46.590
1.6 T-GDI PHEV AWD (245 pk)	45.195	50.990
1.6 CRDi MHEV (136 pk)	-	41.490
Sorento		
1.6 T-GDI Hybrid (215 pk)	-	60.590
1.6 T-GDI Hybrid AWD (215 pk)	-	62.590
1.6 T-GDI PHEV AWD (253 pk)	56.195	70.390
2.2 CRDi (194 pk)	-	62.190
2.2 CRDi AWD (194 pk)	-	64.190
EV9		
76,1 kWh RWD (217 pk)	59.995	61.290
99,8 kWh RWD (204 pk)	68.785	71.890
99,8 kWh AWD (384 pk)	72.295	76.190
Lamborghini Urus		
S (666 pk)	345.385	o.a.
Performante (666 pk)	373.709	o.a.

Huracán		
Sterrato (610 pk)	380.356	o.a.
Tecnica (640 pk)	349.021	o.a.
STO (640 pk)	424.071	o.a.
Huracán Spyder		
EVO (640 pk)	369.347	o.a.
Revuelto		
Revuelto (1015 pk)	568.809	o.a.
Lancia		
Ypsilon		
1.2 Hybrid (110 pk)	30.800	23.000
Electric (54 kWh, 156 pk)	33.700	32.610
		
Land Rover		
Defender 90		
P425 AWD (425 pk)	197.608	98.120
P525 AWD (525 pk)	246.308	142.980
D200 MHEV AWD (200 pk)	129.648	66.070
D250 MHEV AWD (249 pk)	135.008	71.430
D300 MHEV AWD (300 pk)	157.743	92.200
Defender 110		
P300e AWD PHEV (300 pk)	87.543	90.910
P425 AWD (425 pk)	202.984	101.300
P635 V8 OCTA (635 pk)	274.762	184.610
D200 MHEV AWD (200 pk)	136.603	69.750
D250 MHEV AWD (249 pk)	142.063	75.210
D300 MHEV AWD (300 pk)	167.178	98.360
Defender 130		
P425 AWD (425 pk)	214.714	110.840
P500 V8 AWD (500 pk)	258.493	152.420
D300 MHEV AWD (300 pk)	171.569	101.440
Discovery Sport		
P270e PHEV AWD (269 pk)	64.114	60.830
D165 MHEV AWD (163 pk)	87.530	54.300
D200 MHEV AWD (204 pk)	90.675	57.380
Discovery		
D250 MHEV AWD (249 pk)	133.865	77.270
D350 MHEV AWD (350 pk)	139.150	81.900
Range Rover Evoque		
P160 MHEV (160 pk)	74.706	49.550
P270e PHEV AWD (269 pk)	64.832	61.740
D165 (163 pk)	72.959	48.730
D165 MHEV AWD (163 pk)	84.544	54.590
D200 MHEV AWD (204 pk)	96.697	65.290
Range Rover Velar		
P400e PHEV AWD (404 pk)	86.830	82.600
P400 MHEV AWD (400 pk)	138.532	89.160
D200 MHEV AWD (200 pk)	102.040	71.370
D300 MHEV AWD (300 pk)	144.347	95.330
Range Rover Sport		
P460e PHEV AWD (460 pk)	106.816	104.050
P550e PHEV AWD (550 pk)	147.712	144.890
P300 AWD (530 pk)	216.155	146.380
P635 AWD (635 pk)	286.639	210.870
D250 MHEV AWD (249 pk)	132.101	89.550
D300 MHEV AWD (300 pk)	148.076	103.560
D350 MHEV AWD (350 pk)	172.846	125.710
Range Rover		
P460e PHEV (460 pk)	151.564	148.770
P550e PHEV AWD (550 pk)	171.662	168.840
P530 AWD (530 pk)	265.851	193.880
P615 AWD (615 pk)	313.200	240.680
D300 MHEV AWD (300 pk)	186.856	139.720
D350 MHEV AWD (350 pk)	201.386	152.940
Range Rover Long Wheelbase		
P460e PHEV AWD (460 pk)	164.702	161.880
P530 AWD (530 pk)	269.780	197.260
P615 AWD (615 pk)	340.218	266.600
D350 MHEV AWD (350 pk)	206.011	156.910
Leapmotor		
T03		
EV (37,3 kWh, 95 pk)	19.950	18.900
C10		
REEV (215 pk)	39.050	n.n.b.
EV (69,9 kWh, 217 pk)	39.050	36.400
Lexus		
LBX		
2WD (136 pk)	37.495	34.320
AWD (136 pk)	44.995	-
UX		
300h (199 pk)	45.995	-
300h AWD (199 pk)	65.995	-

NX		
350h AWD (242 pk)	72.995	-
450+ PHEV AWD (306 pk)	65.995	65.950
RZ		
300e (71,4 kWh, 204 pk)	55.495	61.070
450e AWD (71,4 kWh, 313 pk)	62.995	69.490
ES		
300h (178 + 120 pk)	63.895	57.510
RX		
450h+ Plug-in Hybr. AWD (309 pk)	85.995	81.950
500h Hybrid AWD (371 pk)	141.995	-
LS		
500h (359 pk)	152.995	-
500h AWD (359 pk)	173.695	-
Livan		
X3pro		
1.5 (103 pk)	-	15.995
1.5 Bi-Fuel (103 pk)	-	17.945
Lotus		
Emira		
2.0 Turbo SE (400 pk)	155.895	111.690
3.5 V6 Supercharged (400 pk)	187.340	114.790
Eletre		
600 (112 kWh, 612 pk)	103.795	102.090
900 (112 kWh, 918 pk)	150.595	148.790
Emeya		
600 (102 kWh, 612 pk)	111.995	110.190
900 (102 kWh, 918 pk)	150.595	148.790
Lucid		
Air		
Pure RWD (88 kWh, 442 pk)	88.000	-
Touring AWD (92 kWh, 628 pk)	102.900	-
Grand Touring AWD (831 pk)	132.900	-
Sapphire AWD (118 kWh, 1251 pk)	255.000	-
Lyнк & Co		
01		
1.5 Plug-in Hybrid (180 + 81 pk)	43.095	43.995
02		
66 kWh (272 pk)	36.595	37.495
08		
1.5 Plug-in Hybrid	55.995	55.995
Maserati		
Grecale		
2.0 MHEV Q4 (300 pk)	117.064	82.550
2.0 MHEV Q4 (330 pk)	124.690	90.200
3.0 V6 Q4 (530 pk)	191.150	126.400
Folgore (105 kWh, 550 pk)	110.650	109.950



Maserati Grecale

GranTurismo		
Modena 3.0 V6 (490 pk)	213.350	159.000
Trofeo 3.0 V6 (550 pk)	254.400	199.850
Folgore (92,5 kWh, 761 pk)	198.300	197.650
GranCabrio		
Modena 3.0 V6 (490 pk)	223.100	167.600
Trofeo 3.0 V6 (550 pk)	266.650	208.500
Folgore (92,5 kWh, 761 pk)	206.950	206.300
MC20		
3.0 V6 (630 pk)	327.250	254.150
GT2 Stradale (640 pk)	385.250	309.900
MC20 Cielo		
3.0 V6 (630 pk)	365.070	289.700
Maxus		
eUNIQ6		
70 kWh (177 pk)	-	39.990
MIFA9		
90 kWh (245 pk)	-	68.990
Mazda		
2 Hybrid		
1.5 Hybrid 116	27.040	27.790
3 Hatchback		
E-Skyactiv G 140 M Hybrid	33.640	26.690
E Skyactiv-X 186 M Hybrid	38.090	30.790
E-Skyactiv-X 185 M Hybrid AWD	-	34.090
3 Sedan		
E-Skyactiv-G 140 M Hybrid	34.140	26.690
E Skyactiv-X 186 M Hybrid	38.590	30.790
CX-30		
E Skyactiv-G 140 M Hybrid	36.740	29.790
E Skyactiv-X 186 M Hybrid	41.440	34.090
E Skyactiv-X 186 M Hybrid AWD	44.440	35.590
MX-30		
E-Skyactiv R-EV 170	37.240	37.070

