

DE DUURSTE AUTO OOI: BUGATTI LA VOITURE NOIRE



BBC

# Top Gear

WWW.TOPGEAR.NL  
APRIL 2019 € 7,95

IND



30 JAAR VERSCHIL,  
EVEN KNETTERGEK?

# COUNTACH vs AVENTADOR SV



FERRARI F8 TRIBUTO



KOENIGSEGG JESKO



PEUGEOT 208



AUDI Q4 E-TRON

+ ALFA ROMEO TONALE • ASTON MARTIN VANQUISH • FORD FOCUS ST  
McLAREN vs COBRA • TESLA 3 PERFORMANCE • HOT HATCH MULTI-TEST



AP 8 718226 641489



**ROLEX**

THE COSMOGRAPH DAYTONA

Rooted in the history of motor sport and watchmaking,  
the legendary chronograph that was born to race.  
It doesn't just tell time. It tells history.

**GASSAN**

Gassan Dam Square  
Rokin 1- 5 (Dam)  
1012 KK Amsterdam

**ROLEX BOUTIQUE**

Nieuwe Uilenburgerstraat 173-175  
1011 LN Amsterdam



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA  
IN 18 CT WHITE GOLD



# Lef verandert alles.

De nieuwe Panamera GTS modellen.

Kijk voor meer informatie en alle Porsche Centra op [porsche.nl](https://www.porsche.nl)

Gemiddeld brandstofverbruik 10,6–10,3 l/100 km en CO<sub>2</sub>-emissie 242–235 g/km.



PORSCHE



## Helden

**B**ritten zeggen 'never meet your heroes', want dat schijnt altijd tegen te vallen. Gaat het om een persoon, dan blijkt die in levenden lijve vaak een arrogante drol, een grijs muisje of volstrekt inspiratieloos. Gaat het om een auto, dan kan het nog erger worden.

De Testarossa die vroeger boven ons bed hing, blijkt een rochelend, slecht gebouwd gevaarte met lelijk zwart plastic en kale plekken binnenin (maar we willen er nog steeds een). Een van ons bezat ooit, na decennia van smachten, een Citroën SM, en leerde binnen een jaar alle medewerkers van de ANWB kennen. Van de onderhoudskosten had ie nu een Engelse voetbalclub kunnen kopen, toch heeft ie nog te-koop-alerts op diverse sites voor een SM aan staan. En we dromen allebei van een (semi-)klassieke Quattroporte – ongeacht het bouwjaar of type – maar helaas schijn je triljoenair te moeten zijn om ze rijdend te houden. We waren dan ook een beetje huiverig voor de ontmoeting met de moeder aller jaren-tachtig-supercars: de Lamborghini Countach.

Over hoe die ontmoeting verliep, lees je verderop. En nee, het was ook eigenlijk geen goed idee om 'm te laten dragracen tegen een Aventador SV Roadster. Beide hebben een dramatisch, wild en woest aantrekkelijk uiterlijk, beide zijn toegerust met een gewelddadige V12, maar het leeftijdsverschil van 30 jaar is, eh, merkbaar. Helemaal in een sprintje over een kwart mijl (video op [TopGear.nl](http://TopGear.nl)!). Leuk was het wel. Héél leuk. Zo leuk dat we besloten dit meer te doen: niet een sprintje over een kwart mijl, maar opa naast z'n kleinzoon, of achterkleinzoon. Helden van vroeger naast helden van nu.

Heb jij suggesties? Heb jij een fraai en bijzonder monster op leeftijd in je garage? Mail ons ([redactie@topgear.nl](mailto:redactie@topgear.nl)), en we komen graag bij je langs voor een mooie reportage.

Roland & Martijn van der Spek  
UITGEVERS



# 104

## **Twee Lamborghini's, drie decennia**

Durft ie wel, die Aventador SV Roadster tegen z'n opa? Niet eerlijk. Maar wel waanzinnig





DRIVE TOGETHER

MAZDA

# MAZDA CX-3 NU RIJKLAAR VANAF € 24.590,-



- Extra geluidsisolatie voor meer comfort
- Hoogwaardige afwerking interieur
- Standaard krachtige 2.0l benzinemotor

**TIJDELIJK  
€ 2.000,- EXTRA  
INRUILWAARDE**

**KOM NAAR DE MAZDA-DEALER**

Kijk voor een vestiging in de buurt op [www.mazda.nl](http://www.mazda.nl)

Mazda CX-3 2018 vanaf € 24.590,-. Gemiddeld verbruik Mazda CX-3 2018: 4,4 tot 7,0 liter per 100 km / 22,7 tot 14,3 km per liter / CO<sub>2</sub>-uitstoot 114 tot 160 g/km. De vermelde NEDC waarden voor het gecombineerde brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn terugbepaald naar de waarden overeenkomstig de oude NEDC-testmethodiek. Prijzen incl. BPM, BTW en kosten rijklaar maken. Prijzen excl. metallic/mica lak en eventuele opties. Inruil aanbod enkel geldig bij particuliere aanschaf met registratie voor 31 maart 2019 en niet geldig in combinatie met andere acties. Afgebeeld model kan afwijken van de daadwerkelijke specificaties. Prijswijzigingen voorbehouden. Zie voor kosten en voorwaarden: [www.mazda.nl](http://www.mazda.nl).

# <sup>TOPGEAR</sup> Inhoud



Hoe verschillend kunnen twee roadsters zijn?  
Tijd om dat te ondervinden – in een natte woestijn

# 144

## McLaren 720S vs Cobra 427

### 104 Countach vs Aventador

Onze eerste TopGear Dragrace met een klassieker – en wat voor een. De Lamborghini Countach vult je dromen; zijn verre nakomeling Aventador verpulvert ze

### 112 De hot hatch-evolutie

Ooit was het simpel om het fenomeen hot hatch te omschrijven: een compact en eenvoudig boodschappenautootje met een dikke motor. Niet langer

### 114 SQ2 vs AMG A 35

Vergelijkbaar in prijs en vermogen, maar de Audi SQ2 is eigenlijk helemaal geen hatch. Kan hij qua beleving dan wel op tegen AMG's nieuwste A-klasse?

### 122 Hot niet-hatches

Het principe 'veel vermogen in een pakket dat daar niet per se om vraagt' is toe te passen op meer dan alleen hatchbacks. Bekijk deze unieke creaties eens

### 132 Het eerste elftal

Af en toe krijgen we de vraag: wat is de allerbeste hot hatch aller tijden? Dat is lastig te beantwoorden – maar we hebben er wel elf voor je op een rij gezet

### 138 Citroën Ami One

Als we straks met tien miljard zijn en allemaal in de stad willen wonen, moeten we in die omgeving anders gaan autorijden dan nu. Citroën denkt te weten hoe

### 144 McLaren vs Cobra

Het is niet dat iemand ooit een keuze zal moeten maken tussen deze twee roadsters. Het is vooral dat wij ze allebei erg tof vinden en ermee op reis wilden

### 063 Fashionspecial

Zit jij ook bij elk nieuw seizoen met je handen in het haar wat je in vredesnaam nu weer aan moet trekken? Blader dan eens door TopGear's modetips

### 099 Coolstuff

Iedere maand lichten we hier de coolste gadgets voor je uit – spul dat we zelf ook graag zouden willen hebben. Zoals een opblaasbaar bioscoop scherm

# GEEF HET EEN UUR.

OPEN HOUSE  
SAVE THE DATE  
23/03-24/03  
AT YOUR LOCAL DEALER

# EN JE VOOROORDELEN VERDWIJNEN.

Het is de rit. Het is het gevoel. Snel op rechte stukken, wendbaar in de bochten. De FXDR<sup>®</sup> 114 is een compleet nieuw type Harley-Davidson<sup>®</sup>. Ontdek hem én de andere nieuwe modellen nu zelf bij jouw dealer.

**BOEK NU JE TESTRIT BIJ JE DICHTSTBIJZIJNDE DEALER OP H-D.COM**

**WEST COAST MOTORS** ALKMAAR [www.westcoastmotors.nl](http://www.westcoastmotors.nl) • **MOTOR SALOON** AMERSFOORT [www.motorsaloon.nl](http://www.motorsaloon.nl)  
**HARLEY-DAVIDSON AMSTERDAM** AMSTERDAM [www.harleydavidsonamsterdam.nl](http://www.harleydavidsonamsterdam.nl) • **OUDE MONNINK MOTORS** BORNE/HENGEL  
[www.oudemonninkmotors.nl](http://www.oudemonninkmotors.nl) • **HARLEY-DAVIDSON POINT** DRACHTEN [www.hdpoint.nl](http://www.hdpoint.nl) • **MOTOPOINT GOES** [www.motoportgoes.nl](http://www.motoportgoes.nl)  
**BIG-RIVERS HARLEY-DAVIDSON** HETEREN [www.big-riversharley-davidson.nl](http://www.big-riversharley-davidson.nl) • **DUTCH HILLS HARLEY-DAVIDSON** KERKRADE  
[www.dutchhills.nl](http://www.dutchhills.nl) • **HARLEY-DAVIDSON ROTTERDAM** NIEUWERKERK A/D IJSSEL [www.harleydavidsonrotterdam.nl](http://www.harleydavidsonrotterdam.nl)  
**CENTRAL HARLEY-DAVIDSON** VEGHEL [www.centralharley-davidson.nl](http://www.centralharley-davidson.nl)



ALL FOR FREEDOM  
FREEDOM FOR ALL

# Inhoud



Groot nieuws: de Ferrari 488 GTB is niet meer. Dit is zijn opnieuw getekende, nog snellere opvolger

# 024

## Ferrari F8 Tributo



## Nieuws

### 018 Bugatti La Voiture Noire

Hoe belachelijker de naam, hoe gaver de auto, zo geldt in de hypercarwereld. Dit scoort dan ook hoog

### 024 Ferrari F8 Tributo

Een potentiële headliner, dit, als die dekselse Bugatti er niet was geweest. Evengoed: een nieuwe Ferrari!

### 032 Ford Focus ST

Ford kondigt de op één na heetste versie van de nieuwe Focus aan, met 280 pk en 420 Nm

### 038 Koenigsegg Jesko

De snelste productieauto ter wereld is al een Koenigsegg. Met deze Jesko gaan ze zichzelf verslaan

## Planet *TopGear*

### 044 Formule E: Mexico-Stad

Dat je FE op tv suf vindt, betekent niet dat het dat is. In Mexico zitten we op het puntje van onze stoel

### 052 70 jaar Abarth

De illustere merknaam Abarth viert een feestje. We bekijken een paar van hun greatest hits

### 056 Koopje: Mazda RX-7

In de categorie 'leuke auto's die best betaalbaar zijn', deze keer iets met een gierende wankelmotor

### 057/061 Reid/Harris

Rory trekt het nut van 0-naar-100-tijden in twijfel en Chris vreest dat hij slechte auto's niet op tijd herkent

## Drives

074 Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

074 Mercedes-AMG GT 63 S 4-Door Coupé

078 Lexus UX 250h F Sport

080 Fiat Panda 1.2 4x2 City Cross

081 Volvo V60 T8 Twin Engine AWD R-Design

082 Toyota Corolla 2.0 HP Hybrid Executive

086 Maserati Ghibli S Q4 GranSport

087 Fiat 500C TwinAir Turbo 80 Spiaggina '58

088 Mazda 3 2.0 SkyActiv-G 122 Hatchback

092 Lamborghini Huracán Evo

094 Tesla Model 3 Performance

### 155 Koopgids

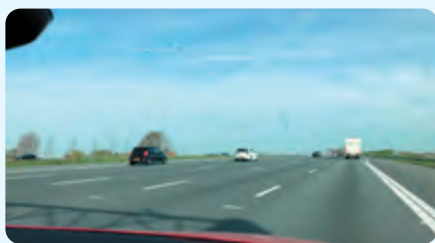
Er zijn best veel nieuwe auto's te koop. Maar welke moet je hebben? En belangrijker nog: welke niet?

## 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 verkeerssituaties



**G. de Groot** Vooral met het slechte weer van de laatste tijd zie je echt een hoop onkunde op de wegen. Geen verlichting voeren bij regen, geen afstand houden, en het aantal onnodig-linksrijders neemt ook al niet af. Wat kunnen we nu eens verzinnen om slechte, ongeïnteresseerde bestuurders van de weg te weren? Dan wordt het verkeer er meteen een stuk rustiger op.

**TG** We zouden het niet méér met je eens kunnen zijn, G. We proberen online ons deel te doen met onze "Weg rijbewijs"-artikelen op TopGear.nl: zoek die maar eens op. Daarnaast willen we je graag een Stig-shirt opsturen, zodat we jou in ieder geval kunnen herkennen als serieuze verkeersdeelnemer. Stuur ons je maat en adresgegevens even door!

## Over de CLA Shooting Brake



**Jur Meedendorp** De achterkant lijkt op een verdrietige C-klasse...

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 de Bugatti La Voiture Noire (€ 11 miljoen)



**Charlotte Anholts** Leuk schat, onze eerste auto.

**Arian De Wit** Eindelijk een look die bij het vermogen past.

**Stefan de Goey** Doe mij maar gewoon een 57 SC. Wat 'n gedrocht joh. Buiten de belachelijke prijs niks bijzonders.

## Over de Polestar 2 (408 pk)



**Remi Benschop** In zo'n grijze kleur vind ik 'm best wel vet. Beter dan die standaard Tesla Model 3.

**Marc Seesing** Waarom nu weer zo hoog op de poten? Is dit de Cross Country-versie of zijn ze het Polestar-verlagingssetje vergeten te monteren?

**Wim te Riet** Ik dacht even dat ik een nieuwe Peugeot zag. Wie heeft wat nu bij wie afgekeken?

## Over begrensde Volvo's vanaf 2020 (180 km/u)



**Huub Hol** Te idioot voor woorden. Blij dat ik geen Volvo-rijder ben.

**Pim Skipper** Echt triest. Niet dat ik elke dag 250 wil rijden, maar in Duitsland komen de bejaarden je voorbij op deze manier.

**Jermaine Smit** Niet aanstellen mensen, in de meeste gevallen mag je niet eens in de buurt van deze snelheid komen.

**TG** Maar in dat éne geval...

## Achter de schermen: [instagram.com/topgear.nl](https://instagram.com/topgear.nl)



**TG** Met de Tesla Model 3 Performance door een tunnel. Geluid aan! #Tesla #TeslaModel3



CHRISTIAAN VAN DER KLAUW®

ASTRONOMICAL WATCHES



ASTRONOMY, TIME IN ITS PUREST FORM.  
THE **NEW** HYPERNOVA GREY

The new breathtaking Christiaan van der Klaauw Hypernova Grey: ø 44 mm, chronograph, automatic winding, luminova moon phase, day/night indication, sapphire crystal case-back, leather strap with logo engraved folding clasp.



**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**



**UITGEVER**  
VDS Magazines B.V.  
Martijn van der Spek, Directeur  
Menno Boot, Commercieel directeur  
Roland van der Spek, Directeur

**REDACTIE**  
Roland van der Spek (hoofd), Bas Heiderman (adjunct), Ruben Baeten,  
Lou van Houdt, Martijn Nederend, Vijay Parsaud

**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 het opvragen van je abonneenummer, adreswijzigingen, opzeggen, je betaaldwijze veranderen en inzendingen, ga naar: [www.topgear.nl/service](http://www.topgear.nl/service)

Voor overige vragen:  
E-mail: [service@topgear.nl](mailto:service@topgear.nl)  
Telefoon: +31 (0)35 72 67 20

**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.

**NEDERLAND**  
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 telkens 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.blende.com](http://www.blende.com) of [www.magazine.nl/magazine/TopGear-Magazine](http://www.magazine.nl/magazine/TopGear-Magazine)

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

**PRINT**  
Senefelder Misset - Doetinchem

**DISTRIBUTIE NEDERLAND**  
Aldipress - 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**

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

**IMMEDIATE MEDIA**

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

**TopGear**

**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 40 VOOR DE SPECIALE AANBIEDING VAN DEZE MAAND  
OF SURF NAAR: [WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT](http://WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT)

**mma**  
magazine media  
associatie

**TopGear**  
NEDERLAND

**HO**  
NEDERLAND  
**nom**  
nationaal  
onderzoek  
multimedia

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

# Autolijs

Merk/type	Pagina
Alfa Romeo Tonale Concept	29
Aston Martin RB 003	21
Aston Martin Vanquish Vision Concept	21
Audi Q4 e-tron Concept	20
Audi SQ2	114
BMW i3s	122
BMW X4 M	31
Bugatti La Voiture Noire	18
Citroën Ami One	138
Cupra Ateca	122
Ferrari F8 Tributo	24
Fiat 500C TwinAir Turbo 80 Spiaggina '58	87
Fiat Panda 1.2 4x2 City Cross	80
Ford Fiesta ST	134
Ford Focus RS	136
Ford Focus ST	32
Ford GT40	60
Ginetta Akula	23
Honda Civic Type R	122, 137
Honda Civic Type R (EP3)	134
Hyundai i30 N Fastback	122
Kia ProCeed GT	122
Koenigsegg Jesko	38
Lamborghini Aventador SV Roadster	104
Lamborghini Aventador SVJ Roadster	27
Lamborghini Countach LP5000 QV	104
Lamborghini Huracán Evo	92
Lancia Delta Integrale Evo 2	134
Lexus UX 250h F Sport	78
Maserati Ghibli S Q4 GranSport	86
Mazda 3 2.0 SkyActiv-G 122 6MT Hatchback	88
Mazda RX-7	56
McLaren 600LT door Hennessey	30
McLaren 720S Spider	144
Mercedes-AMG A 35 4Matic	114
Mercedes-AMG GT 63 S 4-Door Coupé	74
Peugeot 205 GTI	133
Peugeot 208	34
Piëch Mark Zero	36
Pininfarina Battista	22
Polestar 2	28
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid	74
Renault 5 Turbo 2	135
Renault Clio 182 Trophy	137
Renault Clio Williams	134
Renault Mégane R26.R	137
Seat el-Born	26
Skoda Kodiaq RS	122
Superformance Cobra 427	144
Tesla Model 3 Performance	94
Toyota Corolla 2.0 High Power Hybrid	82
Volkswagen Golf R	122
Volkswagen Golf V GTI	137
Volvo V60 T8 Twin Engine AWD R-Design	81



## GA VOOR KLEUR

Met zijn gekleurde wijzerplaat is deze chronograaf een echte blikvanger. De roestvrijstalen kast en de lederen horlogeband ronden het geslaagde design af. CA4420-21X, 189 euro\*



**Eco-Drive**

# TIJD MET STIJL

Tijd bestaat in ontelbare vormen. We ervaren de tijd hectisch, avontuurlijk, stijlvol of als een moment van bezinning. Ontdek het horloge voor uw gevoel voor tijd – en stijl.

Het is tijd voor een echte blikvanger. De chronograaf CA4420-21X met hoogwaardige lederen horlogeband en groene wijzerplaat valt op. Met zijn moderne design is het horloge uitstekend geschikt voor dagelijks gebruik. U wilt ook onder water weten wat de klok slaat? Ontdek de Promaster Aqualand, waarmee u tot 200 m diep kunt duiken. Of houdt u van heldere vormen? Dan zijn onze roestvrijstalen chronografen perfect voor u. Maar ook de populaire Sapphire-serie gaat met nieuwe modellen met zijn tijd mee. Meer informatie is te vinden op [www.citizenwatch.eu](http://www.citizenwatch.eu).



## DE DIEPTE IN

De nieuwe Promaster Aqualand is uitgerust met een watersensor en dieptemeter en is dan ook een betrouwbare partner bij elke duikgang. Beschikbaar vanaf midden maart. BN2036-14E, 499 euro\*

## ALTIJD BIJ DE HAND

Of het nu overdag op kantoor is of tijdens het joggen na het werk – met de nieuwe roestvrijstalen chronograaf houdt u altijd de tijd in het oog. AT2431-87L, 199 euro\*



## VOOR JONG EN OUD

Dit sportieve-minimalistische model legt de focus op het materiaal: een massieve roestvrijstalen horlogeband en saffierglas. BM7108-81L, 179 euro\*

## ENERGIE DOOR LICHT

Onze Eco-Drive technologie zet elke vorm van licht in energie om. Het vervangen van de batterij is niet meer nodig. Een verlichtend moment voor het milieu en voor u. Want duurzaamheid heeft tenslotte ook stijl.

**CITIZEN**

BETTER STARTS NOW

JFK#75

# NU IN DE WINKEL



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

---

# Nieuws

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

---



## De Zwarte Auto

Ja, zo heet ie echt. Hebben wij niet verzonnen

# Bugatti La Voiture Noire

De 2019-versie van de Type 57 SC Atlantic, zeg maar



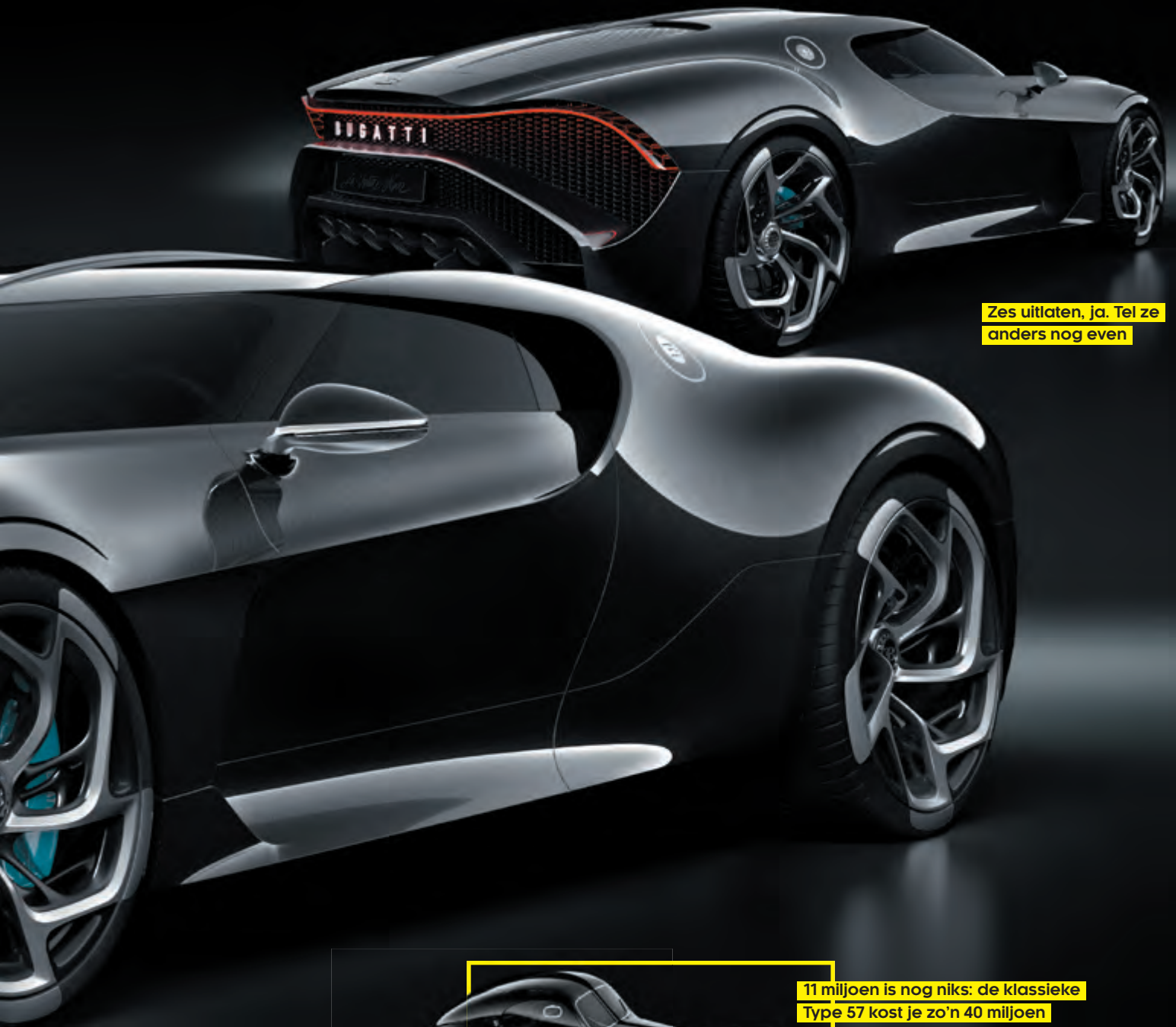
**A**anschouw, nietig persoon: dit is de Bugatti La Voiture Noire. Inderdaad: de Bugatti De Zwarte Auto. Het is een moderne interpretatie van de Bugatti Type 57 SC Atlantic, waarvan het merk er slechts vier bouwde tussen 1936 en 1938. Van deze extreme en extreem duistere La Voiture Noire zal er daarentegen maar één bestaan.

De Bugatti La Voiture Noire is geen bloedsnel

circuitmonster, maar 'een coupé met het comfort van een limousine en de kracht van een hypercar', aldus Bugatti-baas Stephan Winkelmann. Vandaar ook dat het merk niets deed aan het vermogen. Onder de heftige koets schuilt dezelfde 8,0-liter W16 als in de Chiron. De beul met vier turbo's produceert ook hier 1.500 pk en 1.600 Nm. Is ook 'ruim voldoende', zoals een ander bekend luxemerik zou zeggen.

Sterker nog: Bugatti maakt niet eens woorden vuil aan de topsnelheid van de La Voiture Noire, of andere vulgaire zaken als sprinttijden. Het enige wat ze aanhalen, is de top van 220 km/u die de Bugatti Type 57 SC Atlantic haalde, zo'n 80 jaar geleden. Want daar draait deze creatie om: zijn voorvader, de zeldzame coupé uit de jaren dertig.

Neem even de tijd om de twee naast elkaar te bekijken en je ziet duidelijk waar de ontwerpers



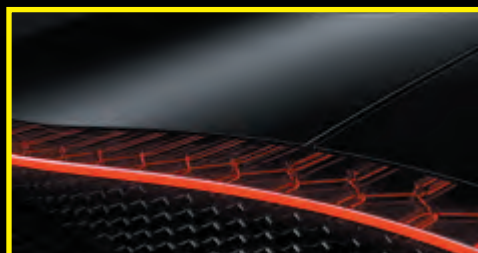
Zes uitlaten, ja. Tel ze anders nog even



11 miljoen is nog niks: de klassieke Type 57 kost je zo'n 40 miljoen

vandaan kwamen en naartoe gingen. De basis van de La Voiture Noire is overduidelijk een Chiron, maar de aanpassingen gaan ver. De lijn over het midden van de auto valt het meest op – en kijk even hoe mooi deze overgaat in de ruitwischer.

De geaccentueerde tankdop, de golvende lijn op de achterkant en de overdaad aan uitlaten zijn ook overduidelijke knipogen naar het verleden. Het team achter de Bugatti La Voiture Noire wilde de



achterkant dichtmaken, maar de W16 moest ook zijn hete lucht kwijt kunnen. De kleine gaatjes achterop zijn de oplossing.

Hebben? Helaas, dat zal niet gaan. Bugatti bouwt dus slechts één exemplaar. Hij kost 11 miljoen euro exclusief belastingen en hij is uiteraard al verkocht, aan 'een Bugatti-liefhebber'. Een typegoedkeuring is nog niet afgegeven, dus het is momenteel niet eens zeker of deze auto überhaupt de weg op mag...



Weinig revolutionair qua vorm, maar hé: wel schoon

# Audi Q4 e-tron Concept: nóg een elektro-SUV

Het kleine broertje van de e-tron, de Q4 e-tron (snap je het nog?)

**A**udi is verslingerd aan de stekker. Het ene na het andere studiemodel verschijnt en in haast alle gevallen spreekt het merk van productieplannen. Ook bij deze Q4 e-tron Concept. Hij komt onder de bestaande e-tron in het gamma en verschijnt aan het einde van volgend jaar.

De Q4 e-tron Concept staat op het elektrische MEB-platform van de Volkswagen Groep. De ID Buggy en de Skoda Vision iV gebruiken dezelfde basis. VW laat hiermee meteen de flexibiliteit van het platform zien: je kunt er kennelijk een hip strandkarretje op plaatsen of een gedistingeerde zakenbak. De carrosserie van de Q4 pronkt met een prima luchtweerstand van 0,28 Cw.

De elektro-SUV gebruikt twee elektromotoren om een totaalvermogen van 306 pk te genereren. De motor van 204 pk op de achteras doet het meeste werk. De voorste elektromotor springt enkel bij als het nodig is, bijvoorbeeld om zijn sprinttijd van 6,3 seconden van 0 naar 100 km/u te realiseren. De accu van 82 kWh zou een actieradius van 450 kilometer moeten garanderen.

Audi's nieuwe SUV is 4,59 meter lang, 1,90 meter breed en 1,61 meter hoog. Dat is een schamele 7 millimeter minder lang, 7 millimeter minder breed en 4 millimeter minder hoog dan de Audi Q5. Een vergelijkbaar formaatje, dus. De e-tron die je nu al kunt kopen, is trouwens 4,90 meter lang en 1,93 meter breed.

Je kunt de Audi Q4 e-tron Concept aan het einde van 2020 in de showrooms verwachten. Hij komt ongeveer tegelijk met de Audi e-tron GT. Tussendoor komt Audi eerst nog met de e-tron Sportback, om het overzichtelijk te houden. Sterker: tot en met 2025 komt Audi met maar liefst twaalf volledig elektrische auto's. Er zit vast iets voor jou tussen. Of ga je toch voor een Porsche Taycan?



# Aston Martin in het offensief

Dit is de RB 003...



**J**e mag best een beetje opgewonden raken van deze Aston Martin RB 003, een soort mini-Valkyrie die zijn debuut maakte in Genève. Het is de derde auto die ontspruit aan de samenwerking tussen Aston en Red Bull Advanced Technologies, na de Valkyrie en de Valkyrie AMR Pro. Ook deze RB 003 is een serieus stuk techniek dat hevig leunt op de wereld van de Formule 1.

Net als bij de Valkyrie zien we bij de RB 003 een pruillipje dat doet vermoeden dat hij poseert voor een selfie. Ook is er een enorme diffuser, zodat de onderkant van de auto een grote hoeveelheid downforce genereert. Uiteraard is de carrosserie van koolstofvezel, net als de basisconstructie.

De actieve ophanging en elektronische systemen 'delen hun filosofie met die van de Valkyrie', aldus Aston, maar nieuw voor de 003 is Flexfoil: een technologie uit de luchtvaartindustrie waarmee je volgens het merk 'de downforce kunt variëren zonder de fysieke hoek [van de spoiler] te veranderen'.

De motor is niet de gillende V12 uit de Valkyrie, maar een nieuwe V6 hybride die Aston zelf heeft ontwikkeld. Het blok gebruikt hetzelfde afgesloten Nexcel-oliesysteem als de Vulcan, waarmee je de olie in 90 seconden kunt verversen en zelfs kunt behandelen en hergebruiken. Prestatiecijfers zijn er nog niet, want de RB 003 is voor nu nog niet productierijp. Bedenk ook dat Aston voorlopig nog niet eens een rijdend prototype van de Valkyrie heeft...

Het was natuurlijk de bedoeling dat de RB 003 sterk op de Valkyrie zou lijken. Het interieur is wel ruimer, met deuren in LMP1-stijl voor een makkelijke in- en uitstap. Er is een brede, 3D-geprinte middenconsole die zorgt dat het niet te gezellig hoeft te worden tussen jou en je passagier. Ook is er een heuse bagageruimte. Toch is de RB 003 nog altijd behoorlijk spartaans. Het geluid van de stereo, de lucht van de airco én de sfeerverlichting komen allemaal uit een opening onder de voorruit. Er zijn geen losse ventilatieopeningen of speakers.

Er worden 500 exemplaren van de RB 003 gemaakt. De prijs is nog niet bekend, maar ligt naar het schijnt sowieso boven de 230.000 euro (exclusief belastingen). In 2021 wordt de auto verwacht.

...en dit is de Vanquish Vision. Twee middenmotor-Astons, komt eraan meneer

Wij voelen toch een ietwat Lotus-achtige vibe bij zoveel nieuws



**D**e Aston Martin Vanquish keert terug als een slanke, lichtgewicht supercar die Ferrari en McLaren stof tot nadenken moet geven. Dit wordt Aston Martins eerste productie-supercar met de motor in het midden. Voor nu is het nog een concept dat duidelijk het verlangen van Aston benadrukt om mee te doen in hetzelfde segment waar de F8 Tributo en de 720S zich bevinden.

Het merk past veel Valkyrie-kennis toe op de Vanquish Vision. Denk aan aerodynamica, de manier van bouwen, lichtgewicht constructies, et cetera. Helaas neemt het merk ook hier niet de V12 uit de Valkyrie over. De Vanquish krijgt, net als de RB 003, een V6.

Aston Martin verklaapt niets over de specificaties, maar gezien de concurrentie zou de motor ongeveer 700 pk moeten hebben. In tegenstelling tot de

RB 003 en de Valkyrie gebruikt de Vanquish Vision een aluminium platform, geen koolstofvezel.

Designbaas Miles Nurnberger zegt: 'Er is minder negatieve ruimte die het uiterlijk van de Valkyrie en de RB 003 definieert. De Vanquish Vision is mooier, sierlijker, en met een reden. Hij is ontworpen om in de minder extreme klasse te floreren.' Minder functie, meer vorm dus – als we het zo even mogen samenvatten.

# Pininfarina Battista: hyper-EV met 1.900(!) pk



Mooi interieur – met extra versterkte rugleuningen, hopen we



**D**

it, dames en heren, is de Pininfarina Battista: de krachtigste straatlegale auto die ooit uit Italië kwam. Hoe krachtig? 2.300 Nm en 1.900 pk. Denk daar maar eventjes over na. De lancering van 0 naar 100 km/u duurt minder dan 2 seconden. En in minder dan 12 seconden zit de Battista op 300 km/u. Dat zijn een stel cijfertjes waar je gezicht spontaan van zou kunnen smelten.

En de Battista doet dat allemaal zonder uitstoot. Lokale uitstoot, dan. Want de Italiaanse hyper-EV leent zijn techniek van Rimac (waar Porsche voor 10 procent eigenaar van is). Een extreme combinatie: het historische merk Pininfarina met zijn

prachtige penseelstreken, en de modernste elektrotechniek. De Battista is de eerste auto die Pininfarina uitbrengt onder zijn eigen merknaam.

Even bijspijkeren: Pininfarina werd in 1928 opgericht en is waarschijnlijk het beroemdste ontwerpbureau uit Italië. Het designhuis, onder leiding van Battista 'Pinin' Farina en later zijn zoon Sergio, tekende de meest iconische Ferrari's – zeg maar alle modellen vanaf 1951 tot aan de F12 Berlinetta. Ook maakten ze veel ontwerpen voor Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Peugeot en andere merken. De Cistitalia 202 uit 1946 is één van slechts negen auto's die in de permanente collectie in het Museum of Modern Art in New York staan. Dat zegt al bijna genoeg.

In 2015 werd het op omvallen staande designhuis trouwens overgenomen door het Indiase Mahindra. En terwijl het hoofdkantoor in Cambiano (vlakbij Turijn) gevestigd blijft, woont Automobili Pininfarina, dat verantwoordelijk is voor de 150 exemplaren die er van de Battista gebouwd zullen gaan worden, in München. Ofwel: Italië, Zwitserland, India, Duitsland – dat is nog eens globaliseren...

Je vraagt je af hoe je 1.900 pk in hemelsnaam op de weg houdt? Wij ook een beetje. Daarom is het goed om te weten dat ex-F1-coureur Nick Heidfeld zich met de wegligging van de Battista gaat bemoeien. Elk exemplaar van Pininfarina's hypercar zal voor ongeveer 2 miljoen euro van eigenaar wisselen.

# De nieuwe supercar van Ginetta is boos

Twintig stuks, 400.000 euro. Overleg het eerst maar eventjes thuis

Het kan nog: gewoon een grote spoiler op je supercar schroeven



**'B**

en je boos? Is er iets? Waarom kijk je zo zuur? Als de nieuwe supercar van Ginetta een mens was, dan zou hij deze vragen vast dagelijks te horen krijgen.

Het merk gebruikte kennis en onderdelen van hun LMP1-auto om deze ogenschijnlijk slechtgehumeerde creatie neer te zetten.

Hoe hij heet? Ginetta heeft 'm Akula gedoopt. Het beestje dankt zijn vermogen aan een in het midden geplaatste V8. Nee, niet waar je zou verwachten: hij zit vóór de cockpit. Het aluminium motorblok levert meer dan 608 pk en ruim 700 Nm aan koppel. Ginetta geeft ook aan dat de motor erg direct reageert op het gaspedaal en dat er geen elektronische

ondersteuning nodig is om hem op het randje te kunnen rijden. De Akula komt met achterwielaandrijving, een semi-automaat met zes versnellingen en flippers achter het stuur. De auto heeft een leeggewicht van slechts 1.150 kilo. Ginetta mikt op 320 km/u als topsnelheid.

Ben je al enthousiast geworden? Dan moet je snel zijn en een dikke portemonnee hebben. Er worden slechts twintig stuks geproduceerd (veertien zijn er al verkocht) en ze kosten omgerekend 470.000 euro (voordat de Belastingdienst langskomt, natuurlijk).

Moeders mooiste is ie niet. Wat hij wel is, is gladder dan een aal. Aerodynamisch gesproken, dan. Geen moeilijke oefjes als actieve aerodynamica –

gewoon een flinke spoiler, grote happers en schoepen die de lucht een bepaalde kant uit sturen. Vanbinnen is de nieuwe Ginetta Akula een echte raceauto. Er zit een rolkooi in volgens FIA-specificaties, keramische remmen, verschuifbare pedalen (in Ford GT-stijl) en de stoelen zijn niet veel meer dan kussentjes op de monocoque.

Met dit speeltje mag je overigens gewoon op de openbare weg rijden. Tractiecontrole en ABS zijn aanwezig. Navigatie, een draadloze oplader voor je telefoon, airconditioning en zelfs een achteruitrijcamera zijn er ook. Plus: je kunt, en dit is best indrukwekkend, 675 liter bagage kwijt in de auto. Wanneer gaan we roadtrippen?

