

GETEST
KORT

TEKST: VINCENT HAYEZ

MAART, GENÈVE, het is lente in autoland

Maart staat synoniem voor de lente maar het is ook een belangrijke periode in de agenda van de autosector. In maart openen de poorten van het salon van Genève en op dit autofeest worden traditioneel alle belangrijke nieuwigheden getoond. Op onze website kan je het laatste nieuws en de mooiste ontdekkingen van het moment meevolgen. In afwachting van al dat moois geven we jou al een voorsmaakje van ons meest recente testwerk. Deze maand gingen we op pad met de schitterende Land Rover Discovery Sport ...



ELEKTRISCH EN 100 % BELGISCH! E-CAR 333

Ben je op het salon van Brussel ook langs de Dream Cars tentoonstelling gepasseerd? Dan heb je ongetwijfeld de E-Car 333 gezien. Deze wagen is het geesteskind van Xavier Van der Stappen, een voormalig reporter. Hij heeft heel de wereld afgereisd en is ervan overtuigd dat er een markt bestaat voor een compacte elektrische wagen. Die moet volgens de bedenker eenvoudig zijn, niet te duur én hij moet volgens fair trade principes worden gebouwd, ook in België.

Deze E-Car is in feite een driewieler met elektromotor waarvan diverse koetswerkvarianten bestaan. Hij komt als cargo, buggy, roadster, hard-top en pick-up. Qua aandrijving voorziet men een elektromotor die 20 of 34 pk levert. De batterijen kan je via een klassiek stopcontact op drie uur laden. Afhankelijk van de versie bieden ze een autonomie van 150, 200 of 300 kilometer. Het prototype van deze kleine Belgische wagen wordt ook met recuperatiematerialen gemaakt (koetswerk van gelamineerd linnen, chassis van gerecycleerd staal, onderkant koetswerk van gerecycleerd plastic). De constructeur hoopt de wagen binnen 1 jaar op de markt te brengen voor een prijs tussen de 18.000 en de 39.000 euro, afhankelijk van de gekozen versie. Wij vinden dit een knap initiatief!



RATIONEEL VERVOER

Suzuki Celerio

Suzuki lanceert vandaag haar nieuwe kleine stadswagen en opvolger van de Alto: de Celerio. Hij wordt in Thailand gebouwd, krijgt een gloednieuw platform en is voortaan de kleinste Suzuki. In tegenstelling tot tal van andere auto's in dit segment – zie onze test van de Twingo en het trio Citroën C1/Peugeot 108/Toyota Aygo – moet hij het niet van zijn looks hebben. Suzuki kiest voor een "praktisch design". Of dat in de smaak valt, laten we in het midden. Feit is dat deze compacte Suzuki vrij ruim is achterin en bovendien over een koffer van 254 liter beschikt, een van de ruimste in zijn segment. Aan het stuur merk je dat de wagen degelijk is afgewerkt en dat de gebruikte materialen correct zijn gezien de prijs van de wagen. Het stuur is slechts regelbaar in de hoogte en niet in de diepte maar we vonden toch een goede rijkhouding. We waarderen ook de iets hogere zitpositie waardoor je een prima zicht op de weg hebt. In de stad voelt de Celerio zich als een visje in het water. De draaicirkel is erg klein en de motor levert potige prestaties. Deze 1 liter grote driebcilinder kennen we van de Alto, maar krijgt hier erg lange overbrengingsverhoudingen. De kleine motor toont zich soepel bij lage motorregimes en klimt gretig in de toeren.

