

TOYOTA SUPRA: BELEEF DE JAREN '80 EN '90 OPNIEUW



BBC

# TopGear

FEBRUARI 2019 € 7,95

**SPORTAUTO'S**

NIEUWE ALPINE  
OF  
OUDE PORSCHE  
911?



**SEDANS**

NIEUWE 3-SERIE  
OF  
OUDE BMW M5?



**SUV's**

NIEUWE EVOQUE  
OF  
OUDE RANGE ROVER?



**SUPERCARS**

NIEUWE AUDI R8  
OF  
OUDE LAMBORGHINI  
MURCIELAGO?



Als je durft: links en rechts kosten hetzelfde

# NIEUW OF GEBRUIKT?

TG's autokooppids voor  
dummies met adviezen  
van **Chris Harris**

Vettels  
grootste  
nachtmerrie

Wordt  
Charles Leclerc  
Ferrari's nieuwe  
kampioen?



AP 8 718226 641489



**CAVALLARO**  
NAPOLI





## Tweedehands is zo gek nog niet

**T**erwijl de Nederlandse overheid ons allemaal in een elektrische auto wil hebben en die ook onmatig subsidieert, vragen wij ons af: waar komt alle stroom vandaan als half Nederland op accu's rijdt? Er wordt beweerd dat als Europa grotendeels op stroom gaat rijden, Europa grotendeels van zonnepanelen voorzien moet worden – letterlijk op elke vierkante meter. En dan nog heb je handenvol kern- en kolencentrales nodig om iedereen ook daadwerkelijk een paar kilometer te kunnen laten rijden. En waar gaat ons huidige wagenpark heen?

Je kunt een sport maken van zuinig rijden, maar je kunt ook een sport maken van zo lang mogelijk met een auto doen – dat scheelt vervuilende fabrieken voor en transporten van nieuwe auto's. Een tweedehands is zo gek nog niet, vooral als die auto – ondanks een zekere leeftijd – heel cool is en blijft. Sterker: soms is een oudje veel leuker dan een nieuwe. Kijk nog maar even op de cover – de auto's links zijn even duur als de auto's rechts. En daar staat toch echt een Lamborghini Murciélago bij. Kost nu ongeveer hetzelfde als een R8.

Natuurlijk, op een Murc loop je nogal leeg als het gaat om onderhoud en de gedachte dat ie tijdens elke rit die je maakt spontaan kan ontbranden is bepaald niet prettig, maar je rijdt wél iets waarmee je voor de dag kunt komen. Soort van. En als je kijkt naar de prijzen van een nieuwe 3-serie, dan koop je daar ook een leuke tweedehands M5 voor.

Afijn, vanaf pagina 86 hebben we een fraai overzicht gemaakt van alternatieven: koop je een nieuwe auto of voor hetzelfde geld een tweedehands met wat meer peper? Zie het als een leidraad, want je zult zelf ongetwijfeld nog veel meer fraaie voorbeelden kunnen verzinnen. En ja, er staat zelfs een tweedehands elektrische auto bij..

Roland & Martijn van der Spek  
**UITGEVERS**

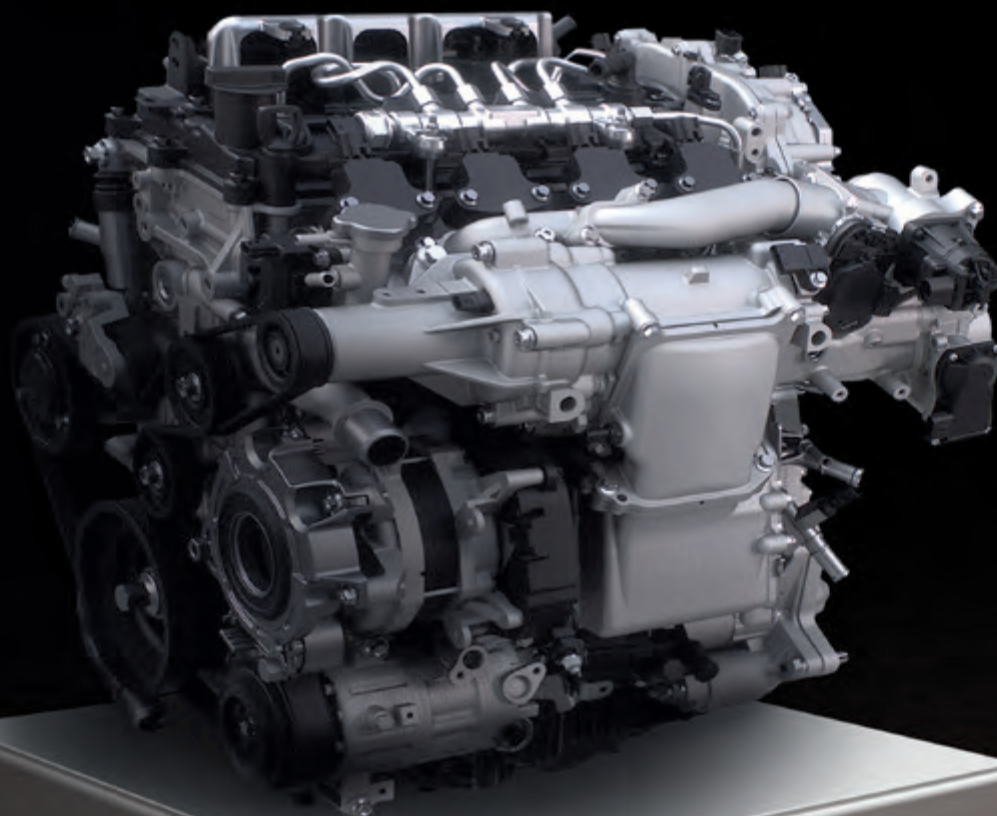




**Geloof het of niet...**

...maar voor de prijs van een nieuwe Audi R8 zou je ook een Lamborghini Murciélago kunnen kopen. Als je durft...

**086**



## DE NIEUWE MAZDA3 ÉÉN EN AL SCHOONHEID.

Met trots introduceren wij de nieuwe Mazda3. Een schitterende auto om te zien. Maar de ware schoonheid zit onder de motorkap: de revolutionaire Skyactiv-X benzinemotor.

Onze ingenieurs zijn erin geslaagd de eerste benzinemotor te ontwikkelen met de efficiënte compressieontsteking van een diesel. Hiermee zijn de beste eigenschappen van een benzine- en een dieselmotor gecombineerd. Dankzij deze unieke vinding heeft de Skyactiv-X benzinemotor een verrassend hoog vermogen, een krachtige koppel en een verrassend laag verbruik. Dit maakt de nieuwe Mazda3 de ideale leaseauto. De Skyactiv-X benzinemotor is voor het eerst verkrijgbaar in de nieuwe Mazda3. Lees er alles over op [mazda.nl](http://mazda.nl)

DRIVE TOGETHER



MAZDA

TopGear

# Inhoud



Als een van de meest vooraanstaande designhuizen een eigen supercar maakt, dan let je wel even op

**102**  
Italdesign Zerouno

## 086 Nieuw of gebruikt?

De eeuwige vraag onder de liefhebbers: koop ik iets nieuws en glimmends of toch een extra leuk tweedehandsje? We zetten de mogelijkheden op een rij

## 102 Italdesign Zerouno

Je hebt misschien geen idee wat dit is. Hebben we je aandacht als we zeggen: atmosferische V10, 1,5 miljoen euro en een afneembaar superheldenschild?

## 110 Modderworstelen

TopGear draait om praktische tests, dat weet je. Daarom pakken we vier brave zevenszits crossovers en kijken we hoe ze zich houden in de drek. Nuttig

## 116 Panamera in Bahrein

We sturen met een hybride Porsche door een olie-staat, op zoek naar het antwoord op de vraag: is de wereld klaar voor een leven zonder benzine?

## 124 Deni Ute Muster

De wie, de hoe? Zet je schrap voor dit gestoorde Australische festival dat geheel draait om die ene carrosserievorm die wij nooit zullen begrijpen: de ute

## 132 Infiniti-paleontologi

In Mongolië graaft een man naar overblijfselen van dinosauriërs. Wij dachten: we gaan 'm een handje helpen. Met een paar enorme Infiniti QX80's

## 138 Hete hatches

Renaults breedgeschouderde Mégane RS neemt het op tegen de kwaaije verdedigers van Honda, Hyundai en Seat. Achterwiel-tjes van de vloer, allemaal

## 148 Supercarverzamelaar

Zeg eerlijk, als jij geld als water had, zou je het ook doen: supercars bijeen sprokkelen alsof het niets is. Deze man in Bahrein heeft het helemaal voor elkaar

## 081 Coolstuff

Ons maandelijks overzicht van spulletjes waarvan wij vermoeden dat jij ze net zo tof vindt als wij denken dat jij ze vindt. Dus. Zoals een scooter met kapsones

# Inhoud



Na Tesla en Jaguar kopt kopt nu ook Audi een vol-elektrische SUV in. Met spiegelcamera's

# 066

## Audi e-tron 55 quattro



## Nieuws

### 016 Toyota Supra

Groot nieuws, vooral voor F&F-nerds: de nieuwe Toyota Supra is hier. Wij maakten er alvast foto's van

### 022 Porsche 911 (992)

Groot nieuws, vooral voor rode-broekendragers: de nieuwe Porsche 911 is hier. Wij doken diep in de materie

### 026 Mercedes-AMG GT R Pro

Na de AMG GT R komt deze GT R Pro: niet krachtiger, maar wellichter en (nog) wilder. Voor de circuitrijders

### 030 Bentley CGT Convertible

Moet het nou allemaal zo hardcore? De nieuwe Continental GT krijgt wederom een weelderige cabrio-versie

## Planet *TopGear*

### 046 Charles Leclerc

Het jonge talent uit Monaco maakt de overstap van Sauber naar Ferrari. Een wereldkampioen in wording?

### 052 Auto-bio: Freddie Flintoff

Na het komende seizoen maakt hij zijn opwachting als TG-presentator: auto-/cricketman Freddie Flintoff

### 055 Opinie: Ken Block

De chef der hoonigans gooide onlangs zijn tiende Gymkhana-video de wereld in. Hoe nu verder?

### 057/061 Reid/Harris

Onze presentatoren luchten deze maand hun hart over gadgets en het kopen van een nieuwe auto

## Drives

### 066 Audi e-tron 55 quattro

### 070 Porsche 911 Carrera T Litchfield

### 071 Unplugged Tesla Model 3 Performance

### 072 Porsche Macan

### 074 Kia e-Niro

### 076 Porsche Panamera Sport Turismo GTS

### 077 Renault Mégane RS 300 Trophy

### 078 BMW 330i M Sport

### 155 Koopgids

Nieuwe auto kopen? Moet je doen, joh. Liefst eentje die wij tof vinden. Welke dat zijn, lees je hier, en meer



CHRISTIAAN VAN DER KLAUW®

ASTRONOMICAL WATCHES



ASTRONOMY, TIME IN ITS PUREST FORM.  
THE TITAN PERPETUAL

The Astronomical Masterpiece CVDK Titan Perpetual is a tribute to the Dutch astronomer Mr. Christiaan Huygens who discovered the rings and the largest moon of Saturn named 'Titan' in 1655.

The CVDK Titan Perpetual: ø 44 mm, equipped with a perpetual calendar, displaying the day, date, month, leap year indicator, beautiful moon phase indicator made out of mother of pearl and Aventurine Glass, automatic, 42 hour power-reserve.

The rotor is an engraved micro-rotor. The sapphire crystal case-back has a beautiful engraving of the universal genius.



**AMSTERDAM:** GASSAN, AWC. **DEN HAAG:** STELTMAN. **ROTTERDAM:** VAN WILLEGAN. **BREDA:** HOUSE OF PERTIJS.  
**UTRECHT & GRONINGEN:** SCHAAP & CITROEN. **AMERSFOORT & APeldoORN:** VAN HELL. **HENGelo:** KWEKKEBOOM.  
**OUDEWATER:** REIJERSEN. **VENLO:** NELLISSEN. **ANTWERPEN:** SLAETS. **KNOKKE:** COLMAN. **WWW.KLAUW.COM**



## TOPPER VAN DE MAAND

Is jouw reactie de leukste, beste, vreemdste of meest belachelijke die we de afgelopen tijd hebben ontvangen? Dan schop je het tot Topper van de Maand en krijg je van ons het enige echte Stig-shirt toegestuurd!



## Over uitstoot



**René van Slooten** Er worden op grote schaal gebruikte auto's vanuit Europa naar Afrika geëxporteerd. Daar worden ze ontdaan van milieugerichte apparatuur – men zit daar niet te wachten op gecompliceerde katalysatoren, roetfilters en AdBlue-systemen. Het ligt voor de hand dat bij het versneld elektrificeren van ons wagenpark zo een enorme stroom zeer vervuilende auto's die kant op gaat. Het resultaat: een toename van het wereldwijde milieuprobleem. Dit lijkt me een punt dat moet worden meegenomen in de discussie.

**TG** Ons ook, René, maar je weet het: er wordt niet snel verder gekeken dan de lucht voor onze eigen neuzen. Om jou leed als verder doordenkende iets te verzachten, sturen we je een Stig-shirt op – geef ons je maat even door!

## Over de Bloodhound SSC die te koop staat (135.000 pk)



**Abel van Haaren** Wat een plaatje. Zouden ze dakkoffers verkopen in die maat?

HEB JE ONS WAT TE MELDEN, MAIL OF TWEET ONS, POST WAT OP ONZE WEBSITE OF FACEBOOK-PAGINA, OF KIJK GEWOON LEKKER OP ONZE INSTAGRAM

[www.topgear.nl](http://www.topgear.nl)  
[redactie@topgear.nl](mailto:redactie@topgear.nl)  
[twitter.com/topgearnl](https://twitter.com/topgearnl)  
[facebook.com/topgearnl](https://facebook.com/topgearnl)  
[instagram.com/topgear.nl](https://instagram.com/topgear.nl)

## Over ruim bedeelde G-classes



**Victor Beverloo** Bij het lezen van de technische gegevens van de Mercedes-AMG G 63 in TG163 ben ik verbaasd: een tankinhoud van 667 liter? Is dit dan de eerste G 63 die meer dan 1.000 kilometer op een tank kan rijden?

**TG** Oeps. De juiste tankinhoud is 100 liter. Nog altijd voldoende, maar die 1.000 kilometer redt ie alleen bergaf en met wind mee...

## Over Tesla's nieuwe scheet-easter egg



**Hans Mans** Wordt tijd dat Elon zelf naar Mars gaat!

**Max Kevers** Hahaha, volgens mij vervelen ze zich daar bij Tesla.

**Jan Reitsma** Vind die ev allemaal kinderachtig zijn volwassen op grote rc speelgoed, gewoon letterlijk

**TG**

## Over de komende Porsche Taycan 'Turbo'



**Eugene Pije** Jammer dat een iconisch merk als Porsche zo zijn naam te grabbel gooit.

**Bart Stax** Tja, de Carrera's hebben tegenwoordig ook een turbo, dus waarom dan geen Turbo zonder turbo?

**Matthijs Noort** Als AMG hun auto's nou gewoon 'Hybrid' noemt, hoeven we dan ook minder belasting te betalen?

## ACHTER DE SCHERMEN: INSTAGRAM.COM/TOPGEAR.NL



**TG** Wij: 'Kun je driften met een 992?'  
 Porsche: 'Ja.'  
 Wij: 'Ach, doe eens voor?'  
 #porsche #porsche911 #porsche992 #driften

# WeatherTech®

## Vloerbescherming

Perfekte pasvorm door meting middels laser



**BMW**



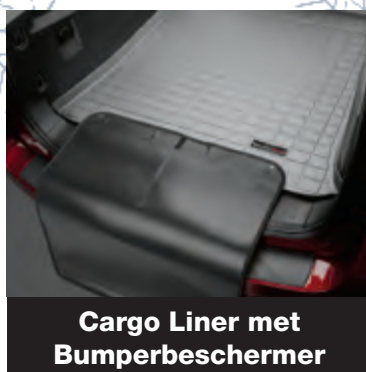
## VOLLEDIGE VOERTUIGBESCHERMING



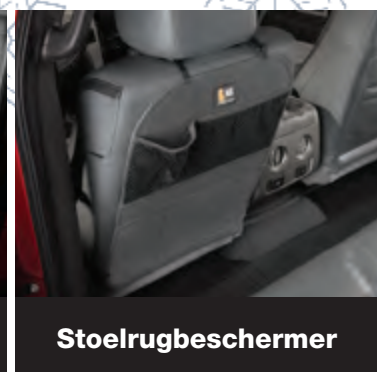
**Mercedes-Benz**



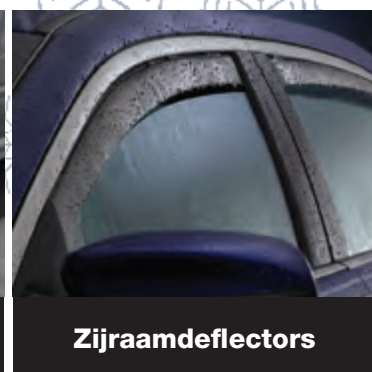
**Audi**



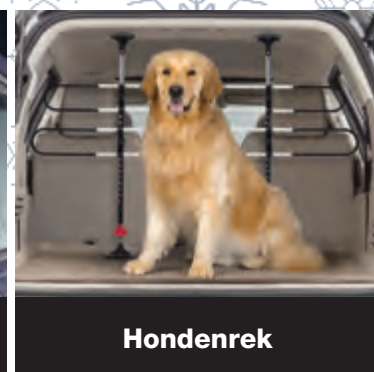
**Cargo Liner met  
Bumperbeschermer**



**Stoelrugbeschermer**



**Zijraamdeflectors**



**Hondenrek**

 **+31208908043**

*Maandag - Vrijdag  
09:00 - 17:30*

**[www.WeatherTech.eu](http://www.WeatherTech.eu)**

**[wte@weathertech.com](mailto:wte@weathertech.com)**

**Accessoires  
verkrijgbaar voor**

Acura · Alfa Romeo · Aston Martin · Audi · Bentley · BMW · Buick · Cadillac · Chevrolet · Chrysler · Citroen · Dacia · Daihatsu · Dodge · Ferrari · Fiat · Ford · GMC · Honda · Hummer · Hyundai · Infiniti · Isuzu · Jaguar · Jeep · Kia · Lancia · Land Rover · Lexus · Lincoln · Maserati · Mazda · Mercedes-Benz · Mercury · Mini · Mitsubishi · Nissan · Oldsmobile · Opel · Peugeot · Pontiac · Porsche · RAM · Renault · SAAB · Saturn · Seat · Skoda · Smart · Subaru · Suzuki · Tesla · Toyota · Volkswagen · Volvo

## UITGEVER

VDS Magazines B.V.  
 Marijth van der Spek, Directeur  
 Menno Boot, Commercieel directeur  
 Roland van der Spek, Directeur

## REDACTIE

Roland van der Spek (hoofd), Bas Heiderman (adjunct), Ruben Baeten,  
 Mattijn Nederend, Lou van Houdt

## MARKETING

Marcel Strijk

## VORMGEVING & PREPRESS

Joery Pijper

## AAN DIT NUMMER WERKTEN MEE

Robert Doornbos, Dylan van Eijkeren, Chris Harris, Jeroen Jansen, Edwin Krijgsman, Rory Reid

## E-MAIL REDACTIE

redactie@topgear.nl

## ABONNEMENTEN

Voor Nederland: Abonnementenland, Postbus 20, 1910 AA Uitgeest,  
 Tel. +31 (0)251 25 79 22

Voor België: Abonnementenland Ambachtenlaan 21 Unit 2A, 3001 Heverlee  
 Tel. +32 (0)28 08 55 25

Voor het opvragen van je abonneenummer, adreswijzigingen, opzeggen, je betaalwijze veranderen  
 en nazendingen, ga naar: [www.topgear.nl/service](http://www.topgear.nl/service)  
 Voor overige vragen, mail naar [topgear@abaland.nl](mailto:topgear@abaland.nl)

## ABONNEMENTSPRIJZEN

Prijzen gelden voor betaling per automatische incasso; voor betalingen per acceptgiro wordt € 2,50 administratiekosten  
 extra in rekening gebracht. Voor België geldt een toeslag van € 1 per nummer.

Per 20-12-2018 is er een prijsindexatie doorgevoerd. De nieuwe prijzen zijn:

## NETHERLAND

Jaarabonnement € 79,95 (12 nummers), Halfjaarabonnement € 39,95 (6 nummers), Proefabonnement € 19,95 (3 nummers)

## BELGIË

Jaarabonnement € 91,95 (12 nummers), Halfjaarabonnement € 45,95 (6 nummers), Proefabonnement € 22,95 (3 nummers)

Prijswijzigingen voorbehouden. Voor een digitaal abonnement, zie het kopje Digitaal.

## ABONNEMENTSVOORWAARDEN

De eerste abonnementsperiode: de eerste abonnementsperiode gaat u aan voor bepaalde tijd en kunt u ook niet tussentijds  
 beëindigen. Indien u het abonnement aan het einde van deze periode wilt beëindigen, dan dienen wij uiterlijk 1 maand voor het einde  
 van de abonnementsperiode uw opzegging in ons bezit te hebben.

Abonnementen na de eerste abonnementsperiode: abonnementen worden na de eerste abonnementsperiode omgezet naar  
 een jaarabonnement welke tekens voor een jaar wordt gefactureerd, tenzij u tenminste 1 maand voor het eindigen van de geldende  
 abonnementsperiode heeft opgezegd. Na de omzetting geldt een opzegtermijn van 1 maand.

Kijk voor de overige voorwaarden: [www.topgear.nl/abonnementsvoorwaarden](http://www.topgear.nl/abonnementsvoorwaarden)

## DIGITAAL

TopGear kun je ook digitaal op je tablet en smartphone lezen. Heb je een abonnement, dan is dat gratis,  
 tenzij anders aangegeven. Ga naar [www.topgear.nl/tablet](http://www.topgear.nl/tablet) voor instructies.

Om losse nummers van TopGear digitaal te kopen of een digitaal abonnement af te sluiten, ga je naar een van de  
 volgende websites of apps: [www.blendle.com](http://www.blendle.com), [www.magzine.nl](http://www.magzine.nl), [www.magzine.com](http://www.magzine.com), [www.zinio.com](http://www.zinio.com)

## SALES/ADVERTENTIES

Menno Boot, [menno@topgear.nl](mailto:menno@topgear.nl) +31 (0)20 760 40 60

## PRINT

Senefelder Misset - Doetinchem

## DISTRIBUTIE NEDERLAND

Alcypress - Utrecht

## DISTRIBUTIE BELGIË

AMP - Brussel

BBC TopGear Magazine is owned by BBC Worldwide and produced on its behalf by Immediate Media Company Limited.  
 BBC Worldwide's profits are returned to the BBC and help fund new BBC programmes.



BBC Studios, UK Publishing  
 Publishing Director UK - Chris Kerwin  
 Director of Editorial Governance - Nicholas Brett  
 UK Publishing Coordinator - Eva Abramik  
[UKPublishing@bbc.com](mailto:UKPublishing@bbc.com)



Immediate Media Co Ltd  
 CEO - Tom Bureau  
 Director of International Licensing and Syndication - Tim Hudson  
 International Partners Manager - Anna Genevier



TOPGEAR UK  
 Managing Director, TopGear UK - Adam Waddell  
 Publishing Director - Simon Carrington  
 Editor-in-Chief - Charlie Turner  
 Associate Editor - Tom Ford

BBC Top Gear magazine is published by VDS Magazines under licence from BBC Studios,  
 Television Centre, Wood Lane, London W12 7TQ.

The Top Gear logo and the BBC Blocks are the trade marks of the British Broadcasting Corporation. Used under licence.  
 © Immediate Media Company Limited. All rights reserved. Reproduction in whole or part prohibited without permission.  
 For more information about this and other BBC magazines published by Immediate Media Co., go to <http://www.immediate.co.uk>

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen en/of op enigerlei wijze worden gereproduceerd zonder schriftelijke  
 toestemming van de uitgever.

© VDS Magazines B.V. ISSN 1876-7842

## ABONNEREN?

KIJK OP PAGINA 42 VOOR DE SPECIALE AANBIEDING VAN DEZE MAAND  
 OF SURF NAAR: [WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT](http://WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT)



website: [www.topgear.nl](http://www.topgear.nl), e-mail: [info@topgear.nl](mailto:info@topgear.nl)



# Autolijs



## Merk/type

## Pagina

Alpine A110	91
Audi e-tron 55 quattro	66
Audi e-tron GT	34
Audi R8 V8	90
Audi R8 V10 Performance	94
Audi TT	90
Bentley Continental GT	99
Bentley Continental GT Convertible	30
BMW 320d	100
BMW 330i M Sport	78
BMW M5 (F10)	100
Bugatti EB110 Super Sport	60
Ferrari F12tdf SP3JC	37
Ford F-150 Hoonitruck	20
Ford Fiesta ST	98
Ford Focus Active Wagon	32
Ford Focus RS	98
Ford Racing Puma	56
Honda Civic Type R	138
Honda CR-V 1.5 Lifestyle AWD	110
Hyundai i30 N Performance	138
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi	110
Infiniti QX80	132
Italdesign Zerouno	102
Jaguar I-Pace	96
Kia e-Niro DynamicLine	74
Lamborghini Murciélago	95
Land Rover Discovery Sport Si4 240	110
Land Rover Range Rover Evoque	92
Land Rover Range Rover Vogue	93
Lincoln Continental 80th Anniv. Coach Door	36
Mazda 3	39
McLaren 720S Spider	40
McLaren P1 GTR Beco	29
Mercedes-AMG GT R Pro	26
Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport	28
Porsche 911 (992)	22
Porsche 911 (997)	91
Porsche 911 Carrera T Litchfield	70
Porsche Macan	72
Porsche Panamera Sport Turismo GTS	76
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Exec.	116
Renault Mégane RS 280	138
Renault Mégane RS 300 Trophy	77
Rivian R1T	38
Rolls-Royce Phantom Coupé	99
Seat Ateca JE Design	24
Seat Leon Cupra R	138
Skoda Kodiaq 2.0 TDI 190 pk 4x4 Style	110
Skoda Scala	33
Tesla Model 3 Performance Unplugged	71
Tesla Model S P90D	97
Toyota Supra	16
Volkswagen Touareg Abt	25

# #1 in kofferbakmatten



## Toepassing

Voor het vervoeren van losse goederen, koffers en/of boodschappen, bescherming tegen sneeuwresten. Ideaal voor hondenbezitters. Ter bescherming van uw originele kofferbakbekleding.

## Specificaties

- Perfecte pasvorm
- Hoge slijtvastheid
- Anti-slip
- Opstaande rand
- Makkelijk schoon te maken

## Optionele Doggy mat

Middels een kliksysteem is eenvoudig een optionele Doggy Mat te plaatsen.



## GledRing Rubbasol kofferbakmatten

TROTS! Autobild heeft de rubber (kofferbak)matten van Gledring beloond met een kwaliteits- en designprijs!

Verkrijgbaar bij uw AutoStyle dealer: Gledring Rubbasol kofferbakmatten, pasklaar voor uw auto!

Bescherm uw kofferbak tegen vuil, vocht, beschadigingen, etc. De Rubbasol kofferbakmatten zijn optioneel te voorzien van een 'Doggy Mat' inlaadbescherming, om beschadigingen te voorkomen.

Leverbaar voor een groot aantal automodellen, kijk voor uw auto op [www.autostyle.nl](http://www.autostyle.nl).

€49,<sup>95</sup>

Bijpassende Doggy Mat

€24,<sup>95</sup>



# GLED RING



TEPPER EFKA

Bezoek onze dealers of bestel bij onze dealers via [www.autostyle.nl](http://www.autostyle.nl)

JFK#74

# NU IN DE WINKEL



OF GA NAAR **JFK.MEN/SHOP**

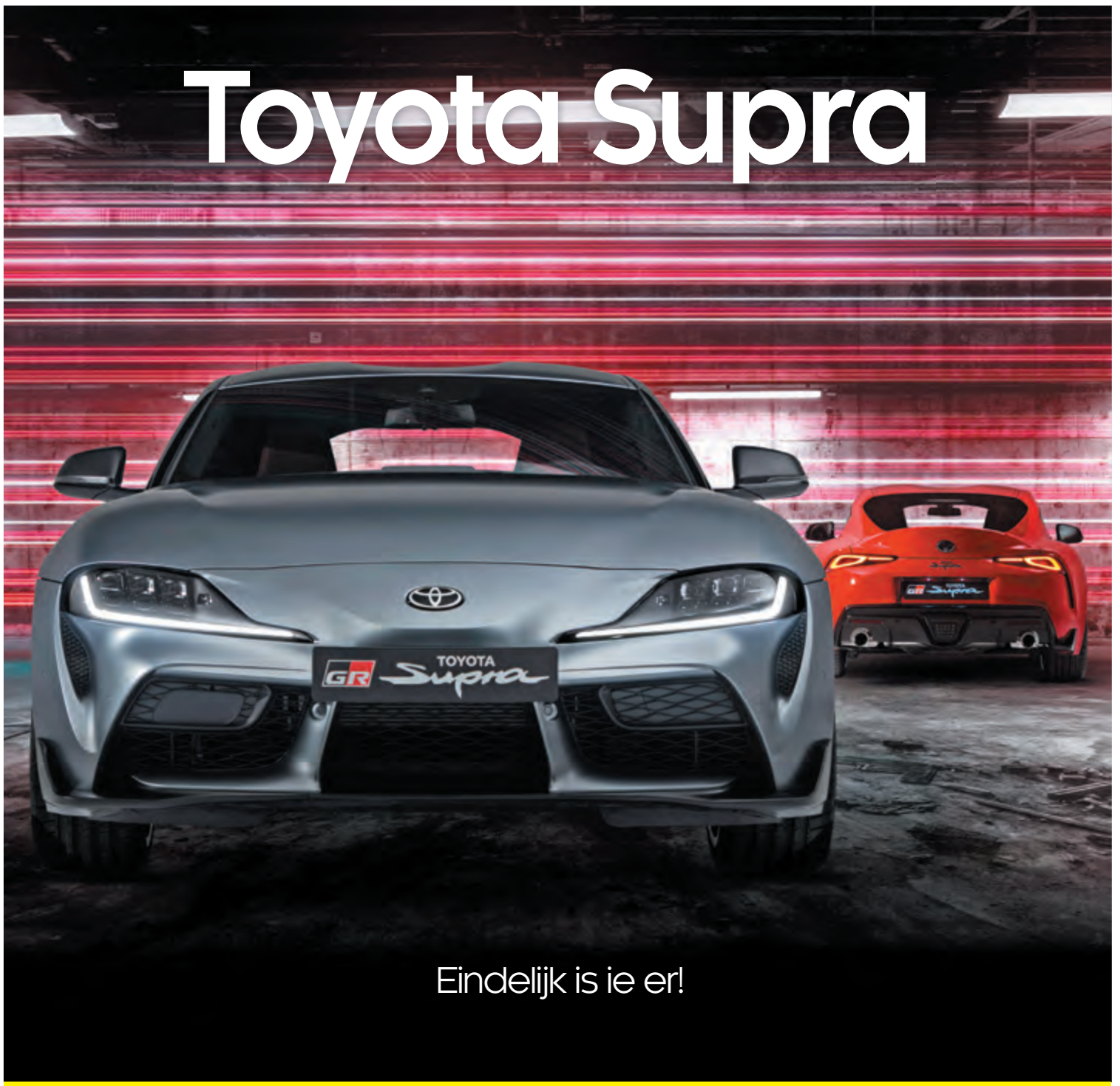
---

# Nieuws

ALLES WAT JE ELKE MAAND MOET WETEN **OVER DE NIEUWSTE AUTO'S**

---

## Toyota Supra



Eindelijk is ie er!

# 17 jaar

Zo lang hebben fans moeten wachten op een nieuwe Supra – de A90



**Z**eventien jaar is net iets langer dan fans van Star Wars moesten wachten op het vervolg (of eigenlijk de voorloper) van *Return of the Jedi*. En die werd, zacht uitgedrukt, niet lekker ontvangen. Dat is ook precies het nadeel van lang suspense opbouwen: de fans verwachten grootse zaken. Gelukkig durven we alvast te zeggen dat *The Phantom Menace* van Toyota niet zo'n dampende drol is.

Aanschouw, na lang wachten, hier dan eindelijk de vijfde generatie Toyota Supra (of zesde, als je de 2000GT meerekent), liefkozende de A90-generatie genoemd. Je hebt er al veel over kunnen lezen, en wellicht dat je sommige dingen hieronder al wist, maar we willen volledig zijn. Dus komt ie: de nieuwe Toyota GR Supra A90 (zoals het merk 'm zelf voluit noemt) is samen met BMW ontwikkeld en deelt het platform met de nieuwe Z4. De motor van de Supra is ook van BMW: hij leent de 3,0-liter

zes-in-lijn – bekend als B58 - die 340 pk en 500 Nm koppel naar een actief achterdifferentieel stuwt.

Schakelen doet een automatische achttak voor je en in 4,3 seconden klokt de nieuwe Supra 100 km/u vanuit stilstand. De topsnelheid is heel Duits gelimiteerd op 250 km/u. Qua specificaties is het in ieder geval een waardige opvolger van de vorige Supra, de A80.

Nu we het daar toch over hebben: waarom was de vorige Toyota Supra (A80) zo legendarisch? Daarvoor is een klein economisch geschiedenislesje nodig. Halverwege de jaren tachtig was de Japanse economie *booming*. De prijzen van vastgoed en aandelen vlogen de lucht in en bedrijven verdienden meer geld dan ze konden uitgeven. Voor veel Japanse automerken was dit de uitgelezen kans om nieuw terrein te verkennen in segmenten waar ze eerder niet zaten.

Honda ging met hun NSX de strijd aan met Fer-

rari, Nissan (Infiniti) en Toyota (Lexus) lanceerden luxemerken om klanten van Mercedes en Audi weg te pikken en Mazda lanceerde zelfs vier submerken (wij kennen daar alleen nog Xedos van, ze zijn overigens allemaal afgestorven). Dit was ook de periode dat Japanse auto's op de slaapkamermuren van jonge autofanaten verschenen. Denk aan de eerdergenoemde Honda NSX, de Nissan Skyline R34 GT-R en de Mazda RX-7. Toyota had de Supra al als model, maar besloot een nieuwe te maken die een soort über-sportwagen moest worden. Omdat het geld toch tegen de plinten klotste, kregen de engineers alle ruimte om elk schroefje optimaal te ontwikkelen.

De economische groei bleek uiteindelijk een bubbel van heb ik jou daar en spatte begin jaren negentig uiteen. Toyota besloot echter om die Supra (de A80 dus) niet in de shredder te kieperen, maar gewoon uit te brengen. En zo werd de inmiddels



De introductie-versie krijg je met rood leer als je wilt...

## OUD VS NIEUW

Natuurlijk wil je weten of de nieuwe Supra de oude kan verslaan en hoe dan en waarom en hoe lang en waardoor en zo.

legendarische Toyota Supra geboren. Het hart van het beest was een zes-in-lijn met twee turbo's, goed voor 326 pk en 440 Nm koppel. Bloedsnel voor die tijd, maar vooral tot het obsessieve aan toe doorontwikkeld, waardoor de potentie van het blok nog vele malen hoger lag. Japanse tuners maakten de meest dwaze monsters van de Supra. Het laatste schopje dat de Supra kreeg om iconische status te bereiken, was z'n rol in de cultfilm *The Fast and The Furious*.

In 2002 ging de Supra A80 uit productie, en begon het lange wachten op de vijfde generatie. In 2007 toonde het merk al even de FT-HS Concept, maar kwam niet met een productieveersie omdat ze eerst wilden zien hoe het de GT86 zou vergaan, die een aantal jaren daarna verscheen. In 2014 was daar ineens de Toyota FT-1 Concept. Deze prachtige sportauto, weten we nu, was de definitieve voorloper van de nieuwe Toyota Supra (A90).

Voor de A90-Supra had Toyota een paar dingen



Toyota Supra (A80)

**Motor**  
zes-in-lijn twin-turbo (2JZ)  
**Vermogen**  
326 pk  
440 Nm  
**Aandrijving**  
4V automaat  
achterwielen  
**Prestaties**  
0-100 km/u in 4,8 s  
Top 250 km/u (begrensd)  
**Gewicht**  
1.580 kilo  
**Afmetingen (l x b x h)**  
4.414 x 1.811 x 1.265 mm



Toyota Supra (A90)

**Motor**  
zes-in-lijn turbo (B58B30M1)  
**Vermogen**  
340 pk  
500 Nm  
**Aandrijving**  
8V automaat  
achterwielen  
**Prestaties**  
0-100 km/u in 4,4 s  
Top 250 km/u (begrensd)  
**Gewicht**  
1.495 kilo  
**Afmetingen (l x b x h)**  
4.379 x 1.854 x 1.292 mm

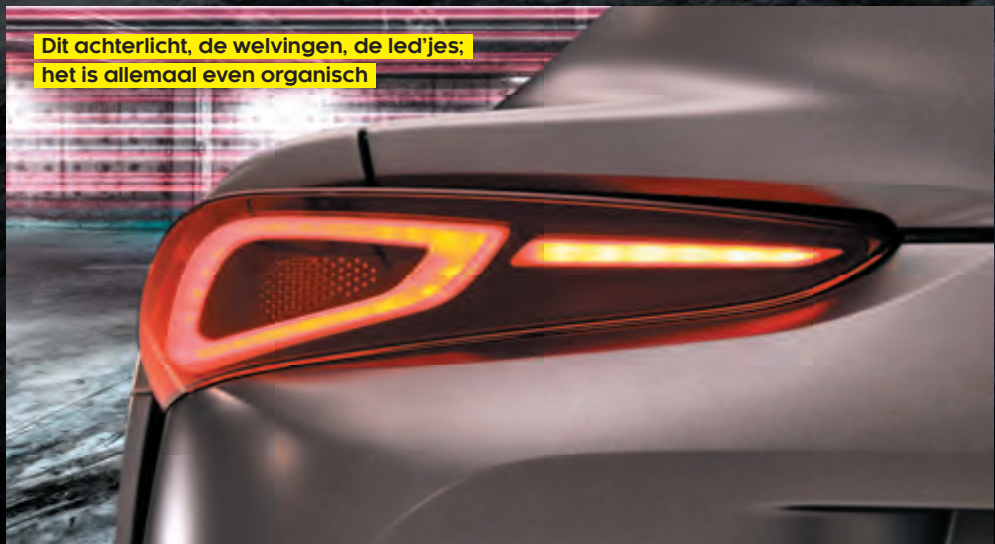


Achteruitrijlicht lijkt op de achterlamp van een F1-auto

Stoelen zijn geïnspireerd op racen, en ze zitten prima

voor ogen: het moest een pure sportauto worden, met rijplezier op de eerste plek. Oh, en hij moest een zes-in-lijn hebben. En dat laatste was direct een probleem: die had Toyota niet meer. Dus klopten ze bij BMW aan voor een van de meest bijzondere samenwerkingen in autoland tot nu toe. De twee merken bekokstoofden hoe ze én de BMW Z4 én de Toyota Supra op hetzelfde platform konden bouwen. Efficiënt, en dus goedkoper, twee weten meer dan één en voor Toyota: die zes-in-lijn.

De Toyota Supra is dus geen herkauwde BMW Z4 of andersom. De twee merken hebben vanaf de eerste potloodlijn overlegd over de afmetingen en specificaties. Toyota concludeerde dat ze een 'gecondenseerd ontwerp' nodig hadden. Of in andere woorden: een korte wielbasis en grote wielen, en een knusse cabine met een lange neus. Dat leidde ertoe dat de wielbasis (2.470 millimeter) kleiner is dan die van de GT86 (2.570 millimeter).



Dit achterlicht, de welvingen, de led'jes; het is allemaal even organisch

## SUPRA-LOGO

Het nieuwe Supra-logo lijkt sterk op het oude, maar toch schuilt er een geinig verhaal achter het nieuwe logo. Er zit namelijk een gedachte achter. 'We probeerden een nieuw Supra-logo te maken dat gebaseerd was op het oude logo want we vonden dat het oude logo-design er nogal gedateerd eruitzag op de nieuwe auto. Het ontwerp van de nieuwe Supra is té nieuw. Dus we moesten een nieuw logo maken', zegt Supra-ontwerper Nobu Nakamura tegen *TopGear*.

'Toen ik als passagier op de Nürburgring reed, wist ik dat ik daar mijn inspiratie vandaan wilde halen, op het circuit. Ik zag een mooie foto van een S-bocht op de Nürburgring dus ik vroeg de logo-ontwerper een S te maken op basis van die bocht', aldus Nakamura. Die bocht is de Wehrseifen op de Nürburgring Nordschleife – het circuit waar de nieuwe Toyota Supra A90 zich uiterst thuis zou moeten voelen.

Als je de nieuwe badge van de Toyota Supra naast een foto van die bocht ziet (zie: [topgear.nl](http://topgear.nl)) dan zie je direct de gelijkenis. Het zijn dit soort kleine details die een auto interessant maken en die laten zien met welke passie een auto-ontwerper aan de slag is gegaan met de auto. En jij kunt er leuk mee scoren op feestjes.



Verder moest de nieuwe Toyota Supra elementen hebben van de A80 én de spirituele voorvader: de Toyota 2000GT. Je hoeft geen vergrootglas te pakken om de gedeelde genen van die auto's te spotten; kijk maar even naar de koplampen of de volumineuze achterpartij. Maar ook de 'double-bubble' – van de 2000GT – op het dak en de uitgestrekte motorkap verraden zijn komaf. 'Het lastigste was een ontwerp te maken dat niemand eerder had gezien. We maken al meer dan honderd jaar auto's en de Supra moest iets zijn wat we nog nooit eerder hadden gemaakt', zegt ontwerper Nobu Nakamura, Chief Designer van de nieuwe Supra tegen *TopGear*. Nakamura is trots op het volume van de billen: 'mensen willen de auto aanraken als ze hem zien'.

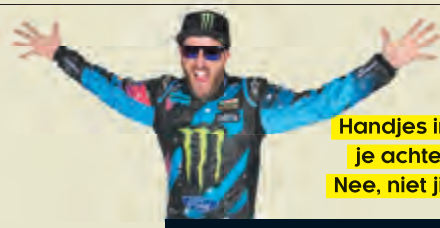
Dat onderschrijven we, want we konden ruim een maand voor de publiekslancering in een uiterst geheime studio nabij Brussel (op de Jan Frans Wil-

lemstraat 95 in Vilvoorde) de A90 van top tot teen aanschouwen, fotograferen, filmen en kort beluisteren. De resultaten daarvan zie je op de foto's en op [topgear.nl](http://topgear.nl) (voor de filmpjes en meer foto's). Het eerste dat we deden was aan de billen van de Supra zitten. Echt. Vervolgens hebben we alle lijnen bevoelt, de welvingen op de zijkant, de kieuwen en hapen, z'n neusje. Nou ja, en toen kropen we achter het stuur.

Binnenin ligt de focus ook op de bestuurder. Een compact dashboard maximaliseert het zicht naar buiten. De schakelpook en het 8,8-inch infotainmentsysteem komen uit de voorraadkast van BMW, de rits cijferknoppen waarmee je voorheen radiokanalen koos en nu als sneltoets kunt programmeren, verraden dit al. Toyota nam dat gewoon over en daar maakt Toyota ook geen geheim van: ze geven aan dat ze veel onderdelen en de software een eigen jasje hebben gegeven.

De stoelen zijn geïnspireerd op die uit een raceauto en moeten optimale steun bieden bij het betere bochtenwerk – maar dat kunnen we nog niet bevestigen. Achterin kun je volgens Toyota genoeg spullen kwijt voor een weekendje weg met twee personen, een golftripje of alle benodigdheden voor een raceweekend.

Dan het belangrijkste: wanneer zou jij erin kunnen rijden? Het eerste productiejaar reserveert Toyota 900 exemplaren van de nieuwe Supra voor Europa en de eerste A90's zullen in de zomer van 2019 verschijnen. Dus wil je er eentje in België of Nederland, dan mag je nu al wel je dealer gaan masseren want die aantallen houden niet over. De prijzen zijn nog niet bekend, maar zijn dakloze neefje die dezelfde motor heeft, de BMW Z4 M40i, kost in Nederland minimaal 78.011 euro en in België zo'n 65.000 euro. Met wat (of veel?) geluk zal de Toyota Supra daar niet heel veel van afwijken.



Handjes in de lucht als je achterin wilt zitten. Nee, niet jij, Ken. Jij rijdt



## Meneer Block schiet uit de blokken

De 926 pk sterke Hoonitruck wordt de ster van Ken Blocks meest ambitieuze bandenslacting tot op heden: *Gymkhana Ten*

**D**ames en heren, jongens en meisjes, hierbij presenteren we jullie de enige echte Hoonitruck. Het is de nieuwe auto-van-de-zaak van Ken Block, en zodoende de auto die de hoofdrol zal gaan spelen in de komende, tiende aflevering van zijn iconische *Gymkhana*-serie. Die, bij wijze van handig ezels-bruggetje, *Gymkhana Ten* gaat heten.

Om de toch al opgerekte grenzen nog wat verder te verleggen, besloot Ken om de rallycross-wagens en de idiote, methanol snuivende, 1.400 pk sterke Hoonicornen uit het verleden nu eens te skippen en een andere weg te gaan verkennen voor zijn tweede lustrum. Hij gaat voor een pick-up.

Een oude pick-up, ook nog eens. Maar niet zomaar een oude pick-up. Ken koos voor een truck uit 1977, een Ford F-150, bij wijze van een driftend eerbetoon aan wijlen zijn vader. Toen Ken nog een Kenny was (zonder enige twijfel druk oefenend om te driften in zijn kinderwagen) had zijn vader eenzelfde model pick-up, uit hetzelfde jaar. Daarin leerde Ken als puber rijden – en oefende hij zijn

ware talenten als zijn vader even niet keek.

Zoals je kunt zien, is dit bepaald geen standaard pick-up uit de jaren zeventig. Hij wordt aangedreven door een speciaal getunede Ford Performance V6 EcoBoost-turbomotor die rechtstreeks uit het ontwikkelingsprogramma van de GT Le Mans-auto van Ford Racing komt. Vermogen? Yep, heeft ie. Bijna viercijferig, zelfs (926 pk bij 7.400 tpm), plus 952 Nm aan koppel bij 6.450 tpm.

Ons wordt verteld dat hij klinkt als niets anders dat je ooit in een *Gymkhana*-video hoorde. Oordopen bij de hand houden, dus. Al dat vermogen gaat naar alle vier de wielen via een Sadev-zesbak die sterk lijkt op de bak die eerder al in Blocks gestoorde Hoonicorn zat.

De beestachtige truck werd gebouwd door de Detroit Speed-garage gevestigd in Mooresville, North Carolina. Ze namen het onderstel, de carrosserie en de bouw op zich, terwijl het algehele design van het project in handen was van Block en zijn vrienden op het Hoonigan-hoofdkwartier.

‘Dit project heeft zeker twee jaar in de steigers

gestaan’, zegt Block. ‘Ik ben meer dan tevreden met hoe het is uitgepakt; het is simpelweg een van de meest woeste en unieke voertuigen die ik in lange tijd heb gezien, en ik denk dat hij mijn Hoonicorn perfect complementeert. Het is bovendien te gek om in iets van dit formaat *Gymkhana*-achtige dingen te doen. Maar het ziet er op camera echt vet uit, en dat was vanaf het begin ons doel. Ik kan niet wachten tot de fans ’m in actie zullen zien – ik denk dat ze er gek op zullen zijn!’

De release van *Gymkhana Ten* zal enigszins verschillen van alle anderen, en niet alleen omdat er vijf verschillende auto's in voor zullen komen: allemaal vierwielaangedreven Fords. Twee daarvan zijn nieuw voor Block, terwijl de Hoonitruck zelf volledig nieuw is. In plaats van te debuten op YouTube had Amazon Prime op 7 december de premiere. Maar maak je geen zorgen als je geen abonnement hebt: de video is sinds 17 december ook op Hoonigans YouTube-kanaal te zien. Dat gaf de onderhoudsploeg van YouTube de kans om hun servers alvast te gaan koelen.

Heb je een hoed, neem 'm dan af voor de bovenmenselijke terugkeer van Kubica



## Kubica is terug waar hij thuishoort

De Pool staat namens Williams in 2019 weer aan de start in de F1

**H**et team van Williams F1 heeft aangekondigd dat Robert Kubica de teamgenoot zal worden van nieuweling George Russell gedurende het Formule 1-seizoen van 2019. Kubica maakte zijn debuut in de F1 eind 2006 bij het team van BMW Sauber. Daarmee was hij de eerste Poolse coureur ooit in de F1, en hij stond al na zijn derde race voor het eerst op het podium. Tot op heden behaalde hij twaalf podiumplaatsen en boekte hij één overwinning.

De 33 jaar oude Kubica heeft de afgelopen acht jaar niet in de F1 geracet, nadat hij serieuze verwondingen opliep tijdens een rally in Italië in 2011, waarbij zijn rechteronderarm voor een deel werd afgerukt. Maar na jaren van herstel en therapie testte Kubica in 2017 toch weer voor Williams F1 en werd

hij aangesteld als reserve- en ontwikkelingsrijder voor het seizoen van 2018. Hij zei dat terugkomen in de F1 'een van de grootste prestaties' van zijn leven is, en dat hij 'niet [kan] wachten om weer te gaan racen'.



# Wat je nog meer moet weten over de nieuwe Porsche 911



**J**a ja, elke 911 lijkt precies op z'n voorganger. Klopt hoor, goed gezien. Maar vrijwel altijd maakt Porsches vaandeldrager onderhuids belangrijke sprongen. We zetten een aantal feitjes over de nieuwe 992-generatie op een rij, opdat je jezelf straks bij je autovrienden niet per ongeluk voor schut zet met het standpunt dat ie 'alleen maar nieuwe achterlichten heeft'.

## **HARDER, BREDER, SNELLER, STERKER**

De carrosserie van elke 911 heeft nu de brede heupen die voorheen alleen aan de vierwielaandrijvers

waren voorbehouden. Elke versie krijgt standaard 20-inch voor- en 21-inch achterwielen, en respectievelijk 46 en 39 millimeter bredere assen dan de 991. De besturing heeft een 11 procent kortere ratio; mocht je kiezen voor de optionele meesturende achterwielen, dan is het verschil met de voorganger 6 procent. De carrosserie bestaat voor een groter deel uit aluminium en is stijver op cruciale punten, bijvoorbeeld rond de voorwielophanging. Ook de actieve motorsteunen zijn extra rigide, en verder naar voren geplaatst voor meer effect. Zowel de achterspoiler als de flappen in de voorste luchtinlaten zijn actief en kennen talloze posities voor meer performance of juist efficiëntie.

## **MEER EN SCHONERE POWER**

'9A2 Evo', zo noemt Porsche de doorontwikkelde versie van de bekende 3,0-liter turbo-zescilinder boxer. Het blok, nu 450 pk sterk in de S-modellen, krijgt symmetrische turbo's met een grotere intercooler, heeft een hogere compressie en gebruikt nauwkeurige piëzo-injectoren – inderdaad, net als een diesel – om het verbrandingsproces verder te optimaliseren. Het Vario Cam Plus-systeem werd verder verfijnd, er is een partikelfilter om aan de nieuwste uitstooteisen te voldoen, en de katalysator wordt bij een koude start verwarmd via een nieuwe elektrische *wastegate* om sneller op bedrijfstemperatuur te komen. Vóór al dit moois

Zie je wel, hij lijkt op de vorige



Veel schermpjes, maar ook veel scherpte



vinden we de nieuwe achttraps PDK-transmissie of (later dit jaar) dezelfde handgeschakelde zevenbak die je al kent uit de 991. Een hybrideversie? Ga er maar van uit dat die er komt, maar voorlopig nog even niet.

### BETER CONTACT MET DE WEG

Remmen doet de nieuwe 911 via een elektrische bekrachtiger en een 41 procent lichter pedaal met een kortere slag. Porsche rust beide beschikbare onderstellen (standaard en sport) uit met veren met een hogere veerconstante, maar ook met meer toegelijke schokdempers voor verbeterd comfort. De door het merk zelf ontwikkelde software voor

de actieve dempers, de koppelverdeling en de tractie- en stabiliteitscontrole zorgt voor meer precisie en veiligheid. Uniek is de Wet Mode, die via sensoren in de wielkasten 'voelt' dat het wegdek nat is en vervolgens de boel in een soort *fool-proof*-stand zet, waardoor het zelfs voor de meest doorgewinterde prutser praktisch onmogelijk moet zijn om nog van de weg te raken. Weet je wél wat je doet, geen zorgen: het kan ook uit.

### EEN SMARTPHONE MET EEN MOTOR ACHTERIN

Het binnenste van de 992 is helemaal 2019. Aan weerszijden van de analoge torenteller zitten

twee 7-inch displays, tussen de stoelen vind je de bekende aanraakgevoelige middenconsole en op het dashboard prijkt het nieuwste 10,9-inch PCM-scherm. Dat laatste gebruikt een herzien systeem met bijvoorbeeld sterk verbeterde spraakherkenning, diverse apps en vergaande connectiviteit. Daarnaast kun je je 911 voortaan uitrusten met Night Vision, intelligente led-matrix-koplampen en actieve rijstrookhulp, die werkt van 65 tot 250 km/u. Een nieuw, herstructureerd centraal 'brein' zorgt dat alle functies waar nodig met elkaar in contact staan. Zwicht Porsche voor verwerende millennials? Misschien; maar de 992 schijnt ook beter dan ooit te rijden. Volgende maand meer...



Als je hier het hockeyveld niet mee op komt...



# JE Design doet een Ateca All-Terrain

Geen drempel is deze Seat te hoog

**D**e term 'crossover' is een eufemisme voor een SUV die niet bedoeld is voor offroad-werk. Je koopt ze om lekker hoog door het verkeer te ploegen en wat harder over drempels te kunnen. Als je dan toch per se door de bossen wilt boenderen, dan koop je maar een echte SUV. Of... je gaat langs bij JE Design.

Deze Duitse tuner bedacht de Seat Ateca All-Terrain – een crossover met de nadruk op crossen. Ze popnagelen kunststof wielkastverbreeders op de brave Ateca om 'm 70 millimeter breder te maken. Nieuwe dempers verhogen de auto met 20 millimeter en door andere banden met maatje 215/16 R16 groeit de bodemspeling met nog eens 10 millimeter.



Noem het wielkastverbreeders, noem het winkelwagenbescherming

Spacers zetten de offroad-wielen rondom 40 millimeter naar buiten. Als je graag tegenliggers verblindt of dieren in het bos wilt laten schrikken, kun je voor 1.190 euro twee led-lichtbalken op het dak laten monteren. Ziet er nog extra cool uit ook. Een tripje naar de spuiter of wrapboer is niet nodig, want alle onderdelen van JE Design zijn kant en klaar te monteren.

De hele grap kost bij elkaar maar liefst 13.964 euro, en dan is het matgroene wrapje op deze foto's nog niet meegeteld. JE Design biedt daarnaast ook vermogensupgrades aan, afhankelijk van welke uitvoering van de Ateca je hebt. Maar als snelheid je ding is, kun je misschien beter meteen een Cupra Ateca kopen en daar alle upgrades op schroeven.

Subtiële hint naar  
boze krachten



# Abt VW Touareg wil Alderaan vernietigen

Dat is een *Star Wars*-grapje, maar mocht je alleen *F&F* kijken: we leggen het even uit...

**E**en volledig zwart uitgevoerde auto kop-pelen aan Darth Vader of *Star Wars* is een veel te makkelijk cliché. Maar aangezien Abt zich er ook erg makkelijk vanaf maakt met deze Touareg, doen wij dat lekker ook. De Duitse tuner monteert een ander setje velgen (22-inchers van GR) en duwt het vermogen een stuk omhoog. Meer is het niet.

Niet dat dat erg is, want veel meer heeft deze Touareg ook niet

nodig om intimiderend over te komen. Misschien de verchromde onderdelen vervangen met trim in pianozwart? Dat werkt voor de Touareg R-Line Black Style ook heel aardig.

Het vermogen van de 3,0-liter V6-diesel stijgt van 286 pk en 600 Nm naar 330 pk en 650 Nm. Zeg maar een vermogenstoename van 20 procent; dat zul je wel merken. Over de prestaties zegt Abt nog niets, en ook naar de prijs van de extra's is het nog gissen.



# AMG GT R: nog kwaadier

Wat nou nieuwe 911? Mercedes frist zijn sportwagen op en komt met een GT3 RS-rivaal



**V**oor degenen die de reguliere AMG GT R niet snel genoeg vinden (dan ben je wellicht niet helemaal goed bij je hoofd), hebben we groot nieuws. Zie hier het nieuwe topmodel van Mercedes' GT-serie: de AMG GT R Pro.

Hoewel hij dezelfde 585 pk sterke twin-turbo V8 heeft als de GT R, heeft hij ook standaard koolstofkeramische remmen, lichtgewicht velgen en

herziene aerodynamica en zijn veel van de (nieuwe) onderdelen uitgevoerd in koolstofvezel. Zelfs het dak is van het stevige en lichte spul gemaakt. Zie ook de extra vleugeltjes aan weerszijden van de voorbumper, de nieuwe Gurney-flap in de achterspoiler en de nieuwe kieuwen bij de wielkasten – inderdaad, à la Porsche 911 GT3 RS. Deze GT R Pro is wat ons betreft een duidelijke GT3 RS-rivaal, waar de reguliere AMG GT R het vooral opneemt

tegen de standaard 911 GT3.

De nieuwe coil-over-ophanging kan op alle mogelijke manieren worden ingesteld door middel van draaiknoppen (dus je hoeft geen gereedschapskist mee te nemen), en dan is er nog het optionele Track Package, waardoor je de beschikking krijgt over een rolkooi, vierpuntsgordels en een brandblusser. Misschien een mooi moment om de inmiddels onvermijdelijke Nordschleife-rondetijd te

Groen betekent niet  
altijd accu's

Nieuw is het two-tone  
interieur: hier stemmig  
zwart met zwart

vermelden: 7 minuten en 4,632 seconden. Dat betekent dat de Pro zo'n 6 seconden sneller is dan een reguliere GT R, maar nog altijd 8 seconden langzamer dan een GT3 RS.

De GT R Pro verschijnt tegelijkertijd met de nieuwe versies van de overige GT-modellen, die een facelift kregen. De vermogensupgrades ten opzichte van de meest recente update blijven hetzelfde – wat betekent dat het GT-instapmodelletje

476 pk heeft en de GT R 585 pk, via 522 pk voor de GT S en 558 pk voor de GT C.

Wijzigingen in het interieur komen van de recent gelanceerde AMG GT 4-door Coupé: zo krijg je nu een volledig digitaal instrumentarium dat een 12-inch tellerdisplay koppelt aan een 10 inch groot, centraal geplaatst mediascherm. Het nieuwe stuur heeft extra alcantara en 'gegalvaniseerde schakelflippers' die een scherpere respons zouden moeten

bieden, en je vindt voortaan een ienienie TFT-schermje in de draaiknop voor de rij-modi rechtsonder op het stuur.

De vernieuwde AMG GT heeft mooiere verlichting voor en achter, gewijzigde uitlaatpijpen en nieuwe wielen, zoals je mag verwachten van een facelift. Hij is te bestellen in meer laktinten dan voorheen, en voor het eerst is er de optie om het leren interieur in twee kleuren te laten uitvoeren.



Cool en duur: het stuur van de GT3 R krijg je bij de Competition-versie



Het is niet slim alvast te gaan rijden als de verf op de vleugel nog niet droog is

# Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport

Met zescilinder! Maar: mag niet op de openbare weg...

**G**entlemen Drivers, aanschouw jullie nieuwste circuitspeeltje: de Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport. En ja, deze Porker heeft weer de juiste motor: een zescilinderboxer. Zonder turbo's. Voordat je begint te brommen: inderdaad, deze Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport (pfoe, wat een naam) mag alleen het circuit op. Maar waar rook is, is vuur. Of in dit geval: waar Clubsport is, is straatversie.

De 3,8-liter zescilinder in de Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport produceert 425 pk, en dat is 40 pk meer dan de vorige Cayman GT4 Clubsport. De voorophanging komt van de 911 GT3 Cup en verder heeft de Cayman een rolkooi, kuipstoelen en een zespuntsgordel als stan-



daarduitrusting. Het totaalgewicht van de auto is 1.320 kilo. ABS, tractiecontrole en zelfs airconditioning zijn gewoon aanwezig. Een zestraps-PDK zorgt voor het schakelwerk.

Je stapt al in de Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport voor 134.000 euro. Dan heb je de Trackday-versie, die bedoeld is voor mensen die simpelweg een leuk circuitspeeltje zoeken. Wil je meedoen aan officiële races, ga dan voor de Competition-versie. Deze kost 157.000 euro. Dan krijg je onder meer een grotere benzinetank (115 liter in plaats van 80 liter), een blussysteem en het stuur uit de 911 GT3 R. Een helm en racepak moet je dan nog zelf kopen. Alle prijzen zijn trouwens zonder belastingen want van BPM is geen sprake – de auto mag niet op kenteken.

Foto's: McLaren



Is het een stuur of een koolstofvezel krabbetje?



Aangepaste spoiler is iets F1-achtiger



## McLaren P1 GTR Beco

Een kleurig eerbetoon aan de meester

**A**yrton Senna won de eerste van zijn drie Formule 1-kampioenschappen, in 1988, achter het stuur van een McLaren MP4/4. Een uitermate toegewijde en bijzonder poenige fan eert die overwinning met een unieke McLaren P1 GTR (nee, geen McLaren Senna, vreemd genoeg) die onder handen is genomen door de MSO-afdeling van het merk – de club die al jouw stoutste dromen op automobiel gebied in vervulling kan laten gaan.

De P1 GTR Beco is in dezelfde Marlboro-kleurstelling uitgevoerd als de venerabele MP4/4 uit 1988. Maar dan minus de logo's van het vroeger

bekende peukenmerk, want die zijn vervangen door Senna-logo's. Uiteraard is de Braziliaanse vlag aanwezig, net als nummertje 12. Het kostte MSO 800 uur om de lak aan te brengen. Het gehele project duurde drie jaar. Wat ons best behoorlijk lang lijkt voor, eh... een ander kleurtje en wat frutsels.

Hoe dan ook: binnenin plaatste MSO nog meer logo's en nog meer alcantara. In de deur lees je Senna's bekende quote: *'I am not designed to come second or third. I am designed to win.'* De klant gaf tevens de opdracht om een bijpassende helm te ontwerpen. De McLaren P1 GTR krijgt trouwens

de bijnaam Beco – de bijnaam die pa en ma Senna aan Ayrton gaven.

De motor van deze P1 GTR bleef ook niet standaard, maar pronkt met een 'unieke specificatie'. Lees: een hogere. Het hitteschild is van 24-karaats goud (dat kennen we van de driezits F1) en de motorafdekplaten van lexan werden gemodificeerd. Nieuwe aerodynamica geeft de McLaren P1 GTR Beco 800 kilo downforce en de achterspoiler lijkt door de zijplaten meer op die van de oude MP4/4. Tof? Ja, nogal. Duur? Er is geen prijs bekendgemaakt. Maar dat boeit ook niet, één exemplaar is wel voldoende.

# Bentley Continental GT Convertible

Kijk eens: een wonderschone en idioot snelle cabrio



**B**entleys zijn snel. Dat is altijd al zo geweest. De nieuwe Continental GT Convertible wordt wederom richting de horizon gestuwd door een 6,0-liter W12 met 635 pk en 900 Nm. Van 0 naar 100 km/u doet ie in 3,8 seconden en de topsnelheid is 333 km/u. In een fluweelzachte cabrio, dus.

Zelfs het dak van de Continental GT is snel: in slechts negentien seconden zit je met je knar vitamintjes D te absorberen. Dit geschiedt uiteraard elektrisch, en kan rijdend tot 50 km/u. Het stoffen

dak is trouwens 3 decibel minder luid dan het lapje op z'n voorganger – en dat was al een fluissterstil geval. Dat je het even weet. Speciale banden van Pirelli helpen mee om ongewenste geluiden van het wegdek verder te reduceren.

Zoals te verwachten is de Continental GT Convertible qua techniek vrijwel identiek aan de dichtte versie. Dat betekent dezelfde motor, een achttraps automaat met dubbele koppeling, een 48-volt elektrisch systeem (voor luchtvering en actieve stabilisatoren) dat overhellen elimineert,

en variabele vierwielaandrijving. Daar is allemaal bijzonder weinig mis mee.

Uiteraard is het nogal glimmende, overdadige, ietwat kitscherige interieur van de Coupé ook overgenomen. Dus 500 mooie knopjes en hendeltjes, een roterend infotainmentscherm en een subtiel radiootje dat met achttien speakers en 2.000 watt de kermis compleet maakt.

De prijs is nog niet bekend, maar een dichte GT kost 271.605 euro (207.878 in België). Deze zal niet direct goedkoper zijn omdat ie een dak mist...



Rood niet verplicht,  
wel aanbevolen

Ovale lampen, ovale uitlaten.  
Weet jij ze uit elkaar te houden?



Die zee  
doet het 'm



# Ford Focus Active Wagon

Speciaal voor actieve mensen in gele windjacks



**V**olgens Ford zijn er mensen die én een Focus willen, én een stationwagen, én dat ie dan wat hoger op zijn pootjes staat. Hebben die mensen even geluk: hier is de Ford Focus Active Wagon. De toevoeging Active ken je al van de Fiesta, Ka+ en Focus hatchback. Simpel recept: iets hoger op de wielen, stoere stootrandjes rond de wielkasten en wat dikkere bumpers, en klaar is uw gewone-auto/SUV Tinder-match. Net iets stoerder, zonder dat het uit de hand loopt. Ideaal voor mensen die (vinden/geloven/hopen dat ze) een actieve levensstijl hebben.

Nu waart dat Active-virus dus nogal, eh... actief rond in het Ford-gamma, maar de Focus Wagon wist de adem tot nu toe doeltreffend in te houden. Toch: één momentje van onoplettendheid is genoeg. En nu is ook hij besmet geraakt.

Of ie nog wat méér in z'n mars heeft dan alleen maar plastic randjes? Verrassend genoeg: ja. Zo



heeft hij ook achter onafhankelijke wielophanging. En waar je in de hatchback drie rij-modussen kunt kiezen, heeft de Active Wagon er maar liefst vijf.

Naast Normal, Sport en Eco kun je bijvoorbeeld Slippery kiezen. Dat verdooft de reactie van het gaspedaal een beetje en laat de stabiliteits- en tractiecontrole rekening houden met een glibberige ondergrond. Ook is er een Trail-stand: dan staat de tractiecontrole meer wielspin toe, waardoor je makkelijker blijft rollen op bijvoorbeeld een zanderig oppervlak.

Er zijn voorlopig twee motoren leverbaar, waaronder nul diesels. Er is een 1,0-liter driecilinder Eco-Boost met 125 pk en een 150 pk sterke 1.5 viercilinder. Een handgeschakelde zesbak is standaard; de sterkere motor is er ook met achtraps automaat. De Nederlandse prijzen lopen uiteen van 28.565 euro voor de 1.0 met handbak tot 33.065 euro voor de zelf schakelende 1.5.



# Skoda Scala: Tsjechisch potje Golfen

Lekker *clever* doen in de middenklasse

**D**e ontwerptaal van Skoda leent zich dankzij scherpe lijnen en steeds agressievere vormgeving uitstekend voor *teaser*-campagnes. Het liefst stuurt het merk voor de onthulling van een nieuw model een hoop vage schetsen van talloze concepten de wereld in, gevolgd door 300 foto's van een achterlicht of een stukje daklijn – in de hoop dat wij er allemaal heel erg warm voor lopen. Bijzonder slimme marketing; in 2002.

De ontwerpafdeling van Skoda loopt wél voorop. De Vision RS – een van die talloze concepten – wist ons best enthousiast te maken. Het was een volbloed hete hatchback met een groene aandrijflijn. Maar willen we die Vision RS ooit werkelijkheid

zien worden, dan moeten we eerste de nieuwe Skoda Scala accepteren, de Tsjechische tegenhanger van de VW Golf en daarmee een concurrent van andere c-segmenters als de Ford Focus en Renault Mégane. Je kunt de Skoda Scala ook zien als een opvolger van de oenige, weinig geliefde Rapid en Rapid Spaceback.

De Skoda Scala moet de harten winnen met een Virtual Cockpit (VW's bekende digitale instrumentarium) en een groot scherm in het midden van het dashboard. De sfeerverlichting kun je zelf instellen en volgens Skoda kun je in geen enkele auto in het segment méér zooi achterin kwijt. De bagageruimte meet 467 liter met de achterbank omhoog en 1.400 liter met de bank omlaag.

Qua motoren kun je kiezen uit drie TSI-benzines en één TDI-diesel, variërend van 95 tot 150 pk. De grootste motor, de 1.5 TSI, maakt gebruik van cilinderuitschakeling. Volgend jaar volgt er een 1.0 G-Tec, die op aardgas loopt en 90 pk levert.

Natuurlijk heeft de Scala wat gebbetjes om zich van de Golf te onderscheiden, zoals een ingebouwde trechter in het ruitenwisservloestofreservoir (jawel), en zijn er talloze veiligheidshulpjes en assistentiesystemen uit de schappen van VW aan boord. Ook een instelbaar onderstel is een optie.

Vanaf maart kun je de nieuwe Scala bestellen. Prijzen zijn nog niet bekend, maar pak de lijst van een Golf erbij, haal er 1.000 euro af en je zit aardig in de richting.



Audi's designbaas zegt dat deze GT extreem veel lijkt op het productiemodel dat we in 2020 te zien zullen krijgen. Denk er iets kleinere wielen, een nummerplaat en een voormalige Tesla Model S-eigenaar bij, dan heb je het plaatje wel zo'n beetje compleet



# De Audi e-tron GT is een Taycan in een beter pak

Nu de e-tron SUV is gelanceerd, komt Audi met nog iets lekkerders: een 590 pk sterke vierdeurs coupé met Porsche-DNA

**E**n andere autoshow, een andere Audi e-tron. Audi poept ze uit dezer dagen – niet alleen de e-tron SUV en de e-tron Sportback, maar ook de PB18 e-tron supercar en de zelfrijdende Aicon.

De boodschap van de automaker is helder: in Ingolstadt zetten ze hard in op elektra, en ze willen hun naam in dat segment vestigen voor de rivalen er op volle sterkte aanwezig zijn. Tesla uitgezonderd, natuurlijk. Ze willen de automobiele wereld verzadigen met hun elektro-nieuws zodat BMW en Mercedes zich amper meer kunnen laten horen.

Al dat geweld gaat nog een best poosje voortduren: tussen nu en 2025 komt Audi met nog eens twaalf volledig elektrische auto's, waardoor het merk in ieder segment – en Audi kennende: in iedere niche – aanwezig zal zijn. Vorig jaar verkocht Audi meer dan 1,8 miljoen auto's. Het bedrijf rekent erop over zeven jaar een derde deel van dat aantal, ongeveer 600.000 auto's, elektrisch zal zijn. Als dat het geval is, staan we aan de voet van een enorme omwenteling.

Maar wat we tot op heden nog niet hebben gezien, is een betaalbare elektrische auto (die ook

ver kan rijden). Daarin brengt de e-tron GT niet bepaald verandering. Momenteel is het nog een concept, maar hij zal in productie gaan aan het eind van 2020, na de e-tron SUV (die begin 2019 op de markt komt) en de e-tron Sportback-crossover (eind 2019 in de showroom). Hij is 'ontwikkeld in nauwe samenwerking met Porsche', zegt Audi. Wij durven het iets bolder te stellen. Dit is in essentie een Taycan, de auto die voorheen gebukt ging onder de naam Mission E. Ze lijken in formaat, achterliggend idee en vermogen als twee druppels water op elkaar. Visueel zijn ze ook niet heel verschillend. De Porsche zal iets sneller, lager en sportiever zijn.

De e-tron GT heeft de beschikking over een 'meer dan' 90 kWh sterk accupakket dat tussen de assen ligt. Motoren voor en achter zorgen voor quattro-aandrijving en voor *torque vectoring*. Het totale vermogen is 590 pk, goed voor een tijd van 0 naar 100 km/u van 3,5 seconden en 0 naar 200 km/u in 12 seconden (Porsche geeft dezelfde cijfers voor de Taycan, maar zet daar de woordjes 'minder dan' voor). Z'n top is 240 km/u, de WLTP-actieradius is 400 kilometer, en laden met 800 volt

**Audi's tip om diefstal van je stoelen te voorkomen: zet je naam erop**



Het designteam trok zich  
de haren uit het hoofd:  
twee jaar werk en toch nog  
de deurgrepen vergeten



betekent dat hij tot 80 procent vol is in 20 minuten.

Tot dusver dus geen verrassingen – nogal voor-  
spelbaar allemaal, eigenlijk. Maar dan de minder  
voor de hand liggende zaken. De regeneratie van  
remenergie komt nu echt van de grond. Tot 0,3 g  
gebruik je de keramische schijven in het geheel  
niet, maar wordt louter gebruikgemaakt van het  
omdraaien van de polariteit van de elektromoto-  
ren. Dat moet goed zijn voor 90 procent van al je  
rembehoeften, en je trekt aan de flippers om te  
spelen met de mate van afremmen – het werkt in  
principe eigenlijk niet anders dan remmen op een  
verbrandingsmotor door terug te schakelen. Nieuw  
is dit systeem overigens niet: Hyundai heeft het  
ook op de elektrische Kona. De e-tron GT heeft een  
laadruimte die 450 liter groot is, plus nog een 100  
liter grote ‘verrassingsruimte’ onder de motorkap.  
Dat hebben tegenwoordig alle elektrische auto’s,  
dus ook dat is niet zo verrassend.

Vanbinnen zegt Audi een ‘veganistisch interieur’  
te hebben geschapen. Het ‘leer’ is synthetisch, de  
hemel is gemaakt van microvezels en het tapijt  
bestaat uit gerecyclede visnetten. We nemen aan  
dat de dolfijnen er eerst uit zijn verwijderd.



Dit is dus een veganistisch interieur.  
De glutenvrije versie wordt  
waarschijnlijk minder populair

Het elektro-platform zorgt ervoor dat de e-tron  
GT hetzelfde lage zwaartepunt heeft als de R8.  
Uiteraard wordt de e-tron niet zó sportief in de  
markt gezet, maar maak je niet te veel zorgen –  
ongetwijfeld komt Audi met een elektrische R8  
voordat de kalender op 2025 staat.

Wil je iets om je kinderen in bang te maken? Audi  
werkt ook aan een snellere versie van de e-tron  
SUV. Die hete e-tron krijgt drie elektromotoren,  
waarvan twee op de achteras. De redenering daar-  
achter is helder: met een tijd van 5,7 seconden van  
0 naar 100 km/u is de e-tron niet erg snel in verge-  
lijking met de Jaguar I-Pace en de Tesla Model X.

Audi wil nog geen verdere details bekend maken,  
dus is het tijd voor wat ouderwets TG-giswerk. De  
e-tron heeft momenteel 408 pk, waarvan ruim 240  
pk afkomstig is van de achterste motor, en nog eens  
zo’n 160 pk van de voorste. Verdubbel die achterste  
motor en je komt tot zo’n 650 pk in totaal. De ver-  
pakking van de auto biedt er ruimte genoeg voor.  
Zelfs als Audi het vermogen reduceert tot de 590  
pk van de GT en de achteras niet laat domineren,  
zal de tijd van 0 naar 100 km/u nog altijd rond de  
vier seconden liggen. Dat moet snel genoeg zijn.

Wat is de volgende stap:  
achteruitdraaiende wielen?

Lincolns 'touchpad'  
met 'pen' is zo te  
zien van 'papier'

# Lincoln Continental 80th Anniversary Coach Door Edition

Het Amerikaanse merk heeft iets te vieren

**J**e speciale jubileummodel naar een deur vernoemen is zowat het sufste wat je kunt doen. Behalve als je Lincoln heet en een hommage brengt aan de zogenoemde *suicide doors*. Sinds 1939 stapten presidenten, royalty-figuren en supersterren uit de befaamde, achterstevoren openklappende deuren. Dat is wel een speciale versie waard, toch? Plus: je verslaat Porsche met de langste modelnaam in de geschiedenis van de auto.

Jarenlang smeechten fans, zo gaat het gerucht – maar wij geloven er weinig van – om een auto met

die karakteristieke deuren, en nu komt het er dus van. Lincoln produceert 80 exemplaren van de Continental 80th Anniversary Coach Door Edition, en we gaan niet uitleggen waarom ze dat aantal gekozen hebben.

De prijs is nog niet bekend, maar je weet: naar Nederland komt deze speciale Lincoln sowieso niet. De Black Label, de dikste uitvoering van de standaard Continental, kost normaal ongeveer 60.000 euro (in Amerika, dus). Zelfs als de Coach Door een ton moet kosten, zou hij nog een stuk goedkoper zijn dan die ene andere auto met

zelfmoorddeuren. Want ja, Rolls-Royce heeft ze immers ook al jaren.

Nou kun je Lincoln als een soort budget-Rolls voor Amerikanen zien, al doe je het merk daarmee tekort, maar feit is dat je iets vorstelijks kunt rijden voor een enigszins normale prijs. Met een V6 die iets meer dan 400 pk levert, zul je ook wat betreft prestaties niet veel te klagen hebben. En nu ze deze deuren toch hebben ontwikkeld bij de Ford Motor Company, waar Lincoln onderdeel van uitmaakt, mogen ze ze wat ons betreft direct op de Mondeo installeren.



# Ferrari SP3JC is een dakloze F12tdf

Hou je vast: er heeft weer iemand een zak geld naar Maranello geduwd

'Oké, wie reed er met mijn Ferrari door het Smurfendorp?'



**D**ie Ferrari Monza SP2 is hartstikke gaaf hoor, maar dat vliegenhappen op hoge snelheid is op den duur toch vrij irritant. Het krenge heeft immers geen voorruit. Althans, niets wat die naam mag hebben. De Ferrari SP3JC – een gloednieuwe *one-off* – biedt gelukkig soelaas. Die heeft namelijk wél een voorruit, zodat je de ongewenste knapperige snackjes buiten de cabine kunt houden.