# Ferrari's 488-opvolger heet F8 Tributo



De eerste auto volgens de nieuwe ontwerptaal van het merk



Nog steeds knipperlichtknoppen op het stuur, dus? Ah, oké



**A**rrivederci en bedankt, 488 GTB. Want hier is de nieuwe Ferrari F8 Tributo, met achter de stoelen de krachtigste V8 die het merk ooit in een reguliere productieauto legde. Voor zover je de termen 'regulier' en 'productieauto' kunt gebruiken bij Ferrari, tenminste. Het is een schoonheid,

nietwaar? De F8 Tributo is de eerste interpretatie van Ferrari's nieuwe ontwerptaal.

De nieuweling gebruikt de bekende 3,9-liter V8 die ook in de 488 GTB lag. Ferrari herinnert ons er graag aan dat de motor driemaalig winnaar van de International Engine of the Year Award is. Ook kreeg hij de onderscheiding van de beste motor

van de afgelopen twintig jaar. Een prima blokkie dus, wat je zegt. Volgens Ferrari is het turbogat ook volledig geëlimineerd.

Net als de McLaren 720S produceert de turbo-V8 in de Ferrari F8 Tributo 720 pk. Het koppel is 770 Nm. De sprint van 0 naar 100 km/u kost de F8 2,9 seconden. 0-200 duurt een kleine 7,8



## ‘Van 0 naar 100: 2,9 seconden’

seconden. De topsnelheid is 340 km/u, waar best mee te leven valt, lijkt ons. Hij weegt ook slechts 1.330 kilo, wat 40 kilo minder is dan de 488.

Ferrari leende meteen ook maar een goede dosis nerderigheid van McLaren. De verbeterde luchtinlaat op de neus van de F8 Tributo is namelijk verantwoordelijk voor 15 procent van de toename in

de efficiëntie van de aerodynamica. De luchtinlaten bij de koplampen zorgen voor betere koeling van de remmen. De spoiler omhelst de achterlichten, die trouwens een knipoog zijn naar de 308 GTB uit 1975.

De vernieuwde Ferrari Dynamic Enhancer (FDE+) kun je activeren via de *manettino*-knop op

het stuur. De diameter van het stuur nam overigens af en de gehele cockpit zou een stuk intuïtiever moeten zijn voor zowel bestuurder als passagier. Ziet er allemaal smakelijk uit.

De prijzen zijn nog niet bekendgemaakt, maar zoals gebruikelijk hoeft je niet te verwachten dat ze ook maar enigszins zijn.



# Seat el-Born: de eerste elektrische Seat

Kijk, een soort hoge Tesla Model 3 uit Spanje



Clean interieur mag van ons zó in andere Seats



Dat neusje oogt soort van bekend...



**L**ees deze kop te snel, en je zou kunnen denken dat Seat met een ezel komt. Er staat echter niet 'el Burro', maar 'el-Born'. Het is de eerste volledig elektrische auto van het Spaanse merk en hij staat – uiteraard – op het MEB-platform van de Volkswagen Groep. De auto is vernoemd naar 'een van de meest iconische wijken van Barcelona'. Hip, hoor.

De actieradius van de Seat el-Born bedraagt 420 kilometer en met een snellader laad je de auto voor 80 procent vol binnen 50 minuten. Volgens Seat doen warme en koude temperaturen weinig met de actieradius. Wat het bereik wel kan schaden, is jouw

rechtervoet. De elektromotor met 204 pk laat de el-Born in een nette, maar niet spectaculaire 7,5 seconden van 0 naar 100 km/u zoemen.

'Aerodynamica speelt een belangrijke rol bij het vergroten van de actieradius van de Seat el-Born. Zo heeft hij geen traditionele grille, maar zijn er wel instroomopeningen lager in de neus om de batterijen te koelen', aldus het merk. De kenmerkende dichte grille wordt nu dus blijkbaar op meer elektrische auto's gebruikt. Al hadden ze er best een kleine twist aan kunnen geven – hij heeft zo wel erg veel weg van een van zijn voornaamste concurrenten, de Tesla Model 3.

Je moet nog een jaartje geduld hebben voordat je kunt instappen: de Seat el-Born wordt in 2020 verwacht. De prijzen laten voorlopig ook nog even op zich wachten. Met wat geluk weten ze de el-Born rond de 40.000 euro te houden; dan pakt de hatchback vast een leuke portie marktaandeel van de gevestigde orde.

Naast de goedkoopste Model 3 liggen twee elektrische auto's het meest voor de hand als alternatieven voor de el-Born: de Hyundai Kona Electric en de Kia e-Niro. Ongeveer hetzelfde formaat, ongeveer hetzelfde vermogen en ook de actieradius ligt net iets boven de 400 kilometer. Een lastige keuze?

# Lamborghini Aventador SVJ Roadster

Op leeftijd? Ja. Daardoor minder indrukwekkend? Nèh

De ultieme Aventador pakt een kappertje



**D**e Lamborghini Aventador SVJ Roadster dingt mee naar de prijs voor de langste modelnaam (die verliest ie overigens, aan de Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo) en komt standaard met veel indrukwekkende getallen: twaalf cilinders, nul turbo's, 770 pk, 720 Nm, 350 km/u en slechts 800 exemplaren. Nog iets vergeten? Ah, een 0-naar-100-tijd van 2,9 tellen, en 0 naar 200 in 8,8 seconden. Oké, nog eentje: van 100 naar 0 in 31 meter. En iets wat lastig in cijfers (of woorden) valt uit te drukken: het ontzagwekkende geluid van die machtige V12.

De Aventador SVJ Roadster is precies wat je al dacht: de open versie van de snelste Aventador die het merk ooit op de weg zette. Het dak bestaat uit twee koolstofvezel delen van elk 6 kilo, en je kunt ze zoals gebruikelijk kwijt in de neus van de auto. Voor als je onderweg een buitje tegenkomt. Door de nodige verstevigingen weegt de Aventador SVJ Roadster een kleine 50 kilo meer dan de dichte versie. Het totale gewicht is 1.525 kilo.

Volgens Lamborghini doet het verwijderen van het dak geen enkele afbreuk aan de aerodynamische kwaliteiten van de Aventador SVJ Roadster. Het zogenoemde Aerodinamica Lamborghini

Attiva 2.0-systeem speelt net zo met de lucht als bij de dichte versie. Binnen 500 milliseconden past het systeem de aerodynamica aan voor de beste prestaties. Ondertussen zorgt de vierwiel-aandrijving voor de nodige dynamische stabiliteit. Ook bij deze Aventador moet je het nog doen met de oude flippertransmissie met enkele koppeling.

De komst van de Aventador SVJ Roadster bevestigt trouwens ook dat Instagrammer Whitesse inderdaad vorig jaar al de roadster op het internet lekte. We zijn benieuwd of Lamborghini 'm nog eens uitnodigt om tien maanden van tevoren alvast z'n auto samen te stellen...

# Polestar 2: concurrentie voor Tesla



Een betaalbare én snelle elektrische auto van Volvo's submerk

**A** utomerken cirkelen om Tesla heen. Het merk beloofde drie jaar geleden al een betaalbare versie van de Model 3. Nu deze eindelijk in aantocht is, is hier ook plots de Polestar 2: een elektrische auto met 500 kilometer bereik en een (beloofde) vanafprijs van 39.900 euro. Vechten maar.

Dit is overigens de Europese adviesprijs; het definitieve bedrag kan per markt nog wat verschillen (lees: in Nederland wordt ie wellicht wat duurder), maar hoe dan ook zal de Polestar 2 een bijzonder prettig geprijsd model worden. De Tesla Model 3 Long Range kost momenteel 55.600 euro; de instapprijs komt mogelijk rond de 45.000 euro te liggen.



De Polestar 2 perst zijn actieradius uit een 78-kWh accupakket en stuwt dit naar twee elektromotoren die samen 408 pk en 660 Nm genereren. De 0-naar-100-tijd: minder dan 5 seconden. Vink het Performance Pack aan en het merk monteert Brembo-remmen, Öhlins-dempers en 20-inch wielen.

Kleine kanttekening: je kunt niet meteen naar de winkel rennen om voor 40 mille een Polestar 2 te bestellen. De eerste twaalf maanden biedt het merk alleen een Launch Edition aan van 59.900 euro. Ah, dezelfde tactiek als Tesla dus.

Voor de klant is dit hoe dan ook mooi nieuws: laat autobouwers elkaar maar pushen om als eerste met een betaalbare elektro-sportsedan te komen...

Duistere bedoening hierbinnen; kaarsje aansteken?



# Alfa Romeo Tonale: drie keer raden...

Juist: het is een plug-in hybride midi-SUV. Maar wel een heel mooie



**W**

e weten niet of we nu moeten juichen of huilen. Aan de ene kant zijn we inmiddels een beetje moe van alle plug-in hybride compacte concept-SUV's.

Aan de andere kant hebben we nog niet eerder een plug-in hybride compacte concept-SUV gezien die er zo beeldschon uitziet als deze. Op de Autosalon van Genève werd de Alfa Romeo Tonale gepresenteerd. Kijk en bewonder.

Het is voor het eerst dat Alfa Romeo een plug-in hybride toont. Het merk belooft uiteraard het nodige rijplezier en een focus op de bestuurder, maar geeft verder geen technische details vrij, behalve dat er een 'elektrische motor achterin' zit. Bij de Alfa Romeo Tonale (de naam is, net als bij de Stelvio, die van een bergpas) staat de D op de bekende DNA-knop niet langer voor 'Dynamic', maar voor

'Dual Power', waarbij zowel de brandstof- als de elektromotor maximaal meedoet. In het infotainmentsysteem vind je vervolgens de E-mozione-functie, waarmee je de respons op het gaspedaal en het stuur kunt aanscherpen. Ook aan het geluid is gedacht: 'de zoem van de elektromotor begeleidt de authentieke Alfa Romeo-brul', aldus het merk.

Uiteraard geeft Alfa hoog op over het design en de verschillende verwijzingen naar het verleden die erin zitten. Zoals de telefoonschijfwielen, hier in formaatje 21 inch, en de Scudetto-grille met aan weerszijden drie lichtvormen die verwijzen naar de SZ en de Brera. Het vloeiende design mondt uit in een puntige achterklep. De contouren van de langwerpige achterraut lopen door in de vleugel erbovenop. De licht-units zijn volgens Alfa eerder 'een lichtgevende handtekening van een artiest' dan

simpelweg een stel achterlichten. Nou ja, hoe je ze ook noemen wilt: mooi zijn ze wel.

In het interieur zien we een 12,3-inch tellerscherm achter het stuur en een 10,25-inch aanraak-scherm centraal op het dashboard. Alfa belooft een 'naadloze en vloeiende' interface en noemt twee bijzondere apps: Alfista en Paddock. De eerste is (jawel) een *lifestyle experience* met nieuws, updates en info over Alfa, en bijvoorbeeld de mogelijkheid om tickets voor een meeting te boeken. In de tweede app kun je extraatjes voor je auto bestellen, of merchandise voor je jengelende kinderen.

De Alfa Romeo Tonale is voorlopig niets anders dan een conceptcar. Maar het ligt in de lijn der verwachting dat Alfa na de Stelvio niet lang meer zal willen wachten met de introductie van een kleinere SUV, hybride of niet.

Wil je Speedtails bang maken bij de stoplichten? Better call John



## Hennessey had een van zijn 'ingevingen'

Een McLaren 600LT plus meer dan 1.000 pk zorgt voor een goedkopere Speedtail-concurrent

**D**e McLaren 600LT verscheen op de radar van John Hennessey, en hij besloot 'm tot ontploffing te brengen: maak je op voor een meer dan 1.000 pk sterke versie van McLarens nieuwe Sports Series-ster.

Het doel waarop de Hennessey zich richt? De McLaren Speedtail z'n achterste laten zien. Jazeker, hij richt zijn pijlen op de 1.050 pk sterke, gestroomlijnde trots van McLaren.

'Ik kocht mijn 600LT om dezelfde reden dat ik de nieuwe Ford GT kocht,' zegt John, 'namelijk om ons team een goed ijkpunt te geven voor onze

Venom F5.' Aanvankelijk was hij niet van plan de auto te modificeren, maar na exact één ritje besloot hij: 'Die auto is zo goed – het enige wat hij nodig heeft, is meer vermogen.'

Het achterliggende idee is de Speedtail 'op waarde te kloppen' van 0 tot circa 240 km/u, waarna de lagere luchtweerstand van de Speedtail die laatste in de kaart begint te spelen. Er staan drie niveaus van upgrades gepland. Een bescheiden upgrade naar 717 pk (0-96 km/u in 2,6 seconden), een upgrade naar 816 pk (0-96 km/u in 2,4 seconden), en de *big daddy*, de HPE 1000. In het geval van die laatste hebben we het over 1.014 pk en 1.173 Nm

aan koppel, van 0 naar 96 km/u in 2,1 seconden en de kwartmijl in 9,6 seconden – bij 252 km/u.

Om de auto met zulke snelheden te laten omgaan, zal Hennessey de 600LT uitrusten met andere luchtfilters, een ECU van Motec, eigen roestvrijstalen uitlaatspruitstukken, geüpgradede dubbele turbo's, een vrijer ademende wastegate, een betere transmissie, een roestvrijstalen uitlaat en een betere intercooler. 'Ik denk dat McLaren de beste supercars ter wereld bouwt', vertelt John aan TG. Alleen onze lieve Heer weet momenteel nog hoe zo'n supercar zal aanvoelen met het vermogen van een hypercar...



## De Engelsen doen grauw en kiezen voor grijs

Er mogen dan vijftig tinten van zijn – grijs is het nieuwe zilver

**L**uister goed, fans van cijfertjes en grafiekjes: het afgelopen jaar werden er in het VK meer grijze auto's verkocht (meer dan een half miljoen) dan auto's van een andere kleur. Het is bij onze westerburen de eerste keer dat 'afwaswater' alle andere kleuren van de regenboog heeft verslagen. We zouden kunnen stellen dat de Britse bevolking eens wat vrolijker moet doen, maar heb je het Neder-

landse wagenpark als eens bekeken? Precies, wij zeggen maar niks.

Sterker nog: als ode aan Nederland (waarschijnlijk) steeg de kleur oranje in het VK met 37 procent ten opzichte van 2017. Ook koos men 28 procent vaker voor beige. Beige? Echt, jongens?

Zilver, voorheen vaak winnaar, viel uit de top vijf, en in Schotland won wit het vorig jaar. Net voor de Schotse ruit, denken we.



Uit recent onderzoek blijkt dat X4-rijders vaker puppy's schoppen dan andere automobilisten

# Lief doen! De X4 M en de X3 M zijn geboren

Vingers in de oren, M-fans: BMW heeft besloten om hard te gaan met baby-SUV's

**Z**eg hallo tegen twee nieuwe BMW M's die lid worden van de SAVV, de 'Sports Activity Vehicle'-Vereniging: de X3 M en de X4 M, waarvan ook Competition-versies zullen verschijnen. Ai ai, zout in de wonde voor de hardcore M-aanhangers.

Laten we beginnen met de motor. Dat is de krachtigste zes-in-lijn die ooit in een BMW heeft gelegen. Hij heeft twee turbo's, waardoor de 3,0-liter zescilinder 480 pk en 600 Nm heeft – en dat is standaard. De Competition-versies krijgen 30 pk extra, dus 510 pk, gekoppeld aan een achttraps automaat. Is dat een voorbode van het vermogen van de volgende M3? Laten we het hopen.

Zowel de X3 als de X4 M gaat van 0 naar 100 km/u in 4,2 seconden; de Competition-versies schaven daar

nog een tiende van af. Het vermogen gaat naar alle vier de wielen door middel van hetzelfde systeem dat we al zagen op de M5. Het is vooral gericht op de achterwielen en stuurt alleen vermogen naar de voorwielen wanneer dat nodig is, maar in tegenstelling tot de M5 kun je niet zelf de instellingen veranderen (en dus de vooras helemaal uitschakelen). Boe.

BMW zegt de carrosserie en het onderstel te hebben verstevigd zodat deze super-SUV niet omvalt in de bocht. Visueel is hij precies wat je verwacht van een BMW die aan M is gevoerd: wat dikker. Hij heeft grotere luchtinlaten, scherpere, agressievere lijnen, geaccentueerde spoilers voor en achter, een kwartet aan uitlaten, plus een hele lawine aan M-badges. Binnen zijn de nieuwe sportstoelen bekleed met chic Vernasca-leer met contrasterend stiksel.

Aangezien een op de drie auto's die uit een BMW-showroom rijdt een X-model is, baart het eigenlijk nog opzien dat de X3 niet eerder als M verschenen is



# De nieuwe Ford Focus ST kan allemaal kunstjes

Deze nieuwe ST heeft meer koppel dan de Honda Civic Type R, anti-turbogat-technologie en een geluidsversterkend systeem. We kunnen niet wachten

**G**eloof het of niet, maar dit is wel degelijk al de vierde generatie van de Ford Focus ST. Rivalen met zo'n stamboom staan dikwijls al lang in de Galerij der Onsterfelijke Hete Hatchbacks, maar de ST heeft nog een lange weg te gaan voordat hij een iconische status zal verwerven.

Daar zijn verschillende plausibele redenen voor. Elke generatie kende een potiger RS-broer die zich een plek in de schijnwerpers verwierf, waardoor de ST altijd wat tam aanvoelde, ook omdat hij altijd ook werd geleverd als stationwagen – en als diesel. De glamour van een auto verbleekt snel als hij eruitziet als een handige kar om op zaterdag mee naar de Ikea te rijden.

De kleinere Fiesta ST is de echte ster, uiteraard, en wellicht in de hoop dat iets van diens glans zal afstralen op de grotere broer heeft Ford ogenschijnlijk dezelfde grille en lakkleuren gebruikt op de nieuwe Focus ST. Er zijn nog steeds allerhande

varianten beschikbaar, overigens; je hebt de keus uit een vijfdeurs hatchback of stationwagen, benzine of diesel, handbak of automaat. Serieuze liefhebbers opteren uiteraard voor de handgeschakelde benzinevarianten.

Om mee te beginnen: de 2,3-liter viercilinder turbomotor produceert 280 pk en 420 Nm, en hoewel dat eerste getal nog niet leidend is in z'n klasse, verslaat hij met dat tweede getal de huidige kampioen, de Honda Civic Type R. Ford zegt dat deze uitvoering van de Focus ST in minder dan zes seconden van 0 naar 100 km/u zal gaan.

Alleen de benzineversie van de ST komt overigens met de turbogat-beperkende technologie van de Ford GT en een nieuw elektronisch sperddifferentieel op de aangedreven vooras. Ford claimt dat dat laatste sneller reageert en accurater is dan de mechanische varianten die we zo tof vinden bij de hardcore rivalen van de ST. De diesel (een 190 pk en 400 Nm sterke 2,0-liter, voor wat het waard is)

heeft in plaats daarvan een *torque vectoring*-systeem dat via de remmen werkt.

De ST is ook te koop met een optioneel Performance Pack, wat de handgeschakelde zesbak voorziet van *rev matching* (automatisch tussengas bij terugschakelen), *launch control* heeft en een slimme ophanging biedt (ze noemen het Continuously Controlled Damping) die allerhande parameters elke twee milliseconden in de gaten houdt en de dempers vertelt hoe ze zich dienen te gedragen.

De verdere wijzigingen aan de ophanging klinken als klein bier, maar de standaard Focus is al een behoorlijk lekkere auto om te rijden, dus dat is niet iets om je zorgen over te maken. De ST ligt 10 millimeter lager, is marginaal stijver en de besturing is 15 procent sneller.

Het zogeheten Performance Pack biedt bovendien een Track-modus die je in staat stelt de stabiliteitscontrole 'losser' te laten functioneren. Het is voor het eerst dat die rij-modi op een Focus ST





**Oké, dus dit is de ST, maar wanneer komt de RS? Ongeduldig? Wij? Welnee**

**Waarom is deze ST niet knaloranje gelakt? Dat is een zeer grote misser, Ford**



Het interieur van de ST heeft nog altijd Recaro-stoelen, wat heel goed nieuws is, maar het versterkte motorgeluidssysteem dient nog te worden onderworpen aan nader onderzoek. Ook is er een head-up display en een heel aantal sportieve meters en klokken beschikbaar in het TFT-instrumentencluster; dat juichen we toe

verschijnen, en ze lijken makkelijk te bedienen te zijn dankzij de knoppen op het stuur. Dat je de regie in handen hebt, neemt in elk geval iets van onze zorgen weg omtrent de elektronische versterking van het geluid van de uitlaten in de Sport- en Track-modi. Zoiets kan goed uitpakken, maar het kan ook vrij belabberd zijn; dat weet je nooit van tevoren.

Nu we het toch over uitlaatgeluiden hebben: de pijpen zijn verplaatst naar weerszijden van de diffuser om een fout van de vorige ST ongedaan te maken, want daar zat de centrale uitlaatpijp een eventuele trekhaak in de weg (en brandde je je kuiten als je je bagage pakte). Wees gerust: achter deze auto kun je een caravan hangen. Andere verstandige nieuwigheden zijn de adaptieve cruisecontrol, een automatisch parkeersysteem en het feit dat de ST kan fungeren als een wifi-hotspot voor maximaal tien apparaten.

Maar het belangrijkste van alles is dat je 'm nog altijd kunt bestellen in de kleur oranje. Essentieel als je die glamour maximaal wilt meepakken.

# De nieuwe Peugeot 208 en e-208 zijn hier

De elektrische versie is net zo snel als een 205 GTI



**H**oewel de oudste broer vaak de slechtste bestuurder is (volgens hoogstaand onderzoek), wil de Peugeot 208 maar al te graag lijken op zijn grotere broeder, de prachtige 508. En dat is 'm bijzonder goed gelukt. De Clio- en Polo-concurrent komt in twee smaken: als 208 en als e-208.

De sterkste uitvoering van de nieuwe hatchback

is direct ook het grote nieuws van deze generatie: de elektrische e-208. Het zoem-Peugeotje produceert 136 pk en 260 Nm koppel, waarmee hij van 0 naar 100 km/u gaat in dezelfde tijd als de oude 205 GTI dat deed: 8,5 seconden. In de Sport-modus is de 0-naar-100-tijd zelfs 8,1 seconden.

Het accupakket met een capaciteit van 50 kWh zorgt voor een actieradius van 340 kilometer

(WLTP). In de oude NEDC-testen zou hier 450 kilometer uitgekomen zijn. Om kopers gerust te stellen, garandeert Peugeot dat de accu na acht jaar of 160.000 kilometer nog altijd 70 procent van zijn originele capaciteit zal geven. Dus als je dit magazine leest in 2027: kijk even naar je garantie.

Je kunt de Peugeot e-208 zien als de opvolger van de 106 Electrique uit 1996, die Peugeot liet



Niet bang zijn, dit  
leeuwkje bijt niet



Nog altijd een klein  
stuurtje, tellers erboven

bouwen door het bedrijf Heuliez. Dit karretje had een nikkel-cadmium-batterij en kwam 100 kilometer ver. Tussen 1995 en 2003 verkocht Peugeot 6.400 exemplaren, vooral aan de Franse overheid. Het zal de e-208 vast beter vergaan.

Als je helemaal niet aan de elektra wilt, dan hoeft dat ook niet. Je kunt ook nog altijd opteren voor een gewone 208. Benzinetappers krijgen altijd een

1,2-liter driecilinder en mogen kiezen uit drie opties: een 75-pk versie met vijfbak, 100 pk met een zesbak of automaat of een automaatversie met 130 pk. Dieselaars moeten het altijd doen met een 100 pk sterke viercilinder met een zesbak.

Voor de normale versie met brandstofmotor ligt de nieuwe Renault Clio als alternatief het meest voor de hand. Deze kleine hatch is ook net nieuw

en komt nog uit hetzelfde land ook. Ben je op zoek naar een elektrische auto in deze klasse, dan is de Renault Zoe een optie – al komt die op papier niet zo ver als de e-208. Andere EV's zijn vaak kleiner (VW e-Up) of juist groter (Nissan Leaf), al zitten er meer b-segmenters in de pijplijn.

De nieuwe Peugeot 208 komt in de herfst naar de showrooms. De prijzen zullen tegen die tijd volgen.



Klassiek silhouet, dieprode kleur... doe ons er maar een

# Het zit in de familie...

De achterkleinzoon van Ferdinand Porsche brengt nu een supercar op de markt, en wat voor een: de Piëch Mark Zero is een – jazeker – luchtgekoelde EV-sportauto

**D**e naam Piëch zal je als autoliefhebber ongetwijfeld bekend voorkomen. Ferdinand K. Piëch is de kleinzoon van ene Ferdinand Porsche – onder meer de uitvinder van de hybride-auto en oprichter van een re-de-lijk succesvol Duits merk of twee. Ferdinand Piëch werd in 2002 voorzitter van de raad van commissarissen bij de Volkswagen Groep.

Ondernemen zit in de familie, want de zoon van Ferdinand, Anton Piëch, richt nu een eigen

automeerk op met zakenpartner Rea Stark Rajcic. De naam? Piëch Automotive. Ze zijn gevestigd in Zwitserland en deze Mark Zero is hun eerste wapenfeit. De auto is volledig elektrisch, kan binnen vijf minuten voor 80 procent opgeladen worden en rijdt 500 kilometer op één lading.

Drie elektromotoren met elk 204 pk geven de Piëch Mark Zero een 0-100-tijd van 3,2 seconden. De topsnelheid is 250 km/u. De batterijen genereren weinig hitte en zijn daarom luchtgekoeld (zijn overgrootvader zou trots zijn). Dat scheelt

zo'n 200 kilo aan koelsysteem, waardoor het geheel een relatief behapbare 1.800 kilo weegt.

De Piëch Mark Zero moet zo'n 200.000 euro gaan kosten, exclusief belastingen. Wanneer je 'm op de weg kunt tegenkomen, is nog niet bekend. Als dat überhaupt gebeurt. Het is immers wel weer de zoveelste nieuwe elektrische supercar en het is altijd afwachten of zo'n auto écht komt. En zo niet: dikke Piëch.

Na lang zoeken vond Piëch eindelijk een Zwitserse vlag die groot genoeg was



Als je denkt dat deze pyjama al hightech is, dan zou je de race-overall eens moeten zien



## De toekomst van de Formule 1 is zonnig – en oranje

In 2050 zullen de McLarens er zo uitzien, met bewegende aerodynamica, en te maken krijgen met zogeheten *black-out zones*

**D**e kristallen bollen zijn tevoorschijn gehaald in het Engelse Woking, waar de Applied Technologies-afdeling van McLaren haar visie heeft gepresenteerd op de Formule 1 zoals die eruit zal zien over een generatie – 30 jaar na nu.

Als het eenmaal 2050 is, zullen er 100 jaren zijn verstreken sinds de eerste F1-race ooit, op het Engelse Silverstone, maar de sport zal nog amper te herkennen zijn als dezelfde, mocht McLaren gelijk krijgen. Laten we starten met de auto's. Via de bijzonder elegant genaamde MCLExtreme voerspelt McLaren dat de wielen nog steeds bloot zullen liggen, en er in het midden nog altijd een menselijke bestuurder zal zitten. Tot zo ver is alles conventioneel.

Maar in 2050 zal de F1-auto (verrassing!) worden aangedreven door elektromotoren die een top mogelijk zouden moeten maken van, hou je vast, 500 km/u. De auto's zullen gebruik maken van 'zelfreparende banden' en van actieve aerodynamica, waardoor de *sidepods* zullen 'uitzetten en intrekken als de kieuwen van een grote witte haai'. Lekker.

Dat ze met 500 km/u over de circuits zullen razen, zal de sport voor de coureurs niet makkelijker maken, en McLaren voorziet dat ze daarom speciale pakken zullen dragen die g-krachten opvangen (zoals gevechtspiloten die hebben) – opdat hun hersenen op kritische momenten niet uitvallen door gebrek aan bloedtoevoer. Ze zullen tevens worden bijgestaan door een rijder in de vorm van *artificial intelligence*, die zo slim zal zijn dat hij de technici in de pit ten dele overbodig zal maken.

Om tot deze visie te komen, voerde McLaren allereerst een grootscheeps onderzoek uit onder F1-fans, waaruit duidelijk werd dat de coureurs, wil het allemaal een beetje boeiend blijven, toegankelijker moeten zijn voor het publiek, met name – jazeker – tijdens de races.

Om aan die wens te voldoen, zal de MCLExtreme in verschillende kleuren oplichten om de stemming en de emoties van de coureur duidelijk te maken. We hebben het idee dat, mocht Kimi Räikkönen in 2050 nog racen, zijn auto permanent staalblauw zal zijn.

Circuits zullen ook met de tijd mee moeten gaan. Gezien de extra snelheid moeten ze veel langer worden – en ze zullen zelfs hele secties in steden én op het platteland omvatten. Zo denkt McLaren dat een race van het centrum van Milaan naar Monza en terug zou kunnen leiden – waarbij de schuine gedeeltes van de baan van het iconische circuit veel steiler kunnen worden door de enorme toename aan downforce.

Tussen al deze *Tron*-achtige technologie en wilde ontwikkelingen is er één aspect dat er voor ons uitspringt. McLaren stelt zich voor dat er zogeheten *black-out zones* tijdens de races zullen zijn: plekken waar alle kunstmatige intelligentie en technologie zullen worden uitgeschakeld, en de focus puur en alleen zal liggen op de kwestie hoe goed een mens kan omgaan met een extreem krachtige, eenzits racewagen.

Het beste deel van de toekomstige Formule 1, zodoende? Het deel dat op het verleden lijkt.

# Nieuwe Koenigsegg gaat als een Jesko



Slimer diende als inspiratie voor de subtiele accenten



**D**

e nieuwe Koenigsegg Jesko zou de snelste auto ter wereld moeten zijn. Hij is vernoemd naar de vader van de oprichter van het merk.

Net toen je dacht dat de Hennessey Venom F5 of de Bugatti Chiron als eerste de magische grens van 480 km/u (300 mph) zou doorbreken, is hier de Koenigsegg Jesko. Hij zou de huidige recordhouder, de Agera RS met 445 km/u gemiddeld, van de troon moeten stoten. Volgens de simulaties, dan. De auto moet zich nog bewijzen.

Voordat we in de details duiken, eerst de naam.

Jesko is de vader van Christian von Koenigsegg. De beste man hielp zijn toen 22-jarige zoon met het opstarten van zijn bedrijf. Dit is Christians wijze om zijn 80-jarige vader te bedanken. Hij hield de naam van de auto geheim voor zijn vader tot en met de Autosalon van Genève. Zijn team ging zelfs zo ver dat ze neppe persberichten maakten met een andere typenaam, om pa te foppen.

De Koenigsegg Jesko krijgt een heftig gemodificeerde versie van de 5,0-liter V8 die in de Agera RS lag. De krukas is 5 kilo lichter en de motor kan nu tot 8.500 tpm draaien. Twee identieke turbo's

krijgen onderin de toeren samengeperste lucht uit een koolstofvezel tank van 20 liter om ze te helpen opspoelen. Een elektrische compressor zorgt dat het vat gevuld blijft.

Het resultaat is 1.280 pk als je reguliere 95-brandstof tankt. Bij E85-biobrandstof stijgt het vermogen zelfs naar 1.600 pk. Het probleem bij zo veel vermogen is de transmissie; en de versterkte DSG-bak van de Chiron kun je niet zomaar eventjes kopen. Het merk ontwikkelde daarom zijn eigen transmissie, die maar liefst 90 kilo minder weegt dan het exemplaar in de Bugatti.

De ruimteverkenner wist heelhuids achter op de Jesko te landen



De flippers achter het stuur hebben twee functies. Trek ze lichtjes naar je toe en de transmissie gaat één trap omlaag. Trek ze volledig naar je toe en de transmissie gaat naar de versnelling die op dat moment voor de snelste acceleratie zorgt. De Light Speed Gearbox, zoals Koenigsegg 'm noemt, doet er 20 tot 30 milliseconden over om op- of terug te schakelen.

De koolstofvezel monocoque is 40 millimeter langer en 22 millimeter hoger dan die van de Agera, zodat de inzittenden iets meer ruimte hebben. De achterwielen sturen mee en de koolstofvezel wielen

zijn Koenigseggs lichtste ooit: 21 inch en 7,7 kilo achter en 20 inch en 5,9 kilo vóór. Michelin leverde de Pilot Sport Cup 2S-banden; Cup 2R's zijn optioneel. Elk wiel kost 40 uur om te maken en één setje kost 65.000 dollar.

Een enorme splitter en de boemerang-spoiler zorgen voor 800 kilo downforce bij 250 km/u. Bij 275 km/u is dat 1.000 kilo. Bij de topsnelheid, die Koenigsegg nog geheim houdt, is er maar liefst 1.400 kilo downforce. Dat is zo'n 30 procent meer dan de Koenigsegg One:1 ooit genereerde. De Koenigsegg Jesko weegt zelf ook ongeveer 1.400 kilo.

Een andere versie met minder heftige spoilers, die het merk wil gaan inzetten voor de recordpoging, schijnt maximaal zo'n 500 kilo aan downforce te genereren.

Slechts 125 exemplaren van de Jesko zullen de fabriek verlaten. Het merk bouwt 40 tot 50 stuks per jaar. Van de Agera RS bouwde Koenigsegg er 25 en van de Regera 80. De vanafprijs ligt net onder de 3 miljoen dollar – zonder belastingen. Vind je dat toch wat aan de prijzige kant? Dan kun je altijd nog wachten op de nieuwe hybride Koenigsegg van zo'n 1 miljoen euro, die volgend jaar komt.

# IAMS

INTERNATIONAL  
AMSTERDAM  
MOTOR SHOW

Ook dit jaar is er de International Amsterdam Motor Show – hét evenement van Nederland en omstreken. Bijna 200 auto's, voornamelijk uit privécollecties, met klassiekers, supercars, hypercars, one-offs – you name it, het is er van 4 tot en met 7 april. Wil je er naartoe? Neem dan nu een halfjaarabonnement en ontvang twee kaartjes voor de IAMS 2019!

# HALFJAAR



Voor slechts € 39,95

+

**+ gratis 2 tickets voor de IAMS ter waarde van € 45\***

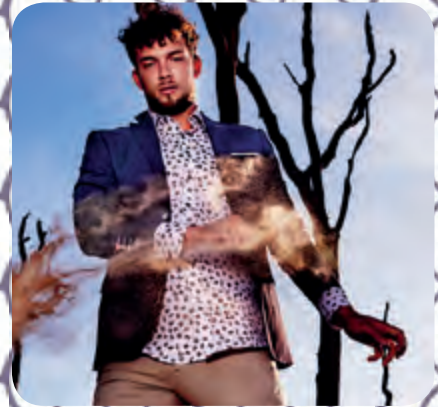
## Jouw voordeel:

- Bespaar flink op de winkelprijs
- Wordt lekker thuis bij je op de mat bezorgd
- Een jaar lang (12 nummers) geen *TopGear* missen
- Krijg je favoriete magazine al voor het in de winkel ligt!
- Gratis toegang tot de digitale edities op tablet en smartphone

Profiteren van deze aanbieding?  
Abonneer je nu via [topgear.nl/abonneren](http://topgear.nl/abonneren)  
of bel 035 – 672 67 20

- Ben je al abonnee en wil je ook die kaartjes scoren? Verleng je abonnement met 2 jaar en mail je NAW naar [abonnement@topgear.nl](mailto:abonnement@topgear.nl)





**START FISHING AT: [WWW.AFISHNAMEDFRED.COM](http://WWW.AFISHNAMEDFRED.COM)**



---

# Planet

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

---



FOTO VAN DE MAAND

## Bonsai-racen

Het is je vergeven als je even dacht dat we deze Foto van de Maand hebben opgeduikeld uit een archief nadat we in een lollige bui 'Mini-dealer' en 'sigarettensponsor' hadden ingetikt, maar zo is het niet. Welkom bij de Camel Auto Shop in Hachiōji-Shi, Tokio: Japans bekendste klassieke-Mini-specialist, sinds 1987. Want uiteraard is er in de Japanse, Technicolor-gekleurde autocultuur plaats voor een 60 jaar oud, bonsai-achtig Brits icoon. Camel is een *one-stop shop* waar je een Mini kunt kopen, onderhouden en tunen naar je eigen wensen, waarna je 'm kunt afraggen op een van de circuitdagen op Tsukuba in Shimotsuma – dagen die alleen toegankelijk zijn voor Mini's. Het is *Gran Turismo* vermengd met echte benzine, en het is heerlijk.

Formule E: Mexico City E-Prix met Audi Sport

# iAy, caramba!

Het vijfde seizoen van de grootste elektrische raceklasse ter wereld kent compleet nieuwe auto's en een aangepast format. We laten ons omverblazen bij race 4 in Mexico-Stad





# DRIE RACES, DRIE VERSCHILLENDE WINNAARS, GEEN VAN HEN DE VERDEDIGEND KAMPIOEN.

Dit feitje alleen al zou bij sceptici toch een sprankje interesse voor de Formule E teweeg moeten brengen. Sinds 2014 timmert de ambitieuze elektroklasse aan de weg, en met nieuwe techniek, nieuwe regels en de nodige ontwikkelingen en verschuivingen in het rijdersveld liggen alle kaarten voor dit seizoen weer vers geschud op tafel.

Opnieuw springt de race in Mexico-Stad eruit op de kalender. Formule E racet uitsluitend in grote steden, maar midden in deze metropool ligt toevallig een prachtig circuit: Autódromo Hermanos Rodríguez, een historische baan waar sinds 1962 met regelmaat Formule 1 wordt gereden. Max Verstappen won hier de afgelopen twee jaar. Vanwege de toewijding van de hooggelegen stad zelf en het feit dat er geen andere geschikte locatie in de omgeving werd gevonden, streek in 2016 ook de Formule E hier neer. Het is het enige uitstapje naar een 'normale' baan in een seizoen vol stratencircuits.

'Dit is eerlijk gezegd een van de mooiste locaties', vertelt Audi's Lucas di Grassi, Formule E-veteraan, kampioen in seizoen 3 en alles bij elkaar de meest succesvolle rijder. 'Je kunt hier de mensen op de tribunes letterlijk horen juichen als je langsrijdt.' Ook het feit dat er keurig egaal asfalt ligt, een schril contrast met de pokdalige straten waarop normaal wordt gereden, maakt deze race tot een verademing voor de rijders. Aan de andere kant is het hier betrekkelijk smal, waardoor het inhalen wordt bemoeilijkt, en zijn er lange, lastige bochten waarvoor eigenlijk meer downforce is vereist dan de FE-auto's kunnen bieden. Het is een baan met een geheel eigen soort uitdaging.