Omdat de wagen erg licht is, tekenden we een gemiddeld verbruik van 6 l/100 km op na een dynamische stadsrit. Dit is een meer dan verdienstelijke prestatie. Ook de bediening van de versnellingsbak is uitstekend omwille van de precieze geleiding. Omdat de pook hoger in de centrale console werd gemonteerd, is de bediening erg makkelijk. Voor wie zijn linker voet niet wil gebruiken, komt er later op het jaar een gerobotiseerde versnellingsbak met een enkele koppeling. De Celerio deinst ook niet terug voor een stukje snelweg. Hij is immers voldoende krachtig en blijkt zelfs vrij stil. Het weggedrag is gezond al zijn we niet echt onder de indruk van het over bekrachtigde servostuur. De Celerio bestaat enkel met een vijfdeurs koetswerk en kost minstens € 9.999. Dat maakt hem niet goedkoper dan zijn concurrenten. Hij is ook vrij karig uitgerust want deze basisversie beschikt niet over gordijnairbags en biedt slechts plaats aan vier inzittenden. De overige versies zijn wel vijfzitters. Kortom, deze Celerio is niet meteen de meest passionele wagen maar hij kwijt zich aardig van zijn taak. Hij moet het vooral hebben van zijn plaatsaanbod en de praktische argumenten. We kunnen hem best omschrijven als een rationele auto !

SUZUKI CELERIO 1.0i

Motor: 3 cilinder benzine, 998 cm³;
68 pk bij 6.000 opm; 90 Nm bij 3.500 opm
Aandrijving: op de voorwielen
Manuele vijfversnellingsbak
L/b/h (m): 3,60 / 1,60 / 1,54
Leeggewicht (kg): van 805 tot 835
Kofferinhoud (l): van 254 tot 726
0 tot 100 km/u (s): N.B.
Topsnelheid: N.B.
Gemiddeld verbruik (l/100 km): 4,3
CO₂: 99 g/km
Prijs: vanaf € 9.999



Ruime koffer
Plaatsaanbod achterin
Zuinige en aangename motor
Degelijk afgewerkt interieur



Weinig inspirerend design
Karig uitgeruste basisversie
Geen hedendaagse connectiviteit
Te fel bekrachtigd servostuur

GETEST
KORT



MINDER 4X4, MEER GLAMOUR

Land Rover Discovery Sport

Deze Discovery Sport zorgt op esthetisch vlak voor een verfijnde en erg geslaagde mix van de Range Evoque en de Range Sport. Los daarvan blijft het een echte Land Rover die bijzonder polyvalent inzetbaar is. Hij heeft minder offroad-trekjes, typisch voor Land Rover, dan we gewend zijn. Binnenin blijft hij zijn roots wel trouw. Hier voel je je meteen thuis in een Land Rover-interieur omwille van de keurige afwerking en de kwalitatieve materialen. Een en ander oogt mooi en getuigt van goede smaak. Uiteraard moet je flink in de accessoireslijst duiken, wil je de wagen ook opsmukken met fraaie extra's. Een van de belangrijke vernieuwingen is het grote display dat lijkt op een tablet. De interface is erg gebruiksvriendelijk en zeer intuïtief, maar het is belangrijk dat je je als bestuurder niet laat afleiden, wat dat risico bestaat. Land Rover tracht dit te voorkomen door het geheel zeer ergonomisch en eenvoudig voor te stellen. Het interieur is ook vrij ruim, hoewel de wagen op zich slechts 4,6 meter lang is. Ondanks die compacte afmetingen is het achteraan aangenaam zitten. De constructeur voorziet een achterbank op rails om voldoende beenruimte te genereren. Wie wil, kan (optioneel) zelfs een derde rij stoelen

bestellen. Deze zitjes achterin zijn slechts bruikbaar voor kleine kinderen die zich makkelijk naar achter kunnen murwen! We testten de wagen enkele weken geleden op besneeuwde wegen, wat onze rijndruk duidelijk heeft getekend. Precies door deze bijzondere rijomstandigheden konden we makkelijk de uitstekende karakteristieken van deze Discovery Sport ontdekken. Hij heeft een bijzonder comfortabele demping en heeft een rijgedrag dat vertrouwen inboezemt. Deze Disco blijkt erg overtuigend op asfalt en ook offroad is het een van de meest efficiënte wagens binnen zijn segment. Op terrein moet hij het echter met minder offroad-uitrusting stellen dan zijn neefjes bij Land - of Range Rover. Net zoals bij de Evoque zal Land Rover deze versie straks ook met 4x2-aandrijving leveren. Die komt er op vraag van klanten die slechts op zoek zijn naar een Land Rover met de typische looks en afwerking. Op termijn volgt ook de veelbelovende 2.0 diesel, maar vandaag gebruikt hij nog steeds de 2.2. Die is efficiënt, soepel en voldoende krachtig. Omdat de Discovery Sport niet bepaald een pluimgewicht is, wordt hij ook niet de zuinigste van de klas.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT 2.2 TD4 4WD