De SP3JC is een unieke creatie van Ferrari op basis van de F12tdf. Meer dan bij de sterk gelimiteerde Monza SP1 en Monza SP2 zijn de familielijnen van de Superfast goed zichtbaar. Zolang je een beetje door je wimpers tuurt, zijn de achterste is strakgetrokken en kreeg een paar vreemde inkepingen, hij heeft een nieuwe diffuser, de grille en de motorkap zijn anders, z'n flanken zijn opnieuw gevormd en zo kunnen we nog wel even doorgaan. Het grootste verschil: Ferrari's nieuwste eenhoorn ontbeert een dak.

We speculeerden eerder over een Spider-versie van de 812 Superfast; nu krijgen we dus ineens een open F12tdf voorgeschoteld. Of je de

SP3JC nog op een andere manier kunt uitrusten met iets dat je onderweg droog kan houden, is ons een raadsel. Waar en aan wie deze vrij bontgekleurde Ferrari is afgeleverd, is trouwens ook onduidelijk. Wat wel zeker is: hij deelt de atmosferische V12 met 780 pk en 705 Nm met z'n dichte broeder. En die kun je zonder dak extra goed horen, ook fijn.



Vier motoren in de wielen produceren  
in totaal zo'n 750 pk... En een  
industriële hoeveelheid koppel



## Rivians zijn een soort Tesla's voor terreinliefhebbers

Een actieradius van 650 kilometer, van 0 naar 100 in drie seconden, dol op modder

**D**it is de R1T pick-up – de eerste auto van een bedrijf genaamd Rivian dat gevestigd is in Californië en Londen – en hij is, om het maar recht voor z'n raap te zeggen, extreem snel. Vier elektromotoren, een op elk wiel, zitten vast aan Rivians geheel eigen en nieuwe 'skateboardplatform', waarin de accu's, de aandrijving, de ophanging en de remmen zich onder de wielhoogte bevinden. Dat betekent dat de passagiers bepaald de ruimte hebben en – belangrijker nog – dat de auto een laag zwaartepunt heeft.

Er komen drie accuvarianten: een pakket van 180 kWh (met een actieradius van 650 kilometer), van 135 kWh (500 kilometer) en van 105 kWh (360 kilometer). Ga voor die van 135 kWh en je rijdt binnen drie seconden 100 km/u. Naar 160



km/u ga je in minder dan zeven seconden, en de top is 200 km/u. In een pick-up dus.

Qua formaat is hij langer, breder en hoger dan een Nissan Navara: hij weegt 2,6 ton, trekt maximaal 4.990 kilo, heeft dubbele wishbones voor en een multi-link ophanging achter, plus zaken als dynamische anti-rolcontrole, adaptieve dempers en instelbare luchtvering.

Rivian heeft 'm zelfs uitgerust met de hardware – camera's, lidar, radar, ultrasoon en GPS – die 'm geschikt moeten maken voor niveau-3 autonomie. En wil je je spulletjes graag droog en moddervrij houden, dan is er ook nog een zevenzits SUV die de R1S heet.

'Ik ben Rivian begonnen om de wereld iets te brengen dat er nog niet was', zegt Rivian-baas R.J. Scaringe. Je kunt de jouwe in 2020 bij 'm ophalen.

# Nieuwe Mazda 3

Met slimme SkyActiv-dingen die niemand begrijpt



Kalm en vloeiend interieur:  
heel Mazda allemaal

Van z'n gehurkte houding  
moet je houden



## H

oewel de nu oude Mazda 3 een fijn rijdende auto is, besloot Mazda het nieuwe model toch rigoureuus aan te pakken. En het resultaat mag er zijn: snuffes Leon, Golf en een voldoende eigen gezicht om er iets lekkers van te maken. De hatchback heeft een opvallend dikke c-stijl die volgens Mazda moet bijdragen aan 'een krachtige uitstraling en een verleidelijk design'. Bij de sedan – ja, die is er ook nog – is bewust gekozen voor 'sierlijk en elegant'. Beide modellen hebben een laag en vloeiend ontwerp zonder loze lijnen en onnodige frutsels.

De nieuwe 3 is de eerste Mazda die gebruikmaakt van de SkyActiv-X-technologie van het merk. Het is voor de meeste mensen onbegrijpelijke taal van onuitsprekbare termen die eigenlijk zeggen: we hebben een nieuwe motor. En die is, volgens

Mazda, voorzien van revolutionaire ideeën. We proberen het je uit te leggen.

De Mazda SkyActiv-X-motor heeft een ontstekingsysteem dat het merk 'Spark Plug Controlled Compression Ignition' noemt. Net als bij een dieselmotor is er sprake van zeer hoge compressie en een arm mengsel dat onder die druk ontbrandt. Er komt belachelijk ingewikkelde techniek bij kijken om te zorgen dat de motor niet gewoon een pingelend zootje wordt, maar het resultaat is ernaar. Mede door het gebruik van mild-hybridetechniek zou de SkyActiv-X een snelle respons, veel koppel en een laag verbruik moeten hebben.

Want daar gaat het uiteindelijk om: zo'n nieuwe motor moet schoon zijn. Anders wil geen mens 'm meer. Volgens Mazda is ie dat. Het merk is ook te klein om stappen te maken op het gebied van

vol-elektrische auto's of waterstoftechnologieën; zoiets kunnen ze altijd nog inkopen als het meer uitontwikkeld is. SkyActiv-X, dus.

Het interieur werd verder versimpeld en tegelijk voorzien van de nieuwste technieken, waaronder Mazda's HMI-systeem op een 8,8-inch scherm. Uiteraard perfectioneerden de ingenieurs de zitpositie en het zicht naar buiten – bij de nieuwe Mazda 3 draait het nog steeds om rijplezier.

Naast de SkyActiv-X-motor komen er verschillende benzines en diesels beschikbaar, plus i-Activvierwielaandrijving. Ook passieve en actieve veiligheid zijn op een hoger plan komen te staan, met onder andere vermoeidheidsherkenning en waarschuwingen voor kruisend verkeer. In het voorjaar kunnen we de nieuwe Mazda 3 bij de dealers verwachten. Prijzen zijn nog niet bekend.

# De 720S haalt toplless 325 km/u

Kappers, ogen dicht. De 720S Spider is een 720 pk sterke raket, met als missie het ruïneren van kapsels




**D**

e winter is uiteraard het perfecte jaargetijde om een supercar met een V8 en twee turbo's te onthullen, en een cabrio bovendien. Dit is de nieuwste van McLaren: de 720S Spider, met een top van 325 km/u en een opklapbaar hard dak.

Hij voegt zich bij de 720S Coupé en gebruikt een doorontwikkeling van de koolstofvezel Monocage II als basis. Die heet Monocage II-S en maakt niet langer gebruik van de 'ruggengraat' die van voor naar achter liep. In plaats daarvan heeft hij een opnieuw ontworpen bovenstructuur om het opvouwbare dak te herbergen. Vanwege dat dakje is hij 49 kilo zwaarder

dan de Coupé, met een drooggewicht van 1.332 kilo. McLaren beweert dat de Spider daarmee 'de lichtste auto is onder de directe concurrenten'. Een Ferrari 488 Spider behoort daartoe: die weegt 1.420 kilo schoon aan de haak.

De bekende 4,0-liter twin-turbo V8 is gekoppeld aan een zevenbak en achterwielaandrijving en produceert dus nog altijd 720 pk en 770 Nm, net als in de Coupé. Zodoende klokt ie ook dezelfde tijd van 0 naar 100 km/u (2,9 seconden), gaat hij van 0 naar 200 km/u in 7,9 seconden (een tiende langzamer dan de Coupé), legt ie een kwartmijl af in 10,4 seconden en



Naar 100 km/u in 2,9 seconden, naar 200 km/u in 7,9 seconden en de kwartmijl in 10,4 seconden. Ja, dat is snel zat

Wat ontbreekt er op deze foto?  
Inderdaad: zonnebrandolie

heeft hij een top van 341 km/u. Maar dat is allemaal met de kap omhoog. Met de kap weggevouwen – een proces dat slechts elf seconden vergt – gaat hij niet harder dan 325 km/u. Het harde dak bestaat voor een deel uit koolstofvezel en gaat elektrisch open en dicht tot 50 km/u. Het is – als bewijs van vooruitgang – zes seconden sneller te openen dan het dak op de oude 650S Spider.

Ons wordt verteld dat de hardtop in- en uitklapt met een geluid dat ‘vergelijkbaar is met het achtergrondgeluid in een stille bibliotheek’. De technici van McLaren zijn er duidelijk even voor in de boeken gedoken.

Ze hebben de aerodynamica onder de bodem van de auto verbeterd om samen te werken met de nieuwe achterkant en actieve spoiler over de volle breedte. Er is als optie een doorzichtig dak omlijst door koolstofvezel, dat je met een druk op de knop kunt verduisteren.

Met uitzondering van de nieuwe tienspaaks velgen en de lakkleuren is alles bij de Spider verder hetzelfde als bij de Coupé. Zelfde onderstel, zelfde rij-modi, zelfde interieur. De Nederlandse en Belgische prijzen zijn nog niet bekend, maar in het VK heb je de 720S Spider vanaf zo’n 265.000 euro.

# Mega-abonnement

Elk jaar ontvang je:

- 12x TopGear Magazine
- 1x TopGear Supercars
- 1x TopGear Jaarboek
- 2x TopGear Merkenspecial



Profiteren van deze aanbieding? Ga naar:  
[www.topgear.nl/abonneren](http://www.topgear.nl/abonneren) of bel 0251 - 25 79 22

# 1 jaar *TopGear*

**+ 4 TopGear-specials**

**voor slechts**

**€ 89,95\***

## **Jouw voordeel:**

Je ontvangt alle 16 nummers in een jaar

Je mist nooit een uitgave

Bespaar flink op de winkelprijs

Krijg je favoriete magazine al voor het in de winkel ligt!

Gratis toegang tot de digitale edities op tablet en smartphone

Wordt lekker thuis bij je op de mat bezorgd



# WIJ ZIJN EEN BUSINESSCLUB, GEEN AUTOCLUB

**CARS AND BUSINESS IS DÉ BUSINESSCLUB  
VOOR MENSEN MET EEN SUPERCAR!**

Cars and Business wil dé ontmoetingsplek -zowel fysiek als online- zijn voor automaffe ondernemers die ongehinderd en ongefilterd willen genieten van hun speeltjes. Om lid te worden is het bezit van een Ferrari, Aston Martin, Porsche of Lamborghini zeker niet noodzakelijk, maar het helpt wel. Wat je wel moet zijn, is een leuke ondernemer. En wat leuk is, tja, dat bepalen wij :-]



**CARS AND BUSINESS**

CARSANDBUSINESS.COM

# Planet

TOPGEARS WERELD VAN AUTO'S EN AANVERWANTE ZAKEN – EEN ALLEGAARTJE DUS



FOTO VAN DE MAAND

## Eenmaal, andermaal

Autoveilingen zijn tegenwoordig helemaal hip. Maar je vindt er zelden geschikt blik voor mensen die nog niet eens het geld hebben om de gereedschapskist van een Ferrari 250 GTO aan te schaffen, laat staan de 40 miljoen euro die de hele auto moet kosten. En dat is de niche waar de RM Sotheby's Youngtimer-veiling in is gesprongen. Youngtimers zijn auto's die bijna klassiekers zijn, maar nog niet helemaal. Ze stammen uit de jaren tachtig en negentig en hebben de juiste geloofsbrieven – prestaties, zeldzaamheid, een speciale uitvoering – maar niet de combinatie van leeftijd en merk om miljoenen op te brengen. Verbluffend genoeg kwamen alle 140 auto's die hier werden geveild uit een en dezelfde collectie, die onder meer bestond uit 34 Mercedesen, 27 BMW's, twaalf Rolls-Royces en, eh, twee Renaults.



# Leclerc.

Vettels

ergste

---

nachtmerrie

Is dit de aankomende F1-wereldkampioen van Ferrari? Misschien hoeven we niet eens zo lang te wachten voor het antwoord op die vraag

# HET IS EEN KLEVERIGE, BENAUWDE DAG IN YAS MARINA, HET CIRCUIT OP ZO'N DRIE KWARTIER RIJDEN VAN HET CENTRUM VAN ABU DHABI, EEN STAD MET EEN SKYLINE WAAR DE MEGALOMANE ARCHITECTURALE AMBITIES VAN DE VAE VAN AFSPATTEN.

Sinds de eerste Grand Prix hier plaatsvond, in 2009, heeft deze race zich bij Monaco en Singapore gevoegd als een van de verlokkingen van het grote geld op de F1-kalender. Belachelijke superjachten dobberen zij aan zij in de haven van Yas Marina. Veel van de opvarenden hebben zelf minstens zo extravagante proporties als hun vaartuigen.

Het Yas Hotel staat schrijlings over het circuit, bij de bochten 18 en 19, ook weer zo'n uitzinnig gebouw; maar een plek die tekortschiet in zijn primaire taak, tenzij je zo'n nachtelijke feestganger bent met een allergische afkeer van slaap. 'Verblijven jullie hier?' vraagt Charles Leclerc met grote ogen. 'Ik werd ervoor gewaarschuwd, door Fernando. Een paar jaar geleden boekte hij hier een kamer, en het hele weekend deed hij amper een oog dicht.'

Hij is zelf trouwens ook een beetje duf, zegt hij, terwijl we zijn hotel uitlopen en ons naar de gereedstaande bloedrode Alfa Romeo Stelvio Q begeven. Het seizoen was lang en de F1 snakt naar een onderbreking. Zelfs deze getalenteerde debutant. Het is maar een klein eindje naar het circuit, maar het is een vreemd gevoel om chauffeur te zijn van de coureur die weleens de volgende Ferrari-wereldkampioen zou kunnen worden. Het was niet helemaal de bedoeling dat we het over 'het F-woord' zouden gaan hebben, maar dat onderwerp valt eigenlijk niet te vermijden. We zullen er later wel op komen; voorlopig heeft TG tijdens dit laatste raceweekend een rustig moment met Leclerc, voordat het krachtveld van de Scuderia hem straks volledig omgeeft.

De toekomstig kampioen gaat allesbehalve gebukt onder de belofte die hij lijkt in te houden. Ruim een jaar geleden brachten we in Portofino een dag met hem door, toen alles al in gang was gezet en zijn plek bij Sauber-Alfa Romeo voor 95 procent vaststond. Voor de fotoshoot was hij in zijn eentje met de auto uit Monaco gekomen, en hij bleek veruit het meest ontspannen, vriendelijkste en verstandigste jonge racetalent dat we ooit hadden ontmoet. En nog grappig ook. Leclerc heeft uitstraling, dat is zeker, en hij gedraagt zich alsof hij iets weet wat jij niet weet, maar zonder een zweem van arrogantie of ongeduld.

Dat was toen zo, en nu nog steeds, zestien maanden en een bijzonder indrukwekkend debuutseizoen later. 'Heb je inmiddels een eigen woning in Monaco?' vragen we. 'Ja, ik woon niet meer bij mijn moeder', zegt hij lachend. Leclercs moeder is overigens kapster en mag David Coulthard tot haar klanten rekenen.

Haar zoon studeerde af aan de Ferrari Driver Academy, en degenen die er verstand van hebben, beweren dat zijn talent, zijn snelheid en zijn constante prestaties slechts worden overtroffen door zijn wil om te winnen. Maar geldt dat niet voor alle F1-coureurs? Leclerc, een van de slechts drie Monegasken die in de F1 terecht wisten te komen (samen met Louis Chiron en Olivier Beretta), begon al op vierjarige leeftijd met karten, daartoe aangezet door zijn vader Hervé, een voormalig F3-coureur. Hij spijbelde een dagje om naar een kartbaan in de buurt van Nice te gaan, en hij was meteen verkocht. De eigenaar van de baan was de vader van de overleden Jules Bianchi en een goede vriend van de

familie. Bianchi, zijn peetvader, werd ook zijn mentor terwijl hij via opeenvolgende raceklassen – de Formule Renault 2.0, het Europees F3-kampioenschap en de Formule 2 (met daarin zes achtereenvolgende pole-positions) – carrière maakte. Zijn aangeboren talent werd geholpen door wat persoonlijke DRS. Elk seizoen zat hij bij een ander team.

'Het was nuttig voor me om een heleboel nationaliteiten te leren kennen', zegt hij over zijn peripatetische leven. 'Engelsen en Zwitsers lijken in sommige opzichten wel op elkaar. Beide zijn uitermate precies, waarmee ik bedoel dat ze echt op ieder detail letten – ze zijn heel strikt met alles. Zonder op alle verschillen in te gaan, kan ik zeggen dat ik er als coureur sterker van ben geworden. En ik heb geleerd hoe het er in die wereld aan toe gaat.'

Dankzij Ferrari kreeg hij als coureur niet alleen de beste coaching, maar ook toegang tot de beste simulatoren en artsen – de hele rimram die topcoureurs ter beschikking staat, bekostigd door het beroemdste merk in de sport. De grootste talenten van de Academy (onder wie Giuliano Alesi en Enzo Fittipaldi) trainen samen en wonen zelfs met z'n allen op kamers; wat een beetje doet denken aan professor Xaviers X-Mansion in *X-Men*. Onderdeel van het programma is dat de coureurs tijdens een racesimulatie een apparaat moeten dragen dat hun hersenactiviteit meet. (Dat klinkt zelfs als Xaviers mutantendetector Cerebro.) Vervolgens moeten ze de hele procedure herhalen terwijl ze steeds minder mentale energie gebruiken. Ongelooflijk.

'Voordat ik hiermee begon, dacht ik altijd dat ik voor 100 procent geconcentreerd was, maar als je naar de grafieken kijkt, blijkt dat helemaal niet zo te zijn', zegt Leclerc. 'Het is telemetrie voor je hersenen. Gelukkig kunnen ze niet zien wát je denkt, maar wel of je gespannen bent of juist relaxt, misschien wel té relaxt. Het gaat om het vinden van de juiste balans. We zijn allemaal verschillend, maar ik denk dat ik de goede vorm voor mezelf gevonden hebt, een compromis tussen concentratie, ontspanning en de adrenaline die je krijgt als je in de auto zit. Die balans moet je zien te vinden en iedere keer weer terug zien te halen voor de optimale mentale staat tijdens de kwalificaties of de race zelf – er is een verschil tussen die twee situaties.'

Gedurende het gehele traject heeft Nicolas Todt (de zoon van voormalig Ferrari-baas Jean Todt), die coureursmanager en mede-eigenaar is van het F2-team ART Grand Prix, Leclercs pad naar de roem geplaveid door contractuele onefenheden glad te strijken en contacten te optimaliseren, wat onontbeerlijk is in deze sport (snelheid alleen is niet genoeg). Het lijkt erop dat deze jongen nog net niet genetisch gemodificeerd is voor de racerij.

Maar we moeten een ander aspect ook niet vergeten, en dat is de menselijke kant. Hoewel de F1 heel wat minder onveilig is dan in vroeger tijden, slaat het noodlot soms nog weleens op bizarre wijze toe. Jules Bianchi overleed aan de gevolgen van zijn afschuwelijke crash tijdens de Japanse Grand Prix van 2014, het eerste dodelijke ongeluk in de F1 sinds dat van Ayrton Senna in 1994.

Het leven, de zwaarste wedstrijd van allemaal, kan ook dreunen uitdelen. Leclerc noemt Senna als een van zijn inspiratiebronnen, een coureur die hij nu al emuleert wat betreft de kunst om onder de hoge druk van de kwalificaties maximaal te presteren. Hij herinnert zich met smart hoe hij als kind met zijn vader over de Braziliaanse grootheid sprak. Leclercs vader stierf drie dagen voor de vierde ronde van het F2-kampioenschap, in Bakoe. Hij was pas 54 jaar. Zijn zoon pakte de pole-position, won de eerste race en werd tweede in de tweede race. Niet veel negentienjarigen zijn emotioneel en mentaal zo volwassen. ▶



**'HET LIJKT EROP DAT DEZE JONGEN  
NOG NET NIET GENETISCH  
GEMODIFICEERD IS VOOR DE RACERIJ'**

---

Leclerc wil het allemaal echter niet als iets uitzonderlijks zien. 'Het was moeilijk, want al die mentale training die ik deed, kon me nooit voorbereiden op het overlijden van mijn vader. Ik probeerde er zo goed mogelijk mee om te gaan. Ik vroeg me af wat mijn vader gewild zou hebben, en ik realiseerde me al snel dat hij zou willen dat ik zo goed mogelijk zou presteren. Het was onmogelijk om helemaal te resetten, maar ik probeerde me op het raceweekend te concentreren, om voor hem een goede prestatie neer te zetten. Bij iedere belangrijke gebeurtenis die er sindsdien in mijn leven heeft plaatsgevonden, dacht ik: was hij er nog maar. Ik denk iedere dag aan hem. Maar ik ben ervan overtuigd dat hij meekijkt.'

'Ik vind het heel moeilijk om positieve dingen over mezelf te zeggen,' vervolgt hij, 'want ik wil gewoon nóg beter worden dan ik nu ben. Dus ik kan onmogelijk van mezelf zeggen dat ik talent heb.'

Fred Vasseur, de baas van het Sauber-Alfa Romeo F1-team, kent Leclerc al vanaf het moment dat die net in de racerij kwam kijken. Hij had Nico Rosberg in 2005 in zijn ART GP2-team, en in 2006 ene Lewis Hamilton (wat is er toch met die man gebeurd?). Hij is iemand die talenten er feilloos uit kan halen, ook al heeft zijn huidige coureur daar zelf wat moeite mee. Buitenaardse snelheid is slechts het begin van het verhaal.

'Snel zijn – dat is het doel van deze hele business. Dit zijn twintig van de beste coureurs ter wereld, dus natuurlijk zijn ze snel', zegt hij. 'Charles heeft de capaciteiten om een echte leider van een team te worden. Je kunt een vergelijking trekken [met andere coureurs] wat betreft de houding, de manier waarop ze met problemen omgaan, en tot nu toe is Charles daar heel sterk in gebleven. Hij is uiterst charismatisch en in staat om het hele team te motiveren. In de F1, waar je zomaar 1.000 mensen om je heen kunt hebben, is het niet makkelijk om de hele tijd alle monteurs en ingenieurs op scherp te krijgen. Dat is echt een hele kunst.'

'Ik hoop van harte dat hij het volgend seizoen heel goed gaat doen. Maar ik weet ook dat de eerste stap niet de moeilijkste is. Dat is de stap die daarna komt. Tot dan kun je nog zo hard gewerkt hebben, maar als je het vervolgens verkloot... Zijn overstap naar Ferrari betekent dat we met z'n allen heel goed werk hebben geleverd. Het hoort allemaal bij onze doelstellingen, maar het is wel een beetje frustrerend dat hij ons gaat verlaten.'

Ongetwijfeld. Leclerc had wat tijd nodig om aan de auto te wennen, maar in de chaos van de spectaculaire Grand Prix van Azerbeidzjan heb je misschien de eenzame Sauber-Alfa Romeo over het hoofd gezien die tussen de brokstukken van auto's en aan scherven gegane ego's naar een zesde plaats reed. Vanaf dat moment vertoonden zijn prestaties eenzelfde stijgende lijn, een soortgelijk patroon als die van Alonso, Schumacher en Senna, al is het onmogelijk om directe vergelijkingen te trekken. Laten we zeggen dat hij zijn auto overtrof – hoewel de C37 zich tot een indrukwekkende bolide ontwikkelde – en ook zijn teamgenoot. Dat bleef niet onopgemerkt in de F1.

Wijlen Sergio Marchionne verordonneerde dat het tijd was om hem een stoeltje bij Ferrari aan te bieden, een beslissing die had kunnen gaan wankelen door interne meningsverschillen na Marchionnes voortijdige verscheiden in

juli, alsmede door de aanvankelijk grillige maar uiteindelijk toch constante prestaties van Kimi Räikkönen. Het maakt zijn overgang nog meer beladen. Leclerc wordt de jongste coureur van Scuderia Ferrari sinds Ricardo Rodríguez in 1961 bij de GP van Italië voor het team uitkwam. Voor een deel is het anticiperen op de toekomst, met de F1-entree van George Russell en Lando Norris en de opkomst van Max Verstappen. Maar het is ook het soort signaal aan Sebastian Vettel waar Enzo Ferrari zelf, meester in het prikkelen van mensen, achter zou staan. Leclerc lijkt onbewogen onder dat alles.

We vertellen hem wat Vasseur te zeggen had. 'Ik heb altijd snel mijn plekje gevonden in de teams waar ik voor heb gereden. Ik denk dat ik eerlijk ben tegen de mensen met wie ik werk, en hopelijk vinden ze me aardig. De F1 is een uitdaging, want je hebt met zó veel mensen te maken dat het moeilijk is om met iedereen een goede, persoonlijke relatie te onderhouden.'

Als we opmerken dat hij zeer waarschijnlijk niet zo had gereageerd als Verstappen deed nadat hij, terwijl hij aan de leiding ging van de GP van Brazilië, in botsing kwam met zijn oude rivaal Esteban Ocon, antwoordt Leclerc heel pragmatisch.

'Het ligt helemaal aan de omstandigheden. Ik kan ook heel ongeduldig zijn. Maar als zo'n ongeluk plaatsvindt, ben ik niet iemand die meteen reageert, op een moment dat je misschien dingen zegt waar je spijt van krijgt... zoals ik deed tegen Magnussen, toen ik op Suzuka zei dat hij een idioot was [“Magnussen is en blijft een idioot. Dat is gewoon zo. Jammer”, meldde hij via de boordradio toen de Haas-coureur hem tijdens een inhaalmanoeuvre raakte]. Ik denk nog steeds dat het zijn fout was, maar volgens mij denk ik eerst na voordat ik handel.'

Toch is het menselijke aspect een van de dingen waar het publiek dol op is in de F1, en hoe meer, hoe beter, als je het ons vraagt. Liberty Media, de eigenaar van de F1, wil er ook meer van zien. 'Uiteraard. Maar ik wil niet zijn zoals anderen willen dat ik ben. Ik wil mijn allerbeste zelf zijn en me zo gedragen dat ik op het circuit optimaal presteer. Als dat niet het karakter is dat mensen graag zien, dan heb ik daar vrede mee.'

Is hij te jong?

'Nee. Ervaring is heel erg belangrijk in de F1, maar als het op snelheid aankomt, geldt: je hebt het of je hebt het niet. Als ik volgend jaar niet snel genoeg ben, gaan ze echt niet zitten wachten tot het weer terugkomt. Als ik wél snel genoeg ben, dan is het duidelijk.'

We vragen hem naar de politieke spelletjes waar de sport om bekendstaat. 'Ik moet zeggen dat ze me er vaak voor hebben gewaarschuwd. Dit seizoen heb ik tot mijn grote verrassing niks gemerkt van politieke spelletjes, maar het is een klein team, dat maakt waarschijnlijk heel veel uit. Voorlopig valt het me echt enorm mee.'

Leclerc beëindigt de race als zevende, nadat hij Daniel Ricciardo in de eerste ronden heeft afgetroefd. Zevende zou je bijna teleurstellend kunnen noemen. Twee dagen later zet hij in zijn Ferrari de snelste tijd neer bij het testen van de Pirelli-banden voor 2019.

Alles is er klaar voor. 

## ZO MAAK JE EEN LECLERC



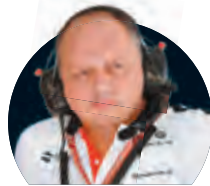
**Hervé Leclerc**

Tja, zonder Hervé zou Charles nooit zijn geweest waar hij is. Een inspirerende vader die erg wordt gemist



**Jules Bianchi**

De coureur wiens vader een circuit bezat waar de jonge Leclerc begon. Overleed op tragische wijze



**Fred Vasseur**

De baas van Sauber-Alfa Romeo, met een geweldig oog voor talent. Zal er nu weer een moeten spotten...



**Ayrton Senna**

De legende wiens fanatieke instelling Leclerc meer inspireerde dan welke ander coureur ook



**Sergio Marchionne**

De CEO van Ferrari die, kort voor zijn dood, besloot dat Leclerc een kans moest krijgen



De GP van Abu Dhabi: Leclercs laatste rit in een Sauber. Hij worstelde zich naar de zevende plek



# MIJN AUTO-BIOGRAFIE

## Freddie Flintoff

De nieuwe TopGear-presentator (en cricketlegende) praat over Rovers, ongelukken en Lamborghini's



Ik haalde mijn rijbewijs bij de derde poging. Ik hoefde toen geen auto te kopen, want de Lancashire County Cricket Club had een deal met Lookers Rover, waardoor je 1 procent van de waarde van een auto per maand betaalde aan huur. Dat was maar iets van 200 euro per maand, en nog een paar tientjes aan verzekering. Maar je kon niet kiezen voor de 220 Turbo. Dus nam ik de 216 Coupé, in het blauw.

Ik was toen pas zeventien jaar en helemaal het heertje. Ik dronk niet, dus bracht ik altijd al mijn vrienden thuis en werd daarbij echt altijd, elke avond aangehouden door de politie in Preston. Want in Preston was die auto, een Rover met een 1,6-liter motor, het equivalent van een McLaren in het dure Chelsea.

Ik verruilde 'm voor de cabrio, maar ik kreeg de verkeerde – hij was paars in plaats van blauw, dus die had ik maar drie maanden. Toen kreeg ik een salarisverhoging en nam de 620ti. Dat was nog eens een auto. Helaas reed iemand er achterop toen

ik op weg was naar een wedstrijd in Cheadle. Vanwege een whiplash kon ik die dag niet spelen, en reed rond met een dichtgeplakte achterklep.

De eerste auto die ik kocht, was een Porsche Boxster. Ik was op tournee in Pakistan en ik verveelde me een beetje, dus kocht ik een auto. Fijn ding. Het probleem was dat er op een dag op een achterafweggetje een Austin Metro op me af kwam. Ik stopte, maar die Metro niet. Hij reed frontaal tegen me aan. In die tijd had de Metro nog stalen bumpers. Die auto had niets, geen schrammetje. Maar de hele voorkant van mijn Boxster lag eraf.

Daarna had ik een BMW M5. De E39 met de V8 en de handbak. Dat was een verbazingwekkende auto, wat een machine. Hij was ooit van Lee Westwood geweest; die kocht 'm voor iets van 70.000 pond. Darren Clarke, die toen hetzelfde management had als ik, kocht 'm vervolgens voor zo'n 45.000 pond. Ik bood hem toen 23.000 pond voor de auto. Er stond nog geen 10.000 kilometer op,

en hij was pas drie jaar oud. Echt, wat een ding was dat.

De slechtste auto die ik ooit heb gehad, was een Overfinch Range Rover. Ik reed door een gat in het wegdek en had meteen twee kapotte banden. Toen reed ik eens door een grote plas – ik kon mezelf niet inhouden – en viel de hele bodemplaat eraf. Ik bracht 'm naar de garage, haalde 'm daar drie dagen later op en, geen woord gelogen, rijd door dezelfde plas met 50 km/u en wéér valt die bodemplaat eraf. Ik besloot meteen dat ik die auto nooit meer wilde zien – de elektronica had namelijk ook allerlei problemen.

Ik kocht daarna een VW Touareg, de V10 TDI. Ik heb me nooit echt gerealiseerd hoe goed die auto eigenlijk was totdat ik 'm had verkocht. Ook had ik een Ford F-150, de Harley Davidson-editie. Daar kreeg ik een ongeluk mee toen ik op weg was naar het huis van een vriend. Ik reed niet eens erg hard, maar in een bocht op een plattelandsweggetje brak de achterkant ineens uit. Ik probeerde dat

te corrigeren, en toen ging ie de andere kant op. Dwars door een hek en een paar struiken, en dat belandde allemaal in de cabine, want ik reed met het raam open.

Mijn dagelijkse auto is een Porsche 997 Turbo: zwart, tien jaar oud, 75.000 kilometer op de teller. Ik kocht 'm eigenlijk in een opwelling, maar ik ben gaandeweg echt van die auto gaan houden. Hij heeft welbeschouwd alles wat ik wil. Daarnaast hebben we een Mercedes GLS 350 d voor het gezin. De andere auto in mijn garage is een Lamborghini Murciélago. Ik voel me vaak wel een beetje een idioot als ik erin zit: hij heeft van die niet-verstelbare koolstofvezel kuipstoelen, dus als ik er langer dan een halfuur in rijd, doet alles pijn. Ook kan ik de richtingaanwijzer naar links niet aanzetten, want daar bevindt zich mijn knie. Maar ik kan er in de garage uitgebreid naar zitten kijken. Ik ben geen groot fan van de Aventador en de nieuwere modellen, maar ik vind de Murciélago echt prachtig.

# AUTOTRENDS DIE IN 2019 KAPOT MOETEN



## M-KLEURIGE GRILLES

Och, dit zien we zo vaak fout gaan. Waar de trend vandaan komt om de nieren van een willekeurige BMW op te luisteren met de bekende driekleur van de M-divisie, we hebben geen idee. In elk geval niet van enig BMW M-model, zoveel staat wel vast. Je rijdt er dus compleet mee voor aap.



## NEP-LOGO'S

We zien je wel hoor, in je Mercedes C 220 d. Met je AMG-badge. We zien je wel denken dat dat plakkertje van Marktplaats ons foft en dat iedereen ervan overtuigd is dat je leasebak met enkele uitlaat een woest V8-monster is. Doe jezelf een plezier en keer terug naar de fabriekinstellingen.



## 'DIAMANTGESLEPEN' VELGEN

Die helemaal niet met diamanten zijn geslepen door een meesterjuwelier diep in de Zwitserse Alpen. Het gaat hier gewoon om lichtmetaal in twee kleurtjes. Ooit was dat prima, toen er maar twee merken waren die het (goed) deden. Nu zijn er te veel van en kun je ze in een container mieteren.



## AUTO-SHOWS

Niet allemaal. Maar tegenwoordig wordt Genève routineus omschreven als 'rustig' en staan er in Parijs zelfs hele hallen leeg. Dus is het dan echt nog nodig om elke twee maanden een internationale autoshow te houden? We vragen ons af of onze agenda's in 2019 niet wat leger kunnen zijn.



## ENORME GRILLES

Dit is zonder meer een van de trends die we volgend jaar niet meer terug willen zien. De A8 en de X7 zijn moderne auto's met geoptimaliseerde motoren die echt niet de koeling van een diesellocomotief nodig hebben. Erger nog: de e-tron heeft niet eens een motor om te koelen. Weg ermee.



## GEMODIFICEERDE LAND ROVER DEFENDERS

Bestaan er eigenlijk nog ergens standaard Defenders? Het lijkt erop dat de exemplaren die geen wisse dood zijn gestorven om als donor te dienen allemaal ernstig lijden onder veel te dikke en opzichtige banden, uitgebouwde wielkasten en onzinnige terreinparafernalia. Zonde hoor.



## ELEKTRISCHE LUCHTKASTEEL-HYPERCARS

Vrijwel iedere dag wordt onze redactie getraakteerd op een lang persbericht van een of andere automobiele start-up die claimt een gelikt voertuig met vele megawatts te hebben geproduceerd dat van 0 naar 100 km/u rijdt in min één seconde en zichzelf bestuurt.

En daarna wordt het stil.



## TOUCHSCREEN-KLIEMAATCONTROLE

Het verbergen van een knop voor warmte of kou in de cabine achter een touchscreen dat meestal heel langzaam reageert – of zelfs helemaal niet als je handschoenen aan hebt – is niet alleen idiot, maar ook nog eens gevaarlijk. Vanuit design-oogpunt zijn automerken er echter dol op.



## NEP-LUCHTROOSTERS

Kappen met die ongein! De auto-industrie is zo geobsedeerd door het idee dat gaas symbool staat voor vermogen dat steeds meer modellen lijden aan deze vreselijke plastic acné – die geen ander resultaat heeft dan dat de auto's in kwestie er goedkoop en bijzonder knullig uitzien.

## FREDDIES AUTO'S



Rover 200 Cabrio



BMW M5 E39



Ford F-150



Porsche 997 Turbo



Lamborghini Murciélago

# EEN KORTE GESCHIEDENIS VAN... de elektrische auto

**1837** Op een stuk rails in het Schotse Glasgow test de eveneens Schotse scheikundige Robert Davidson met succes het eerste elektrische voertuig. De zeven ton zware locomotief wordt later vernield door spoorwegwerkers, wat eens te meer bewijst dat je je nieuwe voertuig beter niet 's nachts in een vreemde stad kunt achterlaten.

**1859** De Franse wetenschapper Camille Alphonse Faure komt met de eerste oplaadbare accu. Dit betekent een grote sprong voor het rijden op elektriciteit: het begon automobilisten tot die tijd toch wat tegen te staan dat ze elke keer als hun accu's leeg waren een nieuwe auto moesten kopen.

**1900** De elektrische auto maakt zijn eerste gouden tijdperk door: in de VS verkopen door accu's aangedreven voertuigen twee keer zo goed als exemplaren met een benzinemotor. De populariteit van de elektrische auto wordt toegeschreven aan a) het eenvoudiger onderhoud vergeleken met een benzineauto, en b) de ten opzichte van andere vervoersmiddelen zeer geringe kans dat er een hoef in je edele delen wordt geplant.

**1908** De Ford Model T wordt gelanceerd, waarmee vrijwel ogenblikkelijk een einde komt aan het eerste gouden tijdperk van de elektrische auto. Model T-bestuurders waarderen vooral dat ze verder en harder kunnen rijden dan de elektrische auto's van toen, en dat ze geen koffer vol reisstekkers hoeven mee te nemen als ze naar verre landen willen tuffen.

**1971** De accu-auto staat weer even in het zonnetje wanneer NASA's elektrische Lunar Rover de eerste auto wordt die op de maan rijdt. De Apollo 15 laat er zelfs drie Lunar Rovers achter. Het marktaandeel van elektrische voertuigen op de maan is sindsdien exact 100 procent. Wat een progressief hemellichaam toch.

**1985** De Sinclair C5 wordt gelanceerd, een elektrische auto met zo'n beetje alles wat een rollator je ook biedt, maar dan in een aanzienlijk lelijker verpakking. De C5 doet meer voor de populariteit van de interne verbrandingsmotor dan alle glorieuze supercars van de 20<sup>e</sup> eeuw bij elkaar.

**2008** De Tesla Roadster wordt gelanceerd. Het is de eerste productieauto waarin lithium-ion accu's worden gebruikt, en ook nog eens de eerste elektrische auto waarvan met droge ogen kan worden beweerd dat hij interessant rijdt. Ondanks het wereldwijde succes van de Roadster weet de eigenaar van Tesla, het Zuid-Afrikaanse muurbloempje Elon Musk, het daaropvolgende decennium altijd uit de publiciteit te blijven. Wat zou er toch met de beste man zijn gebeurd?

**2017** De Britse regering kondigt aan dat alle nieuwe auto's vanaf 2040 'geëlektrificeerd' moeten zijn. Dit veroorzaakt een storm aan kritiek van de grote fabrikanten, die aangeven dat ze zo'n ingrijpende ommezwaai met de beste wil van de wereld echt niet vóór tien over half negen vanavond kunnen uitvoeren.

## FAKE NEWS?

Gehoord op het internet,  
dus het moet wel waar zijn

OFFICIAL



Een Ferrari 250 GTO is nu meer waard dan z'n eigen gewicht in goud. Een draadje op Reddit berekende dat de huidige goudprijs 1.237,48 dollar per ounce is, wat neerkomt op 39,78 dollar per gram. In augustus werd een 250 GTO verkocht voor 48.405.000 dollar, wat die auto de duurste in de geschiedenis maakte. Voor dat bedrag kreeg de gelukkige koper 880 kilo aan ontzettend speciaal stuk staal. Dat is 55 dollar per gram – 1,4 keer wat z'n gewicht in goud waard zou zijn.

Wie zegt er nog hardop dat conceptcars nooit in productie gaan? De Nissan-Italdesign GT-R50 zal wel degelijk worden gebouwd, compleet met GT3-raceautowaardige turbo's, 720 pk en een cool prijskaartje van ruim één miljoen. Nee, een koolstofvezel maatpak is niet goedkoop. Zelfs niet als een Nissan het draagt.

Porsche zegt dat de opvolger van de 918 Spyder in staat moet zijn om een tijd van 6 minuten en 30 seconden neer te zetten op de Nürburgring, aldus snelle-auto-chef Frank Walliser. Hij moet die tijd kunnen halen. Het kan me niet schelen met wat voor soort aandrijving. Om een elektrische auto zo'n tijd te laten neerzetten, is nogal een uitdaging. Dus hybride aandrijving is tamelijk onwaarschijnlijk, een volledig elektrische opzet al helemaal.

De droom om een auto te bouwen die het wereldsnelheidsrecord op land zou breken en 1.000 mph zou rijden, is helaas voorbij. De Bloodhound staat nu te koop (naar verluidt voor zo'n 280.000 euro, zonder motor) nadat de curatoren niet in staat bleken een koper te vinden voor het bijna 30 miljoen euro kostende project. Meneer Louwman?

Foto's: Getty

‘Het gaat om de creativiteit en de unieke insteek. We willen dat het zo echt mogelijk is. We bedriegen de kijker nooit’

# OPINIE

Ken Block, chef Hoonigan



De eerste *Gymkhana*-video heette *Testing and Practice*, want testen en oefenen was precies wat we deden. We namen de auto mee naar de laatste locatie waar ik meedeed aan een *Gymkhana*-evenement, het vliegveld van El Toro, en namen daar een video op, heel simpel en goedkoop.

Toen we die voor het eerst uitbrachten, hadden we al wel wat ervaring met andere video's via DC

Shoes, maar we hadden geen idee dat juist deze zoveel respons zou krijgen. We hadden 'm niet eens op YouTube gezet – hij stond gewoon op mijn eigen, persoonlijke website. En toen ging het los. We dachten dat we hooguit een paar honderdduizend *views* zouden krijgen, maar we hadden er binnen een maand tien miljoen.

Wat we natuurlijk ook niet wisten, was of het een bevestiging was, een tijdelijke hype, of dat mensen terug zouden komen om meer te zien. Dus toen we *Gymkhana 2* maakten, bewees dat voor ons dat als we maar innovatieve en coole dingen deden, de mensen geïnteresseerd zouden blijven. Bij *Gymkhana 3* was het van: wauw, hier kunnen we echt een hoop lol mee beleven, we kunnen creatief zijn en mensen blijven in groten getale kijken.

Mijn meest favoriete ding ooit is de driftsprong in *Gymkhana 5*. Die is geïnspireerd op de sprongen in de WRC van Finland. Daar doen ze dat aan de lopende band, vaak moeten ze er zijwaarts uitkomen om snel door te kunnen naar de volgende bocht. Ik had een heel specifiek idee over hoe ik dat wilde realiseren, en dat pakte beter uit dan we hadden durven dromen. Als het echt iets ongelooflijks is, leggen we er de nadruk op in de video, dan maken we er wat meer van. Maar is het vrij gemiddeld, dan monteren we het zo dat het snel voorbijkomt en gaan we meteen door naar het volgende.

Van alle auto's waarmee ik

video's heb opgenomen, is de Hoonicorn toch wel mijn favoriet – het vermogen, de V8, de vierwielaandrijving in rallystijl, het is gewoon het leukste apparaat waarin ik ooit heb gereden. De Hoonitruck is waanzinnig cool, maar die is groter en heeft een minder goede wegligging.

Het moeilijkst is het om mensen te blijven vermaken met de typische, soortgelijke trucs die ik in bijna iedere video uithaal. Het gaat dan uiteindelijk om de creativiteit en om de unieke en andere insteek – onze waarden en normen qua productie blijven hetzelfde. We willen dat het zo echt mogelijk is. We bedriegen de kijker nooit. We proberen exact het verhaal te vertellen van hoe dicht ik soms bij obstakels kom. We prikken er een GoPro naast en laten het zonder opsmuk zien.

De druk bestaat eruit dat we niet in herhaling willen vallen – en dat wordt moeilijker en moeilijker nu we alweer tien van deze video's hebben gemaakt. Het hele idee achter *Gymkhana 10* was om het groter en beter te doen dan we ooit eerder deden. We kwamen op het idee om vijf verschillende locaties en vijf auto's te gebruiken. Dat gaf me de mogelijkheid om een aantal ideeën uit te voeren die ik in het verleden had, maar die destijds niet genoeg waren om een hele video mee te vullen. Dingen als het rijden op kale wielen, zonder banden, en de video gaat constant heen en weer, dus net als je lekker naar een WRC-auto in Zweden zit te kijken, verandert het perspectief en kijk je naar een Ford Focus in Mexico.

Er zijn nog altijd trucs die ik wil uitproberen, maar om eerlijk te zijn, is er wel een limiet. Ik wil geen stuntrijder worden die een kurkentrekkersprong doet, of loopings en al dat soort gekkigheid. Alles wat ik doe, moet altijd zijn gebaseerd op wat ik heb geleerd als rallycoureur.

Wil je net zo rijden als ik? Ga dan terug naar school. Naar een rallyschool of naar een driftschool. Dat is waar ik heb leren rijden zoals ik nu rijd. Doe het niet op straat, jongelui.



## SNOEPJES VAN KOOPJES



Kijk verder dan het rally-uiteindelijk van de Racing Puma en je vindt gestoorde hoeveelheden grip, absurd sterke remmen en een van de beste handbakken ooit gebouwd. Geen grap

# FORD RACING PUMA

**E**r zijn al heel wat snelle Fords geweest, maar de Racing Puma – een unieke versie speciaal voor Groot-Brittannië – was wel het buitenbeentje in een toch uiterst diverse stal. Er is bijvoorbeeld nooit écht mee geracet, dus z'n naam is een beetje 'wil wel, kan niet'. En hoewel z'n carrosserie veel dikker was dan die van de standaard auto, had ie dezelfde 1,7-liter motor met slechts een heel beperkte upgrade.

Hij verkocht ook niet echt goed. Ford wilde er aanvankelijk 1.000 van bouwen, schroefde dat terug tot 500, en moest zelfs daarvan een aantal intern verkopen om te voorkomen dat een aantal Racing Puma's dakloos zou blijven. De reden daarvoor? De prijs: 23.000 Britse ponden alstublieft, destijds het equivalent van zo'n 34.000 euro. Dat zou nu al uitzinnig zijn voor lauwhete hatch met 155 pk, laat staan in 1999. Vooral ook omdat je een gewone Puma met 125 pk, maar met dezelfde 1.7-motor, kon kopen voor 10.000 pond minder. In 2018 is het prijsverschil tussen de Puma's zelfs nog groter geworden. Een stoffige maar rijdbare standaard Puma koop je ongeveer voor niets, zeg 1.500 euro, maar een Racing Puma in dezelfde staat kost – als je er al een kunt vinden – zomaar het zes- of zevenvoudige. En dan is ie uiteraard nog rechtsgestuurd ook.

Wat de Racing Puma nieuw zo duur maakte, was die dikke, speciaal vervaardigde carrosserie. Die werd gemonteerd door de firma Tickford en werd voor het leeuwendeel op de panelen van de standaard Puma geplaatst – niet in de plaats ervan. Dat betekent dus ook dat de Racing Puma van binnen

naar buiten kan roesten. Oftewel: je zult zo veel mogelijk geld moeten uitgeven om een tweedehands Racing Puma te kopen, anders zit je binnen de kortste keren tegen hoge kosten aan te kijken. De mooiste exemplaren doen in het VK zo'n 15.000 pond (circa 17.000 euro), en dan moet je 'm uiteraard nog invoeren.

De brede carrosserie herbergde een betere ophanging, en ook de remmen waren tamelijk hardcore. Alcon hielp Ford met het ontwikkelen van een remsysteem met vier zuigers per klauw, dat meer dan 1 g aan remkracht zou moeten genereren. Daarentegen veranderde de motor dus eigenlijk amper. De aanvankelijke inzet was om 'm een pk'tje of 180 mee te geven, maar de steeds stijgende kosten van het hele project zorgde ervoor dat dat zoals gezegd werd teruggebracht naar slechts 155 pk.

De grip van de Racing Puma is werkelijk indrukwekkend, en binnen twee bochten heb je alle vertrouwen van de wereld in de auto en wil je 'm zo snel rijden als je maar kunt. Dat is zowel een zegen als een vloek.

In de standaard Puma was de verhouding tussen vermogen en grip heerlijk; dat was bij heel verstandige snelheden al een lollig en speels ding. Maar de Racing Puma is een onversaagd gefocuste auto, waarvan de limieten oh zo veel hoger liggen dan die van z'n donor. Een betere reden om 'm elke kilometer harder en harder aan te pakken heb je niet nodig, en dat maakt 'm uitdagend en interessant. Dit mag dan een vreemde snelle Ford zijn, maar hij is wel extreem verslavend.

‘Tegenwoordig worden auto’s gekocht vanwege de technologische trucjes die ze kennen’

# Reid

Ik ben gek op technologie, maar het lijkt geen twijfel dat het menselijk ras er te afhankelijk van aan het worden is. Ik hoef de grijze massa in mijn schedel vrijwel nooit meer aan het werk te zetten: als ik iets moet uitrekenen, gebruik ik een rekenmachine. Moet ik ergens heen waar ik nog nooit eerder was, dan gebruik ik de navigatie in plaats van een kaart te lezen. En ik sla ook vrijwel nooit meer nieuwe informatie op in mijn hoofd – want alles wat ik ooit nog zou kunnen willen weten, is aanwezig in de cloud-extensie van mijn brein die Google heet.

Deze te grote afhankelijkheid van technologie geldt niet alleen voor de alledaagse gadgets die in onze levens verweven zijn geraakt, maar ook voor onze auto’s. Het feit dat fabrikanten hun uiterste best doen om zo veel mogelijk technologie in nieuwe auto’s te bouwen, betekent dat mensen steeds minder op hun eigen vaardigheden en talenten hoeven te vertrouwen. We zouden er op een zeker moment zelfs naar kunnen neigen om maar helemaal niets meer te leren, omdat alles toch voor ons kan worden gedaan. Het lijkt me een kwestie van tijd voordat het merendeel van de mensheid er de voorkeur aan zal geven zich te laten rijden, waardoor de zelfrijdende auto uit de schaduw zal komen en de norm zal worden.

In principe is dat proces al decennia aan de gang: ABS-remmen en stabiliteitscontrole hebben ervoor gezorgd dat je auto je uit de problemen helpt nog voordat je zelf überhaupt in de gaten had dat je afstevende op een catastrofe. Remhulpssystemen drukken namens je voet harder op het rempedaal om een ongeluk te vermijden. En automatische besturing en adaptieve cruisecontrol betekenen dat zelfs een lijk een Tesla Model X veilig over de weg kan manoeuvreren, althans tot de accu leeg is.

Ik heb niets tegen systemen die onze veiligheid bevorderen, maar waar eindigt dit? Neem de nieuwe BMW 8-serie. Dat is geen auto waarvan je zou denken dat hij per se is bedoeld om autonoom te rijden, maar het is de eerste auto die ik ooit heb gezien met een *undo*-knop – een functie die ongedaan kan maken wat jij net hebt gedaan. De zogeheten Reversing Assistant kan de auto de laatst gereden 50



meter achteruit laten afleggen – en het maakt niet uit hoe ingewikkeld die meters waren. Dus of het nou een nauw en bochtig doodlopend pad betreft of je eigen garage, als jij geen zin hebt om achteruit te rijden, neemt het systeem die taak van je over.

Ik was pas in Coventry en reed daar in Land Rovers autonome Range Rover Sport. Ik zat achterin dat prachtige beest – toch een SUV die zich richt op mensen die graag zelf rijden – en de auto had geen enkele behoefte aan een daadwerkelijke bestuurder. Hij reed over snelle a-wegen, nam lastige rotondes en stak drukke kruisingen over alsof het allemaal niets was.

Deze voorbeelden zijn vrij extreem, en toch vormen ze maar het topje van de ijsberg. Zelfs de allergewoonste auto’s die je vandaag de dag nieuw kunt kopen, vereisen nauwelijks nog enige rijvaardigheid van de vrouw of man achter het stuur. Of het nu gaat om automatisch inparkeren met een Ford Focus of de rijstrookhulp in een Hyundai Santa Fe: de auto knapt het voor je op.

Vroeger werden auto’s beoordeeld op hoe ze eruitzagen en hoe ze klonken. De allerbeste auto’s werden beoordeeld op hun rijeigenschappen en op het gevoel dat ze je gaven. Tegenwoordig worden auto’s steeds vaker gekocht vanwege de technologische trucjes die ze kennen.

De feedback van de besturing, de gasrespons, een helder schakelende handbak, de positie van de pedalen voor *heel & toe* – alles waar autoliefhebbers van houden, doet er straks niet meer toe, want over een paar decennia liggen de voorkeuren van de mensheid elders. Autoliefhebbers willen dit natuurlijk allemaal niet horen, maar we zijn in de minderheid. Voor de meeste mensen is het rijden in een auto een noodzakelijk kwaad, en het zijn die mensen – degenen die geen interesse hebben in schakelen, die niet behoorlijk weten te remmen en geen zin hebben om hun auto op de snelweg zelf tussen de lijntjes te houden – die dicteren waar de automobiele prioriteiten in de toekomst zullen liggen.

Ik ben net zo gek op gadgets als iedere moderne vent, maar ik heb toch echt het gevoel dat hoe slimmer onze auto’s worden, hoe minder interessant ze zullen zijn om te rijden.



*TopGears* eigen oud-F1-coureur blikst vooruit naar het komende Formule 1-seizoen – en terug op zijn ervaringen met ‘de beste aller tijden’: Michael Schumacher

# Doornbos

De feestdagen zitten er weer op en de extra kilo's er weer aan! Iedereen is bezig met goede voornemens om deze nieuwe aanwinsten er af te trainen in de gym of zelfs een hele maand de alcohol te laten staan. *Dry January* wordt het genoemd; ook in mijn directe omgeving zie ik mensen het zichzelf heel lastig maken om zich aan deze nieuwe goede voornemens te houden.

Als je ooit topsporter van beroep bent geweest, ken je je eigen lichaam zo goed dat je dit soort voornemens nooit aan jezelf hoeft op te leggen. De discipline om te trainen is er sowieso; waar, wanneer en op de manier waar je je op dat moment goed bij voelt. Natuurlijk heb ik het nu een stuk makkelijker omdat ik niet meer betaald word om extreem fit te zijn of dat nodig heb voor mijn dagelijkse werk. Het zit gewoon nog in je systeem dat je gezond wilt leven.

Voor de Formule 1-coureurs is het anders, zij komen nu allemaal terug van een paar weken welverdiende vakantie waarin de trainings- en voedingschema's in principe links blijven liggen. Die extra kilo's en wellicht iets mindere conditie worden er in de komende weken weer heel snel af en aan getraind. Een intensief trainingskamp van vijf uur per dag trainen en de juiste voeding zorgt ervoor dat de coureurs zich voor de eerste wintertesten in Barcelona alweer heel scherp voelen. De beste training blijft kilometers maken in de auto, maar zoals je weet zijn die testdagen gereguleerd en zul je dus veel zelf moeten doen in de gym, en wellicht een beetje op de kart.

Gewicht is in de topsport altijd cruciaal, zeker in de Formule 1. Een kilo te



weinig in de brandstoftank na de race kan diskwalificatie betekenen, terwijl elke kilo extra altijd tijdverlies oplevert. Wanneer je als coureur op een baan als Spa Francorchamps tegen je engineers zegt dat je nog een extra ronde wilt rijden in de kwalificatie, dan moet je een paar kilo extra brandstof meenemen, en dit kan weer een paar tienden schelen op een rondje.

In 2019 worden de regels in de Formule 1 omtrent het gewicht van rijder en auto aangepast. Normaal gezien wordt het gewicht van de rijder en de auto bij elkaar opgeteld en moet dan boven het minimale gewicht van 734 kilo uitkomen. In het nieuwe seizoen gaan ze de rijder apart wegen van de auto en voor beide geldt een minimum gewicht. De coureur moet nu minimaal 80 kilo wegen, de lichtere coureurs moeten dus extra gewicht mee gaan nemen aan boord. Een interessante rekensom voor de engineers: hoe en waar ga je deze extra ballast meenemen om de balans van de auto niet te veel te verstoren?

De F1-fabrieken draaien allemaal op volle toeren, aangezien over een paar weken de eerste testen van het seizoen gaan plaatsvinden op het circuit van Barcelona. Na alle berekeningen op de computers en eindeloze

simulaties in windtunnels et cetera is het nu dus tijd voor het echte werk. De stopwatch liegt nooit en het gevoel van de rijder ook niet. De (on-)officiële eerste rijder van elk team mag de eerste meters uitproberen met de nieuwe auto. De coureur voelt meteen aan of de auto een goede balans heeft en of hij snel is. Kortom: top of flop! Daarom zijn er op zo'n eerste dag altijd best gespannen gezichten te zien bij het hele team. Als alles naar wens ver-

# ‘Terwijl ik driftend met 280 km/u mijn Minardi op de baan probeerde te houden, werd ik voorbijgereden door iets roods. Dat was Schumacher’

loopt, ga je werken aan de balans, snelheid en uiteraard aan de betrouwbaarheid. Er worden heel veel kilometers gemaakt, soms wel ruim twee Grand Prix-afstanden op één dag.

Ik zal zelf ook aanwezig zijn met mijn Ziggo Sport-collega's, om de eerste actie van het nieuwe seizoen van dichtbij mee te maken. Ook weer even wennen aan de nieuwe kleurstellingen van de teams en de coureurs. Leclerc in Ferrari-rood, Kimi in een Sauber-overall, Kubica in zijn Williams-raceoutfit en natuurlijk de *rookies* die hun debuut gaan maken in de koningsklasse van de autosport. Wordt spannend en interessant!

Afgelopen week werd de legendarische Michael Schumacher 50 jaar. Zijn verjaardag is wereldwijd niet zomaar voorbijgegaan. Elke coureur die ooit met Schumacher heeft geracet, plaatste een mooie foto met de beste aller tijden, om zijn respect te betuigen. Het is alweer vijf jaar geleden dat de zevenvoudig wereldkampioen door een (relatief) bescheiden ski-ongeluk in de coma raakte. Sinds die tijd wordt hij door de beste artsen verzorgd op zijn eigen domein in Zwitserland aan het meer van Genève. Er zijn een hoop mensen die hem hebben gezien of verzorgd, maar er is nooit iets van informatie gelekt naar de buitenwereld. De beslissing van de familie om alles achter gesloten deuren te houden, kunnen we allemaal alleen maar respecteren, al zou ik heel graag willen weten hoe het nu echt met hem gaat. Wat een held is deze man voor de sport geweest. Het is zó knap dat hij met twee teams wereldkampioen is geworden; hij heeft met name Ferrari op legendarische hoogtes gebracht in de F1.

Ook mannen als Sebastian Vettel (met vier wereldtitels bij Red Bull) is het tot op heden niet gelukt om Ferrari naar de titel te rijden – daar wachten ze inmiddels alweer elf jaar op. Fernando Alonso (twee wereldtitels bij Renault) kreeg het al evenmin voor elkaar om het team zo te bouwen dat ze weer wereldkampioenschappen konden winnen. Tot op heden is alleen vijfvoudig wereldkampioen Lewis Hamilton het gelukt om met zowel McLaren als Mercedes WK's te winnen. Het is ook niet voor niets dat juist hij de records van Schumacher evenaart of wellicht zelfs zal breken. De Engelsman staat al met kop en schouders bovenaan in de *alltime* recordlijst van meeste pole-positions in de F1. Hij heeft er 83, met Michael Schumacher (68) op de tweede plaats. Dat zijn er weer 3 meer dan de ook zo legendarische Ayrton Senna.

Wat betreft race-overwinningen staat de Duitser met 91 stuks ruim boven-

aan ten opzichte van Lewis Hamilton (73) en Vettel (52). De wereldtitels zijn ook nog in het voordeel van Schumacher (7) tegen de 5 van Hamilton en 4 van Vettel. Lewis zal dus nog flink aan de bak moeten, de komende seizoenen, om te evenaren wat Schumacher heeft gedaan. Tegelijkertijd krijgt hij nieuwe concurrenten in de vorm van Verstappen en Leclerc, die zich hopelijk ook kunnen gaan mengen in de titelstrijd.

Ik weet nog heel goed dat in 2005 mijn jongensdroom uitkwam: Grand Prix-coureur zijn. Ik stond op zondagmiddag op de grid tussen al die grote namen uit de autosport: Alonso, Räikkönen, Webber, Fisichella... Maar de meest indrukwekkende was Michael Schumacher. Hij was mijn idool en ik keek als klein jongetje samen met mijn vader al zijn races op tv. Nu stond ik naast hem op de *driver parade* voor de race, en heette hij mij welkom in de F1 en wenste me vooral veel succes en plezier! Mijn dag kon niet meer stuk – dacht ik toen.

Na een aantal ronden vechten in mijn Minardi voor P14 tegen de Sauber van Jacques Villeneuve ging er wel wat stuk (mijn band en bodemplaat) omdat de Canadees iets te laat remde en mij eraf kegelde. Ik zat met mijn Minardi in een volledig andere league, maar wat mij nog is bijgebleven van het rijden *met* in plaats van *tegen* Schumacher, is dat hij wel respect had voor coureurs met een mindere auto. Op Suzuka, waar de verschillen tussen de auto's het grootst zijn vanwege het gebrek aan downforce, zag ik twee of drie keer in de race een rode vlek in mijn spiegels. Dat was Schumacher in zijn bloedsnelle, winnende Ferrari. Wanneer ik al driftend met 280 km/u oversturend mijn Minardi door de S-bochten aan het harken was, haalde hij mij in de daaropvolgende hairpin makkelijk in, en binnen 20 seconden was hij uit mijn gezichtsveld verdwenen. Na de race (ik had de Minardi op het asfalt en heel gehouden, wat al een prestatie op zich was) stond ik uit te hijgen in het Parc Fermé. Schumacher kwam net terug van het podium. Hij legde een arm om mijn schouder en zei *'Robert, that looked like hard work out there. Be patient and you will get a chance in a better car.'* Mijn held die even een *confidence boost* gaf! En zo geschiedde, trouwens, want drie weken later reed ik mijn eerste meters in de Red Bull Racing-auto. Dat ging al zó veel harder en was dus ook zó veel leuker om mee te rijden!

Michael, ik denk aan je en hoop dat er dit jaar goed nieuws komt omtrent je gezondheid. *All the best, legend!*

**Veiling:**  
rmsothebys.com

**Waar:**

Parijs

**Wanneer:**

6 februari 2019

**Geschatte veilingprijs:**

n.n.b.

**Ook leuk:**

BMW Alpina B12 en Mercedes-Benz

560 SEC AMG 6.0 Wide-Body

TEAB: BUGATTI EB110 SUPER SPORT



**Als Ettore Bugatti in 1947 sterft, wordt het oorverdovend stil rond het zo geroemde Franse automerk Bugatti. Tot de Italiaanse zakenman Romano Artioli eind jaren '80 besloot het merk nieuw leven in te blazen. De Bugatti EB110 moest die klus gaan klaren. Met de EB110 Super Sport als topmodel.**

**A**rtioli pleegde hoogverraad met zijn overname. Tenminste, in de ogen van Franse autoliefhebbers. In plaats van zich te vestigen in de Noord-Franse Bugatti-hoofdstad Molsheim, bouwde hij een mega-complex in het Italiaanse Campogalliano. In 1990 kreeg de wereld te zien waarop Artioli de jaren daarvoor in het diepste geheim had zitten broeden: een supercar met een 3,5-liter V12 met vier turbo's, vierwiel aandrijving, een handgeschakelde zesbak en vleugeldeuren. Qua power zat het dan ook wel snor. 560 pk, 611 Nm, 0 naar 100 km/u in 3,6 seconden. En mocht je je afvragen waarom het ding EB110 heet: Ettore Bugatti – de oprichter van het merk – zou in 1991 110 jaar oud geworden zijn.

Leuk, die cijfers, maar dat kan natuurlijk beter. Slechts een paar maanden na de introductie van de EB110 GT onthulde Bugatti de EB110 Super Sport. De auto werd op een kevlar-crashdiët gezet en kreeg een flinke powerupgrade. Volgens RM Auctions steeg het totale vermogen met bijna 60 pk naar

618 pk, weer andere bronnen ramen het vermogen op 612 pk. Na alle aanpassingen klaarde de Super Sport de 0-naar-100 in 3,26 tellen en zijn maximumsnelheid liep op tot 355 km/u. Dat zijn anno 2019 nog altijd knappe cijfers, maar 25 jaar geleden waren ze op zijn minst *mindblowing*.

De koets van de EB110 werd getekend door Marcello Gandini. Dezelfde man die ons de Lamborghini Miura, Lancia Stratos en Renault 5 Turbo gaf. En de Autobianchi A112, maar dat terzijde. Voor het Super

### Bugatti EB110 Super Sport (1994)

**Productiejaren:** 1992-1995

**Motor:** 3.499 cc, V12, **618** pk, 637 Nm

**Transmissie:** vierwiel aandrijving, 6v handgeschakelde versnellingsbak

**Prestaties:** 0-100 km/u in 3,26 s, top **355** km/u

**Gewicht:** 1.418 kg

**Aantal gebouwd:** 30 exemplaren

Sport-ontwerp liet Gandini het achterste zijruitje van de GT weg, om plaats te bieden aan een aantal luchtkanalen die de motor extra koeling gunden. De standaard velgen werden vervangen door zeven-spaaks exemplaren van BBS. Ten slotte werd de uitklapbare spoiler geswitcht voor een permanente. Met meer downforce als overduidelijk doel.

De EB110 SS – blijft een tikkie dubbelzinnig, die afkorting – op deze pagina werd in 1994 nieuw afgeleverd in Duitsland. Daarna vertrok ie naar Japan, om vervolgens via Zwitserland nu in Parijs klaar te staan om jouw garage te bestieren. Met nog geen duizend kilometer op de teller is hij nog niet eens fatsoenlijk ingereden. Gelukkig bewijst uitgebreide documentatie dat hij weliswaar nog geen 40 kilometer per jaar heeft gemaakt, maar alsnog uitzonderlijk goed is onderhouden. Koop jij 'm, dan sluit je je aan bij een illustre gezelschap. Zo heeft F1-held Michael Schumacher er jarenlang eentje in het bezit gehad. En positiviteitsgoeroe Emile Ratelband had er ook eentje. Een 'gewone' GT weliswaar, maar toch.

Foto's: Peter Singhof, Courtesy of RM Sotheby's

‘Ik koop mijn boeken graag in boekwinkels, muziek in platenzaken en ik rijd graag een rondje in een auto voordat ik een cheque uitschrijf’

# Harris

Laatst dacht ik erover om maar eens een andere auto te gaan kopen. Een auto die ik elke dag kan gebruiken; iets dat snel en praktisch is, en groot genoeg om de kinderen, de hond en de algehele rotzooi van het leven in te vervoeren.

Zodoende kwam ik terecht bij de grote, dikke SUV's. Daar moest ik mezelf wel even terdege toe zetten, omdat ik die dingen eigenlijk niet kan uitstaan. Maar gezien hun populariteit dezer dagen moeten ze toch wel de beste oplossing zijn voor alle wensen die ik hierboven noemde; ofwel moet de meerderheid van de autokopers volledig van het padje zijn geraakt. Aan de hand van eigen waarneming, zoals het rijden in de nieuwe BMW X5 en het zien van de Audi Q8, moet ik eigenlijk wel het tweede veronderstellen. Idioot groot vanbuiten, niet erg groot vanbinnen, en je ziet eruit als een dwaas als je achter het stuur zit.

Dus de pot op met de bekende merken, dacht ik – laten we eens gek doen en aan de gang gaan met een Skoda Superb Combi. Groot, niet aanstootgevend en veel waar voor je... ho, wacht even. Ik bekeek de prijslijst en hapte naar adem – een benzineversie met vierwielaandrijving en een paar foefjes kost hier in Engeland al snel 45 mille. Dat is geen kattenpis.

Dus daar stond ik, druk rekenend wat een Skoda op benzine van 45.000 euro nog waard zou zijn over een jaar of drie. Hm. De elektrische revolutie komt eraan, bedacht ik – een wijsgeer op Twitter beweerde dat een auto die niet op voltage rijdt en zichzelf kan besturen in de wereld van 2022 net zo nuttig zal zijn als een Belgisch trekpaard. Dus rende ik als een bezorgde opa de Skoda-dealer uit en besloot een elektrische auto te overwegen.

Helaas: het bleek onmogelijk om ergens een Tesla te bekijken omdat het merk te cool is om showrooms te hebben. Daarom ging ik online en begon te configureren, waarna ik al snel bedacht dat het kopen van een auto voor mij méér is dan het zitten achter een laptopscherm. Ik koop mijn boeken graag in boekwinkels, mijn muziek in platenzaken, en ik rijd graag even een rondje in een auto voordat ik



er een cheque voor uitschrijf. Bestaan die eigenlijk nog, cheques, of is dat ook al veranderd? Tesla-rijders hebben waarschijnlijk nog nooit van cheques gehoord.

Wat ik begreep van mijn verkenning online en doordat ik er een paar op de weg heb gezien, is dat de Model X zowel enorm duur als, eh, enorm is. Hij is niet bijzonder goed gemaakt, de lukrake Mercedes-onderdelen zien er raar uit, en ik krijg toch ook een beetje het idee dat als de Duitsers straks echt op het elektrische pedaal gaan staan, het arme Tesla wel eens heel snel het onderspit zou kunnen gaan delven. Er zijn

zelfs mensen op Instagram die denken dat het hele bedrijf over een paar jaar al niet meer zal bestaan. Zodoende sloot ik de Tesla-pagina en gaf ik geen 150.000 euro uit aan een P100D. Want dat is sowieso een absurde hoeveelheid geld voor zo'n auto.

Zouden al mijn gezinsleden misschien in een BMW i3 passen? Ik heb stiekem altijd een zwak gehad voor de i3, en de versie met *range-extender* slaat een brug tussen benzine en elektra en zou mij en mijn gezin door deze besluite-loze tijd helpen als een hamster door de winter. Maar hij is niet ruim genoeg, de actieradius is waarschijnlijk niet groot genoeg en ik heb helemaal geen zin om kabels door mijn brievenbus te trekken.

Ondertussen lees ik overal dat mensen steeds minder nieuwe auto's kopen. Maar dat is niet het echte nieuws – oh nee. Eigenlijk is het verbazend dat er de afgelopen zes maanden überhaupt nog auto's werden verkocht, aangezien de talloze onzekerheden je vertrouwen ondermijnen en zorgen dat je denkt: mis-

schien moet ik mijn oude BMW-stationwagen nog maar even houden tot duidelijk is wat er in vredesnaam allemaal gaat gebeuren. Ik heb nog nooit zoveel medelijden gehad met de auto-industrie als nu: de slaaf van krankzinnige wetgeving, overgeleverd aan politici zonder enige kennis van zaken en afhankelijk van mensen zoals wij die bereid zijn – of niet – om vol overgave in het diepe te duiken met geleend geld. Het zijn zware tijden.



# THE ULTIMATE GIFTBOX FOR MEN

VOOR SLECHTS  
**€ 39,95!**

EXCL. VERZENDKOSTEN À € 4,90\*

TER WAARDE VAN

**€ 280,50**

II Gemini



1



2



3



4



5

6

**1. BURKELY Kaarthouden t.w.v. € 14,95**

De dynamische wereld waar we ons nu in bevinden vraagt om producten die het leven gemakkelijker maken. Met passie en nauwkeurigheid zet BURKELY zijn deskundigheid in om praktische, kwalitatieve en stijlvolle designs te creëren die aansluiten bij de modetrends van dit moment.

[www.burkely.com](http://www.burkely.com)

**2. Spy-fy – Spyslide t.w.v. € 10**

De Spyslide is een elegante en 's werelds dunste privacy webcam cover. Bescherm je privacy in stijl op je laptop, Macbook, smartphone of desktop.

[www.spy-fy.com/nl/](http://www.spy-fy.com/nl/)

**3. Boek: Geluk is een auto t.w.v. € 18,95**

De autogids voor liefhebbers. Een bloemlezing met 58 eigengereide autotests, van Citroën C1 tot de Rolls-Royce Phantom Coupé.

[www.bertramendeleeuw.nl](http://www.bertramendeleeuw.nl)

**4. 1922 by J.M. KEUNE CLASSIC GEL t.w.v. € 19,50**

Styling gel voor extra stevigheid en glans. Fixeert elke stijl. Bevat creatine en hennep. [www.keune.com](http://www.keune.com)

**5. Gemini Armbanden t.w.v. € 45**

Gemini armbanden worden met de hand gemaakt in Hasselt, België. Deze trendy armbanden voor mannen worden gemaakt van natuursteen, dus pas een beetje op met water en laat ze vooral niet vallen!

[www.gemini-bracelets.com](http://www.gemini-bracelets.com)

**6. PME powerbank t.w.v. € 29,95**

PME Legend eert het ruige leven van cargo-piloten met een collectie geïnspireerd op de iconische propellervliegtuigen waarin ze vliegen. De PME Legend man is sterk, vastberaden en volgt zijn eigen weg. Je vindt hem waar het avontuur hem brengt, of dat nu een afgelegen wildernis is of een bruisend dorpscentrum. Overal waar hij komt zoekt hij maar één ding: onbegrensde vrijheid. [www.pme-legend.com](http://www.pme-legend.com)

**7. Syoss Men Power Shampoo en Thickening Whip t.w.v. € 11,08**

De SYOSS Men Power & Strength shampoo biedt professionele verzorging speciaal voor het haar van de man. Deze formule van de shampoo geeft het haar meer vitaliteit en versteviging voor meer body en volume. De Syoss Thickening Whip is een nieuw stylingproduct met een luchtige textuur, het verzwaart het haar niet en geeft een dikker haar gevoel, voor de perfecte style. Ideaal voor fijn of dunner wordend haar. [www.syoss.nl](http://www.syoss.nl)



7



8

JE BESPAART  
RUIM  
80%

12



13



14



11



10



9



**8. Boek: Hard Gras – Cristiano Ronaldo Editie t.w.v. € 8,95**

Hard Gras #120 staat volledig in het teken van een van de grootste voetballers op aarde. Jan-Cees Butter reisde het nog korte leven van Ronaldo na, zoekend naar wie Cristiano Ronaldo nu eigenlijk is en wat hem drijft.

[www.hardgras.nl/edities/hard-gras-120/](http://www.hardgras.nl/edities/hard-gras-120/)

**9. WINECHILL Original 2.0 t.w.v. € 24,95**

WINECHILL Original, dé design wijnkoeler die de fles wijn koel houdt van binnenuit, is een must-have voor iedere wijnliefhebber die houdt van een stijlvol gepresenteerd goed gekoeld glas wit, rosé maar ook zeker rode wijn. Deze geniale koeler heeft een anti-drup schenkruit, beluchter, wijnstopper en dat alles is verpakt in een luxe geschenkdoo. Het is het perfecte (relatie) geschenk voor de feestdagen, want deze wijnkoeler is niet alleen stijlvol maar levert de gebruiker gemak, laat de wijn beter smaken én je kunt hem nog laten personaliseren ook! [www.wine-chill.com](http://www.wine-chill.com)

**10. OnsMannen Shaving Oil t.w.v. € 24,95**

Gebruik OnsMannen Shaving Oil zodat je kunt zien wat je doet. Goede scheerolie om tijdens en na het scheren je huid te verzorgen. Met verzorgende natuurlijke ingrediënten. Web:

[www.mansly.com](http://www.mansly.com)

**11. Marla zelfglans spons t.w.v. € 7,25**

Glansspons, voor het snel laten glimmen van uw schoenen. Bescherm, herstelt en geeft glans. [www.comforta.nl](http://www.comforta.nl)

**12. Chipolo Classic Bluetooth-tracker t.w.v. € 24,99**

Met deze tracker vind je dagelijkse spullen zoals je sleutels, portemonnee en telefoon gemakkelijk en snel terug. Chipolo is de meest verkochte Bluetooth-tracker van Europa en koppel je via een gratis Nederlandstalige app snel aan je telefoon. Een must voor alle sloddervossen!

[www.altijdalleskwijt.nl](http://www.altijdalleskwijt.nl)

**13. Freeman Pore Cleaning Peel-Off Gel Mask Volcanic Ash t.w.v. € 4,99**

Dit peel-off masker met diepreinigende werking maakt gebruik van vulkanische as om verstoppend vuil en vet uit de poriën te verwijderen, zonder dat de huid uitdroogt. Geschikt voor alle huidtypen. [www.kruidvat.nl/search?text=freeman](http://www.kruidvat.nl/search?text=freeman)

**14. Bamigo Boxershorts Paul 2-pack (navy-navy) t.w.v. € 34,95**

Bamigo ondergoed van bamboe is zijdezacht, heeft een perfecte pasvorm en voelt daardoor aan als een tweede huid. Het ondergoed ziet er niet alleen stijlvol uit, maar heeft ook een ademende werking waardoor je de hele dag fris en koel blijft onder alle omstandigheden. [www.bamigo.com](http://www.bamigo.com)

Bestel via: [www.topgear.nl/shop](http://www.topgear.nl/shop)

# 3 jaar *TopGear*

(36 nummers) voor slechts

**€ 239,95\***

**+ gratis TW Steel TW936 horloge ter waarde van € 399**



**PROFITEREN VAN DEZE AANBIEDING? ABONNEER NU VIA:  
TOPGEAR.NL/ABONNEREN OF BEL 0251 - 25 79 22**

---

# Drives

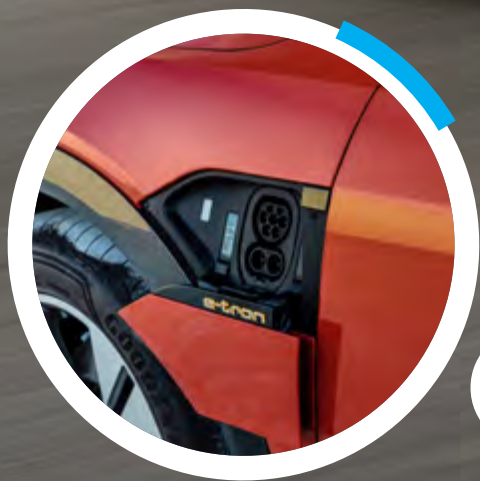
DE AUTO'S DIE ERTOE DOEN, DOOR TOPGEAR GETEST EN GEVONNIST

---

## Audi e-tron 55 quattro



*TopGear in een elektrische auto  
op een berg zonder laadpalen...*



# Of je het nou leuk vindt of niet...

Audi e-tron 55 quattro

HET GAAT DOORGAANS SNEL IN AUTOLAND. TOCH HEEFT HET VRIJ EINDELOOS GEDUURD VOORDAT 'DE GROTE MERKEN' MET SERIEUZE ELEKTRISCHE AUTO'S KWAMEN. WAS DE AUDI E-TRON HET WACHTEN WAARD?