Wanneer we de dag vóór de race het circuit bezoeken, valt er nog weinig te beleven. Kraampjes worden opgezet, bannern opgehangen. We lopen het ingekorte traject – net als bij andere FE-races behelst de lengte van een rondje niet veel meer dan twee kilometer – en kijken gapend om ons heen in 'de arena', de sectie waar een krappe reeks bochten wordt omringd door torenhoge tribunes. Teams en coureurs houden korte praatjes en rijden vervolgens de eerste tests met beperkt vermogen tijdens de *shakedown*.

Met de nieuwe auto's kwam er begin dit seizoen een eind aan de vrij bizarre situatie waarbij rijders halverwege de race van auto moesten wisselen omdat hun accu's het niet lang genoeg volhielden. De zogeheten Gen2's kunnen het een hele race uitzingen en zijn tevens krachtiger – tot 250 kW in plaats van 180 kW – en flink sneller: 280 km/u behoort nu tot de mogelijkheden, waar voorheen 225 km/u de max was. De auto's zijn iets zwaarder dan voorheen: inclusief de coureur ligt het minimumgewicht op 900 kilo.

Het verdwijnen van de autowissel brengt nog iets met zich mee: de races, nu 45 minuten lang in plaats van een bepaald aantal ronden, moeten in principe op één set banden worden verreden. De gegroefde Michelins hebben het behoorlijk zwaar – zeker hier, met een asfalttemperatuur die kan oplopen tot

zo'n 40 graden – dus strategisch rijden is essentieel. Ook omdat de FE-organisatie voor dit seizoen de Attack Mode heeft bedacht: coureurs kunnen over een Mario Kart-achtige zone buiten de ideale lijn rijden om kortstondig over meer vermogen te beschikken. Hoe vaak en hoe lang verschilt per race – in dit geval twee keer en vier minuten. Het luistert nauw: verspeel je voordeel te vroeg en je loopt het risico later voorbijgereden te worden. Wacht te lang en het gat met je voorgangers is mogelijk te groot. Koppel dit alles aan het nodige energiemangement – het is nog steeds goed mogelijk om je accu voortijdig uit te putten – en je hebt een raceklasse die voor coureurs en teams een stuk meer behelst dan alleen maar hard rondjes rijden.

Zoals gebruikelijk in de FE wordt alle actie in één zaterdag gepropt: twee vrije trainingen, een kwalificatie en een race. In de ochtend stroomt de paddock al aardig vol en wordt de sfeer er stevig in getrommeld door kleurige muzikanten. Vorig jaar won Audi's Daniel Abt hier de race, en op dit moment voert het klantenteam van het merk, Envision (met onder andere Nederlander Robin Frijns achter het stuur), het constructeurskampioenschap aan. Met dezelfde techniek als het fabrieksteam, welteverstaan. De verwachtingen van de Duitsers zijn dan ook hooggespannen: de kansen liggen er.

Lucas di Grassi vertelt ons dat hij vertrouwen heeft in de auto, ook al heeft hij dit seizoen nog weinig resultaat kunnen boeken. Bij de vorige race in Chili greep hij de pole-position, maar moest hij achteraan starten vanwege een technische overtreding. Dit weekend zint hij op een inhaalslag.

Bij de eerste training wordt door alle auto's het ronderecord van vorig jaar gebroken – de Gen2's zijn hier zo'n twee seconden sneller – maar het is Daniel Abt die het veld aanvoert. Toch kan het in

korte tijd verkeren: bij de kwalificatie verbruikt hij het en komt hij op de grid achteraan te staan. Teamgenoot Di Grassi stoot ondertussen door naar de Super Pole Shootout, sinds dit seizoen met de zes in plaats van de vijf snelste rijders, en behaalt uiteindelijk een veelbelovende derde startpositie. De pole is voor FE-rookie Pascal Wehrlein in zijn Mahindra.

Langs de zijlijn kijken we toe hoe het veld van 22 auto's met een noodgang van zijn plek komt en op de eerste, verraderlijk haakse bocht af stormt. Met wat duw- en trekwerk komt iedereen er heelhuids doorheen, maar al na enkele minuten gaat het goed mis. Jaguar-rijder Piquet Jr. en kampioen Vergne van DS Techeetah schatten elkaars reactievermogen verkeerd in. Ze worstelen om de achtste positie wanneer Vergne remt en Piquet wordt gelanceerd: zijn auto vliegt door de lucht, tikt bij de landing nog even de BMW van Alexander Sims achterstevoren en schuift voorbij de chicane rechtdoor langs de muur. De rijders zijn oké, maar met alle brokstukken en chaos volgt er een rode vlag.

Alle auto's verzamelen zich op een rij in de pitstraat, waar de teams ze in allerijl oplappen terwijl de baan wordt opgeruimd. De resterende tijd wordt ►

## 'DE VERWACHTINGEN VAN AUDI ZIJN HOOG: DE KANSEN LIGGEN ER'



De Gen2-auto's zien er vervaarlijk uit



Robin Frijns vecht zich naar voren, maar viel net buiten de punten



De Attack Mode-activatiezone: tussen twee haakse bochten aan de binnenkant. Gewiekst



Hét moment: Wehrlein verdedigt, Di Grassi ziet zijn kans...



...en neemt hem luttel meters voor de finish te grazen



Kijk eens, schone rook!



Champagne spuiten: niet doen  
in de buurt van een stopcontact



## ‘TWIJFEL JE NOG EENS OF ELEKTRISCH RACEN LEUK IS, DENK DAN AAN DEZE RACE’

verhoogd tot 40 minuten wanneer iedereen de pits uit rolt achter de safetycar, en zodra de groene vlag valt, ontstaan er vrijwel meteen spannende gevechten. António Félix da Costa (BMW) en Sébastien Buemi (Nissan e.dams) krijgen het met elkaar aan de stok om de vierde plek. Abt is ondertussen aan een opmars bezig en weet voor onze neus op het rechte stuk spectaculair in te halen – het publiek moedigt hem joelend aan. Verschillende rijders hebben hun eerste Attack Mode ingezet: de blauwe led’jes op de halo’s geven aan wanneer deze actief is, mocht je het niet al zien aan het verschil in snelheid.

Terwijl de kop van het veld voorlopig in een optochtje rijdt, is er elders genoeg gaande. Abt en Sam Bird wisselen rondenlang stuivertjes, terwijl Frijns met zijn Envision grote stappen naar voren neemt. Er wordt extreem *close* geracet en af en toe gemeen geblokt – verdedigen is hier misschien nog wel belangrijker dan aanvallen, en de raceleiding is kennelijk niet kleinzielig. We zijn blij dat we langs het rechte stuk staan; dit is waar het allemaal gebeurt.

Met nog tien minuten op de klok zet Di Grassi zijn laatste Attack Mode in. Vanaf plek drie passeert hij de Nissan van Oliver Rowland om zijn pijlen op de eerste plaats te richten, waar Pascal Wehrlein zich tot nu toe succesvol staande wist te houden. Dit heeft hem echter aardig wat energie gekost, en Di Grassi weet dat. Terwijl de twee Nissans achter hem door een volledig mislukte energiestrategie stilvallen, voert de Audi-rijder de druk op. Ook als zijn extra vermogensboost voorbij is terwijl die van Wehrlein nog voortduurt, blijft hij erbij en zorgt hij voor een bloedstollende eindfase. In de laatste ronde, bij de laatste chicane, doet Di Grassi alsof hij de Mahindra links voorbij wil steken. Wehrlein reageert, ziet de Braziliaan dan plots rechts langszij komen, verremt zich en snijdt prompt de chicane af. Dat is een tijdstraf en genoeg om Di Grassi de winst te bezorgen; maar deze is nog niet tevreden. Meters, letterlijk meters

voor de finishlijn geeft hij nog heel even alles wat zijn Audi in zich heeft. Terwijl Wehrlein kwakkelend nog één poging doet om te verdedigen, duikt Di Grassi *clean* en effectief binnendoor om met minimaal verschil de winst te pakken. Het publiek ontploft. Audi-teambaas Allan McNish springt een gat in de lucht. Wij staan metijd opengesperde ogen en open mond te kijken.

Er zijn best wat dingen die je tegen kunt hebben op de Formule E. Dat de klasse de ‘traditionele’ autosport zou bedreigen, vinden we onzin – het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Maar de snel en onvoorspelbaar veranderende regelgeving, de wat voorbarige claim op historische bagage (een persbericht dat schreeuwt *‘it’s Formula E: anything can happen’* voelt toch een beetje als een tiener die het heeft over ‘vroeger toen ik jong was’) en de groendoenerij kunnen je in het verkeerde keelgat schieten.

‘Laten we méér met onze energie doen’ lezen we op de vloermat van een hospitalityruimte, terwijl de airco maximaal loeit met de deuren wagenwijd open; en op de paddock riekt het naar de enorme generatoren die de stroom voor het hele feest leveren (al moet gezegd dat ze op relatief schone glycerine lopen). Maar ondanks dat alles verwijzen we je, mocht je nog eens twijfelen of dat elektrisch racen wel echt zo interessant is, naar deze race en naar deze laatste ronden. Het was echt, eerlijk, onwaarschijnlijk puntje-van-je-stoel-werk.

De menigte stroomt toe bij de podiumceremonie – niet in een hoekje van de pitstraat, maar midden op het evenemententerrein – waar Di Grassi zijn shirt uittrekt en champagne over zijn hoofd giet. ‘Dit was de mooiste FE-race uit mijn carrière’, glundert hij. In de Audi-pitbox drukt McNish (‘jullie zijn Nederlands, toch?’) ons een blik Heineken in de handen om te proosten op Audi’s overwinning. Hij wil weten of we nu dan echt om zijn en de Formule E omarmen als een van ’s werelds spannendste raceklassen. Na-gierend van de adrenaline zeggen we hem dat hij zich geen zorgen hoeft te maken. **TG**



# MIJN AUTO- BIOGRAFIE

## Tony Bellew

Voormalig WBC-cruiser-gewicht-kampioen en Everton-fan praat over het parkeren naast auto's van voetballers



**T**oen ik opgroeide, had mijn moeder eigenlijk altijd een Volkswagen Polo. Na een aantal jaren een eigen zaak te hebben gehad, besloot mijn vader een nieuwe hypotheek op ons huis af te sluiten om een zwarte BMW 318i te kunnen kopen. Wat een totale dwaas, je huis opnieuw verhypotheken voor een auto. Maar goed.

Mijn eerste auto was een Rover 200 hatchback. Die was super, hij kostte 1.500 pond bij Guernsey Motors. Geloof het of niet, maar hij was rood, waarschijnlijk omdat mijn vader 'm cadeau aan me deed en hij is een Liverpool-fan. Ik niet.

Die auto had ik niet erg lang. Ik nam een Ford Mondeo, een brave, betrouwbare auto; er stond 190.000 kilometer op de teller toen ik 'm kocht. Ik denk dat er meer dan 330.000 op stond toen ik 'm verkocht, doordat ik elke dag op en neer naar Manchester reed voor de training en om naar het boksen te kijken. Daarnaast volgde ik ook de uitwedstrijden van Everton – al ging ik nooit verder dan de Midlands. Er zijn grenzen.

Na de Mondeo had ik een Peugeot 407. Ik zal me die auto altijd herinneren, want daarin reed ik naar Finch Farm, waar Everton traint, en iedereen keek

me daar dan aan alsof ik gek was geworden. Ik parkeerde waar de spelers parkeerden, dus die 407 stond naast Rolls-Royces, Bentleys en elke dure auto die je maar kunt verzinnen.

Ik heb in mijn leven maar één auto nieuw gekocht – dat was een BMW 1-serie en het was een cadeau-tje voor m'n lief, nadat ik de Commonwealth-titel had gewonnen. Maar daar reed iemand tegenaan, helaas, dus die schreven we af en we vervingen 'm door een Mercedes E-klasse. Dat was een heerlijke auto. Ik ben eigenlijk nooit iemand geweest die auto's kocht, ik heb ze zoveel mogelijk geleased, want dan heb je er tenminste nooit sores mee.

Na de E-klasse namen we twee auto's – een voor m'n vrouw en een voor mij. Mijn keus viel, vanwege veel snelwegkilometers die ik moest maken naar het trainingskamp in Sheffield, op een BMW 3 Touring. Dat was de zuinigste auto die ik ooit heb gehad had. Echt, hij verbruikte ontzettend weinig en reed heerlijk – ongelooflijk soepel. Eigenlijk alles aan die auto was fantastisch, ik mis 'm tot op de dag van vandaag, al was het maar een heel bescheiden 3-serie.

Mijn vrouw had destijds een Mercedes GLE, want ze was veel met de kinderen op pad. Ik wilde graag dat ze in een SUV zouden rijden, omdat ze in geval

van een ongeluk of een aanrijding dan toch veiliger zouden zitten. Daarna kocht ik een Range Rover Sport voor haar, en ik nam zelf een Audi A7. Voor mijn allerlaatste trainingskamp ooit, ook in Sheffield, kocht ik mijn huidige auto: een BMW 740Ld, en die is absoluut perfect. Ik geloof wel dat dit de beste en lekkerste auto is die ik ooit heb gehad – en ik heb er heel veel gereden, dan mocht ik ze een week lang testen. Hij rijdt tussen de 1.000 en 1.200 kilometer op een volle tank, en als ik ergens snel heen moet, nou, dat kan ie ook. In de Sport-modus vliegt ie gewoon.

De auto waar ik echter altijd van heb gedroomd, is de Rolls-Royce Wraith. Daar zou ik graag de hand op leggen – dat is echt de perfecte auto wat mij betreft. Begrijp me niet verkeerd: ik heb het geld ervoor, maar ik kan het thuis niet rechtvaardigen om op dit moment in mijn leven dik drie ton neer te leggen voor een auto.

Ik geloof dat ik de neiging heb om bij Duitse auto's te blijven; als kind werd me altijd verteld dat die beter waren gemaakt, maar ik weet het niet hoor – wat ik weet over auto's kun je kwijt op de achterkant van een postzegel en dan heb je nog ruimte over voor het Onzevader.

TOPGEAR TOP 9

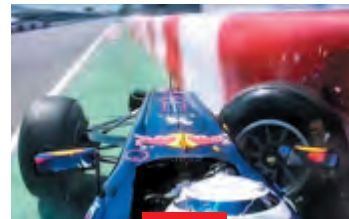
## DE BESTE MUREN

Riep iemand om de bouw van een muur? Kijk eens aan: hieronder zie je een negental prachtige automobiele muren



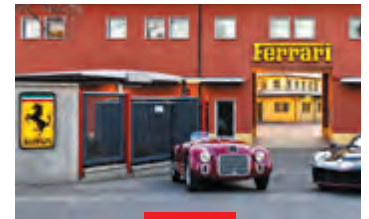
**GOODWOOD:  
DE KIEZELMUUR**

De heuvelklim van 1,8 kilometer bevat behoorlijk veel gevaren. De Molecomb-bocht is de beruchte blinde bocht waar vele motorsporthelden onverwacht ten onder gingen. Overleef je dat, dan mag je talent bewijzen op het stuk langs de Kiezelmuur. Let vooral ook op de akoestiek.



**CIRCUIT GILLES VILLENEUVE:  
DE MUUR DER KAMPIOENEN**

Tijdens de Canadese GP zijn alle ogen gericht op de chicane bij bocht 14: de Muur der Kampioenen. Vele grootheden uit de Formule 1 – we noemen Hill, Villeneuve en Schumacher – namen 'm te krap en betaalden de prijs in de vorm van vele kilo's versplinterd koolstofvezel.



**FERRARI'S  
FABRIEKINGANG**

Als Ferrari genoeg van je houdt om je de eer te gunnen dat je je nieuwe supercar in de fabriek mag komen ophalen, dan is het waarschijnlijk dat je een selfie maakt onder de beroemde poort van de fabriek, met de nog veel beroemdere merknaam boven je ietwat domme, glunderende hoofd.



**DE  
STEILE WAND**

Carnavalsattracties waar durfalten motorfietsen reden op een cilindrische baan werden 'steile wanden' genoemd, in het Engels zelfs 'Walls of Death'. Ze bestaan vanaf 1911, en zijn gelukkig ook weer niet zo dodelijk. Ze zijn nog altijd even steil en worden nu ook met auto's bedwongen.



**MONACO'S  
GP-TUNNEL**

Als het verkeer in Monte-Carlo bestaat uit jou en negentien andere eenzitters met 900 pk, dan is er stress. Om de Monegaskische GP nog wat hectischer te maken, is het snelste stuk een tunnel die je uitkomt met 260 km/u, en eindigt op het enige stuk van het rondje waar je enigszins kunt inhalen.



**DE  
GROTE MUUR**

Wist je eigenlijk wel dat Great Wall Motors Ltd. stamt uit 1984, en dus meer erfgoed heeft dan Pagani, Ariel en Tesla? Wist je eigenlijk wel dat Great Wall Motors Ltd. China's grootste producent van SUV's en pick-ups is? Weet je waarnaar het merk is vernoemd? Oh, dat wist je allemaal al – oké.



**DR. FRANK-STEFFEN  
WALLISER**

Inmiddels is hij de baas van Porsche Motorsport, maar ooit was Walliser 'Meneer Porsche 918 Spyder' en leidde hij het project van de hybride hypercar. Alle 918 exemplaren werden verkocht, wat Porsche mooi 800 miljoen opleverde. En ja, hij heeft het woord 'Wall' in zijn naam, dus hij mag hier staan.



**DE TOPGEAR  
COOL WALL**

Voordat hij werd verzwolgen door een vast niet opzettelijk aangestoken brand in TopGear's supergeheime studio en opslagruimte, was de Cool Wall de enige meelkat die ertoe deed in het koninkrijk der automobilia. Er is nooit echt iets vergelijkbaars voor in de plaats gekomen.



**ANDY  
WALLACE**

Deze 'Wall' won de 24 Uur van Le Mans en de 24 Uur van Daytona drie keer. Tegenwoordig is hij Bugatti's officiële testcoureur en legt hij miljardairs uit hoe ze hun Chiron moeten rijden. Er zullen vast, ergens ter wereld, mensen zijn met betere cv's. Maar wie en waar, dat zouden we niet weten.

### TONY'S AUTO'S



Rover 200



Ford Mondeo



Peugeot 407



BMW 1-serie



BMW 7-serie

# 70 jaar Abarth

**J**arenlang maakte het oude 500'tje op de foto linksonder deel uit van de Fiat-collectie. Op het oog een gewone 500 uit 1957, in een kek groen kleurtje. Al die tijd ging het gerucht dat dit de eerste Abarth 500 ooit was. De specifieke auto schitterde op diverse internationale autobeurzen. Je zag het er alleen niet meer aan af – de 500 had geen Abarth-onderdelen meer en ook de belettering was nergens meer te bekennen. Na grondige research in de archieven van Fiat bleek het gerucht waar: dit groene autootje was Abarth 500 nummer één.

Het doorslaggevende bewijs: onder de nummerplaat achterop bleken de originele handgeschilderde letters 'Fiat 500' nog aanwezig te zijn. Fiat herstelde hem in ere, en nu – in het jubileumjaar waarin Abarth 70 jaar bestaat – mag hij shinen bij Abarth Classiche. Op deze pagina zie je naast de oudste Abarth 500 ook de nieuwste. Ter ere van het jubileum dost Abarth zijn nieuwe modellen uit met een speciale verjaardagsbadge. De prestaties van de bommetjes blijven ongewijzigd. Geeft niks, leuk rijden deden ze namelijk altijd al. Oprichter Carlo Abarth zou er vast trots op zijn geweest.



Officieel de eerste Abarth ooit



Een Ritmo in Alitalia-livery – ja graag



Het huidige knetterkoninkje



## EEN KORTE GESCHIEDENIS VAN...

### Rolls-Royce\*

**1904** Techneut Henry Royce ontmoet autodealer Charles Rolls. De twee mannen besluiten hun krachten te bundelen en een nieuw bedrijf te beginnen. Bijna een eeuw lang behoudt het merk zijn status als de beroemdste namencombinatie ter wereld, totdat ergens in Amsterdam in 1991 TomTom begint.

**1907** De Silver Ghost wordt uitgeroepen tot 'de beste auto ter wereld' na in één ruk 23.000 kilometer te hebben gereden in een betrouwbaarheidstest, die de auto dertien keer heen en weer van Londen naar Glasgow voerde. Het opvallendst aan de prestatie was nog wel dat mensen normaliter aan één reisje naar Glasgow voldoende hebben om te besluiten dat ze daar niet willen zijn.

**1935** Een motor van Rolls-Royce stuwt 's werelds eerste auto voort die de grens van 500 km/u doorbreekt. Oké, toegegeven: het was wel een 37 liter grote, 2.300 pk sterke vliegtuigmotor waarmee Malcolm Campbell's Bluebird-snelheidsmonster werd uitgerust, maar we kunnen niet op elke slak zout gaan leggen. Nu jij weer, Chiron.

**1958** Reclameman David Ogilvy onthult de marketingcampagne voor de nieuwe Silver Cloud, die verklaart: 'Bij 100 km/u komt het meeste geluid in deze nieuwe Rolls-Royce van het elektrische klokje'. De directie van R-R ontslaat dezelfde dag nog de technicus die verantwoordelijk is voor het uitkiezen van zo'n lawaaiig uurwerk.

**1971** De legende wil dat Keith Moon, drummer van rockband *The Who*, na een woest avondje stappen zijn Rolls parkeert in een hotelzwembad in Flint, Michigan. Als de feiten achter dit verhaal worden gecheckt, blijken er toch een paar zaken niet helemaal correct te zijn afgespiegeld, al gaat het maar om details. Ten eerste: de auto in kwestie was een Lincoln Continental, geen Rolls-Royce. Ten tweede: de auto werd niet een zwembad ingereden, maar stond keurig geparkeerd op land. Maar je weet wat ze zeggen over de *seventies*. Als je je dat tijdperk goed herinnert, dan heet je waarschijnlijk geen Keith Moon.

**1973** De auto- en vliegtuigdivisies van Rolls-Royce worden eindelijk gescheiden, waardoor er een einde komt aan decennia onnodige verwarring waarin klanten die eigenlijk gewoon kwamen voor een Silver Cloud de showroom uitliepen met een 40.000 pk sterke RB211-straalmotor.

**1975** De Camargue wordt gelanceerd: de eerste Rolls-Royce die gebouwd is naar metrische eenheden. Tot dat moment werden alle Rolls-Royces qua lengte gemeten in vaders, en qua gewicht in 'Buckingham Palaces'.

**2015** Geruchten doen de ronde dat Rolls werkt aan een SUV. Rolls zegt van niet, maar geeft te kennen dat het bedrijf wel werkt aan een 'voertuig met hoge zijcanten'. 'Een voertuig met hoge zijcanten? Hoe ziet zoiets er in vredesnaam uit?' vraagt de wereld zich af.

**2018** Rolls onthult de nieuwe Cullinan. 'Aha, dus zo ziet een voertuig met hoge zijcanten eruit', verzucht de wereld. 'Mag hij nu weer terug onder het laken? Alstublieft?'

# FAKE NEWS?

Gehoord op het internet, dus het moet wel waar zijn



Iedereen die een half miljoen euro wilde uitgeven aan een nieuwe Ford GT moest een formulier indienen met een uitleg waarom ze in aanmerking dachten te komen voor een van de 655 pk sterke supercars. Iedereen, dus ook Ford-coureurs. Scott Dixon, die rijdt voor Chip Ganassi Racing, wilde per se chassissnummer 9 omdat dat leuk zou passen bij zijn raceauto. Maar hoewel hij de 24 Uur van Daytona won voor Ford, diende hij uiteindelijk gewoon met het plebs te wedijveren om een Carbon Edition te mogen kopen.

De nieuwe auto die in 2018 in het VK het grootste marktaandeel wist te veroveren was de VW T-Roc crossover, die zich een gat vrot in het hoge hatchback-segment zoals Janny in *Heel Holland Bakt* taartjes doet verdwijnen. De grootste verliezer? De Opel (daar Vauxhall) Astra. De tien grootste stijgers waren stuk voor stuk SUV's. Zucht.

Groot nieuws uit het land van de Brexit: Morgan maakt aanstalten met de ontwikkeling van een nieuwe 'Widebody Sports Car', en heeft bevestigd dat die wordt gemaakt van een soort nieuwerwets spul genaamd staal – en dus niet van hout. Morgan belooft verder dat het nieuwe model een aandrijflijn zal krijgen 'die nooit eerder in een Morgan zat' (naar we begrijpen een zes-in-lijn met turbo) en het zal 'de best rijdende productie-Morgan ooit worden'. Niet dat Morgans het ooit moesten hebben van hun rijkeigenschappen, overigens. Ze maken ook een auto met drie wielen, vergeet dat niet

\*Ten minste voor een gedeelte echt waar

Foto's: Getty, Rex

# WeatherTech®

## Vloerbescherming

Perfekte pasvorm door meting middels laser

Toyota

Hyundai

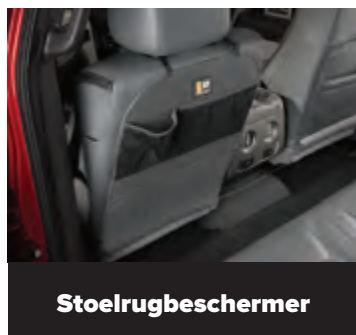
Nissan



## VOLLEDIGE VOERTUIGBESCHERMING



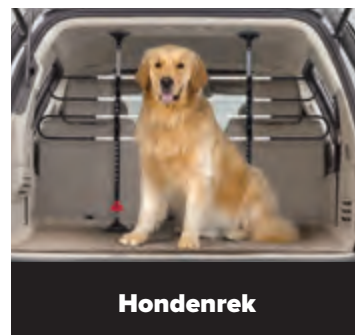
**Cargo Liner met  
Bumperbeschermer**



**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

TopGear

## SNOEPJES VAN KOOPJES



Een standaard RX-7 zoals deze is lastig te vinden. Wat geen probleem hoeft te zijn



## MAZDA RX-7

**W**anneer heb jij er voor het laatst zo een gezien? Het komt al zelden voor dat je in de Lage Landen een Mazda RX-7 tegenkomt, maar er eentje spotten waarvan de carrosserie niet is verbouwd en die niet het dubbele aantal pk's heeft, dat is echt maar weinigen gegund.

De RX-7 rolde tussen 1978 en 2002 van de band. Het model waar we het hier over hebben, is de derde generatie, beter bekend onder de codenaam FD, en was vanaf 1991 in productie. Net als zijn voorganger werd hij aangedreven door een twin-turbo wankelmotor met twee rotors en een bescheiden inhoud van 1,3 liter. Maar die onconventionele krachtbron zorgt voor meer vermogen dan zijn afmetingen doen vermoeden: maximaal 237 pk en 295 Nm. Genoeg voor een auto die maar 1.310 kilo weegt: van 0 naar 100 km/u gaat hij in 5,1 seconden en z'n topsnelheid bedraagt een alleszins acceptabele 250 km/u.

Kies je favoriete route en hij lijkt aanvankelijk misschien wat *soft*. Als je stevig op het gas gaat, begint hij over te hellen en bij pittig bochtenwerk leunt hij alle kanten op. Wat dat betreft lijkt hij op een hedendaagse MX-5. Maar in een wat oudere auto, eentje zonder allerlei elektronische hulpmiddelen, zijn dit nuttige waarschuwingssignalen. Als je de RX-7 wakker schudt uit de zachtheid die hem eigen is, toont hij zijn rauwere kanten,

vooral op nat asfalt. Maar met zo'n bescheiden koppel gedraagt hij zich heel ingetogen, zolang je niks gekks met het gaspedaal uithaalt.

Het is daarom niet moeilijk te begrijpen waarom dit een tuning-favoriet is. Wij hadden net wat meer felheid bij hoge toeren gewild, en ook een wat strakkere ophanging. Geen ingrijpende aanpassingen; we zitten echt niet te springen om een 500 pk sterke *Fast and Furious*-rekwisiet. Maar een RX-7 die meer sportwagen is dan familieauto, dat zou al heel wat zijn.

Je kunt hem opkrikken tot 400 pk zonder dat het ten koste gaat van zijn betrouwbaarheid – slecht onderhoud is veel schadelijker. Een RX-7-motor helemaal opnieuw in elkaar zetten kost zo'n 4.000 euro – veel geld als je bedenkt dat je al een RX-7 koopt voor zo'n 8.000 euro – en dat is het onvermijdelijke gevolg als je hem niet goed onderhoudt. Zoals iedere wankelmotor slurpt hij olie, en daar waar Mazda uitgaat van één liter per 3.200 kilometer, is het dubbele niet ongewoon.

Veel korte ritjes rijden is niet ideaal, en als de eigenaar hem nooit boven de 4.000 toeren laat komen, kan de tweede sequentiële turbo kuren gaan vertonen. Probeer erachter te komen hoe de vorige eigenaar ermee omging en als je er een koopt, zorg er dan voor dat je al zijn vermogen aanspreekt. Welgemeend consumentenadvies van *TopGear*.

Foto: Simon Thompson

‘Het is net zoiets als vergelijken hoe snel twee Michelin-sterrenchefs melk in een kop thee kunnen gieten’

# Reid

Elektrische auto's hebben, het zal je niet zijn ontgaan, een grote invloed op de autowereld. Ze verbeteren de luchtkwaliteit in steden, reduceren onze afhankelijkheid van fossiele energie en besparen ons in het gebruik (na de aanschaf dus) een beetje geld. Maar ze zijn ook verantwoordelijk voor iets veel dramatischer: ze helpen ons ijkpunt om zeep – de betrouwbare en duidelijke acceleratietijd van 0 naar 100 km/u.

Want als elektrische gezinsauto's als de Faraday Future FF 19 en de Tesla Model X, die allebei zonder enig sportief doel zijn ontworpen, sneller zijn dan een supercar, wat heeft het dan nog voor zin om auto's op die manier met elkaar te vergelijken?

We zijn inmiddels beland bij de snelste tijd die ooit van 0 naar 100 zal worden gereden. Tuurlijk: Elon Musk beweert dat hij met de volgende Tesla Roadster onder de twee seconden zal duiken, en ik bewonder zijn ambitie. Maar bouwers van elektrische auto's moeten nu al extra decimalen toevoegen om de verschillen tussen de tijden van hun auto's te duiden. Faraday Future claimde dat de FF 19 de sprint aflegt in 2,389 seconden, maar deed dat louter om de 2,4 seconden van de Model S P100D af te kunnen troeven.

Pure benzineauto's hebben in deze wedloop geen schijn van kans. De Dodge Demon, met behulp van superkleverige drag-radiaalbanden, een nog plakkeriger rubberen dragstrip en voorwielen als die van een boodschappenwagentje, haalde het in 2,3 seconden, en dat alleen maar omdat de auto door de technici puur en alleen is geprepareerd om snel naar de 100 km/u te kunnen gaan, en niets anders. Een fatsoenlijke topsnelheid? Een bocht om? Heeft ie niet, kan ie niet.

Zal er ooit een auto zijn met een verbrandingsmotor die alleen op benzine rijdt die sneller gaat? Waarschijnlijk wel, maar het zal niet veel schelen. En als het al lukt, tegen welke prijs dan? Aan de andere kant van de automobiele voedselketen zien we de verschillen immers ook steeds verder krimpen. Voorwiel-aandrijvers bereiken de 100 km/u in 5,5 tot 6,0 seconden. Bij vierwiel-aangedreven hot hatches zien we tijden die beginnen met een 4, bij sportauto's rond de 4,0 seconden, en alles wat een prijs heeft met zes cijfers komt in de regionen van 3,0 seconden.

De enige echte winst die in de toekomst nog te behalen



valt, zal moeten komen van magische, nieuwe bandenmaterialen, of van de wijze waarop we de tijd waarnemen. We hebben al te maken met de vraag of we meten tót of tot en mét 100 km/u, en we zullen moeten bepalen of er naar boven of naar beneden dient te worden afgerond, en of er afwijkingen in hoogte en temperatuur zijn, en hoe die verrekend moeten worden.

Vragen hoe snel twee auto's vanuit stilstand, via hun toerenmaxima, naar 100 km/u kunnen gaan, is net zoiets als vergelijken hoe snel twee Michelin-sterrenchefs melk in een kop thee kunnen gieten. Een goed cijfer halen is behoorlijk makkelijk, die cijfers liggen zo dicht bijeen en ze worden zo zelden gebruikt door

normale mensen dat het antwoord kennen in feite volkomen zinloos is.

Maar waardoor zullen we het dan vervangen? Voegen we gewoon wat decimalen toe, à la Faraday Future? Tien supercars die allemaal van 0 naar 100 km/u gaan in 3,0 seconden lijken identiek, maar 3,000 seconden is toch een flink verschil met 3,099; voor de freaks, althans. Kun je je voorstellen dat je dit onderwerp in het café bespreekt zonder er vrienden aan te verliezen? Nou dan.

Nee. We hebben een heel nieuw meetsysteem nodig. Dat kan de kwartmijl niet zijn, want die is zo ver verwijderd van de realiteit dat hij futiel is, en de cijfers van 0 naar 200 en 300 km/u laten we maar beter over aan het echt dure spul. Maar ik heb een fijne Britse oplossing: van 0 naar 100 mph, oftewel 160,934 km/u. In tegenstelling tot de sprint naar 100 km/u gaat het dan niet alleen om het vermijden van wielspin bij de start; naar 160 km/u gaat het echt om het vermogen, het gewicht, zelfs de vorm van het ontwerp, en zo krijgen we een veel beter beeld van hoe auto's van elkaar verschillen.

Maar nog liever zou ik zien dat we helemaal zouden stoppen met de fixatie op getallen en cijfers. Ik verlang naar de dag waarop iemand me vraagt hoe een auto me laat voelen, wat het met mijn emoties doet als ik het rechterpedaal diep intrap, en wat de frequentie van het geluid van mijn gegil is als ik 'm in de rode toeren jaag. Ik besef dat die dag nooit zal komen. Cijfertjes betekenen te veel voor te veel mensen. Ik zie het niet gebeuren dat we nog tijdens mijn leven van het acceleratiecijfer van 0 naar 100 km/u af zullen komen.



*TopGears* eigen oud-F1-coureur kijkt (oké, noodgedwongen) terug op de testdagen in Barcelona. En denkt er het zijne van

# Doornbos

Tja, en zo loop ik weer eens aan tegen het enige grote nadeel van het schrijven van een column voor een maandblad. Tegen de tijd dat jullie dit lezen, is de eerste race van het F1-kampioenschap 2019 al lang en breed verreden. Maar op het moment dat ik dit schrijf, heeft nog geen F1-auto ook maar een wiel op het Australische asfalt gezet... Ik focus dan ook maar op de winter-tests in Barcelona, die aan het seizoen voorafgingen.

Ook niet erg, want die waren op meerdere vlakken interessant. Eerst maar eens kijken naar het team van Williams, dat een auto lanceerde met een kleurstelling die wel erg veel wegheeft van die van een tube tandpasta. Niet super, maar ach: als de auto maar snel is. Ook hierin kon het legendarische team onder leiding van Claire Williams niet schitteren, want de auto was nog niet klaar. Ja, echt! Je reist als F1-team af naar Spanje voor de officiële wintertests en dan neem je een auto mee waarmee je niet het circuit op kunt om te testen!

De tests duren acht dagen in totaal en de weersomstandigheden dit jaar waren super. Dat betekende dat alle teams (op één na dan) echte kilometers konden gaan maken en hun nieuwe bolides konden leren kennen. Het team van Williams kon uiteindelijk pas de laatste dag van de eerste testweek met de juiste vloer het circuit op. Ze waren ruim vier seconden *off the pace*, maar konden in ieder geval wat meters maken. Ze lopen nu dus al achter de feiten aan ten opzichte van de concurrentie. Met twee nieuwe gezichten achter het stuur was er voor de media ook nog genoeg om over te schrijven. Het hele *comeback*-verhaal van Robert Kubica na zijn verschrikkelijke ongeluk komt wat mij



betreft in aanmerking voor een Netflix-docu. Nu ik het daar toch over heb: je kunt daar nu ook terecht voor een serie over de Formule 1. Het is een kijkje achter de schermen bij de coureurs en de teams, en hij belicht die unieke wereld met z'n topatleten en keiharde business op een heel bijzondere manier. Een aanrader!

Een andere hoofdrolspeler tijdens de wintertests was Ferrari, net als voorgaande jaren. In tegenstelling tot andere teams laten de Italianen graag zien dat ze beschikken over een snelle auto. Ze hebben opnieuw in de wintermaanden goed hun huiswerk gedaan, maar of dat voldoende is voor de titel? Ze staan inmiddels al sinds 2007 'droog', dus een prijs is erg welkom in Maranello. Ze doen er ook alles aan om dit voor elkaar te krijgen. Een compleet nieuw management en, volledig tegen de principes van het 'oude' Ferrari in, een nieuw jong talent in de auto naast de viervoudig wereldkampioen. Het binnenhalen van Charles Leclerc was een uitdrukkelijke wens van wijlen teambaas Sergio Marchionne. Hij ziet in Leclerc precies wat Red Bull in Max zag. Hij is jong en nog onervaren in de F1, maar beschikt over een

enorme dosis natuurlijk talent en snelheid. Een diamant die je nog even moet *finetunen*, maar dan heb je mogelijk de jongste wereldkampioen aller tijden in je auto zitten.

Bij Red Bull Racing hebben ze hetzelfde gevoel over Max en wellicht ook al bij hun nieuwe RB15, aangedreven door de nieuwe Honda-motor. Er is in de wintermaanden hard gewerkt om het nieuwe chassis te bouwen, maar vooral ook aan de nieuwe samenwerking met Honda. Het team van Red Bull

# ‘Max kwam na een paar ronden binnen en was oprecht blij met het gevoel van de auto en motor’

is de afgelopen jaren gewend geraakt om ‘klant’ te zijn bij een motorfabrikant (respectievelijk Ferrari en Renault). Het grote verschil nu met Honda is dat zowel de Japanners als Red Bull zelf veel geld hebben geïnvesteerd in de samenwerking en het motorproject. Het voelt nu ook bij RBR alsof ze voor het eerst een fabrieksteam zijn, mede omdat Honda geen andere teams motoren levert (behalve het kleine zustersteam Toro Rosso).