CX-5		
e-Skyactiv-G 165 M Hybrid	46.540	34.640
e-Skyactiv-G 194 M Hybrid	-	44.240
e-Skyactiv-G 194 M Hybrid AWD	-	46.240
Skyactiv-D 150	-	43.240
Skyactiv-D 184 AWD	-	49.840
MX-5 Roadster		
Skyactiv-G 132	44.240	31.790
MX-5 RF		
Skyactiv-G 132	46.740	34.290
6e		
68,8 kWh (258 pk)	44.990	42.890
80 kWh (245 pk)	46.590	45.290
CX-60		
e-Skyactiv PHEV 327 AWD	55.990	55.290
e-Skyactiv D (200 pk)	-	51.690
e-Skyactiv D AWD (254 pk)	-	56.490
CX-80		
e-Skyactiv PHEV 327 AWD	63.090	60.290
e-Skyactiv D AWD (254 pk)	-	60.190
McLaren		
Artura		
Artura Coupé (700 pk)	266.173	o.a.
Artura Spider (700 pk)	295.473	o.a.
GTS		
GTS (635 pk)	291.273	o.a.
750S		
750S Coupé	384.573	o.a.
750S Spider	422.723	o.a.
Mercedes-Benz		
T-klasse		
160 (102 pk)	44.686	31.787
180 (131 pk)	45.685	32.997
160d (95 pk)	48.665	33.075
180d (116 pk)	50.490	34.364
T-klasse Lang		
180 (131 pk)	49.494	35.187
EQT		
45 kWh (122 pk)	52.092	49.102
EQT Lang		
45 kWh (122 pk)	54.191	51.298
A-klasse		
180 (136 + 14 pk)	41.844	35.574
200 (163 + 14 pk)	-	42.229
220 4Matic (190 + 14 pk)	-	49.489
250e (163 + 109 pk)	44.109	50.094
250 4Matic (224 + 14 pk)	-	60.379
AMG 35 4Matic (306 + 14 pk)	93.798	60.379
AMG 45 S 4Matic+ (422 pk)	117.974	76.109
180d (116 pk)	-	39.809
200d (150 pk)	-	43.439
220d (190 pk)	-	47.069
A-klasse Limousine		
180 (136 + 14 pk)	42.345	36.300
200 (163 + 14 pk)	-	42.955
250e (163 + 109 pk)	44.954	50.820
220 4Matic (190 + 14 pk)	-	50.215
250 4Matic (224 + 14 pk)	-	60.621
AMG 35 4Matic (306 + 14 pk)	92.373	61.105
180d (116 pk)	-	40.535
200d (150 pk)	-	44.165
220d (190 pk)	-	47.795
CLA-klasse Coupé		
180 (136 + 14 pk)	41.852	39.930
200 (163 + 14 pk)	-	46.706
250e (163 + 109 pk)	42.934	52.998
220 4Matic (190 + 14 pk)	-	53.966
250 4Matic (224 + 14 pk)	-	64.856
AMG 35 4Matic (306 + 14 pk)	-	64.856
AMG 45 S 4Matic+ (422 pk)	-	80.586
180d (116 pk)	-	44.286
200d (150 pk)	-	47.916
220d (190 pk)	-	51.546
CLA-klasse Shooting Brake		
180 (136 + 14 pk)	43.563	41.140
200 (163 + 14 pk)	-	47.916
250e (163 + 109 pk)	43.784	54.208
250 4Matic (224 + 14 pk)	-	66.066
AMG 35 4Matic (306 + 14 pk)	-	66.066
AMG 45 S 4Matic+ (422 pk)	-	81.796
180d (116 pk)	-	45.496
200d (150 pk)	-	49.126
220d (190 pk)	-	52.756
CLA (2025)		
250+ (85 kWh, 272 pk)	58.979	56.870
350 4Matic (85 kWh, 354 pk)	n.n.b.	69.575
GLA-klasse		
180 (136 + 14 pk)	50.765	41.745
200 (163 + 14 pk)	-	48.884
250e (160 + 102 pk)	51.381	55.539
220 4Matic (163 + 14 pk)	-	56.507
250 4Matic (224 + 14 pk)	-	67.397

AMG 35 4Matic (306 + 14 pk)	109.652	67.518
AMG 45 S 4Matic+ (422 pk)	132.692	83.127
180d (116 pk)	-	45.980
200d (150 pk)	-	50.094
220d 4Matic (190 pk)	-	57.717
EQA-klasse		
250+ (70,5 kWh, 190 pk)	48.936	53.240
300 4Matic (66,5 kWh, 228 pk)	-	61.710
350 4Matic (66,5 kWh, 292 pk)	-	67.034
B-klasse		
180 (136 pk)	46.564	39.930
200 (163 pk)	-	46.827
250e (163 + 109 pk)	46.773	51.183
220 4Matic (190 pk)	-	54.329
250 4Matic (224 pk)	-	65.340
180d (116 pk)	-	45.012
200d (150 pk)	-	48.642
220d (190 pk)	-	52.272
GLB-klasse		
180 (136 + 14 pk)	55.294	43.802
200 (163 + 14 pk)	57.067	50.457
220 4Matic (190 + 14 pk)	-	58.080
250 4Matic (224 + 14 pk)	-	70.180
AMG 35 4Matic (306 + 14 pk)	112.929	69.091
180d (116 pk)	-	47.553
200d (150 pk)	-	51.667
220d 4Matic (190 pk)	-	59.290
EQB		
250+ (70,5 kWh, 190 pk)	51.356	55.055
300 4Matic (66,5 kWh, 228 pk)	-	63.525
350 4Matic (66,5 kWh, 292 pk)	-	68.849
C-klasse		
180 (170 + 20 pk)	48.700	48.400
200 (204 + 20 pk)	-	55.055
200 4Matic (204 + 20 pk)	-	59.895
300e (204 + 129 pk)	52.533	61.589
300e 4Matic (204 + 129 pk)	-	68.849
400e 4Matic (252 + 129 pk)	-	71.269
AMG 43 4Matic (408 + 14 pk)	127.401	83.853
AMG 63 S E Perf. (476 + 204 pk)	165.506	117.491
200d (163 + 20 pk)	-	49.852
220d (197 + 20 pk)	-	56.507
220d 4Matic (197 + 20 pk)	-	61.347
300de (197 + 129 pk)	56.135	64.009
300de 4Matic (197 + 129 pk)	-	71.269
C-klasse Estate / Break		
180 (170 + 20 pk)	51.094	49.852
200 (204 + 20 pk)	-	56.507
200 4Matic (204 + 20 pk)	-	58.927
300e (204 + 129 pk)	54.013	63.041
AMG 43 4Matic (408 + 14 pk)	130.557	85.305
AMG 63 S E Perf. (476 + 204 pk)	166.958	118.943
200d (163 + 20 pk)	-	51.304
220d (200 + 20 pk)	-	57.959
220d 4Matic (200 + 20 pk)	-	60.379
300de (197 + 129 pk)	57.587	65.461
300de 4Matic (197 + 129 pk)	-	70.301
C-klasse All-Terrain		
200 4Matic (204 + 20 pk)	-	60.621
220d 4Matic (200 + 20 pk)	-	62.073
CLE-klasse Coupé		
180 (170 + 23 pk)	66.311	57.233
200 (204 + 23 pk)	74.744	65.098
200 4Matic (204 + 23 pk)	78.584	67.518
300e (204 + 129 pk)	71.668	73.810
300 4Matic (258 + 23 pk)	83.550	71.753
450 4Matic (381 + 23 pk)	104.580	83.369
AMG 53 4Matic+ (449 + 23 pk)	136.634	89.903
220d (197 + 23 pk)	-	67.518
CLE-klasse Cabriolet		
180 (170 + 23 pk)	75.880	65.098
200 (204 + 23 pk)	83.424	72.358
200 4Matic (200 + 23 pk)	88.400	74.778
300 4Matic (258 + 23 pk)	94.218	79.013
450 4Matic (381 + 23 pk)	115.816	90.629
AMG 53 4Matic+ (449 + 23 pk)	147.302	97.163
220d (197 + 23 pk)	-	74.778
GLC-klasse		
200 4Matic (204 + 23 pk)	-	59.532
300e 4Matic (204 + 136 pk)	75.780	75.625
400e 4Matic (252 + 136 pk)	85.220	84.700
AMG 43 4Matic (422 + 14 pk)	148.152	90.145
AMG 63 S E Perf. (476 + 204 pk)	83.064	123.178
200d 4Matic (163 + 23 pk)	-	57.596
220d 4Matic (197 + 23 pk)	-	64.977
300de 4Matic (197 + 136 pk)	78.198	78.045
300d 4Matic (269 + 23 pk)	-	78.287
450d 4Matic (367 + 23 pk)	-	94.622
GLC-klasse Coupé		
200 4Matic (204 + 23 pk)	-	63.888
300e 4Matic (204 + 136 pk)	80.620	79.860
400e 4Matic (252 + 136 pk)	91.270	88.935