**E**én van de voordelen van een elektrische auto waar je nooit op had gerekend: dat je het aanmoedigende gejoel van de omstanders nog duidelijk kunt horen als je zo hard mogelijk een berg op aan het knallen bent. Omdat 'knallen' in het geval van de Audi e-tron waarschijnlijk de slechtst mogelijk gekozen term is.

We zijn in Abu Dhabi, halverwege de hoogste berg van het land. Hij heet Jebel Hafeet, waarbij 'Jebel' het Arabische woord voor 'berg' is, en 'Hafeet' gewoon een naam. Want tja, als een beestje een naam moet hebben, waarom een berg dan niet? Over de hoogte verschillen de meningen enigszins. De Audi-mensen die ons vooraf briefden, houden het op 1.200 meter, bovenop de berg zelf hangt een plaquette die er nog 100 meter bij doet. Maakt niet uit, het is de categorie 'niet echt hoog', maar zeker voor Lage-Landers als wij 'hoog zat'. Ook hoog en steil zat om een flink aantal kronkels noodzakelijk te maken als je een fatsoenlijke weg naar die top wilt aanleggen waarop niet elke fietser er na 20 meter de brui aan moet geven. En die kronkels: tsjonge – daar hebben de Abu-Dhabijezen aardig hun best op gedaan.

(Geheel terzijde een aardig weetje: Abu Dhabi is een van de weinige plaatsen ter wereld waarvan de inwoners geen specifieke naam hebben. Geen Abu-Dhabijezen dus, of Abu-Dhabianen, maar 'inwoners van Abu Dhabi'. Dat vonden we eerst raar, toen ook een beetje zielig en weinig respectvol. Al valt eerlijkheids-halve te betwijfelen of de zelfverzonnen term die wij dus meestal bezigden, Jaba-Dhaba-doebianen, van heel veel meer respect getuigt.)

De weg telt twee rijstroken naar boven en één naar beneden. Allah mag weten waarom, maar het komt niet slecht uit. We hebben immers veel vermogen en trekkracht (408 pk en 660 Nm), maar ook nogal wat gewicht mee te slepen: de e-tron weegt leeg al 2.490 kilo en daar komen in ons geval nog drie personen bij. Normaal gesproken merk je daar niet al te veel van, maar als je je in een soort vrije val van een berg naar beneden stort, zijn die kilo's van een af en toe beklemmende onontkoombaarheid. En dan helpt het als je toch niet al te hard kunt, omdat er een auto voor je rijdt die je niet kunt inhalen.

Zoals een oud Arabisch spreekwoord zegt: om naar beneden te kunnen, zul je eerst naar boven moeten. En dat is geen

straf. Het gitzwarte lint door het zachte gele kalkstenen decor móét wel zijn aangelegd door een liefhebber. De weg is niet eens zo lang (11,7 kilometer), maar telt maar liefst 60 bochten, variërend van haarspelden tot lange, glooiende draaiers en alles wat daartussenin zit. En dat asfalt – oh, dat asfalt. Er moet ergens een vergelijking te maken zijn met babybiljetjes, maar daar zullen we het maar bij laten.

Op de top ligt alleen een hotel, een privé-paleis en een spectaculair uitzicht over de woestijn en de stad Al Ain. Omdat de weg dus welbeschouwd nergens naartoe gaat, wil het verhaal dat hij speciaal is aangelegd voor de talrijke inwoners van Abu Dhabi die in het bezit zijn van supercars. Die hebben op het verder langs linealen getrokken wegenet van het land (waar op stevige delen weliswaar een maximumsnelheid van 160 km/u geldt) immers bitter weinig lol van hun trots, en ach, je gunt die lui toch ook hun verzetje. Nee, in Nederland niet, maar hier wel. Volgens de mensen van Audi is er, in de vijf weken dat ze hier waren, geen politiemens te bespeuren geweest. Wat het 'lolletje voor supercar-bezitters'-verhaal er alleen maar geloofwaardiger op maakt. Gáán, dus.

Ziet eruit als een normale Audi-SUV. Dat scheelt



## ‘De e-tron gebruikt zijn afstandsradar en navigatie om energie terug te winnen’

De Audi e-tron laat ons met een dubbel gevoel achter. Hij is snel, zeker – heel snel. Een sprint naar 100 km/u is in 5,7 seconden gedaan, en elk tussensprintje, elke keer dat je een bocht uitacelereert, geeft je het gevoel dat het hard zat gaat. En toch ook weer niet. Het ontbreken van enig geluid (behalve een zacht-futuristisch gezoef, wat bandengekerm en het gejuich van de omstanders, die het allemaal prachtig vinden) berooft je van het gevoel bij die snelheid. Ofwel: het gaat wel hard, maar doorhebben doe je het niet.

Wat niet per se de schuld is van de e-tron – het zit opgesloten in zijn concept. Hij kwijt zich prima van zijn taak, ook als die taak ‘zo hard mogelijk een berg op’ is. Prima, maar op z’n Audi’s. Dat wil zeggen dat het drama tot een minimum beperkt blijft. De banden klagan, maar dat ligt aan onze (opzettelijk) lompe rijstijl – alle elektronica hebben we op ‘zo sportief mogelijk’ gezet en dus werken alle nulletjes en eentjes die met het ESP, de *torque vectoring* en wat dies

meer zij te maken hebben, eendrachtig samen om ons vooral te helpen. De besturing is ook al typisch Audi: functioneel, precies, maar hij laat je ongeveer zo veel weten als Peter Pannekoeks waardering voor Tooske Ragas tijdens zijn hilarische *roast* van Johnny de Mol (‘Weet je wat ik nou zo goed vind aan jou: helemaal niets!’).

Het lijkt erop dat alle pluspunten die van de e-tron zo’n aimabele metgezel maken in de dagelijkse omgang, hier juist een beetje in zijn nadeel werken. Het is normaal gesproken heerlijk dat hij zo weinig geluid maakt. Het draagt alleen maar bij aan de sfeer van modernistische zorgeloosheid die hem kenmerkt: als je niks hoort, is er niks aan de hand. Audi heeft er enorm zijn best op gedaan de e-tron zo stil mogelijk te maken; dik glas, veel isolatiemateriaal, geen spiegels maar camera’s – en het werkt fantastisch. Maar op dit soort wegen wil je juist dat er wél iets aan de hand is. Nu wil je cilinders horen gillen, uitlaten horen knallen, vóelen dat je leeft, en dat je auto dat ook

doet. Dit is, in al zijn perfectie, de steriliteit die onze kinderen volkomen normaal zullen gaan vinden.

Tekenend: eenmaal op de top besluiten we te kijken hoe veel remenergie we terug kunnen winnen als we de berg weer af rijden. Audi heeft aan die regeneratie naar eigen zeggen veel aandacht besteed, en terecht. Bij een elektrische auto is het belangrijk dat je als bestuurder het idee hebt dat je je actieradius actief kunt beïnvloeden. Dat kun je natuurlijk in een brandstofauto ook altijd (‘rij eens een keer een beetje normaal, mafkees!’), maar in zo’n vol-2elektriek ding zijn die paar teruggeremde kilometers misschien net het verschil tussen thuiskomen en je afvragen waar je in hemelsnaam een verlengsnoer van een paar kilometer vandaan gaat halen.

Er zijn diverse manieren om het maximale uit je energie-terugwinning te halen. De simpelste: kies in het MMI de automatische modus: de e-tron zoekt het dan helemaal zelf uit, en gebruikt daarbij onder meer data van de afstandsradar



Deze schermen worden mede mogelijk gemaakt door McDonald's en ontvettende doekjes





## BINNENIN

1

### Camera

Geen spiegel maar een camera: het duurt even, maar het went. En scheelt 3 kilometer actieradius

2

### 'Spiegel'

Het camerabeeld wordt hier getoond. Haarscherp, en aan te passen als je wilt parkeren

3

### Scherm

Eén van de maar liefst vijf schermen die om je aandacht vechten. Erg goed uitgevoerd, dat wel

4

### Nog een scherm

Regel hier alles wat er te regelen valt. Scherp, snel, haptische feedback: beter wordt het niet

5

### Nóg een scherm

Vooral voor klimaat-toestanden, maar hier kun je ook op schrijven als je een adres wilt invoeren

## SPECS

### Motor

2 elektromotoren  
409 pk  
664 Nm

95 kWh (accu)

**Aandrijving**  
vier wielen

### Prestaties

0-100 km/u in 5,7 s  
top 200 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

18,6 kWh/100 km **A**

### Actieradius (opgave)

>400 km (WLTP)

### Laadtijd

9:00 uur bij 11 kW  
<0:30 uur bij 150 kW (80%)

### Afmetingen

4.901 x 1.935 x 1.661 mm  
(l x b x h)

2.928 mm (wielbasis)

2.400 kg

660 / 1.725 l (bagage)

### Prijzen

€ 84.100 (NL)

€ 82.400 (B)

(‘rijdt er iets voor ons?’) en het navigatiesysteem (‘we rijden nu bergaf richting een dorpie, dus ik ga vroeg van het gas en regenereer zo veel mogelijk’). Je kunt het ook zelf beïnvloeden, via de flippers achter het stuur. Op stand 0 zeil je gewoon door, zonder dat er iets geregenereerd wordt, en dan zijn er standen 1, 2 en 3 (een beetje, iets meer en veel remmen op de elektromotoren). Het werkt allemaal prima en vrij intuïtief, zij het dat ook in stand 3 er niet zo hard wordt geremd dat ‘one-pedal driving’ mogelijk wordt. Op zich jammer, want dat is altijd een leuk spelletje: hoe ver voor het rode stoplicht moet ik m’n gaspedaal loslaten om precies op tijd tot

stilstand te komen? Druk je het rempedaal in, dan zullen het meestal trouwens toch de elektromotoren zijn die voor de remkracht zorgen: pas als je aangeeft met meer dan 0,3 g te willen vertragen, gaan eventueel ook de conventionele remmen meedoen. Bijkomend voordeel: rij een beetje normaal en je remblokjes en -schijven zouden zomaar een leven lang mee kunnen gaan.

Maar goed, normaal doen, daar waren we hier dus juist niet voor: we staan bovenaan de berg en moeten naar beneden. We besluiten het op twee manieren te doen: één keer zo hard mogelijk en één keer juist heel netjes. In de 11,7 kilometer lange afdaling winnen we maar

liefst 40 kilometer actieradius terug, en we zijn er als een kind zo blij mee. Hard of netjes blijkt geen bal uit te maken. Aan het feit dat dezelfde afstand ons bergop 105 kilometer actieradius kostte, gaan we verder maar geen woord vuil maken. Rijplezier anno 2018 en verder – wen er maar aan.

Maar ook dat is niet de schuld van de Audi e-tron. Nee, hij maakt geen geluid. Maar daar ga je op je dagelijkse woon/werk-ritje alleen maar plezier van hebben. Nee, hij biedt dus ook geen gillende snelheidssensatie. Maar ‘beleving’ is toch al het meest gedevalueerde en daarmee haatwaardige woord van het afgelopen decennium. En vergeet niet dat de e-tron wel verschrikkelijk snel is – er zullen er niet veel zijn die je verslaan bij een stoplichtsprint.

En ja, hij is inderdaad de toekomst. Hij ziet er redelijk normaal uit (plus), is erg comfortabel (plus), is erg ruim (plus), biedt je alle luxe die je je kunt wensen (plus), is perfect afgewerkt (plus), connectief totdat je er gek van wordt (plus), komt met dik 400 kilometer riant ver genoeg voor bijna elke denkbare rit (plus), kan op elke denkbare manier laden (plus) en rijdt nog eens erg fijn ook (plus).



HET  
VONNIS

16

20

De e-tron is de eerste elektrische Audi en heeft meteen alle antwoorden in huis op de vragen die een elektro-twijfelbaar zich zou kunnen stellen. En dan komen er nog een GT en lichtere en zwaardere versies aan. De toekomst is hier

Foto's: Audi

# Litch-voetig

Porsche 911 Carrera T door Litchfield

Een Porsche 911 T is op zichzelf al een aardig pretpakket. Maar kan het sneller? Kan het heftiger? Ach, natuurlijk. Wil je een 911 met een beetje meer pit, volg dan dit recept



**Z**ag je meteen dat deze 911 lager op de weg ligt? Dan moet je wat vaker van de bank komen. De carrosserie van deze Carrera T ligt vóór 20 millimeter en achter 10 millimeter lager, als onderdeel van een pakket upgrades dat ertoe moet leiden dat dit de best rijdende 911 voor op de openbare weg is. Dat wil zeggen: aan de legale kant van de hardcore GT3.

Het pakket is bedacht, samengesteld en uitgevoerd door Litchfield, een Britse tuner die ons eerder prettig verraste met upgrades van auto's als de Audi RS 6 en de Subaru BRZ. De Carrera T was natuurlijk al een lichte, nog meer op de bestuurder gefocuste versie van de standaard 911 – niet met meer vermogen (370 pk), maar wel met een lager gewicht. Het scheelt 20 kilo dankzij minder geluidsisolatie, handgrepen van textiel aan de binnenkant van de deuren, geen stoelen achterin, plus een sportuitlaat en actieve ophanging.

Litchfield gebruikte de T als uitgangspunt en zette er steviger veren onder,

vergrootte de spoorbreedte met spacers van 7 millimeter en plaatste solide busen op de onderste draagarmen van de voorwielen, wat niet alleen helpt qua stuurprecisie, maar er ook voor zorgt dat de wielen platter op de weg blijven terwijl de ophanging beweegt.

Dat betekent dat deze Porsche al met al positiever over de weg gaat en dat je meer feedback krijgt – je voelt gedetailleerder wat er onder je gebeurt. Zoals altijd in een 911 is het geruis van de banden de grootste vijand van het comfort, maar nu krijg je er tenminste de verklarende informatie bij. En niet alleen door de zitting van de stoel – ook via de besturing, die alle speling kwijt is



en iets steviger aanvoelt. Strak en beweeglijk: dit weggedrag is heerlijk.

De motor is nu voorzien van een nieuw uitlaatsysteem (inclusief de katalysatoren) en een gemodificeerde ECU. Die kleine veranderingen hebben ervoor gezorgd dat er ineens 117 pk en 173 Nm extra uit de twin-turbo zescilinder boxermotor wordt getoverd. Dat maakt de Carrera T uiteraard substantieel sneller, maar wat er vooral op vooruit is gegaan, is z'n levendigheid: de motor pakt nu eerder en met veel meer verve op. Bij 2.400 tpm knalt hij er simpelweg vandoor. *Goodbye, adios, au revoir* en tot ziens naar alles wat er in de spiegels te zien viel. Zonder enige moeite, alleen een goede zucht van de turbo's – en alles achter je ziet alleen nog een rap verdwijnende Porsche-kont aan de horizon.

Vind je je 911 Carrera aan de saai kant? Je kunt het zo duur maken als je zelf wilt, maar alleen de motorsoftware-upgrade levert Litchfield je al voor nog geen 1.000 pond. Ja, je moet er dus even het Kanaal voor over, maar je weet nu wie je moet bellen.



HET  
VONNIS

18  
20

Goed geïntegreerd en ontworpen pakket dat het plezier in het rijden en het toch al briljante auto alleen maar verder doet toenemen. En dat is, hoewel de maatregelen betrekkelijk klein zijn, geen geringe prestatie

## SPECS

**Motor**  
2.981 cc

zescilinder boxer biturbo

487 pk @ n.b. tpm  
623 Nm @ n.b. tpm

**Aandrijving**  
achterwielen  
7v handbak

**Prestaties (geschat)**  
0-100 km/u in 3,9 s  
top 305 km/u

**Verbruik (gemiddeld)**  
n.b.

CO<sub>2</sub>-uitstoot n.b.

**Afmetingen**  
4.499 x 1.808 x 1.274 mm  
(l x b x h)

2.570 mm (wielbasis)  
1.425 kg

64 l (benzine)  
405 l (bagage)

**Prijzen**

ca. € 12.000 (NL) – excl. 911 T  
ca. € 12.000 (B) – excl. 911 T





## Aangesterkt

Unplugged Tesla Model 3 Performance

### SPECS

#### Motor

2 elektromotoren

**462 pk**

639 Nm

75 kWh (accu)

#### Aandrijving

vier wielen

traploos

#### Prestaties

0-100 km/u in 3,5 s

top **250 km/u**

#### Verbruik (gemiddeld)

14,0 kWh/100 km **A**

530 km (actieradius)

#### Laadtijd

8:00 uur bij 11 kW

0:40 uur bij 100 kW (80%)

#### Afmetingen

4.694 x 1.849 x 1.443 mm  
(l x b x h)

2.875 mm (wielbasis)

1.847 kg

425 l (bagage)

#### Prijzen

€ 69.700 + ca. € 17.000 (NL)

€ 69.700 + ca. € 17.000 (B)

Mooi hoor, zo'n Tesla Model 3. Modern, geavanceerd, bloedsnel en zo. Maar laten we eens kijken wat er gebeurt als een tuner met verstand van zaken eraan gaat friemelen

**W**ellicht heb je nog nooit gehoord van Unplugged Performance, maar ze doen er wel toe. Het bedrijf wordt gerund door Ben Schaffer, de man achter Bulletproof Automotive. Zijn Tesla-tuning-avontuur begon heel toevallig toen zijn bedrijf verhuisde naar het industrieterrein waar Elon Musk zijn Californische hoofdkwartier heeft, en hij een praatje maakte met de burens. Unplugged vormt nu 90 procent van Schaffers business.

Het tunen van een elektrische auto is bepaald iets anders dan het tunen van een traditionele benzineauto, en daarom heeft de Unplugged Model 3 geen modificaties aan de aandrijving ondergaan; de focus ligt op de ophanging, de remmen, de wielen en de banden. Als je al van 0 naar 100 km/u kunt accelereren in 3,5 seconden, staat extra vermogen niet per se heel hoog op de prioriteitenlijst. Onze testauto heeft coil-over-ophanging (circa 1.800 euro), koolstof-keramische remmen (7.500 euro) en lichtgewicht gesmede wielen (nog eens zo'n 7.500 euro). Serius geld, maar ook serieuze onderdelen.

Nou rijdt de Model 3 op zichzelf al heel behoorlijk; het is zeker de best sturende auto die Tesla op dit moment maakt. Maar wat de kundige knutselaars van Unplugged met het onderstel hebben gedaan, tilt de auto naar een heel ander niveau. Er is nieuwe helderheid en communicatie in de besturing, de respons is veel sneller en het zwaartepunt ligt voelbaar lager. Het geheel voelt strakker en scherper aan en laat zich qua rijeigenschappen nog het best vergelijken met een BMW 3-serie.

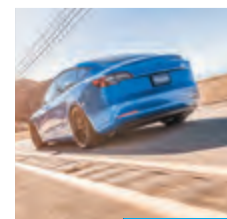
Het enige wat op dat vlak nog wat erin in het eten gooit, is de nogal overbezorgde stabiliteitscontrole. Die kijkt je continu op de vingers en fluit je veel te snel terug, net als het leuk begint te worden.



Het systeem geheel uitschakelen is (nog) niet mogelijk. Wij zouden gewoon ergens een zekering uit trekken, normaal gezien, maar zo simpel zal het bij een auto als deze vast niet zijn.

Als je nu denkt dat al dat extra rijgenoten koste gaat van het comfort, dan heb je het mis. De coil-overs zijn handmatig te verstellen op 24 verschillende niveaus, maar Unplugged stelt ze voor je in als je ze voorkeuren na je bestelling alvast aan hen kenbaar maakt.

Al met al: na deze vakkundige aanpassingen voelt de Model 3 aan als een echte rijdersauto. Natuurlijk kun je, als je een purist bent, ervoor kiezen om dezelfde operatie door te voeren op de achterwiel-aangedreven versie met één elektromotor. Maar proef je ook maar even van deze topuitvoering met twee motoren en vierwiel-aandrijving, dan weet je meteen dat hij een BMW M3 de baas zou kunnen. En dat de toekomst van het tunen veilig is in handen van mannen als Schaffer. Maar bovenal zul je voorgoed verpest zijn en nooit meer in een standaard Model 3 willen rijden.



HET  
VONNIS

18

20

Tesla's beste auto tot nu toe voelt door de montage van Unplugged's uitgekende onderstel aan als een volbloed sportsedan. Was je bang dat elektrische auto's niet te tunen zouden zijn? Geen paniek: de toekomst is zonnig

Foto's: Taylor Brodsky



# Macaantje de voorste

Porsche Macan

Porsches compacte 'suvcesnummer' is bij de tijd gebracht met nieuwe snuffjes, een 911-achtig, carrosseriebreed achterlicht en aanpassingen op het vlak van uitstoot

**A**ls je op het moment van schrijven een Porsche-dealer binnenloopt en een Macan bestelt, krijg je altijd deze: de instapper met VW's venerabele 2,0-liter turbo-viercilinder en PDK-transmissie. De overige versies, waarvan de diesel zoals bekend niet zal terugkeren, laat Porsche de komende tijd mondjesmaat op de wereld los, alsof het een geheel nieuw model betreft in plaats van een *midlife*-facelift. Een aparte aanpak die alles te maken heeft met de veranderde uitstoot-eisen – met de zescilinder S en de heftigere GTS en Turbo schijnt het merk simpelweg nog druk bezig te zijn.

De Macan met 2.0-turbomotor is de langzaamste Porsche van dit moment, maar ook een van de bestverkopende. Hij onderging de nodige door WLTP ingegeven aanpassingen: Porsche spreekt van een verbeterde geometrie van de verbrandingskamers en een partikelfilter, wat ongetwijfeld het topje van de ijsberg is. De motor levert nu 245 pk – dit was voorheen 252 pk. Het koppel bleef met 370

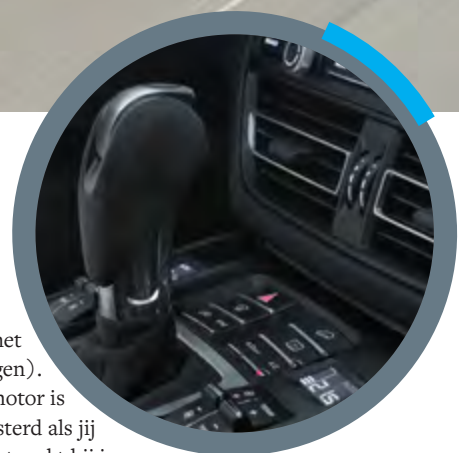
Nm hetzelfde. Als je dat wat teleurstellend vindt voor een auto van dit merk, dan hopen ze in Zuffenhausen dat het gemiddelde verbruik van 8,1 l/100 km en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 185 g/km, volgens de naar NEDC 2.0 teruggerekende tussenwaarden die momenteel gehanteerd worden, je andere hersenhelft zullen kietelen.

Gelukkig laat ook de meest bescheiden Macan geen twijfel bestaan over zijn afkomst. Van 0 naar 100 km/u in 6,7 seconden is op papier misschien niet erg indrukwekkend; in de praktijk kom je er weinig mee tekort. We rijden de Macan op de *Autobahn*, op weg naar Hockenheim en Stuttgart om kennis te maken met de nieuwe 992-generatie van de Porsche 911 (zie pagina 22). Als tussenacceleraties boven de 170 km/u daarbij het enige moment vormen waarop we het gevoel krijgen dat de motor er misschien een beetje moeite mee heeft, is er wat ons betreft geen probleem.

Het is niet alleen het feilloze samenspel met de 'oude' zeventraps PDK (de achttraps is voorbehouden aan auto's van een

nieuwere generatie met hybridevoorbereidingen). De mapping van de motor is dik in orde: zo begeistert als jij je rechervoet beweegt, pakt hij je instructies op, zeker in de Sport- en Sport Plus-standen. In de standaardmodus ont koppelt hij wanneer je het gas loslaat, zodat je toerental terugvalt en je de Macan braaf en efficiënt kunt laten uitrollen. Het is een veelzijdige aandrijflijn die je nooit het idee geeft dat je voor 'iets minders' hebt gekozen. Behalve als het op het geluid aankomt: dat doet weinig om de beleving te verrijken. Klepjes in het uitlaatsysteem proberen er nog iets van te maken, maar je krijgt eigenlijk het idee dat Porsche het viercilindergeblèr uiteindelijk maar wat heeft weggemoffeld en het er verder niet meer over wil hebben.

Het grootste onderscheidende element ten opzichte van de vorige Macan vind je aan de achterkant. Het grote doorlopende led-achterlicht ontwikkelt zich snel tot een nieuw Porsche-familiekenmerk: hadden voorheen alleen vierwielangedreven



Alcantara pook en echte knoppen? Pak maar in





## BINNENIN

1

### Starten

Zie hier een toefje 20<sup>e</sup> eeuw: je moet een sleutel in het dashboard steken en omdraaien

2

### Tellers

Mooi hoor, al die digitellers, maar deze klassieke meters met rond schermje zijn top

3

### Stoelen

Tip van ons: ga voor deze adaptieve sportstoelen. Uitgebreid instelbaar voor relaxte lange ritten

4

### Scherm

10,9 inch, haarscherp, snel en intuïtief. Met Apple CarPlay: lekker sms'jes inspreken

5

### Knoppen

Nieuwer is niet altijd beter. 'Ouderwetse' knoppen zijn fijner dan het aanraakspul in de Cayenne

## SPECS

### Motor

1984 cc  
viercilinder turbo  
**245 pk** @ 5.000 tpm  
370 Nm @ 1.600 tpm

### Aandrijving

vier wielen  
7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 6,7 s  
top **225 km/u**

### Verbruik (gemiddeld)

8,1l/100 km

185 g/km CO<sub>2</sub> **E**

### Afmetingen

4.696 x 1.923 x 1.624 mm  
(l x b x h)

2.807 mm (wielbasis)

1.795 kg

65 l (benzine)

500 / 1.500 l (bagage)

### Prijzen

€ 85.600 (NL)

€ 62.194 (B)

911's zo'n rode strip, tegenwoordig vind je 'm op de Panamera, de Cayenne, alle versies van de aankomende 992 en nu dus ook de Macan. Het staat 'm ontegenzeggelijk erg goed en zorgt dat de carrosserie optisch wordt verbreed – geen overbodige luxe bij een SUV. Het feit dat eronder een stel echte uitlaten prijken, niet van die zielige opzetstukjes (of nog erger: volledig dichte neppers) die je bij veel concurrenten vindt, doet ons goed.

Porsche monteert verschillende maten wielen en banden op de voor- en achteras van de Macan, wat niet alleen zijn sportieve inborst moet onderschrijven, maar ook voor extra standvastigheid moet zorgen. Over het bochtengedrag kunnen we niet heel veel zeggen – Autobahns kronkelen

nooit zo hevig – maar wat betreft rechtuitstabiliteit heb je niet de indruk dat iets de Macan ook maar uit z'n baan zou kunnen helpen. De besturing is direct en accuraat en het onderstel werd verder verfijnd om de passagiers meer comfort te bezorgen. De banden werden nieuw ontwikkeld voor meer laterale grip; ook al was die bij het vorige model al uitstekend. De Macan die wij rijden, heeft instelbare luchtvering die de carrosserie op snelheid lager legt – een prijzige optie, maar wel een die we niet zouden overslaan.

In het interieur vind je het *party piece* van de vernieuwde Macan: het fijne en overzichtelijke 10,9-inch touchscreen dat zo uit de grotere modellen is overgeheveld. Het gaat hier gelukkig niet gepaard

met de aanraakgevoelige vingerafdrukverzameling die bij de Panamera en Cayenne voor een middenconsole moet doorgaan; in de Macan vind je nog de bekende knoppen die je op de tast kunt bedienen en een tevredenstemmende klik geven. Prettiger en veiliger. Ook het dashboard is wat dat betreft *old-school* van opzet: fysieke meters staan centraal, met een klein rond schermje dat allerlei informatie of een James Bond-achtig navigatiekaartje kan tonen. Opvallend: onze testauto bevat voor 35.000 euro aan opties, maar moet nog handmatig met de sleutel geopend en gestart worden en heeft geen adaptieve cruisecontrol. Alleen bij Porsche...

Hiermee komen we overigens meteen bij het pijnpunt van de Macan: de basisprijs in Nederland voor deze viercilinder bedraagt 85.000 euro. Zonder luchtvering, grote wielen, slimme led-koplampen of ander moois dat je op een auto als deze eigenlijk wel wilt hebben. Nog wranger: de Macan S, die in het voorjaar komt en een sonore, 354 pk sterke en nauwelijks minder zuinige turbo-V6 meebrengt (van 0 naar 100 in 5,1 seconden), krijgt een basisprijs die een relatief behapbare 15 mille hoger ligt. Hoe goed de Macan in beginsel ook is, wij zouden toch geneigd zijn om daar even op te wachten.



HET  
VONNIS

14

20

De basis-Macan rijdt, stuurt en ademt kwaliteit zoals het een Porsche betaamt. Alleen met de prestaties en het geluid zou je een probleem kunnen hebben. En met de prijs. In dat geval: heb even geduld en neem meteen de S

Foto's: Porsche



# Schone zaak

Kia e-Niro DynamicLine

Je kunt er rustig van uitgaan dat 2019 het jaar van de elektrische auto wordt. Het startschot wordt gegeven door Kia, met de e-Niro. En dat is niet de minste...

**T**ot nu toe kon je elektrische auto's in twee kampen verdelen. Aan de ene kant de bruikbare, maar onbetaalbare auto, met vertegenwoordigers als de Tesla's, Jaguar I-Pace en Audi e-Tron. Aan de andere kant goedkopere modellen als de Nissan Leaf, Renault Zoe en Hyundai Ioniq, die op hun batterijen gewoon net niet ver genoeg komen om een (overwens)waardig alternatief voor een auto op normale brandstof te zijn. Een tussenvoeg was er niet.

Met de nadruk op 'was'. Eindelijk komen ze, de volelektrische auto's die een wat 'normaler' prijsniveau koppelen aan een actieradius waar je nog eens ergens mee komt. Hyundai brak met de Kona Electric de ban, nu komt ook tweelingzus Kia met haar variant, de e-Niro. Waarmee je nu, net als met de dure jongens van Audi, Tesla en Jaguar, zonder problemen dik 400 kilometer kunt rijden (volgens WLTP zelfs 455 km voor de e-Niro), maar dan voor minder dan de helft van hun dure geld.

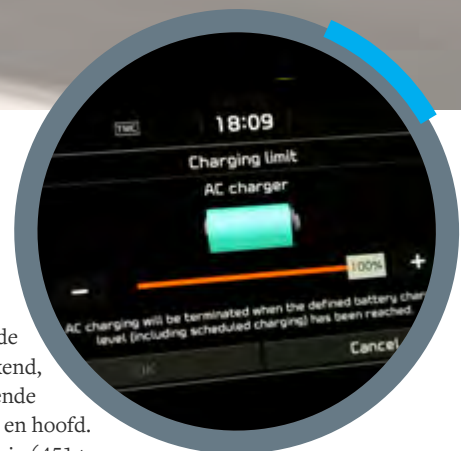
Als je denkt dat de Kona Electric en de e-Niro identiek zijn: klopt, maar ook niet. De technische basis is hetzelfde: een 64 kWh-batterijpakket, één elektromotor die, 204 pk en 395 Nm sterk, de voorwielen aandrijft. Maar er zijn ook genoeg verschillen. Het uiterlijk, natuurlijk, waarbij de e-Niro wat conventioneeler oogt dan de Hyundai, al schreeuwen ze hun bijzonderheid geen van beide van de daken. Wat ze allebei wél hebben: zo'n helemaal dichte voorkant. Bij de Kia kun je nog wel de 'tigernose' herkennen, die bij de andere modellen de grille is en het familiegezicht vormt. Bij de e-Niro oogt het meer als een soort masker. Mooi vinden we het niet, maar dat hebben we ook bij een Ioniq of Model 3. Je neemt na een eeuw of wat gewenning nu eenmaal niet zo makkelijk afscheid van iets zo gezichtsbepalends als een grille. Wie weet went het.

Een fors verschil tussen de twee Koreanen: de Kia e-Niro is een stevige klap groter dan de Hyundai. Alleen qua wielbasis scheelt het al 10 centimeter, wat betekent dat de ruimte op de achterbank aanzien-

lijk rianter is dan bij de Kona: je zit er uitstekend, met meer dan voldoende ruimte voor je benen en hoofd. Ook de bagageruimte is (451 tegen 373 liter) groter.

Afwerking en ergonomie zijn dik voor elkaar. De e-Niro oogt ook vanbinnen vooral als een 'normale' auto. Er zijn veel knoppen: op het stuur, links naast het stuur, twee rijen onder het centrale scherm en dan nog een heel stel op de middentunnel. De meeste zitten wel waar je ze verwacht en werken intuïtief. Bijkomend voordeel: je hoeft niet voor elk wisselstukje diep in de menustructuur van het grote scherm te duiken. Alle denkbare connectiviteit en rijhulpsystemen zijn uiteraard aanwezig, evenals (als optie) uitstekende JBL-audio. Voor de uitrusting hoeft je het dus zeker niet te laten.

De Kia e-Niro rijdt uitstekend. Hij heeft uiteraard de intrinsieke voordelen van zijn elektrische wezen: de 400 kilo aan batterijen liggen zo laag mogelijk in de auto, van dat lage zwaartepunt wordt geen weg-



**Bij een snellader staj na 45 minuten weerop 80 procent batterij**





## BINNENIN

1

### Geluid!

Hier zit een knopje waarmee de e-Niro tot 30 km/u een extra zoevend geluid maakt – voor fietsers enzo...

2

### Meters

Alle noodzakelijke info in het volledig digitale scherm. Dat je uiteraard naar believen kunt indelen

3

### Knopjes

The Usual Knopjes, al gebeurt hier (bijv. qua cruisecontrol) veel meer. Stuur kan verwarmd worden

4

### Scherm

Het centrale zenuwcentrum, al kun je veel ook met een druk op een van de vele knopjes regelen

5

### Laad maar

Hier kun je je telefoon draadloos opladen, maar er zijn ook USB- en andere aansluitingen

ligging slechter. Hij komt dan ook, zowel in bochten als in rechte lijn, bijzonder stabiel over. Er is genoeg power aanwezig om zijn gewicht te verhullen, al lukt dat bij fors remmen minder: dan voel je wel wat je allemaal aan het meeslepen bent.

Dat geeft niet zo, want de e-Niro is geen auto waar je de beest mee gaat uithangen. Waar de e-Tron en vooral de I-Pace snelheid en sportiviteit als deel van hun *core-business* beschouwen, wil de Kia vooral zo normaal mogelijk zijn. Des te opmerkelijker, in dat opzicht: hoe goed de e-Niro stuurt. We kennen heel wat normale auto's die jaloers mogen zijn op het gevoel en de communicatie in de besturing en het onderstel van de Koreaan.

Wat zeker zo goed gedaan is: de manier

waarop de e-Niro probeert zo veel mogelijk energie te bewaren en te regenereren om je actieradius zo groot mogelijk te houden. Wie zich er zo min mogelijk mee wil bemoeien, kiest gewoon een van de rij-modi, waarbij automatisch energie-slurpers als airco in toom worden gehouden, en de meest geschikte manier om remenergie te recupereren wordt gekozen. Dat laatste kun je ook zelf beïnvloeden.

Via peddels achter het stuur kies je in een aantal stappen voor niet of juist heel veel op de elektromotor afremmen. Hou zo'n peddel ingedrukt en je kunt er de auto ook mee tot stilstand afremmen. Het is een fluitje van een cent (en een leuk spelletje) om het rempedaal zo goed als

niet te gebruiken. Ook dat kun je echter automatiseren: dan kiest hij op basis van allerlei data (waaronder ook de GPS van het navigatie-systeem) zelf de beste manier. Het is vergelijkbaar met de manier waarop de Audi e-Tron (zie pagina 66) het doet, maar we hebben het gevoel, jawel, dat de Kia het nog net even wat beter en natuurlijker aanpakt. Trouwens: bij een snellader zit een e-Niro in drie kwartier weer op 80 procent van zijn capaciteit, en Kia Nederland heeft allerlei programma's om laden (thuis, op het werk) makkelijk te maken.

Vooralsnog het grote probleem van de e-Niro: kom er maar eens aan. Hoewel Kia Nederland al een fors deel van de productie heeft weten op te eisen, zijn er nog altijd meer aanvragen dan auto's. Vol-elektrisch is nog het enige dat op een vriendelijk bijtellingstarief mag rekenen, dus daar is vrij massaal op ingesprongen. De wachttijd bedraagt inmiddels waarschijnlijk een jaar. De beperking zit hem nu eenmaal in de beschikbaarheid van accu's. Opeens stort iedereen zich op het bouwen van elektrische auto's en dat heeft zo zijn gevolgen. Wen er maar aan, ook als je een zo'n Kona (of een e-tron, Model 3, enzo-voorts) op het oog hebt: je moet veel geduld hebben voor de schone zaak.



## SPECS

### Motor

elektromotor

204 pk

395 Nm

64 kWh (accu)

### Aandrijving

voorwielen

### Prestaties

0-100 km/u in 7,8 s

top 167 km/u (begrensd)

### Verbruik (gemiddeld)

15,9 kWh/100 km **A**

### Actieradius (opgave)

455 km (WLTP)

### Laadtijd

00.45 uur bij 100 kW (80%)

### Afmetingen

4.375 x 1.805 x 1.560 mm  
(l x b x h)

2.700 mm (wielbasis)

1.712 kg

451 / 1.405 l (bagage)

### Prijzen

€ 42.510 (NL)

€ 41.590 – Must (B)



HET  
VONNIS

16

20

De Kia e-Niro is een van de eerste 'normale' full-electrics die een relatief vriendelijk prijskaartje koppelt aan een werkelijk bruikbaar bereik. En daarmee een reëel alternatief is voor benzine. Als je er tenminste aan kunt komen...

Foto's: Kia

# Goed compromis

Porsche **Panamera Sport Turismo GTS**

Lastig hè, een Porsche Panamera kiezen. De Turbo S is te snel, de 4S te gewoon... Maak je niet sappel: deze Sport Turismo GTS is precies wat je zoekt



**J**e kent de GTS-formule: het is een sportieve maar niet overmatig krachtige versie die voorziet in alles wat je zelf ook van de optielijst zou kiezen en dat bovendien mengt met de nodige visuele extraatjes. De nieuwe Panamera GTS is ontworpen om de leemte te vullen tussen de 4S en de Turbo en is de tweede in zijn soort, maar de eerste die wordt aangeboden in de Sport Turismo-carrosserievorm, wat 'm meteen oneindig veel cooler maakt.

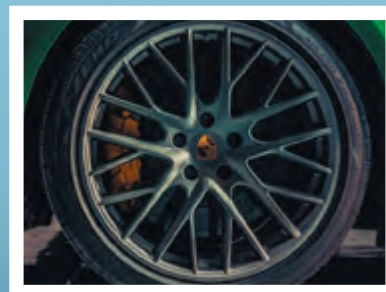
Je krijgt vierwielaandrijving, een achttraps PDK-bak, een sportuitlaat en een 460 pk sterke versie van de 4,0-liter twin-turbo V8 – 20 pk meer dan de 4S – zodat je in 4,1 seconden van 0 naar 100 km/u kunt gaan. Bovendien is de GTS voorzien van instelbare luchtvering, ligt de auto 10 millimeter lager, is de demping steviger en krijg je het Sport Chrono-pakket.

En dan is er het Sport Design-pakket, dat voorziet in zwarte accenten op de buitenkant en zwart alcantara en geanodiseerd aluminium aan de binnenkant,

plus 20-inch wielen en een ruimhartige toepassing van GTS-logo's.

Als een GT is hij superieur. Hij is niet zo sponzig als een S-klasse; hij leidt je met een stevige hand maar is nooit hard, is fluisterstil en heeft een van de beste interieurs die je je kunt voorstellen.

Op het circuit is z'n stuwkracht, die op de openbare weg zowat eindeloos lijkt, wat dunnetjes. Een combinatie van de isolatie van de buitenwereld gecombineerd met een middelmatige vermogen/gewichtsratio betekent dat dit geen bruut en nietsontziend wapen is – hij vereist meer finesse om z'n potentieel tot volle wasdom te laten komen.



Je kunt later en harder remmen dan je zou denken, en als je niet genoeg snelheid afschudt, dan trakteert hij je op een portie onderstuur. Maar zet je de neus goed in de bocht, dan zorgt de wijze waarop hij op de apex afgaat en daarna de bocht uit komt klauwen ervoor dat je diep van 'm onder de indruk raakt. Het gevoel in de besturing doet ergens zelfs denken aan de 911.

De motor is niet zo explosief of luid als een soortgelijk blok van AMG, maar is even responsief, en de PDK-bak benadert de perfectie.

We komen terug van het Bahreïnse Formule 1-circuit met het idee dat de GTS eigenlijk de ideale auto is voor een rij- of coureurstraining. Je moet 'm soepel, precies en met geduld besturen om het beste uit 'm te halen, maar als je dat doet, dan is ie in staat tot zaken die je nooit van 'm zou hebben verwacht. Overweeg alle varianten van de Panamera zo vaak en op zoveel manieren als je wilt; je zult zien dat je altijd weer bij de GTS uitkomt. We bestellen de onze in Mamba Green.



HET  
VONNIS

16

20

Een twee ton zware stationwagen die het circuit aanvalt als een sportauto en de weg verwerkt als een limousine. Zoals wel vaker met GTS-versies geldt ook hier: als je een Panamera Sport Turismo wilt – deze moet je hebben

Foto's: Porsche

## SPECS

### Motor

3.996 cc  
V8 biturbo

460 pk @ 6.000 tpm  
620 Nm @ 1.800 tpm

### Aandrijving

vier wielen  
8v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 4,1 s  
top 289 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

10,6 l/100 km

242 g/km CO<sub>2</sub> **G**

### Afmetingen

5.053 x 1.937 x 1.422 mm  
(l x b x h)

2.950 mm (wielbasis)

1.925 kg

90 l (benzine)

520 / 1.390 l (bagage)

### Prijzen

€ 195.600 (NL)

€ 145.418 (B)





## L'hatch chaud

Renault Mégane RS 300 Trophy

### SPECS

#### Motor

1798 cc  
viercilinder turbo

**300** pk @ 6.000 tpm  
400 Nm @ 2.400 tpm

#### Aandrijving

voorwielen  
6v handbak

#### Prestaties

0-100 km/u in 5,7 s  
top **260** km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

8,1l/100 km

183 g/km CO<sub>2</sub> **G**

#### Afmetingen

4.372 x 1.874 x 1.445 mm  
(l x b x h)

2.669 mm (wielbasis)

1.419 kg

50 l (benzine)

294 l (bagage)

#### Prijzen

n.n.b. (NL)

€ 38.850 (B)

Heb je je oog laten vallen op de breedgeschouderde Mégane RS? Renault bespaart je de moeite van het aanvinken van opties en brengt je deze 300 Trophy

**N**eem een Renault Mégane RS, voeg alle goede zaken van de optielijst toe, plus een fruitiger uitlaat, voer het vermogen op tot 300 pk (dat is plus 20 pk) met dank aan een nieuwe turbo met keramische lagers, en dan heb je deze Trophy. Het is in feite al het fijns wat de RS te bieden heeft (en nog wat extra's ook) zonder dat je urenlang aan de keukentafel, vakje voor vakje die hele optielijst zit aan te vinken – en daarna nog eens aan het tunen moet.

Voor pak 'm beet vier mille meer (Nederlandse prijzen zijn nog niet bekend, maar in België bedraagt de meerprijs zo'n 3.500 euro) dan de normale 280 krijg je het Cup-onderstel, met zijn stijvere veren (plus 30 procent), dito dempers (25 procent) en dito stabilisatorstang (10 procent), het van lichtere materialen gemaakte remsysteem (wat 2 kilo per hoek scheelt), 19-inch wielen en nog wat lekkere en leuke dingetjes. Dan zijn er de optionele, specifieke Trophy-zaken als nog lichtere wielen en plakkeriger banden, plus een prachtige set in

alcantara uitgevoerde sportstoelen. Dat klinkt allemaal alsof dit een behoorlijk goed doordachte topversie is.

Je eerste reactie is dan ook dat hij er goed uitziet. Hij lijkt doelgericht en gespierd zonder een karikatuur te zijn, en het interieur is een pretje om tijd in door te brengen. Na het starten hoest hij een soort sonische haarbal op. Hij voelt meteen solide aan en schakelt met hoorbaar plezier. Daarbij zoemt hij door scherpe bochten als een huisvlieg – kort, scherp en agressief – en wordt de snelle besturing geaccentueerd door de 4Control-vierwielbesturing die 'm aan doet voelen als een auto met een veel kortere wielbasis.

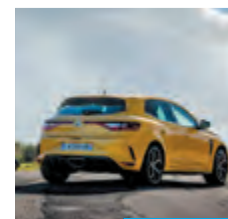
Ga je plotseling van het gas terwijl de voorwielen ook maar enigszins zijn ingedraaid, dan imiteert de Fransoos – tenminste in de Race-stand op een vochtig circuit – een hot hatch uit de jaren tachtig en probeert hij eerst met z'n achterste de bocht in te gaan, al valt het overstuur vervolgens eenvoudig te beheersen door de reactieve besturing.

Bij de eerste kennismaking krijg je

misschien het gevoel dat hij zich niet helemaal natuurlijk gedraagt, daar zul je even aan moeten wennen: pas dan merk je dat hij je toch niet per se achterstevoren in een greppel wil dumpen.

Op de weg is het een ander verhaal; de Trophy laat zich dan prima rijden in de Sport-stand, zelfs op wat hobbeleriger wegen, en zorgt dat de ergste klappen je niet bereiken. Hij is geen vliegend tapijt: je bent je er voortdurend van bewust dat dit een auto is met rappe bedoelingen, maar hij vertroebelt niet je zicht en laat je tanden niet klapperen. De handgeschakelde zeskak is prima, met korte maar niet direct tevreden stemmende actie – het voelt een beetje aan alsof alle bewegende delen van plastic zijn gemaakt. Het is meer alsof je een wapenpistool doorlaadt dan een scherpschuttersgeweer, zeg maar.

De Trophy is snel, leuk en goed uitgedacht. Het enige – maar grote – probleem is dat dit een prima hete hatch is in een segment vol grootse hete hatches. Je moet het Renault-gevoel wel erg op prijs stellen om die te kunnen negeren.



HET  
VONNIS

14

20

Een goede hot hatch in een markt vol regelrechte geweldenaren. Alleen als je echt voor 'm valt of een heel warm kloppend RS-hart hebt, verkies je deze Mégane RS 300 Trophy boven een Golf R, Civic Type R of i30 N

Foto's: Renault



# Bekend gezicht

BMW 330i M Sport

Er is een reden waarom de BMW 3-serie een vaste waarde op onze wegen is. Of meerdere, eigenlijk. Rijeigenschappen, uitstraling, kwaliteit: je weet op alle vlakken precies wat je krijgt

**D**e 3-serie is een van de vaste herkenningspunten in het automobiele landschap. Iedereen kan ze opsommen: de VW Golf, de Porsche 911, de Range Rover, de Mercedes S-klasse. En de 3-serie. Dit zijn de auto's die volwassen zijn geworden, maar nooit echt zijn veranderd; ze definiëren de autowereld al decennia. Dus als je BMW bent en je bent eraan toe om een nieuwe generatie van de 3-serie vorm te geven, dan haal je geen gekke fratsen uit.

En dus stelt deze nieuwe 3-serie, 40 jaar nadat z'n grootje voor het eerst verscheen, ons niet voor grote verrassingen. Dat neemt niet weg dat veruit de meeste onderdelen aan deze generatie nieuw zijn. Met name de techniek bleef voor een belangrijk deel hetzelfde – en dan doelen we specifiek op de motoren en transmissies. Maar daar viel bij zijn voorganger dan ook al bijzonder weinig over te klagen.

Een van de opdrachten aan de designers was dat de nieuwe 3-serie niet al te

veel weg mocht hebben van de 5-serie. Dat is een goede zaak, want eerdere 3- en 5-series begonnen, zeker in de Touring-uitvoeringen, steeds meer op elkaar te lijken. De nieuwe carrosserie heeft strakgespannen staal aan de zijkanalen, met subtiele maar scherpe vouwen, terwijl de motorkap laag over de voorwielen hangt. De nieren zijn groot en breed. De neus van de vorige 3-serie is er nog wel in te herkennen, maar zet ze naast elkaar en de verschillen zijn overduidelijk.

De carrosserie is stijver en groter geworden. Extra lengte aan de voorkant is veiliger bij aanrijdingen, maar daarvoor moest, qua uiterlijke balans, ook de achterkant worden verlengd. Zodoende is de G20, zoals deze 3-serie intern heet, 7 centimeter langer dan z'n voorganger. Ook in de breedte is hij gegroeid, dus pas een beetje op die mooie velgen bij het parkeren aan de stoep. Maar in de ophanging en in z'n huid is meer aluminium gebruikt, waardoor de meeste versies zo'n 50 kilo lichter zijn geworden.

Ook de luchtweerstand werd verder teruggeschroefd.

De 320d, waar we al eerder mee reden, heeft nu twee sequentiële turbo's. Daardoor, en met dank aan het eerdergenoemde gewichts- en luchtweerstandsverlies, gaat een 320d met automaat nu van 0 naar 100 km/u in minder dan zeven seconden en is de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet meer dan 110 g/km. Diesel mag dan in het verdomhoekje zitten, het zijn auto's als deze die zorgen dat je je daarover nog maar even achter je oren krabt. Op de weg is hij even effectief als iedere vergelijkbare diesel, en stiller dan de meeste andere. Met enige afstand de leukste viercilinder in de nieuwe 3-serie loopt echter op benzine. De 330i is een supersoepele en hoogtoerige machine die nog beter geschikt is als danspartner voor dit getalenteerde onderstel.

Op de weg geeft de nieuwe 3 een demonstratieve beuk tegen je borstkas om je meteen even te laten weten hoe



De motor ziet er suf uit, maar gaat als een dolle





## BINNENIN

1

### Tellers

We hebben overzichtelijker tellerschermen gezien, maar qua design is dit wel schitterend

2

### Aluminium

Bestel je een M Sport, dan krijg je allerlei mooie accentjes. Zoals dit sierlijke pedaal

3

### Infotainment

Interactie is een speerpunt van de nieuwe 3-serie. Wat je ook doet, dit scherm begrijpt je

4

### Druk en draai

Goed punt: niet alles hoeft aan- of stemgevoelig te zijn. Soms is dit het fijnst

5

### Patroontjes

Nogal bepalend voor de uitstraling van de interieur is welk materiaal je hier kiest

sportief hij is. Z'n demping is strak, de besturing is scherp en accuraat, maar hij is nooit nerveus. Als je wat harder doordruwt, vindt hij prachtig aansluiting met het asfalt; hij zakt subtiel door z'n knieën en snuffelt zichzelf als het ware een weg door de bochten. De M340i heeft 374 pk en vierwielaandrijving met elektronische controle van het centrale en achterste differentieel. Dat zorgt ervoor dat je niet in de problemen raakt, maar hij is ook uiterst speels wanneer je daar zin in hebt.

Wat betreft veergedrag is BMW echter wel een beetje ver gegaan. In alle versies. Of het nou gaat om hoge hobbels of kleine richels: de ophanging relaxt nooit. En dus relax jij ook nooit. Maar rijd je lange

afstanden, dan merk je dat hij verder alles goed doet. Hij blijft volledig stabiel tussen de strepen op de snelweg en beperkt het geluid van rijwind, banden en omgeving tot een absoluut minimum.

In het interieur zijn de basisversies voorzien van BMW's navigatie met verkeersinformatie, en heuse tellers in het dashboard. Optioneel op sommige uitvoeringen, maar standaard op de M Sport, zijn het digitale tellerscherm en het enorme centrale touchscreen, zoals je dat ook in de X5 vindt. Wij zijn behoorlijke fans van dat scherm, en rondom de geanimeerde klokken voor je neus vind je heel veel informatie, maar de lay-out is wat rommelig en niet erg goed afleesbaar. Misschien willen de

Beiers je zo wel stiekem dwingen om het geweldige, optionele head-up display te bestellen. Waar de rivalen inmiddels hun toevlucht hebben gezocht tot touchscreens en trackpads, voelt de knop van de iDrive nu aan als thuishomen. Je kunt 'm feilloos gebruiken zonder je blik van de weg af te hoeven wenden, zelfs op hobbelig asfalt.

De nieuwe 3-serie is qua interieur overigens nadrukkelijk beter aangekleed dan de oude, maar heeft niet dezelfde grote sprongen gemaakt als de beste van zijn concurrenten. Oh zeker, het is allemaal modern hoor, met overal HD-schermen, strips met sfeerverlichting en veel metallic accenten. Maar hij is niet zo chic of zo liefdevol samengesteld als een Audi of een Mercedes.

Groot genoeg is hij zeker wel. De langere wielbasis zorgt ervoor dat forse volwassenen ook achterin voldoende beenruimte hebben. Daarachter bevindt zich een zeer uitgebreide kofferruimte, en de rugleuningen van de stoelen achterin zijn opklapbaar, mocht dat nodig zijn. Deze 3-serie zou prima dienst kunnen doen als je nieuwe gezinsauto, maar in dat geval wil je misschien toch liever even wachten op de Touring, die binnen een paar maanden zal volgen.

## SPECS

### Motor

1998 cc

viercilinder turbo  
**258 pk** @ 5.000 tpm  
 400 Nm @ 1.550 tpm

### Aandrijving

achterwielen  
 8v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 5,8 s  
 top **250 km/u**

### Verbruik (gemiddeld)

5,8 l/100 km  
 132 g/km CO<sub>2</sub>

### Afmetingen

4.709 x 1.827 x 1.442 mm  
 (l x b x h)

2.851 mm (wielbasis)

1.470 kg

59 l (benzine)

480 l (bagage)

### Prijzen

€ 59.000 (NL)

n.n.b. (B)



HET  
 VONNIS

16

20

BMW's nieuwe alleskunnertje is scherper qua motor en rijeigenschappen, maar ook in z'n vering en demping. Afgezien daarvan is dit een geweldige allrounder die je als bestuurder zonder twijfel keer op keer heel blij zal maken

Foto's: BMW

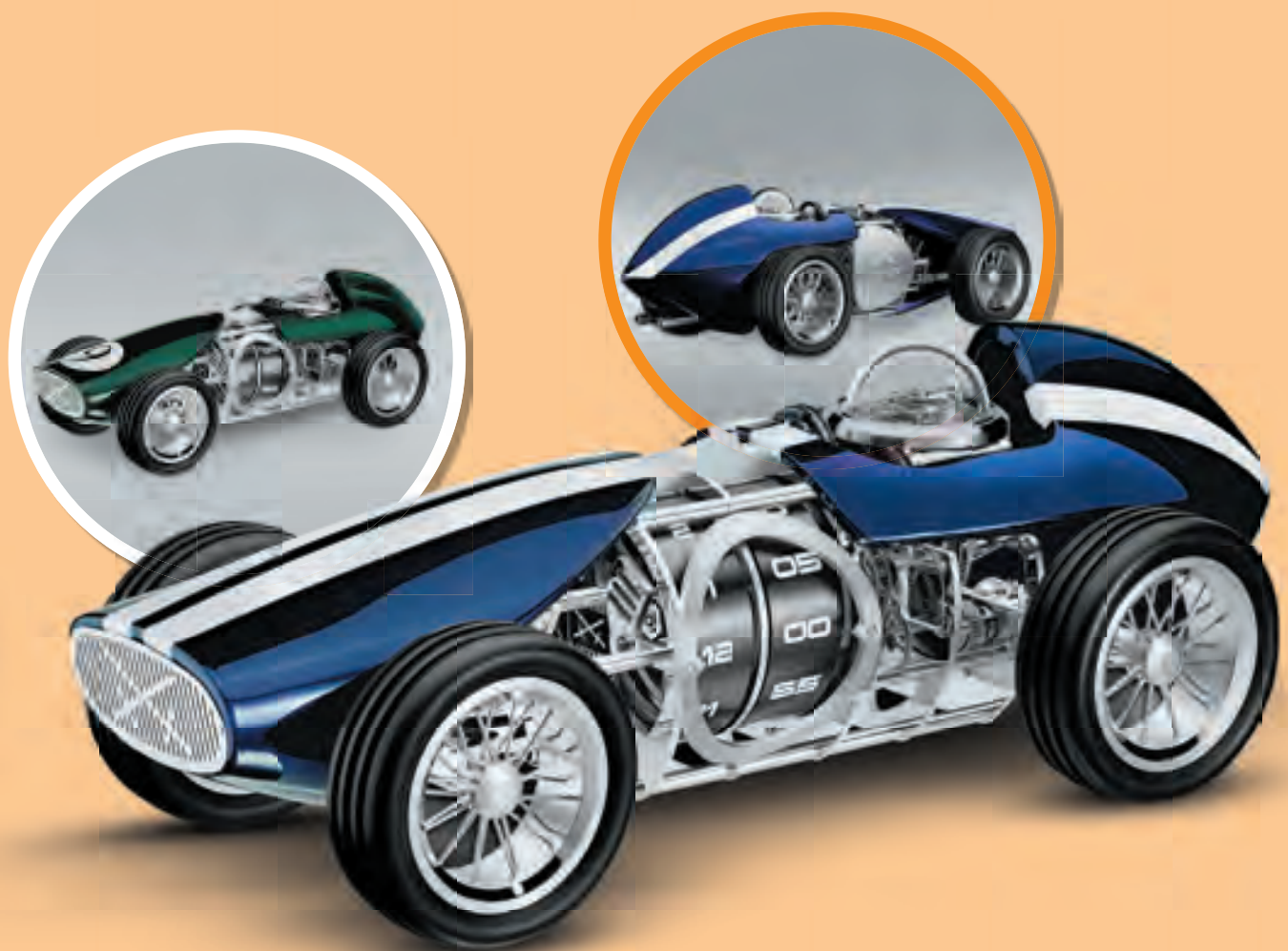
# *TopGear.nl*



**VOOR HET COOLSTE AUTONIEUWS  
EN DE BESTE AUTOTESTS**

# Coolstuff

DINGEN WAARVAN WIJ HOUDEN, VAAK NUTTELOOS EN DUUR, MAAR VOORAL MOOI EN HEBBERIG MAKEND



## Time Fast D8

Noem deze Time Fast D8 van L'Épée 1839 vooral geen uurwerkje, want het gaat hier – uiteraard – om een kinetisch beeldhouwwerkje, dat toevallig ook de tijd meldt. De details zijn – toegegeven – adembenemend, van de motorkap tot de vintage radiatorgrille en van de drivers seat achterin tot de wielspaken. En dan rekenen wij het 289-delig precisiemechaniek dat de tijd dus ook weergeeft, niet eens mee.

Prijs op aanvraag  
[www.lepee1839.ch](http://www.lepee1839.ch)



01

02



03

04



05

01

## Ford-hondenhok

Slaat je waakse hond binnen op alles aan; van de postbode, tot een piepende rem buiten, dan is een geluidsonderdrukkend hok iets voor je. Eh, say what?

Echt, het doggie-huisje is ontworpen door Ford, dat dezelfde noise-canceling techniek uit de Ford Edge nu toepast in dit domein van je trouwe viervoeter met z'n gevoelige oren. Voorlopig is deze kennel nog een PR-grapje, maar productie is niet uitgesloten.

[www.ford.nl](http://www.ford.nl)

04

## Carbuddy

Voor sommige strakgesneden bolides, moet je bijna vloeibaar zijn om er een beetje cool – zonder enig decorumverlies – uit op te stijgen. Het kan ook dat je een venijnige sportblessure opgelopen hebt en acht slagen nodig hebt om uit je stoel te klauteren. No more, met deze Carbuddy, die je in de slotbeugel klemt, waardoor je als een atleet uit de auto veert. Hij kan ook fungeren als life-hammer!

€ 23,-

[www.bol.com](http://www.bol.com)

02

## Victorinox-koffer

Cabin crew, arm slides. Voor (zaken)mensen die zo ongeveer wonen in Boeings en Airbussen, lanceert Victorinox een hightech-koffer.

Deze Frequent Flyer carry on heeft vakjes voor tech-gear (o.a. je powerbank), een USB-aansluiting en ook een multitool, waarmee je bijvoorbeeld (internationale) SIM-kaartjes kan wisselen.

€ 319

[www.victorinox.com](http://www.victorinox.com)

05

## PlayStation Classic

Sony haakt aan bij de retrogaming-hype en komt – net als Nintendo met de SNES Mini – met een PlayStation Classic, een verkleinde PlayStation met een HDMI-aansluiting, twee controllers en twintig games die al op de console geïnstalleerd staan inclusief Destruction Derby, Grand Theft Auto, R4 Ridge Racer Type T4 en Twisted Metal. Vet.

€ 99

[www.sony.nl](http://www.sony.nl)

03

## Backpack Electric Scooter

Je hebt – terecht – de schurft aan die terra-parkeertarieven in binnensteden, maar je wilt toch deur-tot-deur-transport. Neem dan deze rugzak scooter op de passagiersstoel mee, oftewel: een superlicht en totaal inklapbaar elektrisch rijwiel, dat in een speciale backpack past en die je overal tevoorschijn kan toveren. Swéét.

€ 575

[www.aliexpress.com](http://www.aliexpress.com)



# ZENITH DEFY CLASSIC COLLECTION EVOQUE

De samenwerking tussen het Zwitserse horlogemerkt Zenith en Range Rover bracht al de Chronomaster El Primero Velar voort en ter gelegenheid van de launch van de nieuwe Evoque, is er nu een kek Evoque-klokje in de DEFY Classic collection, dat net als de bolide een symbiose tussen urban en country-living moet uitstralen.

€ 6.100

[www.zenith-watches.com](http://www.zenith-watches.com)



07



08



09



10



11

07

## AMAZON ECHO AUTO

Tuurlijk: stembedieningssyste-  
men in auto's worden  
steeds beter, maar geen  
enkele van die systemen is  
zo multifunctioneel als Alexa.  
Deze kleine dongle op cas-  
setteformaat stelt je in staat  
om Amazons virtuele assistent  
mee te nemen in je auto  
en geeft je zo toegang tot  
zo'n beetje alle features.  
Voorlopig alleen te gebruik-  
en in de VS, maar hij komt  
eraan, let maar op.

\$ 24,99

[www.amazon.com](http://www.amazon.com)

08

## Shure KSE1200

Voor audiosnobs is muziek  
bijna ondergeschikt aan de  
high-end hardware, waar-  
van ze acuut gaan kwijlen.  
Welnu, opgelet: Shure brengt  
een elektrostatisch koptele-  
foon-setje op de markt,  
waarbij steeds elektrische  
ladingjes over een velletje  
mylar gelanceerd worden,  
wat zich vertaalt in een ultra-  
helder geluid. Wel aan de  
prijs, maar top-spul.

€ 1.999

[www.shure.nl](http://www.shure.nl)

09

## GRAVITY INDUSTRIES JET SUIT SERIES 3

Als je ze eenmaal je exacte  
maten hebt gegeven, doet  
Gravity er nog een maand of  
twee over om je persoonlijke  
*jet suit* te bouwen. Het pak  
heeft vijf turbines en produ-  
ceert het equivalent van ruim  
1.060 pk. Je maximale vlieg-  
hoogte is 3.600 meter, als je  
jezelf althans succesvol weet  
te lanceren. Gelukkig krijg je  
van tevoren wel wat training.

Ca. € 390.000

[www.selfridges.com](http://www.selfridges.com)

10

## DJI OSMO POCKET

Je iPhone is een veel, veel  
betere videocamera dan  
echte videocamera's nog  
maar een paar jaar geleden  
waren. Maar wat wiebelig.  
Geen zorgen: dit is de Osmo  
Pocket, een drie-assige,  
mechanische gimbal die je in  
je binnenzak kunt vervoeren.  
Met deze gadget maak je  
4K-opnames, 60-fps video  
en 12-megapixel foto's. Je  
kunt 'm verbinden met je tele-  
foon waardoor je van z'n  
professionele modus gebruik  
kunt maken, of je zet 'm in als  
een simpele, op zichzelf  
staande camera. Steek een  
geheugenkaart in de zijkant  
en schiet 'm vol met auto-  
beelden.

€ 359

[www.dji.com](http://www.dji.com)

11

## BAMFORD LONDON GMT

George Bamford, kleinzoon  
van de oorspronkelijke  
meneer achter tractorfirma  
JCB, maakte naam door de  
toorn te wekken van chique  
horlogemerken omdat hij hun  
klokjes achteraf ordinair liep  
op te pimpen. Toen begon hij  
voor zichzelf en maakte hij  
speciale edities van horlo-  
ges voor TAG Heuer en  
Zenith. Nu bouwt hij zijn eigen  
horloges. Deze heeft een  
automaat en een GMT-wij-  
zer, en we vinden 'm echt  
heel aardig.

Ca. € 1.250

[www.bamfordwatchde-  
partment.com](http://www.bamfordwatchde-<br/>partment.com)

## CADEAU VAN DE MAAND (ALLEEN VOOR ABONNEES)

**TopGear geeft weg:**  
4x Edifice Premium Solar-  
horloge à € 199



Het Edifice Premium Solar-horloge (ook bekend als de EFS-S540DB) voor heren heeft een solar-uurwerk, een zwarte wijzerplaat en is afgedekt met saffierglas, dus extra krasbestendig. Deze Edifice heeft een massieve roestvrijstalen kast en een verschroefde horlogekastbodem, waardoor het binnenste van het horloge optimaal beschermd is. Op het display wordt de huidige datum getoond en de wijzers hebben een fluorescerend laagje. De band is gemaakt van rvs. Van dit horloge heb je jarenlang draagplezier; je kunt er zelfs mee zwemmen en snorkelen! Voor meer informatie kijk je op [edifice.nl](http://edifice.nl).

### Wat moet je doen om zo'n Edifice te winnen?

Simpel. Je moet abonnee zijn. In dat geval stuur je een mailtje met je adresgegevens naar [abokado@topgear.nl](mailto:abokado@topgear.nl) (doe dit vóór 1 februari) en je dingt automatisch mee naar het horloge. Mocht je tot de winnaars behoren, dan krijg je vanzelf bericht.

De LEGO Technic Bugatti's van vorige maand zijn gewonnen door J. Vredevoogd uit Roden en V. Ruiter uit Naarden. Jullie krijgen de prijs zo snel mogelijk thuisgestuurd.



## HONDA SUPER CUB DOOR K-SPEED

**Braaf scootertje omgebouwd tot iets minder braaf scootertje ★★★**

→ Een jaar geleden barstten we in lachen uit toen Honda de introductie van hun vernieuwde Super Cub opluisterde met een speciale, door het Thaise K-Speed gebouwde custom. Een op het oog nog redelijk originele body werd verlaagd en voorzien van 17-inch wielen en dikke retro-banden, goed voor karikaturale proporties en daarmee de nodige koffie in onze neus. Kennelijk had K-Speed de smaak te pakken, want in de loop van 2018 maakten ze nog eens drie omgebouwde Cubs. Dit is de meest recente, die in samenwerking met Storm Aeropart werd gerealiseerd.

Storm kwam op de proppen met nieuw vormgegeven plastic onderdelen om de Cub een meer gestroomlijnde look te geven. De zwarte en bruine kleuren spelen in op je vintage-bewustzijn, maar in feite is Honda's icoontje in deze uitdossing moderner dan ooit. K-Speed monteerde schijfremmen voor en achter – vorige versies hadden nog de standaard trommels – en kapte

het achterstevig bijna in zijn geheel af. Een nieuwe swing-arm-ophanging zorgt dat het achterwiel zich verder uitstrekt, waardoor de aandoenlijke, opgepropte uitstraling van de eerste K-Speed Cub wordt vermeden; een beetje.

Beide wielen zijn dichtgemaakt met grote plakken koolstofvezel, en zaken als een nieuwe snelheidsmeter, een ander stuur, een smaakvol bekleed zadel en mooi vormgegeven voetsteunen laten geen twijfel bestaan over de aandacht voor detail die in dit project is gaan zitten. Het 109-cc motortje bleef standaard, maar werd wel voorzien van een Diablo-uitlaat voor iets meer knetterende praatjes.

Hebben? Officieel biedt K-Speed hun custom-Cubs niet te koop aan, getuige het feit dat ze niet eens op hun website te vinden zijn. Maar wellicht als je het heel lief vraagt...

**Prijs n.b.**  
**k-speed.net**



Weinig in het leven is lekkerder dan de geur van een nieuwe auto, maar we zijn ook fans van minder welriekende doch exotischer zaken. Kiezen kan soms lastig zijn



# NIEUW

OF



# GEBRUIKT?



**E**erst even de randvoorwaarden. Je zou misschien een sportieve tweezitter willen, maar je hebt drie kinderen en een enorme hond, dus dat wordt of uiterst onpraktisch of ontzettend illegaal. Heb je echt behoefte aan een SUV terwijl een zuiniger en lolliger te rijden stationwagens eigenlijk verstandiger zou zijn? Moet je vaak op straat parkeren en woon je in de stad, zodat een kleine en wendbare auto je alledaagse leven wat makkelijker zou maken? Woon je aan een modderpad in de Ardennen en heb je behoefte aan volledig te sperren differentiëlen? Als dat laatste zo is, heb je niet echt veel aan een tweedehands BMW M3 Competition. Maak je verder trouwens niet zo druk om die twee dagen sneeuw die we elke drie jaar hebben, en koop er al zeker geen dure 4x4 voor – dat heeft geen zin. Koop dan liever een setje winterbanden.

Uiteraard is het zo dat autobouwers segmenten in steeds meer gespecialiseerde niches snijden, en er is zeker een auto op de markt die perfect bij je past – je hoeft alleen maar te bedenken hoe, hoe vaak en waarvoor je 'm zult gebruiken, en wat je kunt betalen. Laat je vooral niet afleiden door het merk: er bestaan echt fantastische auto's die niet de traditionele 'premium' naamplaatjes dragen, maar die je zomaar meer uitrusting en meer waar voor je geld bieden.

We hebben op de volgende pagina's een aantal gloednieuwe en heel behoorlijke auto's voor je op een rij gezet. Daarna zijn we gaan scouten, op zoek naar auto's die voor een vergelijkbare prijs nog net wat interessanter zijn, en die ondanks hun status als tweedehandsje extra cool zijn. Of dat allemaal even realistisch is, is aan jou. We kunnen niet in je portemonnee of in je ziel kijken.

In feite is dit het grote dilemma van de echte autoliefhebber: wanneer je een auto koopt, ga je dan voor glanzend en nieuw of wil je waar voor je geld? TG leeft ervoor om je door zulke problemen heen te loodsen. *At your service.*

# AUTO'S KOPEN VOOR DUMMY'S

Vrees niet – dat je je op dit moment erg alleen en uiterst verward voelt, is volslagen normaal. Hier volgen de voors en tegens van de mogelijke startpunten



## DEALER



- + Het is de merkdealer; die weet meestal wel waar hij over praat.
- + Veel modellen om uit te kiezen, en de verkoper kan je vaak een versie laten zien die (ongeveer lijkt op wat) je uiteindelijk zult kopen.
- + Testritten. Maak er altijd een. Sta erop. Bedenk van tevoren wat je met een auto zult gaan doen en test 'm op dat soort wegen – als de stoelen oncomfortabel zijn, worden ze heus niet op magische wijze beter als je eenmaal hebt afge-rekend.
- + Vaak valt er te praten over het inruilen van je oude auto.
- Over het algemeen wel wat duurder.

## WEBSITE



- + Je kunt auto's van alle merken en uit alle windstreken vergelijken, precies bepalen wat je wilt en configurators gebruiken om exact te zien wat je kunt betalen. Bij merk-onafhankelijke 'online dealers' zoals auto.nl en autozaak.nl is het aanbod sterk verdund, maar kun je wel kiezen uit nieuw, gebruikt of private lease en zijn de prijzen en optiepakketten vaak interessant.
- Afhankelijk van wat en waar je koopt, heb je niet altijd de garantie en veiligheid van een merkdealer.
- Het grootste struikelblok bij een aanschaf als deze: je kunt geen testrit doen en je hebt geen fysiek contact met het voertuig.

## PARTICULIER



- + Kan veel goedkoper zijn, en met particulieren valt vrijwel altijd te praten over de prijs.
- Er zijn geen garanties – koop je een kat in de zak, dan is het lastig verhaal halen, en wat gebeurt er als er iets misgaat tijdens de testrit?
- Kan soms erg intimiderend zijn, en er zijn altijd mensen die niet het beste met je voor hebben. Ga je langs bij een particulier, zorg dan dat je van de hoed en de rand weet of neem iemand mee die verstand van zaken heeft.
- + Zeiden we al dat je goedkoop uit zou kunnen zijn? Koopjes bestaan echt, soms althans.

## VEILING



- + Er zijn koopjes.
  - De kans bestaat dat je een miskoop doet.
- Tips voor het kopen op een veiling:**  
Bezoek er verschillende zonder de bedoeling om iets te kopen. Leer hoe het werkt. Heb geen haast. Lees de catalogus, weet wat voor auto je wilt en wat je wilt betalen. Raak niet opgewonden en overbied niet in het heetst van de strijd. Inspecteer de auto's die je interesseren, maar verwacht niet je 'perfecte' auto te vinden. Luister naar de veilingmeester – die geeft vaak details over de staat van het voertuig. Vergeet de bijkomende kosten niet; van het veilinghuis, belastingen en vervoer naar je huis.

# COUPÉS

Stel dat je geïnteresseerd bent in een kleine coupé. Het leven is vaak al praktisch genoeg, immers, dus je wilt iets sportiefs dat er kek uitziet en waarin je ook dagelijks kunt rijden, dus je laat je oog vallen op de nieuwe Audi TT. En dan zie je op internet dat er oudere Audi R8's te koop staan voor vrij normale prijzen. De lichtere, goed ontvangende versie met de V8. Nu de nieuwe in de showrooms staat, valt er misschien wel een mooie deal te maken.



## Nieuw Audi TT

// € 54.368 – € 94.460 (NL) /  
€ 38.650 – € 70.400 (B)

- + Volledige garantie, totale betrouwbaarheid, mooie allrounder
- Niet al te spannend weggedrag, is wat gewoontjes – op de RS na, dan

De prijzen van de TT Coupé beginnen bij 54.368 euro (38.650 euro in België), terwijl de 2,0-liter 45 TFSI quattro – en die wil je – 60.635 euro kost (46.850 euro in België). Voor dat geld krijg je een knappe, goed rijdende, vierwielangedreven coupé die je net zo makkelijk als boodschappenwagen kunt inzetten als een snelle hatchback. Maar je kunt ook voor iets anders kiezen...

OF



## Gebruikt Audi R8 V8

// € 50.000 – € 100.000 (NL) /  
€ 40.000 – € 80.000 (B)

- + Het is een 420 pk sterke V8-middenmotor; een supercar voor beginners!
- Niet zo zuinig als de TT, en minder praktisch

Er staan best wat R8'en met V8 te koop op het moment – vaak al voor zo'n 50 mille (NL) / 40 mille (B), met vaak minder dan 60.000 kilometer op de teller. Aangezien de R8 erg betrouwbaar lijkt te zijn en heel bruikbaar is gezien z'n prestaties, wat kies je dan: een junior-supercar of een sexy Golf?



**HARRIS ZEGT:**  
'In de Alpine heb je geen behoefte aan iets anders. Ik houd van 997's, maar de A110 is gewoon super'



# SPORT-AUTO'S

In dit segment zijn de verleidingen groot, maar geloof niet het versleten cliché dat je een oudere supercar kunt rijden voor hetzelfde geld als een heel prozaïsche auto. Dat is niet zo. Maar zou je graag iets sportiefs hebben met de motor in het midden of achterin? Stijlvol, interessant en met een naam die je graag noemt tijdens gesprekken over auto's? Met achterwielaandrijving en rijeigenschappen die je zelfs op de somberste dagen aan het lachen maken? Misschien hebben we iets voor je.



## Nieuw Alpine A110

// € 64.300 – € 68.800 (NL) /  
€ 55.000 – € 58.800 (B)

- + Superlicht, prachtig, gaat hard, ook opvallend goed in saai verkeer
- Weinig bagageruimte, aan de prijs

Een gloednieuwe, 252 pk sterke Alpine A110 kost 64.300 euro (NL) / 55.000 euro (B) voor de Pure-uitvoering. Hij is licht, maar niet gestript – een schoolvoorbeeld van slim lichtgewicht-denken – hij heeft veel karakter en rijdt als een droom; een beetje zoals een Lotus is bedoeld, maar dan zonder het gevoel dat hij ieder moment stuk kan gaan. Zelfs de automaat is indrukwekkend, en je mist de handbak al helemaal niet meer zodra je weet welke modus wat doet. Hij is erg nieuw, trekt veel aandacht, is de huidige lieveling van menig auto-journalist – we bekroonden 'm zowaar tot *TopGears* Sportauto van het Jaar – heeft een leuke en niet-agressieve retro-futuristische uitstraling en maakt altijd het juiste geluid. Het is een liefhebbersauto die het er niet te dik bovenop legt. Bovendien valt er veel te zeggen voor een auto die tamelijk zuinig is – niet alleen met brandstof, maar ook met banden en de remmen.

## Gebruikt Porsche 911 Carrera S

// € 55.000+ (NL) /  
€ 35.000+ (B)

- + Iconisch, idioot praktisch voor dit segment, heerlijk om te rijden
- Iedereen heeft er al een, hogere verzekeringspremie

Dus de Fransman kost dik 60 mille (of net iets minder dan dat in België) – nou nou, toe maar. Voor dat geld kun je ook z'n rivalen in de garage zetten, zoals de TT of (heel even doorsparen) een Porsche Cayman of zo. Maar je zou ook kunnen kijken naar iets meer prestigieus dat al een beetje is ingereden. Iets als de grotere, al lang en breed iconische Porsche 911, bijvoorbeeld. Er zijn behoorlijk wat exemplaren van de 997-generatie te koop voor bovengenoemde prijzen, en als je goed zoekt of je vraag even in de week legt bij een Porsche-dealer, zou je nog wel eens blij verrast worden door een exemplaar met een heel lage kilometerstand. Hij is dan wel niet zo 'nieuw' als de (nog steeds geweldige) Alpine, maar met de Porsche koop je heel veel auto voor je geld. Bovendien is de 997 een auto waar je op dagelijkse basis – denk: boodschappen – verder mee komt dan met de kleine A110, die weigert meer mee te torsen dan een korte broek en een sporttasje.