Een voorbeeld: toen Gasly tijdens de eerste testweek zijn eerste crash had met de RB15, moesten alle onderdelen gecheckt en/of vervangen worden. Hij klapte bij het uitkomen van bocht 11/12 achterwaarts de muur in, en dat betekende schade aan de versnellingsbak en mogelijk ook de motor. Hoe Honda de motor heeft ingebouwd, is overigens echt uniek. Het is bijna een kunstwerk om naar te kijken wanneer de motorkap eraf is. Ik stond in de pits bij mijn voormalige werkgever een praatje te maken met de engineers en monteurs, en zij lieten mij vol trots zien hoe de Japanners dit kunststukje hebben gemaakt en hoe naadloos het aansluit op het chassis van de RB15.

Maar terug naar die crash: er was een beetje schade geconstateerd aan de turbo van de motor door de impact van de crash. Bij Renault had men wellicht gezegd: we vervangen de turbo, en dóór. Bij Honda nam men geen enkel risico en verving meteen de hele motor door een nieuw exemplaar. Kosten noch moeite worden dus gespaard om succes te behalen. Dit is natuurlijk een heel prettige werkwijze, en hopelijk gaat het het team de betrouwbaarheid en snelheid brengen die ze verdienen, na jarenlang met een niet-competitieve motor te hebben moeten vechten tegen de gevestigde orde van Mercedes en Ferrari.

In week 2 van de wintertests in Barcelona maakte Pierre Gasly opnieuw een fout. Deze was iets pijnlijker dan de vorige, want hij verloor de controle over zijn auto bij het insturen van bocht 9, de blinde volgasbocht. Een identieke crash aan die van Hartley in zijn Toro Rosso, vorig jaar. Hij stuurde in over het gras, en tja, dan gaat het fout. Je probeert natuurlijk elke centimeter asfalt op het circuit te benutten, maar dit was een domme en dure fout van Gasly. Begrijp me niet verkeerd: crashen hoort nu eenmaal bij de sport, ik heb zelf ook vaak genoeg de vangrails of bandenstapels van heel dichtbij gezien en de timing is nooit goed. In dit geval was het extra lullig, omdat de auto door beide coureurs wordt gebruikt tijdens de wintertests. Dus doordat Gasly twee crashes had en twee versnellingsbakken kapotreed, kon Max de

volgende dag met een gerepareerde auto de baan op. Verder dan 29 rondjes kwam hij niet – de bak begon te haperen. De monteurs hadden heel de nacht doorgewerkt om de auto weer op te bouwen, maar helaas was dat niet voldoende om de test succesvol af te kunnen sluiten, met veel rondjes en dus veel verzamelde data.

Al met al kunnen Red Bull en Max terugkijken op waarschijnlijk hun beste wintertest ooit, en hebben ze aangetoond te beschikken over een betrouwbare motor. Max reed op een dag 128 rondjes – dat zijn ruim twee Grand Prix-afstanden! Ik heb altijd gezegd dat een topcoureur meteen voelt of hij goed materiaal heeft of niet, en dat iemand als Max daar zeker heel duidelijk een mening over heeft. Nu kwam Max na een paar ronden binnen en was oprecht blij met het gevoel van de auto en motor. Dit is superpositief!

Er waren ook een hoop innovatieve veranderingen te zien op de verschillende auto's. Elk jaar verandert de F1-organisatie wel iets aan de reglementen en voor dit seizoen betreft dat voornamelijk de aerodynamica van de voor- en achtereervleugels. Bij het herboren team van Sauber/Alfa Romeo zien we dat de engineers hebben gekozen voor een ander type voorvleugel en daardoor ook een beetje ‘out of the box’ denken ten opzichte van de concurrentie. Ik hoop voor Kimi en zijn team dat dit goed uitpakt en ze lekker mee kunnen strijden!

Het mooiste aan de wintertests vind ik dat elk team veel kilometers aan het maken is en van alles probeert om meer performance te vinden. Het gaat bij deze dagen allemaal om data verzamelen, dus de auto's worden ondergeplakt met 200 sensoren die werkelijk alles kunnen uitlezen. Die sensoren zien er soms uit alsof er allemaal kippengaas rondom de auto hangt, maar goed: het heeft een doel.

Mijn jaar is ook goed begonnen, want ik mag met trots zeggen dat ik Porsche Brand Ambassador ben geworden, en er hiermee opnieuw een jongensdroom is uitgekomen. Wat een legendarisch merk, met een immens rijke, succesvolle geschiedenis in de autosport! Helaas gaan we ze niet meer zien als motorenleverancier in de Formule 1 en hebben zij nu hun pijlen gericht op de Formule E. Ook in hun productie-assortiment gaan de komende jaren veel snelle, mooie, elektrisch aangedreven auto's verschijnen. Ik kijk erg uit naar het partnership en ben al goed begonnen: mijn eerste snelheidsvertreding in mijn GTS is een feit.



T.E.A.B.: FORD GT40

**Veiling:**

bonhams.com

**Waar:**

Goodwood

**Wanneer:**

7 april

**Geschatte veilingprijs:**

n.b.

**Ook leuk:**

Lamborghini Espada 400 GT, Jaguar XK140 SE



**We hoeven je niet uit te leggen welk icoon het lijdend (of in dit geval: leidend) voorwerp is op deze pagina. De Ford GT40 is één van de weinige auto's die geen introductie behoeft. En hoe bijzonder een GT40 van zichzelf ook al is: deze is nog nèt iets specialer**

**Z**onder Ferrari had de Ford GT40 niet bestaan. Oké, da's een tikkie kort door de bocht, maar we hebben je aandacht. Begin jaren zestig had Ford de unieke kans om Ferrari te kopen. Tenminste, Ford dácht de kans te hebben om Ferrari te kopen. Het Italiaanse merk kon wel een kapitaalinjectie gebruiken en Ford was een sterke gegadigde. Vlak voor de deal rond was, kapte Ferrari de onderhandelingen af. Het verhaal gaat dat de deal met Ford slechts een truc was om Fiat meer geld te laten bieden. Volgens de overlevering werd de GT40 gebouwd om Ferrari kloep te geven op Le Mans. Een middelvinger op wielen richting de Italianen.

Omdat Ford zelf niet de gewenste prestaties uit de allereerste GT40's wist te trekken, mocht Carroll Shelby zijn motormagie op de Ferrari-beul botvieren. Shelby traketeerde de GT40 op een 7,0-liter V8 en niet lang daarna scoorde Ford z'n eerste overwinning tijdens de 24 Uur van Daytona in 1965. Helaas was een overwinning op Le Mans in

datzelfde jaar te hoog gegrepen. Extra zuur: het was Ferrari dat Ford het nakijken gaf. Een jaar later lukte het Ford dan eindelijk om wraak te nemen op de Italianen. Daar waren overigens wel negen auto's, zeven reservemotoren, karrevrachten extra onderdelen en 100 man personeel voor nodig.

Goed verhaal, toch? En dan heb je het verhaal achter de GT40 op deze pagina nog niet gehoord. Een van de coureurs die met een GT40 racete, was

de Brit Terry Drury. Tijdens een editie van de 1.000 kilometer van Monza crashte hij zijn GT40 zodanig dat hij niet meer reed. Een flinke domper, want Drury had ook de Targa Florio op zijn agenda staan. Ford besloot de gedupeerde privé-racer tegemoet te komen en stuurde hem een gloednieuw GT40-chassis, zodat de Brit zijn bolide opnieuw kon opbouwen.

Drury besloot anders. Hij repareerde zijn gecrashte GT40 en parkeerde het chassis in zijn garage. Je weet maar nooit wanneer zo'n ding van pas komt. Uiteindelijk besloot de beste man zijn nauwe banden met Ford aan te halen om onderdelen van GT40's te kopen. Zodat hij op basis van het reservechassis een totaal nieuwe GT40 kon bouwen. De bouw nam in totaal drie decennia in beslag. Een jaar geleden was de auto klaar. Drury heeft de auto helaas nooit meer kunnen starten, hij overleed in 2017. Zijn splinternieuwe GT40 schittert op deze pagina. Zul jij de eerste zijn die de V8 in dit icoon laat bulderen?

### Ford GT40 (1968)

**Productiejaren:** 1964-1969

**Motor:** 4.942 cc, V8, 431 pk, 536 Nm

**Aandrijving:** achterwielen, 5v handbak

**Prestaties:** 0-96 km/u in 5,3 s, top 338 km/u

**Gewicht:** 1.217 kg

**Aantal gebouwd:** 105 stuks

‘Twintig jaar geleden was het aanzienlijk eenvoudiger om goed van slecht te onderscheiden omdat er veel meer echt slechte auto’s werden gebouwd’

# Harris

Het testen van auto’s als je werk is niet bepaald eng – als je die ene keer niet meerekent, althans, dat de stoel in een TVR Cerbera niet vast bleek te zitten en je ineens ‘Kijk mama, zonder handen!’ deed met 190 km/u. Verder is het erg leuk werk zonder al te veel gevolgen.

Behalve dan dat ene aspect waarover ik me nog altijd zorgen maak. Je test een auto bij een persintroductie op een schitterende locatie en schrijft dat hij goed is; en dan rijd je ’m een paar maanden later op een normale weg en ontdek je dat ie in feite, eh, helemaal niet zo goed is. Wat mij betreft is dat – professioneel gezien – iets wat echt niet kan.

Twintig jaar geleden was het aanzienlijk eenvoudiger om goed van slecht te onderscheiden omdat er veel meer echt slechte auto’s werden gebouwd, maar ook omdat het mensen echt nog iets kon schelen als een mechanisch apparaat compleet ruk was. Vandaag de dag telt toch vooral hoe de financiering is geregeld, of de badge wel indrukwekkend is en hoe de auto het zal doen op Instagram. Geen hond kan het nog wat schelen of de auto eigenlijk wel goed is. Zie de McLaren Senna. Wat betreft de laatste twee argumenten, dan.

De Aston Martin DB9 was waarschijnlijk de belangrijkste auto die dat bedrijf ooit heeft gemaakt, en dat geldt tot op de dag van vandaag. Ik reed ’m op geweldige wegen in het zuiden van Frankrijk, tegen een Porsche 911 Turbo en een Lamborghini Gallardo. Ik kreeg het idee dat ie een aantal eigenschappen had waar mensen echt helemaal gek op zouden zijn – vooral het onderstel, want dat was direct en lollig, en toch veel comfortabeler dan dat van de andere twee. Het was een echte GT, en dat was de kop boven mijn artikel luidde: ‘Aston verslaat Porsche’. Zes maanden later was de tijd gekomen om de DB9 eens op een Britse weg te rijden, een weg waar de zon niet scheen. Lieve help.

Weg was dat chique, schitterende rijcomfort, vervangen door iets wat een paar honderd procent harder gevoerd leek, en de auto leed er als geheel enorm onder. Vele jaren later ontmoette ik iemand die destijds had gewerkt aan de introductie-auto’s in Frankrijk, en hij zei: ‘Dat waren geweldige



auto’s met die speciale Öhlins-dampers eronder, vond je niet?’ Ja, dat waren ze. Eikel.

Dat brengt me op de Alpine A110. De *doyenne* van de auto’s, de uitdager van menige supercar – hij lijkt wel perfect. Lijkt, ja, maar niet op de snelweg met flink wat zijwind. Terwijl ik mijn best deed om de kleine Fransoos tussen de twee dichtstbijzijnde witte lijnen te houden, en de DAB-radio niet echt in staat bleek om ook maar één enkel station te ontvangen, werd ik bevangen door een angst die ik niet meer had gevoeld sinds het DB9-incident. Was de Alpine misschien

toch ook behoorlijk waardeloos? Waren we met z’n allen beetgenomen?

Ik besloot dat te gaan onderzoeken. Ik zou ’m op ouderwets autojournalistische wijze op de weg gaan testen. Alles voor de lezer, immers, maar vooral: alles voor mijn geweten. Denk er even de trainingsmuziek uit *Rocky IV* bij terwijl ik mijn notitieboekje afstof, weiger om ergens voor te betalen en ongeveer twee keer zo vaak schakel als nodig is.

Bij snelwegssnelheden, met wat wind, is de Alpine een hoop werk. Veel meer werk dan een Porsche Cayman. Omdat ik ’m nooit eerder in zulk soort weer had gereden, wist ik dat niet. En de eerste keer dat ik ’m reed, luisterde ik ook niet naar de radio, want ik werd geacht in een Panasonic-microfoon te praten. De ruitenwissers laten vrij veel, te veel, water achter op de voorruit, en het infotainmentsysteem is sloom en onhandig.

Maar als je je niet op de snelweg bevindt, dan rijdt hij minstens zo goed als ik me herinner – en waarschijnlijk zelfs beter. Hij is echt leuk bij lage snelheden, soepel waar de meeste auto’s hard zijn, en de motor en transmissie zijn prettig en opwindend. Het stuur zou wat minder druk en wat dunner mogen zijn, en sommige van de interieurplastics zijn van vreselijke kwaliteit.

Maar fundamenteel is hij echt geweldig. Ik zou ’m verkiezen boven de meeste sportauto’s die momenteel te koop zijn.

Alleen de McLaren 720S geeft je een prettiger balans tussen comfort en rijeigenschappen. Maar mocht het nat en winderig zijn, laat je Fransoosje dan maar in de garage. Zo. Dat is eruit.



# 2 APRIL IN DE WINKEL!



[WWW.TOPGEAR.NL/SHOP](http://WWW.TOPGEAR.NL/SHOP)

---

# Fashionspecial

TOPGEARS GROTE FASHIONSPECIAL VOOR DEZE LENTE EN AANKOMENDE ZOMER



## Wat draag jij?

Natuurlijk, we weten meer van auto's dan van mode. Dus maakten we een selectie van de nieuwste trends waarmee je ook nog eens lekker kunt autorijden

**Levi's**  
levi.com



**Brax**  
brax.com



**Paul Smith**  
paulsmith.com



**Strellson**  
strellson.com



**Guess**  
guess.eu



**Ikks**  
ikks.com



**Denham**  
denhamthejeanmaker.com





**S. Oliver**  
soliver.nl



**A Fish Named Fred**  
afishnamedfred.com



**Pakkenfabriek**  
pakkenfabriek.nl



**Vanguard**  
vanguard-clothing.com



**Barbour**  
barbour.com



**Strellson**  
strellson.com



**Wrangler**  
wrangler.nl



**Cavallaro**  
cavallaronapoli.com



**Filippa K**  
filippa-k.com

**Dockers**  
dockers.com



**Knowledge Cotton**  
knowledgecottonapparel.com



**Cast Iron**  
castiron-clothing.com



**Samsøe & Samsøe**  
samsøe.com



**River Island**  
riverisland.com



**Uniqlo**  
uniqlo.com



**Denham**  
denhamthejeanmaker.com



**River Island**  
riverisland.com



**Reebok**  
reebok.com



**PME Legend**  
pme-legend.com



**Napapijri**  
napapijri.nl



**Vanguard**  
vanguard-clothing.com



**O'Neill**  
oneill.com



**Tenson**  
tenson.com



**Rains**  
rains.com



**Fjällräven**  
fjallraven.nl



**Kipling**  
kipling.com



**Ted Baker**  
tedbaker.com



**Denham**  
denhamthejeanmaker.com



**Barbour**  
barbour.com



**Tenson**  
tenson.com



**O'Neill**  
oneill.com



**Ted Baker**  
tedbaker.com



**Mael Studio**  
maelstudio.com



**Mael Studio**  
maelstudio.com



**Floris van Bommel**  
florisvanbommel.com



**Strellson**  
strellson.com



**Toms**  
shoptoms.nl



**Vance**  
vance.com



**Floris van Bommel**  
florisvanbommel.com



**Samsøe & Samsøe**  
samsoe.com



**Mr. Marvis**  
mrmarvis.com



**Pepe Jeans**  
pepejeans.com



**Brax**  
brax.com



**Denham**  
denhamthejeanmaker.com



**Knowledge Cotton**  
knowledgecottonapparel.com



**Wrangler**  
wrangler.nl



**Tenson**  
tenson.com



**Speedo**  
speedo.com



**Napapijri**  
napapijri.nl



# THE ULTIMATE GIFTBOX FOR MEN

VOOR SLECHTS  
**€ 39,95!**

EXCL. VERZENDKOSTEN À € 4,90\*

TER WAARDE VAN

**€ 280,50**



1



2



3



4

II Gemini



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

9



10



14

11



**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 Boxershort 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)

# CAVALLARO

## NAPOLI



---

# Drives

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

---



## Porsche Panamera vs Mercedes-AMG GT 4-Door

Luxepaardjes of supersedans?



# Omgekeerde wereld

Mercedes-AMG **GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé** vs  
Porsche **Panamera Turbo S E-Hybrid**

ALS JE ÉÉN EIGENSCHAP AAN DEZE MERKEN MOET HANGEN,  
IS PORSCHE SPORTIEF EN MERCEDES COMFORTABEL. TOCH?  
IN DEZE TEST BLIJKT ALLES OPEENS ANDERS TE ZIJN...



**W**e bevinden ons in het vredige kleine marktstadje Barnard Castle, aan de rand van het Penninisch Gebergte in het noorden van Engeland. De vierdeurs Mercedes-AMG GT trekt zo veel aandacht dat het wel lijkt alsof er een kersverse prinses onverwacht haar opwachting heeft gemaakt. Niemand slaat acht op de Panamera. Hij is weliswaar enorm, maar z'n grijze massa valt weg tegen de al even grijze achtergrond, en als je 'm dan ziet staan, denk je onwillekeurig dat je naar 's werelds langste, krachtigste en duurste Volkswagen Passat kijkt.

De Panamera is uiteraard de reden dat de Mercedes bestaat. Ondanks een veelheid aan keuzemogelijkheden aan de top van de Mercedes- c.q. AMG-boom keerden klanten zich af van de driepuntige ster en zochten hun heil elders, omdat ze niet konden upgraden naar de auto die ze echt wilden hebben – een vierdeurs coupé die groter, sneller en duurder was dan de CLS. In andere woorden: ze wilden een Mercedes Panamera. Dat is voor een automaker natuurlijk een heel lekker probleem om mee te worden geconfronteerd – als je klanten je smeken om een duurder product – dus we vermoeden dat Mercedes maar al te graag aan de vraag voldeed.

En dus staat hier een vierdeurs AMG GT die, verwarrend genoeg, in feite helemaal geen AMG GT is, omdat hij gebaseerd is op hetzelfde MLA-platform als de CLS, de E-klasse, de GLE – en zo voort.

Het geheel wordt in beweging gebracht door dezelfde 4,0-liter twin-turbo V8 als de andere 63-broers; alleen heeft hij hier 639 pk en 900 Nm als S-uitvoering (de niet-S heeft 585 pk). De S zorgt verder voor een dynamische motorophanging, een elektronisch sperdifferentieel achter en de mogelijkheid om de aandrijving vóór uit te zetten (een Drift-modus, inderdaad), bovenop de standaard uitrusting die al voorziet in instelbare luchtvering, vierwielbesturing en een negentraps automaat.

Van 0 naar 100 km/u gaat hij in 3,2 seconden en de top is 315 km/u: 0,2 seconden en 5 km/u sneller dan de 63-zonder-S. Dat is adequaat. En dat mag ook wel, voor 226.301 euro (168.190 euro in België) – zo'n 14 mille meer dan een niet-S, en ongeveer 50.000 euro meer dan een E 63 S. Maar ook een uiterst nette 23.000 euro minder dan z'n equivalent van Porsche, de opper-Panamera. Die in België overigens juist 22.000 euro méér kost...

Deze Panamera noemt zich de Turbo S E-Hybrid, af te korten tot PPTSEH als je dat grappig vindt (gelukkig hebben we hier

niet de Sport Turismo...). Ook hij heeft een 4,0-liter twin-turbo V8, hier met 550 pk. Een 136 pk sterke elektromotor, die z'n kracht put uit een 14-kWh lithium-accupakket, zorgt ervoor dat je een aantal kilometer elektrisch kunt rijden en brengt het totale vermogen op 680 pk en het koppel op 850 Nm.

De elektra gaat wel ten koste van z'n gewicht overigens, want de S E-Hybrid weegt een verbluffende 2.310 kilo. Accu's en e-motoren zijn gewichtige zaken, aangezien de normale Panamera Turbo, in essentie dezelfde auto maar dan zonder elektra, 315 kilo lichter is. En vrijwel even snel. De Mercedes weegt 2.045 kilo. In vergelijking is hij dus een vlieggewicht, al is hij wel 100 kilo zwaarder dan een E 63 S.

En dat blijkt allemaal als je begint te rijden. Het is tegenwoordig mogelijk om, tot op zekere hoogte, overgewicht te compenseren. Maar natuurkundige wetten stellen daar beperkingen aan; invloeden buiten je stuurmanstalent en de auto om kunnen je dan alsnog in de dichtstbijzijnde heg doen belanden. Omdat natuurkrachten daar nou eenmaal toe in staat zijn.

Porsche overlaadt de Panamera met afkortingen om z'n gewicht te verdoezelen – PTV, PCCB, PASM, PTM, PDCC en PAA, om er maar eens zes te noemen – en die

## SPECS

### MERCEDES-AMG GT 63 S 4MATIC+

#### Motor

3.982 cc  
V8 biturbo

639 pk @ 5.500 tpm  
900 Nm @ 2.500 tpm

#### Aandrijving

vier wielen  
9v automaat

#### Prestaties

0-100 km/u in 3,2 s  
top 315 km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

11,3 l/100 km

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

#### Afmetingen

5.054 x 1.871 x 1.447 mm  
(l x b x h)

2.951 mm (wielbasis)

2.045 kg

80 l (benzine)

461 l (bagage)

#### Prijzen

€ 226.301 (NL)

€ 168.190 (B)



Best elegant, maar die zilveren console lijkt ons toch meer wat voor een Ford



## ‘De Panamera is een zeer capabele auto, maar echt opwinden, amuseren of entertainen doet hij niet’

doen hun werk voor het grootste deel naar behoren. Maar je voelt altijd dat dit een heel grote en heel zware auto is die duidelijk gelukkiger zou zijn op de linkerbaan van de *Autobahn* dan, eh, waar dan ook.

De hoeveelheid grip die hij biedt, is immens – maar hij heeft dan ook 325 millimeter brede banden achter (net als de Ford GT) en gebruikt vierwielaandrijving die nog nooit van het begrip ‘slippen’ heeft gehoord. Hij helt ook niet over (want hij heeft actieve stabilisatie), hij verandert op

geruststellende wijze van richting, en de besturing is goed afgesteld, zeker ook gezien de grootte, breedte en de hoeveelheid grip van de dikke banden. Dit is een zeer capabele auto, maar echt opwinden, amuseren of entertainen doet hij niet.

De Mercedes doet dat wel. Als deze twee auto's een soort niemandsland bezetten tussen luxe sedans en sportsedans, dan neigt de Porsche naar het eerste segment, en de Mercedes naar het laatste. Op een nauw b-weggetje voelt de GT aanzienlijk minder breed aan (hoewel hij eigenlijk net iets breder is), waardoor je vaker meer lol met 'm kunt hebben, en je je niet meteen een hoedje schrikt als er toevallig iets van de andere kant komt.

De besturing is prachtig scherp, accuraat en goed van gewicht, en omdat deze ook op de achterwielen werkt (de Panamera kan ook met vierwielbesturing worden uitgerust, maar ons testexemplaar had dat niet), wendt en keert de GT 4-Door als een auto die een halve ton lichter en een meter korter is. Hij voelt meer gefocust en doelgerichter aan dan de Panamera – en

hoewel hij evenveel hulptechnologie heeft als de Porsche, reageert hij natuurlijker. De hele ervaring is leuker, energiever en atletischer. Hij zou zelfs weleens lollijker kunnen zijn dan een E 63. Dat zegt toch heel wat.

Hetzelfde geldt in feite voor de prestaties van dit duo in een rechte lijn. De cijfers zeggen dat de Panamera monsterlijk snel is: van 0 naar 100 km/u in 3,4 seconden en een top van 310 km/u – slechts een fractie langzamer dan de lichtere, maar minder krachtige Mercedes. Maar hij voelt gewoon niet zo snel aan als je verwacht van een auto met 680 pk. We trekken de opgegeven cijfers heus niet in twijfel (zeker ook gezien de reputatie van Porsche om de acceleratiecijfers eerder af te zwakken dan te overdrijven), maar de manier waarop hij tot die prestaties komt, is simpelweg niet erg opwindend of meeslepend.

Dit in tegenstelling tot de Mercedes, die z'n cijfers op een behoorlijk dramatische wijze waarmaakt. Er is minder vertraging als je het gaspedaal indrukt, want er zijn minder computers die wakker moeten worden geschud, en de daaropvolgende



HET  
VONNIS

16

20

De AMG GT 63 S 4-Door Coupé heeft een belachelijke naam, is best een beetje cynisch en nogal prijzig. Maar verder is hij even capabel als begerenswaardig. Een opgeleukte CLS, zeg je? Nee, dit is toch wel wat meer dan dat



## SPECS

### PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID

#### 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 3,4 s  
top 310 km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

2,9 l/100 km

66 g/km CO<sub>2</sub> **A**

#### Afmetingen

5.049 x 1.937 x 1.427 mm  
(l x b x h)

2.950 mm (wielbasis)

2.310 kg

80 l (benzine)

405 / 1.245 l (bagage)

#### Prijzen

€ 202.400 (NL)

€ 190.551 (B)

De kwaliteit van de materialen is beter in de Porsche. De Mercedes wint het qua design



acceleratie wordt vergezeld door een van 's werelds mooiste achtcilinder-soundtracks. De 4,0-liter V8 van de Porsche is serieus indrukwekkend, maar de motor van de Mercedes is charismatischer, en komt wat respons betreft dicht in de buurt van Ferrari's 3,9-liter V8. Voor de transmissies geldt dat ook – de achttraps van de Panamera is soepel wanneer dat moet en snel wanneer dat niet hoeft, maar de bak van de AMG reageert beter op handmatige actie.

Waar de Porsche het goed doet, is bij dagelijks gebruik. Je kunt niet de hele tijd als een krankzinnige rijden, en wanneer je het rustig aan doet, is het verschil tussen deze twee auto's veel kleiner. Beide zijn geweldige cruisers – hun onderstellen zijn

comfortabel (de AMG is op dat vlak aanzienlijk beter dan de E 63; dat is op zich eigenlijk het extra geld al waard), ze hebben uiterst prettige stoelen voor- en achterin, en in hun braafste modus zijn ze allebei een makkie om te rijden.

Daarbij biedt de Panamera het toegevoegde voordeel (en wat betreft dagelijks gebruik is dat ook echt een voordeel) dat je 'm een paar kilometer op elektriciteit kunt rijden waar en wanneer de omstandigheden dat toelaten. Porsche claimt een verbruik van 2,9 l/100 km en een uitstoot van 66 g/km aan CO<sub>2</sub>. In de realiteit is in elk geval dat eerste getal onhaalbaar. Maar het betekent desalniettemin een forse besparing op brandstof ten opzichte van de 11,3 l/100 km en 257 g/km CO<sub>2</sub> van de Mercedes. We hebben trouwens zo'n donkerbruin vermoeden dat er van de GT met-tertijd ook wel een hybride zal verschijnen.

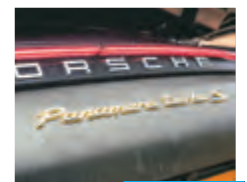
De Panamera heeft van deze twee het mooiere interieur – kwalitatief gezien, het design is meer een kwestie van smaak. Hoewel Mercedes alle zeilen heeft bijgezet – het dashboard staat schuin en de middenconsole is hoger, waardoor je meer in dan op de auto zit – voelt de GT toch iets te veel aan als een E-klasse. Hij ziet er goed uit, chiquer en minder zakelijk dan de Porsche, alleen de kwaliteit van de

middenconsole (al het andere is perfect) doet denken aan auto's die een derde kosten van deze Mercedes.

De 'knoppen' op de middenconsole zouden echte knoppen moeten zijn en geen displays, en het opofferen van de draaiknop van het infotainmentsysteem ten faveure van een touchpad is een stap in de verkeerde richting. Je kunt zeggen wat je wilt van de hippe elektronische ventilatoren van de Panamera, maar het voelt allemaal uiterst goed gemaakt aan, en het touchscreen van het infotainmentsysteem is een van de beste in z'n soort.

Helaas gaat dit niet op voor de rest van de auto. De Panamera is technisch gezien indrukwekkend, maar dit is niet de versie die je moet hebben. De extra gecompliceerdheid en het gewicht van het hybridesysteem maken 'm uiteindelijk een minder bevredigende en minder geslaagde auto dan de reguliere Panamera Turbo.

De AMG GT is een heel ander verhaal. Z'n afkomst is – relatief – bescheidener, maar z'n toegevoegde voordelen wegen ruimschoots op tegen z'n tekortkomingen. Hij is leuker om te rijden dankzij z'n lagere gewicht, betere besturing en charismatische motor. En wat betreft hun uiterlijk – de volledige bevolking van Barnard Castle kan het toch niet mis hebben?



HET  
VONNIS

14  
20

De Turbo S E-Hybrid is een mooi stukje techniek, maar toch is dit niet de Panamera die wij zouden willen hebben. De elektra voegt gewicht en complicaties toe, maar niet genoeg pret. En als je een Porsche koopt, verwacht je pret

Foto's: Stuart Price



# Te laat, op tijd

Lexus UX 250h F Sport

Het zijn er inmiddels zo veel dat je onwillekeurig denkt aan een sprinkhanenplaag: niet al te grote SUV's. En er komen er nog veel meer – deze Lexus bijvoorbeeld

**J**ullie/jij/wij: we lijken wel niets anders meer te willen kopen dan SUV's. En dan liefst, want Nederland, niet van die joekels, maar hun wat overzichtelijker broertjes, ook wel *midsize-SUV's*/cross-overs genoemd. Onder het motto 'u vraagt, wij draaien maar wat graag' zullen we dus ook de komende jaren nog verder overspoeld worden door dit soort auto's. Als je de afgelopen Salon van Genève enige voorstellende waarde toekent, zie je dat in de nabije toekomst alleen de aandrijving zal veranderen – naar (deels) elektrisch. Aan het concept verandert echter niets.

In die zin is deze Lexus UX qua vorm misschien aan de late kant, maar qua aandrijving keurig op tijd. Want zo'n beetje elke fabrikant mag dan een midsize-SUV aanbieden, als je dat wilt combineren met enige vorm van elektra, dan wordt de spoeling opeens een heel stuk dunner. Je kunt bij de Koreaanse tweeling terecht, of bij de BMW 2-serie Active Tourer (of nee, laat maar). Verder zwijgen alle Fransen, Duitsers, Spanjaarden, Engelsen, Japanners en

Amerikanen in al hun respectievelijke talen. Behalve natuurlijk hybride-goeroe Toyota, dat de C-HR aanbiedt.

Daarmee heeft de Lexus UX 250h uiteraard het een en ander gemeen, zij het minder dan je op grond van hun zo goed als gelijke afmetingen zou verwachten. Zo deelt hij zijn techniek meer met de Corolla (zie pagina 82). De C-HR moet het doen met een 1.8 viercilinder van 95 pk, waar de UX 250h er 152 haalt uit een 2.0. Doe daar nog het vermogen van de elektromotor bij en je komt op 122 pk voor de C-HR, terwijl de UX op een systeemvermogen van 184 pk komt. De sprint naar 100 km/u verloopt in 8,5 seconden – netjes, niet bijzonder. Het verbruik ligt op 5,3 l/100 km.

Eventueel kun je de UX ook krijgen als semi-vierwielaandrijver, met een extra elektromotor op de achteras die bijspringt als de voorwielen het niet meer aankunnen. Kan bij de C-HR ook niet. Deze twee configuraties zijn de enige die je in Nederland kunt krijgen. Er is ook een versie met alleen die 2.0-motor, maar die komt niet naar Nederland (wel naar België).

Waarin de UX in zekere zin wel weer met de C-HR overeenkomt: ze hebben allebei een niet erg alledaags uiterlijk. Het grijze-muizentijdperk van het Japanse concern is definitief voorbij en ingewisseld voor een *dress-to-impress*-beleid. De UX gooit daartoe bijvoorbeeld die reusachtige spindel-grille in de strijd, die in onze F Sport-versie voorzien is van gaas; de andere versies hebben daar (ook mooi) een soort 3D-blokjes. Er zijn smalle, agressieve koplampunits en uit de carrosserie stekende achterlichten. Die laatste schijnen ook een aerodynamische functie te vervullen. Heel apart zijn de wielkasten: het is net of ze zijn gaan rijden toen de carrosserie nog niet helemaal droog was en de rijwind het bovenste gedeelte naar achteren heeft getrokken. Dat vinden wij niet gek – dat vinden wij alleen maar heel bijzonder.

Ook de binnenkant is anders dan anders. Mooie materialen, mooi verwerkt – overall fraai gestikt leer, en er zijn kleurencombinaties verkrijgbaar die buitengewoon chic



CVT heeft zelfs een manuele stand: lekker 'schakelen'





## BINNENIN

1

### Meters

Geheel digitaal, veranderen zodra er een andere Drive Mode wordt gekozen. HUD is leverbaar

2

### Stuur

Ligt prima in de hand, bezaaid met knopjes. Hoef je tenminste niet naar dat touchpad...

3

### Scherm

Mooie graphics in een fraai vormgegeven scherm, geflankeerd door een (jawell) echt klokje

4

### Klimaat

Voor de klimaatregeling zijn er gelukkig aparte knopjes, en dat is maar goed ook, want...

5

### Touchpad

...met dit overactieve touchpad is nauwelijks te werken. Mag dit weg bij de facelift, Lexus? Toe...

## SPECS

### Motor

1987 cc

viercilinder hybride

**184** pk @ 6.000 tpm

190 + 202 Nm @ 4.400 tpm

### Aandrijving

voorwielen

CVT-automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 8,5 s

top **177** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

5,3 l/100 km

120 g/km CO<sub>2</sub> **A**

### Afmetingen

4.495 x 1.840 x 1.540 mm

(l x b x h)

2.640 mm (wielbasis)

1.515 kg

43 l (benzine)

320 l (bagage)

### Prijzen

€ 52.395 (NL)

€ 46.790 (B)

zijn. De UX doet zijn Lexus-luxe-imago zo alle eer aan. De ergonomie is ook voor elkaar, al blijft dat touchpad waarmee je alles geacht wordt te bedienen een gruwel. Gelukkig zijn er knopjes waarmee je makkelijk bij de belangrijkste elementen kunt komen. De digitale meters zijn mooi en duidelijk en veranderen per rij-modus. De 'verschuifbare' meter, een verwijzing naar de LFA-supercar, is een leuke toevoeging. Een speciale vermelding voor de stoelen: die zitten zalig en de instelbaarheid is top. Zo kun je ze zo hoog zetten dat je dat echte SUV-gevoel krijgt, maar ook zo laag dat het wel lijkt of je in een hatchback zit. Werkt subliem - voor elk wat wils. Achterin houdt het niet over: lange mensen gaan daar niet gelukkig worden.

We hebben de laatste tijd veel Toyota's en Lexi gereden, en als er één ding opvalt: wat maken de Japanners tegenwoordig fijne onderstellen! Het is één van de meest onmiskenbare voordelen van de frisse wind die door het bedrijf waait, onder de leiding van een topman met een (auto-) sportieve inslag. Niet iedereen neemt de moeite, laat staan de kosten, om zijn mid-size-SUV uit te rusten met een McPherson-voortrein en een multi-link achteras, maar die inspanning betaalt zich dubbel en dwars uit. De UX rijdt bijzonder comfortabel, maar is absoluut niet bang voor wat enthousiasme in bochten. Geholpen door instelbare dempers blijft de carrosserie mooi vlak, terwijl je keurig op de hoogte wordt gehouden van wat zich onder je

afspeelt. Des te vreemder is het dat de tractie-elektronica wel érg voorzichtig is afgesteld. Alsof je naast een ongeruste rij-instructeur zit die bij het minste of geringste alle power wegneemt. Beetje vertrouwen in je bestuurders, Lexus... Afgezien daarvan: prima. De besturing is wat licht, maar wel precies en gevoelig. Ook fijn: de draaicirkel is met 10,4 meter lekker kort. Dat komt in 'urban' (UX = Urban Crossover) omgevingen van pas.

Iets anders nogal apart: om de sportieve vreugde te vergroten (en het dankzij de prima isolatie gelukkig niet al te aanwezige CVT-geluid verder te maskeren) stuurt Lexus via de audio-installatie allerlei nep-motorgeluid de cabine in. Het is om je dood te lachen en kapot te ergeren tegelijkertijd. Dat laatste vooral omdat er geen enkele overeenkomst is tussen het geluid en wat de motor doet. Het geluid schakelt knetterend door terwijl de echte motor op hetzelfde toerental blijft hangen, en andersom. Op sommige momenten lijkt het wel alsof je met drie verschillende motoren aan het rijden bent die ieder hun eigen ding doen. Het gaat helemaal nergens over. Groot was de opluchting toen we ontdekten dat je het 'hulpgeluid' ook kunt uitzetten. Dat helpt - alleen niet op de manier waarop Lexus dat had beoogd.



HET  
VONNIS

14

20

Lexus geeft zijn eigen draai aan dit steeds voller wordende segment. De UX 250h is een prijzige, maar erg goed rijdende, soepele en relaxte auto die de nadruk legt op luxe en comfort, en zich extra onderscheidt door zijn hybridetechniek

Foto's: Lexus

# Bedreigde soort

Fiat Panda 1.2 4x2 City Cross



Kijk de Fiat Panda City Cross nou toch eens, met dat oh zo schattige snoetje en dat knuffelbare uiterlijk. Jammer dat ie dood moet

**D**e Fiat Panda Cross verdient het, net als het enorme knuffelbeest waarnaar hij vernoemd is, om uit te sterven.

En niet omdat de Fiat ook een carnivoor is die te beroerd is om te jagen en daarom de hele dag op z'n luie donder bamboe in z'n gezicht zit te douwen – of omdat hij stelselmatig weigert zijn charmes in de strijd te gooien richting een soortgenoot. Zelfs niet omdat de radio zo verouderd is dat ie nog rooksignalen ontvangt, de Nokia 3310 de enige telefoon is die in de bekerhouders past, Kasparov niet de logica achter de verdeling van de knoppen zou kunnen ontdekken, of vanwege de niet-te-harden nieuwe-autogeur, het veel te felle plafonddlampje of de gordelverklieker die zo luid is dat Beethoven 'm nog zou horen. Nee, dat is allemaal toe te schrijven aan 'Italiaanse charme'. Een auto uit Italië (of zoals het merk het op de stoelen schrijft: Made in Fiat) hoort zijn gebreken te hebben.