Mercedes GLC Coupé		
		
300 4Matic (258 + 23 pk)	-	80.223
AMG 43 4Matic (421 + 14 pk)	152.992	94.501
AMG 63 S E Perf. (476 + 204 pk)	187.904	127.413
200d 4Matic (163 + 23 pk)	-	61.952
220d 4Matic (197 + 23 pk)	-	69.333
300de 4Matic (197 + 136 pk)	83.038	82.280
300d 4Matic (269 + 23 pk)	-	82.643
450d 4Matic (367+ 23 pk)	-	98.978
E-klasse Limousine		
200 (204 + 23 pk)	-	63.283
200 4Matic (197 + 14 pk)	-	76.714
300e (204 + 129 pk)	72.999	75.262
300e 4Matic (204 + 129 pk)	80.626	82.885
400e 4Matic (252 + 129 pk)	92.607	94.864
450 4Matic (381 + 23 pk)	118.653	98.944
AMG 53 4Matic+ (449 + 163 pk)	114.276	116.523
200d (163 + 23 pk)	-	60.137
220d (197 + 23 pk)	-	71.390
220d 4Matic (197 + 23 pk)	-	78.892
300de (197 + 129 pk)	74.931	77.198
300de 4Matic (197 + 129 pk)	82.558	84.821
450d 4Matic (367 + 23 pk)	127.594	102.064
E-klasse Estate		
200 (204 + 23 pk)	-	65.824
200 4Matic (204 + 23 pk)	n.n.b.	79.255
300e (204 + 129 pk)	75.542	77.803
450 4Matic (381 + 23 pk)	126.306	101.035
AMG 53 4Matic+ (449 + 163 pk)	115.419	119.064
200d (163 + 23 pk)	-	62.678
220d (197 + 23 pk)	-	73.931
220d 4Matic (197 + 23 pk)	-	81.433
300de (197 + 129 pk)	77.474	79.739
300de 4Matic (197 + 129 pk)	85.101	87.362
450d 4Matic (367 + 23 pk)	134.880	104.605
E-klasse All-Terrain		
450 4Matic (381 + 23 pk)	128.010	101.035
220d 4Matic (197 + 23 pk)	-	81.494
300de 4Matic (197 + 129 pk)	85.103	87.362
450d 4Matic (367 + 23 pk)	136.913	104.605
EQE-klasse		
300 (90 kWh, 245 pk)	61.028	67.760
350 4Matic (90 kWh, 292 pk)	81.343	78.860
350+ (96 kWh, 292 pk)	75.051	76.835
500 4Matic (90 kWh, 408 pk)	86.304	90.750
450 43 4M. (90 kWh, 476 pk)	-	110.110
AMG 53 4M. (90 kWh, 625 pk)	129.380	127.655
EQE SUV		
300 (90,6 kWh, 245 pk)	81.827	-
350+ (96 kWh, 292 pk)	90.297	-
350 4Matic (90,6 kWh, 292 pk)	92.717	-
350+ (96 kWh, 320 pk)	n.n.b.	84.700
350 4Matic (90,6 kWh, 320 pk)	n.n.b.	86.515
500 4Matic (90,6 kWh, 408 pk)	99.372	-
500 4Matic (90,6 kWh, 449 pk)	n.n.b.	91.960
AMG 53 4M. (90,6 kWh, 625 pk)	150.555	148.588
GLE-klasse		
450 4Matic (381 pk)	149.637	98.736
400e 4Matic (252 + 136 pk)	100.939	98.252
580 4Matic (517 + 22 pk)	-	130.801
AMG 53 Hybr. 4M+ (449 + 136 pk)	127.218	124.993
AMG 63 S 4M+ (612 + 20 pk)	243.390	154.275
300d (269 + 20 pk)	-	81.796
350de 4Matic (197 + 136 pk)	94.038	91.839
450d 4Matic (370 + 20 pk)	155.413	102.487
GLE-klasse Coupé		
400e 4Matic (252 + 136 pk)	107.836	-
400e 4Matic (252 + 156 pk)	n.n.b.	109.142
AMG 53 Hybr. 4M+ (449 + 136 pk)	131.207	-
AMG 53 Hybr. 4M+ (449 + 170 pk)	n.n.b.	129.591
AMG 63 S 4M+ (612 + 22 pk)	251.013	164.197
300d (269 + 20 pk)	-	99.583
350de 4Matic (197 + 136 pk)	111.097	-
450d 4Matic (370 + 156 pk)	-	109.505
450d 4Matic (367 + 20 pk)	162.819	110.110
S-klasse		
450e (299 + 150 pk)	135.055	129.591
450 4Matic (367 + 22 pk)	165.714	130.196
500 4Matic (435 + 22 pk)	180.839	140.844
580e 4Matic (367 + 150 pk)	150.063	142.859
580 4Matic (503 + 20 pk)	208.715	147.620
350d (313 pk)	148.530	115.392

350d 4Matic (313 pk)	156.970	119.548
450d 4Matic (367 pk)	166.150	130.196
S-klasse Lang		
450e (299 + 150 pk)	138.927	133.463
450 4Matic (367 + 22 pk)	170.275	133.100
500 4Matic (435 + 22 pk)	185.279	143.748
580e 4Matic (367 + 150 pk)	154.056	147.015
580 4Matic (503 + 20 pk)	211.703	150.403
AMG 63 E Perf. (612 + 190 pk)	252.236	224.213
350d (313 pk)	153.080	118.096
350d 4Matic (313 pk)	161.141	122.452
450d 4Matic (367 pk)	170.821	133.100
Maybach S-klasse		
580e 4Matic (367 + 150 pk)	204.277	197.835
580 4Matic (503 + 20 pk)	260.328	195.657
680 4Matic (612 pk)	357.805	255.068
EQS		
350 (96 kWh, 292 pk)	98.867	96.800
450+ (118 kWh, 333 pk)	113.387	111.320
450 4Matic (118 kWh, 360 pk)	117.622	115.555
500 4Matic (118 kWh, 449 pk)	146.057	142.780
580 4Matic (118 kWh, 544 pk)	172.072	173.635
EQS SUV		
450+ (118 kWh, 360 pk)	126.092	124.025
450 4Matic (118 kWh, 360 pk)	130.327	128.260
500 4Matic (118 kWh, 449 pk)	148.840	145.563
580 4Matic (118 kWh, 544 pk)	174.492	176.055
Maybach EQS SUV		
680 4Matic (118 kWh, 606 pk)	217.447	-
AMG GT		
AMG 43 (421 pk)	177.096	116.785
AMG 55 4Matic+ (476 pk)	268.368	160.325
AMG 63 4Matic+ (585 pk)	293.778	185.735
AMG 63 PRO 4M+ (612 pk)	334.313	226.270
AMG 63 S E Perf. (612 + 204 pk)	274.884	211.145
SL Roadster		
AMG 43 (421 pk)	167.131	121.000
AMG 55 4Matic+ (476 pk)	263.058	166.375
AMG 63 4Matic+ (585 pk)	291.876	191.785
AMG 63 S E Perf. (612 + 204 pk)	273.550	217.195
Maybach SL		
680 Monogram Series (585 pk)	366.143	263.780
AMG GT 4-Door Coupé		
GT 43 4Matic+ (367 pk)	161.864	112.893
GT 53 4Matic+ (435 pk)	184.575	135.036
GT 63 S 4Matic+ (639 pk)	279.921	189.486
GT 63 S E Perf. (639 + 204 pk)	282.752	211.629
G-klasse		
500 (449 pk)	205.565	137.214
AMG 63 (585 pk)	310.678	193.479
450d (367 pk)	199.466	126.929
580 EQ-Tec. (116 kWh, 588 pk)	150.634	148.467
GLS-klasse		
450 4Matic (367 + 22 pk)	170.210	114.587
580 4Matic (489 + 22 pk)	236.852	138.246
AMG 63 4Matic+ (612 + 22 pk)	291.729	193.963
350d 4Matic (313 pk)	-	114.466
450d 4Matic (367 pk)	173.420	119.548
Maybach GLS-klasse		
600 4Matic (557 + 22 pk)	300.108	197.230
MG		
3		
1.5 (115 pk)	n.n.b.	18.795
Hybrid+ (194 pk)	23.450	19.985
ZS		
Electric (50,3 kWh, 177 pk)	25.150	35.885
Electric (70 kWh, 156 pk)	-	40.185
ZS (2025)		
1.5 (115 pk)	n.n.b.	20.785
Hybrid+ (194 pk)	28.850	24.285
4		
Electric (51 kWh, 170 pk)	32.950	32.285
Electric (64 kWh, 204 pk)	37.550	37.435
Ext. Range (77 kWh, 245 pk)	41.950	42.935
XPower (64 kWh, 435 pk)	42.950	42.285
5		
Electric (50,3 kWh, 177 pk)	36.650	35.885
Electric (61,1 kWh, 156 pk)	39.650	38.885
S5		
Electric (49 kWh, 170 pk)	33.850	n.n.b.
Electric (64 kWh, 231 pk)	36.850	n.n.b.
HS		
1.5 Turbo (170 pk)	-	29.785
PHEV (272 pk)	41.150	40.285
Marvel R		
Electric (180 pk, 70 kWh)	-	39.999
Electric AWD (288 pk, 70 kWh)	-	39.999
Cyberster		
Trophy (77 kWh, 340 pk)	66.350	65.490
GT (77 kWh, 510 pk)	70.850	69.990
MHERO		
I		
142,7 kWh (1089 pk)	182.400	181.733