OF

# | SUV's



**Nieuw**

## Range Rover Evoque

// € 55.000 – € 79.450 (NL) / € 38.600 – € 71.350 (B)

- + **Gloednieuw, relatief zuinig, ultramodern interieur**
- **Eerst moet je er lang op wachten, dan zie je ze ineens overal**

Interessant: de nieuwe Evoque is een soort mini-Velar (vooral vanbinnen) en voelt daardoor veel moderner aan dan voorheen. Hij staat op een gereviseerde versie van het D8-platform en is daardoor iets groter geworden – en ook wat ruimer. Maar feit blijft dat dit een van Land Rovers bestverkopende modellen is omdat de prijs redelijk is. Dat hij daarbij nu meer lijkt op een kloon van zijn duurdere, oudere broer kun je dan alleen maar beschouwen als een bonus.



**HARRIS ZEGT:**

'Ik zou de grote Range Rover kopen als ik in LA woonde, maar ik woon in Engeland'

De SUV-bubbel wil maar niet barsten, en door de steeds maar groter wordende keus kun je inmiddels werkelijk in ieder segment en prijsklasse een hoog op de wielen staande vierwielangedreven auto kopen. Maar heb je echt een ter zake kundige SUV nodig, dan wil je waarschijnlijk uiteindelijk toch een Land Rover. Nu de nieuwe Evoque net onthuld is, vroegen we ons af wat uit dezelfde stal je ook zou kunnen verleiden, in plaats van gebruikelijke alternatieven als de Jaguar E-Pace en de BMW X1. Dan blijkt dat je heel wat auto voor je geld kunt krijgen als je wilt gaan voor een Land Rover.



## Gebruikt Range Rover Vogue

// € 55.000+ (NL) / € 45.000+ (B)

- + Groot, tijdloos, stijlvol en goed in het terrein. De Britse Queen heeft er ook een. Of twee
- Je moet wel echt garantie zien te regelen, en hij is niet echt goedkoop in onderhoud

OF

Hmm. Is een Evoque wat te proletarisch voor je? Wat gewoontjes? Nou, dan zou je kunnen gaan voor de matriarch van het genre in de vorm van een oudere, eerder door iemand anders beminde, ervaren en lekker voluptueuze Range Rover. Soms is de autowereld net de echte wereld, als het op verstandige keuzes aankomt. Bedenk wel dat ie qua infotainment archaisch aan zal voelen: dat doet LaRo pas de laatste jaren echt goed



# I SUPERCARS

Wat betreft supercars is de zaak eenvoudig: niets is beter dan een auto met veel cilinders en een atmosferische motor. Dit zijn de enige auto's die zich stante pede een weg naar je ziel weten te schreeuwen. En dat is waar het bij deze auto's om gaat – als je geen zin hebt in een ritje puur om het rijden, als mensen je niet nakijken, dan is het hebben van een supercar behoorlijk zinloos. Er is momenteel meer dan genoeg keuze in deze klasse: alles van McLaren tot de beste Porsches en via Mercedes-AMG tot Ferrari.

## Nieuw Audi R8 V10 Performance

// ca. € 275.000 (NL) / n.n.b. (B)

- + Atmosferische V10, niet-beangstigend rijgedrag, betrouwbaarheid
- Een van de meer subtiele supercars, wat zowel goed als slecht is

Recent vernieuwd en zowel stilistisch als technisch aangepakt: de R8 is en blijft een van de geweldigste, meest onderschatte supercars ter wereld.

Met 570 pk voor de 'standaardversie' tot 620 pk voor de Performance is de R8 een groot brok 5,2-liter V10-charme. Hij is echt een plezier om te rijden, zonder dat je het gevoel krijgt dat hij a) je tegen het eerste het beste harde obstakel zal lanceren, of b) elk moment kan exploderen. Dat is mooi meegenomen.

Goedkoop is het natuurlijk allemaal niet. Prijzen voor de nieuwste versie zijn nog niet bekendgemaakt (reken in Nederland op zo'n 275.000 voor het topmodel), maar een R8 is in feite nog best een goede koop voor wat je allemaal krijgt: de kalmerende Audi-kwaliteit en -betrouwbaarheid met krankzinnige Lamborghini-prestaties (hij deelt de V10 met de Huracán). Maar er is ook een optie met échte Lamborghini-prestaties, die zowel mentaal als fysiek wat meer risico met zich meebrengt.





**HARRIS ZEGT:**  
'Een Murciélago met handbak? Ja, graag. Dan mag je die Audi-ghini houden'

## Gebruikt Lamborghini Murciélago

// € 140.000+ (NL) / € 130.000+ (B)

⊕ **Aandachttrekker. Wordt nooit verward met braveren modellen. Oh, dat geluid!**  
● **Bijt je arm eraf als je niet weet wat je doet. Of gaat gewoon kapot. Zuipt bovendien**

Dus koop je een nagelnieuwe Audi R8 Performance, of ga je voor de helft van de prijs voor iets ouds in de vorm van een Lamborghini Murciélago? Bedenk wel dat je in dat laatste geval een van de meest bruikbare supercars – net zo praktisch als een McLaren 570S of een Porsche 911 Turbo om mee naar de bakker te rijden – dan zomaar verruilt voor een brede, enge, van kreeftachtige deuren voorziene Lamborghini met V12. En waar de R8 alle prestaties kan leveren die een mens redelijkerwijs van een auto kan verlangen, hoort de LP640 simpelweg thuis bij de ‘echte’ supercars, met bijbehorende, eh, ‘uitdagende’ rijeigenschappen. Hij mag dan vierwielaandrijving hebben, erg vergevingsgezind is hij bepaald niet.

Je vindt al een Murci voor veel minder geld dan een nieuwe R8 in Nederland kost, en hoewel hij je een arm, een been en op z'n minst een nier kost om rijdend te houden (voor twee achterbanden betaal je zo 1.000 euro), zijn er weinig andere auto's die zoveel indruk op jou en de mensen om je heen maken. Vraag blijft: heb je het lef om 'm van je eigen geld te gaan rijden?

OF



# ELEKTRISCH

De huidige lievelingetjes van het gesprek tijdens de borrel: volledig elektrische auto's worden door steeds meer mensen als aankoop overwogen. De keus wordt stilletjes aan iets ruimer. De elektrische Hyundai Kona heeft een actieradius van 450 kilometer voor minder dan 40 mille, maar wat als je per se in een premiummerk wilt rijden omdat je toch ook al afscheid hebt moeten nemen van de verbrandingsmotor?



## HARRIS ZEGT:

'Ik ben helaas niet zelfvoldaan genoeg om een Tesla te rijden; doe mij de Jag'



## Nieuw Jaguar I-Pace

// € 79.180 – € 103.630 (NL) /

€ 78.990 – € 103.440 (B)

- + Nieuw, vrij exotisch, rijdt geweldig en ziet er ook zo uit, vierwielaandrijving
- o Duur, niet zo handig als een auto met verbrandingsmotor tot je aan het laden gewend bent

Volgens de Jaguar-website rijdt je voor iets minder dan 80 mille in een nieuwe, briljante I-Pace met een WLTP-actieradius van 450 kilometer, die van 0 naar 100 gaat in 4,5 seconden en je maximale milieu-street cred bezorgt. Hij is comfortabel, rijdt uitstekend, heeft een chic interieur en won recent de *TopGear* Award voor de beste elektrische auto van 2018. Ben je niet bang je reizen vooraf enigszins te plannen, dan biedt een elektrische auto als deze je grote voordelen. Maar dan nog is het wel veel geld.

OF

## DE CENTJES

De dagen dat we auto's afrekenen met contant geld in een smoezelige envelop zijn inmiddels wel voorbij. Denken we

### Contant

Old-school en eenvoudig. Onderhandel stevig, want je maakt het de verkoper heel makkelijk; staar je niet blind op opties die je niet nodig hebt. Verklap je totale budget niet te vroeg tijdens de onderhandelingen – start bij de basis en kruip langzaam omhoog. Verlies je inruilwaarde niet uit het oog – weet wat je ongeveer van je huidige auto kunt verwachten voor je van huis gaat.



### Persoonlijke lening

Dit is een lening van de bank voor een bepaald bedrag waarbij je maandelijks afbetaalt. Je koopt de auto en bent meteen eigenaar. Vervolgens betaal je het geleende geld terug over een vooraf bepaalde periode, met rente. Je rekent zelf af met de autoverkoper, dus ook hier geldt: weet wat je wilt, onderhandel stevig en laat je niet in de luren leggen.



### Huurkoop

Eigenlijk een hypotheek op je auto. Je doet een aanbetaling aan een dealer, en betaalt de rest van het geld over een bepaald aantal jaren terug, met afbetalingen per maand. Aan het eind is de auto van jou. Eenvoudig te begrijpen, maar met een stevige aanbetaling ten opzichte van een lease en forsere termijnbedragen voor langere tijd. Vergeet de rente niet.



### Private lease

Eigenlijk lange-termijnhuur. Je komt een maandelijks betaling overeen en geeft de auto terug aan het eind van de afgesproken termijn. Ondertussen hoef je je nergens zorgen over te maken: onderhoud en verzekering zijn inbegrepen. Jij moet voor de auto zorgen en niet meer dan de afgesproken kilometers rijden, anders word je aan het eind van het contract alsnog flink om de oren geslagen.



## Gebruikt Tesla Model S P90D

// € 80.000+

- ⊕ De Ludicrous Mode is inderdaad ludiek. Braak. Eventueel zevenzits. Vierwielaandrijving
- ⊖ Lijkt toch een beetje op een stuk zeep, en is ook nogal een cliché geworden

Als je iets snellers zoekt dat ook elektrisch en vierwielaangedreven is, dan zou je deze Tesla kunnen overwegen. Van de Model S P90D staan er inmiddels een aantal te koop (in België overigens wat minder). Hij gaat in drie seconden naar 100 km/u terwijl hij ook een aardige actieradius heeft. De Model S biedt optioneel plaats aan zeven mensen; in de I-Pace passen er maar vijf. En je voelt toch iets meer aansluiting bij Elon als hij weer eens losgaat op Twitter. Een andere optie is het kopen van drie hagelnieuwe Renault Zoe's en van het geld dat je overhoudt lekker (vegetarisch) uit eten gaan.



**HARRIS ZEGT:**  
'De nieuwe Fiesta is een giller, maar deze generatie RS gaat als een quattro'

# HETE HATCHES

Een goed gemaakte hot hatch is iets heerlijk. Vooral ook omdat je geen tweede auto hoeft te kopen voor het dagelijks leven. Denk er eens even over na (als je dat nog niet hebt gedaan): praktisch genoeg voor de rit naar school en naar de supermarkt, lollig genoeg om je blij te maken op een binnenweggetje als je geen kinderen of boodschappen hoeft te vervoeren en je dus wat uitbundiger door de bocht kunt. Er is in dit segment veel keuze. Wat dacht je hiervan?

## Nieuw Ford Fiesta ST

// € 26.510 – € 27.945 (NL) / € 23.100 – € 26.400 (B)

- + Lollig, eerlijk, zuinig, vergevingsgezind. Subtiel. Met garantie
- Niet de snelste hatch ter wereld, en niet iedereen houdt van de stoelen

Nieuwe hot hatch kopen? Waarschijnlijk staat de Ford Fiesta ST boven aan je lijstje. Ook hij is de trotse bezitter van een *TopGear* Award, en terecht (al zeggen we het zelf): deze vurige kleine driecilinder à 1,5 liter is zowel voor je hart als voor je hoofd een goede aankoop, en niemand met ook maar een beetje gezond verstand kan ooit wat anders beweren. Laten we de cijfers even doornemen. De ST1 kost ongeveer 26.510 euro (NL) / 23.100 euro (B) zonder opties, maar de versie die je wilt – de ST2 met het Performance-pakket, een differentieel en een toffe lakkleur – kost 27.945 euro (NL) / 26.400 euro (B). Maar voor dat geld is er meer leuks te bedenken.

## Gebruikt Ford Focus RS

// € 25.000+

- + Hardcore, snel, 300 pk
- Zo subtiel als een vuist in je gezicht, verbruik, verzekering, en er is vaak al wat te driest mee gespeeld

Een Focus RS voor het geld van een Fiesta ST? Jazeker, dat is heel goed mogelijk. En binnen het merk van de Blauwe Ovaal heb je dan allerhande mogelijkheden. Bijvoorbeeld de bijna iconische Focus RS van de eerste generatie – en gebruik de rest van je geld om 'm op te knappen. Of neem er, voor iets meer geld, een van de tweede generatie met een vrolijke 300 pk. Liefst in het knalgroen. De vijfcilinder zuipt als een dolle in vergelijking met de kleine Fiesta, maar je maakt er meer indruk mee en de rijervaring is aanzienlijk woester. Oh, en het geluid ligt vanzelfsprekend op een heel ander niveau.

OF

# LUXE

Zwevend in stilte, met een geurige zweem van boterig leer om je heen en finer waar je vingers constant overheen willen blijven strelen – als je tenminste niet achterin een dutje doet na een iets te zware lunch. Maar er zijn sinds een tijdje ook waardige automobielen op de markt die het aardig maken om zelf achter het stuur te kruipen. Het beste voorbeeld uit dat hoogste echelon is momenteel de nieuwe Bentley Continental GT. Maar er zijn meer stijlvolle opties.



## Nieuw Bentley Conti GT

// € 287.161 (NL) / € 207.878 (B)

- + Snel, comfortabel, briljant gemaakt en super-charismatisch. Nu met extra veel technologie en zo
- o Zuipt als je vooruit wilt, is weinig subtiel, kost veel

Een nieuwe Continental GT is angstaanjabend duur, en dan heb je nog geen blik geworpen op het Bentley-personalisatieprogramma of gespeeld met granietfineer. Voor die instapprijs krijg je een ouderwets handgemaakte Britse automobiel die achter z'n schermen gebruikmaakt van zeer nieuwerwetse technologie. Dat zorgt ervoor dat dit een echt opwindende en leuke auto is om gekkigheid mee uit te halen, terwijl hij ook prima bruikbaar is voor dagelijkse ritjes. Hij heeft vierwielaandrijving en knappe techniek die hand in hand gaan met alle handgemaakte heerlijkheid. Er gaat eigenlijk niets boven.



**HARRIS ZEGT:**  
'Absoluut de Phantom Coupé. Een toekomstige klassieker'



## Gebruikt R-R Phantom Coupé

// € 200.000+

OF

- + Monsterlijke présence, dito motor, maar rijdt opvallend goed voor een volvette R-R – bijna als een Wraith
- o Sommige mensen vinden het niets of snappen 'm niet, vergt het BNP van Wales om 'm op de weg te houden

Voor een nieuwe, 'atletische' Rolls-Royce Phantom Coupé ben je in Nederland normaal gezien bijna vijfenhalve euroton kwijt. Heb je dat er niet voor over, maar zie je het wel zitten om in een enorme coupé hele continenten moeiteloos te doorkruisen, dan is een tweedehandsje soms te vinden voor minder dan de helft van het geld. Vaak met weinig kilometers en uiteraard tot in de puntjes onderhouden. Goed, je zult even moeten zoeken, want ze zijn er niet op iedere straathoek – al schijnt het aanbod in Rusland groter te zijn. Gezien de afschrijving is ie ineens een soort koopje, en laten we eerlijk zijn: je vriendjes vinden een Rolls toch het puikst.

## WAT HANDIGE ZAKEN OM BIJ STILTE STAAN



VERZEKERING

Vergeet niet om eerst te kijken naar de verzekeringspremies voor de auto die je op het oog hebt. Afhankelijk van je leeftijd, rijervaring en of je je in het verkeer gedragen hebt, kan iets snels zomaar onbetaalbaar blijken.



BRANDSTOF

Diesels mogen dan zuiniger zijn, de hogere vaste lasten maken dat je vaak veel kilometers moet rijden om quite te spelen ten opzichte van een benzineauto. Je EV opladen is overigens ook niet gratis.



BELASTING

Voer je een auto in uit het buitenland, dan moet er in Nederland BPM worden afgedragen. Bij auto's van na 2008 wordt dit berekend op basis van de uitstoot – een model van een jaartje ouder kan flink goedkoper zijn.



MILIEUZONES

Er zijn geen regels en iedere stad doet maar wat. Wil je zeker weten dat je over een paar jaar nog naar je eigen huis mag rijden? Dan sta je voor de keuze: overgaan op elektrisch, of verhuizen naar een rustig dorp.



JE FAMILIE

Wat vinden zij er eigenlijk van? Immers: je kunt je zinnen zetten op een toffe coupé met amper-achterbank, maar als je kinderen de hele weg klagen over beknelde zenuwen, krijgt je droom toch een nare bijmaak.



**HARRIS ZEGT:**  
'Iedereen zegt dat de F10 best snel is. Ik moet 'm toch zelf eens gaan proberen'



# I SEDANS

Sedans worden vaak beschouwd als een beetje saai. En in de vorm van zwarte of grijze leasebakken met brave dieselmotoren zijn ze dat natuurlijk ook wel. Om je te onderscheiden van de massa moet je je toevlucht zoeken tot de kleurstaaltjes en optielijsten; of je wenden tot een van de vele niches die een alternatief bieden. Vooral door dat laatste lijken 'gewone' sedans steeds minder interessant te worden. Toch zien we mogelijkheden.

## Nieuw BMW 320d

// € 49.267 – € 54.766 (NL) / € 38.850 – € 43.750 (B)

- + **Zuinig, rijdt goed, niet-aanstootgevend stijvol, makkelijk te verkopen**
- **Niet echt een heel creatieve keus, de nieuwe is niet moeders mooiste, gevoelig voor opties**

Jarenlang was de BMW 320d de logische keus voor wie een all-rounder wilde hebben. Een goed rijdende, goed gebouwde compacte sedan die vrijwel overal geschikt voor was. In z'n nieuwste hoedanigheid is hij alweer net zo rationeel en briljant als altijd. Veel autojournalisten bevelen deze auto aan hun familie en vrienden aan, en dat met recht en reden. Hij kan alles aan, je rijdt nooit voor aap, hij is competent. Bovendien is er altijd een markt voor, zelfs nu we in diesel-hatende tijden leven. Maar voor de prijzen die BMW minimaal wil hebben (zonder ook maar één optie) kijkt er ineens een supersedan om de hoek, en die zet je aan het denken.

## Gebruikt BMW M5 (F10)

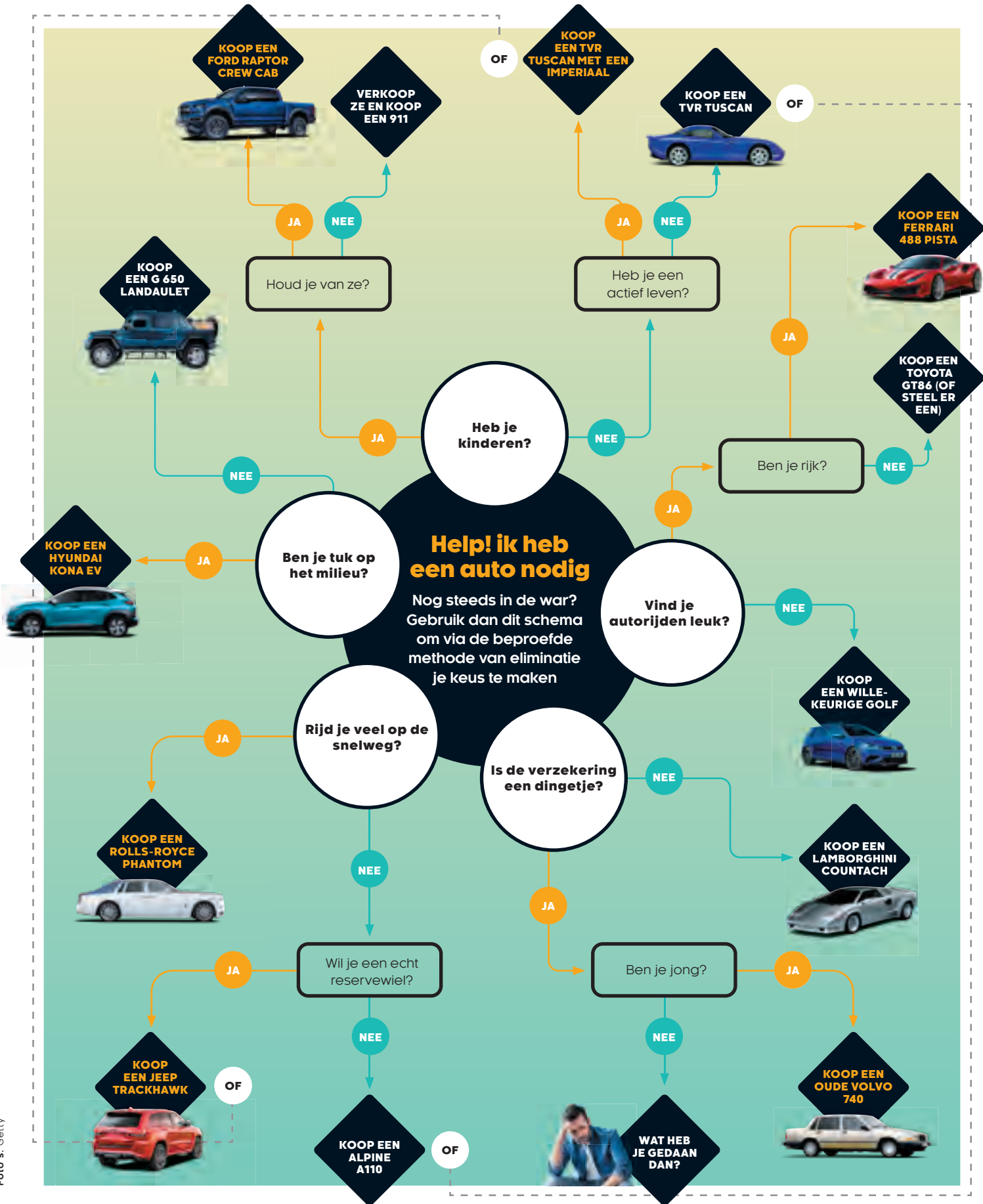
// € 50,000+

- + **Het is een M5! Met een twin-turbo V8! En 560 pk! Veel punten bij de Shell!**
- **Je hebt aandelen Koninklijke Olie nodig om 'm te rijden, en een grotere brievenbus voor alle boetes**

OF

Vergeet even dat er gewone sedans bestaan. Wat dacht je van iets dat wat meer, eh, super is? Iets met een 560 pk en 680 Nm krachtige, 4,4-liter grote V8 misschien? Juist: het is de BMW M5 van de F10-serie. Ja, we weten dat het moeilijk te geloven is, maar echt: er bestaan F10's, met niet te veel kilometers erop, voor zo'n 50.000 euro. Natuurlijk moet je rekening houden met een stevige verzekeringspremie, aardig wat wegenbelasting, niet al te goedkope reparaties en onderhoud, en met meer benzine dan je vorige drie auto's bij elkaar dronken. Maar als je 's avonds laat aan het rekenen slaat, is hij alsnog erg verleidelijk.

Met dank aan de eigenaren van de Porsche 911, Range Rover, Lamborghini Murciélago en BMW M5, Munich Legends en Auto Wax Works



Foto's: Getty



**Italdesign bestaat een halve eeuw. Daar hoort een gepast cadeau bij: zoals deze Zerouno van 1,5 miljoen euro**



# GEKAPT EN GESCHOREN



De Zerouno heeft veel onderdelen gemeen met de Audi R8. En veel kleuren met de Amazon Alexa



Waarom hebben niet alle auto's een toast-rekje boven de wielkasten?



Al die inlaten en vleugels van de Zerouno zijn genadeloos voor de Italiaanse lucht



**Z**elfs als je in staat zou zijn om een achterkant te ontwerpen die zo ingewikkeld is als die van de Zerouno, dan zou je het niet voor elkaar krijgen om hem ook te produceren. Maar Italdesign, dat in 2018 50 jaar bestond en een portfolio heeft dat hen zo'n beetje tot de Beatles van het autodesign maakt, heeft beide voor elkaar gekregen. Het is nog net geen Möbiusband, met die plooiën en omslagen volgens onnavolgbare meetkundige patronen, maar het is verrukkelijk *over the top*.

Het is ook allemaal uitermate functioneel: de wervelende lucht laat de auto op snelheid aan de ondergrond kleven en koelt zijn hete componenten. Deze Zerouno is er een van slechts vijf stuks, en daarmee ook een abstract beeldhouwwerk. Bovendien: je kunt de complete motorkap eraf halen en vervolgens gebruiken als superheldenschild of paraglider.

En hij rijdt ook nog. De weg die we hebben gekozen, leidt tot boven het wolkendek naar Moncenisio, zo'n 80 kilometer ten westen van Turijn bij de Franse grens. We zijn al meerdere keren in dit gebied geweest, maar de spectaculaire SP212 plaatst het in een ander daglicht. Hij wordt omlijst door de kleurenpracht aan de bomen en er hangen flarden mist als ware het hier het schimmenrijk. Het zou moeilijk zijn om aan dit prototype van de Zerouno een waarde toe kennen, maar al snel raken we gewend aan het feit dat dit een duizelingwekkend dure en uitzonderlijk zeldzame auto is. Hij is gemakkelijk hard te rijden en er is nauwelijks verkeer, dus we kunnen ons, eh, wel wat vrijheden veroorloven. Met een sublieme precisie draait hij de bocht in en op rechte stukken schiet hij met een vertrouwd klinkend geloei vooruit. Een atmosferische V10, vandaar.

Net als op veel historische wegen in deze streek kom je op de SP212 om de zoveel kilometer een zogenaamd *casa cantoniera* tegen: lang geleden verlaten, in Pompeijaans rood geschilderde onderkomens voor wegwerkers. Het is cultureel erfgoed waar de Italianen blijkbaar niet veel waarde aan hechten, maar de graffiti geeft ze een hedendaagse uitstraling en een hernieuwd verhaal.

In Moncalieri, de voorstad van Turijn waar Italdesign 50 jaar geleden werd opgericht door Giorgetto Giugiaro en zijn zakenpartner Aldo Mantovani, gaan traditie en evolutie samen. Sinds 2015 is het bedrijf volledig eigendom van de VW Groep, en de Zerouno is het mobiele manifest van Italdesign voor het post-Giugiaro-tijdperk; en in zekere zin ook voor een post-automobile wereld. Het is de eerste van een voorgenomen serie *automobili speciali* van Italdesign-signatuur, die in slechts veertien maanden worden ontworpen en geproduceerd. Als hij eruitziet als een peperdure supercar waar er maar een paar van bestaan, dan komt dat doordat ie dat ook is: de Zerouno's kosten 1,5 miljoen euro per stuk en zijn alle vijf verkocht – de eerste al toen er alleen nog maar een idee was en er nog niets tastbaars bestond. Maar de Zerouno is meer dan dat alleen, zoals Filippo Perini, hoofd van de Italdesign-ontwerpfdeling, voor ons uiteenzet.

'We wilden een auto in een zeer beperkte oplage maken om te laten zien waartoe ons bedrijf allemaal in staat is. Dat weet de buitenwereld niet. We hebben de vijf exemplaren verkocht voor de prijs die we hadden vastgesteld, en dat trok de aandacht van fabrikanten buiten de VW Groep. Het GT-R50-project met Nissan is een goed voorbeeld. Dat kwam tot stand dankzij de Zerouno: zij zagen dat wij het konden. Het brengt ons weer terug naar de ►

## 'We wilden een auto in een kleine oplage, om te laten zien waartoe we in staat zijn'





oorsprong van de *carrozzeria*: wij ontwikkelen het idee, maar we hebben ook de middelen om de uitvoering voor een potentiële klant voor onze rekening te kunnen nemen.’

Bij Italdesign noemen ze het *‘simultaneous engineering’*, hoewel het in feite een moderne voortzetting is van de ietwat vergane glorie van de grootse Italiaanse traditie op het gebied van carrosseriebouw – met een respectvolle buiging naar Carrozzeria Touring uit Milaan en Zagato, die beide in moeilijke tijden de Italiaanse eer hoog hebben gehouden. Maar Italdesign werkt op een heel ander niveau: met 1.100 werknemers is het bedrijf bepaald geen geval van huisnijverheid. Opereren onder de hoede van Volkswagen biedt een bepaalde zekerheid, maar het was tijd om verder te kijken: 25 procent van de inkomsten haalt Italdesign buiten de groep, en het is de bedoeling om daar 50 procent van te maken. China zou onvermijdelijk een flinke stap vooruit zijn, maar er is nog veel meer te doen. Zoals het opzetten van een ontwerpfilosofie voor het eerste Vietnamese automerk, Vinfast, waar David Beckham zijn gezicht aan leent.

Op Perini’s curriculum prijken onder meer de Alfa Romeo Nuvola en het prototype van de 8C Competizione. Daarna werkte hij bijna tien jaar als directeur van het Centro Stile van Lamborghini, waarbij hij de verantwoordelijkheid had voor de ontwikkeling van de Aventador, zonder twijfel de ultieme moderne supercar. In tegenstelling tot de vele grote ego’s in de wereld van het auto-design heeft Perini nooit zelf de schijnwerpers opgezocht en leidde hij de Lamborghini-ploeg als een familie (de staf telde zo’n tien man; menig Italiaanse familie is omvangrijker).

Inmiddels heeft hij 120 ontwerpers onder zich en een professionele reikwijdte die zo’n beetje ieder aspect van productontwerp omvat. ‘Alleen op een plek als deze heb ik de 360-graden-blik die eigenlijk iedere ontwerper zou moeten hebben’, zegt hij stellig. ‘Bij Italdesign houd ik me met alle gebieden bezig. Naast het ontwerpteam hebben we hier ook nog 500 ingenieurs. Nadat ik met jullie heb gesproken, staat er een ontmoeting met een afvaardiging uit Zuid-Korea gepland. Eerlijk gezegd heb ik geen idee waar ze voor komen. Misschien



**‘Je kunt de complete motorkap eraf halen en gebruiken als superheldenschild of paraglider’**

gaat het over een stoel. Of een helikopter.’

Maar auto's vormen wel een krent in de pap... hoewel de scheidslijnen langzamerhand steeds minder scherp worden. Naast de Zerouno is Italdesign, samen met Audi en Airbus, ook bezig met de ontwikkeling van de Pop.Up Next, een mobiliteitssysteem dat ons meeneemt naar wat volgens de meeste futurologen de volgende dimensie is: vliegende auto's. Volgens Italdesign is het een 'volledig elektrisch modulair systeem zonder uitstoot, ontworpen om de verkeersproblemen in stedelijke gebieden op te lossen'. De auto is voorzien van de autonome techniek en de elektrische aandrijving van Audi, terwijl Airbus de afkoppelbare quadcopter-drone ontwikkelt die de passagierscabine de lucht in tilt als het verkeer vast komt te zitten. Maar het is een project van Italdesign – misschien zelfs wel een schitterende 21<sup>e</sup>-eeuwse opvolger van de razendslim ontworpen en schattige Fiat Panda.

Perini denkt dat de auto als concept twee uiteenlopende ontwikkelingen zal kennen: de Pop.Up Next zal ervoor zorgen dat CEO's op een *Blade Runner*-achtige manier langs skylines zweven, terwijl diezelfde *lucky few* iets zullen begeren dat geen van hun Fortune 500-rivalen heeft om een weekendje weg te gaan – bij voorkeur analoog en helemaal naar persoonlijke wensen ontworpen, vol met koolstofvezel en alcantara in het zicht. Iets als de Zerouno, bijvoorbeeld.

Hoe wars hij ook is van persoonsverheerlijking, deze auto is Perini uit en te na: inkepingen, plooiën, vleugels, diffuser, een overdaad aan versiersels en uiterlijke toevoegingen, hoewel de onderste helft geheel in dienst lijkt te staan van de aerodynamica. Het ontwerpteam heeft met prototypes zo'n 40.000 kilometer op Nardò en elders gereden, bij wijze van stresstest voor de auto en om er zeker van te zijn dat de uitzinnige raceauto-venturi op de achterkant ook echt hun werk doen. (Dindo ►

# ‘De Zerouno is nog een tikkeltje uitbundiger dan zijn Lamborghini-neefje’



## ITALDESIGN ZEROUNO

### Motor

5.204 cc

V10

**610** pk @ 8.250 tpm

560 Nm @ 6.500 tpm

### Aandrijving

vier wielen

7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 3,2 s

top **330** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

n.b.

CO<sub>2</sub>-uitstoot n.b.

### Afmetingen

n.b.

2.650 mm (wielbasis)

1.400 kg

73 l (benzine)

bagageruimte n.b.

### Prijs

€ 1.500.000

(excl. belastingen)

Capello, Audi LMP1-rijder en Le Mans-winnaar, maakt deel uit van het ontwikkelingsteam.) De opvallende punt van de neus en de ‘Ypsilon’-inlaat zorgen voor een goede luchtstroming en veel neerwaartse kracht, en waar Perini liever geen achtervleugel had gehad, stonden de klanten er juist op dat er wel een werd gemonteerd. De vernuftige aero-origami aan de achterkant van de Zerouno omvat onder andere een uitgetekend deel waardoor de 305/30 ZR Pirelli-banden voor een belangrijk deel zichtbaar zijn. (‘We wilden hem kaal hebben, als bij een Le Mans-auto van weleer’, zegt een van de ontwerpers die aan de auto werkten.)

Feit is dat auto’s als deze entertainment zijn, en Perini onderschrijft een uitspraak die Giugiaro deed toen we hem niet lang geleden vroegen waarom schoonheid vandaag de dag niet langer modieus is, of zelfs irrelevant, wanneer het op autodesign aankomt. (Welke verklaring is er anders te bedenken voor de huidige Toyota Prius?)

Voor de Zerouno is men uitgegaan van het modulaire aluminium chassis waar Audi zijn nieuwe imago als sportwagenmerk mede aan te danken heeft. De motor is dezelfde natuurlijk ademende 5,2-liter V10 zoals je die vindt in de R8 en de Lamborghini Huracán, de hardware van de vierwielaandrijving is eveneens dezelfde, en de auto is ook TÜV-goedgekeurd. Als noodzaak ten grondslag ligt aan inventiviteit, dan zijn er slechtere uitgangspunten denkbaar, en Audi Sport staat erachter. Kan de Zerouno, los van zijn nieuwe superhelden-supercar-uitendel, zijn afkomst achter zich laten en zich een heel eigen karakter aanmeten?

Het prototype waar wij in rijden, heeft een provisorisch afgewerkt interieur, en terwijl we de bergen in blazen, werkt dat wat afleidend. Maar de

uiteindelijke versie zal op indrukwekkende wijze de mogelijkheden van koolstofvezel laten zien, en de graphics op het hoofddisplay zijn speciaal ontworpen – in geel en blauw, de kleuren van de stad Turijn – met ook een aangepaste rendering van de buitenkant (dit is geen goedkope IT-ingreep: Eric Clapton wilde de speciaal voor hem gemaakte Ferrari SP12 EC pas hebben nadat de 458 Italia-graphics waren aangepast).

Maar al voordat we op de *autostrada* zijn die ons naar de SP212 leidt, wordt het duidelijk dat deze auto bijzonder goed in elkaar steekt. Alleen een halve-gare zou instappen en meteen plankgas geven, maar niets aan de Zerouno doet vermoeden dat het slecht zou aflopen als je dat wél deed. Wat dat betreft lijkt hij veel op de R8 en de Huracán: er zijn weinig supercars die zo handelbaar aanvoelen als die twee.

Niet alleen zit je in de Zerouno 40 millimeter lager dan in de R8, zijn persoonlijkheid kent ook wat rauwere randjes. De ophanging en de schokdempers zijn aangepast, zodat hij een extra laagje agressie biedt, en de Zerouno is ook een tikkeltje uitbundiger dan zijn Lamborghini-neefje. De zeventraps transmissie schakelt wat strakker, de auto bijt zich een bocht in en verandert prachtig van richting. Italdesign heeft niet alles maximaal opgeschroefd, maar de Zerouno voelt absoluut meer explosief.

Op dit moment zijn er vijf Duerta-versies met open dak in productie. In de loop van 2019 zullen we ook de Zerodue te zien krijgen, waarvan de configuratie nu in de laatste fase is. Daarna moet er zo ongeveer om de 24 maanden iets nieuws van het merk komen. Italdesign heeft er 50 jaar over gedaan om een begin te maken met het bouwen van auto’s onder eigen naam, dus er is geen tijd te verliezen. **ITD**



# GIUGIARO, HET GENIE

## De oprichter en de auto's die hem verhieven

In 2015 verruilde Giorgetto Giugiaro de onaankelijken moderne architectuur van Italdesigns hoofdvestiging voor de klassieke Villa Cantamerla in de heuvels bij Moncalieri, waar hij Giugiaro Architettura opzette. Hij is inmiddels 80 jaar, maar hij werkt nog steeds, doet nog altijd aan trial-fietsen en ziet er precies zo kwiek en stijlvol uit als je zou verwachten. Giugiaro spreekt alleen maar Italiaans, op een vreemd dwingend toonhoogte. We luisteren, en dat doen we met gespitste oren.

'Italië is een langgerekt land, met verschillende soorten klimaat, een samengaan van verschillende culturen, van verschillende manieren van leven, en dat was in de naoorlogse periode misschien een voordeel... de schoonheid gedijde erbij', antwoordt hij op onze vraag of er destijds iets bijzonders in de lucht hing. Hij is een stuk pragmatischer dan we hadden gedacht. Zijn levensreis voerde hem via veel hard werken, maar ook goddelijke inspiratie, van de Alfa Romeo Giulia Sprint naar de Lamborghini Miura (waar hij aan begon, waarna Marcello Gandini het ontwerp voltooide) en de Maserati Ghibli, en door naar de allereerste VW Golf en de pientere Fiat Panda.

'Design kan niet alleen maar om emoties gaan, het moet ook functionaliteit uitdragen', stelt hij. 'Vanuit esthetisch oogpunt moet het zo interessant mogelijk zijn, maar je hebt ook te maken met functionaliteit. Je kunt heel interessante, buitensporige dingen doen, maar autofabrikanten moeten nu eenmaal producten

maken die verkopen. Ze kijken ook bij elkaar af, om fouten te voorkomen.'

Hij mag dan nuchter zijn, Giugiaro heeft ook heel beslist een romantische inslag. Zijn vader en grootvader waren allebei frescoschilders, en hijzelf heeft zojuist een enorm kunstwerk voltooid voor de kerk van Garessio, waar hij werd geboren. Hij is een kunstenaar.

'Kijk eens naar iets als de Citroën DS: dat was iets unieks, als een kunstwerk van Michelangelo', zegt hij terwijl hij zijn armen teatraal spreidt. 'Dat kon niemand nadoen, of daar zelfs maar van dromen. Ik weet nog dat ik er voor de eerste keer een zag, in de buurt van Turijn. Het was een van de redenen dat ik auto-ontwerper wilde worden; in die tijd had ik nog niet zo veel met auto's, ik wilde schilderen. Je hebt het in je, het maakt deel uit van je onderbewuste, en aanvankelijk weet je misschien niet eens dat het er is. We zien iets, en dan opeens komt het tevoorschijn, die creativiteit die in ons zit.'

De 74 productieauto's en bijna 100 conceptcars die Giugiaro met Italdesign ontwierp, passen bij lange na niet in het bedrijfsmuseum (en dan hebben we het nog niet over de auto's die hij voor Bertone maakte). Toch biedt dat museum een mooi overzicht van de trends van de afgelopen 50 jaar. Krakers als de eerste Fiat Panda en de VW Golf staan er naast de DeLorean, de Bugatti EB 118 uit 1993, de Lamborghini Cala uit 1995, het Ford Mustang-ontwerp uit 2006, de Parcour uit 2013 en de GTZero uit 2016.



# MODDER



**Zeven mensen vervoeren  
en ondertussen de  
wereld aankunnen?  
Deze vier ruimtemirakels  
doen het voor je**



**GEVECHT**

**H**

et moderne leven is een smeerboel. Niet in advertenties, natuurlijk – daarin glimmen de aanrechtbladen en zit het haar van iedereen altijd alsof ze net van de kapper komen. En zo zijn er ook geen reclames voor auto's waarin er ineens een rottend klokhuis onder de achterbank vandaan komt, die laten zien wat een modderige voetbaluitrusting in het echt doet met je gebroken witte bekleding of wat er gebeurt als je net terug bent gewaad naar je Discovery Sport, aan boord klimt en dan gedachteloos en vol overgave met je laarzen tegen elkaar slaat.

Gezinsauto's hebben het zwaar. En we verwachten veel van hen: zeven zitplaatsen, telefoonconnectiviteit, een grote bergruimte, relaxt weggedrag, gedegen en divers infotainment, lage onderhoudskosten. Wat we waarschijnlijk pas in de laatste plaats van ze eisen, is dat ze goed in het terrein moeten zijn. Dus testen wij dat en daarin blijkt, heel voorspelbaar, de Land Rover het best: hij rijdt soepeler en comfortabeler en is verouwenwekkender dan de andere auto's. Het is een beetje alsof hij je telkens influistert dat hij het allemaal onder controle heeft, en dat jij 'm moeiteloos op z'n woord gelooft.

We lopen op de zaken vooruit, maar de Discovery Sport is wel de juiste auto om dit verhaal mee te beginnen. Dit was een cruciale auto voor Land Rover omdat hij veel van de attributen van de grote Discovery verpakte in een kleinere en betaalbare behuizing. Hij heeft de standaard in deze klasse bepaald – dit is de auto waarop alle andere willen lijken. Hij ligt dus onder vuur.

Vorig jaar verscheen de Skoda Kodiaq, een opgekrikte stationwagen die heel goed doordacht is. Inmiddels is er ook een geheel nieuwe Hyundai Santa Fe, die vrij lang is (zelfs voor een zevenzitter) en verder werd aangescherpt ten opzichte van z'n voorganger. En het lijkt erop dat Honda de CR-V onder druk van de markt eindelijk serieus begint te nemen: hij is nu voor het eerst sinds hij twintig jaar geleden verscheen met zeven zitplaatsen te krijgen.

Eerst de praktische zaken. Wil je kinderen, honden en tassen meeslepen? Ga dan voor de Kodiaq of de Santa Fe. In de vijfzitsmodus hebben ze allebei enorme laadruimtes – tenzij je elke week een driezitsbank moet vervoeren, kunnen we niet bedenken waar je nog meer plek voor nodig zou kunnen hebben. Ze hebben allebei hoedenplanken die uitneembaar zijn en netjes onder de laadvloer kunnen worden opgeborgen. Handig. Met alle stoelen in positie kun je in de Skoda nog steeds de gezinsboodschappen voor de hele week kwijt, die voor de werkdagen in de Santa Fe, en een trosje bananen in de Discovery Sport. Onze test-CR-V heeft geen extra stoelen, maar te oordelen naar de ruimte die we achterin zien, kunnen die nooit al te genereus zijn.

Dat zijn ze – uiteraard – allemaal niet echt. Hoewel alle vier de auto's een middenrij hebben die zowel kantelt als verschuift, lijkt de kunst om op de achterste rij terecht te komen toch voorbehouden aan kinderen, ook gezien de knieën-naast-je-oren-houding als je eenmaal zit. Een sterk punt van de Honda is de lage tildrempel, maar echte ruimte is in de CR-V louter voorbehouden aan de spullen in de opbergvakken.

Want doordat de pook in het dashboard zit, bestaat de hele middenconsole uit een sesam-open-u-achtig geheel vol opbergvakjes. Ergonomisch gezien is de Honda prima, het zicht rondom is uitstekend, hij rijdt bijzonder makkelijk en dat soort zaken, maar het design is teleurstellend en de tech-liefhebbers onder ons zullen zich beklagen over het schrale infotainmentsysteem en de beroerde graphics daarvan.

Voor een auto die net op de markt is gekomen (in Nederland laat de introductie nog even op zich wachten), blinkt de Santa Fe niet echt uit door toepassing van eersteklas materialen. Te veel zwart plastic en goedkoop leer. Dat is jammer, want het interieur van de Santa Fe krult prettig om je heen en het goede centrale scherm is aanzienlijk interessanter dan dat in de gedateerde Discovery. Overigens is er met de Land Rover niks mis – de zitpositie achter het stuur is uitstekend, de materialen voelen duur aan en je zult trots op je



aankoop zijn. Althans: totdat je genoodzaakt bent om zaken te doen met het kleine, centraal geplaatste aanraakscherm. Na tien minuten gefrustreerd drukken en duwen weet je dat je je telefoon er nooit mee zult kunnen verbinden.

De enige auto die nergens last van heeft, is de Skoda Kodiaq. Die is ergonomisch briljant, met een mooi touchscreen. De Sportline-stoelen kunnen niet genoeg worden geprezen. Het handschoenenkastje bestaat uit twee verdiepingen. De materialen zijn prachtig. Hij kraakt of rammelt niet. Alle andere auto's hebben wel een of twee kuren. De Skoda doet helemaal niets verkeerd.

Maar het is een diesel. Dat hoeft overigens niet: er is ook een variant op benzine. Op de Hyundai na zijn ze allemaal met benzinemotor te bestellen – we

## ‘WIL JE KINDEREN, HONDEN EN TASSEN MEESLEPEN? GA DAN VOOR DE KODIAQ OF DE SANTA FE’

rijden er twee: de Land Rover en de Honda. Er is überhaupt geen dieselvansie van de Honda, maar wel een hybride. Met een CVT-bak. Doe het jezelf niet aan.

Moet je uit de buurt blijven van diesel? Door allerhande overheidsplannen worden diesels minder populair, maar wil je dat je SUV in staat is om extra gewicht te transporteren, of dat nou uit mensen, bagage of een aanhanger bestaat, en wil je dat doen zonder een al te hoog brandstofverbruik, dan ben je met een diesel toch spekkoper. De 1,5-liter turbo van de CR-V heeft niet alleen zielig weinig koppel, maar is ook opvallend luidruchtig. De 2,0-liter Si4 in de Discovery is beter, maar nauwelijks verfijnder dan de diesels, en de negentraps automaat is sloom in het kiezen tussen de vele ratio's. Beide auto's voelen door hun motoren niet echt makkelijk of relaxt aan. En het feit dat de lichte, brave, handgeschakelde Honda tijdens onze test met 9,0 l/100 km niet echt zuinig te noemen was, spreekt boekdelen.

In stadse situaties is de CR-V goed; hij is relatief klein en handig. Maar elders komt hij tekort. Door toedoen van de zachte vering blijf je 'm altijd bijsturen, en dat werkt niet ontspannend. De Britse SUV rijdt ondanks genoemde makkes ►



Niets test zo lekker als een  
Tsjechische SUV in de klei

TG's 'all-inclusive Caribische  
strandvakantie' bleek minder  
luxueus dan verwacht



het best, het meest verfijnd en gedraagt zich het meest volwassen van de vier. De besturing is communicatief, hij ligt mooi stabiel op de weg en voelt natuurlijk aan. De Hyundai kan daar nog iets van leren. De Koreanen hebben duidelijk eenzelfde soort gevoel nagestreefd – een grote, volwassen auto die gemaakt is om afstanden te verslinden. Maar het techniek ondersteunt dat doel niet: het onderstel is niet stijf genoeg. Hij schudt en trilt soms – allemaal niet vreselijk, maar wel net genoeg om aan de randjes van het comfort aan boord te knagen. Hij is ook niet zo stabiel als de Discovery.

De Skoda is al met al het kwiekst. De Honda rijdt weliswaar nog lichter, maar die voelt aan alsof je bij windkracht 5 van de weg zal worden geblazen en bikt bovendien nogal op hobbelige wegen. De Skoda is stevig en laat je weten wat er onder je gebeurt. Van deze vier lijkt hij nog het meest op een normale auto – je zit er lager in en voelt je het meest betrokken bij de manier waarop hij rijdt. Of je een diesel met 190 pk nodig hebt? Waarschijnlijk niet – 150 pk zou ook genoeg zijn. En bij goedkopere versies krijg je een comfortabeler onderstel.

De prijzen van de Kodiaq beginnen weliswaar al bij 31.830 euro (29.175 euro in België), maar voeg je wat zaken toe zoals een DSG-automaat, vierwielaandrijving, en de zesde en zevende stoel, dan ben je zomaar 10 à 15 (of in ons

dikke dieselgeval zelfs 20!) mille meer kwijt. De Honda is vooral in België een koopje. Van de Hyundai is nog geen Nederlandse prijs bekend, maar de opgegeven CO<sub>2</sub>-uitstoot van 164 g/km en het feit dat de basisversie in België al bij 40 mille begint, beloven op dat vlak weinig goeds.

De Land Rover is het premium product, wellicht de meest begeerlijke auto van het kwartet vanwege z'n uiterlijk, het merk, de hoogte en het aanzien. Maar de kosten zijn navenant, zowel qua verzekering als wanneer je 'm wilt leasen.

De uitslag? De CR-V valt als eerste af. Afgezien van de optie om zeven stoelen te hebben, kan hij de leiders in dit segment niet bijbenen. Hij is handig in de stad, maar een gezin heeft een steviger trekpaard nodig. Dat is de Hyundai. Die is groot en robuust, ruim en goed uitgerust, maar hij is wat loom en log, het best geschikt voor lange afstanden. Toch houdt hij de Discovery Sport nog bijna af van de tweede plaats – beide spelen goed in op de wensen van de doelgroep en voldoen aan de eisen die gezinnen nu eenmaal aan auto's stellen.

De Skoda Kodiaq wint. Het is de auto die tradities het verst achter zich laat in een poging de enige auto te zijn die een gezin ooit nodig zou kunnen hebben. Dat is het verschil. Je kunt het aan 'm zien en aan 'm voelen. Hij is een opportunist, en dat is precies wat je wilt van een auto in deze klasse. **TG**

**Ze mogen de oprit naar de A16 nu toch wel eens aanpakken**



**Tijd voor het januarideet? Deze SUV-weegschaal liegt niet**



**HYUNDAI SANTA FE  
2.2 CRDI AUT.**

**Motor**

2.199 cc

viercilinder turbo  
**197** pk @ 3.800 tpm  
436 Nm @ 1.750 tpm

**Aandrijving**

vier wielen  
8v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 9,3 s  
top **205** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

n.n.b.  
164 g/km CO<sub>2</sub>

**Afmetingen**

4.770 x 1.890 x  
1.680 mm (l x b x h)  
2.765 mm (wielbasis)  
1.795 kg  
71 l (diesel)  
625 / 1.695 l (bagage)

**Prijzen**

n.n.b. (NL)  
€ 52.949 (B) – Shine

**HONDA CR-V 1.5  
LIFESTYLE AWD**

**Motor**

1.498 cc

viercilinder turbo  
**173** pk @ 5.600 tpm  
220 Nm @ 1.900 tpm

**Aandrijving**

vier wielen  
6v handbak

**Prestaties**

0-100 km/u in 9,8 s  
top **208** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

6,6 l/100 km  
151 g/km CO<sub>2</sub> **D**

**Afmetingen**

4.600 x 1.855 x  
1.679 mm (l x b x h)  
2.663 mm (wielbasis)  
1.573 kg  
57 l (benzine)  
561 / 1.756 l (bagage)

**Prijzen**

€ 50.160 (NL)  
€ 39.320 (B)

**LAND ROVER DISCOVERY SPORT  
SI4 240**

**Motor**

1.998 cc

viercilinder turbo  
**240** pk @ 5.500 tpm  
340 Nm @ 1.250 tpm

**Aandrijving**

vier wielen  
9v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 7,6 s  
top **200** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

8,0 l/100 km  
181 g/km CO<sub>2</sub> **F**

**Afmetingen**

4.599 x 1.895 x  
1.724 mm (l x b x h)  
2.741 mm (wielbasis)  
1.796 kg  
69 l (benzine)  
981 / 1.698 l (bagage)

**Prijzen**

€ 65.310 (NL)  
€ 43.400 (B)

**SKODA KODIAQ 2.0 TDI 190 PK  
4X4 STYLE**

**Motor**

1.968 cc

viercilinder turbo  
**190** pk @ 3.500 tpm  
400 Nm @ 1.750 tpm

**Aandrijving**

vier wielen  
7v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 8,9 s  
top **210** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

5,7 l/100 km  
150 g/km CO<sub>2</sub> **G**

**Afmetingen**

4.697 x 1.882 x  
1.655 mm (l x b x h)  
2.791 mm (wielbasis)  
1.677 kg  
60 l (diesel)  
650 / 2.065 l (bagage)

**Prijzen**

€ 50.675 (NL)  
€ 43.485 (B)



**‘IN HET TERREIN BLIJKT DE LAND ROVER  
HET BEST: HIJ RIJDT COMFORTABELER  
EN IS VERTROUWENWEKKEND’**



# LAADSTATION

Nu het doek langzaam zakt voor het olietijdperk,  
is de vraag of de wereld straks echt  
zonder fossiele brandstoffen zal kunnen.  
We gaan in Bahrein op zoek naar antwoorden



**‘N**iet kamperen voorbij dit punt’, staat er op het meest overbodige verbodsbord in de geschiedenis van de mensheid. We kijken nog eens – je mag er ook niet met een quad of crossmotor komen. We staan geparkeerd in het midden van een olie- en gasveld en worden

omringd door affakkelvlammen ter grootte van raketten, een zwerm hoge pijpen en een landschap dat nog het meest doet denken aan de generale repetitie voor Elon Musks plan om Mars te koloniseren. Iedere paar minuten passeert er een vrachtwagen van waaruit licht verbaasd maar schouderophalend naar ons wordt gekeken. We krijgen op zich sterk de indruk dat we hier niet zouden mogen zijn, maar kennelijk zijn wezenloze vreemdelingen die grootscheepse industriële faciliteiten bewonderen vanuit een 680 pk sterke hybride Porsche hier in Bahrein de gewoonste zaak van de wereld.

We zijn hier omdat, nu de elektrische revolutie op stoom komt en de grip om de nek van het olietijdperk steeds verder verstrakt, het ons het juiste moment leek om eens te bekijken of men bij de bron van de fossiele brandstoffen al in paniek is, en hoe men hier naar de komende energieschaarste kijkt. Hoe veel is er eigenlijk nog over, wanneer is het op? Zijn we er als mensheid klaar voor om af te kicken van koolwaterstoffen? Zullen de kinderen van onze kinderen echt nooit de geneugten leren kennen van een dikke V8?

En waarom zijn we eigenlijk in Bahrein? Ten dele omdat alle delen van het eiland binnen twintig minuten te bereiken zijn, wat handig is; maar vooral omdat, zoals een Porsche op benzine en elektra een symbool is van een industrie in transitie, dit kleine eiland in de Perzische Golf een microkosmos is van de energietransitie waar de hele wereld op dit moment voor staat. Hoewel dit het eerste land in het Midden-Oosten was waar olie werd gevonden, in 1932 (we hebben zelfs een bezoekje afgelegd aan het gat in de grond waar dat gebeurde), is het ook het land in de regio dat het eerst zonder olie zal komen te zitten. Vergeleken met de westelijke buurman is Bahrein een dwerg, met een productie van circa 200.000 vaten per dag, ongeveer 60 keer minder dan Saoedi-Arabië. Met de huidige productiesnelheid betekent dat dat de reserves over zeven jaar al zullen zijn opgedroogd. Niet echt ideaal, aangezien 75 procent van de overheidsinkomsten in 2017 direct afkomstig was uit fossiele brandstoffen. Tijd, dus, om na te denken, en snel een beetje, over de wijze waarop het verder moet – en ze hebben hier hun hoofd niet helemaal in het alom aanwezige zand gestoken.

Na de dag te hebben doorgebracht op de wegen rond de oude olie-velden (met af en toe een uitstapje in het zand om de 4,0-liter V8 tevreden te houden en bevestigd te zien dat de nadruk van de vierwiel-aandrijving inderdaad op de achterwielen ligt) en de affakkelvlammen van dichtbij te hebben bestudeerd (als je ruikt dat je wenkbrauwen ►

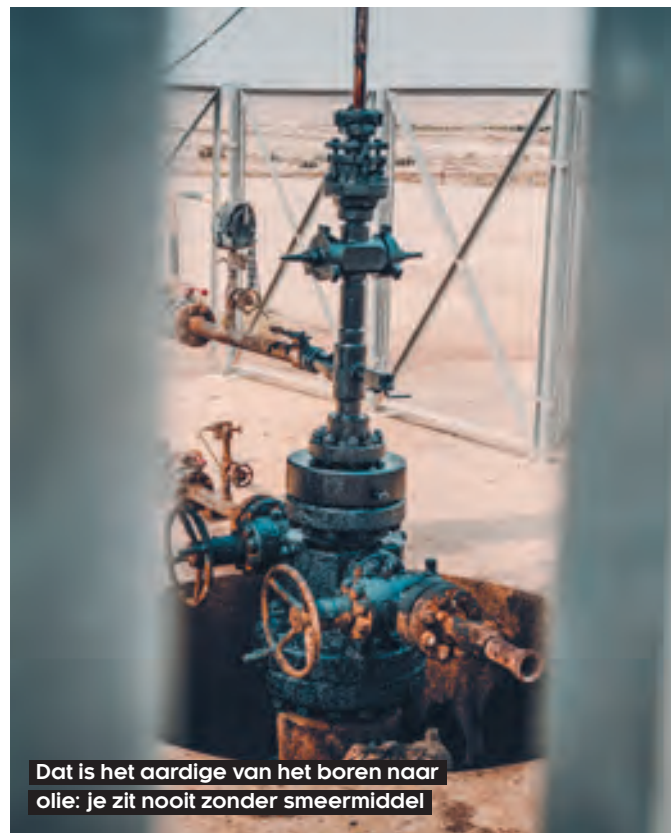


PANAMERA  
IN BAHREIN



En nu ons favoriete  
trucje: de huichelachtige drift

**‘Je staat dicht bij de  
affakkelvlammen  
als je het schroeien  
van je wenkbrauwen  
kunt ruiken’**



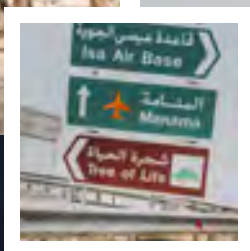
Dat is het aardige van het boren naar  
olie: je zit nooit zonder smeermiddel



Het schone laadsysteem van Porsche  
was niet zo compact als gehoopt



**Parkeren bij de belangrijkste  
toeristische attractie van Bahrein  
was eigenlijk niet zo'n probleem**



**Redacteur laat zichzelf  
op via zijn zonnezicht**

beginnen te schroeien, hoef je niet dichterbij te komen), begeven we ons naar een veld zonnepanelen bij de Universiteit van Bahrein – groot genoeg om 30 huizen op jaarbasis van energie te voorzien. Het is een van een handvol zonneprojecten in het land. Het heeft er alle schijn van dat het kwartje is gevallen en de Bahreini begrijpen dat je in een land waar de zon 3.350 uur per jaar schijnt, zonne-energie best een goed idee zou kunnen zijn. Ook met windenergie wordt geëxperimenteerd, al lijken de drie turbines die vastzitten aan het Bahrein World Trade Centre veeleer decoratief dan nuttig: ze zouden goed moeten zijn voor 15 procent van het energiegebruik van de gebouwen waar ze bij horen, maar we zien ze in de twee dagen dat we er zijn – ons hotel staat ertegenover – niet één keer draaien.

Diezelfde nonchalance met energie zien we op de hele aarde. Wereldwijde CO<sub>2</sub>-emissies waren in 2018 hoger dan ooit, wat vooral te danken was aan de Chinese liefde voor het verstoken van kolen; maar de uitstoot van auto's, trucks en vliegtuigen bleef ook stijgen. Als we olie blijven consumeren in hetzelfde tempo (de consumptie steeg 1,8 procent in 2017 ten opzichte van 2016), dan zijn alle aangetoonde reserves uitgeput in 2052. Gaan we dan over

op aardgas, dan staat de wereld in 2060 alsnog droog. Gebruiken we kolen om het gat op te vullen, dan zijn die op in 2088. En dan hebben we het nog niet eens over de neveneffecten van alle CO<sub>2</sub> die daarbij in de atmosfeer terecht zal komen. Geen gunstig vooruitzicht, hè? Maar voordat je alle bbq-briketten bij het tuincentrum opkoopt, kunnen we ook een wat vrolijker scenario schetsen.

Er zullen nieuwe reserves worden gevonden. Bahrein zelf ontdekte recent nog 80 miljard vaten olie en een enorme voorraad gas aan de westkust, een schat die, als die economisch rendabel kan worden gemaakt, de lokale economie uiteraard een enorme stimulans zou geven. Maar het ei van Columbus is toch hernieuwbare energie: laat de mix van wind, zon, waterstof, biomassa en geothermische energie toenemen, waardoor de afhankelijkheid van het gebruik van fossiele brandstoffen proportioneel afneemt. Als we de bijdrage van hernieuwbare energie langzaam laten toenemen richting 100 procent, dan worden de effecten van de klimaatverandering niet alleen afgeremd, het zou de mensheid ook de kans bieden om tot het einde der tijden gebruik te blijven maken van fossiele brandstoffen. Kinderen, jullie V8 is misschien toch veilig.

En dan is het nog maar de vraag of dat proces – in elk geval waar het auto's

# ‘Op een dag zullen onze kleinkinderen hard lachen als ze horen dat auto’s zich ooit voortbewogen door middel van gecontroleerde explosies’



**Bahreins op gas werkende stoplichten bleven ons maar verbazen**

betreft – zo pijnlijk gaat worden als we allemaal denken. Toegegeven: er zijn wat problemen met plug-in hybrides. Deze Porsche weegt bijvoorbeeld 315 kilo meer, kost 30.000 euro meer (dat wil zeggen: in België – in Nederland is hij dankzij de wonderlijke CO<sub>2</sub>-belastingen juist 14 mille goedkoper) en gaat maar 0,2 seconden sneller van 0 naar 100 km/u dan de niet-hybride Panamera Turbo. Daarbij remt hij een beetje raar, een mix tussen regeneratief remmen en het daadwerkelijke gevoel van remblokken op remschijven. Maar dan is er de manier waarop een elektrische motor een verbrandingsmotor complementeert: geen gaten meer in het koppel, een enorme duw in je rug, ook vanaf lage

toeren – het is gewoonweg poëzie. Volledig elektrische voertuigen zijn nog altijd te zwaar en hebben een te beperkte actieradius als je ze als een normaal mens rijdt, maar de angstaanjagende acceleratie op het ene moment en de daaropvolgende kalme is een prachtig uitgangspunt om op voort te borduren. Accu's zullen beter worden – we komen er wel – en op een dag zullen onze kleinkinderen hard lachen als ze horen dat auto's zich ooit voortbewogen door middel van gecontroleerde explosies.

Zie het maar zo: elektrische auto's bestaan om onze geliefde auto's met verbrandingsmotoren te redden, niet om de wereld ervan te ontdoen. Dan kan zelfs de grootste auto-fan wel met het elektrische concept leven, nemen we aan. Aangezien zo'n 50 procent van 's werelds olieconsumptie voor rekening komt van het wegtransport, valt ook wel te begrijpen waarom onze vierwielers onder vuur liggen. En dat is waarom de grote fabrikanten, zelfs al zijn hun wortels doordrenkt van Brent Crude, nu zo snel reageren.

Bedrijven als Porsche – waarvan de reputatie toch is gebaseerd op spectaculaire verbrandingsmotoren die op al even hoogwaardige onderstellen worden geschroefd – produceert nu auto's als deze 680 pk sterke sedan die enerzijds ►

A white Porsche Panamera is parked in the foreground on the right, with its license plate reading 'U 61898'. The background features the Burj Khalifa skyscraper in Dubai at night, illuminated with blue lights. The car's headlights are on, and the city lights are visible in the distance.

**PORSCHE PANAMERA TURBO S  
E-HYBRID EXECUTIVE**

**Motor**

3.996 cc

V8 biturbo hybride

**680** pk @ 5.750 tpm

850 Nm @ 1.400 tpm

**Aandrijving**

vier wielen

8v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 3,5 s

top **310** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

2,9 l/100 km

66 g/km CO<sub>2</sub> **A**

**Afmetingen**

5.199 x 1.937 x 1.432 mm

(l x b x h)

3.100 mm (wielbasis)

2.385 kg

80 l (benzine)

405 / 1.395 l (bagage)

**Prijzen**

€ 212.000 (NL)

€ 204.224 (B)

van 0 naar 100 km/u rijdt in 3,5 seconden, en anderzijds niet meer dan 2,9 l/100 km verbruikt (volgens Porsche) en 50 kilometer op louter elektra kan rijden (volgens Porsche; wij kwamen tot 20 kilometer). Binnenkort is de snelste nieuwe 911 ook een hybride, en in de coulissen staat de Taycan zo'n beetje klaar, Stuttgarts eerste volledige elektrische model. De wereld verandert, en de wereld verandert snel.

Jammer alleen dat de infrastructuur voor het laden van elektrische auto's het allemaal niet bij kan houden. Het mag bij ons dan niet altijd even makkelijk zijn om een beschikbare lader te vinden, in het Koninkrijk Bahrein zagen we er letterlijk nul. De enige andere elektrisch geholpen auto die we in het land zagen, was een Tesla Roadster, en die maakte deel uit van de supercar-collectie waarover je vanaf pagina 148 kunt lezen. Bahrein lijkt de elektrische auto te verwelkomen met hetzelfde enthousiasme als Europa de Brexit.

Dat is zonde, want met een wereldbevolking van circa tien miljard zielen in 2050 en een alsmat grotere dorst naar energie, is het de juiste tijd om de mammoettanker te keren en minder van dat zwarte goedje te gaan gebruiken nu het nog een keus is, en niet wordt ingegeven door een panische noodzaak.

Het goede nieuws is dat zolang Porsche – en collega's – zich volop bezig

blijven houden met de industriële metamorfose, de elektrische en elektrisch ondersteunde auto's van de nabije toekomst speciaal genoeg zullen zijn om enthousiastelingen van de straat – of liever gezegd óp de straat – te houden, en de massa rijdend. Onthoud dit als je weer eens een aantal kabels uit de war moet halen of ziet dat je actieradius nog 8 kilometer is: het dient allemaal een hoger doel. Om de verbrandingsmotoren waarvan we zo houden te behouden, moeten we eerst afkicken van de vloeistof die ze aandrijft.

De belangrijkste les is dus: alles met mate, niet te gulzig. Bahrein heeft zelfs een nationaal monument dat ons de juiste weg wijst. We stoppen bij de *Tree of Life* om onze eer te betonen – een 400 jaar oud mirakel, groeiend en bloeiend in het midden van de woestijn, omringd door niets, geen groen, alleen ja-knikkers die het zwarte goud slaafs naar de oppervlakte halen. Ze zeggen dat de wortels van de boom tot 50 meter diep reiken en drinken van een ondergrondse bron; maar ze zeggen ook dat hij in staat is om vocht te halen uit zandkorrels, wat weer eens bewijst dat 'ze' niet te vertrouwen zijn.

Wij weten alleen dat de aarde onder onze voeten een eindige hoeveelheid wonderen voor ons in petto heeft – laten we proberen om er een paar te bewaren voor later. **TG**

**'We moeten minder van het zwarte goedje gaan gebruiken nu het nog een keus is, en niet wordt ingegeven door een panische noodzaak'**



# COWBOYS &



Foto: s. Rowan Horncastle



Gedurende één weekeinde per jaar wordt in  
een stoffig Australisch dorp de ute geëerd.  
Waarschuwing: dit artikel kan mankini's bevatten

# HOONIGGANS

# IN 1933 SCHREEF EEN BOERENVROUW UIT GIPPSLAND, AUSTRALIË, EEN BRIEF AAN DE VESTIGING VAN DE FORD MOTOR COMPANY IN MELBOURNE. ZE LEGDE DE AUTOBOUWER EEN DILEMMA VOOR.

‘Mijn man en ik hebben geen geld voor een auto én een truck’, zo begon ze, ‘dus kunt u geen voertuig bouwen waarmee we op zondag naar de kerk kunnen en waarin mijn man op maandag ook de varkens naar de markt kan brengen?’

Vreemd genoeg vertoonde Ford Australië destijds al een dosis bereidwilligheid die bedrijven er tegenwoordig alleen op na houden als er een pr-ramp via social media dreigt: ze gingen op het verzoek in. Ze haalden de knapste koppen in een zaaltje bij elkaar en dachten er eens uitgebreid over na. En toen ging er ergens in een bovenkamer een lampje branden en viel er een kwartje: waarom zouden ze eigenlijk niet het comfort van een auto samenvoegen met de praktische eigenschappen van een pick-up? Zo geschiedde, en het resultaat noemden ze een *utility vehicle*. Ofwel *ute*, want op het Zuidelijk Halfrond houden ze nogal van afkortingen. Eigenlijk was het een soort omgekeerde bakfiets: mensen voorin, goederen achterin.

De utes vlogen meteen de showrooms uit. Nog altijd is één op de vijf verkochte auto's in Australië een ute. En net als Vegemite en vloeken zijn ze onderdeel geworden van de lokale cultuur. Het gaat zelfs nog wat verder dan dat. De bewondering voor de iconische auto is aanbedding geworden. En dit weekeinde bevinden we ons in ute-Mekka.

Om daar te komen, ga je westwaarts vanuit Sydney – over de lommerrijke, rollende heuvels, voorbij het 15 meter hoge betonnen schaaap in Goulburn en rijdt dan de horizon tegemoet, in een landschap waar het zo droog is dat je beeld trilt. Dan ben je, na uren, op een zeker moment halverwege. Blijf zo'n acht uur rijden totdat je voorruit een krokant laagje vliegen heeft, voorbij de platgereden opossums en kangoeroes, en dan, vanuit het oranje niets, zie je ineens een ute – hangend aan een enorme paal. Op het bord eronder staat: ‘Deniliquin, *Ute capital of the world*'. Je bent op de plaats van bestemming.

Gedurende 362 dagen per jaar is Deniliquin is een rustig boerendorp. Maar in dat ene weekend verdrievoudigt het bevolkingsaantal, want dan rijden 20.000 mensen (sommigen van hen voor een uurtje of 50, vanaf de andere kant van Australië) naar het dorp voor de jaarlijkse bedevaart naar de Deni Ute Muster. Voor outsiders en persmuskieten is het een primitief, haast Neanderthal-achtig feest voor boerenkinkels in een afgelegen en droog gedeelte van Australië. Maar voor de deelnemers zijn het een paar etmalen waarin ze het plattelandsleven en alle typisch Australische zaken viëren: ze ontspannen, kijken naar rodeo's, luisteren naar ►

1. In Tilburg zit Koning Willem II op een paard. In Deniliquin hebben ze een ute op een stok 2. Het schijnt dat er een groot gat in de ozonlaag zit boven Australië. Daar heeft deze gast vast iets mee te maken 3. Mankin's en matjes: de look van het jaar



'Dit, mate? Snelste apparaat  
hier. Ik noem 'm de  
Tentley Continental'



Vanwege haar koolstof-keramische  
remmen was het stopvermogen van  
Bertha 23 ongekend



countrymuziek, knallen met zweepen, gaan wat hout met kettingzagen te lijf, stoken dieselveurtjes en wijzigen de chemische balans in hun lichamen door het innemen van copieuze hoeveelheden alcohol. Maar, het belangrijkste van alles: ze buigen diep voor het altaar van de ute.

Het is ons het feestje wel. Maar wij zijn, als quasi-hippe mediatypes uit het verre Europa, totale paria's. We mogen dan met een antropologisch-etnografisch onderzoek bezig zijn naar het typische lokale verschijnsel van de autovormige pick-up, maar we maken een enigszins valse start. Kennelijk hebben we het memo met de kledingvoorschriften over het hoofd gezien. Cowboylaarzen, jeans en een Akubra-hoed zijn verplicht, terwijl een spiegelende zonnebril die alleen door speeddealers in slechte films wordt gedragen, een blauw onderhemd (Deni bezit het wereldrecord – gecertificeerd door Guinness – van de meeste blauwe hemden die tegelijkertijd worden gedragen) en een matje optioneel zijn, maar sterk worden aangemoedigd. Aangezien we dat allemaal niet bezitten of bij ons hebben, staren de ute-fans naar ons alsof we een stel cybergothics op een schoolfeestje zijn.

Toch lukt het ons, samen met een demonische clown en twee mannen van middelbare leeftijd die pogoën in kangoeroekostuums, om de 'ute paddock' binnen te komen. Dat deel is berucht als het ruigste en vuigste deel van de festivalcamping. Misschien is het dus wel de meest woeste camping ter wereld. Stel je de mentaliteit voor van het Wilde Westen, de achtergrond van *Mad Max* en de kostuums van Borat, daar komt het nog het dichtst bij in de buurt. Of misschien een groot vluchtelingenkamp waar iedereen ladderzat rondbanjert in kringloopkleding.

Plus: een plek waar je constant ergens een motor in het rode-toeren-gebied hoort gieren, waar zweepen knallen en mensen liederen aanheffen en brullen, onder invloed van iedere soort alcohol die maar voorradig is. De lucht is dik van rook en dieseldampen, overal staan eindeloze rijen utes met krakkemikkige, beige tentjes ernaast. De sfeer is wild en lijkt elektrisch geladen, op het randje van chaos, en her en der met eroverheen. Maar wat je er ook van wilt vinden: je zintuigen worden bepaald geprikkeld en je levenslust gestimuleerd.

We zien meer *mankini's* en opblaaspoppen dan op een gemiddeld vrijgezellenfeestje op de Amsterdamse Wallen, dus onze ogen krijgen flink de kost. En toch zijn het, al met al, de auto's die de show stelen. Voor ons 'euro's' zijn utes vreemde en bizarre voertuigen. Ze bestaan op onze wegen eigenlijk niet, afgezien van een handvol geïmporteerde, oude Amerikanen. De filosofie met twee zitplaatsen, een grote motor voorin en veel ruimte daarachter is eigenlijk zo logisch als wat – precies waar de boerenvrouw uit Gippsland om vroeg. En omdat ze laag en lang zijn, met een dikke V8 onder de kap, zijn de proporties gewoonweg fantastisch – vooral als er niet te zuinig is omgegaan met de modificaties.

Overal waar we gaan of staan, worden we aangesproken door trotse eigenaren; constant moeten we foto's nemen van hun voertuigen. Zeggen we een keer nee, dan worden we keihard uitgelachen omdat onze hoofden verbrand zijn door de zon, dat schijnt hier niet als heel mannelijk te worden beschouwd. Ons wordt in ieder geval duidelijk dat er vele manieren zijn om je geestesleven en je zielenroerselen te delen via het uiterlijk van je ute. Hijs er een vlag op, bijvoorbeeld; of, waarom niet, zes vlaggen, een persoonlijke nummerplaat, een scala aan uitgesproken stickers, een krankzinnig grote bull-bar of, zoals de meeste mensen hier, al die zaken tegelijk.

Omdat we de taal op Planeet Ute niet spreken, roepen we de hulp in van Simon Thompson, een bijna twee meter lange hulk die ons kan beschermen tegen het verbale geweld van de lokale inlanders en die bovendien een prima vertaler is. Hij is, eigenlijk nodeloos om te zeggen, een Deni Ute-veteraan. Zijn ouders waren betrokken bij het opzetten van het evenement, twintig jaar geleden, in een poging mensen te verleiden naar dit gebied te komen en zo de plaatselijke economie te stimuleren. Hij heeft het feest sindsdien elk jaar bijgewoond. In zijn jeugd feestte hij driftig mee, nu geeft hij leiding vanuit de paddock.



**Extra aerodynamische vlaggen konden  
Shanes rechtuitstabiliteit niet vergroten**

‘Het is allemaal onschuldig’, zegt hij met een bulderende lach. ‘Het zijn gewoon kinderen die plezier maken. Sommige van hen heb ik wellicht zelf wel verwekt, dat zou best eens kunnen. Weet ik veel.’

Simon leidt ons rond; hij blijkt een bierdrinkende encyclopedie die de duizenden aanwezige utes precies weet te identificeren. Hij kent ieder model en alle specificaties en hoeft daartoe vaak alleen maar het geluid uit de uitlaten te horen. Hij is een soort wandelende, twee meter hoge Shazam-app voor utes.

‘Dat klopt niet’, zegt hij, zijn vinger zwaaiend naar een verhoogde Nissan Patrol die een hoop onverbrande diesel uit z’n pijpen braakt. ‘Ik weet nog dat hier alleen maar echte utes kwamen.’

Dat er een paar jaar geleden een einde kwam aan de autoproductie in Australië, betekende meteen de dood van de ware ute. De jongere generaties worden zodoende gedwongen te rijden in esthetisch modernere en cultureel gezien minderwaardige pick-ups. En dat betekent uiteraard dat de oude auto’s populairder zijn dan ooit.

‘Fair bloody dinkum, mate!’ schreeuwt een stoffige, dronken en met dreadlocks behangen zombie-achtige landkrab ons toe. ‘Check de

## ‘STEL JE DE MENTALITEIT VOOR VAN HET WILDE WESTEN, DE ACHTERGROND VAN MAD MAX EN DE KOSTUIMS VAN BORAT’

sooters op dat ding!’ Hij wijst naar een roestige Holden Kingswood. Voordat we de kans krijgen op te zoeken wat dat allemaal mag betekenen, trekt hij een van zijn cowboylaarzen uit, vult die met bier en proost op de gulden zonsondergang. ‘Die ute is flitsender dan een rat met een gouden tand’, zegt hij, waarna hij z’n maat 45 met Victoria Bitter leegdrinkt en terugvalt in een catatonische staat.

Het hoogtepunt van het evenement voor de utes is het jaarlijkse Circle Work-kampioenschap. Beschouw het als een landbouwkundige, automobiele Olympiade die drie rijdisciplines omvat: Barrel Racing, Go to Wo en Circle Work. Ieder jaar komen de topcoureurs van het land samen in de hoop gekroond te worden tot koning of koningin. Om mee ►

1. Gezien alle extraatjes verbaasde het Scott dat zijn AirBnB zo laag scoorde
2. Je kent de regels: als de laadklep gesloten is, eerst kloppen
3. Dat gaat PETA niet echt leuk vinden

te doen, zijn twee zaken vereist: geen enkel ontzag voor mechanica en een gezonde honger naar stof.

‘Ik wil er alleen niet uitzien als een domoor’, zegt Bradley uit Bordertown ietwat nerveus – nadat hij de blaafsteest heeft ondergaan voor zijn laatste race. Een serie vee-oormerken bungelt aan de rand van zijn hoed. Hij grijpt het stuur stevig vast en knijpt zijn ogen samen. ‘CLEAR PROP!’ brult hij, waarna hij z’n 5,7-liter V8 start en die naar de rode lijn jaagt. Hij gaat in de 60 seconden daarna geen moment van het gas, draait voor duizenden toeschouwers pirouettes in de arena terwijl zijn vlaggen door de lucht klieven en zijn banden modder tegen het publiek aan smijten. De soundtrack – en dit is geen grap – is het liedje van Men at Work: *Down Under*.