Hij moet al he-le-maal niet uitsterven omdat wij het willen. Net als bij de reuzenpanda ligt de schuld niet bij hemzelf,

maar bij de vijandige levensomgeving. Waar het bij de bamboeknager de ontbosing is die hem de das omdoet, is het bij de Fiat ons belastingklimaat. De stokoude motor waarmee de Panda Cross leverbaar is, stoot 114 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uit. Prima in een ruig land waar ze de vermeende onverwoestbaarheid van een 30 jaar lang doorontwikkelde motor nodig hebben. Maar in het vlakke, geasfalteerde Nederland draagt de onverbiddelijke BPM-taks bij aan een vanafprijs van 17.995 euro, waarvan meer dan 6.000 euro (!) BPM is. Voor een Panda, dus.

En dat is jammer. Want we gunnen het de Fiat Panda City Cross zo (net als de reuzenpanda, echt. Haal diep adem en leg die boze brief weg) om te overleven. De



koddige, disproportionele rakker (en daarom nog best ruim, ook) is namelijk een van de charmantste auto's in zijn klasse. En welke auto wordt er nou niet beter van een setje verstralers op de neus?

Trek een deur open en de vrolijke Squircles (samentrekking van *circles* en *squares* – afgeronde vierkantjes, dus) begroeten je. Je bent uren bezig ze allemaal te ontdekken. Je kunt best prima zitten in de Panda en door zijn hoge dak is hij nog aardig ruim ook.

Het is een van de laatste in zijn soort die ongefilterd rijplezier biedt. Je gaat er geen enkele race mee winnen (maar dan ook écht geen enkele) en dat hoeft ook niet. Jij lacht het hardst. De Panda City Cross stuurt superdirect en is daarom supermanoeuvrbaar. Je prikt 'm zo een parkeervak in. Het beertje op wielen helt vrolijk over in de bochten. De demping gaat richting het stevige maar is comfortabel genoeg voor je dagelijkse kilometers. De Panda maakt je gewoon blij als je ernaast staat en als je erin zit. Maar voor bijna 20.000 euro kopen wij toch een auto met minimaal één touchscreen.



HET  
VONNIS

12  
20

Een normale Panda voor net geen 13.000 euro is nog te begrijpen. Maar bijna de helft meer voor wat kunststof, twee rode sleepogen en een geinig uiterlijk – dat klopt niet helemaal. Zie hem als een imago-bouwer

Foto: s. xxx

## SPECS

### Motor

1.242 cc  
viercilinder

69 pk @ 5.500 tpm  
102 Nm @ 3.000 tpm

### Aandrijving

voorwielen  
5v handbak

### Prestaties

0-100 km/u in 14,5 s  
top 155 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

5,5 l/100 km  
114 g/km CO<sub>2</sub> **F**

### Afmetingen

3.705 x 1.662 x 1.635 mm  
(l x b x h)

2.300 mm (wielbasis)  
915 kg

37 l (benzine)

225 / 870 l (bagage)

### Prijzen

€ 18.554 (NL)  
€ 12.690 (B)





## Speed-backpacken

Volvo V60 T8 Twin Engine AWD R-Design

### SPECS

#### Motor

1969 cc

viencilinder twin-charged hybride  
**390 pk** @ 6.000 tpm  
 640 Nm @ 2.200 tpm

#### Aandrijving

vier wielen  
 8v automaat

#### Prestaties

0-100 km/u in 4,9 s  
 top **250 km/u**

#### Verbruik (gemiddeld)

2,1 l/100 km  
 48 g/km CO<sub>2</sub> **A**

#### Afmetingen

4.761 x 1.850 x 1.432 mm  
 (l x b x h)

2.872 mm (wiellbasis)  
 1.969 kg

60 l (benzine)  
 529 / 1.441 l (bagage)

#### Prijzen

€ 59.485 (NL)  
 € 58.700 (B)

Wie zegt dat een brave, verantwoordelijke familie-stationwagen niet ook achterlijk hard mag gaan? Volvo in ieder geval niet, getuige deze V60 T8

**S**oms moet je concessies doen in het leven, maar de uitdaging zit 'm er natuurlijk in om te zorgen dat dat niet per se hoeft. Wie graag elke ochtend met een stapel chocoladepannenkoeken ontbijt, barst niet uit elkaar als hij het balanceert met groentesmoothies en regelmatig sporten. En wie zijn familie wil vervoeren in iets praktisch en veilig, en het liefst ook nog hybride, kan er bij z'n favoriete snelwegoprit nog steeds als een dolle vandoor jakkeren – als hij kiest voor de juiste auto.

Vorige maand kon je in *TopGear* lezen over de nieuwe V60 Cross Country, de opgehoogde stoere jongen die we in het noorden van Zweden testten. Tijdens hetzelfde persevenement konden we de V60 T8 proberen, in dezelfde voor onze contreien redelijk irrelevante omstandigheden: -15 graden, forse pakken sneeuw, 65 centimeter dik ijs op de zee. Toch staken we er iets van op.

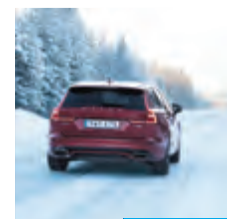
Om te beginnen is de opzet van de T8 interessant: een 2,0-liter viencilinder (met turbo én supercharger) op de

voorwielen en een elektromotor achter betekent, als je wilt, permanente vierwielaandrijving. Waarbij de achterwielen geen moment hoeven te wachten op brandstof, lucht en het op gang komen van zuigers. Het gevolg: wil je met deze V60 dwars door de sneeuw schuiven, dan lukt dat je zonder meer, en wel zodra het ook maar in je opkomt om je rechtervoet heel misschien een klein beetje omlaag te gaan bewegen. Hup, weg is de bevallige achterkant. Handig wanneer je op een noordelijke Ikea-parkeerplaats moet keren om je boekenkastpakket in te laden.

In overige (normale) situaties is de aandrijving vooral afhankelijk van wat je met de knop voor de rij-modi selecteert. Hybrid is de stand waar je het minste omkijken naar hebt: de auto regelt alles zelf, rijdt soms volledig elektrisch en schakelt de benzinemotor bij wanneer het nodig of handig is. Eventueel kun je het kristallen pookje van de automaat in de B-stand zetten, zodat er extra wordt afgeremd (en daarmee energie wordt teruggewonnen) wanneer je het gas

loslaat. De status van de accu wordt duidelijk aangegeven op het dashboard. In de Power-modus is de ietwat rauw klinkende viencilinder meer aanwezig, doen alle wielen altijd actief mee en zie je de lading sneller teruglopen. Niet gek ook, want krachtig en snel is de T8: 390 pk en van 0 naar 100 in een ontzagwekkende 4,9 seconden, dat mag ook best wat energie kosten.

Het grootste gedeelte van de tijd rij je deze V60 echter zoals je elke Volvo rijdt – rustig achteroverleunend met een nauwelijks waarneembare grimas die aan geeft: ik heb het goed. Verwend door een prachtig, ruim en eigenzinnig interieur, genietend van een zalvend dan wel bonkend audiosysteem en, in deze vlot ogende R-Design-versie, van een onderstel dat nét iets minder gezapig is dan standaard. Hoewel we moeten toegeven dat onze gemoedstoestand ook wordt beïnvloed door de maagdelijk witte omgeving hier net onder de poolcirkel, kunnen we ons niet voorstellen dat de V60 T8 in Nederland of België niet net zo blij zal stemmen.



HET VONNIS **15** 20

De V60 T8 combineert bizarre prestaties met alle ruimte en praktische inzetbaarheid die je van een Volvo-station mag verwachten. Tel daar de mooie vormgeving en afwerking bij op en het wordt lastig om hem niet zeer te waarderen

Foto's: Volvo



# Sterke comeback

Toyota Corolla 2.0 High Power Hybrid Executive

DAAR IS IE WEER: TOYOTA'S BEKENDSTE EN BESTVERKOPENDE MODEL IS TERUG IN EUROPA. EN DEZE KEER HEEFT IE NIET DE KLEUR EN HET ONTWERP VAN JE OMA'S GEHOORAPPARAAT



**D**e gedachtenkronkels van automerken zijn soms lastig te volgen. Een jaar of wat geleden begrepen we van Toyota dat de typenaam Corolla niet langer geschikt was voor onze markt. Waarschijnlijk omdat mensen deze associeerden met suf en burgerlijk, en dat was precies wat ze met hun toen nieuwe modellen niet wilden uitstralen. Daarom verscheen de Auris ten tonele, in de vorm van een bollige hatchback die... ook totaal niet spannend was. Met de tweede generatie ging het al beter: die wist met een betrekkelijk strak design (en een Touring Sports-stationwagen) aardig wat mensen voor zich te winnen.

Nu zegt Toyota echter dat de naam Corolla wereldwijd vermaard is, dat het model de bestverkopende auto op onze aardkloot is en dat ze 'm daarom absoluut wél in Europa moeten voeren. Zodoende wordt de Auris na dertien jaar afgedankt en maakt hij plaats voor een nieuwe generatie Corolla, de twaalfde alweer, die schoon schip moet maken en 'plezier' moet uitstralen.

Los van welk naampje ze het beestje menen te moeten geven – dat boeit ons eerlijk gezegd bijzonder weinig – zal een eerste blik op de foto's je duidelijk maken

dat deze Corolla inderdaad niet bedoeld is als anonieme bejaardenmobiel. Scherpe lijnen, *two-tone* kleurschema's, grote wielen: alle ingrediënten voor een aansprekend ogende middenklasser zijn aanwezig. Bedenk daarbij dat Toyota's autosportminnende topman Akio Toyoda al eens publiekelijk heeft geroepen dat hij nooit meer saaie auto's wil maken, en je mag de nieuwe Corolla gerust veelbelovend noemen.

Wellicht was het je ook al opgevallen dat in de typeaanduiding bij deze test de woorden 'High Power Hybrid' staan. Dat is niet (alleen) omdat het zo lekker bekt. Blijkbaar zijn de klanten van oudere Toyota-hybrides niet zulke sloompies als wij weleens denken dat ze zijn, want uit de markt klonk een sterke roep om meer vermogen. De nieuwe Corolla is er daarom met twee verschillende hybride aandrijflijnen: de bekende 1.8 Hybrid met 122 pk, die we kennen uit de Prius en de C-HR, en deze nieuwe 2.0 High Power Hybrid. Die heeft, behalve een grotere benzinemotor, ook een sterkere elektromotor en een kortere eindoverbrenging voor giftiger acceleratie. De cijfertjes: 180 pk's gecombineerd, van 0 naar 100 km/u in 7,9 seconden, een opgegeven gemiddeld verbruik van 3,7 l/100 km en een

CO<sub>2</sub>-uitstoot van 85 g/km volgens NEDC 2.0. De meer realistische WLTP-waarde is overigens ook lang niet gek voor een auto met deze prestaties: die bedraagt 106 g/km, wat slechts 5 gram meer is dan de 1.8 Hybrid uitstoot.

Hoewel van de drie motoriseringen (er is ook een niet-hybride met een 1,2-liter turbo-benzinemotor) de 1.8 Hybrid de meeste verkopen voor zijn rekening zal nemen, zijn wij natuurlijk het meest benieuwd naar die nieuwe High Power. Toyota biedt 'm aan in de Corolla hatchback en Touring Sports; de sedan, die voor andere werelddelen is bedoeld maar toch ook bij ons op de markt komt, is er alleen als 1.8 Hybrid. Normaal gezien houden we wel van ongewone keuzes als het op carrosserievormen aankomt, maar voor deze test springen we dan toch maar in de hatchback.

Meteen valt op dat het interieur on-Japans rustig aandoet. Verdrong je bij Toyota vroeger in de knopjes, dit ziet er zowaar modern-Europees uit: simpel en overzichtelijk. Een 'los' scherm prijkt midden op het dashboard met menuoetsen aan weerszijden, de aircobediening zit eronder en rond de pook vind je nog wat essentiële zaken. Zoals altijd bij Japanners zit er links van het stuur nog



## 'Alle mankracht die niet in het infotainment ging zitten, lijkt te zijn besteed aan de dynamische kwaliteiten'

een reeks knoppen die ze nergens anders kwijt konden. De fysieke tellers hebben zich verzameld rondom een centraal schermje en in de voorruit laat een head-up display je de belangrijkste informatie zien. Onze auto heeft sportstoelen die qua styling eigenlijk beter in een Audi R8 zouden passen.

Door de carrossievorm ligt de voorruit plat en is het dashboard diep; dat is goed voor de stroomlijn, maar qua indeling van ruimte niet ideaal. Of het mede hierdoor komt, kunnen we lastig inschatten, maar voor middellange Hollanders houdt de bewegingsvrijheid voor hoofd en benen achterin de Corolla hatchback niet over. Bij de sedan en Touring Sports is dit deels opgelost door de wielbasis met 6 centimeter te verlengen, maar de hatchback krijgt die behandeling niet. Ook op andere vlakken blijkt dat praktische inzetbaarheid bij dit interieur niet vooropstond: in de deurvakken kun je niet eens een flesje water kwijt, en het draadloze-laadplateau is zo glad dat onze iPhone van links naar rechts glijdt en

daardoor steeds z'n stroomvoorziening kwijtraakt. Kleinigheidjes, maar wel kleinigheidjes die ertoe doen als je een paar jaar met een auto gaat rijden.

Iets typisch voor Toyota is de overdaad aan lampjes bij de tellers, die constant branden voor zaken die er niet toe doen. De 'Ready'-melding in een hybride snappen we nog, maar waarom moet je als bestuurder permanent worden verteld dat de dodehoekwaarschuwing actief is? Dat zien we toch vanzelf? We moeten er altijd weer om grinniken, maar het Corolla-interieur bevat helaas ook een niet al te grappige domper: het archaïsche Touch 2-infotainment. Kennelijk hoeft je van een autogigant uit het land van de elektronica nog steeds niet te verwachten dat ze in hun nieuwste model een modern, sneller, intuïtiever of mooier ontworpen systeem monteren dan tien jaar geleden de norm was. Onverklaarbaar eigenlijk. *Get with the program*, Toyota, want dit wordt een beetje gênant. Stap anders eens in een Golf – desnoods eentje uit 2015 – om te zien hoe het ook kan.

Wat dan wel weer prijzenswaardig is: alle mankracht die niet in het infotainment is gaan zitten, lijkt te zijn besteed aan de dynamische kwaliteiten van de nieuwe Corolla. Zo krijgen alle modellen een geavanceerde multi-link achteras mee – iets wat VW en zelfs Ford alleen bij duurdere, snellere versies monteren – en ligt het zwaartepunt 10 millimeter lager dan voorheen. De carrosserie is op sommige punten maar liefst 60 procent stijver, wat uiteraard ook de veiligheid ten goede komt. *'Safety is not an option'*, kopt de Europese Toyota-organisatie daarover – we zouden willen voorstellen dat ze voortaan iets beter nadenken over zulke bijdehand bedoelde slogans.

De Corolla komt meteen op ons over als prettig stil: omdat de grotere benzine-motor niet per se hard moet werken om de boel in beweging te krijgen, hoeft de variabele transmissie hem ook niet steeds hoog in de toeren te jagen. De sterkste hybride krijgt geen B-stand voor extra regeneratie, maar wel een S-stand en flippers achter het stuur, zodat je indien





## BINNENIN

1

### Lijnen

Geen rommelige dashboards meer bij Toyota: dit nette, cleane design bevalt ons wel

2

### Besturing

Heel wat anders dan vroeger: levendig en zwaar genoeg om het leuk te maken

3

### Tellers

Een scherm in het midden en een paar fysieke metertjes eromheen: keurig. Wel veel lampjes

4

### Scherm

Jammer hoor, Toyota – dit wat lijkz reagerende, lullig ogende systeem kan echt niet meer

5

### Stoelen

Vanaf de Executive krijg je deze sportstoelen. Zitten prima, ogen misschien wel wat overdreven

## SPECS

**Motor**  
1987 cc

viercilinder hybride  
**180** pk @ 6.000 tpm  
190 + 202 Nm @ 4.400 tpm

**Aandrijving**  
voorwielen  
CVT-automaat

**Prestaties**  
0-100 km/u in 7,9 s  
top **180** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**  
3,7 l/100 km  
85 g/km CO<sub>2</sub> **A**

**Afmetingen**  
4.370 x 1.790 x 1.435 mm  
(l x b x h)

2.640 mm (wielbasis)  
1.340 kg  
43 l (benzine)

313 / 1.024 l (bagage)  
**Prijzen**  
€ 37.095 (NL)  
€ 32.640 (B) – Style

nodig zelf wat energie kunt terugwinnen of kunt doen alsof je door echte versnellings schakelt. Met de rij-modus op sportief zijn de reacties op het gaspedaal onmiddellijk en zit de gang er al snel goed in. Het geheel voelt alert en levenslustig, geholpen door het uitstekende onderstel en de vrij vlotte en gewichtige besturing. Toen we een paar jaar geleden met de huidige Prius kennismakten, werden we al verrast door soortgelijk gedrag – de Corolla, in de basis gestoeld op hetzelfde platform, zet het voort.

Een hybride rijdt je als vanzelf iets zelfbewuster; wij in ieder geval wel. Het is dus aardig dat je in het head-up display kunt zien waar de overgang tussen de

elektro- en de benzinemotor ligt wanneer je met het gaspedaal om vermogen vraagt, maar het vergt veel concentratie om het streepje aan de schone kant te houden. Ook in de EV-modus: bij te veel gas springt de Corolla vanzelf terug in de Hybrid-stand en schakelt de benzinemotor bij, net als wanneer je boven een bepaalde snelheid komt (volgens Toyota ligt deze op 115 km/u – wij voldoen blijkbaar nooit aan alle parameters, want meer dan 85 km/u kunnen we er elektrisch niet uit persen). Een voelbaar ‘trapje’ in het gaspedaal, een idee dat we kennen van andere merken, zou een waardevolle toevoeging zijn; zodat je gemakkelijker vol-elektrisch kunt blijven

rijden op momenten, in de stad bijvoorbeeld, dat dat je de moeite waard lijkt.

Op onze testroute met wisselend verkeer laadt de Corolla snel bij en schakelt hij regelmatig de benzinemotor uit. Het is dan ook niet moeilijk om bij het opgegeven verbruik in de buurt te komen, als dat je ding is; maar zelfs als je er geen acht op slaat, rijt je zuinig. Dat is uiteraard het hele idee achter Toyota’s hybridesysteem, en de reden dat het merk zich verzet tegen plug-in-oplossingen: je moet bestuurders met zo min mogelijk extra zorgen opzadelen als je wilt dat ze onder alle omstandigheden zuiniger gaan rijden.

Dit, gecombineerd met de extra pit van de High Power Hybrid en het scherpe randje aan z’n rijeigenschappen, maakt de nieuwe Corolla behoorlijk interessant. Mensen die per se iets zwaars willen voortsleuren, kunnen hun heil nog steeds beter ergens anders zoeken – het trekgewicht is slechts 750 kilo – maar verder heeft Toyota hier een balans bereikt die voor velen zal werken. De enige die er wat zuur bij staat te kijken, moet de Prius zijn: de gevierde hybride-voorvechter, voorbijgestoken door zijn eigen achterban met een sterkere aandrijflijn en een normaal uiterlijk. Ach, je kunt ook niet iedereen tevredenstellen.



HET  
VONNIS

14

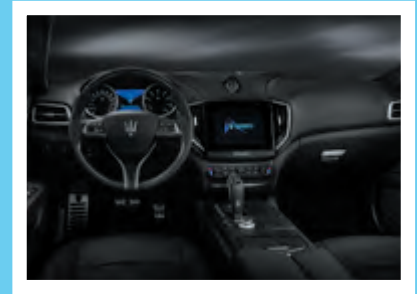
20

Met de nieuwe Corolla is bijzonder weinig mis: hij rijdt goed, ziet er uitstekend uit en zet Toyota’s hybridekennis slim in. De High Power is slechts zo’n twee mille duurder dan de gewone Hybrid en nog steeds poepzuinig; altijd doen dus

Foto's: Toyota

# Voor de fijnproever

Maserati Ghibli S Q4 GranSport



Doet de Maserati Ghibli er nog toe nu hij bijna zes jaar oud is? Wij hebben een betere vraag voor je: doet het er echt toe of hij er nog toe doet?

**D**it is een van de schitterendste auto's – laat staan sedans – die we de afgelopen jaren hebben gezien.' Dat schreven we toen we in de zomer van 2013 de eerste kilometers met de Maserati Ghibli maakten. Inmiddels kijken we alweer jaren tegen dit ontwerp aan en moeten we zeggen: we krijgen nog precies dezelfde vinders in onze buik. De lage neus die overgaat in welvende spatborden, de krachtig vloeiende flanken, de imposante achterkant – menig supercar kan er een puntje aan zuigen.

Bij Maserati mogen ze hun auto's graag elk modeljaar een beetje bijvijlen. Ook de Ghibli van 2019 heeft weer wat wijzigingen ondergaan, zoals verse kleurtjes en een nieuwe, versimpelde pook voor de automaat. Toch kan hij niet verhullen dat hij op leeftijd begint te raken. Goed, er zijn moderne zaken aan boord als actieve rijstroomhulp (die érg actief is) en een kofferklep met een voetsensor – maar naar ultra-brede schermen of gebarenbediening zul je tevergeefs zoeken.

Niet dát je ernaar zoekt. Maserati zorgt

wel dat je afgeleid raakt door de dingen die er echt toe doen. Zeker als je kiest voor de versie die we hier rijden, de top van het gamma: de Ghibli S Q4. Zo word je iedere ochtend na het instappen weer betoverd en rijd je elke eerste rit van de dag in een roes.

Ja, de koude start is bij deze auto niets minder dan een evenement. De door Ferrari aangeraakte 3.0 biturbo V6 ontwaakt met een schelle snerp en gaat dan over in diepdonker gerommel. Opgewarmd en op snelheid rij je permanent in de Sport-modus, enkel om bij elke stuipt van je rechervoet opnieuw een dosis gelukzaligheid via je oren in te nemen. De Ghibli blaft als een kwade hond; het is waanzinnig en ernstig verslavend. Eigenlijk kunnen we geen recente V6 bedenken die beter klinkt dan deze.

Rijden doet deze Maserati onverminderd goed. Dankzij een mooi uitgebalanceerd onderstel en vierwielaandrijving neem je de bochten als met een sportautootje. Met 430 pk is de S Q4 hilarisch snel, en hoewel de achttraps ZF-automaat wat langdradig kan schakelen, kiest

hij wel de juiste momenten. Het geheel voelt niet aan zoals 430 pk in een M3 aanvoelt: er is geen constante urgentie, je kunt de Ghibli met gemak rustig rijden zonder dat hij zenuwachtig overkomt. In druk verkeer ben je daar blij mee.

Naast de vlot uitgedoste GranSport kun je ook kiezen voor de subtielere GranLusso. Onze testauto (een andere dan op de foto's) slaat in de andere richting door, met zo'n beetje alle mogelijke koolstofvezelpakketten opeengestapeld. Zelfs de deurgrepen zijn van het spul gemaakt. Dat heeft de Ghibli niet nodig – laat hem zijn kracht en elegantie liever stilletjes uitstralen, dan komt hij het best tot zijn recht.

Daarbij: elk beetje geld dat je kunt besparen, is meegenomen. Want in CO<sub>2</sub>-ziek Nederland is de Ghibli S Q4 bepaald geen koopje. Een Mercedes-AMG E 53 met de juiste opties heb je hier al voor 30 mille minder – in België zijn de verschillen veel kleiner – en over de afschrijving wil je liever niet nadenken. Gewetenskwestie: wat is echte schoonheid en pure opwinding je waard?



HET VONNIS

12  
20

Dit is een auto om in heel korte tijd heel erg verliefd op te worden. Hij prikkelt je zinnen, je snakt naar 'm als naar koffie. Maar de Ghibli is inmiddels wel wat ouder en helaas bijzonder duur. Echt iets voor de ware fijnproevers

Foto's: Maserati

## SPECS

### Motor

2.979 cc

V6 biturbo

430 pk @ 5.500 tpm

580 Nm @ 2.250 tpm

### Aandrijving

vier wielen

8v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 4,7 s

top 286 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

11,9 l/100 km

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

### Afmetingen

4.971 x 1.945 x 1.461 mm

(l x b x h)

2.998 mm (wielbasis)

1.870 kg

80 l (benzine)

500 l (bagage)

### Prijzen

€ 166.300 (NL)

€ 101.890 (B)





## Smelten

Fiat 500C TwinAir Turbo 80 Spiaggina '58

### SPECS

#### Motor

875 cc  
tweecilinder turbo  
85 pk @ 5.500 tpm  
145 Nm @ 1900 tpm

#### Aandrijving

voorwielen  
5v handbak

#### Prestaties

0-100 km/u in 11,0 s  
top 171 km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

5,1/100 km

116 g/km CO<sub>2</sub> **F**

#### Afmetingen

3.571 x 1.627 x 1.488 mm  
(l x b x h)

2.300 mm (wielbasis)

915 kg

35 l (benzine)

185 / 610 l (bagage)

#### Prijzen

€ 25.395 (NL)

€ 21.890 (B)

Je kunt een hoop inbrengen tegen *special editions*, vooral als ze rieken naar uitmelkerij. Maar kijk nou eens naar deze Fiat 500 Spiaggina: daar kun je toch niet boos op worden?

**H**et was 2004 toen Fiat de Trepiùno Concept voorstelde, en 2007 toen diens nazaat op de weg verscheen in de vorm van de moderne Fiat 500. Dat we dezelfde auto in 2019 nog nieuw kunnen kopen, mag eigenlijk best bijzonder heten. We zouden het even moeten checken, maar enkele Britse skelters daargelaten zou de Fiat 500 best eens de oudste nieuwe personenauto op de Nederlandse markt kunnen zijn.

Maar goed, als wij Fiat waren, zouden we ook geen reden zien om de 500 te vervangen. Hij wint immers nu nog evenveel harten voor zich als toen hij uitkwam. Sterker: in 2017 werden er in Europa meer verkocht dan ooit tevoren (in 2018 nauwelijks minder), en in Nederland is zijn marktaandeel nooit meer onder het niveau van 2008 gezakt. De 500 is een fenomeen waar menig fabrikant vanachter de heg jaloeers naar gluurt. Fiat heeft er een ongekend sterke troef mee in handen, en waarom zou je die kaart spelen als de tijd er nog niet rijp voor is?

Zodoende gooiden ze er vorig jaar maar

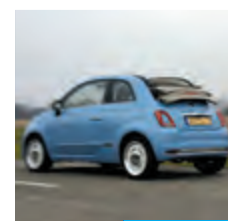
weer eens een speciale editie uit: de Spiaggina '58, naar aanleiding van een gekke conceptcar zonder voorruit, die zelf weer een verwijzing was naar de 500 Jolly Spiaggina. Uit, inderdaad, 1958 – met die rieten stoeltjes, weet je wel. Die heeft de nieuwe interpretatie gelukkig niet, maar er is wel strandstoel-achtige bekleding, het onvolprezen schuif- en vouwdak van de 500C, een lichtblauwe effen lakkleur met een witte streep, en een setje unieke 16-inch wielen die 'm een compleet frisse *look* verschaffen. Kijk naar de Spiaggina op een waardeloze dag en je wordt spontaan aan je lurven de vrolijkheid in gesleurd.

Achter het stuur proberen we extra mannelijk te kijken. De TwinAir Turbo is een motor die we in bijna elke andere



toepassing bekritisieren om z'n brommerige loop en z'n dorst als je haast hebt; maar hier klopt hij en werkt hij verkwikkend. Zolang je de Eco-modus, waar hij automatisch in start, maar uitzet: die knijpt 'm af en vindt het nodig om je via de boordcomputer een 'eco-held' te noemen. Onze testauto heeft een digitale teller (waarop een klein autootje mee kantelt als je gas geeft of remt) en een centraal aanraakscherm dat een beetje ver weg zit, maar prima functioneert. Ook heeft ie een crème-wit leren stuur waarvan we benieuwd zijn hoe het er na 50.000 kilometer uitziet. Maar cynici doen er goed aan om op een zonnige dag het dak helemaal naar achter te schuiven, met achterruit en al, en te gaan toeren met hun favoriete muziekje aan. De 500 pakt je in, nog steeds – of misschien wel meer dan ooit.

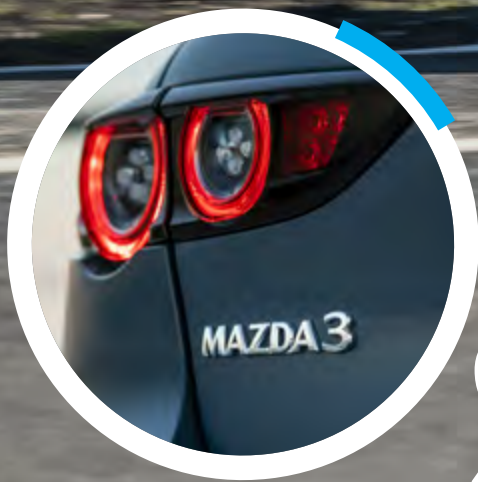
Alleen Fiat kan het voor elkaar krijgen om een oud model voor de zoveelste keer in de dure make-up te zetten en je verdorie nog het warme, knuffelige gevoel te geven dat ze ermee willen slijten ook. De Spiaggina is leuk, we smelten voor 'm. Koop er een.



HET VONNIS **13** 20

De huidige 500 was nooit 500'iger dan als Spiaggina '58. Na één ritje wil je 'm, zelfs als je 'm eigenlijk niet wilt. Is aardig aan de prijs, maar ook aardig exclusief: er worden er maar 1.958 van gemaakt. Snel zijn, dus

Foto's: Lou van Houat



# Sambal, graag

Mazda 3 2.0 SkyActiv-G 122 6MT Hatchback

DE ZEVENDE GENERATIE VAN MAZDA'S MID-SIZE HATCHBACK EN  
SEDAN IS HIER, MET EEN ZEER OVERZICHTELIJK MOTORENAANBOD.  
DE VRAAG IS: LAAT JE ER JE VOLKSWAGEN GOLF VOOR STAAN?



**H**et eerste dat wij ons afvroegen: waarom komt de Mazda 3 in vredesnaam ook als sedan? In een wereld waar SUV's en crossovers het automobiele aanbod beheersen, heeft een sedan toch weinig meer te zoeken? Volgens Mazda toch wel. Mazda verwacht dat de verkoop van de sedan in Nederland weliswaar slechts 15 procent van de totale afzet voor z'n rekening zal nemen, maar wereldwijd ligt dat percentage nog altijd op meer dan 50 procent.

Aangezien Mazda een kleine speler is in autoland, probeert het merk in alle opzichten auto's te maken die overal ter wereld aanspreken, en te verkopen zijn. En dus is er een hatchback én een sedan. Wil je een SUV-crossover-geval, dan switch je gewoon naar de CX-3. Dat bedienen van de wereldmarkt verklaart ook waarom Mazda nog steeds diesels in het aanbod heeft. En het verklaart het beperkte motorenaanbod: zo min mogelijk smaken voor een zo groot mogelijk publiek betekend een efficiënt productieproces, eenvoudige onderdelendistributie en gemak in onderhoud. De 3 is slechts in drie motorvarianten verkrijgbaar: een diesel met 116 pk (de SkyActiv-D), een benzine met 122 pk (de SkyActiv-G) en

later volgt nog een technisch vrij revolutionaire benzineversie met 181 pk (de SkyActiv-X). Meer smaken zijn er niet.

Het klinkt allemaal heel logisch, maar het werpt op dit moment een beperking op; want de komst van die nieuwe, hypermoderne SkyActiv-X laat nog even op zich wachten. Waardoor de keuze nu weinig anders behelst dan twee relatief bescheiden aandrijflijnen.

Wat ook opvalt, is dat Mazda nog niet aan de nieuwe mode van elektrificatie meedoet. Er komt geen elektrische 3, noch een hybride versie. Het merk spreekt hardop uit te verwachten dat we tot 2030 nog steeds op fossiele brandstoffen zullen rijden, geheel tegen de verwachtingen van zo'n beetje alle andere autofabrikanten in. Op Morgan na.

De benzinemotor die Mazda nu levert voor de 3 heeft wel een elektro-hulpje dat energie bij remmen opslaat en bijspringt om de stroomvoorziening in de auto te regelen, zodat de brandstofmotor dat niet hoeft te doen. Daarnaast schakelen twee van de vier cilinders zich uit wanneer mogelijk. Zonder die technieken zouden het verbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot fractieel hoger uitvallen, dus het lijkt op een soort groene pleister.

Achter de schermen werkt Mazda

overigens wel aan elektrische modellen, voor hybrides is men reeds een overeenkomst met Toyota aangegaan – maar die samenwerking beperkt zich vooralsnog tot het land van herkomst: Japan. Mazda mag van Toyota's hybride technieken snoepen, Toyota mag in ruil daarvoor de ontwikkelingen van brandstofmotoren bij Mazda kopiëren. In de nabije toekomst staan er dus wel hybrides van Mazda op stapel. En een mogelijke vol-elektrische versie komt waarschijnlijk met een *range-extender*, waarbij die laatste wellicht een rotatiemotor zal zijn. Mogelijk, waarschijnlijk, wellicht. Zeker is het allemaal nog niet.

Terug naar nu. Het plaatje van de conceptcar die dienstdeed als voorstudie voor de nieuwe 3 staat ons nog helder voor de geest: dat was een prachtige, dikke hatchback met de naam Kai. Natuurlijk, tijdens de ontwikkeling van concept naar verkoopbaar model sneuvelen de grote wielen als eerste, aalgladde lijnen worden weggegomd, scherpe hoeken afgerond en ja, het uiteindelijke model dient gewoon buitenspiegels en deurgrepen te hebben en ligt niet twee millimeter boven de weg. Het eindresultaat is naar onze bescheiden mening nog altijd bijzonder fraai.

De neus is heel Mazda, en profiel is de



Glimmend Mazda-logo  
verbergt radarspul

## ‘Wil je een 3 met pit, dan zit er niets anders op dan te wachten op de SkyActiv-X met 181 pk’

vloeiende daklijn met dikke C-stijl een attractieve verschijning en de kont is lekker dik. De ontwerpers hebben bewust prominente vouwen weggelaten – optisch werken die misschien wel om een auto bijvoorbeeld lager of breder te laten lijken, maar Mazda vindt het juist een uitdaging om die vormen werkelijk toe te passen en de welvingen zo vorm te geven dat de auto telkens een beetje lijkt te veranderen als je ernaar kijkt, met ander licht, of vanuit een andere hoek. Vaak is dit soort informatie een beetje designers-gewauwel, maar bij de 3 lijkt het echt te werken. Zeker met de rode lak, die dan weer dieprood, dan weer felrood lijkt te zijn. Smakelijk is het.

Binnenin is de weg van minder-is-meer ingeslagen, een ‘opzetje’ van Mazda’s Europese designcentrum. Dat concurreert intern met Mazda’s twee andere designcentra, in Noord-Amerika en natuurlijk Japan. De Belg Jo Stenuit zwaait als Design Director Europe in ons continent de scepter en hij meldt ons dat in de opzet van het interieur echt de Europese

hand te zien is. Wat wij vertalen als: geen driehonderd priegelknopjes waar Japaners doorgaans dol op schijnen te zijn, en geen goedkoop plastic en bekerhouders ter grootte van een emmer waar Amerikanen gek mee zijn.

Het dashboard heeft mooie, vloeiende lijnen die zich om de bestuurder heen vouwen, en de materialen zijn van hoogwaardig, zacht aanvoelend kunststof dat meer wegheeft van leer. De middenconsole bevat maar weinig knoppen, het infotainmentsysteem bedien je met een grote draaiknop met sneltoetsen eromheen. Wij zijn fan van aanraakschermen; dat biedt Mazda echter niet. Desondanks is de bediening eenvoudig, reageert het systeem redelijk vlot, maar heel modern is anders. Een mooi detail zijn de twee tellers naast de centrale snelheidsmeter: ook die vrouwen zich naar de bestuurder toe.

Standaard wordt elke Mazda 3 geleverd met een head-up display, een 8,8-inch scherm voor het infotainment inclusief navigatie, Apple CarPlay en digitale radio-ontvangst. Daarnaast krijg je kop-

lampen en achterlichten met led’jes, radargestuurde cruisecontrol en een riedel veiligheidssystemen waar je u tegen zegt. En die ook gewoon uitgeschakeld kunnen worden.

De stoelen zitten perfect, achterin kunnen twee volwassenen met een lengte tot 1,85 meter prima zitten, ondanks de aflopende daklijn. Het stuur is meer dan gebruikelijk verstelbaar. Fijn is ook dat de middentunnel waar je vaak je rechterarm op laat rusten, de perfecte hoogte heeft en de pook van de handbak ook wat langer is, met korte schakelwegen: een comfortabele zit die uitnodigt tot lekker schakelen. En dat blijkt in de benzineversie die we testen, in en rondom het bergachtige Lissabon, vaak nodig.

We rijden de hatchback, uiteraard omdat die het mooist is. De 122 pk sterke 2,0-liter viercilinder zestienkleps benzine-motor is gekoppeld aan een handbak met zes versnellingen (een automaat is tegen meerprijs leverbaar), en die motor functioneert prima. Hij is betrekkelijk zuinig en schoon (5,2 l/100 km bij 119 g/km CO<sub>2</sub>





## BINNENIN

1

### Afwerking

Mooi plastic in combinatie met leer in deze Luxury-versie. Ziet er zeer strak en smaakvol uit

2

### Tellers

Lekker analoog – grotendeels – en helemaal gericht op de bestuurder. Goed afleesbaar

3

### Stuur

Fijn, compact, lekker dik en mooi afgewerkt. Knopjes werken allemaal, ook nog eens

4

### Infotainment

Aan de kleine kant, ver weg, en niet het meest moderne systeem. Functioneer verder goed

5

### Poken

Voelt aan als klink-kak door korte schakelwegen. Hier ga je veel plezier van hebben

## SPECS

### Motor

1.998 cc  
viercilinder

**122** pk @ 6.000 tpm  
213 Nm @ 4.000 tpm

### Aandrijving

voorwielen  
6v handbak

### Prestaties

0-100 km/u in 10,4 s  
top **197** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

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

### Afmetingen

4.460 x 1.795 x 1.435 mm  
(l x b x h)

2.725 mm (wielbasis)  
1.249 kg

51 l (benzine)

334 / 1.024 l (bagage)

### Prijzen

€ 27.160 (NL)

€ 23.990 (B)

gemiddeld, als je 18-inch velgen hebt), maar veel pit heeft ie niet. Mazda houdt niet van turbo's en andere hulpmiddelen: ze geloven in een geavanceerd, maar rechttoe-rechtaan atmosferisch blok. Daar kun je lekker toeren mee maken, hij klinkt ook nog prettig, alleen mist ie in deze configuratie de kracht om lekker vaart te maken. Begrijp ons goed, hij is niet uitzonderlijk sloom (van 0 naar 100 in 10,4 seconden en een top van 197 km/u), maar wel sloompjes; de Polo 1.0 van je moeder is sneller.