Microlino		
Microlino		
5,5 kWh (17 pk)	19.990	19.990
10,5 kWh (17 pk)	21.990	21.990
15 kWh (17 pk)	23.490	23.990
Mini		
Cooper		
C (156 pk)	34.990	27.600
S (204 pk)	38.990	31.600
John Cooper Works (232 pk)	49.990	40.150
Mini Cooper Electric		
E (40,7 kWh, 184 pk)	31.490	30.600
SE (54,2 kWh, 218 pk)	34.990	34.600
JCW Electric (54,2 kWh, 258 pk)	43.990	42.950
Cooper Cabrio		
C (163 pk)	43.990	32.100
S (204 pk)	47.990	36.100
John Cooper Works (231 pk)	56.990	43.700
Cooper 5-deurs		
C (156 pk)	36.490	28.600
S (204 pk)	40.490	32.600
Aceman		
E (38,5 kWh, 184 pk)	34.490	33.350
SE (49,2 kWh, 218 pk)	37.990	37.350
JCW Electric (49,2 kWh, 258 pk)	46.990	45.550
Countryman		
C (170 pk)	43.990	35.250
S ALL4 (218 pk)	51.990	41.250
John Cooper W. ALL4 (300 pk)	75.990	51.950
D (163 pk)	-	38.250
Countryman Electric		
E (64,7 kWh, 204 pk)	40.990	41.500
SE ALL4 (64,7 kWh, 313 pk)	44.990	47.500
Mitsubishi		
Space Star		
1.2 (71 pk)	20.490	-
Colt		
1.0 Turbo (90 pk)	25.990	-
1.6 HEV (145 pk)	28.490	-
ASX		
1.0 Turbo (90 pk)	29.990	-
1.3 DI-T (140 pk)	32.990	-
1.3 DI-T 7DCT (158 pk)	38.490	-
1.6 HEV (145 pk)	33.990	-
Eclipse Cross		
2.4 PHEV 4WD (188 pk)	40.990	-
Outlander		
2.4 PHEV 4WD (306 pk)	51.990	-
Mobilize		
Duo		
80 EVO (10,3 kWh, 10 pk)	13.195	12.500
Morgan		
Super 3		
Super 3 (122 pk)	69.999	o.a.
Plus Four		
Plus Four (258 pk)	109.950	o.a.
Supersport		
Supersport (335 pk)	162.950	n.n.b.
		
Morgan SuperSport		
Nio		
ET5		
75 kWh (490 pk, batterijhuur)	50.700	-
75 kWh (490 pk, batterijkoop)	62.700	-
100 kWh (490 pk, batterijhuur)	50.700	-
100 kWh (490 pk, batterijkoop)	71.700	-
ET5 Touring		
75 kWh (490 pk, batterijhuur)	51.900	-
75 kWh (490 pk, batterijkoop)	63.900	-
100 kWh (490 pk, batterijhuur)	51.900	-
100 kWh (490 pk, batterijkoop)	72.900	-
EL6		
75 kWh (490 pk, batterijhuur)	55.900	-
75 kWh (490 pk, batterijkoop)	67.900	-
100 kWh (490 pk, batterijhuur)	55.900	-
100 kWh (490 pk, batterijkoop)	76.900	-
ET7		
75 kWh (653 pk, batterijhuur)	72.900	-
75 kWh (653 pk, batterijkoop)	84.900	-
100 kWh (653 pk, batterijhuur)	72.900	-
100 kWh (653 pk, batterijkoop)	93.900	-
EL7		
75 kWh (653 pk, batterijhuur)	76.900	-

75 kWh (653 pk, batterijkoop)	88.900	-
100 kWh (653 pk, batterijhuur)	76.900	-
100 kWh (653 pk, batterijkoop)	97.900	-
EL8		
75 kWh (653 pk, batterijhuur)	78.900	-
75 kWh (653 pk, batterijkoop)	90.900	-
100 kWh (653 pk, batterijhuur)	78.900	-
100 kWh (653 pk, batterijkoop)	99.900	-
Nissan		
Leaf		
39 kWh (150 pk)	26.367	-
Juke		
1.0 DIG-T 114	32.690	26.850
1.6 Hybrid 143	36.540	33.350
Townstar Combi L1H1		
1.3 DIG-T 130	-	30.300
Townstar Evalia / Combi L2H1		
1.3 DIG-T 130	-	32.600
EV (45 kWh, 122 pk)	43.890	42.430
Qashqai		
1.3 Mild Hybrid 140	40.640	36.190
1.3 Mild Hybrid 158	42.640	37.590
1.3 Mild Hybrid AWD 158	-	43.890
1.5 e-Power (190 pk)	42.940	43.340
X-Trail		
1.5 Mild Hybrid (163 pk)	-	41.850
1.5 e-Power (203 pk)	52.340	46.350
1.5 e-Power e-4 AWD (213 pk)	56.940	49.150
Ariya		
63 kWh (217 pk)	42.690	48.400
87 kWh (242 pk)	45.690	53.400
E-4orce 4WD (87 kWh, 306 pk)	55.690	60.400
Nismo e-4 AWD (87 kWh, 435 pk)	61.190	65.900
Omoda		
5		
1.6 T-GDI (145 pk)	n.n.b.	27.900
EV (61,1 kWh, 204 pk)	n.n.b.	38.490
Opel		
Corsa		
1.2 Turbo (100 pk)	23.999	17.690
1.2 Turbo Hybrid (110 pk)	25.999	21.090
1.2 Turbo Hybrid (145 pk)	30.999	24.740
Electric (50 kWh, 136 pk)	28.999	29.990
Electric (54 kWh, 156 pk)	29.999	30.990
Frontera		
1.2 Turbo Hybrid (110 pk)	29.999	21.990
1.2 Turbo Hybrid (145 pk)	30.999	23.790
Electric (44 kWh, 113 pk)	30.499	27.490
Combo Life L1		
Electric (50 kWh, 136 pk)	41.920	37.375
Combo Life L2		
Electric (50 kWh, 136 pk)	43.740	38.575
Mokka		
1.2 Turbo (136 pk)	29.999	21.740
1.2 Turbo Hybrid (145 pk)	31.999	25.340
Electric (54 kWh, 156 pk)	33.999	32.990
Astra		
1.2 Turbo (130 pk)	33.999	28.860
1.2 Turbo Hybrid (145 pk)	36.749	32.560
1.6 Turbo Hybrid (180 pk)	39.249	33.990
GSe 1.6 Turbo Hybrid (225 pk)	49.499	42.290
Electric (54 kWh, 156 pk)	38.999	39.510
Astra Sports Tourer		
1.2 Turbo (130 pk)	34.999	29.860
1.2 Turbo Hybrid (145 pk)	37.749	33.560
1.6 Turbo Hybrid (180 pk)	40.249	33.990
GSe 1.6 Turbo Hybrid (225 pk)	50.499	42.540
1.5 Turbo D (130 pk)	-	34.160
Electric (54 kWh, 156 pk)	39.999	40.510
Grandland		
1.2 Turbo Hybrid (145 pk)	40.999	33.490
1.6 Turbo Plug-in Hybrid (195 pk)	42.999	41.490
Electric (73 kWh, 213 pk)	43.999	43.990
Electric (82 kWh, 213 pk)	50.499	48.390
Peugeot		
208		
1.2 PureTech 100	28.380	22.365
Hybrid 110	29.100	25.065
Hybrid 145	31.700	27.865
e-208 (50 kWh, 136 pk)	32.700	35.615
e-208 (51 kWh, 156 pk)	33.700	38.315
2008		
1.2 PureTech 100	34.200	26.650
1.2 PureTech 130	-	29.950
Hybrid 145	36.420	31.450
e-2008 (50 kWh, 136 pk)	-	39.500
e-2008 (54 kWh, 156 pk)	36.700	40.500
Rifter		
e-Rifter (50 kWh, 136 pk)	42.918	33.485
Rifter Long		
e-Rifter (50 kWh, 136 pk)	44.738	34.685