Helaas blijkt dat allemaal niet genoeg om Reece Haggerty te verslaan, die met de eer gaat strijken in zijn controversiële Commodore V6. We bevinden ons hier immers wel op een continent waar de V8 nog altijd in het hoogste aanzien staat. Maar het publiek wordt helemaal gek als hij natte aarde, een substantie die normaliter toch niet bekendstaat om zijn ontvlambare eigenschappen, weet te laten ontbranden door het rubber vastberaden van zijn velgen te rijden in de moeder aller burnouts.

Terug in het kampeerkamp worden we verwelkomd met de meest Australische handdruk: met een sleutelbeen-vermorzelende rugbyttackle gooit een man met de bouw van een D-batterij ons op de grond. Het blijkt onze eigen schuld te zijn. We liepen precies in het pad van twee mannen die in tegengestelde richting renden, en met elkaar verbonden waren door een industrieel stuk kraanriem om hun middel. Ze sprinten vanuit het midden bij elkaar vandaan, zodat de riem zich op een zeker moment aanspant en ze plotseling tot stilstand komen, waarbij hun organen zich een weg naar buiten proberen te banen. Althans, dat zou zijn gebeurd als wij niet dwars door hun spel waren gebanerd. Waarom ze dit doen? Er is geen reden – gewoon, lol trappen.

Dit blijkt toch wel de rode draad van Deni. Drank levert duidelijk een bijdrage aan het geheel, maar iedereen mag meedoen. Ook vrouwen proberen hun milt doormidden te scheuren; mensen in rolstoelen grijpen hun kans. Het is een rauw soort *joie de vivre* en die overduidelijk uiterst besmettelijk is. Maar er is meer. Dit is ook een feest van gezamenlijkheid, een feest van een gemeenschap – mensen komen hier tot elkaar. Australië is niet bepaald een klein land, en het kan erg eenzaam zijn in de afgelegen, droge, agrarische gebieden. De hoogste zelfmoordpercentages in Australië vind je onder boeren – ze plegen twee keer zo vaak zelfmoord als mensen in stedelijke gebieden. En hoewel het binden van een kraanriem rond je middel en heel hard bij je *mate* vandaan sprinten niet per se een gezonde remedie mag lijken: als het tot meer verbondenheid leidt, is dat alleen maar mooi.

We kwamen naar dit deel van de wereld met de verwachting er vrijwel niets aan te treffen, maar werden getraakteerd op een weekend van tastbare gekte, wild enthousiasme en een gezonde hoeveelheid ongebreidelde plezier. We hebben dingen gezien waarvan we nooit verwachtten dat ze bestonden. We zagen een gemeenschap, we zagen een vorm van auto-sport die hoegenaamd nog onontdekt was, en we zagen een man die leek op Action Bronson met een zelfmoordgordel vol bierblikken die eindelijk bleef klappen met een zweep. Dat gebeurde allemaal dankzij één ding: de ute. Zonder de ute hadden we dit allemaal nooit meegemaakt.

Om precies te zijn: we zouden het allemaal nooit hebben meegemaakt als een boerenvrouw uit Gippsland geen brief aan Ford zou hebben geschreven met een goed idee. Dus schenk een drankje in en hef je glas – of je volle laars – op haar. **TG**



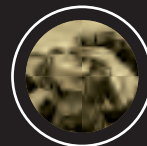
DE

*Handige info!*

Wat gebeurt er allemaal op een ute-bijeenkomst in Australië?



Hooning



Feesten



Muziek



Rodeo

## AUTOSPORT OP EEN UTE-EVENEMENT

Het is niet alleen maar bier en burn-outs. Er is ook autosport



## BARREL RACE

Een strijd tussen twee auto's tegen de klok, waarbij wordt gekeken naar de rijvaardigheid van de bestuurder en zijn behendigheid om deze rond drie vaten te sturen. Vanuit de startbox dien je de drie vaten in een bepaalde volgorde te passeren – eerst die rechts, dan die links, dan die aan de overkant – om vervolgens terug te keren naar je startpunt. Gefeliciteerd: je hebt een penis getekend. Strafpunten gelden als je een vat raakt of als je op het eind niet netjes in de finishbox terechtkomt.



## GO-TO-WO

Je moet dit zien als een soort curling met auto's: twee auto's accelereren zij aan zij vanuit een box en gaan zo hard mogelijk rechtdoor, om dan te remmen en tot stilstand te komen in een andere box. De auto die het dichtst bij de vlag stilstaat, in de kortste tijd, wint. Klinkt simpel. Maar op zand en gravel kan dat nog vies tegenvallen.

## CIRCLE WORK

In de meeste takken van autosport zijn precisie, snelheid en talent van groot belang. Hier niet. Je hebt 60 seconden om te doen wat je wilt in een afgebakend gebied en daar een slagveld aan te richten. Je krijgt punten voor rijvaardigheid, het aantal en de uitvoering van gereden cirkels (donuts), en het aantal achtjes dat je maakt. Herrie en rook leveren bonuspunten op.

## UTE- WOORDENLIJST

Mocht je ooit afreizen naar Deniliquin, dan moet je het lokale gebrabbel wel een beetje beheersen

**Woop Woop (zww.)**

Een erg geïsoleerd liggend dorp of plaats

**Sooters (zww.)**

Uitlaatpijpen

**That shits me**

Dat maakt me erg bang/boos

**Fair dinkum (bnw.)**

Eerlijk

**Crooked as a dog's hind leg**

Niet echt recht. Wordt gebruikt om een corrupt iemand aan te duiden

**Yarn (ww.)**

Praten

**Got a head like a smashed crab**

Die arme ziel is niet echt moeders mooiste

**Nutty as a fruitcake**

Niet voorzien van een grote bovenkamer

**Chuck a u-ey**

Een U-bochtje uitvoeren

**Have a burl / give it a burl**

Een poging wagen

**Hit the turps**

Een avondlang drinken. Of een middag. Of een ochtend

**Drongo (zww.)**

Bijzonder dom of stom persoon

**Bogan (zww.)**

Uiterst onbeschaafd persoon met een uiterst Australisch accent. Draagt trackie-daks en thongs

**Trackie-daks (zww.)**

Joggingsbroek

**Thongs (zww.)**

Teenslippers

TOEGIDS VOOR EEN

UTE-WEKEND



# BOTTEN- VERZAMELAARS

Mongolië is behalve enorm uitgestrekt ook enorm leeg – behalve dan dat je er veel fossielen kunt vinden. Met behulp van iets wat 'technologie' heet, draagt *TopGear* een steentje bij





# ‘DIT IS TE GEK! ECHT TE GEK! EN HIER OOK AL! DIT IS ECHT HELEMAAL TE GEK!’

Het is negen uur 's ochtends in de Gobi-woestijn en de zon begint lekker op temperatuur te komen, klaar om weer een hele dag lang de zo beproefde aarde van Zuid-Mongolië met haar hitte te geselen. We zijn hier al een uur bezig, maar we hebben nog niets gevonden.

Nou, dat is niet helemaal waar. Op zich hebben we al een heleboel gevonden. Een heleboel van helemaal niets, kennelijk. Zo blijken versteende wortels, stenen met een lagenpatroon of vers afgekloven botten van vrij recent omgekomen vee niet onder de noemer ‘dinosaurusfossielen’ te vallen. En dan opeens zien we ze, overal verspreid op de grond. Kleirode Ankylosaurus-botten, zo groot als een schenkel. ‘Een hele kudde’, krijgen we op bijna eerbiedwaardige fluistertonen te horen over deze plantenetende dinosaurus die 80 miljoen jaar geleden leefde en nu met zijn comeback bezig is.

Volgende les: geografie en geologie. Mongolië is groot en rijk aan fossielvindplaatsen. Het land ligt ingeklemd tussen Rusland en China en dus nogal afgelegen, en de verste uithoek is de Gobi-woestijn. Het leegste deel van een al heel leeg land (als Nederland dezelfde bevolkingsdichtheid zou hebben als Mongolië, zouden er nog geen 83.000 mensen wonen). Het gebied is moeilijk te bereiken en bijzonder zwaar om te bereizen, en het is dus niet vreemd dat men vermoedt dat er nergens zoveel onontdekte fossielenschatten zijn als hier.

Wat ook meespeelt: een bescheiden bevolkingsomvang (drie miljoen zielen) betekent weinig paleontologen. Raad eens hoeveel afgestudeerde paleontologen met de vereiste kwalificaties om opgravingen te doen er in Mongolië zijn? Vragen werken niet zo goed in een magazine, dus we zullen het je meteen

vertellen: welgeteld drie. De eerste is met pensioen, de tweede is het hoofd van een afdeling die voornamelijk bureauwerk doet... en de derde is Badmaa.

Badamkhatan Zorigt – de man die het ‘helemaal te gek’ vindt – studeerde in de Verenigde Staten en heeft nu dit gebied tot zijn beschikking. We weten wat je denkt: we gaan op knullige wijze een automerk bij dinojagen betrekken door Badmaa met een paar Infiniti's op pad te sturen. Niet dus.

Infiniti-baas Roland Krueger blijkt een echte avonturier te zijn, die een keer in zijn eentje met een slee naar de Zuidpool is getrokken. Dat kunnen jij en wij niet zeggen. Het heeft hem het lidmaatschap van de Explorers Club opgeleverd, waar hij hoorde over deze expeditie naar Mongolië, die als doelstelling heeft om met behulp van technologie de zoektocht naar fossielen naar een hoger niveau te tillen.

Want hoe vind je fossielen? Door te graven. Maar waar moet je graven als je kaarten uit de Sovjet-tijd komen en een schaal van 1:100.000 hebben, en de meest verfijnde satellietbeelden op grondniveau uiteenvallen in één enkele pixel per 15 meter?

Drew Wendeborn werkt voor Quantum Spatial, een bedrijf dat is gespecialiseerd in *remote sensing* en drones en speciale camera's gebruikt om de route van hoogspanningskabels te plannen, grotten te exploreren, door begroeiing heen te kijken en meer van dat soort dingen. Hij is hier omdat hij een keer bij toeval een Brit ontmoette die in een zwarte taxi de wereld rondrijdt. Vraag ons niet waarom. Het hangt allemaal van bizarre toevalligheden aan elkaar, maar waar het uiteindelijk allemaal toe heeft geleid, is dat Drew en wij ten zuiden



Onze 'exclusieve suite' liet wat luxe betreft toch wat te wensen over



Douchen in de wildernis: roep om een Infiniti op snelheid en ga in de berm staan



van Ulaanbaatar in een Cessna zitten, voorzien van proviand om een paar dagen in de woestijn door te kunnen brengen. De landing verloopt alsof ie zich op de maan afspeelt: met veel meterslang gestuiter. We staren geveinsd nonchalant uit de zijruitjes terwijl we stilletjes bidden dat we veilig tot stilstand zullen komen. Welkom in Dalanzadgad. Waar de volgende sport die we gaan bedrijven een lange rit door de woestijn is.

Het regent, wat al weken het geval is, en de landingsbaan is het laatste asfalt dat we te zien krijgen. Wat volgt, heeft meer weg van een moddergevecht dan van autorijden (als we wat al te enthousiast gas geven, begint de fotograaf nerveus de filmmuziek van *Jurassic Park* te neurieren, iets wat op deze reis een rode draad zal worden), terwijl we in westelijke richting de Gobi-woestijn in trekken, op zoek naar een vrolijke paleontoloog.

Ons 'Dr. Zorigt, naar wij aannemen?'-moment komt na een paar uur glijden en glibberen in een konvooi onder aanvoering van de onvermijdelijke Land Cruiser, gevolgd door drie Nissan Navara pick-ups met ons mobiele kamp, en wij in een paar Infiniti QX80's met drones en camera-uitrusting. Liefst 30 procent van de Mongoolse bevolking bestaat uit nomaden die zich bezighouden met het hoeden van de 'vijf snuiten': kameel, paard, schaap, geit en rund. We zien meer herders op een motor dan te paard, maar hoe dan ook is het geen levensstijl die veel vastigheid biedt – of een huisadres met postcode. Alles gebeurt hier aan de hand van GPS-coördinaten. Het navigatiesysteem van onze dappere QX80 is hevig de kluts kwijt en beweert dat we ons ergens ten westen van Californië in de Stille Zuidzee bevinden, maar onze onverstoerbare Mongoolse gidsen blijven gewoon naar het westen wijzen, terwijl we maar door blijven denderen langs parallel lopende richels in een landschap dat zeker voor een woestijn verbazingwekkend, nou ja... groen is.

Een vertrouwde geur dringt de auto binnen en prikkelt onze neusgaten. Als we even stoppen voor een pauze, begrijpen we eindelijk wat het is. Bieslook. Overal bieslook, bieslook zo ver het oog reikt. En het oog reikt ver op deze weidse, hoge, ononderbroken vlakte. Bieslook is hier het gras. Als het de Mongolen op een of andere manier lukt om van bieslook de nieuwe boerenkool te maken, schakelen de herders daar ongetwijfeld in een mum van tijd over van veehouderij op landbouw. Van de beesten die ze nu houden, kunnen we ons zo voorstellen dat het vlees een licht ui-achtige smaak heeft.

Terwijl de QX80 verder stampt, gaat het groen geleidelijk aan over in geel, oranje en bruin. Het is een auto die in sommige opzichten wel wat van een kameel heeft: het is geen *beauty*, maar wie heeft daar nou behoefte aan als ie een woestijn doorkruist? Betrouwbaarheid – dat is hier het sleutelwoord. Dat snapt men al een eeuw, sinds Roy Chapman Andrews, een Amerikaanse paleontoloog, als eerste met een auto deze woestijn doorkruiste. Anders dan alles wat we over kamelen hebben gehoord, zorgt de QX80 voor indrukwekkend rijcomfort. Met zijn luchtvering en forse banden beukt en hijgt hij over de ondergrond, als een waterbed bekleed met hoogpolig tapijt dat meedogenloos over een grindwasbord wordt gesleurd.

Die avond slaan we ons kamp op naast een onbeschermt stuk terrein, een soort steengroeve van een zachtere rotssoort uit het Krijt – in dit geval zandsteen – die aan erosie is blootgesteld. De regen van de afgelopen tijd heeft meer sedimentlagen weggespoeld 'waardoor nieuwe fossielen zijn blootgelegd, maar andere ook weer zullen zijn bedekt', vertelt Badmaa ons. Die avond krijgen we een spoedcursus paleontologie en veldwerk, kijken omhoog naar de helderste sterrenhemel die we ooit hebben gezien (als er iets beweegt, is het een satelliet of een vallende ster), waarna we onder datzelfde uitspannel gaan slapen. Badmaa en wij slepen onze matrassen de tent uit en gaan onder het zwarte fluweel met diamanten van de hemel liggen. In ons geval nadat we eerst een stukje *Jurassic Park* hebben gekeken. Waarvan we nu inzien dat het totale onzin is.

De volgende dag krijgen we een flesje water en een zak met werktuigen, waaronder borsteltjes en iets om mee te schrapen (maar geen hamer – men kent hier blijkbaar de reputatie van *TopGear*), waarna we op pad gaan. 'Denk niet dat je meteen een heleboel zult vinden', zegt Badmaa. 'Vaak duren expedities een week en vindt men de eerste vijf dagen helemaal niks. Je ogen moeten zich er eerst op instellen. En we zoeken eigenlijk op de verkeerde tijd van de dag – je kunt het best zoeken als de zon op zijn hoogst staat en de schaduwen het kortst zijn.' ►

En het 't heetst is – dat verzwijgt hij. Het is fascinerend om Badmaa te volgen, want als hij eenmaal de Ankylosaurus-resten vindt ('De beste methode is om je vinger nat te likken en de rots aan te raken. Als het een beetje plakkerig aanvoelt, is het waarschijnlijk een fossiel') is het niet zijn opwinding, maar de hoeveelheid informatie die hij uit het fossiel weet te halen die ons overdondert. De diersoort, de leeftijd waarop het beest is gestorven, waar de stukjes bot precies op het skelet thuishoren. Wat je níet doet, is het opgraven – veldwerk gaat net zozeer over het verzamelen van informatie als over het verzamelen van materiaal. Je neemt een foto, brengt een geotag aan en gaat verder.

We zijn hier eigenlijk niet om ontdekkingen te doen. Drews drone is de sleutel tot het ontraadselen van het mysterie van de Mongoolse fossielvindplaatsen. 'Bodemradar?' vragen we wijsneuzerig, terwijl we quasi-intellectueel aan onze kin krabben. Hij is beleefd genoeg om niet hardop te zuchten of met zijn ogen te rollen. Het is duidelijk een vraag die hij al van meer sukkels die geen idee hebben heeft gehoord. 'Jammer genoeg niet. Op dit moment is werken met bodemradar nog een zeer bewerkelijk proces – je moet het apparaat heel langzaam over de grond bewegen. Waar nog bij komt dat het duur is en je echt specialistische apparatuur moet hebben, terwijl ik hier...' zegt hij terwijl hij een gewone DJI-drone en GoPro tevoorschijn haalt, '...eenvoudige en draagbare spullen heb, en goedkoop. En als er iets misgaat, kan ik altijd nog in UB [Ulaanbaatar] terecht voor reserveonderdelen.'

We wijzen er niet graag op dat UB op minstens een dag reizen van hier ligt, of dat de techniek nog niet zo simpel is. Het omhulsel van de GoPro is origineel, maar binnenin is van alles aangepast om hem verschillende golf lengtes licht te laten lezen: niet alleen maar rood en groen, maar ook bijna-infrarood, zodat hij met thermische beelden diverse soorten rots kan onderscheiden en een 3D-kaart van de grond kan maken.

Na lancering vanaf de motorkap maakt de drone een voorgeprogrammeerd rondje op 250 meter boven de vlakke – 'even het gras maaien' – waarbij hij een gedetailleerd beeld opbouwt, niet met 15 meter per pixel zoals de satelliet, maar met 10 centimeter per pixel. 'Op deze manier kunnen we kleine gebieden zoals dit afwerken, de details zien en dan de resultaten extrapoleren naar grotere satellietbeelden, om zodoende Badmaa te helpen vaststellen welke locatie nader onderzoek waard is en welke niet. Een bescheiden wetenschappelijk stapje voorwaarts.' Simpel gesteld, maar in beginsel revolutionair. De kaarten van Mongolië werden opeens honderd keer gedetailleerder en de informatie veel specifiek. Als je drones combineert met Badmaas aantekeningen over bepaalde gebieden en dat vervolgens op grotere schaal toepast, is er sprake van veel gerichtere en betrouwbaardere paleontologie.

We zijn weer op weg. Ons reisdoel is Flaming Cliffs, echter met een tussenstop. We klauteren rond op een steile richel en opeens zien we de schedel van een Protoceratops die, met opengevallen kaak, uit de rots steekt. Hij wordt met rust gelaten. In Europa zijn we al door het dulle heen als we een militair speldje uit de Tweede Wereldoorlog vinden. Hier halen ze hun schouders op bij de Protoceratops, 'eigenlijk een soort schaap uit het Krijt'.

En een Velociraptor dan? Dat is een meer bijzondere vondst. Omdat zijn delicate bottenstelsel niet zo makkelijk 75 miljoen jaar aardse processen overleeft, maar ook omdat er van deze eenzame vleeseters sowieso veel minder waren. Een paar dagen geleden werd er een gevonden. Of misschien twee, dat is lastig te zeggen. En daar zijn we dus op weg naartoe, weg van de steile richels en kale vlaktes, weer langs de uitgestrekte bieslookvelden, waarna we over een klif komen zeilen en... op Mars belanden. Flaming Cliffs, dat kun je inderdaad wel zeggen. De QX80 is onze Mars-buggy die ons over deze verraderlijke route voert, waarbij we onderweg ook monsters meenemen. In dit

An aerial photograph of a field camp on a vast, red, rocky landscape. Several people are scattered across the terrain, some sitting on the ground. A white quadcopter drone is positioned in the lower right foreground, with the name 'ACE52' visible on its body. The ground is covered in reddish-brown soil and rocks, with some faint white lines and circles drawn on it, possibly indicating a survey area or a specific site of interest. The overall scene suggests a scientific or exploratory mission in a remote, arid environment.

**'Combineer drones met Badmaas aantekeningen, en je hebt veel gerichtere en betrouwbaardere paleontologie'**

geval brengen we een Velociraptor naar het Mongoolse Instituut van Paleontologie en Geologie in Ulaanbaatar.

Maar eerst moeten we het opgraafwerk nog doen. De regen heeft ervoor gezorgd dat alle botten weer bedekt zijn, dus er valt weinig te zien, maar we bakenen een klein stukje grond af door aan de randen uiterst behoedzaam materiaal weg te borstelen en weg te schrapen. Langzaam gaan we de diepte in, waarbij er een soort eilandje ontstaat dat is opgebouwd rond nog niet blootgelegde, jeugdige Velociraptor-beenderen. Er worden gipsverbanden omheen gewikkeld, zodat er zich een gehard omhulsel om de kostbare inhoud vormt. Vier uur werk. Het lijkt erg veel moeite als je eraan denkt hoeveel belangrijkere vondsten er niet alleen in heel Mongolië te doen zijn, maar misschien zelfs hier al binnen een paar vierkante meter. Pas later dringt de magie van het moment tot ons door.

Die avond heffen we het glas op een dag vruchtbare arbeid. Geheel in de geest van de dinogedhartigheid stemmen we er de volgende ochtend mee in om, gehuld in een opblaasbaar T-Rex-pak, een stukje in de QX80 te rijden. Veel dieper kan een mens niet zinken. Maar dan dringt de werkelijkheid weer tot ons door, als we beseffen dat we een echte dinosaurus moeten vervoeren. We hebben de hele gipsvorm boven op Drews rolltas gezet om stoten op te vangen en alles in dekens gewikkeld. Als we wegrijden, zijn we blijer dan ooit om in een auto te zitten die zich zo beheerst gedraagt op ruig terrein. Dino-transport is misschien wel een niche in de markt, maar Infiniti, je bent er alleenheerser.

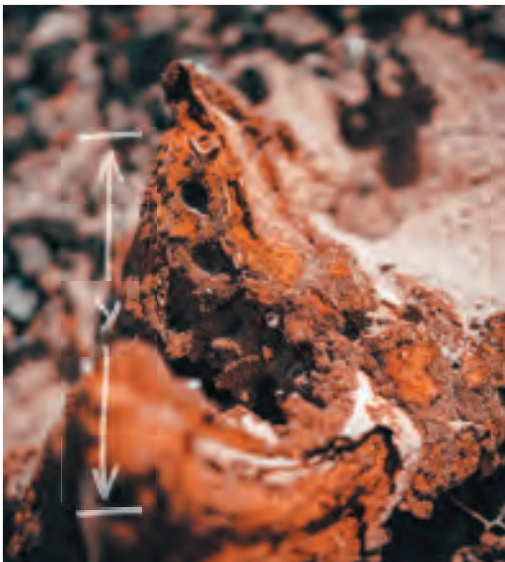
Het duurt een metertje of 50 voordat we inzien dat we niet in de wieg gelegd zijn voor een dergelijke verantwoordelijkheid. De rit terug door de woestijn is te aanlokkelijk, we weten gewoon dat we ons zullen laten meeslepen en die hele kostbare lading zullen vergeten tot we alles tegen het dak van de auto zien opspringen wanneer we over een duinhelling vliegen. Terwijl de andere QX80

op verantwoordelijke wijze rijdt, kunnen wij vrijuit aanklooiën. Het is geen rallyauto, de vlakke stoelen zouden meer steun kunnen gebruiken, en in feite is hij niet veel meer dan een Nissan Patrol in een luxe jasje. Maar dat maakt dit bakbeest juist ideaal voor dit soort terrein. Hij is ruig, taai en onverwoestbaar, maar ook comfortabel genoeg om de uren uit te zitten.

En uren, daar telt onze rit er heel wat van. Als we eenmaal het asfalt hebben bereikt, is het nog 580 kilometer naar Ulaanbaatar, in noordelijke richting over eenbaanswegen. Het landschap is een voortdurende afwisseling van groene vlaktes. Alleen maar hier en daar een dorpje of een plaatsje. Geen hekken, geen weilanden, alleen maar een paar heuvels als we in de buurt van UB komen. En we geloven niet dat we ook maar één boom hebben gezien.

Het Mongoolse Centrum van Paleontologie is rijk aan schatten. Opeens begrijpen we het, begrijpen we Badmaas blijdschap toen hij de Ankylosaurus-roedel vond, hoe hij al opgetogen raakte toen wij alleen nog maar de vage omtrekken zagen van een paar Velociraptor-ribben. Hij zag de belofte erin. En wij ook, nu we het gietsel in zijn nieuwe huis hebben afgeleverd, waar alles een paar maanden zal drogen alvorens onderzocht te worden. Terwijl we onze blik in het laboratorium laten rondgaan, zien we niet alleen maar hoe nauwgezet de fossielen worden blootgelegd; we begrijpen ook wat ze ons te vertellen hebben. Het zijn puzzels, en paleontologen lossen ze op.

In de kelder worden ons de fossiele overblijfselen van een Velociraptor getoond die eieren lijkt uit te broeden – het fossiel dat de kern vormt van het idee dat de dinosaurussen misschien wel warmbloedig waren. Zal onze levering daar verder bewijs voor aandragen? Zo niet, dan zal een andere vondst die ergens in de toekomst liefdevol zal worden opgedolven uit het Krijt-substraat van Mongolië, dat ongetwijfeld wel doen. En Badmaa heeft nu in ieder geval een beter idee van waar hij moet zoeken. **TG**



Het team bleef op veilige afstand nadat gebruik was gemaakt van de faciliteiten



Niemand had gedacht dat we dinosaurussen zouden vinden. Nou, mooi wel dus...



HETE  
HATCHES



De nieuwe Mégane RS is  
klaar voor een triomfantelijke  
comeback, maar de concurrentie  
heeft evenmin stilgezeten

# Oranje boven

**E**en moment van betovering: dat is waar je naar zoekt. En als het dan eens, sporadisch, gebeurt dat een van de absolute lievelingsauto's van TG wordt vervangen, dan kunnen we – hoe onpartijdig we verder ook zijn – toch niet anders dan hopen, bidden en smeken dat die vervanger net zo speciaal zal zijn als het uitgaande model, dat hij ons opnieuw die betovering zal schenken.

De Mégane RS is zo'n lievelingsauto, maar na een aantal uren op de weg in de geheel nieuwe RS 280 is dat betoverende moment nog niet gekomen. Het oude model liet, wat betreft z'n unieke karakter, niets aan de verbeelding over. Je vouwde jezelf in een nauwe Recaro-stoel, kont op de vloer, en ging er met 'm vandoor. Hij dwong je meteen, tijdens het wegrijden al, op zoek te gaan naar een weg waar hij kon bewijzen hoe ongelooflijk goed hij was.

Ja, je zou 'm kunnen zien als ietwat hardcore. Maar dit was een auto die – ondanks z'n nederige, voorwielaangedreven opzet – een drinkvriend had kunnen zijn van de Porsche 911 GT3. En als je dat een wat al te brute vergelijking vindt, dan zijn hun bestuurders in elk geval drinkvrienden, mannen die biefstuk en bier delen in de Pistenklause na een dag rijden op de Nürburgring. Ze reden namelijk in gelijkgestemde auto's.

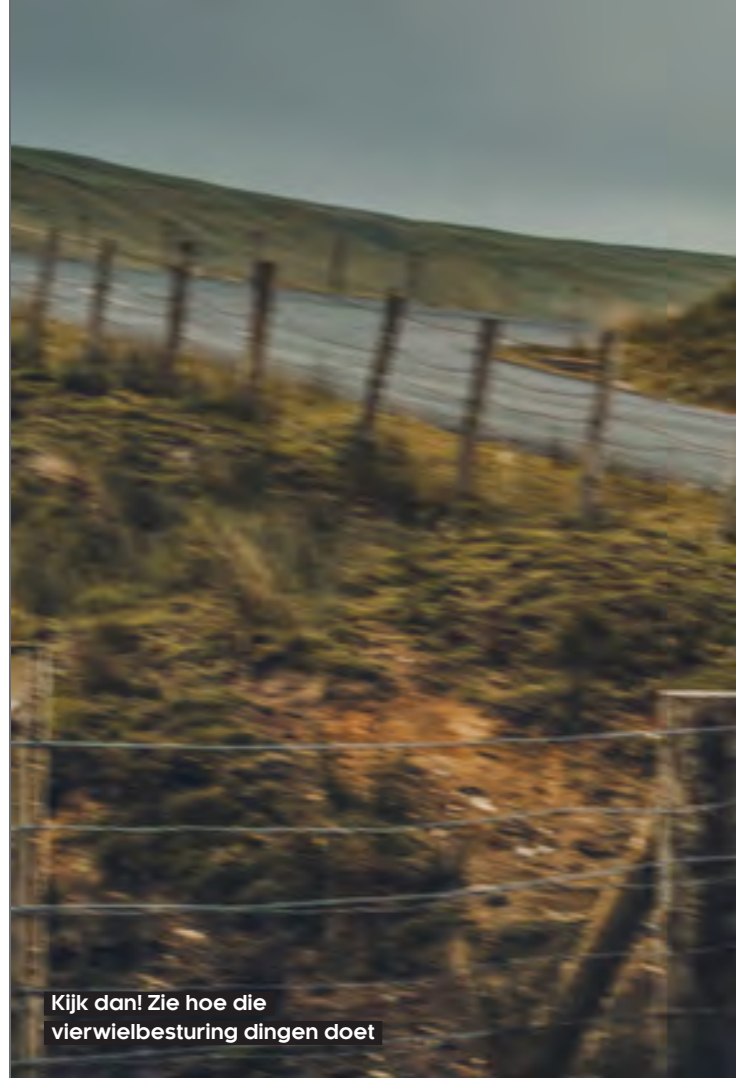
Maar de nieuwe is anders. Z'n onderstel is nog steeds tamelijk, eh, abrupt (we testen de RS met de ruige Cup-ophanging, traditioneel de uitvoering die je wilt hebben), maar hij blijkt veel ingetogener te zijn dan de oude. Z'n 280 pk is maar 5 pk meer dan voorheen, dus hij accelereert niet sneller. Evenmin wekt hij meteen zoveel genegenheid op. De pookknop is esthetisch gezien interessant, maar ligt vreemd in de hand. De merkloze sportstoelen zien eruit alsof ze de klus zullen klaren, maar bieden je niet de juiste rijpositie, terwijl het stuur voorzien is van alcantara op de plekken waar je het niet vasthoudt – waarschijnlijk zodat het geen gebruikssporen zal oplopen.

De oude Mégane voelde aan als de auto van een technicus; deze nieuwe lijkt eerder afkomstig te zijn van het designteam. Let wel: dat maakt 'm veel mooier om naar te kijken. Hij maakt nu echt indruk met z'n uiterlijk.

Maar deze test draait niet om uiterlijk, en dat moet de Fransoos zorgen baren; er staat 'm in Wales immers heel wat te wachten. De oude Mégane RS was zo exceptioneel dat alle rivaliserende merken er een hebben gekocht en schroef voor schroef uit elkaar hebben gehaald om te ontdekken waar 'm de magie nou eigenlijk in zat. Zijn invloed op de concurrentie is dus onmiskenbaar. Vooral de nieuwste Honda Civic Type R – onze huidige hete hatch-kampioen – heeft veel aan 'm te danken. Verder hebben we de luidruchtige nieuwe buurjongen uitgenodigd, de Hyundai i30 N, en de nieuwste versie – en wellicht de beste ooit – van de Seat Leon, de Cupra R. Alle vier hebben ze een viercilinder turbomotor die de voorwielen aandrijft, via een handgeschakelde zesbak en een sperddifferentieel (of elektronica die hetzelfde effect heeft).

Ja, de Mégane heeft nog altijd een echte handbak, al zijn flippers aan het stuur een optie; verder is hij gerijpt en volwassener geworden. De sportuitlaat brengt weliswaar het onvermijdelijke geknal en geboem voort, maar dat geluid wordt binnenin de auto gedempt. Midden op het dashboard bevindt zich een ►

**'De oude Mégane RS werd door rivaliserende merken gekocht om te ontdekken waar 'm de magie nou eigenlijk in zat'**



Kijk dan! Zie hoe die vierwielbesturing dingen doet





Om de maximale-aanvalsmodus in te schakelen, druk je deze knop 47 keer in



nieuw infotainmentscherm met circuit-telemetrie aan één uiteinde van het spectrum, en de keus uit een waaier aan kleuren voor de sfeerverlichting in het interieur aan de andere.

Net als alle auto's hier biedt hij legio keuze wat betreft rij-modi, maar in tegenstelling tot z'n concurrenten onthoudt de RS in welke modus je reed nadat je 'm hebt afgezet en opnieuw hebt gestart – waaruit blijkt dat er toch nog wel technuten bij de ontwikkeling van deze auto betrokken zijn geweest.

De RS is de enige auto hier zonder adaptieve ophanging – je maakt qua onderstel al in de showroom je eigen, permanente keuze tussen Sport en Cup – dus je hebt één modus. Daarentegen biedt de complexe 4Control-vierwielbesturing wel verschillende agressieniveaus, waardoor je kunt wisselen tussen Neutral, Sport en Race.

Dus hoewel hij op weg naar Wales teleurstellend verstandig aanvoelde, is het eenmaal in de heuvels een kwestie van seconden voordat je 'm in de Race-stand zet en je de auto meteen voelt verstrakken. Vierwielbesturing is nieuw in deze klasse, en we kunnen niet anders dan toegeven dat de typerende, afgrijselijk grote draaicirkel (ja, we kijken naar jou, Hyundai) van hete hatchbacks door de meedraaiende achterwielen aanzienlijk wordt verkort. Zeven keer steken hoeft met de RS niet meer.

Maar even wennen is het wel. Hij draait bijna absurd happig de bocht in, het voelt bijna onnatuurlijk aan. Vind je een bocht met genoeg zicht waar je met flink wat lef in kunt duiken, dan kun je er optimaal gebruik van maken en breekt opeens toch dat betoverende moment aan: de achteras volgt de vooras

onmiddellijk en laat je in een korte, goed te controleren drift belanden. Op hobbeleriger wegen zou het achterwiel aan de binnenkant weleens los van het wegdek kunnen komen – de spreekwoordelijke hoed die wordt afgenomen voor z'n ondeugende voorouder, de Clio RS.

Bij hogere snelheden sturen de achterwielen in dezelfde richting als de voorwielen, waardoor z'n happigheid minder wordt en de stabiliteit beter. Dit maakt dat de Mégane de Welshe lanen en b-wegen verslindt op een wijze die je mag verwachten van een hete hatch van wereldklasse. De oude auto kon dat echter ook allemaal, zonder vierwielbesturing. De technologie heeft het potentieel om een heel nieuw dynamisch repertoire te ontsluiten, maar zonder de besloten veiligheid van een circuit kunnen we dat niet echt uitvissen, en elders blijkt z'n technische complexiteit eigenlijk een beetje een sta-in-de-weg om écht lol met 'm te kunnen hebben.

Dat kun je van de Hyundai zeker niet zeggen. Dit is een ouderwetse hete hatch, met een dartelheid die uit de jaren tachtig lijkt te stammen – zeker als je een durfal bent die de elektronische assistenten uit durft te zetten op een natte of slechte weg. Maar met een ongelooflijke 1.944 verschillende combinaties van de uitzinnig gedetailleerd instelbare rij-modi is er voor iedereen en alles de juiste smaak. En welke instelling je ook kiest, je blijft met 'm lachen.

Bij de eerste kennismaking zou je geneigd kunnen zijn om te denken dat hij een beetje een opschepper is. Deze i30 N Performance, de topuitvoering, heeft een uiterst puberale sportuitlaat waarvan een cynicus zou kunnen zeggen dat hij er wat dik bovenop legt. Ook het lampje dat je vertelt op te ►



**‘De Hyundai is een ouderwetse hete hatch met een dartelheid die uit de jaren tachtig lijkt te stammen’**



De Mégane verorbert b-wegen  
alsof het niets is



De N staat voor 'Niet  
zo saai als je dacht'



Primeur voor Hyundai: de i30 N heeft  
schakelindicatie en uitgebreide  
mogelijkheden tot vermaak



schakelen en de verlichte toerenteller (die de rode lijn verschuift naarmate de motor warmer wordt) zijn nogal gezocht. Maar twee bochten later heb je daar allemaal geen last meer van. Dit is een auto die je pret laat hebben bij legale snelheden en dat is deze dagen een zeldzame gebeurtenis, aangezien automakers steeds grote vermogens op de mat willen leggen. Het is geen toeval dat de i30 N de minst krachtige auto is in deze test, maar tegelijkertijd verre van het minst lollig is.

Hij heeft 45 pk minder dan de Civic Type R, bijvoorbeeld, en als je in de Honda klimt, klim je in feite in een heel andere klasse auto. Hij ziet eruit alsof hij is weggereden uit een stripverhaal, maar hij voelt uiterst professioneel aan. De pook is niet groter dan strikt noodzakelijk en bedient de strakste, meest efficiënte bak van deze test. *Rev-matching* werkt alleen als het nodig is: waar de Hyundai altijd blèrt als je terugschakelt naar z'n één, ook op de supermarktparkeerplaats, bespaart de Honda je die gêne. En er komt geen overbodig gepop en geknal uit z'n uitlaat, wat 'm uniek maakt in deze groep.

Dan is er z'n veer- en dempgedrag. De ophanging is duivels knap gemaakt, met een Comfort-modus die daadwerkelijk comfort biedt, waardoor de wildst uitzierende auto hier de makkelijkste is om in alledaags verkeer te rijden. Hoewel het touchscreen frustrerend werkt en het gebrek aan een vijfde veiligheidsgordel op z'n minst vreemd is. De rij-modi van de Type R zijn gefixeerd – wil je de scherpere motor en de hardere ophanging, dan zit je ook meteen vast aan zwaardere besturing. Dat lijkt wat kortzichtig in dit gezelschap, maar het maakt het rijden wel een stuk eenvoudiger. Op de hobbelige en bochtige wegen waarop we ons nu bevinden, gaat ie verpletterend hard, maar zelfs in de ruige stand R+ absorbeert hij alles. Het nadeel is dat je niet de interactie krijgt die je bij de i30 N of de Mégane wel hebt, maar dat hij zo snel is, compenseert eigenlijk alles. Hij is op een betoverende wijze capabel.

Maar let op: de Leon Cupra R voelt zeker zo opwindend aan. Er is altijd een zekere hiërarchie geweest onder de hete hatches van de VW Groep, waarbij de Seats en de Skoda's een paar treden lager op de ladder stonden. Niet vandaag, niet hier, echter: de Cupra R is totaal extreem, aanzienlijk woester en wilder en ruiger en sneller dan welke Golf ook die op dit moment op de markt is. Daarom testen we vandaag ook geen Golf, en dat is op zich al een primeur in de wereld van hete-hatch-groepstests.

De bekende 2,0-liter turbomotor heeft de grens van 300 pk doorbroken, de wielen hebben meer camber gekregen en dragen extreme cupbanden. Veel te kiezen heb je overigens niet: de in een gelimiteerde oplage gebouwde Cupra R is alleen te koop in zwart of grijs, met wat koperkleurige en koolstofvezel details. Nou is alles een kwestie van smaak, uiteraard, maar we vinden het moeilijk verteerbaar dat er nu eindelijk eens een echt snelle Leon is en dat juist die dan niet in de bekende felle Seat-kleuren is te bestellen.

Maar zet 'm in z'n drie, geef gas, en je bent dat allemaal vergeten. Goiedag, wat is deze Cupra snel. Geen van de motoren in deze test is sloom, maar die van de Seat is toch wel het meest opwindend. Weet je nog hoe het was om in een oude turbo te rijden, en die oplawaai die je dan kreeg na het turbogat – alsof je de eerste helling van een achtbaan af denderd? Nou, dat is precies wat de Leon doet, maar dan zonder zo'n archaïsch turbogat.

Hoewel hij geen mechanisch differentieel heeft, is z'n elektronica goed genoeg om dat niet als een gemis te hoeven voelen, en de Cupra is onwaarschijnlijk goed in het verzamelen en gebruiken van z'n krachten aan het eind van een bocht zonder dat je er spinnend uitkomt. De banden, toch vrij extreem, presteren zelfs naar behoren op vochtig wegdek. Dit is een auto waar je je werkelijk aan kunt verlustigen, en als je er echt voor gaat, blijkt z'n achteras regelmatig in te zijn voor een speels uitstapje. ►





HETE  
HATCHES



De mogelijkheden tot inhalen waren  
her en der enigszins beperkt



De 'minst smaakvolle hete hatch van het  
moment'-race eindigde met een fotofinish



**‘De Cupra R is totaal extreem, aanzienlijk  
woester en wilder en ruiger en sneller  
dan welke huidige Golf dan ook’**



Helaas is hij al uitverkocht, dat dan weer wel. De R is echt een thriller, en het is daarom heel teleurstellend dat de VW Groep de Cupra-mensen zo kort houdt – eerst qua kleur, dan qua oplage. Stel je eens voor dat de Leon z'n hele levensduur zo goed zou zijn geweest. Laten we hopen dat de laatste auto die 'Cupra' als achtervoegsel heeft in plaats van als merknaam een voorproefje is van wat er nog gaat komen, en niet een hardcore finale.

De Mégane blijft ondertussen een raadsel, zelfs na 800 kilometer rijden op allerhande wegen in Wales – en regelmatig vol overgave. Hij zal ongetwijfeld makkelijker zijn om mee te leven dan voorheen, en op slechte wegen trakteert ie je nog altijd op een hoeveelheid *body control* van wereldklasse – die kwaliteit van RenaultSport die we altijd op waarde hebben geschat. Verder is het hetzelfde verhaal als met de lauwe Clio RS die hij volgt: de puurheid van z'n voorganger is vervangen door extra complexiteit, waardoor het rijden van de auto minder leuk is dan het zou kunnen zijn. Maar als de geschiedenis ons iets heeft geleerd, dan is het wel dat elke generatie Mégane RS altijd beter wordt gedurende zijn leven. En we weten gelukkig ook nu al dat een 300 pk sterke Mégane Trophy niet ver weg meer is.

Maar hier en nu verslaat de Hyundai de Renault. En wellicht zelfs de

Honda, afhankelijk van wat je wilt van een hete hatch. De i30 N scoort bij ons zo goed omdat een aantal van ons het belangrijker vindt om lol te hebben dan om hard te gaan. De auto is al immens capabel, maar in deze groep is ie vooral ook de auto met lagere, makkelijker te bereiken grenzen. Het maakt niet uit waar je bent, in welke modus je rijdt of wat voor humeur je hebt: druk je op de knop met het finishvlaggetje, dan wordt alles ogenblikkelijk levendiger. Bovendien zijn z'n prijs en z'n garantie het best van deze vier.

Toch moet hij de eer laten aan de Type R, want dat is simpelweg een van de beste hete hatches aller tijden. Oké, hij neemt zichzelf wel bijna een beetje te serieus, maar dan kijk je naar de snelheidsmeter en zie je dat je in dezelfde bocht dik 15 km/u harder gaat dan in de i30 N. Waar de Hyundai een scala aan rij-modi heeft die je talent prikkelen, moedigt de Honda je aan om beter te worden, zodat je 'm recht kunt doen. Het zal je jaren kosten om op 'm uitgekoken te raken, als dat al ooit zal gebeuren. Hij heeft een diepte die zijn concurrenten hier ontberen, maar die ons bekend voorkomt. Jazeker, hij doet ons denken aan de oude Mégane RS.

Van z'n onovertroffen bak tot z'n voorbeeldige demping: momenten van verbetering zijn in de Civic nooit ver weg. **TG**

**'Waar de Hyundai een scala aan rij-modi heeft die je talent prikkelen, moedigt de Honda je aan om beter te worden'**

**SEAT  
LEON CUPRA R**

**Motor**

1.984 cc

viercilinder turbo

**310** pk @ 5.800 tpm

380 Nm @ 1.800 tpm

**Aandrijving**

voorwielen

6v handbak

**Prestaties**

0-100 km/u in 5,8 s

top **250** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

7,3 l/100 km

170 g/km CO<sub>2</sub>

**Afmetingen**

4.324 x 1.816 x 1.435 mm  
(l x b x h)

2.631 mm (wielbasis)

1.353 kg

50 l (benzine)

380 / 1.210 l (bagage)

**Prijzen**

€ 56.900 (NL)

n.b. (B)

**RENAULT  
MÉGANE RS 280**

**Motor**

1.798 cc

viercilinder turbo

**280** pk @ 6.000 tpm

390 Nm @ 2.400 tpm

**Aandrijving**

voorwielen

6v handbak

**Prestaties**

0-100 km/u in 5,8 s

top **255** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

7,2 l/100 km

161 g/km CO<sub>2</sub> **E**

**Afmetingen**

4.372 x 1.847 x 1.445 mm  
(l x b x h)

2.669 mm (wielbasis)

1.382 kg

50 l (benzine)

372 / 1.162 l (bagage)

**Prijzen**

€ 42.340 (NL)

€ 37.200 (B)

**HONDA  
CIVIC TYPE R**

**Motor**

1.996 cc

viercilinder turbo

**320** pk @ 6.500 tpm

400 Nm @ 2.500 tpm

**Aandrijving**

voorwielen

6v handbak

**Prestaties**

0-100 km/u in 5,8 s

top **272** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

7,7 l/100 km

176 g/km CO<sub>2</sub> **F**

**Afmetingen**

4.557 x 1.877 x 1.434 mm  
(l x b x h)

2.699 mm (wielbasis)

1.380 kg

46 l (benzine)

420 / 786 l (bagage)

**Prijzen**

€ 55.720 (NL)

€ 37.110 (B)

**HYUNDAI  
I30 N PERFORMANCE**

**Motor**

1.998 cc

viercilinder turbo

**275** pk @ 6.000 tpm

353 Nm @ 1.450 tpm

**Aandrijving**

voorwielen

6v handbak

**Prestaties**

0-100 km/u in 6,1 s

top **250** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

7,2 l/100 km

163 g/km CO<sub>2</sub> **G**

**Afmetingen**

4.335 x 1.795 x 1.447 mm  
(l x b x h)

2.650 mm (wielbasis)

1.429 kg

50 l (benzine)

381 / 1.287 l (bagage)

**Prijzen**

€ 46.495 (NL)

€ 35.249 (B)



Foto s: Mark Riccioni



**Postzegels,  
sigaren-  
bandjes,  
Swarovski-  
prullaria, exen,  
supercars:  
mensen  
verzamelen  
tegenwoordig  
ook maar  
alles**

**OMDAT  
HET  
KAN**

# WE VOELEN ONS EEN BEETJE JAMES BOND.

Na er weken achteraan te hebben gejaagd en te zijn overgedragen van het ene contact aan het andere, hebben we eindelijk, éindelijk toestemming gekregen om de grootste particuliere supercarcollectie in Bahrein te komen bezoeken.

Eerst krijgen we de instructie om ons naar een bepaald gebied te begeven, niet ver van de hoofdstad Manama, en daar worden we geacht te wachten tot we te horen krijgen wat de exacte locatie is. We happen net in een hamburgertje als de telefoon piept, en we verwachten eigenlijk dat het bericht zichzelf zal vernietigen in drie, twee, een... Maar nee.

Het is ook wel begrijpelijk dat de eigenaar zo voorzichtig is. Als jij voor meer dan 100 miljoen aan vierwielige eenhoorns in je garage zou hebben staan, zou je ook bepaalde voorzorgsmaatregelen nemen. We mogen zijn naam niet eens noemen, wat een beetje een vreemde voorwaarde is, want je kunt de beste man gewoon volgen op Instagram, via @the\_collection1. Maar ja, wat kun je erover zeggen? Zijn auto's, zijn regels. We zijn uiteindelijk gewoon blij dat we hier zijn, en we kunnen niet stoppen met grijnzen; we zijn net een stel kinderen dat de sleutels van De Efteling heeft gekregen.

Ter plekke wordt druk gebouwd (de garage wordt uitgebreid, wat anders, om de nog steeds uitdijende verzameling te huisvesten) en daarom is de helft van de auto's bedekt met stoflakens, maar eerlijk gezegd verhoogt dat de voorpret alleen maar: het silhouet van een spoiler hier, een rand van een velg daar, we wijzen en raden, soms een beetje ademloos. Dan gaan we rechtsaf en belanden in het centrale atrium, een zaal vol trofeeën waar het plafond twee keer hoger is dan in de rest van de garage. Dit is de plek waar de veertien favorieten van de verzamelaar bumper aan bumper staan, en ineens voel je dat je maag een achterwaartse salto maakt.

Je emoties spelen nu met je – we ervaren iets dat tussen extreme ►



**1** Porsche 911 2.7 RS – je wist gewoon van tevoren dat hij deze zou hebben. Afvinken, volgende **2** McLaren Senna – de laatste aanwinst, afgewerkt in matpaars en blootliggend koolstofvezel: dat ziet er beter uit dan het klinkt. En ja, de Speedtail is besteld en komt eraan **3** Lamborghini Countach LP400 – zonder vleugels of andere uitstulpingen die de wigvorm verhullen. De puurste, de beste **4** Ferrari 288 GTO – in 1984 was er geen ABS, geen tractiecontrole en geen vierwiel aandrijving. Die puurheid is nu de heilige graal, als je het ons vraagt



**02**



**04**



01

**1** Ferrari LaFerrari – 6,3-liter V12, hybride assistentie, 963 pk: vijf jaar na z'n eerste verschijnen begint een volwassen vent er nog altijd van te kwijlen...  
**2** 911 GT1 Strassenversion – het juweel in de kroon, een van de twee. Met 993-achtige koplampen, 544 pk, van 0 naar 100 km/u in 3,9 seconden, top 307 km/u  
**3** Bugatti Chiron – is dit de perfect uitgevoerde Chiron? Wij vinden van wel. Werd pas een paar maanden geleden geleverd, ruikt nog fabrieksvers  
**4** Saleen S7 – de eerste loot aan de stam van deze enorme verzameling. Misschien een idee om 'm ook als eerste weer te verkopen

jaloerie en pure pret inzit. Aan het eind van de rij staat het aller-grootste schatje van de verzamelaar te pronken op een draaischijf: een McLaren F1, chassisnummer zes, gekocht van een Japanse collega-verzamelaar die er drie had. Ernaast staat een P1, ook nummer zes, en dan zien we in chronologische volgorde een rij Ferrari-hypercars staan: de LaFerrari, de Enzo, de F50, de F40, de 288 GTO – en een 599 GTO, voor de zekerheid.

Daartegenover staat het, eh, echt speciale werk. Een Porsche 918 Spyder en een 911 GT1 Strassenversion (één van de twee op aarde, onze nieuwe beste vriend kreeg er recent nog een bod op van zo'n 20 miljoen euro) en daar weer naast een andere homologatiespecial uit hetzelfde FIA GT-kampioenschap: de Mercedes-AMG CLK GTR. De Maserati MC12 is vast en zeker beter dan de Enzo waarop hij is gebaseerd, zeggen we tegen elkaar, waarna we ons vergapen aan een gloednieuwe Chiron, met de Hermès-editie van de Veyron eraast. Niet onaardig allemaal, en dan hebben nog niet eens de helft gezien.

Vraag je je wellicht af hoe en waar deze anonus rijdt met deze obscene groep auto's? Laten we vaststellen dat er zich een F1-circuit op tien minuten afstand bevindt en dat we ons in een regio bevinden waar het aloude adagium 'wie betaalt, bepaalt' nog altijd opgeld doet.

Dus, petje af voor jou, steeds rijkere Bahreiner wiens naam we niet mogen noemen – het is een aanzienlijke armada die je hier hebt verzameld. Doe de Mansory weg, en er is geen zwart schaap meer bij. **TG**



04

05



06



07



08

**5** Bugatti Veyron – de ‘standaard’ versie met 1.001 pk, maar dan wel de Hermès-editie, voor nét even die extra bling  
**6** Toyota 2000GT – oorspronkelijk in samenwerking met Yamaha gebouwd, nu ongelooflijk zeldzaam en uitzinnig kostbaar. Onze fotograaf moest even gaan liggen na het zien van deze auto; hij heeft iets met Japanners  
**7** Ferrari 599 GTO – een van de slechts drie modellen ooit met de GTO-badge. Deze is gesigneerd door Alonso en Massa  
**8** McLaren F1 – chasisnummer 006, van origine zilverkleurig, de enige ter wereld waarvan de motor fluorescerend oranje is  
**9** Mercedes-McLaren SLR Mansory – ach, iedereen maakt weleens een foutje  
**10** Lamborghini Reventón – nummer 1 van slechts 20 stuks; we salueren de eigenaar vanwege de commandogroene stoelen



03



09



10

Ga voor tickets en openingstijden naar [amsterdammotorshow.com](http://amsterdammotorshow.com)

**IAMS** 03.04  
07.04  
2019 INTERNATIONAL  
AMSTERDAM  
MOTOR SHOW




# INTERNATIONAL AMSTERDAM MOTOR SHOW

3 t/m 7 april - RAI Amsterdam

IAMS 2018 was een groot succes met bijna 60.000 bezoekers. Nog nooit werden zoveel bijzondere auto's vertoond in de RAI. Een spectaculaire autoshow met een unieke mix aan droomauto's. Van zeldzame klassiekers tot supercars en van performance auto's tot hypercars. Ook in 2019 kijk je je ogen uit bij bijna 200 auto's uit met name prive-collecties. Auto's die je normaal niet ziet, komen tevoorschijn tijdens IAMS 2019. Mis het niet!

De IAMS breidt in 2019 uit en vindt plaats in de karakteristieke Europahal met aanleunende hallen 2 en 3 maar ook met hal 7 (Amstelhal) en een 13.000 m<sup>2</sup> grote Action Arena (Parkhal) met de hele dag door wervelende shows!

Powered by

SCHAAP  CITROEN

**TopGear**  
WAKELING WYBELEN

CLASSICUS

QUOTE



QUEM

**rai**  
AMSTERDAM



PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
-----------	----------------	-----------	-----------	---------------------	----------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
-----------	----------------	-----------	-----------	---------------------	----------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**Alfa Romeo** [www.alfaromeo.nl](http://www.alfaromeo.nl) / [www.alfaromeo.be](http://www.alfaromeo.be)

Alfa kon jarenlang zijn stoere imago niet waarmaken, maar met de Giulia en Stelvio hebben ze zichzelf weer op de kaart gezet.

**Verkopten NL 2017:** 1.720

**MiTo:** Was bedoeld als troef om de verkoopcijfers onder de kleintjes op te krikken. Maakte nooit echt veel indruk en is inmiddels aardig op leeftijd. Rijdt prima, dat wel.

**TOPGEARS KEUZE:** de snelste, als het even kan

**MITO (3-DEURS)**

0.9 TWINAIR ECO BUSINESS	16.645	A	B	2	875	99	145	11,4	182	4,2	88	1.105	V H
1.4 T MULTIAIR BUSINESS SUPER	24.050	D	B	4	1.368	140	230	8,1	209	5,4	124	1.145	V A
1.4 T MULTIAIR VELOCE	27.700	D	B	4	1.368	170	250	7,3	219	5,4	124	1.145	V A
1.3 JTDM ECO BUSINESS	19.045	D	D	4	1.248	90	200	12,5	178	3,4	83	1.125	V H

**Giulietta:** Draait alweer even mee, maar zette destijds wel de ommezwaai in om Alfa weer scherp en sexy te maken. Met lekkere motoren en dito styling mag de Giulietta er nog steeds zijn.

**TOPGEARS KEUZE:** wat denk je? een dikke diesel met handbak

**GIULIETTA (5-DEURS)**

1.4 TURBO	23.950	E	B	4	1.368	120	215	9,4	195	6,2	144	1.255	V H
1.4 TURBO MULTIAIR BUSINESS	25.950	B	B	4	1.368	150	230	8,2	210	5,5	127	1.265	V H
1.4 TURBO MULTIAIR BUSINESS SUPER	30.150	B	B	4	1.368	170	250	7,7	218	4,9	114	1.280	V A
1.750 TURBO VELOCE	40.550	F	B	4	1.742	241	340	6,8	244	6,8	157	1.295	V A
1.6 JTDM BUSINESS	27.550	D	D	4	1.598	120	320	10,0	195	3,8	99	1.285	V H
1.6 JTDM BUSINESS SUPER	31.550	D	D	4	1.598	120	320	10,2	195	3,8	99	1.285	V A
2.0 JTDM BUSINESS SUPER	31.950	D	D	4	1.956	150	380	8,8	210	4,0	105	1.295	V H

**Giulia:** Alfa is terug in het zakensedansegment met deze Giulia. Beeldschoon, snaarstrak rijdend en misschien zelfs eindelijk goed genoeg om een BMW voor te laten staan.

**TOPGEARS KEUZE:** mag het ook de Quadrifoglio zijn?

**GIULIA (5-DEURS)**

2.0T BUSINESS	39.950	D	B	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A A
2.0T	40.170	D	B	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A A
2.0T BUSINESS SUPER	41.450	D	B	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A A
2.0T SUPER	42.170	D	B	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A A
2.0 T AWD VELOCE	54.900	D	B	4	1.995	280	400	5,2	240	6,4	152	1.505 V+A	A A
2.9 V6 QUADRIFOGLIO	113.370	F	B	6	2.891	510	600	3,9	307	8,2	189	1.595	A A
2.2 ECO BUSINESS	39.950	D	D	4	2.143	136	400	8,9	210	4,0	105	1.349	A H
2.2 LIMITED BUSINESS	37.950	N.B.	D	4	2.143	150	380	8,0	220	4,2	109	1.375	A H
2.2	43.020	D	D	4	2.143	150	400	8,0	221	4,2	109	1.349	A A
2.2 SUPER LIMITED BUSINESS	40.950	N.B.	D	4	2.143	180	400	7,2	230	4,2	109	1.375	A H
2.2 ECO BUSINESS	43.450	D	D	4	2.143	180	450	6,8	230	4,0	99	1.420	A A
2.2 AWD VELOCE	55.380	E	D	4	2.143	209	470	6,8	235	4,7	122	1.510 V+A	A A

**Stelvio:** De stijlvolle laatkomer: Alfa Romeo bouwt voor het eerst een SUV en doet het meteen goed. De Stelvio ziet er super uit en rijdt zoals een Alfa hoort te rijden.

**TOPGEARS KEUZE:** in vuurrood

**STELVIO (5-DEURS)**

2.0 T AWD	54.865	D	B	4	1.995	200	330	6,7	215	7,0	161	1.635 V+A	A A
2.0 T AWD SUPER	61.365	D	B	4	1.995	280	400	5,7	230	7,0	161	1.635 V+A	A A
2.9 V6 AWD QUADRIFOGLIO	126.825	F	B	6	2.891	510	600	3,8	283	9,0	210	1.830 V+A	A A
2.2D	54.365	D	D	4	2.143	150	450	8,8	198	4,7	124	1.579	A A
2.2D	56.365	D	D	4	2.143	180	400	7,2	210	4,7	124	1.579	A A
2.2D AWD SUPER	63.865	D	D	4	2.143	209	470	6,6	215	4,8	127	1.659 V+A	A A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 4C: 'Keihard de lekkerste'**

**4C:** Bunga bunga! De 4C is het feestelijkste lichtgewicht sportautootje dat de mens weer hoop geeft. Al krijg je best weinig voor vrij veel - het moet je ding zijn.

**TOPGEARS KEUZE:** de Spider

**4C (2-DEURS)**

1750TBI TCT	75.360	F	B	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	79.860	F	B	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A A

**4C SPIDER (2-DEURS)**

1750TBI TCT	86.260	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	90.760	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A A

**Alpine** [www.alpinecars.com](http://www.alpinecars.com)

Renaults sportieve submerk is terug van weggeweest. Zet in op exclusiviteit, comfort én een laag gewicht - op zich al heel bijzonder.

**Verkopten NL 2017:** n.v.t.

**Alpine A110:** Het eerste model van het herboren Alpine is er meteen een beetje om rekening mee te houden. En ja, we hebben het tegen jou, Porsche 718 Cayman.

**TOPGEARS KEUZE:** in dat prachtige blauw

**A110 (3-DEURS)**

1.8 TURBO PURE	63.000	D	B	4	1.798	252	320	4,5	250	6,2	141	1.098	A A
----------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----

**Aston Martin** [www.astonmartin.nl](http://www.astonmartin.nl) / [www.astonmartin.be](http://www.astonmartin.be)

De coolste auto's die er bestaan. Niet altijd even verfijnd, maar ze houden zich staande met pure schoonheid en charisma.

**Verkopten NL 2017:** 32

**Vantage:** De vorige ging ongeveer een zijloen jaar mee, maar was dan ook beeldschoon. Deze nieuwe is nog even wennen, maar capabeler dan ooit.

**TOPGEARS KEUZE:** in markeertiftgeel

**VANTAGE (3-DEURS)**

4.0 V8	211.000	N.B.	B	8	3.982	510	685	3,6	314	10,3	236	1.530	A A
--------	---------	------	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	-----

**DB11:** De beeldschone DB9 opvolgen; zo'n taak gun je niemand. Maar de DB11 doet het overtuigend, met eigen styling en een kleinere biturbo V12 die meer kracht levert voor minder peut.

**TOPGEARS KEUZE:** in bordeauxrood met crèmekleurig leer

**DB11 (2-DEURS)**

4.0 V8	223.253	B	B	8	3.982	510	675	4,0	301	N.B.	230	1.760	A A
5.2 V12	264.283	B	B	12	5.204	608	700	3,9	322	N.B.	265	1.875	A A

**DB11 VOLANTE (2-DEURS)**

4.0 V8	284.527	B	B	8	3.982	510	675	4,1	300	9,9	230	1.845	A A
--------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----

**Rapide:** De Aston Martin Rapide combineert de pracht van wijlen de DB9 met het praktisch nut van een achterbank. Misschien wel de meest begeerlijke sedan die er is.

**TOPGEARS KEUZE:** een donkerrijze met Bond-snufjes

**RAPIDE (4-DEURS)**

6.0 V12 S	261.879	B	B	12	5.935	559	630	4,4	327	12,9	300	1.950	A A
-----------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	-----

**Vanquish:** Zijn we Astons fraaie ontwerpen al zat? Nee toch? De Vanquish volgde de DBS op en heeft ons stevig in zijn greep. De ultieme bruut in een zijden jasje.

**TOPGEARS KEUZE:** de Volante graag, inclusief jaarvoorraad smokings

**VANQUISH (2-DEURS)**

6.0 V12 S TOUCHTRONIC	334.833	B	B	12	5.935	601	630	3,5	324	13,1	302	1.739	A A
-----------------------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	-----

**VANQUISH VOLANTE (2-DEURS)**

6.0 V12 S TOUCHTRONIC	350.293	B	B	12	5.935	601	630	3,5	322	13,1	302	1.824	A A
-----------------------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	-----

**Audi** [www.audi.nl](http://www.audi.nl) / [www.audi.be](http://www.audi.be)

Het premiummerk van VW blijft ambitieus en creëert eindeloos veel niches. Dus is er nu geen Audi die je aanspreekt, wacht dan even tot volgende week.

**Verkopten NL 2017:** 14.626

**A1:** Audi's eerste stap in het b-segment ziet er met de jaren eigenlijk steeds beter uit. Voelt zwaar premium aan en is met lekkere opties uit te rusten.

**TOPGEARS KEUZE:** de S1, maar de 150-pk versie is ook goed

**A1 (3-DEURS)**

1.0 TFSI	20.190	B	B	3	999	95	160	10,9	186	4,2	97	1.035	V H
1.0 TFSI	22.390	B	B	3	999	95	160	10,9	186	4,4	102	1.065	V A
1.4 TFSI	22.980	D	B	4	1.395	125	200	8,9	204	4,9	115	1.080	V H
1.4 TFSI	24.140	C	B	4	1.395	125	200	8,8	204	4,9	112	1.115	V A
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.020	D	B	4	1.984	231	370	5,8	250	7,0	162	1.315 V+A	H
1.4 TDI	23.320	D	D	3	1.422	90	230	11,4	182	3,8	99	1.090	V H
1.4 TDI	26.030	E	D	3	1.422	90	230	11,4	182	4,0	104	1.120	V A

**A1 SPORTBACK (5-DEURS)**

1.0 TFSI	20.940	B	B	3	999	95	160	11,1	186	4,2	97	1.060	V H
1.0 TFSI	23.140	B	B	3	999	95	160	11,1	186	4,4	102	1.090	V A
1.4 TFSI	23.730	D	B	4	1.395	125	200	8,9	204	5,1	118	1.105	V H
1.4 TFSI	24.890	C	B	4	1.395	125	200	8,9	204	4,9	112	1.140	V A
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.770	D	B	4	1.984	231	370	5,9	250	7,1	166	1.340 V+A	H
1.4 TDI	24.070	D	D	3	1.422	90	230	11,6	182	3,9	102	1.120	V H
1.4 TDI	26.780	E	D	3	1.422	90	230	11,6	182	4,0	104	1.145	V A

**A3:** Begon ooit als een licht verbouwde Golf, maar inmiddels staat de A3 - in hatchback-, sedan- en cabrioform - stijlvol en solide op zichzelf.

**TOPGEARS KEUZE:** 2.0 TDI met handbak

**A3 SPORTBACK (5-DEURS)**

30 TFSI	29.390	C	B	3	999	116	200	9,9	206	5,0	114	1.165	V H
30 TFSI	30.920	C	B	3	999	116	200	9,9	206	5,1	115	1.180	V A
1.5 TFSI COD	31.940	C	B	4	1.495	150	250	8,2	220	5,0	114	1.230	V H
1.5 TFSI COD	33.220	B	B	4	1.495	150	250	8,2	220	4,8	110	1.240	V A
2.0 TFSI	38.160	D	B	4	1.984	190	320	6,8	244	5,6	126	1.290	V A
2.0 TFSI QUATTRO	40.940	D	B	4	1.984	190	320	6,2	236	5,7	130	1.360 V+A	A
2.0 TFSI S3 QUATTRO	56.750	F	B	4	1.984	310	400	4,6	250	6,5	149	1.465 V+A	A
2.5 TFSI RS 3 QUATTRO	82.380	F	B	5	2.480	400	480	4,1	250	8,3	188	1.485 V+A	A A
30 TDI	33.300	F	D	4	1.598	116	250	10,4	205	4,4	114	1.265	V H
30 TDI	34.450	E	D	4	1.598	116	250	10,4	202	4,1	112	1.275	V H
2.0 TDI	38.420	E	D	4	1.968	150	340	8,6	218	4,0	109	1.305	V H
2.0 TDI	40.970	F	D	4	1.968	150	340	8,1	218	4,4	112	1.340	V A

**A3 LIMOUSINE**

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 TDI	41.460	B	D	4	1.968	122	270	10,5	205	3,7	97	1.430	V	H
2.0 TDI	44.310	C	D	4	1.968	122	270	10,2	205	3,9	101	1.465	V	H
2.0 TDI	43.420	C	D	4	1.968	150	320	8,9	221	4,0	99	1.430	V	H
2.0 TDI	46.570	C	D	4	1.968	150	320	8,7	219	4,2	104	1.465	V	H
2.0 TDI	47.070	D	D	4	1.968	190	400	7,7	240	4,4	111	1.450	V	H
2.0 TDI	48.170	C	D	4	1.968	190	400	7,7	237	4,2	107	1.480	V	H
2.0 TDI QUATTRO	52.100	D	D	4	1.968	190	400	7,2	235	4,5	114	1.575	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	58.970	E	D	6	2.967	218	400	6,3	250	4,6	119	1.620	V+A	A
<b>A4 AVANT (5-DEURS)</b>														
1.4 TFSI	40.860	B	B	4	1.395	150	250	9,0	210	5,3	124	1.370	V	H
1.4 TFSI	42.170	B	B	4	1.395	150	250	8,9	210	5,2	119	1.415	V	A
2.0 TFSI MHEV	44.990	B	B	4	1.984	190	320	7,4	236	5,6	128	1.460	V	H
2.0 TFSI MHEV	45.730	B	B	4	1.984	190	320	7,5	210	5,3	119	1.490	V	A
2.0 TFSI MHEV	54.240	C	B	4	1.984	252	370	6,5	250	6,0	135	1.510	V	A
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	57.970	D	B	4	1.984	252	370	6,0	250	6,5	146	1.575	V+A	A
3.0 TFSI S4 QUATTRO	84.620	F	B	6	2.995	354	500	4,9	250	7,5	175	1.675	V+A	A
2.9 TFSI RS 4 QUATTRO	117.870	G	B	6	2.894	450	600	4,1	250	8,8	199	1.715	V+A	A
2.0 TFSI G-TRON	43.180	A	B/A	4	1.984	170	270	8,5	210	6,1	109	1.560	V	H
2.0 TFSI G-TRON	44.160	A	B/A	4	1.984	170	270	8,4	210	5,5	102	1.595	V	H
2.0 TDI	43.780	C	D	4	1.968	122	270	10,9	200	3,9	102	1.475	V	H
2.0 TDI	46.630	C	D	4	1.968	122	270	10,6	198	4,0	104	1.525	V	H
2.0 TDI	45.880	C	D	4	1.968	150	320	9,2	215	4,2	104	1.475	V	H
2.0 TDI	48.660	C	D	4	1.968	150	320	9,0	213	4,3	106	1.525	V	H
2.0 TDI	49.390	D	D	4	1.968	190	400	7,9	235	4,5	114	1.515	V	H
2.0 TDI	50.490	D	D	4	1.968	190	400	7,9	231	4,3	109	1.530	V	A
2.0 TDI QUATTRO	54.410	D	D	4	1.968	190	400	7,2	235	4,5	116	1.575	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	61.290	E	D	6	2.967	218	400	6,3	250	4,6	123	1.620	V+A	A
<b>A4 ALLROAD (5-DEURS)</b>														
2.0 TFSI QUATTRO MHEV EDITION	57.990	D	B	4	1.984	252	370	6,1	246	6,8	153	1.600	V+A	A
2.0 TDI QUATTRO EDITION	54.990	E	D	4	1.968	163	400	7,8	220	5,0	132	1.640	V+A	A
2.0 TDI QUATTRO	58.170	E	D	4	1.968	190	400	7,8	220	4,9	128	1.640	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	64.980	F	D	6	2.967	218	400	6,6	231	5,1	137	1.690	V+A	A
<b>A5: De oorspronkelijke A5 was een schitterend hoogtepunt van design. Deze weet 'm in dat opzicht niet te overtreffen, maar is desondanks een plaatje - en rijdt als vanouds heerlijk.</b>														
<b>TOPGEARS KEUZE: de S5, een geniale motor</b>														
<b>A5 COUPÉ (2-DEURS)</b>														
1.4 TFSI	42.690	B	B	4	1.395	150	250	8,7	216	5,3	122	1.385	V	A
2.0 TFSI MHEV	46.670	B	B	4	1.984	190	320	7,2	240	5,6	128	1.380	V	H
2.0 TFSI MHEV	48.250	B	B	4	1.984	190	320	7,3	240	5,5	124	1.425	V	A
2.0 TFSI MHEV	54.230	C	B	4	1.984	252	370	6,3	250	5,8	131	1.460	V	A
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	58.040	C	B	4	1.984	252	370	5,8	250	6,2	141	1.520	V+A	A
3.0 TFSI S5 QUATTRO	87.015	E	B	6	2.995	354	500	4,7	250	7,3	170	1.615	V+A	A
2.9 TFSI RS 5 QUATTRO	119.420	G	B	6	2.894	450	600	3,9	250	8,7	197	1.655	V+A	A
2.0 TDI	52.530	D	D	4	1.968	190	400	7,7	240	4,3	111	1.460	V	H
2.0 TDI	53.750	C	D	4	1.968	190	400	7,7	238	4,1	107	1.490	V	A
2.0 TDI QUATTRO	57.760	D	D	4	1.968	190	400	7,2	235	4,4	114	1.565	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	64.910	E	D	6	2.967	218	400	6,2	250	4,6	119	1.605	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	76.230	F	D	6	2.967	286	620	5,2	250	5,3	137	1.660	V+A	A
<b>A5 CABRIO (2-DEURS)</b>														
2.0 TFSI MHEV	55.750	C	B	4	1.984	190	320	7,9	239	5,9	135	1.615	V	H
2.0 TFSI MHEV	57.340	C	B	4	1.984	190	320	7,9	237	5,7	129	1.645	V	A
2.0 TFSI MHEV	63.320	C	B	4	1.984	252	370	6,7	250	6,1	138	1.660	V	A
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	67.120	D	B	4	1.984	252	370	6,3	250	6,6	149	1.725	V+A	A
3.0 TFSI S5 QUATTRO	94.740	F	B	6	2.995	354	500	5,1	250	7,7	179	1.840	V+A	A
2.0 TDI	62.840	E	D	4	1.968	190	400	8,3	232	4,5	118	1.690	V	A
2.0 TDI QUATTRO	66.850	E	D	4	1.968	190	400	7,8	233	4,7	122	1.740	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	85.170	F	D	6	2.967	286	620	5,2	250	5,7	148	1.880	V+A	A
<b>A5 SPORTBACK (5-DEURS)</b>														
1.4 TFSI	42.280	B	B	4	1.395	150	250	8,9	210	5,4	124	1.425	V	A
2.0 TFSI MHEV	46.260	C	B	4	1.984	190	320	7,5	240	5,8	131	1.445	V	H
2.0 TFSI MHEV	47.850	B	B	4	1.984	190	320	7,5	239	5,5	124	1.475	V	H
2.0 TFSI MHEV	53.830	C	B	4	1.984	252	370	6,5	250	5,8	132	1.490	V	A
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	57.630	D	B	4	1.984	252	370	6,0	250	6,4	144	1.555	V+A	A
3.0 TFSI S5 QUATTRO	85.390	E	B	6	2.995	354	500	4,7	250	7,3	170	1.660	V+A	A
2.0 TFSI G-TRON	45.140	A	B/A	4	1.984	170	270	8,5	226	6,1	110	1.540	V	H
2.0 TFSI G-TRON	46.700	A	B/A	4	1.984	170	270	8,4	224	5,7	106	1.580	V	H
2.0 TDI	49.040	D	D	4	1.968	150	320	9,0	219	4,2	109	1.445	V	H
2.0 TDI	51.890	D	D	4	1.968	150	320	8,9	217	4,2	110	1.490	V	H
2.0 TDI	52.120	D	D	4	1.968	190	400	7,9	235	4,4	114	1.475	V	H
2.0 TDI	53.350	D	D	4	1.968	190	400	7,9	235	4,2	109	1.520	V	H
2.0 TDI QUATTRO	57.360	D	D	4	1.968	190	400	7,4	235	4,5	117	1.600	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	64.500	D	D	6	2.967	218	400	6,4	250	4,6	119	1.615	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	75.820	D	D	6	2.967	286	620	5,3	250	5,4	141	1.700	V+A	A
<b>A6: Een lange traditie van stijlvolle en ingetogen sedans en stations mondt uit in dit technologische hoogstandje van rust en welbehagen. Om niet te zeggen: fijne kar, man.</b>														
<b>TOPGEARS KEUZE: een snelle TFSI-Avant</b>														
<b>A6 LIMOUSINE (4-DEURS)</b>														
40 TDI	59.950	B	D	4	1.968	204	400	8,1	246	N.B.	112	1.645	V	A
45 TDI QUATTRO	71.650	E	D	6	2.967	231	500	6,3	250	N.B.	142	1.825	V+A	A
50 TDI QUATTRO	77.450	E	D	6	2.967	286	620	5,5	250	5,5	142	1.825	V+A	A
<b>A6 AVANT (5-DEURS)</b>														
40 TDI	63.350	C	D	4	1.968	204	400	8,3	241	N.B.	119	1.720	V	A
45 TDI QUATTRO	75.850	E	D	6	2.967	231	500	6,5	250	N.B.	147	1.890	V+A	A
50 TDI QUATTRO	81.650	E	D	6	2.967	286	620	5,7	250	N.B.	147	1.890	V+A	A
<b>A6 ALLROAD (5-DEURS)</b>														
3.0 TDI QUATTRO	77.630	F	D	6	2.967	190	500	7,3	221	6,0	155	1.890	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO EDITION	75.700	A	D	6	2.967	218	500	7,3	221	5,6	149	1.890	V+A	A
3.0 TDI BIT QUATTRO EDITION	85.060	A	D	6	2.967	320	580	6,2	250	5,6	172	1.895	V+A	A
<b>A7: De oorspronkelijke A7 gaat de geschiedenis in als de eerste Audi die er niet hetzelfde uitzag als de rest van het gamma. Ook deze is weer onderscheidend - en prachtig.</b>														
<b>TOPGEARS KEUZE: graag, in diepdonkergrjns met bruin leer</b>														
<b>A7 SPORTBACK (5-DEURS)</b>														
40 TDI	70.970	C	D	4	1.968	204	400	8,3	245	4,5	122	1.775	V	A
45 TDI QUATTRO	81.040	C	D	6	2.967	231	500	N.B.	250	N.B.	147	2.050	V+A	A

**A8:** Tussen de 7-series en S-classes was een A8 altijd een verfrissende verschijning. De nieuwste generatie kan bovendien allemaal trucs met z'n achterlichten. Cool.

**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met geblindeerde ramen

50 TDI QUATTRO	107.620	C	D	6	2.967	286	600	5,9	250	5,6	148	1.975	V+A	A
50 TDI QUATTRO LANG	110.820	C	D	6	2.967	286	600	5,9	250	5,6	148	2.000	V+A	A

**Q2:** Deze kleine crossover van Audi gaat overtuigend aan de haal met de geijkte merkstijl. Niet goedkoop, maar hij is verfrissend en rijdt uitstekend.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.4 TFSI in een toffe kleurcombinatie


1.0 TFSI DESIGN	31.210	C	B	3	999	116	200	10,1	197	5,1	117	1.265	V	H
1.0 TFSI DESIGN	33.610	C	B	3	999	116	200	10,3	197	5,1	117			

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
5.2 FSI RWS	213.590	F	B	10	5.204	540	540	3,7	320	12,4	283	1.565	A	A
5.2 FSI QUATTRO	237.350	F	B	10	5.204	540	540	3,5	320	11,4	272	1.595	V+A	A
5.2 FSI QUATTRO PLUS	272.420	F	B	10	5.204	611	560	3,2	330	12,3	287	1.555	V+A	A
<b>R8 SPYDER (2-DEURS)</b>														
5.2 FSI RWS	229.050	F	B	10	5.204	540	540	3,8	318	12,6	286	1.655	A	A
5.2 FSI QUATTRO	252.810	F	B	10	5.204	540	540	3,6	318	11,7	277	1.695	V+A	A
5.2 FSI QUATTRO PLUS	287.880	F	B	10	5.204	611	560	3,3	328	13,6	292	1.670	V+A	A


**Bentley** [www.nederland.bentleymotors.com/](http://www.nederland.bentleymotors.com/) [www.belgium.bentleymotors.com/](http://www.belgium.bentleymotors.com/)

Grote, luxe auto's die vooral foute voetballers aan lijken te spreken. Vergis je niet: ze zijn een stuk geavanceerder dan hun clientele.