De 1,8-liter diesel is van hetzelfde laken een pak. Van 0 naar 100 in 10,3 seconden, een top van 194 km/u. Als je een van beide motoren met een automaat neemt, zijn ze

nog trager. Zo *flashy* als de nieuwe Mazda 3 eruitziet, zo flauw zijn de motoren. Wil je een 3 met pit, dan zit er niets anders op dan te wachten op die 181 pk sterke SkyActiv-X, die niet eens zo heel veel duurder schijnt te worden. Denk in de richting van de 1.000 euro.

Nu we het toch over prijzen hebben: die zijn alleszins vriendelijk. In Nederland starten de prijzen bij 27.160 euro, in België nog iets lager: 23.990 euro. Dan krijg je de basisuitvoering van de hatchback. Mocht je toch liever de voorkeur geven aan een heuse kofferbak dan dien je 500 euro extra te betalen. Geen handbak maar een automaat? Plus 2.500 euro.

Wij zouden trouwens voor de Luxu-

ry-uitvoering met handbak gaan, waarvoor je rond de 5.000 euro meer betaalt, met een hoop extra's als bonus.

Nog beter is: wachten op de 181-pk versie. Te hopen valt dat die iets van een sportstand meekrijgt waarmee je het onderstel wat straffer kunt afstellen. Dat is nu, wederom met het oog op eerdergenoemde wereldmarkt, heel neutraal, in optimale vorm. Dat betekent én voldoende comfort én voldoende scherpte, wat de auto voor dagelijks gebruik meer dan prima maakt. Maar verwacht geen baanbrekend weggedrag zodra je het voor elkaar hebt gekregen tempo te maken en aanbehandelt bij iets als een bochtig parcours.

Kort door de bocht is de nieuwe Mazda 3 motorisch een beetje te mild, maar wel in een lekker trainingspak. Door het ontbreken van hybride of elektrische versies wordt zichtbaar dat Mazda heel snel z'n koers moeten bijstellen om de groene, milieubewuste boot niet te gaan missen. Dat gaat vast lukken, maar hun voorspelling dat we over tien jaar nog steeds lekker de fik zetten in brandbare vloeistoffen, belooft weinig goeds. Anderzijds: tot die tijd heb je aan de nieuwe Mazda 3 een van de best smoelende allemansvrienden op de markt, en laten we hopen dat de 181-pk versie er wat rijplezier in gooit.



Qua design valt er niets op de 3 af te dingen



HET  
VONNIS

14

20

De nieuwe Mazda 3 had met gemak twee punten meer kunnen scoren als ie wat meer pit in z'n donder zou hebben. Desondanks is deze 3 een fijne, verfijnde en bijzonder prettig ogende hatchback; de sedan is voor je opa

Foto's: Mazda



# Evoluтиetheorie

Lamborghini Huracán Evo

Lamborghini zaait minder verdeeldheid met de grondig geüpdatete versie van de Huracán. Is dat een doorslaggevende tactiek?

**H**et doel van de Huracán Evo is te bewijzen dat je als supercar-rijder wel degelijk zowel het laken als het geld kunt houden. Zelden was een snelle auto zo makkelijk te rijden terwijl de bestuurder toch alle touwtjes in handen houdt.

Hij is op vier gebieden herzien: de voertuigdynamica, de motor, het design (en daarmee de aerodynamica) en het interieur. De natuurlijk ademende V10 produceert nu 640 pk bij 8.000 tpm (457 pk per ton) en 600 Nm aan koppel bij 6.500 tpm,

goed voor een top van 'meer dan 325 km/u' en een tijd van 2,9 seconden van 0 naar 100 km/u. Lamborghini claimt dat deze Evo zeven keer beter omgaat met de luchtstromen dan de auto waarvoor hij in de plaats komt, dankzij een nieuwe voorspoiler, diffuser en luchtgordijn, een nieuwe diffuser achter, een andere plek voor de uitlaten (nu met titanium kleppen) en het geïntegreerde spoilertje achterop. De Evo is haast als de Performante, minus de actieve aerodynamica.

Maar aanzienlijk belangrijker dan al die

wisewasjes staat deze Evo voor een filosofische stap voorwaarts door de introductie van het Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata-systeem (LDVI), een computer die alles wat het onderstel en de aandrijving weten bijeenbrengt en daar een voorspellend element aan toevoegt. 'Hierdoor worden de verschillende parameters opnieuw gedefinieerd, zodat de rijervaring responsiever, zintuiglijker en beweeglijker dan ooit wordt', zegt Lambo's grote baas Stefano Domenicali.

Een stel acceleratoren en gyroscopische sensoren die in het midden (op het zwaartepunt) van de auto zitten, voorzien de LDVI van *real-time* info over de laterale, longitudinale en verticale krachten, evenals het aantal graden dat de carrosserie helt, duikt en omhoogkomt. De magnetische demping van de ophanging wordt ook in de berekeningen meegenomen, net als de tractiecontrole, de vierwielaandrijving, de *torque vectoring*, de dynamische besturing en de actieve achteras. Dat leidt



**Nee, dit is niet een of andere game die je niet begrijpt**





## SPECS

**Motor**  
5.204 cc  
V10

640 pk @ 8.000 tpm  
600 Nm @ 6.500 tpm

**Aandrijving**  
vier wielen  
6v handbak

**Prestaties**  
0-100 km/u in 2,9 s  
top >325 km/u

**Verbruik (gemiddeld)**  
11,6 l/100 km  
335 g/km CO<sub>2</sub> **G**

**Afmetingen**  
4.520 x 1.933 x 1.165 mm  
(l x b x h)

2.620 mm (wielbasis)  
1.422 kg

83 l (benzine)  
100 l (bagage)

**Prijzen**  
n.n.b. (NL)  
n.n.b. (B)

allemaal tot ongeveer een triljard berekeningen in 0,2 milliseconden, met als doel ieder dood of inert gevoel aan de auto om te toveren in een heroïsche belevenis, en van iedere behoorlijke bestuurder een superheld te maken.

Het systeem is niet heel anders dan de systemen die al door Ferrari en McLaren al worden gebruikt, hoewel dat voorspellende element wel een beetje een enge ontwikkeling is. Bij Lamborghini noemen ze het onderling 'feed forward' (in tegenstelling tot 'feedback', snap je?), waardoor het gedrag van de auto zich wijzigt afhankelijk van de modus waarin je rijdt: het comfortabele, dagelijkse Strada, de wat luidruchtiger stand Sport of de scherpere, Pirelli-vernietigende circuitdag-modus

Corsa. Sport kent ook een instelling die in alles doet denken aan een driftmodus, maar Lamborghini weigert 'm zo te noemen omdat Huracán-rijders graag het idee krijgen dat ze hun eigen lot in handen hebben, zelfs als dat niet zo is. We kunnen echter bevestigen dat het wel zo werkt.

De V10 is uiteraard machtiger dan ooit en vormt nog altijd de ouderwetse hartslag van een steeds meer technologische ervaring. Hoewel: de zevenbak met dubbele koppeling kan het op het circuit allemaal maar ternauwernood bijbenen, terwijl de koolstof-keramische remmen – voor 380 millimeter groot, achter 356 millimeter – wat meer gevoel zouden mogen bieden. En de besturing bezit niet de vrijwel kristallen helderheid van een McLaren.

De herziene cabine is een openbaring, met een nieuw, 8,4 inch groot touchscreen. Dat valt te verkiezen boven het MMI in de Urus, want het geeft een waanzinnig mooi beeld en is helemaal naar je eigen voorkeuren in te stellen. Het is met gebaren te bedienen en biedt een volledig data-overzicht van de bezigheden van het LDVI. We wensen je alvast succes met het bijhouden van dat laatste. Telemetrie door middel van twee camera's is een optie, en je kunt kiezen uit een eindeloze lijst aan materialen en stoffen voor het interieur.

Hoewel de auto qua uiterlijk niet rigoureus is veranderd, bevestigt Lamborghini's designchef Mitja Borkert dat het bieden van meer personalisatiemogelijkheden deel van de opdracht was. 'Andere automakers bieden maar één smaak', zegt hij. 'Lamborghini biedt nu alle smaken.'

Dat geldt ook voor de rijeigenschappen. De Huracán Evo is overladen met de nieuwste technologie, maar voelt op de een of andere manier toch meer organisch aan. Het is bijna zorgwekkend hoe makkelijk het is om 'm hard te rijden, maar wil je rustig wat kabbelen, dan bokt hij niet.

Je hoeft niet altijd meer op de toppen van je kunnen te rijden: in wat voor bui je ook bent, de Huracán Evo schikt zich geheel naar je wensen.



HET  
VONNIS

16

20

De Huracán Evo ziet er fantastisch uit, heeft een formidabele motor, biedt een tot dusver ongekende toegankelijkheid en bizarre prestaties. Wel schijnt de prijs nu dichter bij die van een Ferrari 488 of McLaren 720S te komen

Foto's: Lamborghini



# Elektraket

Tesla Model 3 Performance

HET HEEFT EVEN GEDUURD VOORDAT DE PRODUCTIE VAN DE AL  
LANG AANGEKONDIGDE TESLA MODEL 3 OP GANG KWAM,  
MAAR HIJ IS NU EINDELIJK IN EUROPA TE BESTELLEN



**A**ls je in de markt bent voor een Tesla Model 3, dan kun je in Nederland en België op dit moment kiezen uit twee smaken: de Long Range-uitvoering en de Performance-uitvoering. De eerste heeft volgens de nieuwe WLTP-norm een bereik van 560 kilometer, sprint van 0 naar 100 in 4,7 seconden en haalt een top van 233 km/u. Hij heeft twee elektromotoren, op elke as eentje, die met elkaar praten en het vermogen naar voren of achteren sturen en verdelen over alle vier de wielen. ‘Dual Motor All-Wheel Drive’ noemt Tesla dat. De prijs: 55.600 euro in zowel Nederland als België.

De Performance-uitvoering is feitelijk identiek aan de Long Range, maar software zorgt ervoor dat je permanent meer vermogen krijgt waardoor ie nóg sneller is, maar minder ver komt. Tesla zegt dat je in 3,4 seconden van 0 naar 100 zoeamt. Topsnelheid? ‘Gewoon’ 261 km/u. De actieradius is 530 kilometer, en dat is nog steeds uitstekend – al moet je dan wel met fluwelen voetjes rijden, onder ideale (weers)omstandigheden. Maar dan nog: het is beter dan vrijwel alle andere elektrische auto’s op de markt. Zowel in Nederland als in België kost ie 11.000 euro meer dan de Long Range: 66.600 euro.

Overigens koop je er niet alleen een snellere auto mee, maar ook een aantal fijne opties als extraatje. Dikke 20-inch wielen met Michelin Pilot Sport 4S-banden, ‘performance’-remmen met rode remklauwen en een carbon achterspoiler. De rijhoogte is iets lager en je krijgt wat optische dingetjes als aluminium pedalen. Plus, en dat vinden wij zeker leuk: de Track Mode-optie.

Heb je bij grote Tesla’s de Ludicrous-mode, waarmee je vlotjes om het even welke sportwagen tot slak maakt, als je met een Model S of X een circuit op gaat, is het andere koek. Ze zijn namelijk nogal log, wat ze niet bepaald speels maakt. De Model 3 is minder hoog en zwaarlijvig (al weegt hij 1.847 kilo), daar kun je wel degelijk veel plezier mee hebben. Als je de Track Mode inschakelt, wordt er meer vermogen naar de achterwielen gestuurd en beginnen de processoren met de door Tesla zelf ontwikkelde software te rekenen. Dwarskrachten, wielspin, tractie, stuuruitslag, remdruk, bedenk het en het wordt doorgerekend om de Model 3 zo optimaal mogelijk loeihard over een circuit te jagen. En ja: ook driften is een makkie.

Begrijp ons goed, hij verandert niet in een circuitauto. Wat ie wel doet, is jou

nog meer plezier verschaffen. En dat is uiteindelijk wat je wilt. En Tesla blijft experimenteren met dit soort rij-modi en uploadt hun nieuwe bevindingen met één druk op een knop naar jouw auto.

Zo’n upload is ook handig voor de Autopilot-functie – die overigens niet op onze testauto zit. De hele auto is erop toegerust om op de Autopilot te rijden – alle sensoren, camera’s en meer zitten er standaard op. Maar om het te gebruiken, dien je 3.200 euro extra neer te tellen, waarna Tesla simpelweg die software activeert. Wil je het later, nadat je al een tijdje met de auto rijdt, dan kun je de autopilot voor 4.300 euro nabestellen. Dat voelt als makkelijk geld verdienen.

Daar komt bij dat de standaard Autopilot autonoom rijden biedt op de snelweg en bij inparkeren, en dat je auto naar jou toekomt als je ’m ergens geparkeerd hebt. Wil je ook autonoom rijden binnen de bebouwde kom, inclusief het herkennen van en reageren op verkeerslichten en stopborden, dan dien je bij aanschaf nog eens 5.300 euro af te tikken. Of, als je het later bestelt, 7.400 euro. Waarbij wordt aangetekend dat het nú nog niet werkt, maar ‘pas later dit jaar’.

Die prijzen voelen als een domper, temeer omdat je weet dat het alleen een

De Performance herken je onder meer aan de rode remklauwen



## ‘Rijden is meer vliegen, door de absurde snelheden die je overal en altijd kunt behalen’

kwestie van wat software uploaden is. Natuurlijk, de Tesla-programmeurs willen ook een salaris, maar 8.500 euro voor het uploaden van vast heel veel regels code is nogal stevig geprijsd. Los van de Autopilot-software ‘krijgt’ je standaard van Tesla een jaar Premium-connectiviteit, wat inhoudt dat je een jaar lang satellietkaarten met live verkeersweergave krijgt, media kunt streamen en draadloze updates ontvangt. Wil je dat verlengen, dan kost dat je waarschijnlijk zo’n 8 euro per maand; doe je dat niet, dan mis je op den duur toch wel essentiële functionaliteiten. Het zijn weliswaar geen schokkende kosten, maar je ontkomt er dus niet echt aan om ook nog een abonnementje bij Tesla af te sluiten.

Nu we toch over prijzen mijmeren, hoe zit het eigenlijk met die heel goedkope Model 3, die van rond de 35.000 dollar? Tesla’s altijd spraakmakende topman Elon Musk lost die belofte nu pas in, al gaat dat model hier ergens rond de 45 tot 50 duizend euro kosten. Wat te maken heeft met verschepping en financiering –

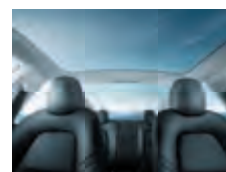
het duurt immers even voordat je de auto in Europa ontvangt, en je dus pas betaalt terwijl de auto al gemaakt is. Het voorfinancieren daarvan kost geld, en wordt logischerwijs doorberekend in de prijs. Dat ‘goedkope’ model heeft overigens een kleinere actieradius (ca. 350 kilometer), sprint naar de 100 in iets minder dan zes seconden en haalt een top van ca. 210 km/u. Hij heeft daarnaast geen elektrische stoelen, geen leren bekleding en mist zo nog wat opties om de prijs te drukken.

De aflevering van auto’s is soms een puinhoop: je moet ervoor naar Tilburg en staat daar soms uren in de rij als bij de bakker, maar dan zonder geholpen te worden. Dingen zijn kwijt, sommige auto’s beschadigd, andere half opgeladen: dit moet echt anders. Bij het servicecentrum in Amsterdam staan zelfs verkeersregelaars om Tesla-rijders die voor onderhoud komen over het krappe terrein in lange rijen te laten aansluiten; het zijn perikelen die een vijf jaar oude startup niet meer zou mogen hebben. Bij elk

ander automeerk zouden velen stampvoetend de deur uitlopen met de mededeling: ‘dat ding mogen jullie houden, ik wil m’n geld nú terug’. Maar niet bij Tesla.

Dat heeft met een simpel ding te maken. Tesla’s zijn zo begerenswaardig dat mensen die somtijds organisatorische puinhoop voor lief nemen. En die Apple-achtige adoratie zit ’m in het feit dat de Model 3 bijna briljant is. Helemaal in deze snelle configuratie.

Binnenin zie je plotseling de grote achterstand van traditionele autofabrikanten: waar zij nog klooiën met ouderwetse, traag reagerende, ergens in het dashboard verzonken schermpjes die je met een draaiknop of, nog erger, een touchpad moet bedienen, daar spettert Tesla’s kristalheldere 15-inch scherm je tegemoet. Ja, de systemen van de VW Groep voor Volkswagen, Porsche en Audi zijn best heel goed en worden per nieuw model beter, maar de perfectie van de eenvoud die de Model 3 biedt, is onovertroffen. We swipen en tappen met z’n allen de godganse dag op onze mobieltjes, en





## BINNENIN

1

### Interieur

De Performance biedt mooie materialen als leer en hout, de goedkope Model 3 niet

2

### Minimalisme

Het stuur heeft slechts twee knoppen. Weelde, want het werkt prima voor veel functies

3

### Breedbeeld-tv

Mega-scherm waarin vrijwel alle functies van de auto zijn te vinden, met gemak

4

### Opbergvak

Het dashboardkastje open je via een functie op het scherm. Blijft anders strak op slot

5

### Leegte

Geen knop te vinden hier. Wel twee laadplekken voor je telefoon, en aflegbakjes

## SPECS

### Motor

2 elektromotoren  
462 pk  
639 Nm

75 kWh (accu)

### Aandrijving

vier wielen  
traploos

### Prestaties

0-100 km/u in 3,4 s  
top 261 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

€ 66.600 (NL)

€ 66.600 (B)

weten inmiddels niet beter, en dat is precies wat je in deze Tesla ook doet. Wat een klein gevaar met zich meebrengt: als je niet oppast, rijdt je vierjarige zootje er ook zo mee weg...

Instappen doe je met een soort creditcard die gekoppeld is aan een app op je telefoon. Wapper langs de B-stijl en de deuren gaan open. Of druk op 'open' in je app. Tellers heb je niet in de Model 3. Linksboven in het scherm staat je snelheid. En je actieradius. De hendel rechts van het stuur selecteert de versnellingen en heeft eenvoudig te bedienen, ingebakken cruisecontrol. De hendel links van het stuur bevat de knipperlicht- en ruitenwisherbediening. Op het stuur zitten

twee knoppen waarin functies als radio harder en zachter, volgend nummer afspelen en meer zijn ondergebracht. In de deurbhendel zit één knop – want spiegels bedienen je ook via het grote scherm, waarom ook niet? – waarmee je elektrisch de deur opent. Oh ja: het stuur is ook elektrisch verstelbaar, de voorstoelen ook, en zowel de voorstoelen als achterbank zijn elektrisch verwarmbaar. Dan ben je er wel. Het is echt heel simpel: zitten, eenmalig alles instellen en opslaan, versnellingshendel in D drukken en binnen 3,4 seconden stofzuig je met 100 km/u over de weg. Slechts een enkele supercar die je bijhoudt.

Rijden is meer vliegen, door de absurde

snelheden die je overal en altijd kunt behalen. Pas boven de 180 km/u ervaar je de weerstand van de lucht op de auto, als de immense versnelling wat afneemt terwijl je fluks voorbij de 200 stuift. Via het grote scherm, waar anders, kun je de zwaarte van de besturing aanpassen, maar in z'n normale stand (licht en zwaar zijn de andere opties) voldoet ie prima. Hij kleeft aan de weg, is beweeglijk te rijden, en vooral ook accuraat en scherp te besturen.

Na lang wachten kunnen we concluderen dat dit de best rijdende elektrische auto op de markt is. Zo goed dat ie het rijgedrag van een dikke BMW nagenoeg evenaart. Maar sneller is, een flinke actieradius heeft en al met al – 75.000 euro met alle opties – heel veel waar voor z'n geld biedt. Los van het feit dat Tesla denkt dat je over vijf jaar zo'n 13.000 euro aan brandstof hebt bespaard (benzinekosten minus stroomkosten). Op de batterij en aandrijving krijg je acht jaar garantie (of 193.000 kilometer). Je kunt zeggen van Musk wat je wilt, met z'n opruiende tweets, blowgedrag en groteske voorspellingen, en ja, het duurde even, maar de Tesla Model 3 staat als een huis. Doe ons er een. In het zwart – de kleur waarvoor je niet hoeft bij te betalen.



HET  
VONNIS

18

20

De Tesla Model 3 zet – zeker als Performance – compleet nieuwe maatstaven, blinkt uit in bedieningsgemak en ergonomie, komt heel ver op een volle lading en rijdt nagenoeg alles en iedereen het snot voor de ogen. Waanzinnig

Foto's: Tesla

# #1 in fietsendragers

## TWINNY<sup>LOAD</sup>

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

### Opklapbaar

Volledig inklapbare fietsdrager, dus makkelijk op te bergen.

### Snelkoppeling

Wordt middels afsluitbare snelkoppeling gemonteerd op de trekhaakkogel.

### Voetbediende kantelfunctie

Hierdoor blijft uw kofferbak te allen tijde bereikbaar.

### Twinnny Load e-Wing fietsendrager

Inklapbaar en geschikt voor 2 E-BIKE fietsen (uitbreiding 3e fiets optioneel), heeft een voetbediende kantelfunctie en is voorzien van trekhaakbevestiging met snelkoppeling. Met 13 polige 12V stekker. Unieke design verlichting.

€399,-

Gewicht van drager 16,9Kg.  
Maximaal belastbaar tot 56Kg.



TEPPER & EFKA

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

# Coolstuff

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



## Lego-Ford Mustang

Je bent natuurlijk te oud om met Lego te spelen, maar je kent vast wel iemand die nog met het bouwspeelgoed z'n avonden vult. Gebruik deze persoon als excuus om deze 1.471 steentjes tellende Ford Mustang van Lego te kunnen kopen. Vervolgens zet je hem uiteraard zelf even in elkaar. Om uit te proberen. Let ook even op de details: er zit zelfs een (niet werkende) radio in.

€ 139,99  
lego.com



01



02



03



04



05

01

### Colnago Master X-Light Adidas

Zoef je graag over asfalt, dan zou deze fiets wel eens je ding kunnen zijn. In essentie is het een stalen klassieke Master X-Light-frame van het Italiaanse merk Colnago, maar er is een scheutje retro aan toegevoegd door Adidas met een speciaal ontworpen lak. Kom snel van de bank, want er worden er maar 105 van gemaakt. **€ 3.710 (alleen het frame)** [sigmasports.com](http://sigmasports.com)

04

### Kangoo Jumps

Net zo snel accelereren als een 911? Dat kan met de Kangoo Jumps. Je krijgt er Spider- en Ironman-achtige superkrachten van. Ondertussen zorgen deze springschoenen eveneens voor minder stressbelasting van je gewrichten, terwijl je wel sneller calorieën opstookt. Lekker sporten als een kangoeroe. **Ca. € 235** [kangoojumps.com](http://kangoojumps.com)

02

### Lidl-drumstel

Ideaal als je wel de wil hebt om los te gaan als Slagerij van Kampen, maar het talent ontbeert. Ook mooi: hij kost je maar een paar tientjes. Mocht je de drum-hobby nog niet hebben opgepakt, dan kun je het voor dat geld altijd nog gaan proberen. **€ 59,99** [lidl-shop.nl](http://lidl-shop.nl)

05

### Ducati MIG-RR

Deze Ducati MIG-RR werd ontwikkeld in samenwerking met Thok E-Bikes, zodat je kuiten worden geholpen door een motor met 0,3 pk. Dat extra beetje kracht, gecombineerd met de hoge speelruimte van de wielen, betekent dat je met de MIG-RR zo'n beetje ieder soort terrein kunt bedwingen. De naam Ducati betekent ook dat je top-onderdelen krijgt, zoals koolstofvezel handvatten, en een bijpassend prijskaartje. **€ 6.250** [ebike.ducati.com](http://ebike.ducati.com)

03

### Samsung Galaxy Fold

Smartphones met een opvouwbaar touchscreen. Het moet niet gekker worden. De Samsung Galaxy Fold maakt gebruik van een 7,3-inch Infinity Flex Display met een bijna onzichtbaar scharnier. Je kunt 'm ingeklapt gebruiken. Heb je behoefte aan een groter scherm, dan klap je hem open en verander je de telefoon in een compacte tablet. **Ca. € 2.000** [samsung.com](http://samsung.com)



## TAG HEUER DBS EDITION

Psst... Horloge kopen? Zoals deze *limited-edition* TAG Heuer DBS Edition Carrera Heuer 02? Hij is vrij bijzonder, met de deels opengewerkte wijzerplaat en het fraaie automatische uurwerk. TAG maakt 'm af met een zwart kalfsleren bandje. Er worden er maar 50 van gemaakt, en wat ook geinig is: je krijgt er een heuse Aston Martin DSB bij! Gratis en voor niets! Serieus.

Ca. € 342.000  
tagheuer.com



07



08



09

10



11

07

## Skullcandy Push Earbuds

Dit zijn niet zomaar oordopjes. Want behalve muziek – bij Skullcandy zijn de bassen altijd goed verzorgd – kun je met één powerknop je oortjes bedienen. Van volume tot binnenkomende telefoontjes en van trackselectie tot het activeren van je telefoon-assistent. De push-oortjes zijn voorzien met gel, zodat ze lekker zitten.

€ 129,99  
[skullcandy.com](http://skullcandy.com)

10

## Specialized S-Works Venge

Waar het bij de Colnago van de vorige pagina allemaal om stijl draait, gaat het bij de S-Works Venge louter en alleen om snelheid. Het motto van het bedrijf luidt 'Aero is alles', en dan weet je eigenlijk al wel genoeg. Maar – mag het iets meer zijn? – ook is er op F1-achtige wijze aan gewichtsbesparing gedaan. Tevens heb je een F1-achtig budget nodig om de fiets te kunnen betalen.

Ca. € 11.400  
[specializedconceptstore.co.uk](http://specializedconceptstore.co.uk)

08

## Beast Clawz

Het is straks bij de barbecue heel gemakkelijk om te zien hoe jij als een soort Wolverine of Freddy Krueger je pulled pork klaarmaakt met deze kunstmatige klauwen van Grill Beast. Joh, alleen al om de merknaam zou je deze hittebestendige gadget moeten kopen.

Ca. € 13  
[shop.grillbeast.com](http://shop.grillbeast.com)

11

## Airscreen Nano

Soms ben je op een zwoele zomeravond ook wel klaar met dat filosofisch turen in die vuurkorf. Dus waarom niet je luthofje buiten omgetoverd tot een openluchtbioscoop voor een *Fast & Furious*-marathon? Dat blijkt nu heel gemakkelijk met dit opblaasbare airscreen van 3 bij 1,70 meter. Groter zijn ze trouwens ook verkrijgbaar, tot 24 bij 15 meter. Onze tip: nodig ook je naaste burens uit.

€ 2.590 (zonder projector of geluid)  
[airscreen.com](http://airscreen.com)

09

## Virzoom Fitness Game

De sportschool is duur, zeker als je de helft van de tijd niet (meer) gaat. Installeer deze Virzoom bij je favoriete cardio-apparaat en je wilt er nooit meer af. Waarom? Je kunt nu al je favoriete racegames spelen terwijl je traint. De uren vliegen voorbij, de kilo's eraf.

Ca. € 380  
[virzoom.com](http://virzoom.com)

## CADEAU VAN DE MAAND (ALLEEN VOOR ABONNEES)

**TopGear geeft weg:**

1 x accu-Porsche 918 Spider en 1 x accu-Porsche Macan, elk ter waarde van € 329



Op zoek naar een fantastisch cadeau voor de jeugdige autoliefhebber? Dat wordt nog moeilijk kiezen tussen deze kleine zwarte Porsche 918 Spider of die zwarte Porsche Macan.

Beide auto's rijden op een 12-volt oplaadbare accu en hebben een MP3-aansluiting en afstandsbediening. Ze zijn geschikt voor kinderen vanaf drie jaar. De highlights:

- Realistische look
- Helderere voorruit
- Stuur met start- en motorgeluiden
- Dashboard
- Schakelpook: vooruit en achteruit
- Werkende led-koplampen
- Twee te openen deuren
- 12-volt oplaadbare accu
- Twee snelheden
- Met MP3-ingang
- Met afstandsbediening

Bekijk het gehele assortiment accu-auto's, want er zijn nog veel meer coole modellen, op [autostyle.nl/accu-auto](http://autostyle.nl/accu-auto)

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

Simpel. Je moet abonnee zijn. In dat geval stuur je een mailtje met je adresgegevens en het gewenste model naar [abokado@topgear.nl](mailto:abokado@topgear.nl) (doe dit vóór 3 april) en je dingt automatisch mee naar zo'n auto. Mocht je tot de winnaars behoren, dan krijg je vanzelf bericht.

De Diesel-horloges van vorige maand zijn gewonnen door John Verheusen uit Pijnacker en Tim Derksen uit Babberich. Jullie krijgen de prijs zo snel mogelijk thuisgestuurd.

VETTE  
FIETS



## METALBIKE GARAGE MBG\_001

Tweewieler-coachbuilding voor de 21e eeuw ★★★★★

→ Van het handjevol motorfietsen waar we zelf eigenlijk helemaal niets aan zouden veranderen, is de Triumph Speed Triple er een. Sinds we Tom Cruise ermee over het bioscoopscherm zagen vliegen in *Mission: Impossible II* (uit 2000 alweer – we worden oud) is het wat ons betreft een van de coolste fietsen die er zijn. En we dulden geen tegenspraak, anders halen we Ethan Hunt erbij.

Toevallig is het precies zo'n Triumph waarmee het Italiaanse Metalbike Garage aan de slag ging. MBG, opgericht door Simone Lecca (ex-Bertone), houdt zich bezig met het visueel opluisteren van uiteenlopende soorten motorfietsen. In deze Triumph zagen Lecca en zijn team een ideale mogelijkheid om een stukje oer-Italiaanse aluminium *coachbuilding* naar de 21e eeuw te brengen.

De streetfighter werd gestript en er werd gezocht naar een manier om, volgens MBG zelf, 'een vloeiend design met ongewone,

organische vormen' te introduceren. Uit slechts twee platen aluminium werd met de hand een nieuwe body gevormd, waarbij honderden uren werden besteed om de boel netjes symmetrisch te krijgen.

Een eveneens handgemaakte kuip – met kleine, gestapelde lichtpitjes in plaats van de zo herkenbare grote spots van de standaard Speed Triple – en een nieuw voorspatbord werden gemonteerd op de aangepaste *upside-down* voorvork. Een op maat gemaakte *upside-down* voorvork. Een op maat gemaakte *upside-down* tank vond een plekje onder de wulpose carrosserie. Leren afwerking, een mono-demper van Öhlins, Accossato-remmen en een custom-uitlaat zijn de kersen op de taart. Technisch bleef de Speed Triple verder ongewijzigd; omdat een 955-cc driecilinder met 120 pk soms ook gewoon goed genoeg is.

**Prijs n.b.**  
**metalbikegarage.it**





# One flew over the Lambo's nest

Twee Lamborghini's met 30 jaar ontwikkeling ertussen. Een recht stuk op Circuit Zandvoort. Een koude ochtend, en een TopGear Dragrace. Welke er wint, lijkt ons duidelijk. Maar welke wint er?



Bekijk de video  
op [TopGear.nl](http://TopGear.nl)





# ‘We willen de 30 jaar vooruitgang met onze eigen zintuigen beleven’

**A**ls we in dit verhaal niet meteen over de Lamborghini Countach zouden beginnen, zou er een heel ongemakkelijke olifant op deze pagina's rondhangen. Want wanneer kom je nu fysiek in aanraking met één van die 1.983 wigvormige stukjes magie die Lamborghini tussen 1974 en 1990 op de weg zette? Voor deze redacteur, een telg van de jaren tachtig, is het alsof hij plots tegenover Daisy Duke staat. Waarbij zij geen spat veranderd is en hij staart, stottert en brabbelt als een halvegare – omdat hij zijn plots opborrelende, kinderlijke geluk niet kan rijmen met zijn huidige staat van zijn.

De Countach was, nadat de Miura de basis legde, de blauwprint voor de moderne middenmotor-supercar. Voor mensen van zowel de X- als de vroege Y-generatie was hij de posterauto bij uitstek, het voer van dromen, het ultieme haalbare. Mogelijk is het daarom dat eigenaar Ronald, organisator van vele auto-evenementen met zijn bedrijf 402 Automotive en Lamborghini-fanaat bij uitstek, al snel stevig baalde nadat hij zijn eerste Countach had verkocht. ‘Ik had er wat problemen mee gehad, dat zat me niet helemaal lekker. Dus toen ik een goed bod kreeg, deed ik ’m weg’, vertelt hij. ‘Maar ik had meteen spijt. En welke andere Lamborghini zich ook aandiende, ik kon de Countach nooit helemaal vergeten.’

Toen hij op zoek ging naar een opvolger, vond hij deze LP5000 Quattrovalvole uit 1988. De auto was vanuit Frankrijk naar Nederland gehaald toen hij tien jaar oud was, uit elkaar gehaald, knalgeel gespoten en vervolgens achttien jaar niet aangeraakt. Ronald kocht de Countach als bouwpakket en liet hem van onder tot boven restaureren – in de correcte kleur. Afgelopen

september werd de auto opgeleverd. Nu staat hij hier op Zandvoort, deur aan deur met iets waartegen hij eigenlijk nog betrekkelijk subtiel afsteekt.

De Lamborghini Aventador is ook niet meer de jongste: sinds 2011 beukt hij zich een weg door de fantasiewerelden van een nieuwe lichter achtjarige. Hij is breed, laag, boos en uitbundig, en net als de Countach en de modellen die hen scheiden – de Diablo en de Murciélago – is hij in de loop van zijn carrière bijgevild en uitgebreid. Deze SV Roadster is bijna tot op het vulgaire af voorzien van uitstulpingen en spoilers, maar bevat ook genoeg geavanceerde materialen om hem 50 kilo lichter te maken dan de standaardversie. De SV is misschien niet langer de top van het gamma (daarvoor moet je even op pagina 27 van dit magazine kijken), maar met zijn 750 pk, een 0-naar-100-tijd van 2,9 seconden en een top van meer dan 350 km/u is het nou ook weer niet zo dat ie ineens irrelevant is geworden.

We hebben deze twee grootheden op Zandvoort samengebracht omdat we het verschil in prestaties willen zien, maar ook omdat we 30 jaar vooruitgang in hypercarland met onze eigen zintuigen willen beleven. De Countach was in zijn tijd een van de snelste auto's op de weg. Met zijn 5,2 liter grote V12, 455 pk sterk, ging hij van 0 naar 100 in vijf seconden rond en bereikte hij een top van 295 km/u. Tegenwoordig zijn er opgeleukte boodschappenautootjes die dat kunnen, maar het gaat niet alleen om de getallen. Uiteindelijk gaat het om de manier waarop.

Wanneer je al jarenlang de verhalen aanhoort over hoe lastig en eigenzinnig de Countach is, benader je hem met gepaste terughoudendheid. Eromheen cirkelend absorberen we de gekte van het briljante ontwerp van ►



Auto's bevullen de vloer  
en vluchten als ze de  
Aventador horen naderen



'Waar zullen we die bekerhouder  
doen?' 'Oh, achter de stoelen  
is prima.' Lambo...



**LAMBORGHINI AVENTADOR  
LP750-4 SV ROADSTER (2016)**

**Motor**

6.498 cc  
V12

**750** pk @ 8.400 tpm  
690 Nm @ 5.500 tpm

**Aandrijving**

vier wielen  
7v semi-automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 2,9 s  
top >**350** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

16,0 l/100 km  
370 g/km CO<sub>2</sub> **G**

**Afmetingen**

4.835 x 2.030 x 1.136 mm  
(l x b x h)

2.700 mm (wielbasis)

1.575 kg

90 l (benzine)  
bagageruimte n.b.

**Nieuw prijzen**

€ 543.385 (NL)  
n.b. (B)

**LAMBORGHINI COUNTACH  
LP5000 QV (1988)**

**Motor**

5.167 cc  
V12

**455** pk @ n.b. tpm  
500 Nm @ n.b. tpm

**Aandrijving**

achterwielen  
5v handbak

**Prestaties**

0-100 km/u in 5,0 s  
top **295** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

16,3 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-uitstoot n.b.

**Afmetingen**

ca. 4.200 x 2.000 x 1.070 mm  
(l x b x h)

2.450 mm (wielbasis)

1.490 kg

110 l (benzine)  
bagageruimte n.b.

**Nieuw prijzen**

n.b. (NL)  
n.b. (B)

# ‘Het zijn niet de getallen, het is de manier waaróp’

Marcello Gandini. Maar ook verbazen we ons erover dat dit eerder in ons leven kennelijk nog de norm was: alles wat je kunt vastpakken of bedienen is dun en breekbaar, en sommige naden tussen carrosseriedelen zijn opgevuld met het soort kitrandjes waarmee we laatst nog onze badkamer afwerkten. Aan de restauratie ligt het niet. In de tijd van de Countach was alles nog primitief handwerk en was dit hoe je hypercar in elkaar stak.

De vleugeldeur – schaardeur, eigenlijk – opent zich trots en hoog. De brede dorpel is bekleed met dieprood leer dat op sommige plaatsen geperforeerd is, zodat je Huey Lewis goed kunt horen uit de speakertjes die eronder zitten.

De flinterdunne stoelen staan haast op de grond, op de dikke console prijkt een opengewerkte *dogleg*-pook voor de vijfbak, en de pedalen staan bijna in het midden van de auto, tussen de enorme wielkasten. Je zit daardoor scheef, met voor je neus een lachwekkend klein stuur en niet minder dan zeven metertjes met de nodige informatie. Het zicht rondom is belabberd, maar naar voren uitstekend: net als bij een moderne McLaren duikt de neus omlaag en kun je verrassend veel van het asfalt zien. De klassieke geur van olie en benzine begint onze adrenaline al aardig op gang te brengen. Toch stappen we uit: tijdens de dragrace rijdt Ronald zelf, maar na afloop zullen we wat proefondjes over het circuit sturen. We kunnen amper wachten.