308		
Hybrid 145	35.580	31.335
1.6 Plug-in Hybrid 180	40.950	40.385
1.6 Plug-in Hybrid 195	42.090	n.n.b.
1.5 BlueHdi 130	-	32.235
e-308 (54 kWh, 156 pk)	39.050	40.455
308 SW		
Hybrid 145	36.880	32.335
1.6 Plug-in Hybrid 180	42.250	41.385
1.6 Plug-in Hybrid 195	43.390	n.n.b.
1.5 BlueHdi 130	-	33.235
e-308 (54 kWh, 156 pk)	39.550	41.455
3008		
Hybrid 145	43.120	39.100
Plug-in Hybrid 195	45.920	45.105
e-3008 (73 kWh, 210 pk)	45.015	48.800
e-3008 (97 kWh, 230 pk)	49.515	52.800
408		
Hybrid 145	41.150	35.850
Plug-in Hybrid 225	45.210	45.650
e-408 (58 kWh, 210 pk)	44.380	46.200
5008		
Hybrid 145	47.120	41.800
Plug-in Hybrid 195	48.920	48.300
e-5008 (73 kWh, 210 pk)	48.015	51.500
e-5008 (97 kWh, 230 pk)	52.515	56.000
508 Berline		
Plug-in Hybrid 180	49.800	51.000
Plug-in Hybrid 225	51.300	52.500
PSE Plug-in Hybrid4 360	71.760	69.750
508 SW		
Plug-in Hybrid 180	51.400	52.800
Plug-in Hybrid 225	52.900	54.300
PSE Plug-in Hybrid4 360	73.360	71.550
Polestar		
2		
Standard R. (69 kWh, 272 pk)	44.950	44.900
Long Range (82 kWh, 299 pk)	51.200	52.690
Long R. Dual (82 kWh, 421 pk)	55.200	60.690
3		
Long Range (111 kWh, 299 pk)	79.950	78.500
Long Range (111 kWh, 489 pk)	86.950	85.500
Long R. Perf. (111 kWh, 517 pk)	93.550	92.100
4		
Long Range (100 kWh, 272 pk)	59.800	63.500
Long R. Dual (100 kWh, 544 pk)	67.800	71.500
Porsche		
718 Cayman		
GT4 RS (500 pk)	264.900	171.600
718 Boxster		
Spyder RS (500 pk)	259.000	175.000
911		
Carrera (394 pk)	196.000	139.199
Carrera T (394 pk)	211.195	149.430
Carrera S (480 pk)	218.463	158.510
Carrera GTS (541 pk)	243.431	182.710
Carrera 4 GTS (541 pk)	252.299	191.530
GT3 (510 pk)	322.495	220.500
GT3 RS (525 pk)	364.800	260.649
Turbo S (650 pk)	377.300	293.950
911 Targa		
4 GTS (541 pk)	269.531	206.720
911 Cabriolet		
Carrera (394 pk)	213.300	153.638
Carrera T (394 pk)	229.095	164.214
Carrera S (480 pk)	235.395	173.130
Carrera GTS (541 pk)	260.631	197.770
Carrera 4 GTS (541 pk)	269.031	206.720
Taycan		
Taycan (89 kWh, 408 pk)	107.700	104.933
Taycan (105 kWh, 408 pk)	113.829	111.919
4 (89 kWh, 408 pk)	112.400	109.712
4 (105 kWh, 408 pk)	118.529	115.998
4S (89 kWh, 544 pk)	127.500	124.659
4S (105 kWh, 544 pk)	133.412	130.722
GT3 (105 kWh, 700 pk)	155.000	151.909
Turbo (105 kWh, 884 pk)	183.700	180.787
Turbo S (105 kWh, 952 pk)	219.600	215.155
Turbo GT (105 kWh, 1034 pk)	250.600	255.300
Taycan Sport Turismo		
Taycan (89 kWh, 408 pk)	108.800	105.848
Taycan (105 kWh, 408 pk)	114.929	112.134
4S (89 kWh, 544 pk)	128.500	125.574
4S (105 kWh, 544 pk)	134.412	131.637
GT3 (105 kWh, 700 pk)	156.000	152.824
Turbo (105 kWh, 884 pk)	184.700	181.803
Turbo S (105 kWh, 952 pk)	220.600	215.606
Taycan Cross Turismo		
4 (105 kWh, 435 pk)	120.100	116.728
4S (105 kWh, 598 pk)	133.300	130.251
Turbo (105 kWh, 884 pk)	185.200	182.210
Turbo S (105 kWh, 952 pk)	221.100	216.578

Panamera		
Panamera (353 pk)	170.200	119.207
4 (353 pk)	179.932	123.275
4 E-Hybrid (470 pk)	136.000	133.443
4S E-Hybrid (544 pk)	151.100	148.492
GTS (500 pk)	257.112	174.929
Turbo E-Hybrid (680 pk)	211.800	208.992
Turbo S E-Hybrid (782 pk)	244.821	241.224
Panamera Executive (LWB)		
4 E-Hybrid (470 pk)	146.900	144.323
Turbo S E-Hybrid (782 pk)	256.400	252.409
Macan Electric		
Macan (100 kWh, 360 pk)	86.000	84.500
4 (100 kWh, 408 pk)	89.600	88.100
4S (100 kWh, 516 pk)	96.700	95.300
Turbo (100 kWh, 639 pk)	121.700	126.700
Cayenne		
Cayenne (353 pk)	169.268	103.900
E-Hybrid (470 pk)	122.200	117.800
S (474 pk)	205.495	124.600
S E-Hybrid (519 pk)	133.000	128.800
GTS (500 pk)	231.100	150.200
Turbo E-Hybrid (739 pk)	200.673	196.200
Cayenne Coupé		
Cayenne (353 pk)	173.536	107.900
E-Hybrid (470 pk)	124.979	120.800
S (474 pk)	211.668	130.100
S E-Hybrid (519 pk)	136.900	133.100
GTS (500 pk)	234.500	153.900
Turbo E-Hybrid (739 pk)	204.946	200.200
Renault		
5 E-Tech Electric		
40 kWh (120 pk)	27.990	27.900
52 kWh (150 pk)	32.990	32.900
5 Turbo 3E		
70 kWh (540 pk)	160.000	160.000
		
4 E-Tech Electric		
40 kWh (120 pk)	29.990	29.900
52 kWh (150 pk)	32.990	32.900
Clio		
SCe 65	-	16.850
TCe 90	25.490	18.000
TCe 100 Bi-Fuel	-	18.000
Hybrid 145	26.890	-
Captur		
TCe 90	30.190	21.050
Eco-G 100 Bi-Fuel	30.390	21.050
Hybrid 145	32.690	-
Mild Hybrid 160	37.690	27.800
Symbioz		
Hybrid 145	35.190	30.300
Arkana		
Mild Hybrid 140	-	28.650
Hybrid 145	36.290	30.850
Kangoo		
TCe 100	-	27.650
TCe 130	-	28.620
Blue dCi 95	-	27.650
Blue dCi 115	-	28.620
EV45 (45 kWh, 120 pk)	-	38.450
Grand Kangoo		
TCe 130	-	30.120
dCi 95	-	29.150
EV45 (45 kWh, 120 pk)	-	41.350
Mégane E-Tech Electric		
EV60 (60 kWh, 130 pk)	36.490	-
EV60 (60 kWh, 220 pk)	37.990	39.250
Scenic E-Tech Electric		
EV60 (60 kWh, 170 pk)	39.490	39.950
EV87 (87 kWh, 220 pk)	45.290	46.950
Austral		
Mild Hybrid 160	44.590	34.150
Full Hybrid 200	42.990	37.450
Espace		
Full Hybrid 200	47.590	41.900
Rafale		
Full Hybrid 200	49.290	44.650
Plug-in Hybrid 4x4 300	55.290	53.050
Rimac		
Nevera		
Nevera (120 kWh, 1914 pk)	o.a.	o.a.

Rolls-Royce		
Spectre		
Spectre (102 kWh, 584 pk)	396.295	o.a.
Ghost		
Ghost (563 pk)	450.995	o.a.
Phantom		
Phantom (571 pk)	623.795	o.a.
Cullinan		
Cullinan (571 pk)	528.495	o.a.
Seat		
Ibiza		
1.0 (80 pk)	23.390	-
1.0 EcoTSI (95 pk)	22.390	23.510
1.0 EcoTSI (115 pk)	28.890	25.870
1.5 TSI (150 pk)	-	31.520
Arona		
1.0 EcoTSI (95 pk)	26.490	26.420
1.0 EcoTSI (115 pk)	32.990	27.410
1.5 TSI (150 pk)	-	34.620
Leon		
1.5 TSI (116 pk)	30.990	29.320
1.5 TSI (150 pk)	-	30.690
1.5 TSI e-Hybrid (204 pk)	35.990	-
2.0 TDI (115 pk)	-	32.310
2.0 TDI (150 pk)	-	36.070
Leon Sportstourer / Break		
1.5 TSI (116 pk)	31.990	30.420
1.5 TSI (150 pk)	-	31.790
1.5 TSI e-Hybrid (204 pk)	36.990	-
2.0 TDI (115 pk)	-	33.410
2.0 TDI (150 pk)	-	37.170
Ateca		
1.0 TSI (115 pk)	37.990	34.220
1.5 TSI (150 pk)	39.990	36.780
2.0 TDI (150 pk)	-	42.910
Seres		
3		
3 (54 kWh, 163 pk)	33.990	32.350
Silence		
S04		
L7e (19 pk, 2 x 5,6 kWh)	13.199	16.285
Skoda		
Fabia		
1.0 MPI (80 pk)	-	18.190
1.0 TSI (95 pk)	24.990	19.175
1.0 TSI (115 pk)	28.490	22.355
1.5 TSI (150 pk)	-	25.445
Scala		
1.0 TSI (95 pk)	27.490	19.490
1.0 TSI (115 pk)	30.490	25.450
1.5 TSI (150 pk)	-	27.190
Kamiq		
1.0 TSI (95 pk)	-	19.990
1.0 TSI (115 pk)	29.490	25.690
1.5 TSI (150 pk)	-	27.790
Octavia		
1.5 TSI (115 pk)	35.490	26.715
1.5 TSI e-TEC MHEV (115 pk)	37.490	30.447
1.5 TSI (150 pk)	-	32.017
1.5 TSI e-TEC MHEV (150 pk)	39.490	33.897
RS 2.0 TSI (265 pk)	-	47.240
2.0 TDI (116 pk)	-	32.672
2.0 TDI (150 pk)	-	35.212
Octavia Combi		
1.5 TSI (115 pk)	36.990	27.590
1.5 TSI e-TEC MHEV (115 pk)	38.990	31.367
1.5 TSI (150 pk)	-	32.937
1.5 TSI e-TEC MHEV (150 pk)	40.990	34.817
RS 2.0 TSI (265 pk)	-	48.110
2.0 TDI (116 pk)	-	33.592
2.0 TDI (150 pk)	-	36.132
Karoq		
1.0 TSI (115 pk)	39.990	27.990
1.5 TSI (150 pk)	42.490	32.665
2.0 TSI 4x4 (190 pk)	-	43.590
2.0 TDI (116 pk)	-	34.035
2.0 TDI (150 pk)	-	37.795
2.0 TDI 4x4 (150 pk)	-	39.590
Elroq		
50 (52 kWh, 170 pk)	34.990	33.490
60 (63 kWh, 204 pk)	37.990	36.870
85 (77 kWh, 286 pk)	42.990	41.190
RS (79 kWh, 340 pk)	52.990	n.n.b.
Enyaq		
60 (59 kWh, 204 pk)	42.990	42.480
85 (77 kWh, 286 pk)	45.990	50.465
85X (77 kWh, 286 pk)	-	53.910
Enyaq Coupé		
60 (59 kWh, 204 pk)	44.990	45.805
85 (77 kWh, 286 pk)	47.990	53.790
85X (77 kWh, 286 pk)	-	57.235