**Verkopende NL 2017: 50**



**Continental GT:** Ook voetballers moeten met hun tijd mee: de derde generatie Continental GT is mooier, weelderiger en verwenneriger (?) dan ooit tevoren.



**TOPGEARS NEUZE:** graag

**CONTINENTAL GT (2-DEURS)**

4.0 V8	228.022	F	B	8	3.993	507	660	4,8	303	10,5	246	2.295	V+A	A
4.0 V8 S	244.563	F	B	8	3.993	529	680	4,5	309	10,7	250	2.295	V+A	A
6.0 W12	287.161	F	B	12	5.998	590	720	4,5	318	14,1	330	2.320	V+A	A
6.0 W12 SPEED	314.677	F	B	12	5.998	635	820	4,2	331	14,5	338	2.320	V+A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	372.940	F	B	12	5.998	710	1.017	3,5	336	15,7	358	2.280	V+A	A
<b>CONTINENTAL GT CONVERTIBLE (2-DEURS)</b>														
4.0 V8	249.609	F	B	8	3.993	507	660	5,0	301	10,9	254	2.470	V+A	A
4.0 V8 S	267.602	F	B	8	3.993	529	680	4,7	308	10,9	258	2.470	V+A	A
6.0 W12	308.309	F	B	12	5.998	590	720	4,7	314	14,2	333	2.495	V+A	A
6.0 W12 SPEED	340.974	F	B	12	5.998	635	820	4,4	327	14,9	347	2.495	V+A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	401.763	F	B	12	5.998	710	1.017	3,9	330	15,9	362	2.455	V+A	A

**Flying Spur:** Ben je klaar met professioneel balletjes trappen en heb je inmiddels een koter of twee rondlopen, overweeg dan eens een Flying Spur. De Continental, maar dan ruimer en statiger.




**TOPGEARS NEUZE:** in het lichtblauw

**FLYING SPUR (4-DEURS)**

4.0 V8	248.813	F	B	8	3.993	507	660	5,2	295	10,9	254	2.425	V+A	A
4.0 V8 S	248.813	F	B	8	3.993	528	680	4,9	306	10,9	254	2.417	V+A	A
6.0 W12	293.007	F	B	12	5.998	626	800	4,6	320	14,3	332	2.475	V+A	A
6.0 W12 S	312.652	F	B	12	5.998	635	820	4,5	325	14,7	335	2.475	V+A	A

**Bentayga:** Bentleys kijk op een ultraluxe SUV, voor wie zich een klein beetje opletjeik wil voelen. Of je kunt leven met dat uiterlijk, moet je zelf bepalen.



**TOPGEARS NEUZE:** nee eigenlijk, koop iets fatsoenlijks

**BENTAYGA (5-DEURS)**

4.0 V8	235.226	F	B	8	3.996	549	770	4,5	290	11,4	260	2.395	V+A	A
4.0 V8 7P.	238.566	F	B	8	3.996	549	770	4,5	290	11,4	260	2.428	V+A	A
6.0 W12	285.957	F	B	12	5.998	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
6.0 W12 7P.	289.297	F	B	12	5.998	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
6.0 W12 MULLINER	369.084	F	B	12	5.950	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
4.0 D	224.687	F	D	8	3.956	435	900	4,8	270	8,0	210	2.506	V+A	A
4.0 D 7P.	228.026	F	D	8	3.956	435	900	4,8	270	8,0	210	2.538	V+A	A

**Mulsanne:** Het topmodel van Bentley. Enorm groot, belachelijk luxueus en pijsnel. Wordt nog wel eens uitgelachen om z'n sullige blik, maar wij houden van 'm.



**TOPGEARS NEUZE:** in auberginepaars met bruin leer

**MULSANNE (4-DEURS)**

6.7 V8	397.218	F	B	8	6.752	513	1.020	5,3	296	14,6	342	2.585	V+A	A
6.7 V8 EXTENDED WHEELBASE	453.383	F	B	8	6.752	513	1.020	5,5	296	14,6	344	2.730	V+A	A
6.7 V8 SPEED	424.395	F	B	8	6.752	537	1.100	5,3	296	14,6	342	2.585	V+A	A

**BMW** [www.bmw.nl/](http://www.bmw.nl/) [www.bmw.be/](http://www.bmw.be/)

De i-auto's zijn de toekomst. De 2-serie Active Tourer is Het Kwaad. Modellen met een M zijn fantastisch. De rest mag je zelf een plek geven.

**Verkopende NL 2017: 18.892**



**1-serie:** De laatste achterwielgedreven hatchback; z'n opvolger komt op het voorwielgedreven Mini-platform te staan. Dus grijp je kans nu hij er nog is.



**TOPGEARS NEUZE:** M140i, want het moet eigenlijk wel een zescilinder zijn

**1-SERIE (3-DEURS)**

116i	28.935	F	B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,9	134	1.300	A	H
118i	30.112	F	B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,6	128	1.315	A	A
118i	30.668	F	B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,9	134	1.300	A	H
120i	36.359	F	B	4	1.998	184	270	7,1	225	5,9	134	1.375	A	A
125i	41.339	F	B	4	1.998	224	310	6,1	243	6,0	136	1.400	A	A
M140i	59.527	F	B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,4	168	1.470	A	A
M140i XDRIVE	67.574	F	B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,9	180	1.540	V+A	A
114d	31.070	F	D	3	1.496	95	235	12,4	185	4,1	107	1.365	A	H
116d	33.299	F	D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,2	111	1.365	A	H
116d	34.431	F	D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,4	116	1.395	A	A
118d	36.820	F	D	4	1.995	150	320	8,4	212	4,4	115	1.395	A	H
118d	36.820	F	D	4	1.995	150	320	8,2	212	4,4	115	1.420	A	A
118d XDRIVE	41.217	F	D	4	1.995	150	320	8,5	210	5,1	135	1.470	V+A	H
120d	41.753	F	D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,5	120	1.430	A	A
120d	41.980	F	D	4	1.995	190	400	7,2	228	4,6	121	1.415	A	A
120d XDRIVE	47.534	F	D	4	1.995	190	400	6,9	228	5,1	135	1.495	V+A	A
125d	47.721	F	D	4	1.995	224	450	6,4	240	4,7	123	1.480	A	A
<b>1-SERIE (5-DEURS)</b>														
116i CORPORATE LEASE	27.894	F	B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,9	134	1.300	A	H
118i	31.131	F	B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,6	128	1.320	A	A
118i	31.687	F	B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,9	134	1.305	A	H
120i	37.378	F	B	4	1.998	184	290	7,1	225	5,9	134	1.380	A	A
125i	42.358	F	B	4	1.998	224	310	6,1	243	6,0	136	1.400	A	A
M140i	60.647	F	B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,4	168	1.475	A	A
M140i XDRIVE	68.695	F	B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,9	180	1.540	V+A	A
114d	32.089	F	D	3	1.496	95	235	12,4	185	4,1	107	1.365	A	H

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
116d	34.319	F	D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,2	111	1.365	A	H
116d	35.451	F	D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,4	116	1.395	A	A
118d	37.839	F	D	4	1.995	150	320	8,4	212	4,4	115	1.395	A	H
118d	37.839	F	D	4	1.995	150	320	8,2	212	4,4	115	1.420	A	A
118d XDRIVE	42.236	F	D	4	1.995	150	320	8,5	210	5,1	135	1.475	V+A	H
120d	42.770	F	D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,5	120	1.430	A	A
120d	42.997	F	D	4	1.995	190	400	7,2	228	4,6	121	1.420	A	A
120d XDRIVE	48.554	F	D	4	1.995	190	400	6,9	222	5,1	135	1.500	V+A	A
125d	48.740	F	D	4	1.995	224	450	6,4	240	4,7	123	1.475	A	A

**2-serie:** Als coupé en cabrio niet te vermijden, als Active/Gran Tourer een steek in onze ziel. BMW zoekt graag de uitersten op, zullen we maar zeggen.



**TOPGEARS NEUZE:** de M2 is hemels, maar een 220i ook prima

**2-SERIE COUPÉ (2-DEURS)**

218i	37.284	F	B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,7	130	1.365	A	A
218i	37.423	F	B	3	1.499	136	220	8,8	210	6,0	137	1.345	A	H
218i EXECUTIVE	39.034	F	B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,7	130	1.365	A	A
218i EXECUTIVE	39.173	F	B	3	1.499	136	220	8,8	210	6,0	137	1.345	A	H
218i HIGH EXECUTIVE	41.279	F	B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,7	130	1.365	A	A
218i HIGH EXECUTIVE	41.418	F	B	3	1.499	136	220	8,8	210	6,0	137	1.345	A	H
220i	43.472	F	B	4	1.998	184	270	7,2	230	5,8	132	1.405	A	A
220i EXECUTIVE	45.222	F	B	4	1.998	184	270	7,2	230	5,8	132	1.405	A	A
220i HIGH EXECUTIVE	47.467	F	B	4	1									

	PRIS NL	ENERGIEBELA	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
220D XDRIVE	51.560		D	4	1.995	190	400	7,5	222	4,7	124	1.540	V+A	A
<b>2-SERIE GRAN TOURER (5-DEURS)</b>														
216I CORPORATE LEASE	30.894		B	3	1.499	109	190	11,9	185	5,9	134	1.410	V	H
216I 7P. CORPORATE LEASE	32.384		B	3	1.499	109	190	11,9	188	6,1	139	1.460	V	H
218I	35.919		B	3	1.499	140	220	9,4	205	5,9	134	1.415	V	H
218I	36.336		B	3	1.499	140	220	9,5	203	6,0	137	1.440	V	A
218I 7P.	37.131		B	3	1.499	140	220	9,5	205	6,0	137	1.465	V	H
218I 7P.	37.131		B	3	1.499	140	220	9,8	205	6,0	137	1.490	V	A
220I	41.364		B	4	1.998	192	280	7,6	221	6,1	139	1.485	V	A
220I 7P.	42.159		B	4	1.998	192	280	7,8	222	6,1	139	1.535	V	A
216D	39.247		D	3	1.496	116	270	11,1	192	4,4	116	1.480	V	H
216D	39.473		D	3	1.496	116	270	10,9	192	4,4	117	1.500	V	A
216D 7P.	40.042		D	3	1.496	116	270	11,8	192	4,4	116	1.530	V	H
216D 7P.	40.268		D	3	1.496	116	270	11,8	192	4,5	117	1.540	V	A
218D	41.483		D	4	1.995	150	350	9,3	205	4,6	120	1.515	V	H
218D	41.710		D	4	1.995	150	350	9,3	207	4,6	121	1.540	V	A
218D 7P.	42.504		D	4	1.995	150	350	9,6	207	4,6	121	1.565	V	H
218D 7P.	43.411		D	4	1.995	150	350	9,6	207	4,7	125	1.600	V	A
220D	49.021		D	4	1.995	190	400	7,8	220	4,6	121	1.555	V	A
220D 7P.	50.042		D	4	1.995	190	400	8,2	220	4,6	122	1.605	V	A
220D XDRIVE	52.875		D	4	1.995	190	400	7,6	218	4,8	128	1.615	V+A	A
220D XDRIVE 7P.	53.896		D	4	1.995	190	400	8,0	218	4,9	129	1.665	V+A	A

**3-serie:** De kern van het BMW-aanbod en nog altijd toonaangevend aan de premiumkant van het d-segment. Komt met een onnavolgbare uitstraling en fijne turbomotoren.



**TOPGEARS KEUZE:** 330i of hoger

**3-SERIE SEDAN (4-DEURS)**

318I	39.000		B	3	1.499	136	220	9,1	210	5,9	134	1.425	A	A
320I	42.578		B	4	1.998	184	290	7,3	235	5,9	136	1.450	A	A
320I XDRIVE	46.279		B	4	1.998	184	290	7,6	230	6,4	146	1.530	V+A	A
330I	48.155		B	4	1.998	252	350	5,8	250	6,0	137	1.495	A	A
330I XDRIVE	54.338		B	4	1.998	252	350	5,8	250	6,4	147	1.565	V+A	A
340I	57.766		B	6	2.998	326	450	5,1	250	7,2	164	1.540	A	A
340I XDRIVE	62.646		B	6	2.998	326	450	4,9	250	7,5	170	1.615	V+A	A
316D	42.575		D	4	1.995	116	270	10,8	204	4,5	118	1.490	A	A
316D	43.028		D	4	1.995	116	270	10,9	205	4,6	120	1.475	A	H
318D	44.237		D	4	1.995	150	320	8,7	215	4,5	118	1.470	A	H
318D	44.464		D	4	1.995	150	320	8,5	212	4,5	119	1.500	A	A
320D EDE	45.207		D	4	1.995	163	400	7,9	225	4,3	114	1.510	A	A
320D EDE	45.434		D	4	1.995	163	400	8,0	230	4,3	115	1.495	A	H
320D	47.962		D	4	1.995	190	400	7,3	230	4,6	121	1.510	A	A
320D	48.188		D	4	1.995	190	400	7,4	235	4,8	122	1.500	A	H
320D XDRIVE	52.136		D	4	1.995	190	400	7,4	228	5,1	133	1.580	V+A	A
330D	65.806		D	6	2.993	258	560	5,6	250	5,3	140	1.595	A	A
330D XDRIVE	70.205		D	6	2.993	258	560	5,3	250	5,7	151	1.650	V+A	A
335D XDRIVE	72.329		D	6	2.993	313	630	4,8	250	6,1	160	1.665	V+A	A

**3-SERIE TOURING (5-DEURS)**

318I CORPORATE LEASE	41.326		B	3	1.499	136	220	9,3	210	5,3	124	1.490	A	A
320I CORPORATE LEASE	44.302		B	4	1.998	184	290	7,5	228	5,5	129	1.520	A	A
320I XDRIVE	48.590		B	4	1.998	184	290	7,9	223	6,6	151	1.610	V+A	A
330I	50.222		B	4	1.998	252	350	5,9	250	6,3	145	1.565	A	A
330I XDRIVE	56.405		B	4	1.998	252	350	6,0	250	6,7	154	1.630	V+A	A
340I	64.680		B	6	2.998	326	450	5,1	250	7,7	174	1.615	A	A
340I XDRIVE	69.852		B	6	2.998	326	450	5,0	250	8,3	189	1.685	V+A	A
316D	45.537		D	4	1.995	116	270	11,4	200	4,6	120	1.540	A	H
316D	45.537		D	4	1.995	116	270	11,3	198	4,6	120	1.570	A	H
318D	46.521		D	4	1.995	150	320	9,0	210	4,5	118	1.540	A	H
318D	47.200		D	4	1.995	150	320	8,9	210	4,6	121	1.570	A	A
320D EDE	47.490		D	4	1.995	163	400	8,3	222	4,5	119	1.560	A	H
320D EDE	47.716		D	4	1.995	163	400	8,2	222	4,6	120	1.570	A	A
320D	50.698		D	4	1.995	190	400	7,5	230	4,8	125	1.570	A	H
320D	51.151		D	4	1.995	190	400	7,5	226	4,8	127	1.580	A	A
320D XDRIVE	54.645		D	4	1.995	190	400	7,7	222	5,1	136	1.650	V+A	A
330D	68.088		D	6	2.993	258	560	5,6	250	5,6	148	1.660	A	A
330D XDRIVE	72.262		D	6	2.993	258	560	5,4	250	6,0	157	1.720	V+A	A
335D XDRIVE	74.747		D	6	2.993	313	630	4,9	250	6,3	165	1.735	V+A	A

**3-SERIE GRAN TURISMO (5-DEURS)**

320I	46.264		B	4	1.998	184	270	8,1	229	6,2	141	1.600	A	A
320I XDRIVE	50.521		B	4	1.998	184	270	8,4	224	6,7	152	1.675	V+A	A
330I	53.996		B	4	1.998	252	350	6,1	250	6,3	144	1.625	A	A
330I XDRIVE	58.205		B	4	1.998	252	350	6,2	250	7,0	159	1.690	V+A	A
340I	65.774		B	6	2.998	326	450	5,1	250	7,5	170	1.660	A	A
340I XDRIVE	71.798		B	6	2.998	326	450	5,0	250	7,9	180	1.730	V+A	A
318D	49.665		D	4	1.995	150	320	9,3	210	4,7	124	1.640	A	A
318D	50.118		D	4	1.995	150	320	9,4	210	4,8	126	1.615	A	H
320D	53.710		D	4	1.995	190	400	7,8	226	4,9	128	1.650	A	A
320D XDRIVE	55.846		D	4	1.995	190	400	7,8	225	5,2	138	1.715	V+A	A
330D	70.247		D	6	2.993	258	560	5,7	250	5,6	148	1.715	A	A
330D XDRIVE	74.473		D	6	2.993	258	560	5,4	250	5,9	156	1.770	V+A	A
335D XDRIVE	77.997		D	6	2.993	313	630	4,9	250	6,3	165	1.780	V+A	A

**TOPGEARS KEUZE:** 440i Cabrio

**4-SERIE COUPÉ (2-DEURS)**

418I	41.093		B	3	1.499	136	220	9,2	212	6,1	138	1.455	A	A
420I	46.216		B	4	1.998	184	270	7,5	236	6,0	136	1.495	A	A
420I	47.189		B	4	1.998	184	270	7,3	236	6,5	149	1.475	A	H
420I XDRIVE	50.359		B	4	1.998	184	270	7,8	231	6,5	148	1.570	V+A	A
430I	52.384		B	4	1.998	252	350	5,8	250	6,0	137	1.510	A	A
430I XDRIVE	58.767		B	4	1.998	252	350	5,8	250	6,4	147	1.575	V+A	A
440I	67.413		B	6	2.998	326	450	5,0	250	7,3	167	1.555	A	A
440I XDRIVE	74.377		B	6	2.998	326	450	4,9	250	7,5	170	1.625	V+A	A
M4	123.698													

	PROJUS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
640I EXECUTIVE	86.125	D	B	6	2.998	340	450	5,4	250	7,6	173	1.770	A	A
640I XDRIVE EXECUTIVE	93.753	E	B	6	2.998	340	450	5,3	250	8,1	184	1.835	V+A	A
620D EXECUTIVE	70.176	C	D	4	1.995	190	400	7,9	220	4,8	127	1.765	A	A
620D XDRIVE EXECUTIVE	74.754	D	D	4	1.995	190	400	8,0	218	5,2	136	1.830	V+A	A
630D EXECUTIVE	82.613	D	D	6	2.993	265	620	6,1	250	5,5	146	1.825	A	A
630D XDRIVE EXECUTIVE	88.598	E	D	6	2.993	265	620	6,0	250	5,7	151	1.880	V+A	A
640D XDRIVE EXECUTIVE	95.952	E	D	6	2.993	320	680	5,3	250	5,9	155	1.935	V+A	A

**7-serie:** Het leven is niet makkelijk in de hoogste klasse, maar BMW heeft van deze generatie 7-serie een allesverpletterend goede en fijne auto weten te maken.

**TOPGEARS KEUZE:** een 740d in het zwart

7-SERIE (4-DEURS)														
740E I PERFORMANCE	104.126	A	H/B	4	1.998	326	500	5,4	250	2,3	51	1.900	A	A
740LE I PERFORMANCE	110.226	A	H/B	4	1.998	326	500	5,5	250	2,3	52	1.940	A	A
740LE XDRIVE I PERFORMANCE	117.826	A	H/B	4	1.998	326	500	5,3	250	2,8	64	2.000	V+A	A
730D	111.491	D	D	6	2.993	265	620	6,1	250	5,3	139	1.770	A	A
730LD	117.091	D	D	6	2.993	265	620	6,2	250	5,4	143	1.820	A	A
730D XDRIVE	117.491	E	D	6	2.993	265	620	5,8	250	5,6	148	1.845	V+A	A
730LD XDRIVE	122.891	E	D	6	2.993	265	620	5,9	250	5,7	149	1.880	V+A	A
740D XDRIVE	126.291	E	D	6	2.993	320	680	5,2	250	5,9	156	1.870	V+A	A
740LD XDRIVE	131.491	E	D	6	2.993	320	680	5,3	250	6,0	159	1.915	V+A	A
750D XDRIVE	139.191	F	D	6	2.993	400	760	4,6	250	6,2	164	1.950	V+A	A
750LD XDRIVE	143.891	F	D	6	2.993	400	760	4,7	250	6,3	165	1.980	V+A	A

**8-serie:** Hij is terug: de 8-serie. Deze keer zonder klappoklampen, maar met alle stijl, snelheid en luxe die je van BMW's hoogste cijfer mag verwachten.

**TOPGEARS KEUZE:** de M natuurlijk

8-SERIE COUPÉ (2-DEURS)														
M850I XDRIVE	168.143	N.B.	B	8	4.395	530	750	3,7	250	9,8	224	1.890	V+A	A
840D XDRIVE	123.096	N.B.	D	6	2.993	320	680	4,9	250	6,1	160	1.830	V+A	A

**X1:** De eerste generatie was niet veel soeps, vooral qua uiterlijk. Deze doet het een stuk beter, al is ie in de basis - oh, de horror - voorwielangedreven.

**TOPGEARS KEUZE:** een xDrive20i lijkt ons prima

X1 (5-DEURS)														
SDRIVE18I	42.027	D	B	3	1.499	140	220	9,7	205	5,8	132	1.420	V	H
SDRIVE18I	42.166	D	B	3	1.499	140	220	9,7	203	5,8	133	1.430	V	A
SDRIVE20I	44.739	D	B	4	1.998	192	280	7,6	226	6,0	136	1.485	V	A
SDRIVE16D	42.233	E	D	3	1.496	116	270	11,5	190	4,3	114	1.500	V	A
SDRIVE16D	43.139	F	D	3	1.496	116	270	11,5	190	4,5	118	1.480	V	H
SDRIVE18D	45.230	F	D	4	1.995	150	350	9,3	205	4,6	120	1.505	V	H
SDRIVE18D	45.456	F	D	4	1.995	150	350	9,4	205	4,6	121	1.540	V	A
XDRIVE18D	51.799	F	D	4	1.995	150	350	9,4	204	4,8	127	1.605	V+A	A
XDRIVE18D	52.930	F	D	4	1.995	150	350	9,3	204	5,0	132	1.580	V+A	H
SDRIVE20D	51.857	F	D	4	1.995	190	400	7,9	222	4,6	122	1.540	V	A
XDRIVE20D	57.024	F	D	4	1.995	190	400	7,8	219	4,8	126	1.615	V+A	A

**X2:** Na de X4 en X6 was het wachten op de 'sportievere' versie van de X1, die logischerwijs X2 moest gaan heten. Nu is ie er, en eigenlijk... ziet ie er niet eens zo gek uit.

**TOPGEARS KEUZE:** toch gewoon een X1

X2 (5-DEURS)														
SDRIVE18I	43.591	C	B	3	1.499	140	220	9,6	205	5,6	129	1.415	V	A
SDRIVE18I	43.591	C	B	3	1.499	140	220	9,6	205	5,6	129	1.395	V	H
SDRIVE20I	46.191	D	B	4	1.998	192	280	7,7	227	5,8	133	1.460	V	A
SDRIVE18D	46.465	F	D	4	1.995	150	350	9,3	207	4,5	118	1.535	V	A
SDRIVE18D	46.691	F	D	4	1.995	150	350	9,3	207	4,5	119	1.500	V	H
XDRIVE18D	54.491	F	D	4	1.995	150	350	9,2	206	4,9	128	1.580	V+A	H
XDRIVE20D	58.591	F	D	4	1.995	190	400	7,7	221	4,7	124	1.600	V+A	A

**X3:** Het stralende middelpunt van BMW's SUV-gamma: net als z'n voorganger is deze X3 aantrekkelijk om te zien, biedt ie zat ruimte en rijdt ie uitstekend.

**TOPGEARS KEUZE:** een zescilinder, nu het nog kan

X3 (5-DEURS)														
XDRIVE20I	58.691	D	B	4	1.998	184	290	8,3	215	7,1	163	1.715	V+A	A
XDRIVE30I	71.291	D	B	4	1.998	252	350	6,3	240	7,2	164	1.715	V+A	A
M40I XDRIVE	106.591	D	B	6	2.998	360	500	4,8	250	8,2	206	1.810	V+A	A
SDRIVE18D	56.332	E	D	4	1.995	150	350	9,7	198	4,9	128	1.660	V	A
SDRIVE18D	57.691	E	D	4	1.995	150	350	9,5	200	5,1	134	1.650	A	H
XDRIVE20D	67.691	F	D	4	1.995	190	400	8,0	213	5,3	140	1.750	V+A	A
XDRIVE25D	74.691	F	D	4	1.995	211	500	6,8	230	5,5	145	1.765	V+A	A
XDRIVE30D	79.191	F	D	6	2.993	265	620	5,8	240	5,5	154	1.820	V+A	A
M40D XDRIVE	99.691	F	D	6	2.993	326	680	4,9	250	6,4	169	1.895	V+A	A

**X4:** Was al raar, is nog steeds raar - al ziet ie er in z'n tweede generatie iets minder stuntelig uit. Maar toch: waarom zou je hiervoor een X3 laten schieten?

**TOPGEARS KEUZE:** een X3

X4 (5-DEURS)														
XDRIVE20I	61.691	D	B	4	1.998	184	290	8,3	215	7,1	163	1.695	V+A	A
XDRIVE30I	74.291	D	B	4	1.998	252	350	6,3	240	7,2	164	1.695	V+A	A
M40I XDRIVE	109.176	F	B	6	2.998	354	500	4,8	250	9,0	205	1.825	V+A	A
XDRIVE20D	70.691	E	D	4	1.995	190	400	8,0	213	5,4	142	1.715	V+A	A
XDRIVE25D	77.691	E	D	4	1.995	231	500	6,8	230	5,5	145	1.730	V+A	A
XDRIVE30D	80.991	F	D	6	2.993	265	620	5,8	240	5,8	153	1.820	V+A	A
M40D XDRIVE	96.391	F	D	6	2.993	326	680	4,9	250	6,4	170	1.870	V+A	A

**X5:** De zoveelste generatie van BMW's grootste modderaar. Trapte ooit het 'goedrijdende SUV'-segment af en houdt wat dat betreft z'n naam hoog.

**TOPGEARS KEUZE:** een versie met grote wielen en veel vermogen

X5 (5-DEURS)														
XDRIVE40I EXECUTIVE	95.290	D	B	6	2.998	340	450	5,5	243	8,5	193	2.060	V+A	A
XDRIVE30D EXECUTIVE	89.679	D	D	6	2.993	265	620	6,5	230	6,0	158	2.110	V+A	A
M50D EXECUTIVE	128.046	E	D	6	2.993	400	760	5,2	250	6,8	179	2.275	V+A	A

**X6:** Destijds ook al een primeur: de X6 was de eerste SUV waarvan men de hoofd- en bagageruimte zonder aanwijsbare reden had weggekap. Blijft een raar ding.

**TOPGEARS KEUZE:** een X5

X6 (5-DEURS)														
XDRIVE30D	105.130	F	D	6	2.993	258	560	6,7	230	6,0	183	2.065	V+A	A
XDRIVE40D	110.981	F	D	6	2.993	313	630	5,8	240	6,3	183	2.105	V+A	A
M50D	149.131	B	D	6	2.993	381	740	5,2	250	6,6	205	2.185	V+A	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE i3:** 'Oogt knullig, is razendslim'

**i3:** BMW kijkt ver vooruit en bedacht een elektrische stadsauto, die ook echt leuk rijdt. Is er met of zonder range extender voor een grotere actieradius, en dat is op zich al uniek.

**TOPGEARS KEUZE:** vol-elektrisch, in een vlot kleurtje

i3 (5-DEURS)														
BASIS 94AH	39.198	A	E	0	0	170	250	7,3	150	0,0	0	1.245	A	A
S 94AH	42.867	A	E	0	0	184	270	6,9	160	0,0	0	1.265	A	A
RANGE EXTENDER 94AH	44.218	A	H/B	2	647	170	250	8,1	150	6,0	13	1.365	A	A
S RANGE EXTENDER 94AH	47.906	A	H/B	2	647	184	270	7,7	160	6,0	14	1.385	A	A

**'TopGear Auto van het Jaar 2014'**

**i8:** Een supercar maken met een minuscuul turbomotortje en bergen elektropower? BMW doet het gewoon. De i8 is heel bijzonder en ziet er ook nog eens cool uit.

**TOPGEARS KEUZE:** ja, met zo veel mogelijk blauwe accenten

i8 COUPÉ (2-DEURS)														
1.5	145.781	A	H/B	3	1.500	374	N.B.	4,4	250	1,9	42	1.535	V+A	A
i8 ROADSTER (2-DEURS)														
1.5	162.781	A	H/B	3	1.500	374	N.B.	4,6	250	2,1	46	1.595	V+A	A

**Bugatti** [www.bugatti.nl](http://www.bugatti.nl) / [www.bugatti.be](http://www.bugatti.be)

Historisch beladen toepmaker van de VW Groep dat zich sinds enige tijd bezighoudt met het bouwen van recordbrekende teleportatiemachines.

**Verkopten NL 2017:** n.b.

**Chiron:** De opvolger van de legendarische Veyron heeft méér van alles: meer pk's, meer snelheid en, vooruit, een meer geslaagde design. Krachtvoer voor je dromen.

**TOPGEARS KEUZE:** een blauwe

CHIRON (2-DEURS)														
8.0 W16	3.082.765	B	B	16	7.993	1.500	1.600	2,5	420	22,5	516	1.970	V+A	A

**Cadillac** [www.cadillac.nl](http://www.cadillac.nl) / [www.cadillac.be](http://www.cadillac.be)

Ooit waren ze groot en zwart en bedoeld voor Al Capone. Toen waren ze lang en roze en reed Elvis erin. Nu doen ze Duits en koopt niemand ze.

**Verkopten NL 2017:** 1

**ATS:** Het heeft even geduurd, maar met de ATS heeft Cadillac een waardige tegenhanger van de compacte Duitsers neergezet. Toch lijkt ie de gemiddelde European weinig te doen.

**TOPGEARS KEUZE:** ach, doe eens gek

ATS (4-DEURS)														
2.0 ELEGANCE	56.202	F	B	4	1.998	276	353	5,9	240	7,6	174	1.593	A	A
2.0 PERFORMANCE AWD	68.422	F	B	4	1.998	276	353	6,1	230	7,9	181	1.655	V+A	A
3.6 V	144.632	F	B	6	3.564	471	603	3,9	304	11,6	265	1.775	V	A
ATS COUPÉ (2-DEURS)														
2.0 ELEGANCE	59.642	F	B	4	1.998	276	400	6,2	240	7,7	175	1.602	A	A
2.0 PERFORMANCE AWD	75.412	F	B	4	1.998	276	400	6,2	230	8,3	191	1.647	V+A	A
3.6 V	131.202	F	B	6	3.564	471	603	3,9	304	11,4	260</			

PRIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
---------	--------------	-----------	-----------	---------------------	----------------	-------------	--------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

PRIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
---------	--------------	-----------	-----------	---------------------	----------------	-------------	--------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Chevrolet** [www.chevrolet.nl/www.chevrolet.be](http://www.chevrolet.nl/www.chevrolet.be)

Ben je op zoek naar de Aveo of de Cruze, dan lees je het verkeerde blad. En heb je pech: Chevy levert in Europa alleen nog het leuke spul.  
**Verkopten NL 2017: 7**

**Camaro:** Een typische moderne musclecar: je kunt 'm nu ook met een viercilinder turbomotor krijgen. Koop er een, dat fleurt ons straatbeeld behoorlijk op.

**TOPGEARS KEUZE:** de door BPM veel te dure V8

**CAMARO (2-DEURS)**

2.0 TURBO	62.382	E	B	4	1.998	275	400	5,9	240	8,0	181	1.539	A	A
6.2 V8	104.552	D	B	8	6.162	453	617	4,4	290	11,1	252	1.659	A	A
6.2 V8	120.332	D	B	8	6.162	453	617	4,6	290	12,8	292	1.659	A	H

**CAMARO CONVERTIBLE (2-DEURS)**

2.0 TURBO	71.472	E	B	4	1.998	275	400	6,1	240	8,1	184	1.659	A	A
6.2 V8	113.302	D	B	8	6.162	453	617	4,6	250	11,5	260	1.769	A	A
6.2 V8	122.212	D	B	8	6.162	453	617	4,8	250	12,5	285	1.769	A	H

**Corvette:** De zevende generatie van deze door en door Amerikaanse sportwagens is geavanceerder en scherper dan ooit, zonder z'n old-school charmes te verliezen.

**TOPGEARS KEUZE:** de Z06 biedt nogal wat waar voor je geld

**CORVETTE (3-DEURS)**

6.2 STINGRAY	149.302	D	B	8	6.162	466	630	4,2	290	12,3	282	1.539	A	H
6.2 STINGRAY	153.062	D	B	8	6.162	466	630	4,2	290	12,4	284	1.592	A	A
6.2 GRAND SPORT	165.072	D	B	8	6.162	466	630	4,2	290	12,3	282	1.588	A	H
6.2 GRAND SPORT	171.822	D	B	8	6.162	466	630	4,2	290	12,4	284	1.602	A	A
6.2 Z06	193.392	D	B	8	6.162	660	881	3,8	315	12,7	291	1.659	A	H
6.2 Z06	217.887	D	B	8	6.162	660	881	3,7	315	14,1	322	1.659	A	H

**CORVETTE CONVERTIBLE (2-DEURS)**

6.2 STINGRAY	154.392	D	B	8	6.162	466	630	4,2	280	12,3	282	1.589	A	H
6.2 STINGRAY	157.242	D	B	8	6.162	466	630	4,2	280	12,3	282	1.659	A	A
6.2 GRAND SPORT	170.152	D	B	8	6.162	466	630	4,2	285	12,3	282	1.614	A	H
6.2 GRAND SPORT	179.511	D	B	8	6.162	466	630	4,1	290	12,3	282	1.621	A	A
6.2 Z06	198.472	D	B	8	6.162	660	881	3,8	310	12,7	291	1.634	A	H
6.2 Z06	222.976	D	B	8	6.162	660	881	3,7	310	14,1	322	1.634	A	H

**Citroën** [www.citroen.nl/www.citroen.be](http://www.citroen.nl/www.citroen.be)

Door design gevormd merk dat van alle Franse merken het meest Frans is. Verloor zich een tijdlang in saai auto's, maar komt daar nu van terug.  
**Verkopten NL 2017: 14.611**

**C1:** Dat zelfs de meest bescheiden stadsautootjes naast klein en licht ook chic kunnen zijn, bewijst Citroën met deze C1. Ideaal voor de boodschappen.

**TOPGEARS KEUZE:** met een roldakje in feleranje

**C1 (3-DEURS)**

1.0 VTI LIVE	10.890	B	B	3	998	72	93	12,6	160	3,8	86	815	V	H
--------------	--------	---	---	---	-----	----	----	------	-----	-----	----	-----	---	---

**C1 (5-DEURS)**

1.0 VTI LIVE	11.250	B	B	3	998	72	93	12,6	160	3,8	86	815	V	H
1.0 VTI FEEL	14.000	C	B	3	998	72	93	15,7	160	4,2	95	835	V	A

**C3:** Met recht een van de leukste kleintjes. Probeer niet sportief te doen en focus in plaats daarvan op originaliteit en comfort. De Aircross is bovendien geniaal.

**TOPGEARS KEUZE:** de PureTech 110, met een fijn turbootje

**C3 (5-DEURS)**

1.2 PURETECH LIVE	15.010	C	B	3	1.199	68	107	14,4	164	4,8	110	951	V	H
1.2 PURETECH FEEL 108G	17.170	C	B	3	1.199	82	118	12,9	173	4,7	108	955	V	H
1.2 PURETECH S&S FEEL	18.470	C	B	3	1.199	110	205	9,4	193	4,7	108	1.060	V	H
1.2 PURETECH S&S FEEL	20.410	D	B	3	1.199	110	205	10,0	191	5,1	120	1.065	V	A
1.5 BLUEHDI SHINE	22.870	D	D	4	1.499	102	250	10,0	188	3,7	96	1.065	V	H

**C3 AIRCROSS (5-DEURS)**

1.2 PURETECH LIVE	19.190	D	B	3	1.199	82	118	14,1	163	5,0	118	1.063	V	H
1.2 PURETECH S&S FEEL	22.290	C	B	3	1.199	110	205	10,0	188	4,8	109	1.134	V	H
1.2 PURETECH S&S FEEL	24.990	E	B	3	1.199	110	205	10,7	185	5,7	131	1.178	V	A
1.2 PURETECH S&S SHINE	26.190	D	B	3	1.199	131	230	8,8	189	5,1	119	1.148	V	H
1.5 BLUEHDI FEEL	26.370	E	D	4	1.499	99	250	10,8	194	4,0	105	1.178	V	H
1.5 BLUEHDI FEEL	27.920	E	D	4	1.499	120	300	9,6	195	4,0	106	1.235	V	A

**C4:** De geuwend saai standaard C4 moest wijken: de aardige Space Tourer (voorheen Picasso) en coole Cactus houden zijn naam nu hoog.

**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste benzine-Cactus

**C4 SPACETOUREUR (5-DEURS)**

1.2 PURETECH BUSINESS	27.130	B	B	3	1.199	131	230	10,1	196	5,0	115	1.255	V	H
1.2 PURETECH BUSINESS	29.230	B	B	3	1.199	131	230	10,2	205	5,1	115	1.273	V	A
1.6 THP BUSINESS	31.890	C	B	4	1.598	165	240	8,4	210	5,6	129	1.285	V	A
1.6 BLUEHDI BUSINESS PLUS C3 94G.	27.800	C	D	4	1.560	120	300	11,3	193	3,7	94	1.295	V	H
1.6 BLUEHDI BUSINESS PLUS C0	30.400	C	D	4	1.560	120	300	11,2	188	3,9	100	1.295	V	A
1.5 BLUEHDI LIVE	33.250	D	D	4	1.499	131	300	10,4	198	4,0	104	1.295	V	H
2.0 BLUEHDI BUSINESS	34.040	D	D	4	1.997	150	370	9,7	210	4,1	106	1.390	V	H
2.0 BLUEHDI BUSINESS	36.140	E	D	4	1.997	150	370	10,1	207	4,3	112	1.410	V	A
2.0 BLUEHDI BUSINESS	38.790	F	D	4	1.997	163	400	8,9	210	4,7	124	1.492	V	A

**GRAND C4 SPACETOUREUR (5-DEURS)**

1.2 PURETECH START	27.430	B	B	3	1.199	131	230	10,8	196	5,0	115	1.272	V	H
1.2 PURETECH BUSINESS	31.230	B	B	3	1.199	131	230	10,3	206	5,1	115	1.292	V	A
1.6 THP BUSINESS	33.890	C	B	4	1.598	165	240	8,7	210	5,6	129	1.295	V	A
1.6 BLUEHDI BUSINESS PLUS C1 98G.	29.750	C	D	4	1.560	120	300	11,6	193	3,8	98	1.340	V	H
1.6 BLUEHDI BUSINESS PLUS B6	31.990	C	D	4	1.560	120	300	11,5	188	4,0	105	1.334	V	H
1.5 BLUEHDI LIVE	35.250	D	D	4	1.499	131	300	10,9	198	4,0	106	1.405	V	H
2.0 BLUEHDI BUSINESS	36.040	D	D	4	1.997	150	370	9,8	210	4,1	106	1.405	V	H
2.0 BLUEHDI BUSINESS	38.140	D	D	4	1.997	150	370	10,2	207	4,3	112	1.451	V	A
2.0 BLUEHDI BUSINESS	40.790	F	D	4	1.997	163	400	9,2	210	4,7	123	1.515	V	A

**C4 CACTUS (5-DEURS)**

1.2 PURETECH LIVE	21.150	C	B	3	1.199	110	205	10,3	193	4,6	106	1.040	V	H
-------------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-------	---	---

1.2 PURETECH BUSINESS	24.850	D	B	3	1.199	110	205	11,0	188	5,0	117	1.065	V	A
1.2 PURETECH BUSINESS	23.250	C	B	3	1.199	131	230	9,1	208	5,0	113	1.060	V	H
1.5 BLUEHDI BUSINESS	25.200	D	D	4	1.499	99	250	11,1	190	4,0	97	1.060	V	H
1.5 BLUEHDI BUSINESS	28.100	E	D	4	1.499	120	300	9,7	201	4,0	103	1.155	V	A

**Berlingo:** Lijkt steeds minder op het sleurhok waarvan hij is afgeleid, maar blijft een bestelauto met ramen en extra stoeien. Wel enorm ruim en multifunctioneel.

**TOPGEARS KEUZE:** voor een bro-vakantie naar Zuid-Frankrijk: zeker weten

**BERLINGO MULTISPACE (5-DEURS)**

1.6 VTI LIVE	25.670	E	B	4	1.598	98	152	13,8	166	6,4	148	1.295	V	H
1.2 PURETECH FEEL	27.390	C	B	3	1.199	110	205	12,2	180	5,1	119	1.295	V	H
1.6 BLUEHDI FEEL	30.990	E	D	4	1.560	99	254	14,3	165	4,1	109	1.374	V	H
1.6 BLUEHDI FEEL	31.690	E	D	4	1.560	99	254	15,5	165	4,2	109	1.374	V	A
1.6 BLUEHDI XTR	33.780	E	D	4	1.560	120	300	12,1	172	4,4	113	1.373	V	H
E-FEEL	30.700	A	E	0	0	67	200	19,5	110	0,0	0	1.604	V	A

**Dacia** [www.dacia.nl/www.dacia.be](http://www.dacia.nl/www.dacia.be)

Goedkope auto's uit Oost-Europa die via Frankrijk worden verscheept naar mensen die 's zaterdags vroeg opstaan om met 3 cent korting te tanken.  
**Verkopten NL 2017: 4.444**

**Sandero:** Behoorlijk lollig rijdend hatchbackje, praktisch en betaalbaar. Ziet er ook nog eens best aardig uit. En dat voor dit soort prijzen.

**TOPGEARS KEUZE:** de allergeoedkoopste

**SANDERO (5-DEURS)**

0.9 TCE AMBIANCE	11.790	C	B	3	898	90	140	11,1	175	4,9	109	980	V	H
0.9 TCE LAUREATE	13.790	C	B	3	898	90	140	11,1	177	5,0	110	980	V	A
0.9 TCE SL STEPWAY	15.590	C	B	3	898	90	140	11,1	168	5,1	115	1.040	V	H
0.9 TCE SL STEPWAY	16.090	C	B	3	898	90	140	11,1	168	5,1	114	1.047	V	A
0.9 TCE BI-FUEL AMBIANCE	11.090	B	B/L	3	898	90	140	11,1	176	4,9	98	1.063	V	H
0.9 TCE BI-FUEL SL STEPWAY	14.990	B	B/L	3	898	90	140	11,1	168	5,1	103	1.090	V	H

**Logan MCV:** Met dit model begon het allemaal voor het moderne Dacia. De nieuwste Logan MCV oogt een beetje deprimerend, maar biedt veel. Heel veel.

**TOPGEARS KEUZE:** niet een zwarte

**LOGAN MCV (5-DEURS)**

0.9 TCE AMBIANCE	12.790	B	B	3	898	90	140	11,1	175	4,9	109	1.071	V	H
0.9 TCE LAUREATE	14.790	B	B	3	898	90	140	11,1	175	5,0	110	1.075	V	A
0.9 TCE STEPWAY	16.490	C	B	3	898	90	140	11,1	169	5,1	115	1.065	V	H
0.9 TCE STEPWAY	16.990	C	B	3	898	90	140	11,3	169	5,1	114	1.165	V	A
0.9 TCE BI-FUEL AMBIANCE	12.090	A	B/L	3	898	90	140	11,1	175	4,9	98	1.090	V	H

**Dokker:** Dacia's geslaagde antwoord op de vraag: hoe kan ik in één keer zoveel mogelijk bier naar mijn strandhuisje brengen voor zo min mogelijk geld?

**TOPGEARS KEUZE:** een kale, letterlijk, zonder lak zeg maar

**DOKKER (5-DEURS)**

1.2 TCE S&S AMBIANCE	17.290	D	B	4	1.198	116	190	10,4	175	5,8	130	1.180	V	H
1.2 TCE S&S SÉRIE LIMITÉE STEPWAY	20.290	D	B	4	1.198	116	190	10,4	175	5,8	130	1.180	V	H

**Lodgy:** Barst je Logan MCV uit z'n voegen door je sterk groeiende familie, dan is hier je oplossing. De Lodgy heeft veel stoeien en kost toch weinig.

**TOPGEARS KEUZE:** doe maar zo'n malle Stepway

**LODGY (5-DEURS)**

1.2 TCE AMBIANCE 5P.	17.560	D	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,5	124	1.156	V	H
1.2 TCE AMBIANCE 7P.	18.560	D	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,5	124	1.180	V	H
1.2 TCE SÉRIE LIMITÉE STEPWAY 5P.	20.360	D	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,5	124	1.156	V	H
1.2 TCE SÉRIE LIMITÉE STEPWAY 7P.	22.150	D	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,				

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.2 PURETECH CAFÉ RACER	26.150	B	B	3	1.199	110	205	9,6	190	4,5	100	1.045	V	H
3 CABRIO (2-DEURS)														
1.2 PURETECH SO CHIC	24.320	B	B	3	1.199	110	205	8,9	190	4,5	100	1.065	V	H
1.2 PURETECH SO CHIC	26.400	D	B	3	1.199	110	205	9,9	189	4,9	112	1.108	V	A

4: Dit is een raar geval. Qua uiterlijk op zich best geslaagd, maar blinkt nergens in uit en blijft niet hangen. Volgende keer misschien beter, DS.

**TOPGEARS KEUZE:** liever niet

4 (5-DEURS)

1.2 PURETECH CHIC	27.300	B	B	3	1.199	131	230	9,9	198	5,0	112	1.230	V	H
1.6 THP CHIC	30.500	D	B	4	1.598	165	240	8,7	215	5,5	128	1.285	V	A
1.6 BLUHEDI CHIC	31.200	D	D	4	1.560	120	300	10,9	193	3,8	100	1.265	V	H

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 5:** 'Toonbeeld van Franse stijl'

5: De opvallendste DS, en wat is ie prachtig. Compleet met uniek design en bakken stijl, en al zweeft ie niet zoals z'n verre voorganger, wij vinden 'm tof.

**TOPGEARS KEUZE:** een dikke diesel met handbak

5 (5-DEURS)

1.6 THP BUSINESS EXECUTIVE	37.960	C	B	4	1.598	165	240	9,5	202	5,9	135	1.404	V	A
1.6 BLUHEDI BUSINESS EXECUTIVE	34.650	D	D	4	1.560	120	300	11,7	191	3,8	100	1.403	V	H
1.6 BLUHEDI BUSINESS EXECUTIVE	36.480	C	D	4	1.560	120	300	11,9	189	4,0	105	1.409	V	A
2.0 BLUHEDI BUSINESS EXECUTIVE	41.500	D	D	4	1.997	181	400	9,2	220	4,3	113	1.515	V	A

7: Juist als luxe submerk moet je iets SUV-achtigs in de showroom hebben staan. DS komt daarom met de 7 Crossback. Wat ons betreft had z'n uiterlijk nog wel wat bijzonderder gekund.

**TOPGEARS KEUZE:** liever z'n broertjes van Peugeot

7 CROSSBACK (5-DEURS)

1.6 PURETECH BE CHIC	44.900	C	B	4	1.598	181	250	8,9	220	5,9	134	1.400	V	A
1.6 PURETECH PERFORMANCE LINE	51.100	D	B	4	1.598	224	300	8,2	234	5,9	134	1.400	V	A
1.5 BLUHEDI DRIVE EFFICIENCY CHIC	42.400	B	D	4	1.499	131	300	10,8	195	3,9	103	1.400	V	H
2.0 BLUHEDI BE CHIC	53.700	E	D	4	1.997	177	400	9,4	215	4,9	128	1.510	V	A

**Ferrari** [www.ferrari.nl](http://www.ferrari.nl) / [www.ferrari.be](http://www.ferrari.be)

Kunst en kunde komen samen in de meest briljante en diverse reeks supercars in de illustere geschiedenis van dit merk. Enzo zou trots zijn.

Verkopen NL 2017: 28

**Portofino:** Voorganger California werd in onze ogen nooit écht begerlijk, maar deze Portofino – met slank achterste ondanks z'n stalen klapdak – is een schoonheid.

**TOPGEARS KEUZE:** graag met optrekje net buiten Florence

PORTOFINO T (2-DEURS)

3.9 V8 HELE	241.261	D	B	8	3.855	600	760	3,5	320	10,7	245	1.545	A	A
-------------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

**488:** De opvolger van de 458 Italia is de eerste middenmotor-Ferrari met turbo's sinds de legendarische F40. Hij was het wachten waard, want wat gaat ie hard en wat is ie mooi.

**TOPGEARS KEUZE:** een rode Spider

488 GTB (2-DEURS)

3.9 GTB HELE	284.969	D	B	8	3.902	669	760	3,0	330	11,4	260	1.475	A	A
3.9 PISTA	355.038	D	B	8	3.902	719	770	2,9	340	11,5	263	1.280	A	A
488 SPIDER (2-DEURS)														
3.9 SPIDER HELE	310.209	D	B	8	3.902	669	760	3,0	330	11,4	260	1.520	A	A

**GT4 Lusso:** Treedt in de voetsporen van de FF, maar oogt een stuk smakelijker en is nog steeds even praktisch met passagiers en op glad wegdek.

**TOPGEARS KEUZE:** zo stealth mogelijk

GT4 LUSSO (3-DEURS)

3.9 V8 T	293.385	D	B	8	3.855	609	760	3,5	320	11,6	265	1.740	A	A
6.3 V12	368.551	D	B	12	6.262	690	697	3,4	335	15,0	350	1.790	V+A	A

**812 Superfast:** Deze gemeen ogende super-GT vervangt de F12 Berlinetta en doet dat zonder mededogen. Want de F12 was heftig, maar deze is nog heftiger. Waar houdt het op?

**TOPGEARS KEUZE:** als we een vastgoedmagnaat waren: absoluut

812 SUPERFAST (3-DEURS)

6.5 V12 HELE	393.971	D	B	12	6.496	800	718	2,9	340	14,9	340	1.525	A	A
--------------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

**Fiat** [www.fiat.nl](http://www.fiat.nl) / [www.fiat.be](http://www.fiat.be)

Veel gekroonde bouwer van kleine autootjes waar je heel blij van wordt; het meeste andere wat ze proberen, is doorgaans minder geslaagd.

Verkopen NL 2017: 10.559

**Panda:** Barst van de vierkante cirkelvormpjes en is daar nog trots op ook. Maakt niet uit: de Panda is en blijft een voorbeeld voor alle kleintjes.

**TOPGEARS KEUZE:** gewoon een basisuitvoering

PANDA (5-DEURS)

1.2 POP	11.459	D	B	4	1.242	69	102	15,0	164	4,7	110	915	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR	11.959	B	B	2	875	80	145	12,0	175	3,8	88	950	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR	12.959	B	B	2	875	80	145	12,0	175	3,8	88	955	V	H
0.9 TWINAIR 4X4 CROSS	19.259	D	B	2	875	90	145	12,0	167	4,9	114	1.090	V+A	H
0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	12.559	B	B/A	2	875	80	145	12,0	170	3,6	85	1.055	V	H

**Punto:** Een opvolger is al heel lang hard nodig, want ook al rijdt ie nog steeds heerlijk, de Punto is inmiddels aan alle kanten ingehaald.

**TOPGEARS KEUZE:** een Ford Fiesta

PUNTO (5-DEURS)

0.9 TWINAIR POPSTAR	13.910	B	B	2	875	101	145	11,7	180	3,8	88	1.065	V	H
1.3 MULTIJET POPSTAR	16.910	D	D	4	1.248	90	200	13,1	176	3,3	85	1.120	V	H

**Tipo:** Z'n verre voorganger was aardig vooruitstrevend; deze is dat niet. Dit is nu typisch – in hatchback-, station- of sedanvorm – gewoon een auto.

**TOPGEARS KEUZE:** met gewoon een motor

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**TIPO HATCHBACK (5-DEURS)**

1.4 16V POP	19.185	D	B	4	1.368	95	127	12,1	185	5,7	129	1.070	V	H
1.6 16V BUSINESS LUSSO	26.285	E	B	4	1.598	110	152	11,5	192	6,3	146	1.185	V	A
1.4 T-JET 16V BUSINESS	23.785	E	B	4	1.368	120	215	9,6	200	6,0	139	1.150	V	H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	23.185	C	D	4	1.598	120	320	10,2	200	3,4	89	1.170	V	H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	24.185	C	D	4	1.598	120	320	10,2	200	3,4	90	1.195	V	A

**TIPO STATIONWAGON (5-DEURS)**

1.4 16V POP	20.185	D	B	4	1.368	95	127	12,3	185	5,7	129	1.080	V	H
1.6 16V BUSINESS LUSSO	27.285	E	B	4	1.598	110	152	11,7	192	6,3	146	1.195	V	A
1.4 T-JET 16V BUSINESS	24.785	E	B	4	1.368	120	215	9,8	200	6,0	139	1.180	V	H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	24.185	C	D	4	1.598	120	320	10,1	200	3,4	89	1.195	V	H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	25.185	C	D	4	1.598	120	320	10,4	200	3,5	92	1.225	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 500:** 'Pruttelend knuffelbestje'

**500:** De 500 is misschien wel het beste voorbeeld van een dubbel en dwars geslaagd retro-model. Dan hebben we het niet over die suffe 500L, natuurlijk.

**TOPGEARS KEUZE:** een lichtblauwe TwinAir met crème leer

500 (3-DEURS)

1.2 YOUNG	13.735	C	B	4	1.242	69	102	14,8	160	4,3	99	840	V	H
0.9 TWINAIR TURBO YOUNG	14.335	D	B	2	875	80	145	11,0	171	3,8	88	905	V	H
0.9 TWINAIR TURBO YOUNG	15.335	B	B	2	875	80	145	11,0	171	3,8	88	915	V	A
0.9 TWINAIR TURBO SPORT	19.635	C	B	2	875	105	145	10,0	188	4,2	99	915	V	H
1.4 T-JET ABARTH 595	25.030	D	B	4	1.368	146	206	7,8	210	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH 595	26.730	D	B	4	1.368	146	206	8,0	210	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH 595 PISTA	30.530	C	B	4	1.368	160	230	7,3	216	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	28.930	D	B	4	1.368	165	230	7,3	218	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	30.630	D	B	4	1.368	165	230	7,4	218	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	32.630	D	B	4	1.368	180	250	6,7	225	6,0	139	1.045	V	H
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	34.330	D	B	4	1.368	180	250	6,9	225	5,8	134	1.055	V	A

**500C (2-DEURS)**

1.2 YOUNG	16.735	C	B	4	1.242	69	102	14,8	160	4,3	99	840	V	H
0.9 TWINAIR TURBO YOUNG	17.335	B	B	2	875	80	145	11,0	173	3,8	88	945	V	H
0.9 TWINAIR TURBO YOUNG	18.335	B	B	2	875	80	145	11,0	171	3,8	88	955	V	A
0.9 TWINAIR TURBO SPORT	22.635	C	B	2	875	105	145	10,0	188	4,2	99	955	V	H
1.4 T-JET ABARTH 595	28.030	D	B	4	1.368	146	206	7,8	210	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH 595	29.730	D	B	4	1.368	146	206	8,0	210	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	31.930	D	B	4	1.368	165	230	7,3	218	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	33.630	D	B	4	1.368	165	230	7,4	218	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	35.630	D	B	4	1.368	180	250	6,7	225	6,0	139	1.045	V	H
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	37.330	D	B	4	1.368	180	250	6,9	225	5,8	134	1.055	V	A

**500L (5-DEURS)**

0.9 TWINAIR POPSTAR	21.485	C	B	2	875	105	145	12,3	180	4,7	108	1.260	V	H
1.4 T-JET LOUNGE	28.085	F	B	4	1.368	120	206	10,2	189	6,7	155	1.290	V	H
0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	22.685	B	B/A	2	875	84	145	14,8	167	4,5	105	1.390	V	H
1.3 M-JET POPSTAR	24.485	E	D	4	1.248	95	200	13,9	171	3,7	99	1.305	V	H
1.6 M-JET LOUNGE	28.285	E	D	4	1.598	120	320	10,7	189	4,2	109	1.380	V	H

**500X (5-DEURS)**

0.9 TWINAIR POPSTAR	22.485	C	B	2	875	10
---------------------	--------	---	---	---	-----	----

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

<b>KA+ (3-DEURS)</b>														
1.2 TREND ESSENTIAL	14.100	D	B	4	1.242	69	115	14,6164	5,1117	955	V	H		
1.2 TREND ULTIMATE	14.750	D	B	4	1.242	86	115	13,5169	5,0114	955	V	H		

**Fiesta:** Heeft flinke voetsporen om in te treden, maar maakt de verwachtingen waar. Nog steeds levendig en vernieuwend, en nu ook digitaal bij de tijd.



**TOPGEARS KEUZE:** een EcoBoost met handbak

<b>FIESTA (3-DEURS)</b>														
1.1 TREND	16.115	C	B	3	1.084	71	110	14,9	160	5,1	115	1.013	V	H
1.1 TREND	16.865	C	B	3	1.084	86	110	13,8	170	5,1	114	1.013	V	H
1.0 ECOBOOST ST-LINE	20.665	C	B	3	998	125	170	10,0	195	4,7	108	1.044	V	H

<b>FIESTA (5-DEURS)</b>														
1.1 TREND	16.615	C	B	3	1.084	71	110	14,9	160	5,1	115	1.035	V	H
1.1 TREND	17.365	C	B	3	1.084	86	110	13,8	170	5,1	114	1.035	V	H
1.0 ECOBOOST ST-LINE	19.915	C	B	3	998	101	170	10,6	183	5,0	111	1.063	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM	23.115	E	B	3	998	101	170	12,4	180	5,6	125	1.106	V	A
1.0 ECOBOOST VIGNALE	23.165	C	B	3	998	125	170	10,0	195	4,9	111	1.064	V	H
1.5 ECOBOOST ST-3	31.360	E	B	3	1.498	200	290	6,5	232	6,0	136	1.110	V	H
1.5 TDCI TREND	20.565	D	D	4	1.499	86	215	12,4	175	3,8	96	1.091	V	H

**FOCUS:** Nieuwste incarnatie van Fords fijne middenklasser kan technisch weer goed meekomen en legt de lat hoger qua rijeigenschappen. Kom maar door met die RS!



**TOPGEARS KEUZE:** 1.5 EcoBoost ST-Line met handbak

<b>FOCUS (5-DEURS)</b>														
1.0 ECOBOOST TREND EDITION	22.865	B	B	3	999	101	170	12,1	186	4,7	107	1.222	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS	26.215	B	B	3	999	125	200	10,0	200	4,8	107	1.222	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS	28.965	C	B	3	999	125	200	11,1	195	5,6	126	1.271	V	A
1.5 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS	27.965	B	B	4	1.498	150	240	8,8	210	5,3	121	1.269	V	H
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	31.165	C	B	4	1.498	150	240	8,9	211	N.B.	133	1.304	V	A
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	29.665	C	B	4	1.498	182	240	8,3	225	5,5	122	1.269	V	H
1.5 ECOBLUE TREND EDITION	25.665	C	D	4	1.499	95	300	11,4	183	3,5	91	1.263	V	H
1.5 ECOBLUE TREND EDITION BUSINESS	27.865	C	D	4	1.499	120	300	10,0	196	3,6	93	1.263	V	H
1.5 ECOBLUE TITANIUM BUSINESS	31.515	E	D	4	1.499	120	300	10,2	193	4,2	110	1.294	V	A
2.0 ECOBLUE ST LINE BUSINESS	30.965	D	D	4	1.999	150	370	8,5	213	N.B.	114	1.393	V	H

<b>FOCUS WAGON (5-DEURS)</b>														
1.0 ECOBOOST TREND EDITION	23.865	A	B	3	999	101	170	12,5	184	N.B.	107	1.283	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS	27.215	A	B	3	999	125	170	10,3	198	N.B.	108	1.283	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS	29.965	C	B	3	999	125	170	N.B.	N.B.	N.B.	130	1.331	V	A
1.5 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS	28.965	C	B	4	1.498	150	N.B.	N.B.	N.B.	125	1.345	V	H	
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	32.165	C	B	4	1.498	150	N.B.	N.B.	N.B.	134	1.345	V	H	
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	30.665	C	B	4	1.498	182	N.B.	N.B.	N.B.	125	1.308	V	H	
1.5 ECOBLUE TREND EDITION	26.665	C	D	4	1.499	95	300	11,8	181	3,6	96	1.313	V	H
1.5 ECOBLUE TREND EDITION BUSINESS	28.865	C	D	4	1.499	120	300	10,3	194	N.B.	97	1.313	V	H
1.5 ECOBLUE TITANIUM BUSINESS	32.515	E	D	4	1.499	120	300	10,5	191	N.B.	116	1.354	V	A
2.0 ECOBLUE ST LINE BUSINESS	31.965	D	D	4	1.999	150	N.B.	N.B.	N.B.	117	1.433	V	H	

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE MONDEO: 'Scherp sturende technologiebob'**

**Mondeo:** Ook snieuw: net op het moment dat mensen steeds kleiner gaan rijden, komt Ford met deze uitstekende d-segmenter. Probeer 'm eens: het is een goed ding.



**TOPGEARS KEUZE:** een 1.5 met wat leuke opties

<b>MONDEO (5-DEURS)</b>														
1.5 ST LINE	37.255	B	B	4	1.498	160	240	9,2	222	5,8	136	1.385	V	H
2.0 TDCI ST-LINE	38.400	B	D	4	1.997	150	350	9,4	213	4,1	112	1.478	V	H
2.0 TDCI TITANIUM LEASE EDITION	42.130	C	D	4	1.997	150	350	9,9	213	4,8	120	1.495	V	A

<b>MONDEO (4-DEURS)</b>														
2.0 IVCT HEV TITANIUM	32.990	A	H/B	4	1.999	187	300	9,2	187	4,2	89	1.479	V	A

<b>MONDEO WAGON (5-DEURS)</b>														
1.5 ST LINE	38.755	B	B	4	1.498	160	240	9,3	217	5,9	139	1.404	V	H
2.0 TDCI ST-LINE	39.900	B	D	4	1.997	150	350	9,5	208	4,2	115	1.497	V	H
2.0 TDCI TITANIUM LEASE EDITION	43.630	C	D	4	1.997	150	350	10,0	208	4,9	123	1.515	V	A

**Mustang:** De Amerikaanse legende krijgt wat Europese trekjes en komt met een geblazen viercilinder. Scheelt in Nederland nogal wat belasting, en rijdt toch oké.



**TOPGEARS KEUZE:** de V8 kost twee keer zoveel, maar is ook vijf keer zo leuk

<b>MUSTANG FASTBACK (2-DEURS)</b>														
2.3 ECOBOOST	69.020	B	B	4	2.253	290	440	5,8	233	9,0	199	1.595	A	H
2.3 ECOBOOST	74.370	B	B	4	2.253	290	440	5,5	233	9,2	205	1.592	A	A
5.0 V8 GT	111.240	B	B	8	4.949	450	529	4,3	250	12,1	270	1.730	A	A
5.0 V8 GT	111.845	B	B	8	4.949	450	529	4,6	250	12,4	277	1.626	A	H

<b>MUSTANG CONVERTIBLE (2-DEURS)</b>														
2.3 ECOBOOST	73.625	B	B	4	2.253	290	440	6,0	233	9,1	199	1.622	A	H
2.3 ECOBOOST	79.885	B	B	4	2.253	290	440	5,7	233	9,5	207	1.626	A	A
5.0 V8 GT	119.960	B	B	8	4.949	450	529	4,5	250	12,5	279	1.740	A	A
5.0 V8 GT	120.110	B	B	8	4.949	450	529	4,8	250	12,8	285	1.634	A	H

**C-Max:** Een ideale oplossing voor een hippe familie; tien jaar geleden, dan. Inmiddels niet heel spannend meer te noemen. Rijdt wel nog steeds prima.



**TOPGEARS KEUZE:** een Grand C-Max en een Human Nature-trui

<b>C-MAX (5-DEURS)</b>														
1.0 TREND	28.420	C	B	3	998	125	170	11,4	187	6,7	129	1.373	V	H
1.5 TITANIUM	30.770	D	B	4	1.498	150	240	9,4	204	6,1	139	1.394	V	H
1.5 TITANIUM	33.270	D	B	4	1.498	150	240	10,2	200	6,5	149	1.413	V	H
1.5 TDCI TREND	31.720	F	D	4	1.499	95	250	13,3	170	5,9	125	1.398	V	A
1.5 TDCI	30.760	D	D	4	1.499	120	300	12,4	182	4,2	109	1.372	V	A
1.5 TDCI TITANIUM	35.470	F	D	4	1.499	120	270	11,3	184	5,7	125	1.398	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	41.345	B	D	4	1.999	150	370	10,3	202	6,1	138	1.520	V	A

<b>GRAND C-MAX (5-DEURS)</b>														
1.0 TREND	29.920	C	B	3	998	125	170	13,6	172	6,6	134	1.476	V	H
1.0 TREND 7P	30.720	C	B	3	998	125	170	13,6	172	6,6	134	1.476	V	H
1.5 TITANIUM	32.270	D	B	4	1.498	150	240	9,7	202	6,3	144	1.473	V	H
1.5 TITANIUM 7P	33.070	D	B	4	1.498	150	240	9,7	202	6,3	144	1.473	V	H
1.5 TITANIUM	34.770	E	B	4	1.498	150	240	10,5	199	6,8	154	1.509	V	A
1.5 TITANIUM 7P	35.570	E	B	4	1.498	150	240	10,5	199	6,8	154	1.509	V	A

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

1.5 TDCI TREND	33.220	F	D	4	1.499	95	250	14,3	166	5,9	128	1.497	V	H
1.5 TDCI TREND 7P	34.020	F	D	4	1.499	95	250	14,3	166	5,9	128	1.497	V	H
1.5 TDCI TITANIUM	36.970	F	D	4	1.499	120	270	12,3	180	5,7	131	1.497	V	H
1.5 TDCI TITANIUM 7P	37.770	F	D	4	1.499	120	270	12,3	180	5,7	131	1.497	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	42.845	B	D	4	1.999	150	370	10,7	200	6,1	139	1.602	V	A
2.0 TDCI TITANIUM 7P	43.645	B	D	4	1.999	150	370	10,7	200	6,1	139	1.602	V	A

**EcoSport:** Rechtstreeks uit het exotische Brazilië komt deze EcoSport overgewaaid naar Europa. Oogt leuk, steekt matig in elkaar en rijdt niet spannend.



**TOPGEARS KEUZE:** nee, zeker niet voor deze prijzen

<b>ECOSPORT (5-DEURS)</b>														
1.0 ECOBOOST TREND ESSENTIAL	21.650	D	B	3	998	101	170	N.B.	170	5,3	121	1.248	V	H
1.0 ECOBOOST TREND ULTIMATE	22.850	D	B	3	998	125	170	12,7	180	5,3	120	1.248	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM	29.000	E	B	3	998	125	180	11,6	180	6,2	140	1.263	V	A

**Kuga:** Als je toe bent aan een middelgrote SUV, kun je het een stuk slechter treffen dan de tweede generatie Kuga. Stuur uitstekend en is aardig bij de tijd.

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE i10: 'Een van de fijnere kleintjes'**

**i10:** Speelt tegenwoordig moeiteloos mee in de top van zijn segment. Rijdt oké, is doordacht en nog aardig ruim ook; wat wil je nog meer van een instapmodel?

**TOPGEARS KEUZE:** met chique velgjes

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
10.310	B	B	3	998	67	95	15,5	150	4,0	93	908	V	H

**i20:** Dat Hyundai grote stappen maakt, wisten we, maar dit ziet er wel heel erg prima uit, nietwaar? Ook technisch gaat ie lekker, met een alleraardigst turbomotortje.

**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste 1.0 T-GDI

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
14.246	B	B	3	998	101	172	10,8	186	4,3	99	1.040	V	H
21.846	C	B	3	998	120	172	10,2	190	4,8	112	1.045	V	H

**i30:** Hier heeft Hyundai merkbaar zijn best op gedaan. Alleraardigste middenklasser die hoga-naamd nergens meer echt onderdoet voor de Duitsers.

**TOPGEARS KEUZE:** de 1.4 T-GDI met handbak

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
19.696	B	B	3	998	120	171	11,3	187	4,5	103	1.169	V	H
25.996	B	B	4	1.353	140	242	9,1	208	4,8	109	1.179	V	H
28.996	B	B	4	1.353	140	242	9,2	205	5,2	120	1.215	V	A
45.696	C	B	4	1.998	275	353	6,1	250	7,1	163	1.429	V	H
27.396	C	D	4	1.582	110	280	10,7	188	3,4	89	1.238	V	H

**i30 WAEGON (5-DEURS):** 26.996 B B 3 998 120 171 11,5 188 5,2 120 1.242 V H  
 1.4 T-GDI COMFORT 28.996 B B 4 1.353 140 242 9,2 208 4,8 134 1.255 V H  
 1.4 T-GDI COMFORT 31.996 B B 4 1.353 140 242 9,2 203 5,2 125 1.287 V A

**i30 FASTBACK (5-DEURS):** 21.196 B B 3 998 120 171 11,1 188 4,9 115 1.320 V H  
 1.4 T-GDI COMFORT 26.496 B B 4 1.353 140 242 9,1 206 5,0 114 1.337 V H  
 1.4 T-GDI COMFORT 29.496 C B 4 1.353 140 242 9,2 203 5,2 120 1.369 V A  
 1.6 CRDI COMFORT 29.396 C D 4 1.582 110 280 10,7 188 3,7 96 1.385 V H

**ioniq:** Hyundai's poging om in één keer ieder groen model van de concurrentie buitenspel te zetten. Is er als hybride, plug-in hybride en EV.

**TOPGEARS KEUZE:** niet echt eigenlijk

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
33.066	A	E	0	0	120	295	9,9	165	0,0	0	1.495	V	A
24.132	A	H/B	4	1.580	141	265	10,8	185	3,4	79	1.445	V	A
29.067	A	H/B	4	1.580	141	265	10,6	178	1,1	26	1.470	V	A

**Kona:** Speciaal voor die ene tante met haar paarse bril en knalgroene broeken heeft Hyundai nu de Kona: een 'spontaan' en 'lekker gek' crossoverje.

**TOPGEARS KEUZE:** alleen als we er gratis haarverf bij krijgen

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
21.546	C	B	3	998	120	172	12,0	181	0,0	117	1.233	V	H
38.315	A	E	0	0	204	395	7,6	0	0,0	0	1.660	V+A	A

**Tucson:** Stoerder dan zijn wat rommelig vormgegeven voorganger en ook net even een stukje hoger op de kwaliteitsladder: de Tucson mag weer een naam hebben.

**TOPGEARS KEUZE:** een stevige diesel en 4WD

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
28.006	D	B	4	1.591	132	161	11,5	182	6,3	147	1.354	V	H
41.206	F	B	4	1.591	177	265	9,2	205	7,3	169	1.424	V	H
47.206	F	B	4	1.591	177	265	9,1	201	7,5	175	1.509	V+A	A
34.007	D	D	4	1.685	116	280	13,7	176	4,6	111	1.400	V	H
39.207	F	D	4	1.995	136	373	10,6	186	4,8	127	1.504	V	H
39.207	F	D	4	1.685	141	340	11,5	185	4,9	129	1.445	V	A

**Santa Fe:** Forse SUV die ooit razend populair was, nu door z'n door CO<sub>2</sub> opgekrikte prijzen enkel nog in de marge meespeelt. Ergens best een beetje zonde.

**TOPGEARS KEUZE:** met 4WD, als je dan toch een bak geld uitgeeft

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
56.025	F	D	4	2.199	197	436	8,7	203	5,9	155	1.712	V	H
59.325	F	D	4	2.199	197	436	9,0	203	6,0	159	1.781	V+A	A
64.525	F	D	4	2.199	197	436	9,8	203	6,6	174	1.736	V	A
65.025	F	D	4	2.199	197	436	9,8	203	6,6	174	1.769	V	A
67.325	F	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.807	V+A	A
67.825	F	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.840	V+A	A

**Nexo:** Hyundai heeft serieuze waterstofambities en uit ze met deze Nexo: futuristisch en brandschoon. Nu nog even 150.000 tankstations uit de grond stampen.

**TOPGEARS KEUZE:** misschien ooit

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
69.142	A	W	0	0	163	395	9,2	177	0,0	0	1.880	V	A
73.142	A	W	0	0	163	395	9,5	179	0,0	0	1.880	V	A

**Infiniti** [www.infiniti.nl/www.infiniti.be](http://www.infiniti.nl/www.infiniti.be)

De luxedivisie van Nissan probeert wanhopig om in de voetsporen van Lexus te springen. In Europa doet het ons vooral nog maar weinig.

**Verkop NL 2017:** 175

**Q30:** Zomaar een tot Infiniti omgebouwde Mercedes A-klasse? Nee, de Q30 blijkt een behoorlijk op zichzelf staand geval. Rijdt prettig en is uitgesproken anders dan anders.

**TOPGEARS KEUZE:** een vlottere turbo-benzine

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
29.125	D	B	4	1.595	122	200	9,4	200	5,7	133	1.419	V	H

**Verkop NL 2017:** 175

**XJ:** Ook nadat we 'm al jarenlang heel soms op de weg zien, blijft deze generatie XJ een plaatje. Is er ook met lange wielbas: nog mooier in proportie.

**TOPGEARS KEUZE:** de diesel volstaat, maar de R is humor

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
32.245	D	B	4	1.595	156	250	8,9	215	5,8	129	1.491	V	A
41.985	E	B	4	1.991	211	350	7,2	235	6,2	143	1.562	V	A
56.145	F	B	4	1.991	211	350	7,2	235	6,4	154	1.545	V+A	A
38.155	D	D	4	2.143	170	350	8,3	220	4,4	126	1.534	V	A
49.215	D	D	4	2.143	170	350	8,5	215	4,9	141	1.622	V+A	A

**Q50:** Stiekem helemaal geen gek alternatief voor een A4 of 3-serie. Is er als vernuftige hybride, met een Mercedes-diesel of met potente benzinemotoren.

**TOPGEARS KEUZE:** misschien gewoon die zeer krachtige zescilinder

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
50.875	C	B	4	1.991	211	350	7,2	245	6,3	146	1.487	A	A
67.655	D	B	6	2.997	405	475	5,1	250	9,1	206	1.699	A	A
57.475	E	H/B	6	3.498	364	546	5,1	250	5,9	139	1.712	A	A
63.805	F	H/B	6	3.498	364	546	5,4	250	6,6	154	1.788	V+A	A
48.155	D	D	4	2.143	170	400	8,9	231	4,3	114	1.567	A	H
50.195	D	D	4	2.143	170	400	8,7	230	4,5	119	1.588	A	A

**Q60:** Elegante sportcoupé met frisse styling, goede techniek en een voorkomen waarvan iedereen gegarandeerd zal zeggen: 'Huh?! Wat is dát in vredesnaam?'

**TOPGEARS KEUZE:** in die dieprode kleur

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
49.945	D	B	4	1.991	211	350	7,3	235	6,8	156	1.622	A	A
90.097	D	B	6	2.997	405	475	5,0	250	9,1	210	1.774	V+A	A

**Q70:** Infiniti's poging mensen eens wat anders te laten kopen dan een BMW 5, Audi A6 of Mercedes E. Schitterend apparaat, maar zal men dat zien tussen de Duitsers door?

**TOPGEARS KEUZE:** doe eens gek en neem de hybride

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
82.900	B	B	6	3.696	320	360	6,2	250	10,2	249	1.826	A	A
64.900	C	H/B	6	3.498	364	546	5,3	250	6,2	145	1.894	A	A
48.900	D	D	4	2.143	170	400	8,9	220	4,9	124	1.872	A	A

**QX30:** Goh, wat een, eh, apart ding. Vist uit dezelfde vijver (met dezelfde techniek) als de Mercedes GLA. Dus vind je dat niks, dan misschien dit wel.

**TOPGEARS KEUZE:** potje diesel en maar

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
57.395	F	B	4	1.991	211	350	7,3	230	6,7	155	1.442	V+A	A
50.465	D	D	4	2.143	170	350	8,5	215	4,9	143	1.510	V+A	A

**QX70:** Kijk, als je nou écht eens iets anders wilt op SUV-gebied, pak dan deze. Spectaculaire vormgeving, ruimte te over en barstensvol leuke speeltjes. Met heerlijke V8.

**TOPGEARS KEUZE:** 5.0 V8, wat een ongerepeld sleurapparaat

PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
113.905	B	B	6	3.696	320	360	6,8	233	12,1	282	2.012	V+A	A
134.905	B	B											

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

XJ (4-DEURS)														
3.0 D LUXURY	102.990	C	D	6	2.993	301	700	6,2	250	5,7	149	1.835	A	A
3.0 D PORTFOLIO LWB	118.820	C	D	6	2.993	301	700	6,2	250	5,7	149	1.860	A	A

**E-Pace:** Een elektrische crossover? Nee, daarvoor moet je een paar blokjes verder zijn, bij de I-Pace. Deze is gewoon een maatje kleiner dan de F-Pace. Vandaar.

**TOPGEARS KEUZE:** als het geen malle versie mag zijn, dan is de instapbenzine prima

E-PACE (5-DEURS)														
2.0 P200 AWD	63.250	F	B	4	1.997	200	N.B.	N.B.	8,0	182	1.832	V+A	A	A
2.0 P250 AWD	67.450	F	B	4	1.997	249	365	7,0	230	8,0	185	1.832	V+A	A
2.0 P300 AWD S	83.950	F	B	4	1.997	301	400	6,4	243	8,4	199	1.894	V+A	A
2.0 D150	52.100	F	D	4	1.999	150	380	10,1	199	5,3	143	1.775	V	H
2.0 D150 AWD	55.500	F	D	4	1.999	150	380	10,7	194	5,8	146	1.831	V+A	H
2.0 D150 AWD	61.800	F	D	4	1.999	150	380	10,5	203	6,0	158	1.843	V+A	A
2.0 D180 AWD	58.600	F	D	4	1.999	180	430	9,9	207	5,6	149	1.831	V+A	H
2.0 D180 AWD	63.900	F	D	4	1.999	180	430	9,3	205	6,0	158	1.843	V+A	A
2.0 D240 AWD S	82.350	F	D	4	1.999	241	500	7,4	224	6,6	175	1.926	V+A	A

**F-Pace:** Jaguar mengt zich in de wereld van de middelgrote crossovers en doet dat meteen in stijl: de F-Pace ziet er werkelijk schitterend uit. Neem 'm in het blauw.