De Aventador overweldigt op een heel andere manier. Hier is niets charmans aan: dit is een regelrecht ruimteschip, plat, breed en onwerkelijk. De deur en de dikke dorpel zijn bij het instappen de voornaamste overeenkomst. Daarna bevinden we ons in een wereld van alcantara en koolstofvezel, gelardeerd met scherpe zeshoekvormen en een handvol onderdelen die we herkennen uit Audi's van twee generaties geleden. In plaats van vloermatten of tapijt zien we in enge punten geknipte anti-slipstickers op de blote carbon vloer. In de buitenspiegels lijkt de auto aan beide kanten nog een meter uit te steken. En dan te bedenken dat we over enkele minuten met dit precisie-aanvalswapen over het start/finish-gedeelte van Zandvoort zullen vliegen, tegen godsgruwelijke snelheden. De Countach intimiderend? Sorry, dit is nog net even een tandje erger.

We klikken het *Top Gun*-achtige klepje op de middenconsole omhoog en halen de turbolozze 6,5-liter V12 uit zijn slaap. De priemende zoem van de ►



Geluk is een achteruitrijcamera op een V12 Lamborghini

startmotor – een cooler geluid dan een startende twaalfcilinder bestaat niet – en een schelle blaf laten de lucht in de pitbox sidderen. Normaal hebben we wat gewinningskilometers met een auto voordat we er een dragrace mee gaan rijden, maar deze keer, uitgerekend deze keer, is die mogelijkheid er niet. Nog een dapperheidskauwgompje, graag.

Hydraulisch ge-*pssj* klinkt wanneer we de het gevaarte in beweging brengen en naar de startlijn manoeuvreren. De achilleshiel van de Aventador, de gero-botiseerde transmissie met enkele koppeling, mag dan ellendig zijn in de stad, maar voor dit soort exercities is ie gemaakt. We doen een snelle check: rij-modus in Corsa (de heftigste qua reacties, schakelen en uitlaatgeluid), bak op handbediening, ESP in de sportstand, dak eraf, ramen omhoog. De *launch control* – Thrust Mode, in Lambo-taal – laten we maar even achterwege. Die zal niet echt nodig zijn, vermoeden we.

Er wordt afgeteld en bij 'go' gaan we dringend maar gelijkmatig op het gas. De vier P Zero's klauwen zich in het koude asfalt en hervinden hun grip meteen zodra ze 'm verliezen. De herrie is onvoorstelbaar, maar er is geen tijd om naar boven te kijken en vast te stellen waar de gevechtsvliegtuigen zijn. We schakelen iets te vroeg op – angst, pure angst – en besluiten dan resoluut alles te geven, als iemand die voor het eerst aan een bungee-koordje van een klif springt. Het gaspedaal kan nog net een fractie verder, de toeren moeten nog hoger. De wind neemt toe, een orkaan van stof en zand waait van de vloer in ons gezicht. We volharden en turen door onze wimpers naar de duinen in de verte. Janken, flipperen, een rugtrap incasseren, niet terugdeinzen.

Dan is het voorbij. We passeren de pylonen op de kwartmijl en moeten in

de remmen voor de Tarzanbocht. We deden 11,44 seconden over de sprint en zagen 222 km/u op de teller verschijnen. Het kon absoluut nog sneller. Maar een klein wit stipje in onze spiegels duidt erop dat de Aventador zijn senior ook nu al schaamteloos heeft vernederd.

En toch... Hoe heftig die elf seconden zojuist ook waren, het ging allemaal wel betrekkelijk, tja, makkelijk. De Countach mag dan vijf seconden later pas de finish gepasseerd zijn – ook omdat hij als vers gerestaureerd pronkstuk een beetje werd ontzien – maar we weten zeker dat Ronald blij was dat zijn sprint langer duurde. Hij moest harder werken, maar genoot des te meer. Wij hielden ons vooral vast terwijl we interdimensionaal werden meegezogen.

Zul je altijd zien: als we na een passagiersritje in de Countach zelf achter het stuur stappen, houdt de motor ermee op. Een probleem met de ontsteking dat soms de kop opsteekt, waarvoor hij nog even terug naar de specialist moet. Ook al kunnen we er dan niet mee rijden, alleen de aanwezigheid van deze auto maakt op ons al evenveel indruk als tien dragraces in de Aventador. Het klinkt flauw, maar hoe uitzinnig de moderne Lambo zich ook voordoet en hoe hard hij ook gaat, hij is diep vanbinnen toch net niet zo horendol als het origineel. En juist omdat hij zo benaderbaar blijkt, is onze vonk met hem minder sterk dan met die malle witte Countach. Sommige prestaties vallen niet in cijfers uit te drukken. **TG**

Met dank aan Circuit Zandvoort ([circuitzandvoort.nl](http://circuitzandvoort.nl)), VDM Cars ([vdmcars.nl](http://vdmcars.nl)) en Ronald van den Broek ([402automotive.com](http://402automotive.com)).



Raamslingers en een  
handbak: toen kon  
dat nog gewoon



Achtervleugel schijnt exact  
nul aerodynamische functie  
te hebben. Alles voor de show





# DE HETE HATCH EVOLUEERT

In sommige gevallen is de hatchback zelfs al geen hatchback meer. Onze lieveling onder de betaalbare, snelle auto's komt steeds vaker uit het ei als een stationwagen, een crossover, een coupé, en zelfs op elektriciteit. Tijd voor *TopGear* om ons licht te laten schijnen op de toekomst van de favoriete soort auto van haast iedere liefhebber

## DAAR GAAN WE:

### SQ2 vs A 35

Hete hatch en crossover  
voeren een verhit gevecht  
in een koud klimaat  
**pagina 114**



### De anderen

Dacht je dat de SQ2  
de grenzen al opzocht?  
Moet je dit zien  
**pagina 122**



### De oldtimers

De beste hot hatches  
aller tijden, verkozen  
door, eh, nou, door ons  
**pagina 132**





**B**artholomä. Nee, wij hadden er ook nog nooit van gehoord. Niemand heeft er ooit van gehoord, denken we, althans niemand die er verder vandaan woont dan de afstand die een sneeuwbal kan overbruggen. Bartholomä is niet groot. En al evenmin erg makkelijk uit te spreken – is het zoals Bartholomeus of zoals Barcelona? Of, zoals de lokale bevolking vindt, nóg weer anders, wat ons even in verwarring bracht toen we de weg naar ons hotel vroegen: dat moest dan heel ergens anders zijn? Nee, het was daar bij de lichtjes, aan de overkant van de donkere, stille, ijzige parkeerplaats.

We zijn hier meer uit noodzaak dan als wens, noordelijk genoeg om verlaten wegen te vinden, besneeuwd genoeg om het spannend te maken. Op de kaart zag het er goed uit: een geïsoleerd dorpje op een hoog plateau,

omringd door zwierige en bochtige wegen, ergens halverwege Stuttgart en Ingolstadt. De thuisbases, respectievelijk, van Mercedes en Audi. Neutraal gebied, dus, voor een vergelijkende test tussen de nieuwste snelle rakkers van twee Duitse premiummerken. Hete hatches? Dat is misschien niet helemaal het juiste label, want een van de twee is een crossover. Waarschijnlijk worden ze ook door hun bouwers beschouwd als een niveautje hoger dan de Honda Civic Type R, de Hyundai i30 N en zelfs de VW Golf GTI.

Je zou echter wel kunnen stellen dat het succes van de Golf R de reden is dat deze twee bestaan. We hebben het over de onopvallende hatch met opvallend veel snelheid en voortreffelijke rijeigenschappen, die eigenhandig een niche creëerde die daadwerkelijk is uitgegroeid tot een marktsegment. Dat heeft de Mercedes-AMG A 35 goed in z'n oren geknoopt. Een A 45 zal er



mettertijd ook komen, en we verlekken ons bij voorbaat al aan z'n meer dan 400 pk's; maar die zal in Nederland dan ook wel hard richting de 100 mille gaan. Voor een compacte gezins-hatch. Dan hebben de meeste mensen toch meer aan deze (ook al niet goedkope) versie. Een 310 pk sterke, 2,0-liter turbo die werkt via een zeventraps bak met dubbele koppeling en vierwielaandrijving, die naar 100 km/u ragt in zo'n vierehalve seconde en een verbruik heeft van 1 op 14. Snel, veilig, praktisch, begeerlijk.

En *copy/paste*. Ieder woord dat je zojuist las, is ook van toepassing op de Audi SQ2. De aandrijving komt goeddeels uit de Audi S3, die op zijn beurt (en behoudens aangepaste vierwielaandrijving) in feite een Golf R is. Dat belooft veel goeds. Maar zijn de A 35 en de SQ2 wel rivalen? Natuurlijk zijn ze dat, toch? Ze verschillen eigenlijk alleen in rijhoogte.

Eens, maar je zou ook kunnen stellen dat die hogere wegligging een fundamenteel verschil maakt, zowel in fysieke als in overdrachtelijke zin. Een crossover verandert het idee waar een auto voor dient, immers, waartoe hij in staat is, en voor wie hij is bedoeld. Neem dit als voorbeeld: een stel heeft een kleine coupé, maar van twee gaan ze naar drie personen, dus de TT, Z4 of GT86 moet de deur uit. Hun levensstijl gaat radicaal veranderen, maar ze willen nog steeds een auto met een beetje pit, dus hier hebben ze twee potentiële kandidaten. Ze nemen de crossover, denk je niet? De extra hoogte om niet te vaak diep te hoeven bukken, een grotere laadruimte, het vertrouwen dat een hogere zitpositie biedt.

Twee dingen, echter. Het verschil in hoogte bedraagt ongeveer de lengte van je wijsvinger, en het is juist de Mercedes die meer laadruimte heeft ►

(370 om 1.210 liter tegen 355 om 1.000) en die een bruikbaarere en grotere vloeroppervlakte biedt. Schijn bedriegt.

De avond is gevallen en de laatste crosscountry-skiërs hebben de warmte en schnitzels opgezocht, wat een blank canvas biedt aan onze twee gele auto's om in te kunnen vullen. Hoewel de Audi S-modellen altijd al onopvallend zijn, geldt dat in het bijzonder voor de SQ2. Hij heeft een grote grille, vier uitlaatpijpen, badges, een achterspoiler – maar hij blijft bescheiden. Velgen van 19 inch zouden 'm waarschijnlijk helpen. De A 35 is ook al niet veel opvallender dan een reguliere A-klasse, maar in vergelijking met de Audi zorgen z'n gemenerere, haaiachtige voorkant en z'n agressievere wielen er in elk geval voor dat z'n bedoelingen wat duidelijker doorschemeren. Alleen ziet hij er zowel van voor als van achteren wat aflopend en daardoor mismoedig uit.

De cabines zijn beter. De Audi, met een oog lonkend naar die coupékanten, heeft veel gemeen met de TT. De indeling is netjes, goed georganiseerd, aantrekkelijk gestructureerd en ontworpen rondom het Virtual Cockpit-dashboard, dat leidend in deze klasse is. Zelfs als je een groentje bent qua Audi, voel je je meteen comfortabel en op je gemak; je weet de navigatie, je muziek en de verwarming binnen een paar minuten te vinden.

Dan de Mercedes. Hier is alles prachtig. Heb je de ventilatoren gezien? De twee schermen? Dat mooie metaal? De sfeerverlichting? De glitter en de glamour? Kijk je 's avonds van buiten naar binnen, dan zie je een ware conceptuele kunstinstallatie. Hier volgt functie de vorm. Ja, er is een zekere logica wat betreft de knoppen aan de linkerkant van het stuur waarmee je het dashboard bedient, en die rechts voor het middelste scherm. Stationair kun je je verlekken aan alle configuratie- en de enorme personalisatiemogelijkheden. Maar het is een auto – het idee is dat je beweegt. En wil je rijdend wisselen van radiozender of een andere bestemming invoeren, dan moet je aan de slag met de lastige touchpads en met schermen die al vol data staan. Begrijp ons niet verkeerd – we vielen meteen voor de A 35 op die donkere parkeerplaats, en het leek of de Audi

## MERCEDES-AMG A 35 4MATIC

### Motor

1.991 cc

viencilinder turbo

**306** pk @ 5.800 tpm

400 Nm @ 3.000 tpm

### Aandrijving

vier wielen

7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 4,7 s

top **250** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

7,3 l/100 km

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

### Afmetingen

4.436 x 1.797 x 1.405 mm

(l x b x h)

2.729 mm (wielbasis)

1.480 kg

51 l (benzine)

370 / 1.210 l (bagage)

### Prijzen

€ 67.642 (NL)

€ 51.909 (B)

## AUDI SQ2

### Motor

1.984 cc

viencilinder turbo

**300** pk @ 5.300 tpm

400 Nm @ 2.000 tpm

### Aandrijving

vier wielen

7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 4,8 s

top **250** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

7,0 l/100 km

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

### Afmetingen

4.210 x 1.802 x 1.524 mm

(l x b x h)

2.594 mm (wielbasis)

1.485 kg

55 l (benzine)

355 / 1.000 l (bagage)

### Prijzen

€ 61.110 (NL)

n.n.b. (B)

een halve generatie achterliep; maar de volgende dag, toen we ons aan een hectisch schema moesten houden, was het de SQ2 die ons beter diende.

Ah, de volgende dag. Het is -10 graden en we gaan het besneeuwde terrein in, de paden op, om iets te onderzoeken. We willen weten hoe deze auto's zich houden in dit soort barre omstandigheden. Winterbanden en vierwielaandrijving helpen dan uiteraard enorm, maar het vertrouwen dat je kunt putten uit bodemspeling van een extra 40 millimeter – de wetenschap dat je de onderkant van de auto of spoiler niet schraapt – is wel heel praktisch. En waar de A 35 kraakt in een diep tractorspoor, rijdt de SQ2 daar geluidloos overheen. Hetzelfde geldt uiteraard in de stad voor een door de sneeuw verstopt stoeprandje.

Hogere auto's hebben hogere zwaartepunten, en dat komt de rijeigenschappen doorgaans niet ten goede. Maar open de motorkappen van deze twee en zie: de motor van de A 35 steekt naar voren en naar boven, waar die van de SQ2 heel diep ligt, met de carrosserie rondom het blok. Dan lijkt het verschil in zwaartepunt nog maar een kwestie van een paar millimeter. Uiteraard is het onderstel wat hoger, maar de SQ2 neemt de bochten vol vertrouwen, hij zwenkt of zwabbert niet en hij helt progressief. De Audi heeft een normale ophanging, geen adaptieve dempers. Hij is bekwaam, capabel, biedt veel grip, is erg energiek bij het uitkomen van bochten en verdeelt tractie en koppel zo goed dat onderstuur nooit een kans krijgt.

Toch is er een probleem. Hij doet dat dan allemaal wel naar behoren, maar terwijl hij het doet, biedt hij werkelijk geen enkele feedback of gevoeligheid. Nul. Niet door het saai rempedaal, niet door de lichte, frictieloze besturing. Hij is efficiënt, effectief en – met uitzondering van de fijne wijze waarop hij door de bocht gaat – vooral uiterst vreugdeloos. Herinner je de RS Q3 nog? Die vertoonde genoeg makkes en ging over de weg als een sloopkogel, ►

**'JE ZOU KUNNEN  
STELLEN DAT HET  
SUCGES VAN DE  
GOLF R DE REDEN  
IS DAT DEZE  
TWE E BESTAAN'**



Zonder twijfel twee van onze favoriete gele hete hatches annex crossover-  
dingen van 2019. Tot nu toe dan

**'DE AUDI IS  
BEKWAAM,  
CAPABEL, BIEDT  
VEEL GRIP,  
MAAR GEEFT  
GEEN ENKELE  
FEEDBACK. NUL'**



Een auto-interieur of een conceptueel kunstwerk? Wat jij wilt



Benieuwd hoe het is om in een TT te zitten, maar dan 20 centimeter hoger? Zo dus



**‘DAT LAATSTE BEETJE  
LUGHT UITBLAZEN IS  
ALTIJD LASTIG. MAAR  
DE AUDI GAAT DOOR  
TOT 6.750 TPM’**



maar hij was tenminste nog wel amusant. De SQ2 is alleen maar adequaat. Bij het type mensen waarvoor de SQ2 is bedoeld, zou dat wel eens goed in de smaak kunnen vallen: geen verrassingen.

De A 35 biedt een veel positievere ervaring qua feedback. De besturing is zwaarder (alhoewel ook hier tamelijk gevoelloos), de remmen bijten harder, de uitlaat is heser, en als je met het gas speelt in de bochten, kun je je lijn nauwgezet veranderen. Hij is dus behendiger, maar biedt niet per se meer grip. Afgezet tegen de beste hot hatches is hij niet beter dan gemiddeld, want hij ontbeert uiteindelijk toch het gevoel en de finesse die de toppers wel hebben. Maar zoals we al eerder opmerkten: deze auto's mikken dan ook op een ander publiek. De zijstegen van de stoelen in de Audi zijn ongetwijfeld zo dun omdat de marketingtypes hebben gezegd dat het in- en uitstappen makkelijk moet zijn, en daar voegden ze tussen neus en lippen vast aan toe dat de besturing niet te zwaar mocht zijn, en de vering niet te hard, en de rij-modi niet te agressief. Dit is een auto die zich heel specifiek richt op een gebruiksvriendelijke, geen-scherpe-randjes-positie in het gamma.

Maar hij is tenminste wel snel. De SQ2 gaat ervandoor met een verbluffende vaart, klinkt hoog in de toeren erg goed en snelt van 0 naar 100 km/u in 4,5 seconden, en naar 160 km/u in 11,5 seconden. Daarmee blijft hij de 30 kilo lichtere, wat minder tractievaste en net iets meer potente A 35 voor (die doet er respectievelijk 4,6 en 11,9 seconden over). Hoe dat kan? Doordat de Audi z'n koppel en vermogen beter vasthoudt tot de top. Haal eens diep adem en blaas zo hard mogelijk uit. Dat laatste beetje lucht uitblazen is dan altijd lastig: dat is de A 35 voorbij de 5.500 tpm. De Audi gaat onverstoord door tot 6.750 tpm.

Dus de SQ2 is hoog in de toeren sneller en pittiger, maar de A 35 klinkt beter bij normale snelheden, en bovendien knalt en ploft hij in de Sport-modus als je accelereert. Die geluiden zijn weliswaar nep, maar toch. Beide auto's hebben bij de rode lijn last van een beetje vertraging bij het opschakelen, zelfs als je dat doet met de flippers aan het stuur. Rijd je ze achter elkaar, dan krijg je toch de indruk dat de Mercedes net wat harder z'n best doet om je voor zich te winnen, door een (milde) chilipeper onder je tong te leggen.

We testten de claim van Mercedes dat 100 procent van het koppel naar de achterwielen kan gaan door wat donuts te draaien op een bevroren parkeerplaats. De auto wil er niets van weten. Geen van beide, trouwens: beide systemen verplaatsen het koppel ogenschijnlijk lukraak, schakelen op, en raken dan in de war. Dat is uiteraard niet echt relevant, we weten het; maar als ze zich al zo gedragen op ijs, dan hoeven we al helemaal niet te weten hoe ze zich op het asfalt gedragen als je wat oversturende kunstjes wilt uithalen. Maar daar gaat bij deze auto's niet om. Dit zijn veilige, bruikbare compacte gezinsauto's: de A 35 een AMG-light, de motor geleend van de A 250 en verbeterd, de SQ2 geboren onder het gesternte en ten koste van de geliefde, ruige, kleine S1, die naar de geschiedenisboekjes is verwezen omdat mensen inmiddels andersoortige auto's prefereren. Er komt op een zeker moment wel een nieuwe RS Q3, maar ook hier geldt: die gaat riant meer euro's kosten dan deze toch al erg prijzige SQ2.

De SQ2 wint het qua finesse – er dringt minder geluid door tot het interieur, hij klinkt minder hol en er zijn minder trillingen. De standaard A-klasse is berucht om die zaken; de A 35 brengt het er beter van af. Beide auto's bieden goede, comfortabele zitposities achter het stuur en ruimte voor vier volwassenen (als het moet). We verbruikten zo'n 8,0 l/100 km tijdens onze rit, wat netjes is, gezien het vermogen.

Voor de keus van beide auto's valt iets te zeggen. Wat deze test uitwijst, is dat de hete hatch door evolutie volwassen is geworden. Een crossover is zodoende een normale volgende stap – dit zijn vierdeurs, sportieve hatches voor mensen die merk- en imagobewust zijn. Snelheid is belangrijker dan voldoening. Ze hebben een goede inborst; ze vragen weinig van je. Jammer alleen dat geen van beide het lef heeft om tot leven te komen op een lekkere weg, waarbij de Audi nog het meest achterblijft. Wij vinden zoiets belangrijk. Kopers zullen een mooie aankleding kiezen en 19-inch velgen, en er hun schouders over ophalen. Maar wat ons betreft legt de SQ2 het af tegen de AMG A 35. **TG**



# DE ANDEREN



Je hoeft niet het postuur van een hatchback te hebben om toch de geest van een hete hatch te bezitten. Dit zijn de beste hete niet-hatches van het moment: de BMW i3s, de Cupra Ateca, de Skoda Kodiaq RS, de Hyundai i30 N Fastback en de Kia Proceed GT – tegen de gevestigde orde



**J**e kunt erover twisten waar en wanneer het is gebeurd. We slaan de Autobianchi A112 Abarth (te klein, niet genoeg vermogen) en de Mini Cooper (geen hatch) over, en lokaliseren de geboorte ergens midden jaren zeventig in Wolfsburg, waar de VW Golf GTI ten tonele kwam, of in Parijs, waar de Renault 5 Gordini Turbo verscheen. Daar, in een inmiddels ver en duister verleden, ontstond het idee van de hete hatchback. Het bleek een voltreffer.

Het was een mix van twee goede zaken. Ten eerste de hatchback zelf: een veelzijdige auto, groot genoeg voor de meeste mensen en klein genoeg om handig en betaalbaar te zijn. Ten tweede: een te sterke motor. Een goed ontwikkelde hete hatch is beweeglijk en pittig en zorgt voor een hele hoop opwinding. Maar in het dagelijkse verkeer toont hij zich onschuldig, dan is het een auto die je gerust kunt verantwoorden tegenover je vrouw, je kinderen en je baas.

Als een idee zoveel kwaliteiten in zich kan verenigen en zo veel decennia overeind kan blijven, dan moet het wel fundamenteel juist zijn. Net als een Hollywood-producent die altijd maar weer dezelfde formule loslaat op zijn nieuwe films, is echter ook de auto-industrie niet in staat anders dan op een deprimerend binaire manier vooruit te denken. Zodoende kom je dan vanzelf op het idee de formule van de hot hatch uit te rollen en toe te passen op andere goed verkopende autocategorieën. Je neemt een dikke motor, maakt de vering stugger en verwisselt de stoelen. Hm. Hatch plus hot is goud, maar dat betekent niet meteen dat crossover plus hot, of elektrisch plus hot, of stationwagen plus hot ook automatisch goede ideeën zijn.

Omdat we bij TG de diversiteit in de automobiele biosfeer altijd van harte verwelkomen, en we een surplus aan paardenkrachten sterk aanmoedigen, ►

**‘IN EEN VER  
EN DUISTER  
VERLEDEN  
ONTSTOND HET  
IDEE VAN DE HOT  
HATCH. HET WAS  
EEN VOLTREFFER’**



Slim, vóór de Type R rijden –  
voor de gezondheid van  
je ogen wel zo verstandig



## DE IJKPUNTEN

### VOLKSWAGEN GOLF R

Natuurlijk namen we een snelle Golf mee. Niet de Golf die je verwachtte misschien? Nou, de GTI legt het deze dagen af tegen de R, en hoewel de gestripte Clubsport S het beste is wat VW ooit deed met een hatchback, bouwden ze er maar 150 van en die hadden ieder maar twee stoelen. Sorry, kinders.

De R van de zevende generatie Golf kwam als een schok en groeide uit tot een moderne cultklassieker: de eerste vierwielangedreven super-Golf die de meerprijs op een GTI rechtvaardigde. Z'n uitlaatgeluid is uiterst serieus, hij is zeer snel onder alle omstandigheden, gaat prachtig door de bochten, en schaamt zich niet om wat over te hellen. Een comfortabele, subtiele supercar, maar dan voor het hele gezin.

### HONDA CIVIC TYPE R

De tegengestelde tactiek in vergelijking met de Golf R. Hier draait het allemaal om stoerdoenerij, vleugels, rode kuipstoelen en snelheden waarvan je oogbollen uitdrogen – en hij heeft enkel voorwielaandrijving. Dit is de topper onder de moderne superhatches, die een ongelooflijk slimme ophanging – stijf maar prachtig gecontroleerd – combineert met 320 pk aan woestheid uit niet meer dan een 2,0-liter motor, dankzij de wonderen van de turbo. Je krijgt het idee dat alles, elke knop, elk pedaal en iedere schakelaar is ontworpen door een Japanse professor in de autotechniek die voorheen coureur is geweest. TopGears Auto van het Jaar 2017 is de meetlat om alle andere hete hatches langs te leggen.



De Golf R is het ijkpunt;  
een stilleven waardig



Fastback vs station in de  
spannende Strijd der Koreaanse  
Dingen Die Geen Hatchbacks Zijn

Rood op zwart: het ziet eruit als  
een accu, en daar rijdt het ook op.  
Handig ezelsbruggetje



## DE TECHNOLOGISCHE

### BMW i3S

De reguliere i3 was altijd al veel amuserender dan je zou verwachten, dankzij zijn lage gewicht, direct beschikbare koppel en achterwielaandrijving. De i3s is opgesmukt met een 10 millimeter lagere ophanging, 40 millimeter meer spoorbreedte en 14 pk extra, waardoor hij in totaal 184 pk heeft.

In de stad, waar hij thuishoort, is de i3s net zo vrolijk, rap, stil en lollij als de standaard i3 – en als de meeste elektrische auto's. Maar buiten de stad bieden de i3 en de i3s net een beetje meer. Ze vragen een andere rijstijl dan de hatches waar ze graag tegenaan schurken, want anders vlieg je door toedoen van de dunne bandjes, heroïsch ondersturend, de eerste de beste bocht uit. Je moet dus niet overenthousiast erin knallen, maar juist in de bocht vermogen toevoegen om er onbehoorlijk snel weer uit te beuken. De snelheidsprogressie neemt vanaf 100 km/u wel snel af, maar dat doet er in praktijk amper toe. Z'n actieradius van circa 300 kilometer wordt ernstig beperkt als je 'm op z'n donder geeft, maar het is hartverwarmend om te weten dat terwijl auto's technisch in sneltreinvaart veranderen, de pret intact kan blijven.



Een enkele Civic Type R-wielkast is agressiever dan de hele Golf R





# ‘WE MOGEN BIJ TOPGEAR DAN WEL SCEPTISCH ZIJN, WE ZIJN IN DE EERSTE PLAATS SPORTIEF EN EERLIJK’

herinneren we ons nog goed dat er in het verleden ook al eens zulke pogingen zijn gedaan.

Toen waren het van hatchbacks afgeleide sedans en cabrio's die de hete behandeling kregen. Rampen als de Renault 19 Chamade 16v en de Ford Escort XR3i Cabrio werden over ons uitgestort. Met de kennis van nu valt het eenvoudig te begrijpen dat er weinig klandizie voor te vinden viel. Later werden er ook pogingen gedaan met gezinsauto's, en een paar mensen – maar dan ook echt maar een handjevol – denkt nu nog met waterige ogen terug aan de dag waarop ze een Opel Zafira OPC kochten. Wat een Frankenstein-auto was dat.

In het licht van een zo faliekant mislukt verleden zou je kunnen vermoeden dat 's werelds automakers zich wel twee keer zouden bedenken voor ze zich weer in zo'n avontuur zouden storten. Niets daarvan. Daar zijn ze weer, met

een nieuwe cohorte aan hete niet-hatches. We mogen bij *TopGear* dan wel enigszins sceptisch zijn, maar we achten onszelf toch in de eerste plaats sportief en eerlijk. We hebben daarom deze nieuwe lichting auto's bijeengebracht om ze een kans te geven.

Het mag geen verrassing zijn dat de auto's die het best presteren de modellen zijn die het minst afwijken van de gouden formule. De Hyundai i30 N Fastback rijdt als een i30 N hatch. Hij heeft meer laadruimte, en als je je ogen samenknijpt en vanuit een bepaalde hoek van achteren naar 'm kijkt, dan lijkt hij op een Mercedes. Hij is een broer van de hatch, maar geen tweelingbroer.

De Kia heeft een interessante carrosserievorm en we bevelen 'm aan omdat we van gracieuze, sportieve stationwagens houden: ze staan wat hoger in de voedselketen, maar zijn wel geweldige *guilty pleasures*. Wie kan er, met de hand ►

op het hart, zeggen dat hij nooit een Audi RS Avant of een Alfa 156 Sportwagon heeft begeerd? Maar gaat die vlieger ook nog op als je stationwagens koppelt aan de prijs en het vermogen van een hot hatch?

Eigenlijk wel, ja. De ProCeed GT is in veel opzichten leuker dan de gewone hatchback, de Ceed GT, die wel een hatchback is maar niet echt heet. Met 204 pk is hij niet echt overbedeeld genoeg. De ProCeed GT is daarentegen een lekker levendige auto, stijlvol, en met een bruikbaar achterste. Daar doen we het voor.

In de bochten is hij ook leuk, en dat komt doordat hij niet te hoog is. Voor een lesje in de vele voordelen van laagte moet je een ritje maken in de Honda Civic Type R. Je zit tussen de wielen, dus als je met een wiel over een gat of hobbel rijdt, duik je daar niet in en word je evenmin gelanceerd. Hij blijft altijd vlak op de weg liggen en behoudt z'n directe respons, omdat hij zich niet hoeft te herstellen van overhellen. Hij is de anti-SUV.

Dat is waarom een SUV of een crossover zo zelden echt leuk is om te rijden. De Cupra Ateca (die we tijdens het testen nog steeds hardnekkig 'de Seat' blijven noemen) is niet de eerste kleine crossover die de genen van een hot hatch heeft meegekregen. Dat was de Mini Countryman Cooper S.

En nu we die laatste toch noemen: de Countryman illustreert exact het probleem. Zijn missie is het om liefhebbers van snelle Mini's te kunnen accommoderen als het gezin een grotere auto vereist. Maar omdat het design wel bijna maar niet helemaal Mini is, en de rijeigenschappen wel bijna maar niet helemaal Cooper S, voelt hij eigenlijk constant aan als een teleurstelling, een slap aftreksel van de driedeurs die je nog steeds zou hebben gereden als je vrouw je op een mooie zondagochtend niet het goede nieuws had verteld. ►

**'DE DELEN VAN EEN  
HOT HATCH ZIJN  
VAAK TAMELIJK  
GEWOONTJES; IN  
DE COMBINATIE  
SCHUILT DE WARE  
ALCHEMIE'**



## DE AANSTELLERIGE

### CUPRA (VOORHEEN SEAT) ATECA

Seat heeft een heel sub-merk gehangen aan en gebaseerd op het idee van een nederige Ateca die is voorzien van het kloppende hart van een VW Golf R. Hoe leuk het ook is om grappen en grollen te maken over de pogingen om een luxe sub-merk te enten op een opgevoerde schoolbus: de Cupra heeft ook zo z'n sterke kanten. Dan doelen we met name op de mogelijkheid om 'm op een natte b-weg eens goed op z'n falie te geven, eigenlijk te verwachten dat er niets gebeurt, om er dan achter te komen dat ie stiekem best goed is.

Hij herinnert ons aan een saai klinkende Audi RS 3, ergens: heel solide, heel snel van punt a naar punt b. Ironisch genoeg zorgt de hoge zitpositie ervoor dat je beter zicht hebt en dus meer durft - waardoor je z'n limieten ook sneller zult vinden. De Cupra is competent, maar weet z'n gewicht niet te verhullen door middel van een slimme ophanging of enorme remmen zoals de anti-natuurwetmachines van Porsche of AMG. Dit is een enigmatisch stuk curiosa, maar de Cupra is geen goed alternatief voor de hot hatch, noch is hij een sociaal acceptabele supertanker.

## DE GEZINSVRIENDELIJKE

### SKODA KODIAQ RS

Zal Skoda's poging om een hot hatch met 4x4-DNA te kruisen (met dezelfde fundamenteën als de VW Tiguan en consorten, plus diesel) het beter doen dan de Cupra? In een woord: nee. Het probleem is dat de standaard Kodiaq, waar we erg dol op zijn, gedijt omdat hij een redelijk geprijsde, verstandige auto is. Maar het toevoegen van 20-inch velgen, nóg maar een turbo op de 2,0-liter diesel (dat geeft 'm meer koppel dan een Porsche Panamera - jammer dat de remmen niet zijn aangesterkt) en de prijs verhogen tot 61.490 euro (50.990 euro in België) accordeert allemaal niet met het vriendelijke en handige karakter van de Kodiaq.

Je zit de hele tijd in de - toegegeven - geweldige kuipstoel achter het stuur te denken: 'Gaaf zoals ik die auto net inhaalde, maar als ik niet altijd zoveel haast had, dan had ik ook gewoon 43 mille kunnen uitgeven aan een uitstekende Kodiaq TDI.' Iedereen in ons testgroepje was het erover eens: de RS is een dotje. Over vijf jaar, welteverstaan. Als tweedehandsje.



Op de Cupra Ateca zie je nergens het Seat-logo. Beetje jammer wel, amigos



Kodiaq RS: het resultaat van een middagje zoeken tussen de restjes in het VW-magazijn





## DE UITGEREKTE

### HYUNDAI I30 N FASTBACK

12 centimeter, 69 liter en een paar honderd euro. Dat is wat de Fastback aan lengte, laadruimte en prijs meer heeft dan de i30 hatchback. Deze wat langere en slankere variant van Hyundai's hete hatch zou een wat zachtere manier van doen moeten hebben, wat wil zeggen dat de ophanging wat meegaander is in de Normal-modus en dat hij stabiel blijft als je de grenzen van z'n grip opzoekt. Dat laatste hebben we aan den lijve ondervonden; de Fastback tilt wat minder snel een achterwiel op.

Maar de verschillen zijn klein, en worden alleen duidelijk als je op de limiet tekeergaat; in de realiteit voelt hij exact zo hilarisch aan als de hatchback. De sportuitlaat – verbonden met een 275 pk sterke 2,0-liter motor – blèrt er lustig op los, en de strak schakelende bak en progressief-zware besturing zorgen ervoor dat je je enorm betrokken voelt bij z'n gedrag. De Fastback is de meest succesvolle niet-hatch hier, juist omdat hij zich vrijwel precies zo gedraagt als de hot hatch waarop hij is gebaseerd.



## DE STATIONWAGEN- ACHTIGE

### KIA PROCEED GT

Waar de i30 N zorgt voor rauwe opwindning, is de ProCeed GT kalmer, gelijkmatiger en meer afgemeten. Dit is geen auto voor de ware hardcore enthousiastelingen; zet de standaard geleverde automaat in de handgeschakelde stand en je ziet niet eens in welke versnelling je rijdt, maar wel welke versnelling je zou moeten hebben om zo zuinig mogelijk te rijden.

Hij ligt een beetje in dezelfde lijn als de Fastback, maar biedt slechts driekwart van het vermogen. Dat betekent aan de positieve kant dat de ProCeed, in tegenstelling tot de i30 N, geen wielspin of trekkend stuur heeft als je te hard op het gas gaat.

Kia's 1,6-liter turbo is lang niet zo opwindend om in de toeren te jagen als de 2,0-liter motor van zijn neefje, en voornoemde automaat draagt ook niet bij aan meer pret. Daarentegen is de GT wel voorzien van een werkelijk uitstekend onderstel, is hij beheerst als een Golf GTI, en heeft hij totaal geen last van slechte wegen of beroerd weer. De ProCeed is serieus indrukwekkend. En nog serieus mooi ook.



Zie hier het heftigste gevecht  
tussen Koreanen sinds dat  
gedoe bij de 38° breedtegraad



## ‘HET WORDT SNEL DUIDELIJK WAAROM DE HETE HATCHBACK HET AL SINDS DE JAREN ZEVENTIG ZO GOED DOET’

Dat is in het kort wat er schort aan de Ateca en de Kodiaq. Het zouden echt goede auto's zijn als ze tevreden waren met wat ze zijn, in plaats van iets te willen zijn dat ze niet zijn – en ook niet zullen worden. De Skoda RS is verfijnd, mooi gemaakt en absurd goed te gebruiken. Alles waarvan we houden bij de normale Kodiaq – maar dan iets kwieker. En hij wordt nog veel beter als je de geblokke-vlagmodus negeert, op het dashboard niet kijkt naar de g-meter maar luistert naar Radio 1, de dempers terug in standje Comfort zet en het domme, neppe motorgeluid uitschakelt. Hij zou zelfs nog beter zijn als je het namaak-koolstofvezel in de cabine zou verwijderen en de RS-badges zou afplakken. Het is geen sportieve auto en die pretentie is stupide. Zelfs de kleinere en beweeglijker vijfzits Ateca is geen echte hot hatch. Hij communiceert niet genoeg.

Vreemd genoeg doet de i3s dat dan weer wel. Echt, de BMW laat je beter

weten wat er onder je gebeurt dan de meeste crossovers, al krijg je niet altijd te horen wat je zou willen horen. Zelfs op het platteland – duidelijk niet de natuurlijke habitat van een elektrisch voertuig – presteert hij heel behoorlijk. Maar hebben we de sportievere i3s echt nodig? De normale i3, die het doet zonder de bredere wielkasten en de racevaardigheid die bij de s-versie wordt geïmpliceerd maar niet wordt geleverd, is meer in harmonie met zichzelf.