Motor: 4 cilinder in lijn, 2.179 cm³
Vermogen: 150 pk / 400 Nm.
Aandrijving: op de vier wielen
Manuele zesversnellingsbak (of negen traptrematautomat)
L/b/h (mm): 4.599 / 1.724 / 2.069
Leeggewicht (kg): 1.854
Kofferruimte (l): 479 tot 1.698
0 tot 100 km/u (s): 11,7
Topsnelheid: 180 km/u
Gemiddeld verbruik: 5,8 l/100 km
CO₂: 154 g/km
Prijs: van € 35.400 tot € 55.900
Overige modellen:
Benzine 2.0i (240 pk): vanaf € 40.100
Diesel: 2.0 eD4 (150 pk) vanaf € 32.900



Ruimte binnenin / 5+2 plaatsen
Comfort, geluidsisolatie
Materiaalkeuze / afwerking
Soepele en zuinige diesel



2.0 eD4 komt pas eind 2015
Zijn 9 versnellingen (automaat) nog nuttig?
Meer SUV dan 4x4 (hoewel het de beste binnen zijn segment is)

GETEST
KORT



MEESTERWERK VAN EEN DROOMWAGEN

Lexus RC F

In België verkoopt Lexus enkel auto's met een hybride aandrijving, maar voor deze RC F, voorzien van een klassieke V8, wil de constructeur een uitzondering maken. Met dit pk-monster willen ze immers een antwoord bieden op BMW "M", Mercedes AMG en Audi RS! De RC, al dan niet in F-trim, is niets meer of minder dan de coupéversie van de IS. Vergeleken met klassiekers als de Porsche 911 en de BMW M4 is deze Lexus een originele verschijning. Dat geldt ook voor het interieur want Lexus kiest doorgaans voor een strakkere aanpak. Enige manco is de plaats achterin. In een coupé die toch 4,7 meter lang is, gaan we ervan uit dat je er met vier volwassenen in geraakt maar dat is niet het geval. Ook de koffer meet slechts 366 liter en dat volstaat amper voor een verlengd weekend. Door de vrij soepele demping worden lange verplaatsingen best aangenaam. Lexus koos ervoor om haar RC F niet té hard te maken zodat hij dagelijks inzetbaar blijft. Los daarvan is de wagen meer dan ooit sportief! De constructeur is er in geslaagd om een zeker comfortniveau te combineren met topprestaties. Dit maakt de wagen toegankelijker, comfortabel en zelfs stil bij constante snelheden... Geschikt voor alledaags gebruik dus. De RC F is echter ook perfect inzetbaar op het circuit. Vooral

wanneer hij is uitgerust met het optionele TVD, waarmee je het actieve differentieel achteraan kan instellen. Er is een "slalom"-mode waarbij het onderstuur drastisch wordt verminderd. Onderstuur ontstaat wanneer de wagen in een sportief aangesneden bocht de neiging heeft om rechtdoor te schuiven. Het systeem werkt ongelooflijk goed, zelfs in erg snelle bochten. Ook de rest van de wagen staat op hetzelfde niveau, met inbegrip van de remmen, de

Lexus combineert comfort met hoogstaande prestaties.

automatische versnellingsbak en de monsterlijk grote vijf-liter V8. Die laatste levert 477 pk, wat garant staat voor rijplezier op circuit én op de weg. Hij spurt in 4,5 seconden naar 100 km/u en haalt een top van 270 km/u. De prijs is uiteraard navenant want € 85.910 is niet bepaald goedkoop...