**TOPGEARS KEUZE:** grote auto's moeten grote motoren hebben

F-PACE (5-DEURS)														
2.0 PURE AWD 25T	68.920	C	B	4	1.997	250	365	6,8	250	7,4	170	1.760	V+A	A
2.0 PURE AWD 30T	74.570	D	B	4	1.997	301	400	6,0	233	7,7	174	1.770	V+A	A
5.0 V8 S/C AWD SVR	164.770	G	B	4	5.000	551	680	4,3	283	11,7	272	1.970	V+A	A
2.0 PURE E-PERFORMANCE 20D	56.430	C	D	4	1.999	163	380	10,2	195	4,8	126	1.690	A	H
2.0 PURE 20D	60.790	C	D	4	1.999	180	430	8,5	208	5,1	134	1.720	A	A
2.0 PURE AWD 20D	64.580	D	D	4	1.999	180	430	8,7	217	5,3	139	1.775	V+A	A
2.0 PURE AWD 25D	72.800	E	D	4	1.999	241	500	7,2	208	5,8	153	1.815	V+A	A
3.0 PURE AWD 30D	80.800	E	D	6	2.993	301	700	6,2	241	6,0	159	1.884	V+A	A

**I-Pace:** Nu Tesla iedereen wakker heeft geschud, is Jaguar de eerste die de strijd aangaat: met deze uitstekende én cool uitzienende EV. Niet gek!

**TOPGEARS KEUZE:** in cool wit

I-PACE (5-DEURS)															
EV400 S	78.990	A	E	0	0	0	400	696	4,8	200	0,0	0	2.133	V+A	A

**F-type:** Hét meesterwerkje uit Jaguars huidige gamma. Oogverblindend mooi, in welke gedaante (coupé/convertible, viercilinder-SVR) je 'm ook neemt.

**TOPGEARS KEUZE:** met open dak en de sterkste V6

F-TYPE COUPE (3-DEURS)														
2.0T	79.910	F	B	4	1.997	301	400	5,7	250	7,9	179	1.525	A	A
3.0 V6 RWD	112.200	D	B	6	2.995	340	450	5,3	260	9,8	224	1.577	A	A
3.0 V6 RWD	114.250	D	B	6	2.995	340	450	5,7	260	10,7	234	1.567	A	H
3.0 V6 RWD	126.240	D	B	6	2.995	381	460	4,9	275	9,8	223	1.594	A	A
3.0 V6 RWD	132.410	D	B	6	2.995	381	460	5,5	275	10,7	242	1.584	A	H
3.0 V6 AWD	136.930	D	B	6	2.995	381	460	5,1	275	10,1	233	1.674	V+A	A
5.0 V8 AWD R	172.000	D	B	8	5.000	551	680	4,1	300	11,1	249	1.730	V+A	A
5.0 V8 AWD SVR	195.600	D	B	8	5.000	575	700	3,7	322	11,3	249	1.705	V+A	A

**Jeep** [www.jeep.nl](http://www.jeep.nl) / [www.jeep.be](http://www.jeep.be)

De 4x4-experts van Jeep opereren tegenwoordig onder de vlag van Fiat. Naast ruig Amerikaans spul bouwen ze nu dus ook stadshokjes - in Italië.

**Verkopend NL 2017: 772**

**Renegade:** Wat een snoeperd van een Jeepje, die Renegade. Speelt graag in de ondiepe zandbak en houdt z'n Italiaanse roots achter, want stiekem wordt ie gebouwd door Fiat.

**TOPGEARS KEUZE:** de Trailhawk is onbetaalbaar, dus dan maar de 1.4 MultiAir

RENEGADE (5-DEURS)														
1.6 E-TORQ SPORT	22.305	E	B	4	1.598	110	152	11,8	177	6,0	141	1.295	V	H
1.4 MULTIAIR LONGITUDE	25.105	E	B	4	1.368	140	230	10,9	181	6,0	140	1.295	V	H
1.4 MULTIAIR LONGITUDE	27.105	E	B	4	1.368	140	230	11,0	181	5,9	137	1.295	V	A
1.4 MULTIAIR LIMITED AWD	39.105	F	B	4	1.368	170	250	8,8	196	6,9	160	1.405	V+A	A
1.6 MULTIJET SPORT	27.105	F	D	4	1.598	120	320	10,2	178	4,4	115	1.365	V	H
1.6 MULTIJET LONGITUDE	30.405	F	D	4	1.598	120	320	10,2	178	4,5	118	1.365	V	H
2.0 MULTIJET LIMITED 4WD	46.105	D	D	4	1.956	140	350	10,2	182	5,8	150	1.505	V+A	A
2.0 MULTIJET TRAILHAWK 4WD	46.605	D	D	4	1.956	170	350	8,9	196	5,9	151	1.510	V+A	A

**Compass:** De eerste generatie was een aanfluiting, maar deze Compass is uit veel fijner hout gesneden. Komt met frisse motoren en als vanouds capabele 4x4-fratsen.

**TOPGEARS KEUZE:** de krachtigste benzine

COMPASS (5-DEURS)														
1.4 MULTIAIR SPORT	30.040	E	B	4	1.368	140	230	9,8	195	6,2	143	1.330	V	H
1.4 MULTIAIR OPENING EDITION 4X4	41.540	F	B	4	1.368	170	250	9,3	200	6,9	160	1.449	V+A	A
1.6 MULTIJET SPORT	33.340	F	D	4	1.598	120	320	10,7	188	4,4	117	1.419	V	H
2.0 MULTIJET LONGITUDE 4X4	42.400	D	D	4	1.956	140	350	10,1	192	5,2	138	1.475	V+A	H
2.0 MULTIJET LONGITUDE 4X4	44.540	D	D	4	1.956	140	350	10,5	190	5,7	148	1.519	V+A	A
2.0 MULTIJET LIMITED 4X4	48.040	D	D	4	1.956	170	380	10,1	190	5,7	148	1.606	V+A	A

**Cherokee:** Niet iedereen is ervan gecharmeerd, maar laten we zeggen dat deze Cherokee in ieder geval een eigen gezicht heeft. Rijdt prima, maar is niet echt een koopje.

**TOPGEARS KEUZE:** de V6 Trailhawk, maar ja, voor dat geld...

CHEROKEE (5-DEURS)														
3.2 V6 TRAILHAWK 4WD LOCK	84.665	D	B	6	3.239	272	315	8,4	180	10,0	236	1.936	V+A	A
2.0 LONGITUDE	48.265	F	D	4	1.956	140	350	10,9	187	5,3	139	1.728	V	H
2.2 LONGITUDE FREEDOM	60.565	D	D	4	2.184	185	440	8,8	201	5,7	149	1.853	V+A	A

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

2.2 LIMITED	64.365	D	D	4	2.184	200	440	8,5	204	5,7	149	1.853	V+A	A
-------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	---

**Grand Cherokee:** Komt nagenoeg precies even ver in het terrein als een Wrangler, maar dan in alle luxe. Op de weg nu ook prima. Topding.

**TOPGEARS KEUZE:** de diesel, maar dan wel als Trailhawk

GRAND CHEROKEE (5-DEURS)														
3.6 OVERLAND	108.735	D	B	6	3.604	286	347	8,3	206	10,4	233	2.166	V+A	A
5.7 SUMMIT	153.035	D	B	8	5.654	352	520	7,3	225	13,0	304	2.282	V+A	A
6.4 HEMI SRT	172.935	D	B	8	6.417	468	624	5,0	257	13,5	315	2.318	V+A	A
6.2 HEMI TRACKHAWK	237.152	D	B	8	6.166	707	868	3,7	289	16,8	385	2.318	V+A	A
3.0 CRD LAREDO	84.235	D	D	6	2.987	190	440	10,2	191	7,0	184	2.303	V+A	A
3.0 CRD LIMITED	92.835	D	D	6	2.987	250	570	8,2	202	7,0	184	2.303	V+A	A
3.0 CRD TRAILHAWK	95.735	D	D	6	2.987	250	570	8,2	202	7,0	184	2.303	V+A	A

**Wrangler:** Staat het dichtst bij de oer-Jeep. Maar het is hier geen oorlog, hij rijdt ruk en is zo groen als een boorplatform in de Golf van Mexico. Stoer, dat wel.

**TOPGEARS KEUZE:** openbaar vervoer. Nee, we gaan wel lopen

WRANGLER UNLIMITED (4-DEURS)														
2.8 CRD SAHARA	105.536	D	D	4	2.776	200	460	11,7	172	9,0	235	1.973	V+A	A
WRANGLER UNLIMITED SOFTOP (4-DEURS)														
2.8 CRD SPORT	99.050	D	D	4	2.776	200	460	11,7	172	9,0	235	1.973	V+A	A

**Kia** [www.kia.nl](http://www.kia.nl) / [www.kia.be](http://www.kia.be)

Verdraaid goed uitzienende auto's, met dank aan ex-Audi-ontwerper Peter Schreyer. Hebben veel te bieden, zoals zeven jaar garantie.

**Verkopend NL 2017: 23.281**

**Picanto:** Ha, hier worden we vrolijk van. De vorige Picanto had zich al aardig in het segment naar voren geworsteld. Deze is helemaal leuk, maar wordt wel snel prijzig.

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar een basisversie dan

PICANTO (5-DEURS)														
1.0 CVT ECONOMYLINE	11.115	B	B	3	998	67	96	14,5	158	4,0	90	830	V	H
1.2 CVT GT-LINE	16.565	D	B	4	1.248	84	122	12,0	173	4,5	104	839	V	H
1.2 CVT DYNAMICPLUSLINE	19.210	D	B	4	1.248	84	122	13,7	161	5,4	124	859	V	A
1.0 T-GDI GT-LINE	17.415	D	B	3	998	101	171	10,1	180	4,5	104	920	V	H

**Rio:** Er is geen duidelijker bewijs voor de opmars van Kia dan deze Rio: ooit een tranen-trekvervoersmiddel, nu een fijn en blij b-segmentertje.

**TOPGEARS KEUZE:** de sterke turbo-benzinemotor

RIO (5-DEURS)														
1.0 T-GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	17.425	B	B	3	998	101	172	10,7	188	4,1	94	1.055	V	H
1.0 T-GDI GT-LINE	21.925	C	B	3	998	120	172	10,2	190	4,7	107	1.060	V	H
1.0 T-GDI DYNAMICLINE	23.685	D	B	3	998	120	172	10,2	188	4,5	117	1.055	V	A

**TOPGEARS O**

**Stonic:** Klein, kleurrijk, vrolijk: de Stonic lijkt het allemaal te hebben. Rijdt prima en zit goed in elkaar, maar je moet wel tegen harde plastics en stomme modelnamen kunnen.



**TOPGEARS KEUZE:** de turbo-benzine in een felle kleurcombinatie

**STONIC (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
1.2 MPI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	20.785	D	B	4	1.248	84	122	13,2	165	5,2	118	1.045	V H	
1.0 T-GDI COMFORTLINE	21.185	E	B	3	998	101	172	10,8	179	5,3	122	1.080	V H	
1.0 T-GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	22.185	C	B	3	998	120	172	10,3	184	5,0	115	1.085	V H	
1.0 T-GDI DYNAMICLINE	25.685	E	B	3	998	120	172	10,6	185	5,2	120	1.120	V A	
1.6 CRDI DYNAMICLINE	27.685	E	D	4	1.598	116	280	10,9	180	4,0	106	1.170	V H	

**Niro:** Wat is het? Een hoge hatchback? Een lage crossover? Het kan ons niet schelen, want als je uit eten gaat, kun je heel cool zeggen: 'We gaan met de Niro.'



**TOPGEARS KEUZE:** in het zwart natuurlijk

**NIRO (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
1.6 GDI HYBRID COMFORTLINE	26.540	A	H/B	4	1.580	141	265	11,5	162	3,8	88	1.400	V A	
1.6 GDI PHEV DYNAMICLINE	33.575	A	H/B	4	1.580	141	265	10,8	172	1,3	29	1.494	V A	

**Sportage:** De vorige Sportage was een prima ding en deze gaat op dezelfde voet verder. Ziet er leuk uit, maar het 'Sport' uit 'n naam kunnen we nergens terugvinden.



**TOPGEARS KEUZE:** met een bescheiden motor, anders is ie bespottelijk duur

**SPORTAGE (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
1.6 GDI DYNAMICLINE	30.495	D	B	4	1.591	132	164	11,5	182	6,3	147	1.354	V H	
1.6 T-GDI GT-LINE	39.995	F	B	4	1.591	177	265	9,2	205	7,3	169	1.424	V H	
1.6 T-GDI 4WD DYNAMICLINE	42.495	F	B	4	1.591	177	265	9,1	201	7,5	175	1.509	V+A H	

**Sorento:** De derde generatie Sorento is een serieuze machine: rijdt prettig en biedt ruimte - échte ruimte - aan zeven personen.

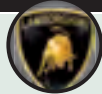


**TOPGEARS KEUZE:** 2.2 CRDi met 4WD, die kan meer dan je misschien denkt

**SORENTO (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.2 CRDI DYNAMICLINE	59.020	F	D	4	2.199	200	441	9,4	205	6,0	159	1.801	V A	
2.2 CRDI 4WD GT-LINE	69.995	F	D	4	2.199	200	441	9,4	205	6,5	170	1.853	V+A H	

**Lamborghini** [www.lamborghini.nl](http://www.lamborghini.nl)



Dit zijn supercars voor mensen die niets om rondetijden geven. Of om uitstootcijfers. Of om overzichtelijkheid. Maar die wel van zeshoeken houden.

**Verkop NL 2017: 9**

**Urus:** Het is zover: Lambo is aan de SUV. De Urus voldoet gelukkig aan alle eisen - bloedsnel, verbazend wendbaar - en ziet er nog gemeen uit ook.



**TOPGEARS KEUZE:** doorsparen - in twee Huracán's kun je ook vier mensen kwijt

**URUS (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
4.0 V8	278.646	F	B	8	3.996	650	850	3,6	305	12,7	290	2.200	V+A H	

**Huracán:** De opvolger van de legendarische Gallardo maakt zijn harige borst nat en trossert het supercarsegment. Snel, strak en luid: een Lambo ten voeten uit.



**TOPGEARS KEUZE:** de LP 580-2: dwars!

**HURACÁN COUPÉ (2-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
5.2 V10 LP580-2	247.221	F	B	10	5.204	579	540	3,4	320	11,9	278	1.389	A A	
5.2 V10 LP610-4	276.433	F	B	10	5.204	611	560	3,2	325	12,5	290	1.422	V+A A	
5.2 V10 PERFORMANTE	318.207	F	B	10	5.204	639	600	2,9	325	13,7	314	1.382	V+A A	

**Aventador:** Als geld werkelijk geen rol speelt, en wat mensen van je vinden ook niet, dan is dit je immens brede, luidruchtige supercar der supercars.



**TOPGEARS KEUZE:** kom zeg, gewoon meten de Superverloce

**AVENTADOR COUPÉ (2-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
6.5 V12 S	459.531	F	B	12	6.498	740	690	2,9	350	16,9	394	1.575	V+A A	
AVENTADOR ROADSTER 2-DEURS	498.021	F	B	12	6.498	740	690	3,0	350	16,9	394	1.625	V+A A	

**Land Rover** [www.landrover.nl](http://www.landrover.nl) / [www.landrover.be](http://www.landrover.be)



Vroeger roken ze naar geit; nu wil al het hipvolk erin gezien worden. Offroad nog altijd extreem bekwaam, als je modder op je glimvelgen niet erg vindt.

**Verkop NL 2017: 1.905**

**Discovery Sport:** De langverwachte opvolger van de Freelander is een knap staaltje design. Een flitsend uiterlijk, capabel rij- en terreingedrag, wat wil je nog meer?



**TOPGEARS KEUZE:** als je maar vierwiel aandrijving heeft, al kost dat een lieve duit

**DISCOVERY SPORT (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 4WD PURE	64.110	E	B	4	1.997	241	340	7,6	200	8,0	181	1.796	V+A A	
2.0 S4 4WD PURE 7P	66.261	E	B	4	1.997	241	340	7,9	200	8,0	182	1.883	V+A A	
2.0 S4 4WD SE	78.220	F	B	4	1.997	290	400	6,7	228	8,2	186	1.884	V+A A	
2.0 S4 4WD SE 7P	81.428	F	B	4	1.997	290	400	6,8	218	8,4	190	1.947	V+A A	
2.0 ED4 E-CAPABILITY PURE	46.350	D	D	4	1.999	150	380	10,6	180	4,7	123	1.732	V H	
2.0 TD4 E-CAPABILITY PURE	50.360	D	D	4	1.999	150	380	11,7	180	4,9	129	1.775	V+A H	
2.0 TD4 PURE 7P	54.315	E	D	4	1.999	150	380	11,7	180	5,3	139	1.874	V+A H	
2.0 TD4 PURE	55.040	E	D	4	1.999	150	380	10,3	180	5,3	139	1.785	V+A A	
2.0 TD4 PURE 7P	56.733	E	D	4	1.999	150	380	10,3	180	5,3	139	1.884	V+A A	
2.0 TD4 PURE	53.690	E	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,1	134	1.775	V+A H	
2.0 TD4 PURE 7P	56.515	E	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,3	139	1.874	V+A H	
2.0 TD4 PURE	57.240	E	D	4	1.999	180	430	8,9	188	5,3	139	1.785	V+A A	
2.0 TD4 PURE 7P	58.933	E	D	4	1.999	180	430	8,9	188	5,3	139	1.884	V+A A	
2.0 SD4 SE	77.960	F	D	4	1.999	241	500	7,5	204	6,4	169	1.896	V+A A	
2.0 SD4 SE 7P	79.336	F	D	4	1.999	241	500	7,5	204	6,4	169	1.990	V+A A	

**Discovery:** We weten niet of we ooit aan dat uiterlijk zullen wennen, maar wat rijdt deze Discovery fijn en wat doet ie het als vanouds goed in het terrein.



**TOPGEARS KEUZE:** de TD6, het is immers geen lichtgewicht

**DISCOVERY (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 S	96.490	D	B	4	1.997	301	400	7,7	201	9,4	219	2.093	V+A A	
2.0 S4 S 7P	99.547	D	B	4	1.997	301	400	7,7	201	9,6	222	2.093	V+A A	
2.0 SD4 S	83.520	C	D	4	1.999	241	500	8,3	207	6,4	168	2.115	V+A A	
2.0 SD4 S 7P	86.839	C	D	4	1.999	241	500	8,3	207	6,5	171	2.115	V+A A	
3.0 SDV6 SE	109.205	F	D	6	2.993	306	700	7,5	209	7,7	201	2.311	V+A A	
3.0 SDV6 SE 7P	111.434	F	D	6	2.993	306	700	7,5	209	7,8	202	2.311	V+A A	

**'TopGear Auto van het Jaar 2011'**

**Range Rover Evoque:** Dé moderne crossover voor iedereen met stijl en smaak. Niet te groot, niet te klein en buitengewoon cool. Zelfs (een klein beetje) als cabrio.



**TOPGEARS KEUZE:** met vierwiel aandrijving

**RANGE ROVER EVOQUE (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 PURE	59.670	E	B	4	1.997	241	340	7,3	221	7,3	165	1.752	V+A A	
2.0 S4 HSE DYNAMIC	81.040	E	B	4	1.997	290	400	6,3	231	7,6	173	1.833	V+A A	
2.0 ED4 PURE	45.750	D	D	4	1.998	150	380	11,2	182	4,3	113	1.679	V H	
2.0 TD4 PURE	50.340	E	D	4	1.998	150	380	10,8	182	4,8	125	1.735	V+A H	
2.0 TD4 PURE	54.870	F	D	4	1.998	150	380	10,0	180	5,1	134	1.746	V+A A	
2.0 TD4 PURE	53.340	E	D	4	1.998	180	430	10,0	200	4,8	125	1.735	V+A H	
2.0 TD4 PURE	57.870	F	D	4	1.998	180	430	9,0	195	5,1	134	1.746	V+A A	
2.0 SD4 SE	73.020	F	D	4	1.999	241	500	7,3	217	5,8	153	1.844	V+A A	

**Range Rover Velar:** Misschien wel de lekkerste Land Rover van dit moment. De Velar maakt indruk met de modernste technieken en een gladgestreken uiterlijk.



**TOPGEARS KEUZE:** de V6 diesel

**RANGE ROVER VELAR (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Energielabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermoogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO2- emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 I4 TURBO AWD	82.050	D	B	4	1.997	250	365	6,7	217	7,6	189	1.804	V+A A	
2.0 I4 TURBO AWD	85.550	D	B	4	1.997	301	400	6,0	234	7,8	189	1.813	V+A A	
2.0 I4 AWD	74.800	D	D	4	1.999	180	430	8,9	209	5,4	151	1.829	V+A A	
2.0 I4 AWD	86.400	D	D	4	1.999	241	500	7,3	217	5,8	169	1.841	V+A A	
3.0 V6 AWD	92.200	E	D	6	2.993	275	625	7,5	220	6,6	175	1.959	V+A A	
3.0 V6 AWD	93.950	E	D											

**TOPGEARS KEUZE:** als het zo moet, gewoon een Prius

CT (5-DEURS)

200H	28.655	A	H/B	4	1.798	136	207	10,3	180	4,1	93	1.345	V	A
------	--------	---	-----	---	-------	-----	-----	------	-----	-----	----	-------	---	---

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE IS:** 'Niet sportief, maar zuinig en ontspannend'

**IS:** Zoek je een sedan die je kippenvel geeft, dan moet je ergens anders zijn. In de IS kun je daarentegen baden in stilte en comfort. Ook weleens prettig.

**TOPGEARS KEUZE:** ja hoor, met veel opties

IS (4-DEURS)

300H HYBRID	40.155	A	H/B	4	2.494	223	N.B.	8,3	200	4,6	104	1.595	A	A
-------------	--------	---	-----	---	-------	-----	------	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**RC:** De coupéversie van de GS, min of meer. Blies ons eerst van onze sokken als RC F, kwam daarna ook als brave hybride. Wij weten wel welke we willen.

**TOPGEARS KEUZE:** in het knaloranje graag

RC (2-DEURS)

300H BUSINESS LINE PRO	47.645	A	H/B	4	2.494	223	N.B.	8,6	190	5,0	114	1.700	A	A
500	138.645	B	B	8	4.969	477	530	4,5	270	11,3	258	1.740	A	A

**LS:** Statisch en respectabel was je altijd al, maar nu heeft Lexus' grootste ook nog eens prachtige lijnen en een schitterend interieur. Het is niet moeilijk om voor 'm te vallen.

**TOPGEARS KEUZE:** in antraciet met donkerrood leer

LS (4-DEURS)

500H LUXURY LINE	115.575	B	H/B	6	3.456	359	N.B.	5,4	250	6,2	141	2.165	A	A
500H AWD LUXURY LINE	122.575	C	H/B	6	3.456	359	N.B.	5,5	250	7,0	158	2.240	V+A	A

**LC:** Menen jullie dit, Lexus? Gaan jullie nu ineens een van de mooiste, meest zalvende en vloeiende coupés maken die we ooit gezien hebben? Wauw.

**TOPGEARS KEUZE:** inclusief hippe condo in Malibu graag

LC (2-DEURS)

500H	115.445	C	H/B	6	3.456	359	N.B.	5,0	250	6,4	145	2.060	A	A
500	165.615	B	B	8	4.969	477	540	4,7	270	26,3	263	2.010	A	A

**NX:** Er ging een afschrikwekkend gehavende conceptcar aan vooraf, maar hij arriveerde ongeschonden: de compacte NX crossover van Lexus. Oogt aardig, rijdt toch nogal duf.

**TOPGEARS KEUZE:** nee, toch maar niet

NX (5-DEURS)

300H	53.645	B	H/B	4	2.494	197	N.B.	9,3	180	5,5	127	1.695	V	A
300H AWD	55.145	C	H/B	4	2.494	197	N.B.	9,3	180	5,7	130	1.760	V+A	A

**RX:** Van anoniem muurbloempje is de Lexus RX plots verworven tot een hoekig en radicaal muurbloempje. Milieulief is je nog steeds, stil en comfortabel ook.

**TOPGEARS KEUZE:** vooruit, met bruin leer en mega-audio

RX (5-DEURS)

450H AWD	72.950	B	H/B	6	3.456	313	335	7,7	200	5,8	132	2.075	V+A	A
450H AWD BUSINESS LINE	84.450	B	H/B	6	3.456	313	335	8,0	180	6,0	138	2.180	V+A	A

**Lotus** [www.lotuscars.nl](http://www.lotuscars.nl) / [www.lotuscars.be](http://www.lotuscars.be)

Na een wat vreemde episode is Lotus nu weer druk bezig met waar ze goed in zijn: echte sportauto's maken die je in hogere rijdersferen brengen.

**Verkopten NL 2017: 2**

**Elise:** Het oermodel van Lotus en de essentie van waar het merk voor staat. Licht, puur, eerlijk en in staat om alles in de bochten zoek te rijden.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.8 Sport

ELISE (2-DEURS)

1.6 16V SPORT	50.522	B	B	4	1.598	136	160	6,5	204	6,3	149	829	A	H
1.8 16V SPORT	66.477	B	B	4	1.798	220	250	4,6	234	7,5	173	877	A	H
1.8 16V CUP	80.442	B	B	4	1.798	246	250	4,3	248	7,5	175	884	A	H

**Exige:** Moet het manischer dan een Elise? Dan beland je bij de Exige: harder, heftiger en voorzien van een dikke V6 met genoeg pk's om je oogballen te verpulveren.

**TOPGEARS KEUZE:** ja, ja, duizendmaal ja

EXIGE (2-DEURS)

3.5 S	116.798	B	B	6	3.456	351	400	3,8	261	9,4	219	1.130	A	A
3.5 S	121.754	B	B	6	3.456	351	400	3,9	274	10,1	235	1.125	A	H
3.5 SPORT 380	136.119	B	B	6	3.456	381	410	3,7	274	N.B.	225	1.087	A	A
3.5 SPORT 380	140.839	B	B	6	3.456	381	410	3,7	286	N.B.	242	1.076	A	H
3.5 CUP 380	160.362	B	B	6	3.456	381	410	3,6	286	10,4	242	1.071	A	H

**Evora:** De meer upscale Lotus heeft z'n handschoenen uitgetrokken en komt nu met spoilers, luchtchoppers en bakken vermogen. Onderschat 'm niet.

**TOPGEARS KEUZE:** met handbak en zonder achterbank

EVORA (2-DEURS)

3.5 400 2+2	138.153	B	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
3.5 400 2+0	138.153	B	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
3.5 400 2+0	143.172	B	B	6	3.456	405	410	4,2	280	9,7	230	1.407	A	A
3.5 400 2+2	143.172	B	B	6	3.456	405	410	4,2	280	9,7	230	1.407	A	A
3.5 SPORT 410 2+0	150.953	B	B	6	3.456	416	420	4,2	305	9,7	225	1.280	A	A
3.5 SPORT 410 2+0	155.971	B	B	6	3.456	416	420	4,1	280	9,7	230	1.291	A	A

**Maserati** [www.maserati.com](http://www.maserati.com)

Ferrari's stille, nukkige neefje. Maakt auto's die op alle mogelijke manieren door de Duitsers verslagen worden - behalve wat betreft pure stijl.

**Verkopten NL 2017: 90**

**TOPGEARS KEUZE:** als het zo moet, gewoon een Prius

CT (5-DEURS)

200H	28.655	A	H/B	4	1.798	136	207	10,3	180	4,1	93	1.345	V	A
------	--------	---	-----	---	-------	-----	-----	------	-----	-----	----	-------	---	---

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE GHIBLI:** 'Fantastisch voor oog en oor'

**Ghibli:** We hebben in geen tijden een vierdeurs sedan gezien die ons zo onbeschaamd deed staren en kwijlen. En dan rijdt je ook nog eens hemels. Voor kilometrerevreters is er tevens een diesel.

**TOPGEARS KEUZE:** 3.0 S

GHIBLI (4-DEURS)

3.0 V6 S	106.785	B	B	6	2.979	350	500	5,5	267	8,9	207	1.710	A	A
3.0 V6 S	127.213	B	B	6	2.979	430	580	5,0	285	9,6	223	1.710	A	A
3.0 V6 S Q4	131.687	B	B	6	2.979	430	580	4,8	284	9,7	226	1.770	V+A	A
3.0 V6 D	89.860	C	D	6	2.987	275	600	6,3	250	5,9	158	1.765	A	A

**Levante:** Wie Maserati er niet voor aanzag om zomaar even een geslaagde SUV te introduceren, had het mooi mis. De Levante is misschien wat log, maar maakt indruk.

**TOPGEARS KEUZE:** weet je wat? Doe de diesel maar

LEVANTE (5-DEURS)

3.0 V6 AWD	131.921	B	B	6	2.979	350	500	6,0	251	10,7	249	1.815	V+A	A
3.0 V6 S AWD	147.353	B	B	6	2.979	430	580	5,2	264	10,9	253	2.084	V+A	A
3.0 V6 D AWD	110.651	E	D	6	2.987	275	600	6,9	230	7,2	189	2.180	V+A	A

**Quattroporte:** Z'n voorganger was de schoonheid zelf. Deze generatie Quattroporte is nog altijd niet te versmaden. Maar of we 'm zouden verkiezen boven die prachtige Ghibli?

**TOPGEARS KEUZE:** ook hier gaan we voor de 3.0 S

QUATTROPORTE (4-DEURS)

3.0 S	153.513	E	B	6	2.979	411	550	5,1	286	9,6	223	1.760	A	A
3.0 S Q4	159.237	E	B	6	2.979	411	550	4,9	286	9,7	226	1.820	V+A	A
3.8 V8 GTS GRANLUSSO	217.829	B	B	8	3.799	530	710	4,7	310	10,7	250	1.800	A	A
3.0 D	122.963	B	D	6	2.987	275	600	6,4	252	6,2	163	1.815	A	A

**GranTurismo:** Oogverblindend fraaie coupé of cabrio met twee zitjes achterin waar je het nog redelijk kunt uithouden. Mits iemand daar wil zitten als je zo achterlijk hard rijdt.

**TOPGEARS KEUZE:** GranCabrio graag, in diepdonkerblauw met crèmkleurig leer

GRANTURISMO (2-DEURS)

4.7 SPORT	219.507	B	B	8	4.691	460	520	4,8	299	14,3	331	1.800	A	A
4.7 MC	253.067	B	B	8	4.691	460	520	4,7	301	14,3	331	1.815	A	A

**GranCabrio:** GranCabrio graag, in diepdonkerblauw met crèmkleurig leer

GRANCABRIO (2-DEURS)

4.7 SPORT	239.665	B	B	8	4.691	460	520	5,0	288	14,5	337	1.770	A	A
4.7 MC	260.415	B	B	8	4.691	460	520	4,9	291	14,5	337	1.770	A	A

**Mazda** [www.mazda.nl](http://www.mazda.nl) / [www.mazda.be](http://www.mazda.be)

Ambitieuze merk dat steeds leuker wordt. Ze denken slim, hebben weggedrag hoog zitten en weigeren om turbo's op hun benzinemotoren te schroeven.

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**2:** Mazda parkeert met de 2 een fris en volwassen autootje in het b-segment. Ziet er wijs uit, z'n interieur is top en hij rijdt als een baasje.

**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste is de leukste

2 (5-DEURS)

1.5 SKYACTIV-G S	15.100	C	B	4	1.496	75	135	12,1	171	4,9	111	972	V	H
1.5 SKYACTIV-G TS	16.100	C	B	4	1.496	90	148	9,4	183	4,9	111	972	V	H
1.5 SKYACTIV-G TS	18.700	D	B	4	1.496	90	148	12,0	177	5,2	118	989	V	H
1.5 SKYACTIV-G SKYLEASE GT	21.200	E	B	4	1.496	116	148	8,7	200	5,4	124	977	V	H
1.5 SKYACTIV-D SKYLEASE GT	24.000	C	D	4	1.499	105	220	10,1	178	3,4	89	1.015	V	H

**3:** Een van de moiere ontwerpen in het c-segment. Rijdt ook nog eens erg goed en biedt genoeg keus uit een handvol eigenzinnige motoren.

**TOPGEARS KEUZE:** een SkyActiv-G 120 met handbak

3 (5-DEURS)

2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE	24.800	C	B	4	1.998	120	210	8,9	195	5,1	119	1.180	V	H
2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE+	29.190	D	B	4	1.998	120	210	10,4	194	5,6	129	1.215	V	H
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	28.100	E	D	4	2.191	150	380	8,1	210	4,1	107	1.295	V	H
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE GT	36.700	B	D	4	2.191	150	380	8,0	201	4,8	127	1.305	V	A

**3 (4-DEURS)**

2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE+	26.100	C	B	4	1.998	120	210	8,8	198	5,1	119	1.175	V	H
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	28.100	D	D	4	2.191	150	380	8,0	213	3,9	104	1.285	V	H

**6:** Deze Mazda 6 ziet er niet alleen prachtig uit, hij rijdt zo fijn dat de Ford Mondeo zich een beetje zorgen moet gaan maken. Een beetje.

**TOPGEARS KEUZE:** de benzine met 165 pk

6 (4-DEURS)

2.0 SKYACTIV-G ESSENCE	36.050	C	B	4	1.998	146	213	9,9	208	6,2	142	1.366	V	H
2.0 SKYACTIV-G ESSENCE	37.050	C	B	4	1.998	146	213	10,9	207	6,2	141	1.398	V	A
2.0 SKYACTIV-G 165 SKYLEASE GT	36.950	C	B	4	1.998	165	210	10,1	209	6,0	139	1.360	V	A
2.0 SKYACTIV-G ESSENCE	37.050	D	B	4	1.998	165	213	9,3	216	6,5	148	1.366	V	H
2.5 SKYACTIV-G ESSENCE + AESTHETIC CHOICE	43.550	D	B	4	2.488	194	258	8,1	223	6,7	153	1.437	V	A
2.2 SKYACTIV-D ESSENCE	42.550	C	D	4	2.191	150	380	10,1	211	4,4	117	1.509	V	H
2.2 SKYACTIV-D ESSENCE + AESTHETIC CHOICE	47.550	D	D	4	2.191	184	445	8,5	227	4,7	124	1.521	V	H
2.2 SKYACTIV-D ESSENCE + AESTHETIC CHOICE	51.050	E	D	4	2.191	184	445	9,0	220	5,1	133	1.536	V	A

**6 SPORTBREAK (5-DEURS)**

2.0 SKYACTIV-G ESSENCE	37.550	C	B	4	1.998	146	213	10,0	206	6,3	144	1.374	V	H
2.0 SKYACTIV-G ESSENCE	38.550	C	B	4	1.998	146	213	10,9	204	6,3	144	1.410	V	A
2.0 SKYACTIV-G ESSENCE	38.550	D	B	4	1.998	165	213	9,3	214	6,6	150	1.386	V	H
2.0 SKYACTIV-G ESSENCE	39.550	C	B	4	1.998	165	213	10,6	205	6,3	144	1.410	V	A
2.5 SKYACTIV-G ESSENCE + AESTHETIC CHOICE	45.050	D	B	4	2.488</									

**TOPGEARS KEUZE:** eentje met vierwiel aandrijving, omdat het kan

**CX-3 (5-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
23.600	E	B	4	1.998	121	206	9,0	192	6,2	141	1.159	V	H
28.500	E	B	4	1.998	121	206	9,9	187	6,1	140	1.188	V	A
32.700	D	B	4	1.998	150	206	8,8	200	7,0	160	1.130	V+A	H
34.700	F	B	4	1.998	150	206	9,7	195	6,7	152	1.263	V+A	H
29.300	F	D	4	1.759	116	270	9,9	184	4,4	114	1.218	V	H
32.300	D	D	4	1.759	116	270	11,0	183	4,9	129	1.236	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE CX-5: 'In alles toonaangevend'**

**CX-5:** Na het doorslaande succes van de eerste CX-5 is dit de tweede incarnatie, met een strak getrokken uiterlijk en fijngeslepen techniek: heel goed.

**TOPGEARS KEUZE:** een dieseltje

**CX-5 (5-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
31.050	D	B	4	1.998	165	210	10,4	201	6,4	149	1.335	V	H
34.250	E	B	4	1.998	165	213	9,8	192	6,6	152	1.459	V	A
48.050	E	B	4	1.998	165	213	10,3	188	7,0	159	1.515	V+A	H
45.050	E	B	4	2.488	194	258	8,9	195	7,1	161	1.490	V	A
51.050	F	B	4	2.488	194	258	9,2	195	7,2	164	1.550	V+A	H
39.050	F	D	4	2.191	150	380	9,9	204	5,0	132	1.555	V	H
44.250	D	D	4	2.191	150	380	10,7	200	5,5	147	1.586	V	H
54.450	D	D	4	2.191	175	420	9,5	206	5,8	152	1.510	V+A	H
56.450	D	D	4	2.191	184	445	9,6	208	5,5	145	1.649	V+A	H

**MX-5:** De vierde generatie van Mazda's wereldverbeterende speelrooster mag er zijn. Rijdt als een skelter en doet je minstens zo hard schateren.

**TOPGEARS KEUZE:** de verbeterde 2.0 met 184 pk - een feestje

**MX-5 (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
32.100	F	B	4	1.496	132	152	8,3	204	6,3	143	961	A	H
39.200	D	B	4	1.998	184	205	6,5	219	6,9	156	1.005	A	H

**MX-5 RF (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
36.200	F	B	4	1.496	132	152	8,6	203	6,3	143	1.005	A	H
42.200	D	B	4	1.998	184	205	6,8	220	6,9	156	1.048	A	H
48.100	D	B	4	1.998	184	205	7,9	199	6,9	157	1.088	A	H

**McLaren** [www.mclarenautomotive.com](http://www.mclarenautomotive.com)

Ontzettend Britse denktank die met veel ambitie en F1-kennis steeds maar meer idioot snelle supercars de wereld in mikt. Ga zo door!

**Verkopten NL 2017: 5**

**Sports Series:** Met de zogeheten Sports Series wil McLaren een betaalbaar alternatief bieden voor hun supercars. Dat het nog steeds knoerhard gaat en loeiduur is, spreekt voor zich.

**TOPGEARS KEUZE:** met een abonnement op het C/JIB

**540C (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
224.705	D	B	8	3.799	540	540	3,5	320	11,1	258	1.311	A	A

**570S (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
242.705	D	B	8	3.799	570	600	3,2	328	10,7	249	1.313	A	A

**570S SPIDER (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
268.705	D	B	8	3.799	570	600	3,2	328	10,7	249	1.359	A	A

**570GT (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
254.705	D	B	8	3.799	570	600	3,4	328	10,7	249	1.350	A	A

**Super Series:** Slechts enkele jaren na de 12C en 650S is het alweer tijd voor de 720S, compleet met nieuwe motor en ongelooftelijke prestaties.

**TOPGEARS KEUZE:** in stealth-matzwart

**720S (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
303.955	D	B	8	3.994	730	770	2,9	341	10,7	249	1.283	A	A

**Mercedes-Benz** [www.mercedes-benz.nl/www.mercedes-benz.be](http://www.mercedes-benz.nl/www.mercedes-benz.be)

Ooit wist je met een Mercedes precies wat je kreeg: het allerbeste. Nu moet je vooral hopen dat je de juiste letter/cijfercombinatie bestelt.

**Verkopten NL 2017: 15.911**

**A-klasse:** De vorige A was geslaagd, maar dit is opnieuw een hele stap. Het design is prachtig simpel, en een mooier interieur hebben wij in deze klasse nog nooit gezien.

**TOPGEARS KEUZE:** in het donkerrood of zo

**A-KLASSE (5-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
29.852	D	B	4	1.332	109	180	10,9	200	5,5	127	1.250	V	H
32.244	D	B	4	1.332	136	200	9,2	215	5,5	127	1.250	V	H
33.310	D	B	4	1.332	136	200	8,8	215	5,2	119	1.265	V	H
35.619	D	B	4	1.332	163	250	8,2	225	5,8	133	1.255	V	H
35.984	D	B	4	1.332	163	250	8,0	225	5,2	120	1.275	V	H
39.151	E	B	4	1.991	190	350	6,9	240	6,2	141	1.350	V	A
44.235	E	B	4	1.991	190	350	6,9	235	6,5	148	1.405	V+A	H
45.564	E	B	4	1.991	224	350	6,2	250	6,2	141	1.355	V	A
50.890	E	B	4	1.991	224	350	6,2	250	6,5	148	1.405	V+A	H
35.713	E	D	4	1.461	116	260	10,5	202	4,1	108	1.345	V	A

**B-klasse:** Voor zover je een busje een mooi uiterlijk kunt meegeven: Mercedes is het met de B-klasse aardig gelukt. Wat niet wil zeggen dat we er een willen.

**TOPGEARS KEUZE:** een A-klasse met aanhanger

**B-KLASSE (5-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
34.109	E	B	4	1.595	122	200	8,7	200	6,2	142	1.325	V	A
34.318	F	B	4	1.595	122	200	9,0	200	6,7	153	1.325	V	H
36.988	E	B	4	1.595	156	250	8,2	220	6,4	147	1.325	V	H
38.889	E	B	4	1.595	156	250	7,9	220	6,4	146	1.325	V	A
41.155	E	D	4	2.143	136	300	9,8	210	5,3	142	1.385	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE CLA: 'Strak, sleek en origineel'**

**CLA:** Noem 'm een A-klasse sedan, maar de CLA staat aardig op zichzelf. Al was het maar door z'n wat vreemde, naar achter aflopende design.

**TOPGEARS KEUZE:** een vlotte benzineversie

**CLA-KLASSE (4-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
37.146	D	B	4	1.595	122	200	8,7	210	5,4	141	1.295	V	A
41.491	E	B	4	1.595	156	250	8,2	230	6,3	145	1.295	V	A
71.520	F	B	4	1.991	381	475	4,2	250	6,9	162	1.485	V+A	H
43.392	F	D	4	2.143	136	300	9,0	220	4,0	146	1.400	V	A

**CLA-KLASSE SHOOTING BRAKE (5-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
37.573	E	B	4	1.595	122	200	8,8	210	5,6	144	1.330	V	A
42.096	E	B	4	1.595	156	250	8,5	225	6,3	145	1.330	V	A
72.124	F	B	4	1.991	381	475	4,3	250	6,9	162	1.515	V+A	H
44.323	F	D	4	2.143	136	300	9,5	215	4,1	148	1.430	V	A

**C-klasse:** De C-klasse blijft een prominente plek innemen tussen de luxe compacte sedans. Neem 'm met ster in of op de grille, afhankelijk van hoe sportief of conservatief je jezelf vindt.

**TOPGEARS KEUZE:** de 250 is uitstekend, de AMG's natuurlijk nog beter

**C-KLASSE (4-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
37.079	B	B	4	1.595	129	210	9,6	216	5,2	120	1.295	A	H
38.747	C	B	4	1.595	129	210	9,6	216	5,7	132	1.325	A	A
39.715	C	B	4	1.595	156	250	8,2	225	5,5	132	1.325	A	A
43.721	C	B	4	1.991	184	300	7,5	237	5,9	126	1.365	A	A
50.838	D	B	4	1.497	184	280	8,1	234	6,5	152	1.495	V+A	H
47.477	C	B	4	1.991	211	350	6,6	250	5,7	133	1.380	A	A
51.067	D	B	4	1.991	258	370	5,9	239	6,7	153	1.455	A	A
67.267	F	B	6	2.996	333	480	5,2	250	7,6	172	1.545	V+A	H
83.437	D	B	6	2.996	367	520	4,9	250	7,9	183	1.590	V+A	H
109.581	D	B	8	3.982	476	650	4,1	250	8,2	192	1.615	A	A
118.051	D	B	8	3.982	510	700	4,0	250	8,2	192	1.630	A	A
47.325	E	D	4	1.950	122	360	9,4	207	4,4	116	1.485</		

	PRIJS NL	ENERGIEBELAAG	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	ANDRIJWING	TRANSMISSIE
300 D	72.755	E	D	4	1.950	245	500	6,5	250	5,2	138	1.845	A	A
350 D	78.059	F	D	6	2.925	286	600	5,7	250	5,5	145	1.935	A	A
400 D 4MATIC	91.805	D	D	6	2.925	340	700	4,9	250	5,8	159	1.995	V+A	A
<b>E-KLASSE ALL-TERRAIN (5-DEURS)</b>														
220 D 4MATIC	75.433	E	D	4	1.950	194	400	8,0	231	5,2	137	1.820	V+A	A
350 D 4MATIC	100.209	D	D	6	2.987	258	620	6,2	250	6,7	177	1.910	V+A	A
400 D 4MATIC	101.230	E	D	6	2.925	340	700	5,4	250	6,4	143	2.055	V+A	A
<b>E-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)</b>														
200	62.825	E	B	4	1.991	184	300	7,8	240	7,2	166	1.555	A	A
300	74.898	F	B	4	1.991	245	370	6,5	250	7,9	181	1.585	A	A
350	69.191	D	B	4	1.991	299	400	5,9	250	6,8	155	1.735	A	A
450 4MATIC	82.226	G	B	6	2.996	367	500	5,6	250	8,6	197	1.860	V+A	A
53 AMG 4MATIC	118.128	D	B	6	2.999	435	520	4,4	250	8,8	203	1.970	V+A	A
220 D	64.698	E	D	4	1.950	194	400	7,6	242	4,8	127	1.635	A	A
220 D 4MATIC	69.745	F	D	4	1.950	194	400	7,6	239	5,2	137	1.705	V+A	A
300 D	71.455	E	D	4	1.950	245	500	6,3	250	5,2	136	1.735	A	A
400 D 4MATIC	89.814	D	D	6	2.925	340	700	5,1	250	5,9	155	1.905	V+A	A
<b>E-KLASSE CABRIO (2-DEURS)</b>														
200	72.228	E	B	4	1.991	184	300	8,1	234	7,5	172	1.655	A	A
300	81.553	F	B	4	1.991	245	370	6,6	250	7,9	181	1.680	A	A
350	76.762	D	B	4	1.991	299	400	6,1	250	7,0	159	1.820	A	A
450 4MATIC	89.339	G	B	6	2.996	367	500	5,8	250	8,7	198	1.950	V+A	A
53 AMG 4MATIC	124.999	D	B	6	2.999	435	520	4,5	250	8,9	204	2.055	V+A	A
220 D	72.938	E	D	4	1.950	194	400	7,7	237	5,1	134	1.730	A	A
220 D 4MATIC	76.627	F	D	4	1.950	194	400	7,9	234	5,2	138	1.825	V+A	A
300 D	79.694	F	D	4	1.950	245	500	6,6	250	5,4	143	1.735	A	A
400 D 4MATIC	97.734	D	D	6	2.925	340	700	5,2	250	6,0	159	1.905	V+A	A

**GLS:** Dit is alweer de derde generatie van Mercedes' gladdige, platte sedan (we weigeren om de onzintern vierdeurs coupé te gebruiken). Onverminderd mooi en bijzonder.



**TOPGEARS KEUZE:** zo'n lekkere zes-in-lijn diesel

**GLS-KLASSE (4-DEURS)**

350	80.889	C	B	4	1.991	299	400	6,0	250	6,9	158	1.675	A	A
450 4MATIC	96.998	E	B	6	2.999	367	500	4,8	250	7,8	178	1.840	V+A	A
53 AMG 4MATIC+	118.448	F	B	6	2.999	457	520	4,5	250	8,7	200	1.880	V+A	A
300 D	80.725	D	D	4	1.950	245	500	6,4	250	5,3	139	1.725	V+A	A
350 D	87.255	D	D	6	2.925	286	600	5,8	250	5,5	145	1.775	V+A	A
350 D 4MATIC	93.518	E	D	6	2.925	286	600	5,7	250	5,6	156	1.835	V+A	A
400 D 4MATIC	97.995	E	D	6	2.925	340	700	5,0	250	5,7	156	1.835	V+A	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE S-KLASSE:** 'De absolute, onbetwiste top'

**S-klasse:** Al tijden de beste auto ter wereld, volgens Mercedes. En volgens vele anderen ook, trouwens. Deze nieuwste generatie bukt weer van de technologieën en oogt prachtig.

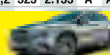


**TOPGEARS KEUZE:** doe maar 'gewoon' een V8 benzine

**S-KLASSE (4-DEURS)**

450	115.460	C	B	6	2.987	367	500	5,1	250	7,3	166	1.895	A	A
450 LANG	122.962	E	B	6	2.987	367	500	5,1	250	7,3	166	1.915	A	A
450 4MATIC	127.576	F	B	6	2.987	367	500	4,9	250	8,1	184	1.960	V+A	A
450 4MATIC LANG	135.078	F	B	6	2.987	367	500	4,9	250	8,1	184	1.975	V+A	A
560	157.089	D	B	8	3.982	469	700	4,7	250	9,6	217	1.945	A	A
560 LANG	160.114	D	B	8	3.982	469	700	4,7	250	9,6	217	1.970	A	A
560 4MATIC	164.625	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	9,9	225	2.000	V+A	A
560 4MATIC LANG	167.650	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	9,9	225	2.025	V+A	A
560 MAYBACH	193.051	F	B	8	3.982	469	700	4,9	250	10,1	230	2.140	A	A
560 MAYBACH 4MATIC	198.755	F	B	8	3.982	469	700	4,9	250	10,3	234	2.195	V+A	A
600 LANG	258.350	D	B	12	5.980	630	1.000	4,6	250	14,0	320	2.135	A	A
63 AMG 4MATIC+ LANG	230.153	D	B	8	3.982	612	900	3,5	250	11,2	255	1.970	V+A	A
650 MAYBACH	292.835	D	B	12	5.980	630	1.000	4,7	250	14,0	320	2.260	A	A
65 AMG LANG	334.571	G	B	12	5.980	630	1.000	4,3	250	14,2	325	2.150	A	A
350D	111.101	E	D	6	2.925	286	600	6,0	250	5,7	150	1.870	A	A
350D LANG	116.062	D	D	6	2.925	286	600	6,0	250	4,7	150	1.890	A	A
350D 4MATIC	116.239	E	D	6	2.925	286	600	5,8	250	5,8	154	1.925	V+A	A
350D 4MATIC LANG	121.200	D	D	6	2.925	286	600	5,8	250	5,8	154	1.950	V+A	A
400D	117.803	E	D	6	2.925	340	700	5,4	250	5,6	149	1.925	A	A
400D LANG	120.707	D	D	6	2.925	340	700	5,4	250	5,6	149	1.925	A	A
400D 4MATIC	125.522	E	D	6	2.925	340	700	5,2	250	6,0	158	1.960	V+A	A
400D 4MATIC LANG	127.426	E	D	6	2.925	340	700	5,2	250	6,0	158	1.975	V+A	A
<b>S-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)</b>														
560	177.978	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	10,0	228	1.975	A	A
63 AMG 4MATIC+	238.044	D	B	8	3.982	612	900	3,5	250	11,2	254	1.980	V+A	A
65 AMG	342.436	D	B	12	5.980	630	1.000	4,1	250	14,2	325	2.085	A	A
<b>S-KLASSE CABRIO (2-DEURS)</b>														
560	197.208	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	10,2	233	2.050	A	A
65 AMG	393.664	D	B	12	5.980	630	1.000	4,1	250	14,2	325	2.155	A	A

**GLA:** Kleiner is tegenwoordig steeds fijner, dus hoogste Mercedes een A-klasse op tot s'emi-SUV voor mensen die de GLC te groot vinden. Ziet er niet verkeerd uit, wel?



**TOPGEARS KEUZE:** de 250 benzine, hoewel we voor dat geld liever iets anders zouden nemen

**GLA-KLASSE (5-DEURS)**

180	41.577	E	B	4	1.595	122	200	8,7	200	6,3	144	1.335	V	A
200	44.684	E	B	4	1.595	156	250	8,1	215	6,4	147	1.335	V	A
250	49.913	F	B	4	1.991	211	350	6,6	235	6,9	158	1.355	V	A
200 D BUSINESS SOLUTION	46.096	D	D	4	2.143	136	300	9,1	205	5,5	147	1.435	V	A
220 D	57.731	D	D	4	2.143	177	350	7,7	223	5,6	145	1.435	V	A
220 D 4MATIC	62.105	D	D	4	2.143	177	350	7,7	218	5,9	155	1.495	V+A	A

**GLC:** De Mercedes GLK pakte visueel niet zo heel lekker uit. Deze GLC is oneindig veel mooier, rijdt beter en eigenlijk alles wat je maar kunt wensen.



**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste diesel, stil en smeug

**GLC-KLASSE (5-DEURS)**

250 4MATIC BUSINESS SOLUTION	62.698	E	B	4	1.991	211	350	7,3	222	7,5	172	1.635	V+A	A
43 AMG 4MATIC	105.586	G	B	6	2.996	367	520	4,9	250	9,7	220	1.745	V+A	A
63 AMG 4MATIC+	138.497	D	B	8	3.982	476	650	4,0	250	10,3	234	1.900	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	151.547	D	B	8	3.982	510	700	3,8	250	10,7	244	1.910	V+A	A
220 D 4MATIC BUSINESS SOLUTION PLUS UPGR. ED.	65.475	D	D	4	2.143	170	400	8,3	210	5,9	156	1.745	V+A	A
250 D 4MATIC	70.900	D	D	4	2.143	204	500	7,6	222	6,1	161	1.745	V+A	A
350 D 4MATIC	85.326	D	D	4	2.987	258	620	6,2	238	6,7	177	1.790	V+A	A
<b>GLC-KLASSE COUPÉ (5-DEURS)</b>														
250 4MATIC BUSINESS SOLUTION	66.559	E	B	4	1.991	211	350	7,3	222	7,6	173	1.745	V+A	A
43 AMG 4MATIC	113.088	D	B	6	2.996	367	520	5,9	235	9,6	220	1.755	V+A	A

	PRIJS NL	ENERGIEBELAAG	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	ANDRIJWING	TRANSMISSIE
63 AMG 4MATIC+	140.433	D	B	8	3.952	476	650	4,0	250	10,3	234	1.910	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	153.483	D	B	8	3.952	510	700	3,8	250	10,7	244	1.920	V+A	A
220 D 4MATIC BUSINESS SOLUTION	71.186	D	D	4	2.143	170	400	8,3	210	6,1	161	1.845	V+A	A
250 D 4MATIC	77.918	D	D	4	2.143	204	500	7,6	222	6,1	161	1.845	V+A	A
350 D 4MATIC	92.888	D	D	6	2.987	258	620	6,2	238	6,7	176	1.715	V+A	A

**GLE:** Heette ooit ML en was een van de grondleggers van het luxe-SUV-segment. Nu heet ie GLE en is ie nagenoeg bejaard. Kom maar door met de nieuwe, Mercedes.



**TOPGEARS KEUZE:** wachten op de volgende

**GLE-KLASSE (5-DEURS)**

400 4MATIC	93.842	F	B	6	2.996	333	480	6,1	247	8,8	197	2.030	V+A	A
43 AMG 4MATIC	105.613	E	B	6	2.996	390	520	5,7	250	8,6	199	2.080	V+A	A
500 4MATIC	129.793	D	B	8	4.574	456	700	5,3	250	10,4	243	2.135	V+A	A
63 AMG S 4MATIC	195.122	G	B	8	5.461	585	760	4,3	250	11,8	276	2.245	V+A	A
500 E 4MATIC	92.319	A	H/B	6	2.996	442	650	5,3	245	3,5	78	2.365	V+A	A
250 D	73.086	C	D	4	2.143	204	480	8,6	210	5,4	140	1.975	A	A
250 D 4MATIC	78.236	D	D	4	2.143	204	500	8,6	210	5,7	149	2.050	V+A	A
350 D 4MATIC	99.005	E	D	6	2.98									

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 COOPER SD MINI (5-DEURS)	36.365	F	D	4	1.995	170	360	7,2	225	4,1	110	1.215	V	A
1.5 ONE FIRST	22.665	D	B	3	1.499	75	160	10,3	192	5,4	123	1.170	V	H
1.5 ONE	23.965	D	B	3	1.499	102	190	10,3	192	5,4	122	1.175	V	H
1.5 ONE	26.265	D	B	3	1.499	102	190	10,5	192	5,2	119	1.200	V	A
1.5 COOPER	25.964	D	B	3	1.499	136	220	8,2	207	5,4	123	1.165	V	H
1.5 COOPER	28.265	D	B	3	1.499	136	220	8,1	207	5,2	119	1.195	V	A
2.0 COOPER S	35.965	F	B	4	1.998	192	280	6,9	232	6,5	148	1.230	V	H
2.0 COOPER S	36.265	F	B	4	1.998	192	280	6,8	230	5,6	127	1.245	V	A
1.5 ONE D	24.965	D	D	3	1.496	95	220	11,4	187	3,7	101	1.180	V	H
1.5 COOPER D	28.465	E	D	3	1.496	116	270	9,4	203	3,8	103	1.180	V	H
1.5 COOPER D	31.165	E	D	3	1.496	116	270	9,5	202	3,9	103	1.205	V	A
2.0 COOPER SD	37.365	F	D	4	1.995	170	360	7,3	223	4,1	110	1.270	V	A
MINI CABRIO (2-DEURS)														
1.5 ONE	28.465	D	B	3	1.499	102	190	13,2	190	5,6	127	1.225	V	H
1.5 COOPER	30.965	D	B	3	1.499	136	220	8,8	208	5,6	127	1.205	V	H
1.5 COOPER	33.365	D	B	3	1.499	136	220	8,7	206	5,4	122	1.240	V	A
2.0 COOPER S	38.965	F	B	4	1.998	192	280	7,2	230	6,8	154	1.270	V	H
2.0 COOPER S	39.465	F	B	4	1.998	192	280	7,1	228	5,7	129	1.290	V	A
1.5 COOPER D	33.465	E	D	3	1.496	116	270	9,9	195	4,0	111	1.240	V	H
1.5 COOPER D	36.065	E	D	3	1.496	116	270	9,9	195	3,8	109	1.260	V	A
2.0 COOPER SD	42.365	F	D	4	1.995	170	360	7,7	218	4,3	114	1.280	V	A

**Clubman:** Deze is voor gezinnen die iets harder gegroeid zijn dan hun gewone Mini en dus meer ruimte en klaptentjes zoeken. Ziet er ook tof uit.

**TOPGEARS KEUZE:** hup, een Cooper S

**CLUBMAN (6-DEURS)**

1.5 ONE	27.965	D	B	3	1.499	102	180	11,1	185	5,8	131	1.295	V	H
1.5 ONE	29.765	D	B	3	1.499	102	180	11,1	185	5,7	130	1.320	V	A
1.5 COOPER	30.465	D	B	3	1.499	136	220	9,1	205	5,8	131	1.295	V	H
1.5 COOPER	32.365	D	B	3	1.499	136	220	9,1	205	5,7	130	1.325	V	A
2.0 COOPER S	38.465	F	B	4	1.998	192	280	7,2	228	6,6	151	1.360	V	H
2.0 COOPER S	39.065	F	B	4	1.998	192	280	7,1	228	5,8	133	1.370	V	A
1.5 ONE D	31.565	F	D	3	1.496	116	270	10,4	183	3,8	112	1.295	V	H
1.5 ONE D	34.465	E	D	3	1.496	116	270	10,4	183	3,9	109	1.295	V	A
2.0 COOPER D	35.265	F	D	4	1.995	150	330	8,6	212	4,1	112	1.320	V	H
2.0 COOPER D	37.265	E	D	4	1.995	150	330	8,5	212	4,1	113	1.360	V	A
2.0 COOPER SD	41.165	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,3	119	1.380	V	A
2.0 COOPER SD ALL4	46.465	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,8	127	1.405	V+A	A

**Countryman:** De tweede generatie van de familie-Mini behoudt z'n koddige uiterlijk en voegt wat verfijning toe. Maar het kan een stuk goedkoper en praktischer.

**TOPGEARS KEUZE:** Cooper D

**COUNTRYMAN (5-DEURS)**

1.5 ONE	30.465	D	B	3	1.499	102	180	11,8	180	5,9	134	1.340	V	H
1.5 ONE	32.265	D	B	3	1.499	102	180	12,2	180	5,9	134	1.360	V	A
1.5 COOPER	33.465	D	B	3	1.499	136	220	9,6	202	5,9	134	1.340	V	H
1.5 COOPER	35.365	D	B	3	1.499	136	220	9,6	200	5,8	132	1.365	V	A
2.0 COOPER S	41.465	E	B	4	1.998	192	280	7,5	225	6,5	148	1.405	V	H
2.0 COOPER S	42.965	D	B	4	1.998	192	280	7,4	225	6,0	136	1.435	V	A
2.0 COOPER S E ALL4	39.870	A	H/B	3	1.499	224	385	6,8	198	2,1	55	1.635	V+A	A
1.5 ONE D	35.265	E	D	3	1.496	116	270	10,9	190	4,1	112	1.360	V	H
1.5 ONE D	38.665	F	D	3	1.496	116	270	11,2	188	4,0	119	1.455	V	H
2.0 COOPER D	38.165	E	D	4	1.995	150	330	8,9	208	4,3	119	1.380	V	H
2.0 COOPER D	40.665	F	D	4	1.995	150	330	8,8	208	4,4	119	1.405	V	A
2.0 COOPER D ALL4	43.265	F	D	4	1.995	150	330	8,9	208	4,3	124	1.460	V+A	H
2.0 COOPER D ALL4	45.065	F	D	4	1.995	150	330	8,8	208	4,4	127	1.475	V+A	A
2.0 COOPER SD	45.465	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,3	119	1.440	V	A
2.0 COOPER SD ALL4	49.364	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,8	127	1.510	V+A	A

**Mitsubishi** [www.mitsubishi-motors.nl](http://www.mitsubishi-motors.nl) / [www.mitsubishi-motors.be](http://www.mitsubishi-motors.be)

Jankte zich ooit je hart binnen met wilde rallyauto's, maar doet tegenwoordig vooral in offroad-achtigen, al dan niet met een stekker.

**Verkop NL 2017:** 4.494

**Space Star:** Heette eigenlijk Mirage, maar die naam mocht Mitsubishi niet voeren in Europa. Dus werd het Space Star, net als dat oude busje. Is vooral klein en simpel.

**TOPGEARS KEUZE:** een stel wandelschoenen

**SPACE STAR (5-DEURS)**

1.0 ENTRY	10.680	B	B	3	999	71	88	13,6	172	4,2	96	820	V	H
1.0 COOL+	13.780	B	B	3	999	71	88	15,2	166	3,9	91	840	V	A
1.2 CONNECT PRO	14.180	B	B	3	1.193	80	106	11,7	180	4,3	96	820	V	H
1.2 CONNECT PRO	15.980	B	B	3	1.193	80	106	12,8	173	4,3	95	840	V	A

**ASX:** Iedereen heeft een kleine crossover, dus ook Mitsubishi. Op zich een prima ding, maar ons doet ie niks. Niet alleen ons, denken we.

**TOPGEARS KEUZE:** dan toch in ieder geval met 4WD, en die wordt in Nederland niet verkocht

**ASX (5-DEURS)**

1.6 CLEARTEC ENTRY	20.570	D	B	4	1.590	117	154	11,5	183	5,7	131	1.235	V	H
--------------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-------	---	---

**Eclipse Cross:** Mitsubishi wilde een SUV-model tussen de ASX en de Outlander. Dus bouwen ze nu een radicaal vormgegeven, afgeplat geval met de naam van een oude sportcoupé. Huh?

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar niet

**ECLIPSE CROSS (5-DEURS)**

1.5 DI-T PURE	29.070	E	B	4	1.499	163	250	10,3	205	6,6	151	1.400	V	H
1.5 DI-T PURE	31.070	F	B	4	1.499	163	250	9,3	200	6,7	154	1.435	V	A
1.5 DI-T 4WD INSTYLE	44.070	F	B	4	1.499	163	250	9,8	200	7,0	159	1.495	V+A	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE OUTLANDER:** 'Aanstormend goedkoop tweedehandsje'

**Outlander:** Heeft z'n *fifteen minutes of fame* achter de rug nu z'n bijtellingsvoordeel weg is. Nog steeds een oké offroad, maar niet van.

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**TOPGEARS KEUZE:** haha, nee

**OUTLANDER (5-DEURS)**

2.0 BUSINESS EDITION	33.050	D	B	4	1.998	150	195	11,5	192	6,0	139	1.370	V	A
2.0 INSTYLE+ 4WD	45.050	D	B	4	1.998	150	195	11,5	192	6,4	149	1.500	V+A	A
2.4 PHEV PURE	34.530	A	H/B	4	2.360	240	300	10,5	170	1,8	40	1.855	V+A	A

**Morgan** [www.morgan-cars.nl](http://www.morgan-cars.nl)

Bouwt nog altijd auto's zoals de Vikingen vroeger hun schepen bouwden. Je moet aan boord ook ongeveer net zo hard zwoegen. Is goed voor je.

**Verkop NL 2017:** 4

**4/4:** De 'betaalbare' manier om in iets te rijden dat je grootouders op jouw leeftijd ook al nieuw konden kopen. Je moet ervan houden, zeg maar.

**TOPGEARS KEUZE:** een kast vol beige wollen truien

**4/4 (2-DEURS)**

1.6	62.950	F	B	4	1.595	112	142	8,0	185	6,4	143	795	A	H
-----	--------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---	---

**Plus:** Heb je meer te besteden, dan koop je een Plus 4 voor de prijs van een Porsche Boxster of een Plus 8 voor de prijs van een 911 GTS Cabrio.

**TOPGEARS KEUZE:** die twee alternatieven die we hierboven noemden

**PLUS 4 (2-DEURS)**

2.0 2-SEATER	71.450	G	B	4	1.999	144	187	7,5	189	7,0	164	877	A	H
--------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---	---

**PLUS 8 (2-DEURS)**

4.8	172.950	G	B	8	4.799	367	490	4,5	249	11,0	256	1.100	A	A
4.8	182.450	G	B	8	4.799	367	490	4,5	249	12,1	282	1.100	A	H

**Roadster:** Wat het verschil is - behalve de motor - tussen deze, de 4/4 en de Plus? Geen idee. Maar de gemiddelde Morgan-klant (76) weet het vast precies.

**TOPGEARS KEUZE:** een leuk bootje of zo

**ROADSTER (2-DEURS)**

3.7	119.450	G	B	6	3.700	284	380	5,5	225	9,8	240	950	A	H
-----	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---	---

**Aero:** Als je denkt dat alle Morgans oubollig zijn, kijk dan eens naar dit apparaat. Zo snel dat hij een nieuwe invulling geeft aan de term 'hardhout'.

**TOPGEARS KEUZE:** in een parallel universum

**AERO GT (2-DEURS)**

4.8	184.950	G	B	8	4.799	367	490	4,5	273	11,0	256	1.175	A	A
4.8	194.450	G	B	8	4.799	367	490	4,5	273	12,1	282	1.175	A	H

**Nissan** [www.nissan.nl](http://www.nissan.nl) / [www.nissan.be](http://www.nissan.be)

Eén grote, rare Addams Family van zuinig hatchbacks, middelgrote cashcow-crossovers en fonkelende wonderdijns van snelheidstechniek.

**Verkop NL 2017:** 13.147

**Micra:** Iedereen kan veranderen. Kijk maar naar de Micra: was zo'n 143 jaar lang een suf gebakje, is nu plots vlot en modern. Mooi werk, Nissan.

**TOPGEARS KEUZE:** het benzine-turbootje

**MICRA (5-DEURS)**

1.0L VISIA	15.040	B	B	3	998	73	95	15,1	161	4,6	103	945	V	H
0.9 IG-T BUSINESS EDITION	16.740	B	B	3	898	90	140	12,1	175	4,4	99	953	V	H

**Pulsar:** Wie absoluut geen Golf, Astra, Mégane, 308, Focus, Mini, Leon, Octavia, Civic, Mazda 3, Auris, i30 of Ceed wil hebben, kan altijd nog een Pulsar nemen.

**TOPGEARS KEUZE:** een

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.6 DIG-T VISIA	31.090	D	B	4	1.618	163	240	9,7	200	6,2	145	1.405	V	H
1.6 DIG-T ACENTA 7P.	35.390	D	B	4	1.618	163	240	9,7	200	6,2	145	1.405	V	H
1.6 DCI VISIA	40.790	F	D	4	1.598	131	320	10,5	188	4,9	129	1.475	V	H
1.6 DCI ACENTA 7P.	45.090	F	D	4	1.598	131	320	10,5	188	4,9	129	1.525	V	H
1.6 DCI ACENTA	46.440	G	D	4	1.598	131	320	11,4	180	5,1	135	1.515	V	H
1.6 DCI ACENTA 7P.	47.940	G	D	4	1.598	131	320	11,4	180	5,1	135	1.570	V	H
1.6 DCI ACENTA 4WD	48.090	G	D	4	1.598	131	320	11,0	186	5,3	139	1.555	V+A	H
1.6 DCI ACENTA 4WD 7P.	49.590	G	D	4	1.598	131	320	11,0	186	5,3	139	1.585	V+A	H
2.0 DCI ACENTA	49.990	G	D	4	1.995	177	380	9,6	199	5,6	148	1.570	V	A
2.0 DCI ACENTA 7P.	51.490	G	D	4	1.995	177	380	9,6	199	5,6	148	1.625	V	A
2.0 DCI ACENTA 4WD	51.640	G	D	4	1.995	177	380	9,4	204	5,6	149	1.590	V+A	H
2.0 DCI ACENTA 4WD 7P.	53.140	G	D	4	1.995	177	380	9,4	204	5,6	149	1.650	V+A	H
2.0 DCI ACENTA 4WD	54.490	G	D	4	1.995	177	380	10,0	196	6,0	158	1.640	V+A	A
2.0 DCI ACENTA 4WD 7P.	55.990	G	D	4	1.995	177	380	10,0	196	6,0	158	1.700	V+A	A

**370Z:** Loopt op z'n laatste laag-profielbandjes, maar is desalniettemin nog steeds de fijne steicoep die is altijd was. Wel érg duur.

**TOPGEARS KEUZE:** een tweedehandsje

**370Z (3-DEURS)**

3.7 V6 PACK	98.150	G	B	6	3.696	328	363	5,3	250	10,6	248	1.471	A	H
3.7 V6 PACK	100.150	G	B	6	3.696	328	363	5,6	250	10,5	245	1.483	A	H
3.7 V6 NISMO	104.800	G	B	6	3.696	344	371	5,2	250	10,6	248	1.471	A	H

**370Z ROADSTER (2-DEURS)**

3.7 V6 PACK	101.050	G	B	6	3.696	328	363	5,5	250	11,2	262	1.524	A	H
3.7 V6 PACK	103.050	G	B	6	3.696	328	363	5,8	250	10,9	254	1.572	A	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE GT-R: 'Verpultert en negeert natuurwetten'**

**GT-R:** Was ooit een superdeed, maar is inmiddels even duur als de upscale auto's die ie najoeg. Geeft niets eigenlijk, want hij is ook sneller.

**TOPGEARS KEUZE:** gewoen de instapper, gaat hard zat

**GT-R (2-DEURS)**

3.8 V6 PURE	164.900	G	B	6	3.799	570	637	2,8	315	11,8	275	1.752	V+A	A
3.8 V6 NISMO	249.900	G	B	6	3.799	600	652	2,8	315	11,8	275	1.745	V+A	A

**Opel** [www.opel.nl/](http://www.opel.nl/) [www.opel.be](http://www.opel.be)

Na een periode van vrij... ingetogen design is Opel de laatste tijd op de frivole toer. Benieuwd of nieuwe eigenaar PSA dat zo houdt.

**Verkopende NL 2017:** 34.878

**Karl:** Nee, de originaliteitsprijs ga je er niet mee winnen. Maar de Karl rijdt prima en biedt veel - we zeggen het gewoon - 'waar voor z'n geld'.

**TOPGEARS KEUZE:** jep, maar niet die domme Rocks

**KARL (5-DEURS)**

1.0 ECOFLEX SELECTION	10.899	G	B	3	999	75	95	13,9	170	4,1	94	839	V	H
1.0 ECOFLEX EDITION	13.199	G	B	3	999	75	95	14,9	170	4,3	99	839	V	A
1.0 ROCKS ONLINE EDITION	14.399	G	B	3	999	75	95	14,0	168	4,4	101	839	V	A
1.0 ROCKS ONLINE EDITION	15.299	D	B	3	999	75	95	15,0	168	4,6	105	839	V	A

**Adam:** Opel eist een stukje van de hippe-kleine-autootjes-taart op. De Adam is een top ding, ondanks de sterk geforceerd jeugdige marketingzin en eromheen.

**TOPGEARS KEUZE:** de 1.0 Turbo met 115 pk, prima ding

**ADAM (3-DEURS)**

1.0 TURBO JAM FAVOURITE	16.399	G	B	3	999	90	170	11,9	180	4,3	100	1.041	V	H
1.0 TURBO ROCKS ONLINE EDITION	19.799	G	B	3	999	90	170	11,9	180	4,4	101	1.041	V	H
1.0 TURBO UNLIMITED	19.949	D	B	3	999	116	170	9,9	196	5,1	118	1.041	V	H
1.0 TURBO ROCKS	22.149	D	B	3	999	116	170	9,9	196	5,1	118	1.041	V	H
1.4 TURBO S	26.149	G	B	4	1.364	150	220	8,5	210	6,3	144	1.063	V	H
1.4 TURBO ROCKS S	28.149	G	B	4	1.364	150	220	8,5	210	6,3	144	1.063	V	H

**Corsa:** De nieuwste telg in de lange Corsa-bloedlijn scoort met z'n frisse uiterlijk en volwassen uitrusting. Maar zeg eens eerlijk: heb je dit echt liever dan een Fiesta?

**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste 1.0 turbo is vlot en fluisierstil

**CORSA (3-DEURS)**

1.0 TURBO SELECTION	14.149	G	B	3	999	90	170	11,9	180	4,5	104	1.063	V	H
1.4 EDITION	16.399	G	B	4	1.398	90	130	13,2	175	5,0	114	1.041	V	H
1.4 EDITION	17.199	G	B	4	1.398	90	130	13,9	175	4,8	110	1.063	V	A
1.4 BI-FUEL EDITION	18.799	D	B/L	4	1.398	90	124	13,9	175	7,7	125	1.099	V	H

**CORSA (5-DEURS)**

1.0 TURBO EDITION	17.399	G	B	3	999	90	170	11,9	180	4,6	105	1.099	V	H
1.4 FAVOURITE	16.749	G	B	4	1.398	90	130	13,2	175	5,0	114	1.063	V	H
1.4 EDITION	17.799	G	B	4	1.398	90	130	13,9	175	4,8	110	1.063	V	A
1.4 BI-FUEL EDITION	19.399	D	B/L	4	1.398	90	124	13,9	175	7,7	125	1.137	V	H
1.3 CDTI EDITION	20.749	D	D	4	1.248	95	190	11,9	182	3,6	93	1.137	V	A
1.3 CDTI EDITION	21.149	G	D	4	1.248	95	190	13,5	182	3,4	90	1.159	V	A

**Astra:** De vorige was prima, maar nogal een zwaargewicht. Deze Astra is lichter, schoner en barst van de innovaties; voor als je eens geen Golf wilt.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.4 met 150 pk, betaalbaar en vlot genoeg

**ASTRA (5-DEURS)**

1.0 SELECTION	21.074	G	B	3	999	105	170	11,2	195	4,7	107	1.163	V	H
1.4 ONLINE EDITION	24.474	G	B	4	1.398	150	230	8,5	215	4,9	114	1.178	V	H
1.4 BUSINESS+	27.574	G	B	4	1.398	150	245	8,9	210	5,5	130	1.198	V	A
1.6 BUSINESS+	26.174	E	B	4	1.598	200	300	7,2	235	6,2	144	1.250	V	A
1.6 BUSINESS+	28.074	E	B	4	1.598	200	300	7,2	235	6,3	146	1.278	V	A
1.4 CNG ONLINE EDITION	26.974	G	B/A	4	1.398	110	200	10,9	195	6,3	113	1.264	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	24.924	G	D	4	1.598	110	300	10,9	200	3,4	88	1.250	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	31.624	F	D	4	1.598	136	320	9,6	205	4,4	116	1.250	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	33.724	F	D	4	1.598	136	320	9,7	200	4,6	122	1.254	V	A
1.6 BITURBO BUSINESS EXECUTIVE	37.974	G	D	4	1.598	150	350	8,6	220	4,9	127	1.296	V	H

**ASTRA SPORTS TOURER (5-DEURS)**

1.0 BUSINESS+	22.924	G	B	3	999	105	170	11,7	195	4,5	103	1.178	V	H
1.4 BUSINESS+	24.824	G	B	4	1.398	150	230	8,9	215	4,9	114	1.222	V	A
1.4 BUSINESS+	27.824	G	B	4	1.398	150	230	9,4	210	5,6	125	1.250	V	A

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.6 BUSINESS+	27.474	D	B	4	1.598	200	300	7,7	235	6,3	144	1.293	V	H
1.6 BUSINESS+	29.374	D	B	4	1.598	200	300	7,9	235	6,5	149	1.325	V	A
1.4 CNG ONLINE EDITION	28.274	G	B/A	4	1.399	110	200	12,3	200	6,5	116	1.325	V	A
1.6 CDTI BUSINESS+	25.924	G	D	4	1.598	110	300	10,9	200	3,5	89	1.293	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	28.024	G	D	4	1.598	136	320	10,1	205	3,9	101	1.293	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	35.024	F	D	4	1.598	136	320	10,1	200	4,8	126	1.315	V	A
1.6 BITURBO BUSINESS EXECUTIVE	39.274	E	D	4	1.598	150	350	8,9	220	4,9	131	1.325	V	H

**Insignia:** De tweede generatie van Opels anti-Vectra scoort met een laag, glad uiterlijk en fijne techniek. Is inmiddels ook een stuk lichter: heel goed.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.5 Turbo 165 pk

**INSIGNIA GRAND SPORT (5-DEURS)**

1.5 TURBO BUSINESS+	31.854	G	B	4	1.490	140	250	9,9	210	5,7	126	1.341	V	H
1.5 TURBO BUSINESS+	32.354	G	B	4	1.490	165	250	9,4	215	5,7	126	1.341	V	H
1.5 TURBO BUSINESS+	34.354	G	B	4	1.490	165	250	9,4	218	6,1	135	1.372	V	A
1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	34.354	G	B	4	1.598	200	300	7,7	235	6,1	138	1.413	V	H
1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	36.354	G	B	4	1.598	200	300	8,0	225	6,3	145	1.441	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	36.454	G	D	4	1.598	110	300	11,6	205	4,4	116	1.403	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	37.454	D	D	4	1.598	136	320	10,5	211	4,7	121	1.403	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	40.454	E	D	4	1.598	136	320	10,9	203	4,7	138	1.422	V	A
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	41.954	E	D	4	1.956	170	400	8,7	226	5,4	138	1.482	V	H
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	44.254	F	D	4	1.956	170	400	8,9	223	5,6	144	1.513	V	A
2.0 CDTI 4X4 INNOVATION	52.754	G	D	4	1.956	170	400	9,9	223	6,1	155	1.583	V+A	H
2.0 BITURBO 4X4 EXCLUSIEF	70.904	G	D	4	1.956	209	480	7,8	233	7,0	178	1.633	V+A	H
2.0 BITURBO 4X4 GSI	74.004	G	D	4	1.956	209	480	7,8	233	7,1	187	1.672	V+A	A

**INSIGNIA SPORTS TOURER (5-DEURS)**

1.5 TURBO BUSINESS+	31.854	G	B	4	1.490	140	250	10,2	207	6,0	128	1.387	V	H
1.5 TURBO BUSINESS+	32.354	G	B	4	1.490	165	250	9,2	218	6,1	128	1.387	V	H
1.5 TURBO BUSINESS+	34.354	G	B	4	1.490	165	250	9,6	214	4,7	140	1.422	V	A
1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	34.354	G	B	4	1.598	200	300	7,9	232	6,3	145	1.459	V	H
1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	36.354	G	B	4	1.598	200	300	8,2	225	6,4	147	1.487	V	A
1.6 CDTI BUSINESS+	36.454	D	D	4	1.598	110	300	11,8	201	4,6	122	1.422	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	37.454	D	D	4	1.598	136	320	10,7	212	4,9	126	1.437	V	H
1.6 CDTI BUSINESS+	40.454	E	D	4	1.598	136	320	11,2	204	5,5	139	1.467	V	A
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	41.954	E	D	4	1.956	170	400							

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE 7P.	40.904		D	4	1.956	170	400	9,8	210	5,6	148	1.633	V	H
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	56.354		D	4	1.956	170	400	12,4	190	6,9	182	1.688	V	A
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE 7P.	56.354		D	4	1.956	170	400	12,4	190	6,9	182	1.688	V	A

Peugeot [www.peugeot.nl](http://www.peugeot.nl) / [www.peugeot.be](http://www.peugeot.be)



Bouwde ooit fantastische rij-ijzertjes, toen dodelijk saai burgerbakken. Nu worden ze weer wat spannender en gaan ze op chic.  
Verkopen NL 2017: 31.728

**108:** Het a-segment hoeft niet suf te zijn: Peugeot zet een volwassen en stijlvol C1/Aygo-broertje neer. Neem 'm in het dieppaars.