Kodiq		
1.5 TSI MHEV (150 pk)	50.490	40.915
1.5 TSI PHEV (204 pk)	44.990	45.315
2.0 TSI 4x4 (204 pk)	-	45.015
RS 2.0 TSI 4x4 (265 pk)	-	58.156
2.0 TDI (150 pk)	-	43.915
2.0 TDI 4x4 (193 pk)	-	47.915
Superb		
1.5 TSI MHEV (150 pk)	47.990	33.059
1.5 TSI PHEV (204 pk)	42.990	n.n.b.
2.0 TSI 4x4 (265 pk)	-	44.710
2.0 TDI (150 pk)	-	40.830
2.0 TDI 4x4 (193 pk)	-	45.545
Superb Combi		
1.5 TSI MHEV (150 pk)	48.990	34.342
1.5 TSI PHEV (204 pk)	43.990	40.580
2.0 TSI 4x4 (265 pk)	-	46.135
2.0 TDI (150 pk)	-	42.260
2.0 TDI 4x4 (193 pk)	-	46.970
Smart		
#1		
49 kWh (272 pk)	37.570	35.995
66 kWh (272 pk)	42.570	40.995
Brabus (66 kWh, 428 pk)	53.070	51.495
#3		
49 kWh (272 pk)	41.065	39.495
66 kWh (272 pk)	46.065	44.495
Brabus (66 kWh, 428 pk)	54.065	52.495
#5		
76 kWh (340 pk)	48.440	46.700
100 kWh (363 pk)	53.440	51.700
100 kWh (587 pk)	57.940	56.200
Brabus (100 kWh, 646 pk)	63.440	61.700
Subaru		
Crosstrek		
2.0 e-Boxer AWD (136 + 16,7 pk)	59.200	35.995
Solterra		
AWD (71,4 kWh, 218 pk)	53.665	52.995
Forester		
2.0 e-Boxer AWD (150 + 16,7 pk)	68.995	39.995
Outback		
2.5 Lineartronic AWD (169 pk)	78.920	49.995
Suzuki		
Swift		
1.2 Smart Hybrid (83 pk)	22.299	22.299
1.2 Smart Hybrid AllGrip (83 pk)	28.449	25.699
Vitara		
1.4 Smart Hybrid (129 + 14 pk)	29.799	26.799
1.4 Smart H. AllGrip (129 + 14 pk)	34.099	31.149
1.5 Hybrid (115 pk)	33.499	33.299
1.5 Hybrid AllGrip (115 pk)	36.979	36.199
S-Cross		
1.4 Smart Hybrid (129 + 14 pk)	31.349	27.899
1.4 Smart H. AllGrip (129 + 14 pk)	36.449	33.199
1.5 Hybrid (102 + 33 pk)	35.849	34.649
1.5 Hybrid AllGrip (102 + 33 pk)	39.449	38.449
Swace		
1.8 Hybrid (140 pk)	35.895	36.999
Across		
2.5 Plug-in Hybrid (306 pk)	59.690	63.994
SWM		
G01		
1.5 Turbo (131 pk)	-	24.990
1.5 Turbo Bi-Fuel (131 pk)	-	27.790
G03		
1.5 (110 pk)	-	19.990
1.5 Bi-Fuel (110 pk)	-	22.990
Tesla		
Model 3		
Standard R. (55 kWh, 283 pk)	39.990	39.990
Long Range (70 kWh, 283 pk)	45.990	45.990
Long R. AWD (70 kWh, 441 pk)	50.990	50.990
Performance (75 kWh, 460 pk)	58.490	58.490
Model Y		
Standard R. (57,5 kWh, 299 pk)	45.990	45.990
Long Range (75 kWh, 340 pk)	50.990	50.990
Long R. AWD (75 kWh, 514 pk)	53.990	53.990
		
Model S		
Dual Motor (100 kWh, 680 pk)	110.990	110.990
Plaid Tri-M. (90 kWh, 1021 pk)	120.990	120.990

Model X		
Dual Motor (100 kWh, 680 pk)	115.990	115.990
Plaid Tri-M. (90 kWh, 1021 pk)	125.990	125.990
Toyota		
Aygo X		
1.0 VVT-i (72 pk)	21.250	18.510
Yaris		
1.5 Hybrid (116 pk)	26.895	27.600
1.5 Hybrid (130 pk)	34.695	33.670
GR Yaris		
1.6 Turbo AWD (280 pk)	89.295	-
Yaris Cross		
1.5 VVT-i Hybrid (116 pk)	31.495	31.474
1.5 VVT-i Hybrid (130 pk)	34.695	35.475
Corolla Hatchback		
1.8 Hybrid (140 pk)	32.995	34.970
2.0 Hybrid (196 pk)	40.995	
Corolla Touring Sports		
1.8 Hybrid (140 pk)	34.995	34.940
2.0 Hybrid (196 pk)	42.995	43.730
Corolla Cross		
1.8 Hybrid (140 pk)	38.995	38.280
2.0 Hybrid (197 pk)	42.995	39.680
2.0 Hybrid AWD (197 pk)	-	43.860
C-HR		
1.8 Hybrid (140 pk)	35.995	36.830
2.0 Hybrid (197 pk)	-	43.270
2.0 Plug-in Hybrid (223 pk)	39.495	45.620
Prius		
2.0 Plug-in Hybrid (223 pk)	44.995	49.990
bZ4X		
FWD (71,4 kWh, 204 pk)	45.995	39.590
4WD (71,4 kWh, 218 pk)	52.995	60.100
Proace City Verso		
1.2 Turbo (110 pk)	40.355	28.230
1.5 D-4D (100 pk)	-	29.290
1.5 D-4D (130 pk)	-	37.160
Electric (50 kWh, 136 pk)	40.790	41.814
Proace City Verso Long		
1.2 Turbo (110 pk)	43.585	30.350
1.5 D-4D (130 pk)	-	39.280
Electric (50 kWh, 136 pk)	44.020	43.933
Mirai		
FCEV (182 pk)	76.695	85.990
RAV4		
2.5 Hybrid (218 pk)	-	44.950
2.5 Hybrid AWD (222 pk)	-	51.190
2.5 Plug-in Hybrid (306 pk)	50.995	57.950
GR Supra		
2.0 Turbo (258 pk)	-	62.555
3.0 Turbo (340 pk)	-	81.105
Land Cruiser 250		
2.8 D-4D 4x4 (204 pk)	177.850	90.970
Vinfast		
VF6		
Eco (59,6 kWh, 177 pk)	36.020	-
Plus (59,6 kWh, 204 pk)	40.520	-
VF 8		
Eco (87,7 kWh, 354 pk)	48.160	-
Plus (87,7 kWh, 408 pk)	53.160	-
Volkswagen		
Polo		
1.0 MPI (80 pk)	25.990	
1.0 TSI (95 pk)	27.990	25.955
1.0 TSI (116 pk)	-	29.145
GTI 2.0 TSI (207 pk)	46.990	37.160
Taigo		
1.0 TSI (95 pk)	28.490	26.765
1.0 TSI (116 pk)	34.990	29.435
1.5 TSI (150 pk)	43.490	35.975
T-Cross		
1.0 TSI (95 pk)	28.990	26.530
1.0 TSI (116 pk)	35.490	29.515
1.5 TSI (150 pk)	44.490	33.030
Caddy Kombi		
1.5 TSI (115 pk)	-	33.390
1.5 TSI eHybrid (115 pk)	37.990	45.210
2.0 TDI (102 pk)	-	32.400
2.0 TDI (122 pk)	-	36.810
2.0 TDI 4Motion (122 pk)	-	38.050
Caddy Maxi		
1.5 TSI (114 pk)	-	35.240
1.5 TSI eHybrid (115 pk)	41.090	48.210
2.0 TDI (102 pk)	-	34.350
2.0 TDI (122 pk)	-	38.580
2.0 TDI 4Motion (122 pk)	-	39.800
Golf		
1.5 TSI (116 pk)	35.990	30.370
1.5 eTSI (116 pk)	38.490	35.440
1.5 TSI (150 pk)	45.490	36.630
1.5 eTSI (150 pk)	43.490	39.655
1.5 eHybrid (204 pk)	39.990	45.560