LEXUS RC F

Motor: V8 benzine, 4.969 cm³; 477 pk / 530 Nm
 Transmissie: achterwielaandrijving
 Automatische achtversnellingsbak
 Lengte: 4,705 m
 Breedte: 1,845 m
 Hoogte: 1,390 m
 Leeggewicht (kg): 1765
 Kofferinhoud (l): 366
 0 tot 100 km/h (sec.): 4,5
 Maximum snelheid: 270 km/u
 Gemiddeld verbruik: 10,8 l/100 km
 CO₂: 251 g/km
 Prijs: € 85.910



Uitstekende verhouding comfort/rijplezier/efficiëntie
 Geniaal TVD systeem
 Authentieke V8 motor
 Vier zitplaatsen



Comfort achteraan
 Uiterlijk voor discussie vatbaar (Noe) duurder dan een BMW M4
 Verbruik/emissies



NEEM PLAATS... VOORIN !

BMW 2-Reeks Cabriolet

Precies een jaar geleden stelden we de BMW 2-Reeks coupé voor. De constructeur heeft zijn gamma grondig herschikt en geeft coupémodellen voortaan een paar nummer en de berlineversies een onpaar cijfer. Qua look is deze 2-Reeks coupé danig geëvolueerd, vergeleken met de 1-Serie. In het geval van de cabrio worden deze verschillen nog duidelijker. De snuit heeft een specifiek design met een bollere motorkap en scherp afgelijnde lichten. Die laatste suggereren zelfs dat het om een driereeks gaat. De flanken en de achterkant geven deze 2-Serie cabrio zijn ware identiteit. Binnenin respecteert men duidelijk de BMW-tradities wat afwerkingskwaliteit betreft, ook al is het interieur grotendeels overgenomen van de 1-Reeks berline. Het gaat ook om een strikte vierzitter want het centrale gedeelte van de achterbank is niet bedoeld voor een extra passagier. De twee andere passagiers achterin krijgen op die manier wel voldoende ruimte. BMW voorziet meer dan voldoende motorisaties, zeven om precies te zijn: drie diesels en vier benzinemotoren. Bij onze eerste kennismaking was enkel de 228i beschikbaar. Hoewel deze cabrioversie ongeveer 80 kg meer weegt dan de coupé, heeft dat nauwelijks een invloed op de prestaties of het weggedrag. De cabriokap is van canvas maar ze is perfect geïsoleerd. Wat is nu de beste keuze? De 2-Reeks coupé betaal je 5.000 euro minder en de 4-Reeks cabrio kost 7.000 euro meer, maar deze compactere versie oogt duidelijk sportiever. Alles hangt van het budget af... en van de "goesting" waarmee je uitkijkt naar de volgende lente!

BMW 228i CABRIO

Motor: 4 cilinder benzine/twinturbo
1.997 cm³; 245 pk. Transmissie:
achterwielaandrijving; handgeschakeld
met 6 versnellingen (optioneel
automatisch met 8 versnellingen).
Lengte: 4,43 m; Leeggewicht: 1.535 kg;
Koffer: 390 l; Maximum snelheid: 250 km/u
0 tot 100 km/u (sec): 4,8; Gemiddeld;
verbruik: 7,6 l/100 km (176 g CO₂/km);
Prijs: vanaf € 42.050;
Andere motoren: benzine 218i (136 pk),
220i (184 pk); M235i (326 pk) vanaf
€ 36.300 (220i),
diesel: 218d (150 pk), 220d (184 pk),
225d (224 pk); vanaf € 37.300 (220d).



Geslaagd design
Prestaties / motor
Comfortabel
Standaarduitrusting
Precieze en directe besturing
Uitstekende (optionele)
achttrapsautomaat



Ruimte achterin
(comfort/toegang)
Enkele afwerkingsdetails
Prijs- en optiepolitiek