**TOPGEARS KEUZE:** de 1.0 met wat glimmertjes

	108 (3-DEURS)	1.0 E-VTI ACCESS	108 (5-DEURS)	1.0 E-VTI ACCESS	1.0 E-VTI ACTIVE
	10.375	10.735	13.950	10.735	13.950
	B	B	B	B	B
	3	3	3	3	3
	998	998	998	998	998
	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.
	86	86	86	86	86
	815	815	815	815	815
	V	V	V	V	V
	H	H	H	H	H

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 208:** 'Fris, vlot en met klein stuur'

**208:** Dit bevalt ons wel. De 208 is een toffe verschijning die mooi in elkaar zit en leuk stuurt. De GTI met Peugeot Sport-invloeden was een feestje; waar is ie gebleven?

**TOPGEARS KEUZE:** een tweedehands GTI

	208 (3-DEURS)	1.2 PURETECH LIKE	1.2 PURETECH BLUE LEASE ACTIVE	1.2 PURETECH SIGNATURE	1.2 PURETECH SIGNATURE	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE
	16.480	18.170	19.180	21.340	19.900	
	C	B	B	B	B	
	3	3	3	3	3	
	1.199	1.199	1.199	1.199	1.499	
	68	82	110	110	101	
	95	118	205	205	300	
	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	
	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	
	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	
	105	105	105	105	95	
	955	955	955	955	835	
	V	V	V	V	V	
	H	H	H	H	H	

**308:** Deze 308 is wat braaf qua design, maar dat legt Peugeot geen windeieren. Is zuinig en slim, rijdt goed en steekt mooi in elkaar. Wel wat prijzig.

**TOPGEARS KEUZE:** we hebben niet echt een voorkeur

	308 (5-DEURS)	1.2 PURETECH BLUE LEASE	1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	1.6 E-THP GT 225	1.6 E-THP GTI 270	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	2.0 BLUEHDI GT	308 SW (5-DEURS)	1.2 PURETECH BLUE LEASE	1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	1.6 E-THP GT 225	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	2.0 BLUEHDI GT
	22.150	26.250	28.850	39.980	42.510	25.920	31.620	42.440	23.150	27.350	29.950	41.080	26.920	32.720	43.540		
	C	B	B	D	E	D	D	F	B	B	B	B	D	D	D	D	F
	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4
	1.199	1.199	1.199	1.598	1.598	1.499	1.499	1.997	1.199	1.199	1.199	1.199	1.598	1.499	1.499	1.997	
	110	131	131	224	272	131	131	180	110	131	131	131	224	131	131	180	
	205	230	230	300	330	205	205	400	205	230	230	230	300	205	205	400	
	11,1	9,1	9,8	7,4	6,0	9,8	9,8	8,2	195	9,8	9,8	9,8	7,6	9,8	9,8	8,4	
	197	210	210	235	250	112	112	116	5,0	5,2	5,1	5,1	5,9	3,7	3,9	4,6	
	112	108	108	119	139	112	112	1295	115	117	119	119	136	125	124	120	
	1.064	1.064	1.064	1.179	1.180	1.179	1.179	1.295	1.179	1.179	1.179	1.179	1.294	1.275	1.294	1.510	
	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	
	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	

**508:** Dertien-in-een-dozijn middenklassers zijn er al genoeg, vond Peugeot: ze maakten van deze 508 een rollend brokje stijl en sofisticatie.

**TOPGEARS KEUZE:** een diesel in een brons tint

	1.6 PURETECH BLUE LEASE ACTIVE	1.6 PURETECH GT	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	2.0 BLUEHDI BLUE LEASE ALLURE	2.0 BLUEHDI GT	508 SW (5-DEURS)	1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	2.0 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK
	40.300	53.800	36.700	39.500	44.050	54.350	35.100	37.800	35.410	38.110	42.070	
	B	B	D	D	D	E	B	B	D	D	D	
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
	1.598	1.598	1.499	1.499	1.997	1.997	1.598	1.598	1.560	1.560	1.997	
	177	224	131	131	160	180	165	165	120	120	150	
	250	300	208	208	400	400	240	240	113	113	370	
	7,9	7,3	3,8	3,8	4,5	4,5	8,8	8,8	3,0	3,0	4,2	
	123	131	101	101	128	128	130	130	96	96	110	
	1.395	1.395	1.395	1.395	1.505	1.510	1.395	1.395	1.405	1.405	1.495	
	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	
	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	

**2008:** Je wilt een 208 met meer ruimte? Hier heb je 'm. De 2008 is compact en handig, lichtvoetig en ziet er goed uit met modderspatsen op z'n dorpels.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.2 PureTech met 130 pk

	2008 (5-DEURS)	1.2 PURETECH ACTIVE	1.2 PURETECH BLUE LION	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE
	21.220	23.970	24.650	
	C	D	D	D
	3	3	3	3
	1.199	1.199	1.499	
	82	131	101	
	N.B.	N.B.	N.B.	
	N.B.	N.B.	N.B.	
	114	118	98	
	1.055	1.130	1.180	
	V	V	V	
	H	H	H	

**3008:** Na z'n verschrikking van een voorganger is deze 3008 een verademing: mooi ontworpen, fijn om te rijden en met nog meer nadruk op z'n semi-stoere SUV-voorkomen. Geslaagd!

**TOPGEARS KEUZE:** 1.2 Puretech met handbak

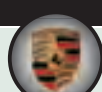
	3008 (5-DEURS)	1.2 PURETECH ACCESS	1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	1.6 PURETECH ALLURE	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT LINE	2.0 BLUEHDI GT
	30.770	34.620	39.230	37.210	42.370	47.180	51.070	
	B	B	C	D	D	F	F	
	3	3	3	3	3	4	4	
	1.199	1.199	1.598	1.499	1.499	1.997	1.997	
	131	131	177	131	131	180	180	
	230	230	250	300	300	400	400	
	9,5	9,8	7,9	10,8	11,5	9,0	9,0	
	188	117	128	107	105	124	129	
	1.295	1.295	1.405	1.392	1.392	1.455	1.455	
	V	V	V	V	V	V	V	
	H	H	H	H	H	H	H	

**5008:** Voor een busje zag de vorige 5008 er gelikt uit. Maar toch: busjes zijn stom. Dus maakte Peugeot er voor deze generatie een ruime SUV van met een gaaf interieur en zeven zitplaatsen.

**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met handbak

	5008 (5-DEURS)	1.2 PURETECH ACCESS	1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	1.6 PURETECH ALLURE
	33.420	37.070	41.750	
	B	B	B	C
	3	3	3	4
	1.199	1.199	1.598	
	131	131	177	
	230	230	240	
	9,9	9,8	8,8	
	188	121	128	
	1.295	1.405	1.405	
	V	V	V	
	H	H	H	

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	40.020		D	4	1.499	131	300	11,1	191	4,0	107	1.405	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	45.180		D	4	1.499	131	300	11,8	190	4,0	104	1.405	V	A
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT-LINE	49.990		D	4	1.997	180	400	9,2	208	4,9	124	1.515	V	A
2.0 BLUEHDI GT	53.520		D	4	1.997	180	400	9,2	208	4,9	129	1.515	V	A



Porsche [www.porsche.nl](http://www.porsche.nl) / [www.porsche.be](http://www.porsche.be)

Porsches rijden zo briljant dat het bijna irritant is. Zelfs hun plompe SUV's zijn wendbaar als ballerina's. De 911 is de eeuwige benchmark in sportautoland.  
Verkopen NL 2017: 1.437

**718:** De nieuwste incarnatie van Porsches vechtersbaasje heeft een viercilinder turbo-boxer in het midden. Even wennen, maar met dit soort snelheden ben je vast snel overtuigd.

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 718:** 'Ondergeschoven wonderkindje'

**TOPGEARS KEUZE:** ga dan maar meteen voor de S

	718 CAYMAN (2-DEURS)	2.0	2.0	2.5 S	2.5 S	2.5 GTS	2.5 GTS	718 BOXSTER (2-DEURS)	2.0	2.0	2.5 S	2.5 S	2.5 GTS	2.5 GTS
	69.728	70.407	85.428	90.229	105.728	110.993	71.728	72.407	87.429	92.229	107.728	112.993		
	F	B	D	D	D	D	F	B	B	D	D	D	D	D
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	1.988	1.988	2.497	2.497	2.497	2.497	1.988	1.988	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497	2.497
	299	299	350	350	350	350	299	299	350	350	350	350	350	350
	380	380	420	420	420	420	380	380	420	420	420	420	420	420
	4,9	5,1	4,4	4,6	4,1	4,1	4,9	5,1	4,4	4,6	4,1	4,1	4,1	4,1

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	CIJLINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
----------	----------------	-----------	------------	----------------------	----------------	-------------	--------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Panamera:** De eerste zag er niet best uit, maar Porsche maakt het goed met deze tweede generatie Panamera. Bloedmooi (zeker als Sport Turismo), onwettelijk snel.



**TOPGEARS KEUZE:** die Turbo S E-Hybrid slaat alles

PANAMERA (5-DEURS)														
3	109.860	C	B	6	2.995	330	450	5,7	264	7,5	171	1.815	A	A
3.0 4	115.860	C	B	6	2.995	330	450	5,5	262	7,7	175	1.850	V+A	A
3.0 4 EXECUTIVE	126.960	C	B	6	2.995	330	450	5,6	262	7,8	178	1.935	V+A	A
2.9 4S	140.660	D	B	6	2.894	441	550	4,4	289	8,1	184	1.870	V+A	A
2.9 4S EXECUTIVE	156.060	C	B	6	2.894	441	550	4,5	289	8,2	187	1.980	V+A	A
4.0 TURBO	194.860	E	B	8	3.996	549	770	3,8	306	9,3	212	1.995	V+A	A
4.0 TURBO EXECUTIVE	209.960	E	B	8	3.996	549	770	3,9	306	9,4	215	2.100	V+A	A
2.9 4 E-HYBRID	115.330	A	H/B	6	2.894	462	700	4,6	278	2,5	56	2.170	V+A	A
2.9 4 E-HYBRID EXECUTIVE	123.530	A	H/B	6	2.894	462	700	4,7	278	2,5	56	2.250	V+A	A
4.0 TURBO S E-HYBRID	196.530	A	H/B	8	3.996	680	850	3,4	310	2,9	66	2.310	V+A	A
4.0 TURBO S E-HYBRID EXECUTIVE	210.230	A	H/B	8	3.996	680	850	3,5	310	2,9	66	2.410	V+A	A
PANAMERA SPORT TURISMO (5-DEURS)														
3.0 4	120.160	C	B	6	2.995	330	450	5,3	259	7,8	178	1.880	V+A	A
2.9 4S	147.161	C	B	6	2.894	441	550	4,2	286	8,2	187	1.915	V+A	A
4.0 TURBO	199.159	E	B	8	3.996	549	770	3,6	304	9,4	215	2.035	V+A	A
2.9 4 E-HYBRID	119.630	A	H/B	6	2.894	462	700	4,6	275	2,6	59	2.190	V+A	A
4.0 TURBO S E-HYBRID	200.330	A	H/B	8	3.996	680	850	3,4	310	3,0	69	2.325	V+A	A

**Renault** [www.renault.nl](http://www.renault.nl) / [www.renault.be](http://www.renault.be)



Renault heeft de afgelopen tijd een geheel eigen stijl ontwikkeld: gedistingeerd en toch benaderbaar. Dat moet haast wel iedereen aanspreken.  
**Verkoop NL 2017:** 40.694

**Twingo:** Op papier een leuk ding: motor achterin, achterwielaandrijving. Helaas in de praktijk niet zo spannend als je zou denken.



**TOPGEARS KEUZE:** met veel snelle strepen

TWINGO (5-DEURS)														
1.0 SCE LIFE	11.100	C	B	3	999	71	91	14,5	151	4,2	95	840	A	H
1.0 SCE COLLECTION	14.100	C	B	3	999	71	91	15,6	162	4,5	102	948	A	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE CLIO: 'Leidt en kleurt z'n klasse'**

**Clio:** Sinds jaar en dag een van de vrolijkste opties in hatchbackland. Komt in leuke uitvoeringen en tot voor kort ook als flink pittige RS.



**TOPGEARS KEUZE:** 1.2 TcE handbak

CLIO (5-DEURS)														
0.9 TCE LIFE	14.900	B	B	3	898	90	140	13,1	180	4,2	94	1.057	V	H
1.2 TCE LIMITED	20.100	D	B	4	1.197	120	205	9,0	199	5,3	118	1.065	V	A
1.2 TCE INTENS	22.500	D	B	4	1.197	120	205	9,2	192	5,4	120	1.065	V	A
1.5 DCI ECOLEADER LIFE	18.600	C	D	4	1.461	90	220	12,0	180	3,2	82	1.065	V	H
CLIO ESTATE (5-DEURS)														
0.9 TCE LIFE	16.400	B	B	3	898	90	140	12,2	180	4,6	104	1.063	V	H
1.2 TCE LIMITED	21.100	D	B	4	1.197	120	205	9,0	199	5,3	118	1.143	V	H
1.2 TCE INTENS	23.500	D	B	4	1.197	120	205	9,2	192	5,4	120	1.170	V	A
1.5 DCI ECOLEADER LIFE	19.600	B	D	4	1.461	90	220	12,0	180	3,2	82	1.157	V	H

**Mégane:** De vorige was een succesnummer, maar speelde het wat ons betreft nogal op safe. Met de nieuwste Mégane zet Renault weer iets interessants neer in het c-segment.



**TOPGEARS KEUZE:** de RS is niet te versmaden

MÉGANE (5-DEURS)														
1.3 TCE LIFE	21.840	C	B	4	1.330	102	200	11,8	189	5,4	124	1.206	V	H
1.3 TCE LIFE 7P	21.340	C	B	4	1.330	116	220	11,3	189	5,3	118	1.180	V	H
1.2 TCE GT-LINE	26.940	C	B	4	1.198	131	205	10,6	198	5,3	119	1.180	V	H
1.3 TCE LIMITED	25.440	B	B	4	1.330	140	240	10,4	201	5,1	114	1.180	V	H
1.3 TCE LIMITED 7P	27.640	C	B	4	1.330	140	240	9,9	201	5,2	117	1.253	V	A
1.3 TCE BOSE	28.140	C	B	4	1.330	163	260	9,2	212	5,2	117	1.245	V	H
1.3 TCE BOSE 7P	30.340	C	B	4	1.330	163	260	8,8	210	5,2	117	1.279	V	H
1.8 TCE 280 RS	41.490	E	B	4	1.798	279	390	5,8	255	7,2	161	1.328	V	A
1.8 TCE 280 RS	43.690	E	B	4	1.798	279	390	5,8	250	6,9	155	1.405	V	A
1.5 DCI ECO2 ZEN	26.440	B	D	4	1.461	110	260	11,2	188	3,4	87	1.180	V	H
1.5 DCI ZEN	28.640	C	D	4	1.461	110	250	12,3	188	3,7	95	1.286	V	A
1.5 BLUE DCI ZEN	28.440	D	D	4	1.461	116	260	11,3	187	4,4	101	1.290	V	H
1.6 DCI BOSE	30.740	D	D	4	1.598	131	320	10,0	199	4,0	103	1.293	V	H
MÉGANE ESTATE (5-DEURS)														
1.3 TCE LIFE	22.840	C	B	4	1.330	102	200	12,2	189	5,4	123	1.262	V	H
1.3 TCE LIFE 7P	22.340	C	B	4	1.330	116	220	11,7	187	5,3	118	1.279	V	H
1.2 TCE GT-LINE	27.940	B	B	4	1.198	131	205	11,0	198	5,3	119	1.268	V	H
1.3 TCE LIMITED	26.440	B	B	4	1.330	140	240	10,2	199	5,2	117	1.279	V	H
1.3 TCE LIMITED 7P	28.640	B	B	4	1.330	140	240	10,0	199	5,2	117	1.294	V	A
1.3 TCE BOSE	29.140	B	B	4	1.330	163	260	9,5	208	5,2	117	1.295	V	H
1.3 TCE BOSE 7P	31.340	B	B	4	1.330	163	260	9,0	208	5,2	117	1.339	V	H
1.5 DCI ECO2 ZEN	27.440	B	D	4	1.461	110	260	11,6	188	3,5	90	1.287	V	H
1.5 DCI ZEN	29.640	C	D	4	1.461	110	250	12,7	188	3,7	95	1.295	V	A
1.5 BLUE DCI ZEN	29.440	D	D	4	1.461	116	260	11,3	187	4,4	104	1.342	V	H
1.6 DCI BOSE	31.740	D	D	4	1.598	131	320	10,6	199	4,0	103	1.369	V	H

**Talisman:** Het roer is om in grote-Renault-land: de Laguna is weg, de Talisman moet een nieuwe standaard zetten. Prachtig vormgegeven, verrassend strak rijdend: dit of een Duitser?



**TOPGEARS KEUZE:** een sterke diesel past 'm prima

TALISMAN (4-DEURS)														
1.6 TCE LIMITED	34.500	B	B	4	1.618	150	220	9,6	215	5,6	127	1.405	V	A
1.6 TCE INTENS	39.600	B	B	4	1.618	200	260	7,6	237	5,8	130	1.405	V	A
1.5 DCI LIFE	31.600	B	D	4	1.461	110	260	11,9	190	3,6	95	1.362	V	H
1.5 DCI LIMITED	36.300	B	D	4	1.461	110	260	11,9	190	3,7	97	1.386	V	H
1.6 DCI INTENS	38.300	B	D	4	1.598	131	320	10,4	205	3,9	102	1.405	V	H
1.6 DCI INTENS	40.800	C	D	4	1.598	131	320	10,8	205	4,4	115	1.474	V	A
1.6 DCI INTENS	42.900	D	D	4	1.598	160	380	9,4	215	4,5	118	1.497	V	A
TALISMAN ESTATE (5-DEURS)														
1.6 TCE LIMITED	35.700	B	B	4	1.618	150	220	9,9	215	5,8	132	1.465	V	A

1.6 TCE INTENS	40.800	B	B	4	1.618	200	260	7,9	237	6,0	135	1.469	V	A
1.5 DCI LIFE	32.800	B	D	4	1.461	110	260	12,2	190	3,7	98	1.402	V	H
1.5 DCI LIMITED	37.500	B	D	4	1.461	110	260	12,2	190	3,8	99	1.427	V	H
1.6 DCI INTENS	39.500	C	D	4	1.598	131	320	10,8	205	4,0	108	1.491	V	H
1.6 DCI INTENS	42.000	C	D	4	1.598	131	320	11,2	205	4,5	117	1.515	V	A
1.6 DCI INTENS	44.100	D	D	4	1.598	160	380	9,6	215	4,6	120	1.515	V	A

**Zoe:** Jarenlang werkte Renault aan een praktisch, doordacht en eigenwijs elektrokarretje. Dit is 'm geworden. Hij rijdt leuk en is betaalbaar, maar een gewoon stopcontact lust ie niet.



**TOPGEARS KEUZE:** ja, met 40-kWh accu voor een goede actieradius

ZOE (5-DEURS)														
R90 LIFE 40 (EX ACCU)	24.300	A	E	0	0	92	220	13,2	135	0,0	0	1.455	V	A
R90 LIFE 40	32.200	A	E	0	0	92	220	13,2	135	0,0	0	1.455	V	A
R110 LIMITED 40 (EX ACCU)	26.500	A	E	0	0	109	225	11,4	135	0,0	0	1.475	V	A
R110 LIMITED 40	34.400	A	E	0	0	109	225	11,4	135	0,0	0	1.475	V	A

**Captur:** Renault heeft een Clio een trap onder z'n achterste gegeven. De Captur is iets ruimer, komt niets verder in de modder, en rijdt merkbaar minder strak. Neem een Clio Estate.



**TOPGEARS KEUZE:** misschien als we van felgekleurd plastic zouden houden

CAPTUR (5-DEURS)														
0.9 TCE LIFE	18.670	C	B	3	898	90	140	13,0	171	5,1	113	1.148	V	H
1.2 TCE LIMITED	23.070	D	B	4	1.197	120	205	9,9	182	5,5	125	1.170	V	H
1.2 TCE LIMITED	24.670	D	B	4	1.197	120								

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE WRAITH: 'Weldadig gewelddadig'**

**Wraith:** Megacoups zijn enorm populair in allerlei verre landen, dus hier is Rolls' antwoord op de Continental GT. Prachtig en weelderig, verkoop je huis er gerust voor.

**TOPGEARS KEUZE:** in auberginemetallic met rvs-motorkap, wauw

**WRAITH (2-DEURS)**

6.6 V12	360.000	G	B	12	6.592	632	800	4,6	250	14,0	327	2.335	A	A
---------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

**Dawn:** Kun je je een mooier automoment voorstellen dan een rit in deze Dawn, op een zwoele zomervond langs de Zuid-Franse kust? Wij ook niet.

**TOPGEARS KEUZE:** graag, de uitvoering maakt niet uit

**DAWN (2-DEURS)**

6.6 V12	425.000	G	B	12	6.592	571	780	4,9	250	14,2	330	2.560	A	A
---------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

**Phantom:** Voor als je een Ghost toch echt te simpel of te klein vindt. De nieuwe Phantom is de luxe auto der luxe auto's en de statigheid zelve.

**TOPGEARS KEUZE:** in Middellandse Zee-blauw

**PHANTOM (4-DEURS)**

6.7 V12	545.000	G	B	12	6.749	571	900	5,3	250	13,9	318	2.560	A	A
6.7 V12 EWB	635.190	G	B	12	6.749	571	900	5,4	250	13,9	319	2.610	A	A

**Seat** [www.seat.nl](http://www.seat.nl) / [www.seat.be](http://www.seat.be)

De sportievere tak van de Volkswagen-groep. Daarom begrijpen we niet waarom ze ook een zeventzins MPV maken. Neem een Leon Cupra: wat een ding.

**Verkop NL 2017:** 8.749

**Mii:** Seats idee van een klein en toch volwassen autootje. Is nagenoeg hetzelfde als zusjes Skoda Citigo en VW Up, maar oogt net even wat leuker.

**TOPGEARS KEUZE:** 75 pk, kekke velgjes, in het rood

**MII (5-DEURS)**

1.0 REFERENCE	11.435	C	B	3	999	60	95	14,4	161	4,1	97	840	V	H
1.0 SPORT INTENSE	14.635	C	B	3	999	75	95	13,2	172	4,1	97	840	V	H
1.0 SPORT INTENSE	14.835	C	B	3	999	75	95	13,9	172	4,2	98	931	V	A
1.0 SPORT ECOFUEL	14.585	C	B/A	3	999	68	90	16,3	164	2,9	83	931	V	H

**Ibiza:** Seats hitje heeft weer een fris gezicht: de nieuwste Ibiza is compleet, volwassen en toch vernakelijk. Ziet er goed uit ook, als een mini-Leon.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.0 TSI 115 pk, in FR-uitvoering

**IBIZA (5-DEURS)**

1.0 MPI REFERENCE	14.630	C	B	3	999	75	95	14,7	167	4,9	112	991	V	H
1.0 TSI STYLE	18.030	B	B	3	999	95	175	10,9	182	4,6	105	1.034	V	H
1.0 TSI FR	21.430	C	B	3	999	116	200	9,3	195	5,0	113	1.049	V	H
1.0 TSI STYLE	21.730	C	B	3	999	116	200	9,5	193	4,9	112	1.072	V	A
1.5 TSI EVO FR	21.330	C	B	4	1.968	150	250	7,9	215	4,9	112	1.084	V	H
1.0 TGI STYLE	18.430	C	B/A	3	999	90	160	12,1	177	5,0	88	1.139	V	H
1.6 TDI STYLE	21.430	E	D	4	1.968	95	250	11,3	182	3,8	100	1.156	V	H
1.6 TDI FR	26.330	E	D	4	1.968	95	250	11,7	181	4,0	105	1.175	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE LEON: 'Scherp gelijnde aanbieding'**

**Leon:** De sportieve, design-technisch meer gewaagde tegenhanger van de VW Golf, met dezelfde fijne techniek. Hier valt weinig op af te dingen.

**TOPGEARS KEUZE:** een van de Cupra's, of gewoon een 1.4 TSI FR

**LEON (5-DEURS)**

1.0 ECOTSI REFERENCE	22.880	B	B	3	999	116	200	9,8	198	4,8	108	1.097	V	H
1.0 ECOTSI STYLE	26.730	B	B	3	999	116	200	10,0	195	4,8	109	1.124	V	A
1.4 ECOTSI XCELLENCE	27.380	B	B	4	1.395	150	250	8,0	215	4,8	114	1.141	V	H
1.4 ECOTSI XCELLENCE	28.780	C	B	4	1.395	150	250	8,0	215	4,8	115	1.163	V	A
1.8 TSI FR	32.530	D	B	4	1.798	180	250	7,2	224	5,8	134	1.227	V	A
2.0 TSI CUPRA BLACK	41.130	F	B	4	1.984	301	380	5,7	250	6,7	156	1.321	V	A
1.4 TGI STYLE	24.930	C	B/A	4	1.395	110	200	10,9	194	5,3	96	1.259	V	H
1.6 TDI STYLE	27.680	E	D	4	1.598	116	250	9,8	197	4,0	105	1.160	V	H
1.6 TDI STYLE	30.530	E	D	4	1.598	116	250	10,2	197	4,0	106	1.239	V	H
2.0 TDI FR	32.380	E	D	4	1.968	150	340	8,4	215	4,4	112	1.205	V	A
2.0 TDI FR	35.330	F	D	4	1.968	150	320	8,4	211	4,5	117	1.235	V	A
2.0 TDI FR	38.180	F	D	4	1.968	184	380	7,5	226	4,6	120	1.290	V	A

**LEON ST (5-DEURS)**

1.0 ECOTSI REFERENCE	22.710	B	B	3	999	116	200	9,8	202	4,4	102	1.136	V	H
1.0 ECOTSI STYLE	26.360	B	B	3	999	116	200	9,8	202	4,4	102	1.159	V	A
1.4 ECOTSI FR	28.380	B	B	4	1.395	150	250	8,2	215	4,8	114	1.177	V	H
1.4 ECOTSI XCELLENCE	29.780	B	B	4	1.395	150	250	8,2	215	4,9	117	1.197	V	A
1.8 TSI FR	33.530	D	B	4	1.798	180	250	7,2	224	5,8	134	1.272	V	A
2.0 TSI CUPRA BLACK	42.130	E	B	4	1.984	301	380	5,9	250	6,8	156	1.366	V	A
1.4 TGI STYLE	25.930	C	B/A	4	1.395	110	200	11,0	194	5,4	96	1.295	V	H
1.6 TDI STYLE	28.680	D	D	4	1.598	116	250	9,9	197	4,1	108	1.205	V	H
1.6 TDI STYLE	31.530	D	D	4	1.598	116	250	10,6	196	4,0	106	1.280	V	A
2.0 TDI FR	33.380	E	D	4	1.968	150	340	8,6	215	4,2	112	1.258	V	H
2.0 TDI FR	36.330	E	D	4	1.968	150	320	8,6	213	4,5	117	1.288	V	A
2.0 TDI FR	39.180	F	D	4	1.968	184	380	7,8	226	4,8	125	1.335	V	A

**Arona:** Seat laat de auto emoción maar weer eens flink (niet) gelden en bouwt een doorsnee midsize-SUV'tje met een ietwat puntig uiterlijk. Spannend hoor.

**TOPGEARS KEUZE:** een mondvol chilipepers

**ARONA (5-DEURS)**

1.0 TSI REFERENCE	18.880	C	B	3	999	95	175	11,4	173	5,0	115	1.080	V	H
1.0 TSI STYLE	23.180	C	B	3	999	116	200	9,8	182	5,0	114	1.089	V	H
1.0 TSI STYLE	24.580	C	B	3	999	116	200	10,0	182	5,0	112	1.112	V	A
1.5 TSI EVO FR	26.580	C	B	4	1.498	150	250	8,3	205	5,1	115	1.222	V	A
1.6 TDI STYLE	25.880	E	D	4	1.598	95	250	11,9	172	4,3	113	1.197	V	H
1.6 TDI STYLE	27.880	E	D	4	1.598	95	250	12,8	174	4,4	115	1.220	V	A
1.6 TDI FR	28.580	E	D	4	1.598	116	250	10,3	185	4,3	114	1.203	V	H

**Ateca:** Seat snoept voor het eerst van de SUV-taart met deze helemaal niet verkeerde Ateca. De techniek van de VW Tiguan, de looks van de Leon - we like.

**TOPGEARS KEUZE:** liefst een vierwielandrijver natuurlijk

**ATECA (5-DEURS)**

1.0 ECOTSI REFERENCE	27.680	C	B	3	999	116	200	10,7	181	5,4	122	1.213	V	H
1.4 ECOTSI STYLE	31.030	C	B	4	1.395	150	250	8,5	201	5,3	122	1.259	V	H
1.4 ECOTSI STYLE	33.630	C	B	4	1.395	150	250	8,6	198	5,4	124	1.275	V	A
1.4 ECOTSI XCELLENCE 4DRIVE	40.180	E	B	4	1.395	150	250	8,9	189	6,5	149	1.376	V+A	A
2.0 ECOTSI FR 4DRIVE	46.980	F	B	4	1.984	190	320	7,9	212	6,0	159	1.436	V+A	A
1.6 TDI STYLE	35.130	F	D	4	1.598	116	250	11,5	184	4,6	120	1.328	V	H
1.6 TDI STYLE	37.130	G	D	4	1.598	116	250	11,5	184	4,9	128	1.346	V	A
2.0 TDI FR 4DRIVE	51.730	G	D	4	1.968	190	400	7,0	212	5,3	142	1.489	V+A	A

**Alhambra:** De vorige ging een halve eeuw mee, maar deze ziet er fris uit. Het Spaanse temperament ten opzichte van zusje Sharan vinden we nergens terug.

**TOPGEARS KEUZE:** 2.0 TDI, downsizen werkt niet als je zeven man moet meenemen

**ALHAMBRA (5-DEURS)**

1.4 TSI STYLE	45.250	C	B	4	1.395	150	250	9,9	200	6,5	150	1.655	V	H
1.4 TSI XCELLENCE BUSINESS INTENSE	48.300	C	B	4	1.395	150	250	9,9	198	6,7	157	1.668	V	A
2.0 TDI XCELLENCE BUSINESS INTENSE	49.850	D	D	4	1.968	150	340	10,3	200	5,0	132	1.722	V	H
2.0 TDI XCELLENCE BUSINESS INTENSE	53.300	E	D	4	1.968	150	340	10,3	198	5,2	137	1.743	V	A
2.0 TDI XCELLENCE BUSINESS INTENSE	55.500	E	D	4	1.968	184	380	8,9	213	5,3	141	1.745	V	A
2.0 TDI FR BUSINESS INTENSE 4DRIVE	61.950	F	D	4	1.968	184	380	8,9	211	5,9	154	1.874	V+A	A

**Skoda** [www.skoda.nl](http://www.skoda.nl) / [www.skoda.be](http://www.skoda.be)

De goedkopere tak van de Volkswagen-groep. Daarom begrijpen we niet waarom ze ook enorme limo's met leer maken. Neem een Rapid met zwarte bumpers.

**Verkop NL 2017:** 16.610

**Citigo:** Klein stadskarretje dat z'n oorsprong deelt met de Seat Mii en VW Up. Is de meest strakke en zakelijke van de drie; moet je van houden.

**TOPGEARS KEUZE:** dan maar in een leuk groentintje

**CITIGO (5-DEURS)**

1.0 GREENTECH ACTIVE	10.775	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	840	V	H
----------------------	--------	---	---	---	-----	----	----	------	-----	-----	----	-----	---	---

**Fabia:** Skoda's middenmaatje is tegenwoordig een strak geval met een aantrekkelijk design, prima motoren en talloze opties. Valt niet op, toch rijd je er behaaglijk bij.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.0 TSI 115 pk met handbak

**FABIA (5-DEURS)**

1.0 ACTIVE	14.550	C	B	3	999	60	95	15,7	160	4,8	108	980	V	H
1.0 ACTIVE	14.220	D	B	3	999	75	95	14,9	168	4,8	110	1.086	V	H
1.0 TSI ACTIVE	15.220	C	B	3	999	95	160	10,8	184	4,6	104	1.121	V	H
1.0 TSI STYLE	20.150	C	B	3	999	110	200	9,5	196	4,3	101	1.030	V	H
1.0 TSI CLEVER	21.050	C	B	3	999	110	200	10,1	194	4,6	105	1.165	V	A

**FABIA COMBI (5-DEURS)**

1.0 ACTIVE	15.120	D	B	3	999	75	95	15,2	169	4,8	110	1.106	V	H
1.0 TSI ACTIVE	16.120	C	B	3	999	95	160	10,9	185	4,5	103	1.141	V	H
1.0 TSI STYLE	21.150	B	B	3	999	110	200	9,6	199	4,3	101	1.054	V	H
1.0 TSI CLEVER	21.950	C	B	3	999	110	200	10,2	195	4,7	108	1.185	V	A
1.4 TDI AMBITION	24.750	E	D	3	1.422	90	230	11,3	184	3,8				

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 TDI 4X4 LAURIN & KLEMENT BUSINESS	58.370	E	D	4	1.968	190	400	7,6	230	4,9	136	1.515	V+A	A
<b>SUPERB COMBI (6-DEURS)</b>														
1.4 TSI ACT AMBITION BUSINESS	35.870	A	B	4	1.390	150	250	8,7	218	5,1	118	1.360	V	H
1.4 TSI ACT CLEVER EDITION	37.570	A	B	4	1.390	150	250	8,9	218	5,1	119	1.375	V	A
1.6 TDI CLEVER EDITION	35.470	C	D	4	1.598	120	250	11,0	204	4,3	111	1.425	V	H
1.6 TDI CLEVER EDITION	38.470	C	D	4	1.598	120	250	11,1	204	4,2	109	1.435	V	A
2.0 TDI AMBITION BUSINESS	37.970	C	D	4	1.968	150	340	9,2	218	4,2	110	1.475	V	H
2.0 TDI AMBITION BUSINESS	40.970	C	D	4	1.968	150	340	9,1	214	4,4	114	1.495	V	A
2.0 TDI LAURIN & KLEMENT BUSINESS	57.770	D	D	4	1.968	190	400	7,8	233	4,6	123	1.475	V	A
2.0 TDI 4X4 LAURIN & KLEMENT BUSINESS	63.570	E	D	4	1.968	190	400	7,7	228	5,1	137	1.535	V+A	A

**Karoq:** Van de heilige drie-eenheid T-Roc/Arona/Karoq is de laatste eigenlijk de meest logische: strak, doelgericht en zonder pretenties. Empty-nesters, doe je ding.



**TOPGEARS KEUZE:** in helder wit met bijpassende iPads voor je kinderen

<b>KAROQ (5-DEURS)</b>														
1.0 TSI AMBITION	28.500	B	B	3	999	116	200	10,6	187	5,2	117	1.340	V	H
1.0 TSI AMBITION	31.500	B	B	3	999	116	200	10,7	186	5,1	116	1.361	V	A
1.5 TSI ACT AMBITION	31.000	C	B	4	1.498	150	250	8,4	204	5,4	122	1.378	V	H
1.5 TSI ACT AMBITION	32.700	C	B	4	1.498	150	250	8,6	203	5,4	123	1.393	V	A
1.6 TDI AMBITION	32.700	E	D	4	1.598	116	250	11,0	186	4,4	116	1.447	V	H
1.6 TDI AMBITION	36.200	E	D	4	1.598	116	250	10,9	188	4,3	115	1.441	V	A
2.0 TDI 4X4 STYLE BUSINESS	45.500	C	D	4	1.968	150	340	9,3	195	5,2	138	1.591	V+A	A

**Kodiaq:** Dit is de sleutel tot de toekomst: een grote, semi-stoere, betaalbare SUV-achtige met plek voor zeven. Wat wil een doorzovader nog meer?



**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met vierwielaandrijving

<b>KODIAQ (5-DEURS)</b>														
1.4 TSI ACTIVE	30.365	C	B	4	1.395	125	200	10,5	190	6,0	137	1.427	V	H
1.4 TSI AMBITION 7P.	33.703	C	B	4	1.395	125	200	10,8	189	6,1	139	1.470	V	H
1.4 TSI ACT AMBITION	36.055	C	B	4	1.395	150	250	9,6	198	6,2	141	1.472	V	A
1.4 TSI ACT AMBITION 7P.	36.945	C	B	4	1.395	150	250	9,7	197	6,2	141	1.514	V	A
2.0 TDI AMBITION BUSINESS	44.525	E	D	4	1.968	150	340	10,1	199	4,9	131	1.592	V	A
2.0 TDI 4X4 AMBITION BUSINESS	44.655	F	D	4	1.968	150	340	9,5	197	5,3	141	1.630	V+A	H
2.0 TDI AMBITION BUSINESS 7P.	45.415	E	D	4	1.968	150	340	10,3	198	4,9	131	1.635	V	A
2.0 TDI 4X4 AMBITION BUSINESS 7P.	46.224	F	D	4	1.968	150	340	9,8	195	5,4	144	1.673	V+A	H
2.0 TDI 4X4 STYLE BUSINESS	54.375	F	D	4	1.968	190	400	8,9	210	5,7	150	1.677	V+A	A
2.0 TDI 4X4 STYLE BUSINESS 7P.	55.581	F	D	4	1.968	190	400	9,1	209	5,7	151	1.720	V+A	A

**Smart** [www.smart.nl/be.smart.com](http://www.smart.nl/be.smart.com)



Het idee was aardig, de uitvoering matig: een auto voor twee mensen die niet groter is dan twee mensen. Deze generatie is al beter dan het origineel. **Verkop NL 2017: 1.736**

**Fortwo:** Het origineel was nogal uniek, deze Fortwo is dat nog steeds, maar rijdt een stuk serieuzer. serieuzer. Nu ook met handbak en fatsoenlijke automaat.



**TOPGEARS KEUZE:** een Prime met 90 pk en handbak, matzwart sloopkogeltje

<b>FORTWO (3-DEURS)</b>														
1.0 PURE	14.916	D	B	3	999	71	91	14,4	151	4,1	114	790	A	H
1.0 PURE	15.745	D	B	3	999	71	91	15,1	151	4,1	110	835	A	A
1.0 TURBO PURE	16.210	D	B	3	898	90	135	10,4	155	4,2	118	815	A	H
1.0 TURBO PURE	17.165	D	B	3	898	90	135	11,3	155	4,1	114	840	A	A
1.0 TURBO BRABUS	22.972	C	B	3	898	109	170	9,5	165	4,1	102	895	A	A
EQ PURE	22.830	A	E	0	0	82	160	11,5	130	0,0	0	1.085	A	A
<b>FORTWO CABRIO (3-DEURS)</b>														
1.0 PURE	18.321	D	B	3	999	71	91	15,1	151	4,3	114	840	A	H
1.0 PURE	20.464	D	B	3	999	71	91	15,1	151	4,3	119	875	A	A
1.0 TURBO PURE	20.147	E	B	3	898	90	135	11,7	155	4,2	122	860	A	H
1.0 TURBO PURE	21.595	E	B	3	898	90	135	11,7	155	4,2	122	895	A	H
1.0 TURBO BRABUS	28.002	C	B	3	898	109	170	9,5	165	4,1	104	940	A	A
EQ BUSINESS SOLUTION	26.155	A	E	0	0	82	160	11,8	130	0,0	0	1.015	A	A

**Forfour:** Een uitgerekte versie van de Fortwo, compleet met motor achterin en achterwiel-aandrijving. Deelt z'n platform met de Renault Twingo, die we stiekem leuker vinden.



**TOPGEARS KEUZE:** in glimmend Apple-wit

<b>FORFOUR HATCHBACK (5-DEURS)</b>														
1.0 PURE	15.359	D	B	3	999	71	91	15,9	151	4,2	117	875	A	H
1.0 PURE	16.112	B	B	3	999	71	91	16,9	151	4,2	112	905	A	A
1.0 TURBO PURE	16.931	E	B	3	898	90	135	11,2	165	4,3	122	895	A	H
1.0 TURBO PURE	17.684	B	B	3	898	90	135	11,9	165	4,2	117	925	A	A
1.0 T BRABUS	23.518	C	B	3	898	109	170	10,5	180	4,2	104	925	A	A
EQ BUSINESS SOLUTION	23.155	A	E	0	0	82	155	12,7	130	0,0	0	1.200	A	A

**SsangYong** [www.ssangyong.nl/www.ssangyong.be](http://www.ssangyong.nl/www.ssangyong.be)



Maakte niet dezelfde groei door als andere Koreaanse merken. Bouwt vooral auto's die caravans kunnen trekken, en verder niks. Zal ook wel zo blijven. **Verkop NL 2017: 7**

**Tivoli:** Dapper zoekt SsangYong z'n heil in een lager segment: dat van de flitsend gekleurde crossovers. Ziet er aardig uit, deze Tivoli, maar of het wat wordt?



**TOPGEARS KEUZE:** dan meteen in knallend oranje

<b>TIVOLI (5-DEURS)</b>														
1.6 CRYSTAL	25.106	E	B	4	1.597	128	160	12,0	170	6,4	149	1.270	V	H
1.6 CRYSTAL	32.073	B	B	4	1.597	128	160	11,0	160	7,2	167	1.300	V	A
1.6D CRYSTAL	25.615	E	D	4	1.597	116	300	11,0	175	4,2	109	1.355	V	A
1.6D CRYSTAL AWD	29.879	F	D	4	1.597	116	300	12,0	175	4,5	119	1.390	V+A	H

**XLV:** Hier is het antwoord op al je vragen: de SsangYong XLV, eigenlijk een verlengde Tivoli. Kijkt een beetje treurig, is dat misschien ook wel.



**TOPGEARS KEUZE:** voor deze prijzen?

<b>XLV (5-DEURS)</b>														
1.6 2WD CRYSTAL	28.646	F	B	4	1.597	128	160	12,2	178	9,0	159	1.315	V	H
1.6 2WD CRYSTAL	37.439	B	B	4	1.597	128	160	11,9	172	7,6	176	1.345	V	A
1.6 4WD CRYSTAL	43.039	B	B	4	1.597	128	160	12,7	172	7,9	184	1.450	V+A	A

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.6D 2WD CRYSTAL	28.475	B	D	4	1.597	116	300	11,9	170	4,5	117	1.405	V	H
1.6D 4WD CRYSTAL	32.675	F	D	4	1.597	116	300	12,0	170	5,1	127	1.505	V+A	H
1.6D 2WD CRYSTAL	39.445	G	D	4	1.597	116	300	12,0	174	5,9	154	1.425	V	A
1.6D 4WD CRYSTAL	45.003	G	D	4	1.597	116	300	13,3	174	6,3	164	1.535	V+A	A

**Korando:** Begon ooit als huifkar met kikkerogen; heeft zich nu tot een aardige crossover ontwikkeld. Alleen: met 'aardig' red je het niet in dit segment...



**TOPGEARS KEUZE:** nooit en te nimmer

<b>KORANDO (5-DEURS)</b>														
2.0 E-XGI200 CRYSTAL 2WD	38.379	F	B	4	1.998	150	197	12,2	163	7,5	175	1.537	V	H
2.0 E-XGI200 QUARTZ 2WD	48.936	B	B	4	1.998	150	197	14,6	165	8,0	185	1.545	V	A
2.0 E-XGI200 QUARTZ 4WD	52.638	B	B	4	1.998	150	197	12,2	163	8,2	192	1.618	V+A	H
2.0 E-XGI200 QUARTZ 4WD	56.887	B	B	4	1.998	150	197	14,9	165	8,5	198	1.625	V+A	A
2.2 E-XDI CRYSTAL 2WD	35.700	G	D	4	2.157	178	400	9,9	185	5,3	139	1.598	V	H
2.2 E-XDI QUARTZ 4WD	46.381	G	D	4	2.157	178	400	9,9	185	5,8	152	1.679	V+A	H
2.2 E-XDI QUARTZ 2WD	54.404	G	D	4	2.157	178	400	9,9	185	6,4	169	1.613	V	A
2.2 E-XDI QUARTZ 4WD	61.842	B	D	4	2.157	178	400	9,9	185	6,8	179	1.694	V+A	A

**Rexton:** Ziet er niet langer uit als een kneusje en blijkt verrassend verfijnd te zijn. Staat desondanks nog op een ladderchassis - lekker stevig.



**TOPGEARS KEUZE:** weet je wat, waarom ook niet?

<b>REXTON (5-DEURS)</b>														
2.2D CRYSTAL	69.800	B	D	4	2.157	181	400	N.B.	185	7,6	199	1.995	V	H
2.2D 4WD CRYSTAL	74.410	B	D	4	2.157	181	400	N.B.	185	7,8	204	2.095	V+A	H
2.2D CRYSTAL	78.153	G	D	4	2.157	181								

	PRIUS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

1.0 COMFORT	13.555	C	B	3	998	68	90	15,2	155	4,3	99	785	V	A
-------------	--------	---	---	---	-----	----	----	------	-----	-----	----	-----	---	---

**Ignis:** Wat een vrolijk dingetje, handzaam en lollig. Verwijd in z'n styling naar de oude SC100, om een beetje *heritage* in het spel te brengen.

**TOPGEARS KEUZE:** hij is er ook met 4WD!

	IGNIS (5-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.2 COMFORT	14.505	C	B	4	1.242	90	120	12,2	170	4,6	104	785	V	H
1.2 BUSINESS EDITION	17.011	C	B	4	1.242	90	120	12,2	170	4,6	104	805	V	A
1.2 STIJL SMART HYBRID	17.846	C	B	4	1.242	90	120	11,8	170	4,3	97	810	V	H
1.2 ALLGRIP SELECT	18.055	D	B	4	1.242	90	120	11,9	165	5,0	114	845	V+A	H
1.2 ALLGRIP STIJL SMART HYBRID	18.846	C	B	4	1.242	90	120	11,5	165	4,7	106	860	V+A	H

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE SWIFT: 'Fijn karretje, stemt vrolijk'**

**Swift:** Oogt wat ronder en liever dan z'n voorganger, die een waar pareltje was. Toch rijdt ie nog steeds erg geinig. En er is ook weer een Sport-versie.

**TOPGEARS KEUZE:** die Sport-versie dus

	SWIFT (5-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.2 COMFORT	14.705	B	B	4	1.242	90	120	11,9	180	4,3	98	815	V	H
1.2 BUSINESS EDITION	18.211	C	B	4	1.242	90	120	11,0	175	4,6	103	875	V	A
1.2 STIJL SMART HYBRID	18.496	C	B	4	1.242	90	120	11,9	180	4,0	90	825	V	H
1.0 SELECT	17.505	C	B	3	998	112	170	10,6	195	4,6	104	840	V	H
1.0 STIJL SMART HYBRID	19.996	B	B	3	998	112	170	10,6	195	4,3	97	850	V	H
1.0 STIJL	21.505	D	B	3	998	112	170	10,0	190	5,0	114	915	V	A
1.4 SPORT	24.205	E	B	4	1.373	140	230	8,1	210	6,0	125	945	V	H

**Baleno:** Klinkt als een chocoladereep, maar is in werkelijkheid het zoveelste nietszeggende Suzuki-hatchbackje dat verrassend leuk blijkt te rijden.

**TOPGEARS KEUZE:** in het grijs met grijs interieur en een grijze pruk

	BALENO (5-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.2 COMFORT	14.705	B	B	4	1.242	90	120	12,3	180	4,2	98	840	V	H
1.2 BUSINESS EDITION	18.461	B	B	4	1.242	90	120	12,3	175	4,2	99	890	V	A
1.2 SMART HYBRID HIGH EXECUTIVE	18.795	B	B	4	1.242	90	120	12,3	180	4,0	93	880	V	H
1.0 BOOSTERJET HIGH EXECUTIVE	19.805	B	B	3	998	112	170	11,4	200	4,4	103	880	V	H
1.0 BOOSTERJET HIGH EXECUTIVE	21.805	C	B	3	998	112	160	11,0	190	4,7	109	910	V	A

**S-Cross:** We bestempelden 'm ooit als nogal anoniem, dus plempste Suzuki er bij de faciliteit een mega-grille op. Eh, of ie daar nou beter van wordt...

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar de Vitara dan

	S-CROSS (5-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 BOOSTERJET COMFORT	21.305	D	B	3	998	112	170	11,0	180	5,0	113	1.065	V	H
1.0 BOOSTERJET BUSINESS EDITION	26.311	C	B	3	998	112	170	12,4	170	5,2	119	1.135	V	A
1.4 BOOSTERJET EXCLUSIVE	25.855	D	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,4	120	1.125	V	H
1.4 BOOSTERJET EXCLUSIVE	27.855	C	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,4	120	1.145	V	A
1.4 BOOSTERJET ALLGRIP HIGH EXECUTIVE	31.355	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,6	127	1.190	V+A	H
1.4 BOOSTERJET ALLGRIP HIGH EXECUTIVE	33.355	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,7	128	1.210	V+A	H

**Vitara:** In haar beste traditie van in-house-concurrentie introduceerde Suzuki de Vitara om het op te nemen tegen de ongeveer even dure S-Cross. Goed bezig.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.4 S AllGrip

	VITARA (5-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.6 COMFORT	20.955	D	B	4	1.586	120	156	11,5	180	5,3	123	1.050	V	H
1.6 BUSINESS EDITION	25.261	D	B	4	1.586	120	156	12,5	180	5,5	127	1.095	V	A
1.6 HIGH EXECUTIVE ALLGRIP	29.855	D	B	4	1.586	120	156	12,0	180	5,6	130	1.135	V+A	H
1.6 HIGH EXECUTIVE ALLGRIP	31.855	D	B	4	1.586	120	156	13,0	180	5,7	131	1.160	V+A	H
1.4 S	28.355	D	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,2	121	1.115	V	H
1.4 S	30.355	D	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,2	122	1.135	V	A
1.4 S ALLGRIP	31.355	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,4	127	1.185	V+A	H
1.4 S ALLGRIP	33.355	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,5	128	1.210	V+A	H

**Tesla** [www.teslamotors.com](http://www.teslamotors.com)



Het merk dat elektrisch rijden eigenhandig cool maakte. Zorgt steevast voor een flinke dosis lol in zijn auto's, en dat waarderen we.

Verkopten NL 2017 : 3.317

**Model S:** De Tesla die de boel echt in beweging zette. Grote, knappe sedan die als 100D werkelijk iedereen het snot voor de ogen rijdt.

**TOPGEARS KEUZE:** absoluut de 100D

	MODEL S (5-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
75D BASE	89.100	A	E	0	0	333	525	4,4	225	0,0	0	2.180	V+A	A
100D	112.300	A	E	0	0	418	967	4,3	250	0,0	0	2.316	V+A	A
100D PERFORMANCE	150.000	A	E	0	0	612	967	2,7	250	0,0	0	2.316	V+A	A

**Model X:** Tesla brengt elektrificatie naar het SUV-segment. Gaat onnaards hard, maar helaas willen de vliegeldeuren alleen bij stilstand open - anders was het tevens de eerste vliegende SUV.

**TOPGEARS KEUZE:** zo krachtig mogelijk, wel gewoon als vijfzitter

	MODEL X (5-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
75D BASE	97.050	A	E	0	0	333	525	5,2	210	0,0	0	2.352	V+A	A
75D BASE 7P	100.250	A	E	0	0	333	525	5,2	210	0,0	0	2.352	V+A	A
75D BASE 6P	103.450	A	E	0	0	333	525	5,2	210	0,0	0	2.352	V+A	A
100D	116.800	A	E	0	0	418	967	4,9	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D 7P	120.000	A	E	0	0	418	967	4,9	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D 6P	123.200	A	E	0	0	418	967	4,9	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D PERFORMANCE	159.200	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D PERFORMANCE 7P	162.400	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D PERFORMANCE 6P	165.600	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A

**Toyota** [www.toyota.nl](http://www.toyota.nl) / [www.toyota.be](http://www.toyota.be)



Schepper van vele saai, beige dingen. En van de GT86, die dan weer zo ontzettend goed is dat we Toyota al die andere ellende bijna zouden vergeven.

Verkopten NL 2016: 18.524

	PRIUS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

1.0 COMFORT	13.555	C	B	3	998	68	90	15,2	155	4,3	99	785	V	A
-------------	--------	---	---	---	-----	----	----	------	-----	-----	----	-----	---	---

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE AYO: 'Rollend stripfiguurtje'**

**Aygo:** Zo zeg, veel groter hadden ze het contrast met z'n voorganger niet kunnen maken. Verkrijgbaar in allerlei kleurcombinaties en met rare accenten. Cool!

**TOPGEARS KEUZE:** knaloranje met zwarte X en boemstereo

	AYGO (3-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 VVT-I X	10.955	B	B	3	998	72	93	14,1	160	3,8	86	815	V	H
1.0 VVT-I X-PLAY	14.405	C	B	3	998	72	93	15,1	160	4,2	95	835	V	A
AYGO (5-DEURS)														
1.0 VVT-I X	11.305	B	B	3	998	72	93	14,1	160	3,8	86	815	V	H
1.0 VVT-I X-PLAY	14.755	C	B	3	998	72	93	15,1	160	4,2	95	835	V	A

**Yaris:** Populair en spraakmakend karretje, waarin je toch iets grotere kleuters kwijt kunt dan in een Aygo. Klein en Japans betekend dat ie nauwelijks afschrijft, das fijn.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.5 VVT-i

	YARIS (3-DEURS)	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOELEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 VVT-I ACCESS	14.675	C	B	3	998	72	93	15,3	155	4,6	104	955	V	H
1.5 VVT-I COMFORT	18.075	C	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,8	109	1.020	V	H
YARIS (5-DEURS)														
1.0 VVT-I ENERGY	16.530	B	B	3	998	69	95	15,3	155	4,3	99	955	V	H
1.0 VVT-I COMFORT	16.475	C	B	3	998	72	93	15,3	155	4,7	107	955	V	H
1.5 VVT-I COMFORT	18.475	C	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,8	109	1.020	V	H
1.5 VVT-I ACTIVE	20.075	C	B	4	1.496	112	136	11,2	175	4,5	102	1.04		

**Land Cruiser:** Z'n voorgangers rijden al 300 jaar rond in Afrika, dat zegt genoeg: dit is een offroader van de oude stempel. Een auto waarop je kunt bouwen. Letterlijk.



PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
75.015	D	D	4	2.755	177	420	12,1	175	7,5	199	2.000	V+A	H
77.885	D	D	4	2.755	177	450	12,7	175	7,2	190	2.005	V+A	A
79.215	D	D	4	2.755	177	420	12,7	175	7,7	203	2.105	V+A	H
86.515	D	D	4	2.755	177	450	12,7	175	8,0	212	2.110	V+A	A
95.015	D	D	4	2.755	177	450	12,7	175	8,0	212	2.260	V+A	A

**'TopGear Auto van het Jaar 2012'**

**GT86:** Ja, Toyota heeft zowaar weer een leuke auto in haar modellengamma. De GT86 staat voor paar rijplezier, niets meer, niets minder.



PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
57.020	D	B	4	1.998	200	205	8,2	210	8,0	183	1.238	A	A
61.395	D	B	4	1.998	200	205	7,6	226	8,6	196	1.215	A	H

**Volkswagen** [www.volkswagen.nl](http://www.volkswagen.nl) / [www.volkswagen.be](http://www.volkswagen.be)

Er zijn niet veel auto's die nagenoeg alles goed doen, maar veel ervan kan je toch wel bij Volkswagen vinden. De Golf is wellicht de Auto der Auto's.

**Verkopend NL 2017:** 43.649

**Up:** Klein, slim en aantrekkelijk, dat is de Volkswagen Up. We vinden 'm leuk, maar nog niet zo leuk dat we z'n naam met een uitroep teken schrijven.



PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
10.935	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	834	V	H
19.085	D	B	3	999	116	200	8,8	196	4,8	110	1.070	V	H
11.315	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	834	V	H
16.935	C	B	3	999	75	95	14,9	172	4,2	97	840	V	A
19.460	D	B	3	999	116	200	8,8	196	4,8	110	1.070	V	H
14.295	A	B/A	3	999	68	90	16,3	165	N.B.	82	933	V	H
26.875	A	E	0	0	82	210	12,4	130	11,7	0	1.129	V	A

**Polo:** Populair kleintje met een behoorlijke uitrusting, fijne rijeigenschappen en topkwaliteit. Een van de sjiekere karretjes in dit segment.



PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
15.375	C	B	3	999	65	95	15,5	164	4,7	108	1.005	V	H
17.965	C	B	3	999	75	95	14,9	170	4,7	108	1.005	V	H
18.885	D	B	3	999	95	175	10,8	187	4,4	101	1.045	V	H
20.695	D	B	3	999	95	175	10,8	187	4,6	105	1.080	V	A
20.035	C	B	3	999	116	200	9,5	200	4,6	105	1.055	V	H
23.205	C	B	3	999	116	200	9,5	200	4,8	109	1.090	V	A
29.235	E	B	4	1.984	200	320	6,7	237	5,9	134	1.241	V	H
20.145	D	D	4	1.598	95	250	11,2	185	3,7	97	1.147	V	H
23.795	E	D	4	1.598	95	250	11,2	185	3,7	103	1.203	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE GOLF: 'Veelzijdiger dan papier'**

**Golf:** Het maakt niet uit wat je zoekt in een auto, een Golf heeft het. Behalve misschien uniekheid en originaliteit. Maar góed, dat is ie.



PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
22.720	B	B	3	999	86	175	11,9	180	4,5	108	1.127	V	H
24.180	B	B	3	999	110	200	9,9	196	4,7	109	1.137	V	H
28.720	B	B	3	999	110	200	9,9	196	4,7	106	1.157	V	A
26.980	C	B	4	1.498	131	200	9,1	210	4,9	113	1.180	V	H
29.480	B	B	4	1.498	131	200	9,1	210	4,8	110	1.222	V	A
29.820	C	B	4	1.498	150	250	8,3	216	5,1	116	1.216	V	H
32.320	C	B	4	1.498	150	250	8,3	216	5,0	114	1.238	V	A
41.280	F	B	4	1.984	245	370	6,2	250	6,6	150	1.309	V	H
43.780	E	B	4	1.984	245	370	6,2	248	6,3	144	1.337	V	A
58.320	G	B	4	1.984	310	380	4,6	250	7,0	163	1.427	V+A	A
28.020	E	D	4	1.598	116	250	10,2	198	4,0	106	1.223	V	H
30.520	D	D	4	1.598	116	250	10,2	198	3,8	102	1.243	V	H
33.620	E	D	4	1.968	150	340	8,6	216	4,3	111	1.286	V	H
36.120	F	D	4	1.968	150	340	8,6	214	4,5	117	1.330	V	A
38.600	A	E	0	0	136	290	9,1	150	0,0	0	1.515	V	A
25.320	B	B	3	999	110	200	10,4	197	4,8	112	1.195	V	H
27.820	B	B	3	999	110	200	10,4	197	4,8	111	1.217	V	H
28.120	B	B	4	1.498	131	200	9,5	211	4,9	113	1.246	V	H
30.620	B	B	4	1.498	131	200	9,5	211	4,8	110	1.278	V	H
30.940	B	B	4	1.498	150	250	8,7	218	5,1	116	1.260	V	A
33.440	B	B	4	1.498	150	250	8,7	218	5,0	114	1.284	V	A
59.420	F	B	4	1.984	310	400	4,8	250	7,2	164	1.493	V+A	A
29.180	D	D	4	1.598	116	250	10,7	200	4,0	106	1.276	V	H
31.680	D	D	4	1.598	116	250	10,7	200	3,9	103	1.295	V	H
34.740	E	D	4	1.968	150	340	8,9	218	4,4	113	1.338	V	H
37.240	E	D	4	1.968	150	340	8,9	216	4,6	117	1.358	V	A
29.800	B	B	3	999	110	200	10,7	192	5,0	113	1.240	V	H
32.300	B	B	3	999	110	200	10,7	192	5,0	113	1.260	V	A

PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
29.800	B	B	3	999	110	200	10,7	192	5,0	113	1.240	V	H
32.300	B	B	3	999	110	200	10,7	192	5,0	113	1.260	V	A

PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
30.520	C	B	4	1.498	131	200	9,6	202	5,1	116	1.285	V	H
33.020	C	B	4	1.498	131	200	9,6	202	5,1	116	1.310	V	A
36.250	C	B	4	1.498	150	250	8,8	212	5,2	118	1.320	V	A
33.610	E	D	4	1.598	116	250	11,0	192	4,2	110	1.325	V	H
36.110	E	D	4	1.598	116	250	11,0	192	4,1	107	1.345	V	A
40.050	F	D	4	1.968	150	340	9,2	210	5,4	122	1.415	V	A

**Passat:** Een dijk van een ding, en qua design strakker en aantrekkelijker dan ooit tevoren. Erg compleet uit te rusten, en met prettige motoren.



PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
37.135	A	B	4	1.395	150	250	8,4	220	4,8	112	1.287	V	H
37.135	A	B	4	1.395	150	250	8,4	220	5,0	114	1.313	V	A
40.575	C	D	4	1.968	150	340	8,7	220	4,2	108	1.403	V	H
40.575	D	D	4	1.968	150	340	8,7	218	4,3	112	1.444	V	A
38.735	B	B	4	1.395	150	250	8,6	218	5,0	116	1.329	V	H
38.735	B	B	4	1.395	150	250	8,6	218	5,0	116	1.353	V	H
42.175	D	D	4	1.968	150	340	8,9	218	4,2	111	1.440	V	H
42.175	D	D	4	1.968	150	340	8,9	216	4,4	113	1.479	V	A

**Arteon:** Als je de Passat niet mooi genoeg vindt - of je buurman heeft er al een - kun je kiezen voor de Arteon. Schitterend en indrukwekkend, ook qua tech.



PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
42.145	B	B	4	1.448	150	320	8,9	220	5,8	129	1.456	V	A
46.985	B	B	4	1.984	190	320	7,7	239	6,0	135	1.501	V	A
59.445	D	B	4	1.984	280	350	5,6	250	7,3	164	1.614	V+A	A
43.085	C	D	4	1.968	150	340	9,4	222	4,2	110	1.514	V	H
45.645	C	D	4	1.968	150	340	9,2	220	4,5	114	1.543	V	H
51.345	D	D	4										

	PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.4 TSI COMFORTLINE	35.575	C	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,6	130	1.354	V	H
1.4 TSI COMFORTLINE 7P	36.272	C	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,6	130	1.354	V	H
1.4 TSI COMFORTLINE	37.715	C	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,4	125	1.378	V	A
1.4 TSI COMFORTLINE 7P	38.412	C	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,4	125	1.378	V	A
1.6 TDI SCR COMFORTLINE	37.275	E	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,5	118	1.439	V	H
1.6 TDI SCR COMFORTLINE 7P	37.972	E	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,5	118	1.439	V	H
1.6 TDI SCR COMFORTLINE	39.375	D	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,2	111	1.460	V	A
1.6 TDI SCR COMFORTLINE 7P	40.072	D	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,2	111	1.460	V	A
2.0 TDI SCR COMFORTLINE	40.475	E	D	4	1.968	150	340	9,3	208	4,5	118	1.452	V	H
2.0 TDI SCR COMFORTLINE 7P	41.172	E	D	4	1.968	150	340	9,3	208	4,5	118	1.452	V	H
2.0 TDI SCR HIGHLINE EDITION R	49.105	F	D	4	1.968	190	400	8,2	220	4,7	122	1.515	V	A
2.0 TDI SCR HIGHLINE EDITION R 7P	50.481	F	D	4	1.968	190	400	8,2	220	4,7	125	1.515	V	A

**Sharan:** Een van de laatst overgebleven grote MPV's - de rest is inmiddels allemaal verzameld door de zeventzits SUV. Toch is dit ook praktisch. En saai...

**TOPGEARS KEUZE:** 2.0 TDI SHARAN (5-DEURS)

1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	48.685	C	B	4	1.395	150	250	9,9	200	6,5	150	1.655	V	H
1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	53.075	C	B	4	1.395	150	250	9,9	209	6,7	156	1.668	V	A
2.0 TDI EXCLUSIVE SERIES	54.975	D	D	4	1.968	150	340	10,3	200	5,1	131	1.722	V	H
2.0 TDI EXCLUSIVE SERIES	59.355	D	D	4	1.968	150	340	10,3	198	5,2	136	1.743	V	A

**Caddy:** Vaak te zien in het wit met zelfmoedkoeriers achter het stuur. Ook zeer geschikt om je grote familie plus picknickspul te vervoeren.

**TOPGEARS KEUZE:** met heel veel dvd-schermen erin CADDY COMBI (5-DEURS)

1.2 TSI TRENDLINE	27.060	D	B	4	1.197	84	160	14,7	157	6,1	139	1.380	V	H
1.2 TSI TRENDLINE 7P	27.733	D	B	4	1.197	84	160	14,7	157	6,1	139	1.380	V	H
1.0 TSI TRENDLINE	27.190	C	B	4	999	102	175	12,1	172	5,5	126	1.371	V	H
1.0 TSI TRENDLINE 7P	27.863	C	B	4	999	102	175	12,1	172	5,5	126	1.371	V	H
1.4 TSI TRENDLINE	29.560	D	B	4	1.395	125	220	10,9	185	5,8	133	1.417	V	H
1.4 TSI TRENDLINE 7P	30.233	D	B	4	1.395	125	220	10,9	185	5,8	133	1.417	V	H
1.4 TSI TRENDLINE	31.420	D	B	4	1.395	125	220	10,9	183	5,8	132	1.443	V	A
1.4 TSI TRENDLINE 7P	32.093	D	B	4	1.395	125	220	10,9	183	5,8	132	1.443	V	A
1.4 TGI TRENDLINE	31.220	B	B/A	4	1.395	110	200	12,9	174	4,3	118	1.568	V	H
1.4 TGI TRENDLINE 7P	32.005	B	B/A	4	1.395	110	200	12,9	174	4,3	119	1.568	V	H
1.4 TGI TRENDLINE	34.320	C	B/A	4	1.395	110	200	12,9	172	4,4	122	1.605	V	A
1.4 TGI TRENDLINE 7P	34.993	C	B/A	4	1.395	110	200	12,9	172	4,4	122	1.605	V	A
2.0 TDI TRENDLINE	33.860	E	D	4	1.968	75	225	17,6	152	4,8	126	1.473	V	H
2.0 TDI TRENDLINE 7P	34.533	E	D	4	1.968	75	225	17,6	152	4,8	126	1.473	V	H
2.0 TDI TRENDLINE	35.860	E	D	4	1.968	102	250	13,0	172	4,6	126	1.487	V	H
2.0 TDI TRENDLINE 7P	36.533	E	D	4	1.968	102	250	13,0	172	4,6	126	1.487	V	H
2.0 TDI TRENDLINE	40.650	E	D	4	1.968	102	250	13,0	170	4,9	130	1.523	V	A
2.0 TDI TRENDLINE 7P	41.323	E	D	4	1.968	102	250	13,0	170	4,9	130	1.523	V	A

**TOPGEARS KEUZE:** T5 AWD XC60 (5-DEURS)

2.0 T5 MOMENTUM	58.915	D	B	4	1.969	250	350	6,9	210	7,1	165	1.671	V	A
2.0 T5 AWD MOMENTUM	62.915	E	B	4	1.969	250	350	6,8	220	7,3	169	1.712	V+A	A
2.0 T8 TWIN ENGINE AWD MOMENTUM	67.785	A	H/B	4	1.969	407	640	5,5	230	2,2	48	2.039	V+A	A
2.0 D3 MOMENTUM	53.915	E	D	4	1.969	150	320	10,2	190	5,0	131	1.664	V	H
2.0 D4 MOMENTUM	58.915	E	D	4	1.969	190	400	8,4	205	5,1	129	1.691	V	A
2.0 D4 AWD MOMENTUM	62.915	F	D	4	1.969	190	400	8,4	205	5,5	144	1.770	V+A	A
2.0 D5 AWD MOMENTUM	68.915	F	D	4	1.969	235	480	7,2	220	5,6	147	1.804	V+A	A

**Volvo** [www.volvocars.nl](http://www.volvocars.nl) / [www.volvocars.be](http://www.volvocars.be)  
Maakt allang geen blokkendozen op wielen meer: moderne Volvo's zijn glad getekend en beschikken over steeds kleinere, zuinigere motoren.  
Verkopend NL 2017: 14.268

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE V40:** 'Prachtig gelijnde degelijkheid'

**V40:** Een van de mooiere hatchbacks in z'n segment. Zet 'm af tegen een A3 of 1-serie en die kijkt plots nogal saai. En hij is nog goedkoper ook.

**TOPGEARS KEUZE:** een T4 met goede uitrusting V40 (5-DEURS)

2.0 T2 EDITION	27.015	D	B	4	1.969	122	220	10,4	190	5,9	137	1.315	V	H
1.5 T2 EDITION	27.515	D	B	4	1.498	122	220	8,8	190	5,6	129	1.346	V	A
2.0 T3 EDITION	29.015	D	B	4	1.969	152	250	9,9	210	6,0	139	1.315	V	H
1.5 T3 EDITION	29.015	D	B	4	1.498	152	250	8,3	210	5,7	132	1.343	V	A
2.0 D2 EDITION	31.015	F	D	4	1.969	120	280	10,6	190	4,6	122	1.353	V	H
2.0 D2 EDITION	31.015	F	D	4	1.969	120	280	10,5	190	4,5	118	1.383	V	A
2.0 D3 BUSINESS SPORT	29.015	D	D	4	1.969	150	320	8,4	190	3,6	96	1.337	V	H
2.0 D3 BUSINESS SPORT	31.515	D	D	4	1.969	150	320	8,4	190	4,0	104	1.353	V	A

**V40 CROSS COUNTRY (5-DEURS)**

1.5 T3 EDITION	30.015	D	B	4	1.498	152	250	8,5	210	5,8	134	1.360	V	A
2.0 D2 EDITION	32.015	D	D	4	1.969	120	280	10,7	190	4,7	123	1.394	V	H
2.0 D2 EDITION	32.015	F	D	4	1.969	120	280	10,6	190	4,6	121	1.394	V	A
2.0 D3 EDITION	34.015	F	D	4	1.969	150	320	8,7	205	4,7	123	1.402	V	H
2.0 D3 EDITION	34.015	F	D	4	1.969	150	350	8,6	205	4,6	121	1.396	V	A

**V60:** Volvo lijkt haast geen stap verkeerd te kunnen doen: deze V60 is alwéér een plaatje. Of is dat omdat ie als twee druppels water op de V90 lijkt?

**TOPGEARS KEUZE:** die T8 zal een flitsend feestje zijn V60 (5-DEURS)

1.5 T2 POLAR	35.415	C	B	4	1.498	122	220	10,3	190	5,9	138	1.489	V	A
2.0 T3 POLAR	35.415	C	B	4	1.969	152	250	8,7	205	5,8	135	1.479	V	H
1.5 T3 POLAR	37.415	C	B	4	1.498	152	250	8,7	205	5,9	138	1.472	V	A
2.0 T5 MOMENTUM	42.915	D	B	4	1.969	250	350	6,7	230	6,5	150	1.635	V	A
2.0 T6 R-DESIGN	57.415	F	B	4	1.969	310	400	5,8	250	7,4	171	1.724	V+A	A
2.0 T8 TWIN ENGINE AWD R-DESIGN	57.785	A	H/B	4	1.969	390	N.B.	2,1	49	1.969	V+A	A		
2.0 D2 POLAR	36.915	C	D	4	1.969	120	280	11,5	195	3,8	101	1.460	V	H
2.0 D2 POLAR	39.415	D	D	4	1.969	120	280	11,7	195	4,3	111	1.457	V	A
2.0 D3 POLAR	38.415	C	D	4	1.969	150	320	9,1	210	4,0	105	1.474	V	H
2.0 D3 POLAR	40.915	D	D	4	1.969	150	320	9,1	210	4,3	111	1.457	V	A
2.0 D4	43.915	D	D	4	1.969	190	400	7,9	220	4,4	117	1.618	V	H
2.0 D4	45.915	D	D	4	1.969	190	400	7,9	220	4,5	119	1.639	V	A

**V60 CROSS COUNTRY (5-DEURS)**

2.0 T5 POLAR+	47.915	D	B	4	1.969	245	350	6,6	210	6,6	153	1.546	V	A
2.0 T5 AWD POLAR+	51.915	E	B	4	1.969	245	350	6,8	210	7,4	168	1.599	V+A	A
2.0 D3 POLAR+	41.915	D	D	4	1.969	150	320	9,1	205	4,2	111	1.532	V	H
2.0 D3 POLAR+	44.415	D	D	4	1.969	150	320	9,1	205	4,6	120	1.565	V	A
2.0 D4 POLAR+	44.415	D	D	4	1.969	190	400	7,8	210	4,2	111	1.532	V	H
2.0 D4 POLAR+	46.915	D	D	4	1.969	190	400	7,8	210	4,6	120	1.565	V	A

	PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 D4 AWD POLAR+	54.815	G	D	5	2.400	190	420	8,9	205	5,7	149	1.629	V+A	A

**S90/V90:** Met deze schitterende sedan/station-combinatie zet Volvo zich neer als wellness-specialist bij uitstek. Hierin rijden is ontspannen genieten; zelfs met enkel viercilinders.

**TOPGEARS KEUZE:** een V90 D5, snel en stijlvol S90 (4 -DEURS)

2.0 T4 MOMENTUM	49.315	C	B	4	1.969	190	300	8,7	210	6,7	155	1.603	V	A
2.0 T5 MOMENTUM	54.515	C	B	4	1.969	250	350	6,8	230	6,6	154	1.603	V	A
2.0 T8 AWD MOMENTUM	64.685	A	H/B	4	1.969	407	640	5,1	250	2,0	46	1.931	V+A	A
2.0 T8 TWIN ENGINE AWD L EXCELLENCE	105.070	A	H/B	4	1.969	407	640	5,3	230	2,3	52	2.113	V+A	A
2.0 D3 MOMENTUM	47.815	D	D	4	1.969	150	320	9,9	205	4,6	122	1.593	V	H
2.0 D3 MOMENTUM	50.315	D	D	4	1.969	150	320	9,9	205	4,8	127	1.615	V	A
2.0 D4 MOMENTUM	52.815	C	D	4	1.969	190	400	8,2	230	4,6	121	1.633	V	A
2.0 D5 AWD MOMENTUM	64.515	E	D	4	1.969	235	480	7,0	240	5,4	142	1.728	V+A	A

V90 (5-DEURS)

2.0 T4 MOMENTUM	52.315	D	B	4	1.969	190	300	8,9	210	6,9	158	1.616	V	A
2.0 T5 MOMENTUM	57.515	D	B	4	1.969	250	350	7,0	230	6,8	157	1.627	V	A
2.0 T5	66.815	D	B	4	1.969	250	350	7,4	230	7,4	172	1.734	V+A	A
2.0 T8 AWD MOMENTUM	67.685	A	H/B	4	1.969	407	640	5,3	250	2,0	46	1.950	V+A	A
2.0 D3 MOMENTUM	50.815</													



THIJS TIMMERMANS

waardenburg

Thijs Timmermans Waardenburg B.V. | Filipsweistraat 9 | 4181 CH Waardenburg | 0418 - 745130

Ontdek onze wereld van exclusieve auto's

[thijstimmermans.com](https://thijstimmermans.com)

#DontCrackUnderPressure



**TAG Heuer**

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



**TAG HEUER CARRERA SPECIAL EDITION**

TAG Heuer is the Official Timekeeper and Team Performance Partner of Aston Martin Red Bull Racing. Two teams who #DontCrackUnderPressure both on and off the track.