GTE 1.5 eHybrid (272 pk)	49.990	52.370	ID.4			Volvo			Voyah		
GTI 2.0 TSI (265 pk)	64.990	47.165	52 kWh (170 pk)	39.990	42.520	EX30			Free		
GTI Clubsport 2.0 TSI (300 pk)	-	54.405	77 kWh (286 pk)	45.990	47.805	Single Motor (51 kWh, 272 pk)	34.995	38.990	106 kWh (489 pk)	60.662	59.995
R 2.0 TSI 4Motion (333 pk)	85.990	59.430	77 kWh 4Motion (286 pk)	-	49.805	Single Motor (69 kWh, 272 pk)	39.995	45.850	Dream		
2.0 TDI (116 pk)	-	35.755	GTX 4Motion (77 kWh, 340 pk)	-	57.990	Twin Motor (69 kWh, 428 pk)	47.795	51.850	108,7 kWh (435 pk)	91.857	91.190
2.0 TDI (150 pk)	-	42.540	ID.5			EX30 Cross Country			XEV		
Golf Variant			52 kWh (170 pk)	46.990	45.145	Twin Motor (69 kWh, 428 pk)	52.995	57.250	Yoyo		
1.5 TSI (116 pk)	36.990	31.050	77 kWh (286 pk)	53.990	51.305	XC40			Yoyo (10,3 kWh, 20,4 pk)	-	15.990
1.5 eTSI (116 pk)	39.490	36.120	GTX 4Motion (77 kWh, 340 pk)	61.490	60.990	B3 MHEV (163 + 14 pk)	47.995	40.350	Xpeng		
1.5 TSI (150 pk)	46.490	37.305	Passat Variant			B4 MHEV (197 + 14 pk)	51.995	48.650	G6		
1.5 eTSI (150 pk)	44.490	40.335	1.5 eTSI (150 pk)	49.990	42.320	EX40			RWD (66 kWh, 258 pk)	42.990	42.990
R 2.0 TSI 4Motion (333 pk)	-	59.435	1.5 eHybrid (204 pk)	43.990	57.075	Single Motor (70 kWh, 238 pk)	45.995	51.550	RWD Long R. (87,5 kWh, 285 pk)	47.990	47.990
2.0 TDI (116 pk)	-	36.430	1.5 eHybrid (272 pk)	53.990	62.185	Single Motor (82 kWh, 252 pk)	48.995	55.850	AWD Perf. (87,5 kWh, 476 pk)	51.990	51.990
2.0 TDI (150 pk)	-	43.220	2.0 TDI (122 pk)	-	46.680	Twin Motor (82 kWh, 442 pk)	56.495	62.650	P7		
ID.3			2.0 TDI (150 pk)	-	48.430	EC40			RWD Long R. (86,2 kWh, 276 pk)	49.990	49.990
52 kWh (170 pk)	34.990	33.990	ID.7			Single Motor (70 kWh, 238 pk)	47.495	54.300	AWD Perf. (86,2 kWh, 473 pk)	59.990	59.990
59 kWh (204 pk)	39.990	39.990	77 kWh (286 pk)	48.990	60.165	Single Motor (82 kWh, 252 pk)	50.495	57.400	G9		
77 kWh (204 pk)	42.990	42.990	86 kWh (286 pk)	56.990	62.565	Twin Motor (82 kWh, 442 pk)	57.995	64.150	RWD (75,8 kWh, 313 pk)	59.990	59.990
GTX (79 kWh, 286 pk)	-	49.990	GTX 4Motion (86 kWh, 340 pk)	-	71.365	S60			RWD Long R. (98 kWh, 313 pk)	63.990	63.990
GTX Perform. (79 kWh, 326 pk)	51.990	53.490	ID.7 Tourer			B4 MHEV (197 + 14 pk)	-	50.300	AWD Perf. (98 kWh, 550 pk)	73.990	73.990
T-Roc			77 kWh (286 pk)	49.990	61.165	T8 AWD PHEV (455 pk)	-	65.200	Zeekr		
1.0 TSI (116 pk)	33.990	31.180	86 kWh (286 pk)	57.990	63.565	V60			X		
1.5 TSI (150 pk)	40.290	33.045	GTX 4Motion (86 kWh, 340 pk)	-	72.365	B4 MHEV (197 + 14 pk)	55.895	44.990	RWD (49 kWh, 272 pk)	37.990	-
R 2.0 TSI 4Motion (300 pk)	-	51.500	Touareg			T6 AWD PHEV (350 pk)	51.995	60.890	Long Range (69 kWh, 272 pk)	42.490	-
T-Roc Cabrio			3.0 TSI 4Motion (340 pk)	-	93.990	T8 AWD PHEV (455 pk)	61.995	69.990	AWD (69 kWh, 428 pk)	47.490	-
1.0 TSI (116 pk)	48.490	39.135	3.0 TSI eHybrid 4M. (381 pk)	89.990	-	XC60			001		
1.5 TSI (150 pk)	52.490	41.520	3.0 TSI eHybrid 4M. (462 pk)	99.990	111.430	B5 MHEV (250 + 14 pk)	-	55.990	Long Range (100 kWh, 272 pk)	54.990	-
Tiguan			3.0 V6 TDI 4Motion (286 pk)	-	89.395	T6 AWD PHEV (350 pk)	61.995	64.790	Perf. AWD (100 kWh, 544 pk)	64.490	-
1.5 eTSI (131 pk)	46.990	38.790	ID. Buzz			T8 AWD PHEV (455 pk)	73.995	77.990	7X		
1.5 eTSI (150 pk)	51.990	46.260	59 kWh (170 pk)	49.990	50.397	ES90			RWD (75 kWh, 421 pk)	52.990	-
1.5 eHybrid (204 pk)	49.990	52.430	79 kWh (286 pk)	53.990	56.084	Single Motor (92 kWh, 333 pk)	69.995	73.990	Long Range (100 kWh, 421 pk)	55.990	-
1.5 eHybrid (272 pk)	56.990	59.470	GTX 4Motion (79 kWh, 340 pk)	69.990	68.849	Twin Motor (106 kWh, 449 pk)	85.995	88.990	AWD (100 kWh, 639 pk)	62.990	-
2.0 TSI 4Motion (204 pk)	-	50.740	ID. Buzz LWB			Twin M. Perf. (106 kWh, 680 pk)	91.495	94.290			
2.0 TDI (150 pk)	-	48.990	86 kWh (286 pk)	54.990	61.892	V90					
2.0 TDI 4Motion (193 pk)	-	59.290	GTX 4Motion (86 kWh, 340 pk)	70.990	73.992	T6 AWD PHEV (350 pk)	-	72.620			
Tayron			Multivan L1			T8 AWD PHEV (455 pk)	75.995	82.310			
1.5 eTSI (150 pk)	57.490	48.860	1.5 eHybrid 4Motion (245 pk)	59.990	66.832	XC90					
1.5 eHybrid (204 pk)	52.490	55.030	2.0 TSI (204 pk)	-	58.287	B5 AWD (250 pk)	-	81.990			
1.5 eHybrid (272 pk)	59.490	62.070	2.0 TDI (150 pk)	-	56.115	T8 AWD PHEV (455 pk)	93.495	93.990			
2.0 TSI 4Motion (204 pk)	-	53.340	Multivan L2			EX90					
2.0 TSI 4Motion (265 pk)	-	61.970	1.5 eHybrid 4Motion (245 pk)	61.690	68.570	Single Motor (104 kWh, 279 pk)	83.495	86.320			
2.0 TDI (150 pk)	-	51.590	2.0 TSI (204 pk)	-	59.055	Twin Motor (111 kWh, 408 pk)	88.995	93.020			
2.0 TDI 4Motion (193 pk)	-	61.890	2.0 TDI (150 pk)	-	57.370	Twin M. Perf. (111 kWh, 517 pk)	98.495	102.620			

Spelregels CO₂-uitstoot per 1 januari 2025

- Volledig elektrische auto's (CO₂-uitstoot: 0 g/km): kwarttarief wegenbelasting, 17% bijtelling tot 30.000 euro, 22% voor resterend bedrag
- Niet-elektrische auto's en plug-in hybrides CO₂-uitstoot 1 - 50 g/km: driekwarttarief wegenbelasting, 22% bijtelling
- CO₂-uitstoot > 50 g/km: normaal tarief wegenbelasting, 22% bijtelling

RVS MAATWERK UITLATEN VOOR ELKE AUTO OF MOTOR

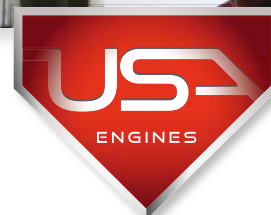
Met levenslange garantie
Op afspraak in één dag klaar
Geluid naar wens, ook met kleppen
Ook losse dempers, buis en bochten
Met absorptiedempers voor maximale flow

WWW.UITLATEN.COM

NIEUWE COMPAGNIE 23 9605 PX KIEL-WINDEWEER
+31 (0) 598 350 335 INFO@UITLATEN.COM

OOK IN ONS PROGRAMMA
AMERIKAANSE MOTORBLOKKEN

Van standaard tot 750 pk
Grote voorraad, ook voor boten
AMC tot Pontiac, van 1960 tot nu
Inbouwen, afstellen en onderhoud
Van lagerschaaltje tot stekkerklaar



WWW.USA-ENGINES.COM



Tesla-misère houdt aan

Tesla blijft in Europa hard onderuitgaan. Het merk van Elon Musk moet in de Europese EV-verkoopcijfers maar liefst tien merken laten voorgaan. Daarbij vallen vooral de cijfers van twee winnende merken op.

Tekst: Gert Wegman

Wanneer we de Europese verkoopcijfers van april erbij nemen, dan lijkt de aversie jegens Tesla aan te houden. Tesla verkocht die maand nog 7165 auto's in Europa, een daling van 49 procent ten opzichte van april 2024. De verkoop van de – inmiddels vernieuwde – Model Y ging zelfs met 53 procent onderuit. En dat in een EV-markt die juist groeiende was (+28 procent). Blijkbaar heeft Elon Musk toch meer kwaad bloed gezet dan door sommigen werd gedacht. Ook in Nederland staat Tesla met 49 procent in de min. Bij onze oosterburen ging het geesteskind van Musk het hardst achteruit: -62 procent. In Denemarken (-57%), België (-56%) en Zweden (-55%) is de Tesla-liefde eveneens flink bekoeld.

Overigens is Tesla niet het enige merk dat het moeilijk heeft. Ook Volvo worstelt met de verkoopcijfers; de elektrische modellen deden in april een flinke stap terug (-43%). Blijkbaar is het nieuwtje er bij de EX30 nu wel vanaf.

Skoda grote winnaar

Volkswagen was in de totale verkoopcijfers weer de nummer één, en ook met zijn volledig elektrische auto's was het marktleider (23.514 stuks). BMW volgde op de tweede plaats, maar de sterkste stijger in de EV-markt was Skoda. Met dank aan de nieuwe Elroq (7998 stuks) realiseerde de VW-dochter een groei van 214 procent naar 13.598 elektrische auto's. Een ander merk dat enorm profiteert van de huidige

marktomstandigheden, is het Chinese BYD. Dat liet in de EV-verkopen een plus van 169 procent zien ten opzichte van april in 2024. In absolute getallen wist BYD 7231 volledig elektrische modellen aan de Europese man/vrouw te brengen.

BYD op PHEV-oorlogspad

Het verschil met Tesla is dus niet al te groot waar het elektrische auto's betreft. Maar in de totale verkopen neemt de voorsprong op Tesla wel serieuze vormen aan. BYD timmert inmiddels ook aan de weg met plug-in hybrides. Zo behoort de Seal U DM-i tot de populairste PHEV's van ons continent. In maart 2025 gingen van dit model bijna 6300 stuks over de Europese dealerdrempels. De groei van BYD over het gehele gamma kwam voor april dan ook op een duizelingwekkende 359 procent. En dan is het merk ook nog van plan om met een stationwagonversie van de gewone Seal te komen. Die wordt naar verluidt leverbaar als EV én als stekkerhybride.

Ondertussen heeft Elon Musk aangekondigd dat hij stopt met zijn werkzaamheden voor de regering Trump. In plaats daarvan gaat hij zich weer volledig focussen op zijn eigen bedrijven, waaronder Tesla. Of dat een positief effect op de verkoopcijfers heeft, valt nog te bezien. **A**

Ook Volvo worstelt met de verkoopcijfers, blijkbaar is het nieuwtje er bij de EX30 wel af.

Vooraf dankzij de nieuwe Elroq, wist Skoda beslag te leggen op de derde plek van de Europese EV-markt.



Europese verkoop EV's april 2025*

1	Volkswagen	23.514	(+61%)
2	BMW	14.867	(+5%)
3	Skoda	13.598	(+214%)
4	Audi	11.958	(+48%)
5	Renault	10.328	(+58%)
6	Kia	9101	(+55%)
7	Mercedes	8739	(-1%)
8	Volvo	7768	(-43%)
9	Hyundai	7346	(+20%)
10	BYD	7231	(+240%)
11	Tesla	7165	(-49%)

*Bron Jato Dynamics



VERGELIJKENDE TEST

Een vrolijke boel met drie retro-EV's: de Renault 5 neemt het op tegen de Mini Cooper en de Fiat 500.



RIJ-IMPRESSIE

De elektrische no. 8 is het nieuwe topmodel van DS Automobiles, met een actieradius van 750 km. Leg je die in Frans comfort af?

EN VERDER

- BYD wint steeds meer terrein. De kleine Dolphin Surf is de nieuwste aanwinst. Wij rijden 'm.
- Onderweg in Spanje met de Morgan Supersport, nostalgie in een modern jasje.
- Het was de populairste EV van Nederland, maar pakt de Skoda Enyaq deze titel opnieuw nu hij verbeterd is?



RIJ-IMPRESSIE

De zomervakanties zijn begonnen. We doen lekker mee en stappen in de Citroën Holidays, een compacte camper met hefdak.

Mis geen nummer meer!

Neem nu een abonnement en krijg voortaan elke uitgave van *Auto Review* automatisch in je brievenbus.

Ga naar www.autoreview.nl/abo

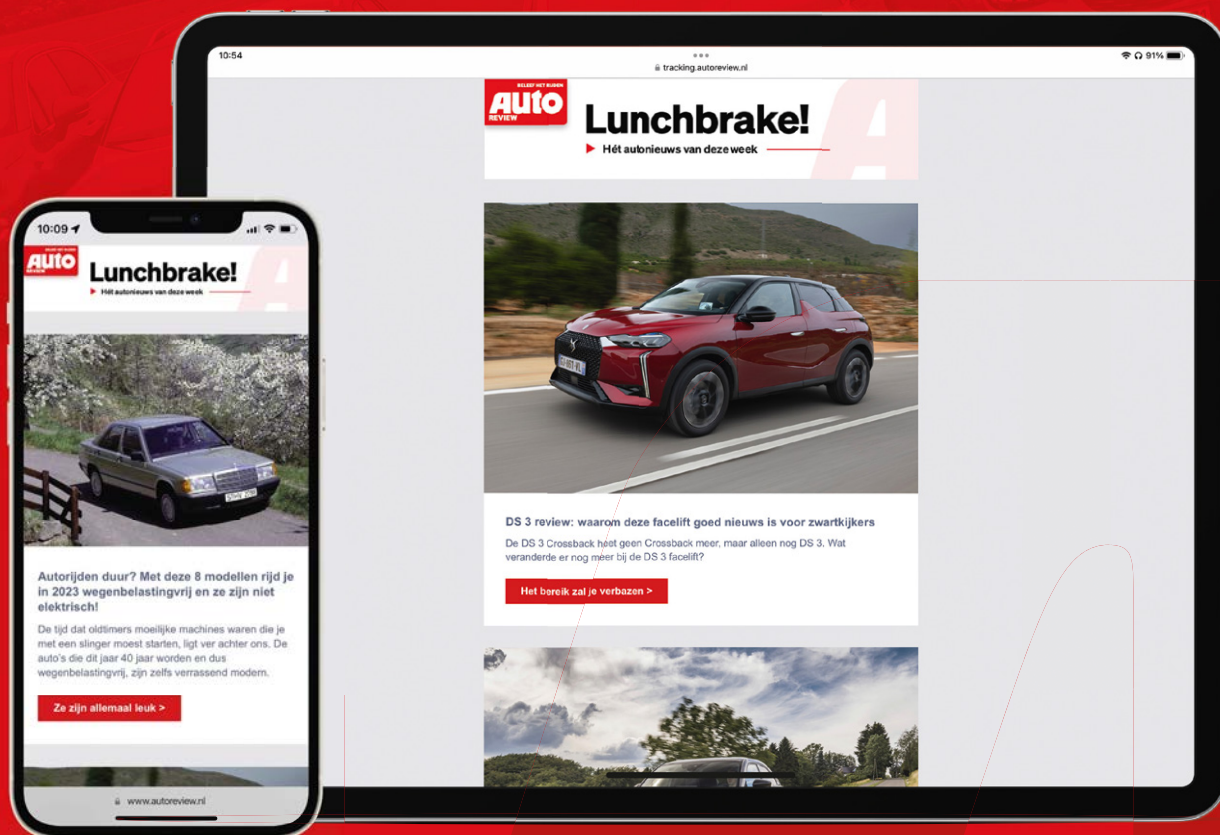
of bel gratis naar +31 (0)24-2027822

De verschijningsdata in België wijken af van die in Nederland. Wil je altijd de meest recente editie in huis? Kijk op shop.autoreview.nl en neem een abonnement!



► Nieuwsbrief

Wekelijks exclusieve verhalen, de test van de week en speciale kortingen in je mailbox?



Meld je aan via

www.autoreview.nl/nieuwsbrief

BELEEF HET RIJDEN

Auto

REVIEW

Herbeleef de gloriejaren van gewoon lekker autorijden



Klassiekers & Youngtimers is een ode aan de auto's die we in ons hart dragen.

- ▶ Voor liefhebbers van de geur van benzine en grommende motoren
- ▶ Beroemde modellen van de Porsche 911 Turbo tot de Opel Kadett



Scan
de QR-
code

Mis het niet en bestel nu via
www.autoreview.nl/klassiekers