Wie deze alternatieven rijdt, wordt snel duidelijk waarom de hete hatchback het al sinds de jaren zeventig zo goed doet. Niemand had het destijds ooit over het woord synergie, we kenden het niet eens. We leefden nog volgens de woorden van Aristoteles: het geheel is meer dan de som der delen. En de delen van een hete hatchback zijn vaak tamelijk gewoontjes; in de combinatie schuilt de ware alchemie. **TG**

TopGear presenteert:

# HET EERSTE ELFTAL

Oké, zet je schrap. Dit zijn de elf beste hete hatches aller tijden. Volgens TG, althans. De conclusie? Wat je budget ook is, iedereen kan een van deze auto's betalen

**PEUGEOT 205 GTI 1984-1994**  
PRIJS NU: € 5.000 - € 12.000

Niet dé originele hot hatch, maar wel de auto die het idee opnieuw gestalte gaf. De GTI voegde aan het frisse ontwerp van Gérard Welter louter zijskirts en wat rode (want rood is snel, immers) elementen toe, terwijl een gewicht van nog geen 900 kilo ervoor zorgde dat zelfs een in 1984 gebouwde, 105 pk sterke 1,6-liter motor niet aan sloomheid leed. Toen kwam de 115-pk versie, en in 1986 volgde de 131 pk sterke 1.9, waarvan de langere slag ervoor zorgde dat de tot dan toe wel erg opwindende 205 GTI wat minder levendig werd – maar meer koppel bood. Ook kreeg hij schijfremmen rondom, plus bredere banden.

Het lompe plastic in de cabine werd beetje bij beetje verbeterd, en hoewel vroege, intacte 205's nu zeer gezocht zijn, zijn de GTI's van 1990 mooier, vaak met een zwart exterieur en dito interieurafwerking. De 205 heeft de reputatie enigszins met de Franse slag in elkaar te zijn geschroefd, maar de GTI is eigenlijk best behoorlijk robuust, alhoewel het uiteraard zo is dat als je met 'm doet waarvoor hij is bedoeld, er serieuze slijtage optreedt.

Wij vinden 'm het mooist in Sorrento Groen en Miami Blauw, speciale edities uit 1989 die voorzien waren van leren details en stuurbekrachtiging. Aangepaste en getunede auto's zijn doorgaans duur, en dat geldt al helemaal voor de 205 GTI – aangezien die een totem was van de modificatiesubcultuur in de jaren negentig.

Pas vooral op voor versleten stoelen, versleten versnellingsbakken en een krakende ophanging. En omdat overstuur de achillespees van de auto was, zul je 'm goed moeten checken op eventuele aanrijdingsschade – waarbij de vuistregel is: lijkt het erop, dan is het zo.

**OF JE KUNT  
GAAN VOOR...**

Een jong  
gebruikte  
Dacia Sande-  
ro. Waar-  
mee je niet  
half zo blij  
zou zijn





**FORD FIESTA ST 2013-2017**  
**PRIJS NU: € 9.000 - € 16.000**

Dit was de kleine auto die voor een groot deel niet verder te verbeteren leek. De 1,6-liter EcoBoost-motor was opgevoerd tot 182 pk (200 pk met overboost) en 290 Nm, en dat werd allemaal op de weg gebracht via de hardwerkende voorwielen.

Maar ze werkten niet zo hard als je zou denken, dankzij een *torque vectoring*-systeem dat werd aangestuurd door op de tractiecontrole gebaseerde software. Die leidde het vermogen naar het wiel met de meeste grip, waardoor je het effect van een sperdifferentieel kreeg. Deze ST had ook een stijvere torsiestang achter, schijfremmen rondom, en lag 15 millimeter lager. We houden echter vooral van 'm vanwege z'n snelheid en z'n wegligging. De algehele balans zorgt ervoor dat je vrijwel nooit van het gas af hoeft. Waar dan ook. Ooit.

**OF JE KUNT GAAN VOOR...**

Twee Saxo VTS'jes: een reserve voor als je de eerste tegen een boom hebt geparkeerd



**LANCIA DELTA INTEGRALE EVO 2 1993-1994**  
**PRIJS NU: € 50.000 - € 100.000**

De metamorfose van de Delta, van een vierkantige, Italiaanse Golf-rivaal tot een meeslepende WRC-speler, is een belangrijk deel van z'n mythologie. Gedurende een tijdperk waarin rally door het grote publiek aantrekkelijker werd gevonden dan de F1, rinkelden de kassa's bij Lancia. De Delta was al een decennium oud toen de Integrale 16V in 1989 z'n debuut maakte op de autoshow van Genève, en hij won z'n meteen z'n eerste rally, die van San Remo.

Homologatie vereiste dat er ook versies voor de openbare weg zouden komen. Hoewel hij naar hedendaagse maatstaven onderbedeeld lijkt, was 215 pk afdoende om deze kopstoot op wielen flink over een b-weg te kunnen jagen, geholpen door een Torsen-differentieel. Het Momo-stuur en de met alcantara afgewerkte Recaro's fleurden het interieur op, want dat maakte zelfs anno 1993 al een behoorlijk gedateerde indruk. Zoals je zou verwachten, verdient alles dat kan verslijten – de rubbers van de ophanging, de remblokken en -schijven, de distributieriem – je volle aandacht. De waarde van de Evo 2 is geëxplodeerd: denk aan 50 tot 70 mille, maar een mooie Edizione Finale kan zelfs het dubbele kosten.



**RENAULT CLIO WILLIAMS 1993-1996**  
**PRIJS NU: ± € 20.000 (ALS JE ER EEN KUNT VINDEN...)**

De oorspronkelijke Clio 16V had dan wel het juiste aantal kleppen, maar de homologatie-versie moest toch van een nieuw label worden voorzien voor hij werd beschouwd als de ware opvolger van de 5 GT Turbo. Natuurlijk is de aantrekkelijkheid van deze hatch deels gebaseerd op marketingonzin – aangezien Williams het dominante team was in de Formule 1 – maar dat doet niets af aan z'n kunnen. Het subframe voor kwam van de Clio Cup-raceauto uit de vroege jaren negentig, en de ophanging was verbeterd. De motor groeide van 1,8 naar 2,0 liter en produceerde 150 pk bij 6.100 tpm. Dan was er nog de heilige drie-eenheid van een laag gewicht (981 kilo), een atmosferische motor en een handbak die lieten zien hoe het hoort. Oh, en hij had gouden wielen, natuurlijk.



**HONDA CIVIC TYPE R EP3 2001-2005**  
**PRIJS NU: € 3.000 - € 8.000**

Honda ging de jaren negentig te lijf met de Integra Type R, en de EP3 zette dat idee om in een driedeurs hatch. De Civic legde de nadruk meer op de aandrijving dan op het onderstel: z'n 1.998-cc viercilinder was het uithangbord voor Honda's schreeuwende VTEC. Z'n vermogen bedroeg een gezonde 200 pk bij 7.400 tpm, maar 196 Nm was ook in 2003 al een nietig getal, en lijkt nu nergens meer op. Toch gaat hij in 6,6 seconden naar 100 km/u, dat is prima. Schakelen is een ware vreugde, z'n weggedrag minder, aangezien de Civic lastig kon doen als je midden in een bocht van het gas ging, vooral in de regen. Hij is goedkoop (een leuke hoeft niet per se meer dan 5 mille te kosten) en toegewijde fanclubs kunnen je van genoege info voorzien.

**OF JE KUNT  
GAAN VOOR...**

Een Ferrari  
F430. Mid-  
denmotor,  
exotisch,  
maar wel  
veel minder  
zeldzaam



**RENAULT 5 TURBO 2** 1983-1986  
PRIJS NU: ± € 80.000

Hij staat minder diep in het geheugen gegrift dan het latere Groep B-rallywapen van Peugeot, de 205 T16, maar de R5 Turbo met middenmotor werd desalniettemin een heel bekend gezicht in Europese rally's, zoals de alomtegenwoordige Ford Escort dat een decennium eerder was. Maar omdat hij Frans was en al een turbo had toen je het turbogat nog kon meten met een zonne-wijzer, was ie op de een of andere manier gewoon uiterst cool. Vanuit het heden kijkend naar 30 jaar geleden is een 1,4-liter motor die 160 pk voortbrengt niet erg indrukwekkend, maar omdat die motor zich achter de stoelen van de R5 bevond en de achterwielen aandreef, plus het feit dat de carrosserie was ontworpen door niemand minder dan Marcello Gandini bij Bertone, was deze kleine haaibaai meer dan de som van zijn delen. De Turbo 2 volgde op de eerste serie gehomologeerde auto's en had in plaats van aluminium deuren, achterklep en dak dat alles van mooi ouderwets staal – om de kosten te drukken.



**FORD FOCUS RS 2002-2003**  
PRIJS NU: € 13.000 - € 17.000

De Focus had – heel chic – onafhankelijke achterwielophanging, waardoor hij de weg te lijf ging met een ongekennde precisie. We wachtten vier jaar op de verschijning van de RS, en toen het zo ver was, kreeg iedereen ogenblikkelijk dezelfde ‘wil ik ook’-impuls als toen de Sierra en de Escort Cosworth verschenen. Perfecte houding, Quaife-differentieel, OZ-velgen en een 2,0-liter, 215 pk sterke motor met turbo. Ford bouwde er 4.501 stuks van, die in de standaarduitvoering werden verkocht voor net 40.000 euro, waardoor hij meer een rijdend marketingvehikel was dan een auto (Ford verloor geld op ieder verkocht exemplaar). Hij deed niet aan flauwekul: ja, z'n neus dook de bocht in als die van een raceauto, maar er waren enorm veel aandrijfreacties in het stuur, en als je eenmaal had uitgevogeld hoe je daarmee moest omgaan, schudde en bokte hij als een malle. Schitterende auto.

**OF JE KUNT  
GAAN VOOR...**

De nog snellere Focus RS van 2010. Meer gegrom, minder finesse



Foto's: Mark Riccioni, Rowan Horncastle



**VW GOLF V GTI 2004-2009**  
 PRIJS NU: € 4.000 - € 15.000

VW leed aan het equivalent van het 'lastige tweede album'-syndroom toen het in 1983 met een opvolger moest komen voor de oorspronkelijke Golf GTI. Het duurde uiteindelijk zelfs tot de vijfde generatie, ruim een decennium, voor ze weer iets op de weg wisten te zetten dat – bijna – zo spectaculair was als het gevierde origineel.

Aan de basis van die transformatie lag een nieuw onderstel dat de starre achteras van z'n voorganger verving, en een opvallend karaktervolle, geblazen 2,0-liter TSI-motor met 200 pk. VW begon in deze periode ook met DSG, een slimme digitale transmissie die prima functioneerde, al was zelf schakelen nog altijd leuker. De Golf was met het stijgen der jaren behoorlijk wat gegroeid, en de vijfde generatie was wel een beetje heel fors. Maar ook was het een auto die bewoog in veel goed ontworpen harmonie, en die het onverwacht goed deed op het circuit. Mooi gebalanceerd, uitstekend uitgevoerd.



**RENAULT CLIO 182 TROPHY 2005**  
 PRIJS NU: € 7.000 - € 15.000

Autosport, zo wordt vaak gezegd (maar lang niet altijd terecht), verbetert de soort. Dat is een theorie die de Clio 182 Trophy moet kunnen onderschrijven. Er werden slechts 500 rechtsgestuurde exemplaren voor het VK gemaakt (plus 50 voor Zwitserland – ga er maar een zoeken...). Separate reservoirs voor olie en gas zorgen voor steviger schokdemping, terwijl de hydraulische bumpstops en kortere veren van de Trophy betekenen dat hij 10 millimeter lager ligt dan de Cup-versie. Hij kostte in 2005 een hele hoop geld voor een Frans boodschappenwagentje met vies plastic in het interieur en een bus-achtige zitpositie, maar de 182 Trophy is klein en wendbaar, en de 180 pk die uit de atmosferische 2,0-liter komt, is optimaal om z'n 1.090 kilo voort te bewegen. Met andere woorden: hij communiceert fenomenaal. Mocht je er een tegenkomen, koop 'm dan.



**RENAULT MÉGANE R26.R 2009-2010**  
 PRIJS NU: € 25.000 - € 30.000

Meer bewijs dat de techneuten van Renault Sport niet alleen tot de besten ter wereld behoren, maar dat ze ook tot in de puntjes weten hoe je een serieuze auto voor alledaags gebruik bouwt. De 230 pk sterke R26.R is misschien wel de beste van allemaal: op een droge weg, met warme banden, krijg je echt het idee dat je surft op een golf van oneindige, heerlijke grip. Z'n voorkant bijt als geen ander en gaat precies daar waar je 'm hebben wilt. Het is bijna telepathie. Goede dempers en soepele veren helpen, maar de ware kracht van de R26.R ligt verscholen in de (optionele) circuitbanden van Toyo. Die doen het overigens ook in de regen.



**HONDA CIVIC TYPE R 2017-HEDEN**  
 PRIJS NU: € 58.230 (NL) / € 37.850 (B)

Je snapt: het samenstellen van deze lijst was lastig. Uiteindelijk bereikten we consensus; tot we bij de nieuwe Civic Type R kwamen, want toen ontstond er een patstelling. Niet omdat zijn spoilers hun eigen spoilers hebben en hij eruitziet als iets dat alleen kan worden begeerd door mensen die nog bij hun ouders wonen, maar omdat de EP3 Civic ook al op de lijst staat. Dat neemt niet weg dat deze Type R en dijk van een auto is, die je 320 pk biedt voor nog geen 40 mille (in België dan), plus een evenwichtig onderstel, grootse prestaties en immense remmen. Jazeker: een van de beste hete hatches ooit is ook een van de nieuwste. Dat is uiterst hoopgevend.



De Citroën 2CV zorgde voor betaalbare mobiliteit op het Franse platteland – en ver daarbuiten. Nu beoogt het merk met de Ami One hetzelfde voor stedelijke gebieden

# MA BELLE

# AMM

Citroën  
Ami One





## In de 100 jaar dat Citroën bestaat, heeft het merk een paar van de meest sublieme en vernieuwende auto's uit de geschiedenis gemaakt.



Voor het eerste van twee conceptmodellen die Citroën zal presenteren om het eeuwfeest te vieren, probeert het merk vorm te geven aan die filosofie van toekomstgericht denken. Dat is de manier om de geschiedenis te gebruiken: blik vooruit, niet achteruit.

We weten niet of hij meteen zal aanslaan. Een sierlijk retro-uitendelijk zou *au contraire* ongetwijfeld heel veel mensen hebben aangesproken, zoals het geval was met de e-Legend Concept van zusterbedrijf Peugeot, met haar verwijzingen naar de 504 Coupé. Maar Peugeot is altijd de conservatieve van de twee geweest, Citroën de innovatieve. Veel van de echt vooruitstrevende Citroëns waren groot en mooi, andere klein en goedkoop – en, tja, lelijk. De Ami uit 1961 behoorde tot de laatste categorie, en Citroën heeft die naam nu gereanimeerd, want Ami is het Franse woord voor vriend. Maar de 2CV was nog kleiner, goedkoper en lelijker. En veel populairder.

De techniek van de 2CV was uniek, en bij dat model draaide het vooral om lage kosten en doelmatigheid, met niet veel meer franje dan het paard waar hij voor in de plaats kwam. Het was een nieuwe vorm van mobiliteit voor het Franse platteland, in een tijd die volgde op de economische depressie van de jaren dertig, en waarin de wegen nog slecht waren. De Ami One is ook een nieuwe vorm van mobiliteit, maar dan voor stedelijke gebieden in een tijd van dichtslibbende wegen en luchtvervuiling.

Hij is elektrisch, zoals voor de meest conceptauto's van nu lijkt te gelden, maar in geen enkel opzicht autonoom. Hij wordt bestuurd door een mens, want dat is goedkoper. Kosten drukken, dat is zijn essentie. Die persoon hoeft niet eens in het bezit van een rijbewijs te zijn, want het is eigenlijk geen auto maar een *quadricycle*, zoals de Renault Twizy. In Frankrijk, waar rijlessen nemen en een examen afleggen zo'n 3.500 euro kost, betekent dat een veel lagere drempel. Quadricycles hoeven ook niet te voldoen aan de veiligheidsnormen die voor auto's gelden, want hun snelheid is beperkt tot 45 km/u.

De onder de bodemplaat aangebrachte accu is klein en goedkoop en zorgt voor een actieradius van zo'n 100 kilometer – nog altijd meer dan je dagelijkse stadsritjes bij elkaar opgeteld – en de motor drijft de achterwielen aan. De twee zittingen bieden voldoende plaats, en rondom kan bagage ondergebracht worden. Met ►

Citroën  
Ami One



'Wacht even – als iedereen uit het dak hangt, wie stuurt er dan?'

Beweeg je telefoon hier overheen en de Ami wordt ontgrendeld. Toe maar, probeer maar

Maak gebruik van alle voordelen van een Smart ForTwo zonder er een te hoeven kopen





## CHRIS HARRIS OVER ZIJN 2CV

'Ik kocht hem in Sussex, wat niet slim is als je in het zuidwesten van Engeland woont. Hij haalt, op een vlakke weg, 60 tot 65 km/u. Je kunt er nèt de snelweg mee op, maar ik had zes à zeven uur nodig om weer thuis te komen. Het was vanaf het begin het soort liefde dat veel inspanning kost, maar ik ben écht dol op 'm. Het grootste deel van zijn leven heeft ie in noord-Frankrijk doorgebracht, het chassis was helemaal doorgerot en werd 10 à 15 jaar geleden vervangen, maar aan de carrosserie is niets gedaan. Daardoor is het interieur tot op de draad versleten. Bij deze auto gaat het niet om snelheid maar om beheersing, en hij houdt je voortdurend bezig. En hij weet me altijd, maar dan ook altijd te vermaken.'



De zittingen komen uit een 3D-printer. Dat zal wat toner hebben gekost

zijn lengte van 2,5 meter kan hij overdwars worden geparkeerd. Parijzenaars parkeren altijd op plekjes die kleiner zijn dan hun auto, dus waarschijnlijk rijden ze met dit ding zo het café in.

Het elektrische gedeelte is beperkt tot het strikt noodzakelijke om te kunnen rijden, plus de wettelijk verplichte zaken als een kilometerteller, lichten en een ruitenwisser. Zet een app op je mobiel, plaats die in de kleine houder boven het stuur en een soort autocue-spiegel tovert het schermpje om in een head-up display. Dat is je navigatiesysteem, en de muziek komt uit de bluetooth-speaker.

De carrosserie bestaat uit zo min mogelijk onderdelen, ook weer met het oog op kostenbesparing. Zo zijn de deuren identiek, waardoor er een naar voor en een naar achter openslaat. Het 'slot' – een plakkaatje met een QR-code – en het buitenspiegeltje verwisselen simpelweg van plaats. Het linker- en rechterachterlicht zijn ook identiek, net als de koplampen. De wielkast/het spatbord linksvoor en rechtsachter zijn hetzelfde, en vice versa. Hij heeft geen achterklep, want je kunt je bagage achter de zittingen kwijt, of vóór de bijrijder.

Het blijkt dat enkele van de 80 jaar oude sobere ideeën uit de 2CV nog steeds toegepast kunnen worden. Het dak bestaat uit een stuk canvas dat naar achter geslagen kan worden, en de raampjes zwenken open. De zittingen lijken op

tuinstoelen, behalve dan dat ze met 3D-printers zijn vervaardigd.

Xavier Peugeot, het hoofd van Citroëns afdeling productstrategie, benadrukt aanvankelijk dat de Ami One nog maar een conceptcar is. Na enig aandringen vertelt hij dat er, om hem in productie te kunnen nemen, een nieuw platform nodig is dat PSA niet gaat bouwen: het zou bij een ander bedrijf worden betrokken of met een andere fabrikant gedeeld. De opzet van dit concept kwam voort uit de carsharing-modellen die Citroën en Peugeot al in de praktijk brengen met enkele honderden van hun iOns en C-Zero's, ook bekend als de Mitsubishi i-MiEV. Maar die auto is eigenlijk te groot, zegt hij. 'Mensen willen niet per se auto's – ze willen zich verplaatsen. Daarom noemen we dit ook een voorwerp, geen auto. We hebben uitgezocht waar mensen behoefte aan hebben en een conceptauto ontworpen die daaraan tegemoetkomt. Stadsbewoners gebruiken iedere vorm van transport en stappen makkelijk van de ene op de andere over.'

De Ami One is ontworpen voor carsharing-programma's, of huur van korte duur, of abonnementsvormen. Met dat in gedachten, en met de ervaring die is opgedaan in de vliegbranche en het openbaar vervoer, is de cabine zo gemaakt dat hij makkelijk te stofzuigen en reinigen valt, en door het grijze motief op de vloer valt zand en vuil niet zo gauw op.



## ANDERE MENSENVRIENDEN



01 LADA 2105

Ex-Fiat werd, in steviger vorm, 40 jaar lang in de Sovjet-Unie gebouwd



02 TOYOTA COROLLA

Heel veel auto's in één. Veroverde Japan, toen de rest van de wereld



03 FIAT 500

Klein, heel basic maar ook schattig. Generaties lang populair



04 TATA NANO

Indiaas goedkoopje. Flopte – Maruti-Suzuki verkocht veel beter



05 VW KEVER

Mobiliseerde Duitsland, stak over naar de VS en toen Mexico



06 FORD MODEL T

Allereerste massaproductieauto. Betaalbaar en repareerbaar

Als de Ami One te goedkoop is, kan hij zijn eigen ondergang worden. Uber verlaagde de ritprijzen in Londen zo sterk dat ze niet veel hoger meer waren dan die van het openbaar vervoer, waardoor ze enorm bijdroegen aan de verkeersopstoppingen. De meeste experts voorspellen dat carsharing het best zal werken wanneer het iets duurder is dan het openbaar vervoer en een beetje goedkoper dan het bezit van een eigen privé-auto, en zonder de parkeerkosten die bij dat laatste horen. Alleen zo zal het aantal auto's afnemen en wordt het verkeer uiteindelijk ontlast.

Maar ook carsharing gaat niet alleen maar over simpelweg van a naar b willen, zegt Arnaud Belloni, hoofd marketing van Citroën. 'Mensen die auto's leasen, kiezen voor een merk van hun voorkeur. Ik ben niet geïnteresseerd in iets wat alleen maar een gemakproduct is.'

Vind je de Ami One mooi? En doet dat er eigenlijk toe? Pierre Leclerc, de recentelijk (zó recentelijk dat hij niet betrokken was bij de Ami One) aangestelde chef design van Citroën, vertelt ons dat hij dolenthousiast was toen hij hem voor de eerste keer zag. Waar hij aan toevoegt: 'Toen de 2CV uitkwam, vond eigenlijk niemand hem mooi. Maar het waren zijn mogelijkheden die het publiek aanspraken. Daarna begon men pas zijn uiterlijk te waarderen.' **TG**

*McLaren 720S Spider vs Cobra 427*

---

---

# OP HET JAAGPAD

---

---

De Apache Trail. Twee roadsters die 50 jaar in leeftijd verschillen. Tijd voor een TopGear-geschiedenislesje



We moeten het eerst even hebben over de outfit van onze verslaggever (zoals her en der te zien op de foto's). Hij kocht de hoed in Tortilla Flat, niet omdat dat klinkt als de eerste zin van een *country & western*-liedje, maar omdat een honkbalpetje in dit geval geen gezicht zou zijn geweest. In de voetenruimte van de auto bevindt zich tevens een paar cowboylaarzen. De passagiersvoetenruimte, welteverstaan, want ze zaten echt beestachtig oncomfortabel. Hij zou verder uiteraard een suède jas moeten dragen met franje, met een coyote achterop geborduurd, maar weet je: het regent in Arizona, dus ging hij voor regenkleding en een bodywarmer.



De nieuwe sheriff. Je herkent 'm aan de brul van z'n V8 en het geritsel van z'n bodywarmertje



Arizona: de staat van de woestijn en, in ons geval, de vreselijkste regenbuien

Regen. De meeste regen die hier in de afgelopen vijf jaar is gevallen. Dat maakt weinig verschil voor de McLaren 720S, waarvan het glazen dak in alle stilte binnen elf seconden omhoog glijdt, zelfs als je op een onverharde weg rijdt waarvan het oppervlak de gelijkmatigheid van een wasbord heeft. Maar voor de Cobra? Die houdt om te beginnen al niet van wasborden. Daardoor gaat z'n hele onderstel trillen als een drilpudding, en dat past niet bij het plaatje. Dit is De Oorspronkelijke Super-Roadster, immers; de krachtigste machine die ooit Route 66 bereed. Geen enkele auto ziet er beter uit als ie geparkeerd staat naast een iconische Saguaro-cactus. Echt: niet een.

Er zijn overigens ook niet veel auto's die bij slecht weer zó nat worden vanbinnen. Maar we zijn hier niet om waterdichtheid te meten – we zijn hier om plezier te maken op een geweldige weg met een stel (hopelijk) gelijkgezinde roadsters om te zien welke lessen de jongeling kan leren van de oldtimer. En – misschien nog interessanter – wat er in de loop van de tijd vergeten is. Want er heerst op onze redactie een gevoel dat auto's te serieus zijn geworden, te blufferig, constant snoevend over hun vermogen, hun downforce en hun topsnelheden. Dat valt in het geval van een supercar met een vast dak nog wel te

vergeven (hoewel je je kunt afvragen wat mensen van je denken als je naast zo'n auto staat en praat over Nürburgring-tijden, torsiestijfheid en stuuruitslag. Hint: ze zullen je een flapdrol vinden). Een super-roadster is anders. Die biedt vrijheid; je gaat in 'm op, je voelt je meer betrokken bij de omgeving – de geluiden, de geuren, het uitzicht. Je opent jezelf voor de wereld, in plaats van je ervan te isoleren; ruwe snelheid maakt plaats voor een ervaring.

Even snel een puntje van orde. Dit is geen originele Cobra. De grote velgen, eerder 18 dan 15 inch, verraden dat al, terwijl zich uit het zicht een ladderchassis bevindt in plaats van de oorspronkelijke constructie met 4 inch brede, ronde buizen. Superformance bouwt 'm op aanvraag voor je, met een correct CSX-chassisnummer bovendien. Dat kunnen ze omdat het het enige bedrijf is dat ooit van Carroll Shelby toestemming kreeg om replica's te bouwen.

Behalve de wielen en het onderstel is deze auto een verrukking: een 7,0-liter V8 zuigt lucht naar binnen door een Holley-carburateur en laat z'n vermogen op de achteras los via een handgeschakelde vijfbak. Hij heeft een sperdifferentieel en absoluut geen elektronica om je fouten op te vangen. Hij kost ongeveer 75.000 euro (exclusief belastingen), terwijl de echte, originele, door Shelby ►





Verrassend dociele Spider achtervolgt bedrieglijk giftige Cobra



Bruggen in Arizona zijn duidelijk niet gemaakt voor sportievelingen



De McLaren bij een oud koetshuis, waar inmiddels bier in plaats van haver wordt verkocht

zelf gebouwde Cobra's riant meer dan een miljoen kosten.

Was hij ooit bedoeld om louter en alleen je zintuigen te prikkelen? Natuurlijk niet. Hij ziet er nu wel uit als de anti-McLaren, maar ooit werd hij ontworpen voor wedstrijden. En twintig jaar lang, van 1965 tot de Porsche 959 ten tonele verscheen, was dit 's werelds snelst accelererende auto waarmee je de weg op mocht. Naar 100 km/u in vier seconden, en naar 160 km/u in – nou ja, dat is enigszins verloren gegaan in mythes en legenden, maar iets met negen seconden. Hij had bijna 500 pk. Een Ferrari Daytona had ruim 100 pk minder. Carroll Shelby tapete bij testritten een biljet van 100 dollar op het dashboard en vertelde de geïnteresseerden dat ze het mochten houden als ze erbij konden. Maar kijk nog eens goed naar 'm. Als er ooit een auto is geweest om jezelf door te laten meevoeren, dan is het deze auto toch wel.

Tijd heeft de manier veranderd waarop we naar de Cobra kijken. Gedurende de afgelopen 54 jaar is de vooruitgang zo hard gegaan dat de Cobra het niet heeft kunnen bijhouden – we zien dit monster nu meer als een speeltje dan als een handelaar in snelheid.

Want kijk nu eens even goed naar de McLaren 720S Spider. Dat is een super-roadster die alle techniek en technologie aan boord heeft die de auto-industrie anno 2019 kan leveren: een duur, elektro-chromatisch dak dat de lichtinval regelt met een druk op de knop, actieve aerodynamica en een koolstofvezel basis die 'm even stijf maakt als de coupé – terwijl hij maar 49 kilo zwaarder is. Hij heeft een hydraulische ophanging, en niet minder dan elf aparte, decoratieve koolstofvezel opties op deze auto alleen. Dat mag dan allemaal zeer

## ‘DE COBRA HOUDT VAN TUSSENGAS ALS JE TERUGSCHAKELT, EN JIJ OOK, WANT DAT IS EEN GOED EXCUUS OM NOG EVEN VAN BRRRAAAPP TE GAAN’

indrukwekkend zijn, maar ook een beetje steriel; wat droogjes in vergelijking met de zo meeslepende Cobra.

Over droog gesproken. Dat zijn we momenteel niet echt. We startten vandaag aan de noordkant van de stad Phoenix, 100 kilometer hiervandaan, op een tijdstip waarop de eigenaar van een super-roadster uit een bar zou moeten komen rollen, en niet in zijn auto zou moeten stappen. We reden door de regen en werden erg nat. Het linkerbeen van de bestuurder van de Cobra, met name. Er was een (op een onplezierige wijze verkwikkend) stroompje water dat achter in onze nekken liep, waardoor we wel een hoed moesten dragen, of die hoed nou mooi was of niet. Dat er water over de binnenkant van de voorruit liep, was ook problematisch. Vanuit de kurkdroge 720S werd er vrolijk naar ons gewuifd (niet leuk, collega's). We probeerden er nog wel gelaten bij te kijken, maar dat is nog niet zo makkelijk als het water van je neus af druipert terwijl je duizend doden sterft van angst. Dik 520 pk en een setje 335 millimeter brede Nitto Extreme Drag-banden zorgen daar wel voor.

Het is nog donker als we de Apache Trail opdraaien. Ooit was dit de route van de Apachen door de bergen. Aan het begin van de vorige eeuw had de stad Phoenix water nodig en werd een plek aan de Salt River, in het hart van de Superstition Mountains, gelokaliseerd als een goede plek voor een dam. Maar dan moest je er wel kunnen komen, en dus werd het spoor van de Apachen platgewalst, à raison van een half miljoen dollar. De Amerikaanse president Theodore Roosevelt ging hier op bezoek en zei: 'De Apache Trail combineert de grandeur van de Alpen, de glorie van de Rocky's, het magnifieke van de Grand Canyon en voegt daar dan nog iets ondefinieerbaars aan toe dat al die andere plekken niet hebben. Voor mij is dit het mooiste en ontzagwekkendste panorama dat de natuur ooit heeft gecreëerd.' Toegegeven: hij sprak deze woorden uit toen hij de weg opende.

Maar, eerlijk is eerlijk, het is hier prachtig. Echt, geloof ons, het is hier zo mooi als op de mooiste plekken in de Alpen. Het eerste stuk, na de zwiervende weg langs het staatspark met de naam Lost Dutchman (geen zorgen, wij hebben gewoon navigatie), wringt en wurmt de bergweg eindeloos en eindeloos lekker. We rijden in het donker, de Cobra volgt de led-achterlichten van de 720S. De McLaren sist en fluit, maar op de korte rechte stukken tussen alle bochten komen de turbo's niet echt tot hun recht. Het altijd beschikbare koppel van de Cobra is hier praktischer. Hij knalt er meteen vandoor. Verder kost het rijden van de Cobra aanzienlijk meer moeite; in de McLaren flipper je een paar keer, leunt even op de rem, en hij staat rotsvast in een bocht. De Cobra vereist meer planning: hij houdt van tussengas als je terugschakelt, en jij ook trouwens, want dat is een goed excuus om nog even van *brrraaapp* te gaan – hop, op het gas. We kunnen het ook sterk aanraden bij het opschakelen. En als je onder een brug rijdt, of naast een muur, in een tunnel, of iets anders waardoor het geluid weerklinkt. En anders trouwens ook. Zo lekker is het.

Donkere wolken pakken zich samen; verder rijdt er niets op de weg – alles ►



wat we zien, zijn de McLaren en de gele belijning op het asfalt. Het is allemaal zo intens dat onze man achter het stuur pas na 20 kilometer in de gaten krijgt dat het kloppen van zijn benen en schouders niet wordt veroorzaakt door de trillingen van de motor, maar elders z'n oorsprong vindt: geen rembekrachtiging, geen stuurbekrachtiging en een koppeling die een niet geringe hoeveelheid kracht vereist. De McLaren is na de Cobra een milde bries.

De 720S is zó veel makkelijker te rijden. Enorm. Het dak dat zich stilletjes opvouwt – ook met het dak dicht kan er in de cabine licht genoeg binnenkomen dankzij de regelbare transparantiefunctie – maar als we ons eenmaal in beweging zetten, lijkt het net of iemand de weg heeft bekleed met fluweel. Je weet dat we ons elke maand druk maken over de stijfheid van auto's en ons afvragen of zo'n hard onderstel echt nodig is, en dat we dan zeggen dat vroeger alles beter was? Foutje, bedankt. De balans die deze dagen kan bestaan tussen de sterkte van de carrosserie, de controle van het onderstel en de mate van vering is werkelijk verbazingwekkend. En de McLaren is zo accuraat, en scheidt op een onwettelijk heldere manier de signalen die je wel nodig hebt van de signalen die je niet nodig hebt. Hij versoepelt je rit, kalmeert je hersens, geeft je tijd en maakt snelheid simpel. Hier is de McLaren een pijl, waar de Cobra meer een tomahawk is. Maar dat verwachtten we al. En we hebben nog niet echt veel gecommuniceerd, behalve dan met de twee auto's.

Dan komen we aan in Tortilla Flat, een voormalig koetsstation dat is vernoemd naar de vorm van de rots erboven. Enige dichtertelijke vrijheid lijkt hier, qua naamgeving, wel van toepassing te zijn geweest.

Het is nog vroeg, maar er zijn al heel wat mensen verzameld, mensen die de bandenspanning van hun opgehoogde Cherokees verlagen om een leuk dagje met het hele gezin te gaan hebben. Motorkappen worden geopend, motoren vergeleken. Het is de McLaren die de kinderen fascineert – het roterende dashboard, dat dak, z'n gelijke lijnen – en de Cobra op zijn beurt fascineert hun ouders. Je kunt de motor zien liggen, in al z'n chromen glorie, en ze zwelgen in de details: de kleine heupriem, de minieme scharnieren van de deuren, de ogenschijnlijk willekeurig geplaatste Smiths-klokken die je meteen wilt aanraken, de luttele schakelaars, het is allemaal zo charmant *petit*. En nadat je voorzichtig over de dikke uitlaat heen bent gestapt, je door het kattenluikje dat als deur fungeert hebt gewerkt en in de kuipstoel bent gevallen, steek je de piepkleine sleutel in het contact en draait 'm om...

En zo ontketen je je wildste dromen. Alles wat je ooit hebt gedacht, gelezen of gehoord over de 7,0-liter Cobra is waar. Het is alsof acht sloopkogels z'n zuigers op en neer meppen. Alsof je een drillboor berijdt. Alsof Barry White zijn verstand is verloren en hysterisch in je oor gniffelt. Daar zit je dan, in die kakofonie, grijnzend als een lijpo, met het gevoel dat dit is wat je altijd hebt gewild en dat elektrische auto's het heen en weer kunnen krijgen.

Je krijgt echt een rauwe, emotionele optater. Zijn het de onverbrande koolwaterstoffen? Volg de McLaren, en je ruikt alleen een lichte, zeepachtige, chemische geur; steek je neus uit de zijkant van de Cobra, boven de uitlaat, en je

ogen beginnen te tranen. De geuren, de gevoelens: het is een rauwe beleving, een zintuiglijk kunststuk van een auto.


De weg gaat na Tortilla Flat omhoog, en geeft dan steeds meer uitzicht. Twee dagen geleden hebben we het parcours verkend. Toen was alles nog droog en oranje, maar het gevallen water heeft het kleurenpalet veranderd. Het mos bloeit, de rotsen zijn nu groenig, de cactussen zijn groter en dikker; de natuur is ontwaakt. Als platform om de natuur te voelen, te ruiken en te zien, is de 720S heel geschikt. De diepliggende voorruit betekent dat de weg onder je voeten lijkt weg te flitsen, de wind bries door de cockpit, maar toch zit je binnen en voel je je beschermd. Je zit laag, omgeven door de hoge zijanten, de voorruit en het achtersteven. Met andere woorden: je voelt je veilig. Op een weg waar aan de ene kant wordt gewaarschuwd voor rotswaltes en aan de andere kant voor honderden meters diepe ravijnen, valt daar iets voor te zeggen.

In de Cobra worden we louter en alleen gered door de nieuwe hoed. Onwillekeurig duwen we die steeds dieper over ons hoofd, gaan we meer rechtop zitten en steeds langzamer rijden – om het landschap en de vergezichten om ons heen beter te kunnen zien. Wat we zien is glorieus, nu we gewoon lekker een beetje toeren. Harder rijden is ook aanzienlijk harder werken. Dan ben je veel met de pook in de weer, en de bochten vereisen de volle aandacht van geest én lichaam, aangezien de communicatie van de besturing en het onderstel niet bepaald is wat we ervan hadden gehoopt. Maar met een gemoedelijk vaartje de omgeving rustig op je laten inwerken, dat is niets minder dan episch.

De 720S is een stuk delicaat en heeft uiteraard veel meer finesse. We hadden het eigenlijk niet zien aankomen, maar dit is echt een behendige machine. We zetten – en houden – de dempers in een zachte stand, de motorrespons op snel, en genieten van de bezigheid van het sturen en het duwen op pedalen, waarbij we de auto de rest van het werk laten doen. Dat doet hij zo netjes en accuraat dat jij op jouw beurt weer het ritme van de McLaren begint aan te houden en zodoende steeds harder gaat rijden, je steeds minder concentrerend op het uitzicht, en steeds meer op de weg. Zonde, dus zo nu en dan moeten we onszelf tot de orde roepen.

En dan, geheel abrupt, houdt de verharde weg op. Dat is wel een heel drastische manier van snelheidsbeperking; er ligt enkel nog een lap gravel voor ons. De McLaren, lang van neus, laag van splitter, voelt nu wat weifelend aan; de Cobra, robuuster, een gnivende stier die een wapperende lap ziet, is klaar voor dit soort uitdagingen.

We drukken op een knop en de neus van de McLaren tilt zichzelf enkele centimeters de lucht in. We rijden ongeveer 50 meter. Dan raken we een stuk pad dat ribbelt als een wasbord. In de 720S is het trillen en schudden bepaald onplezierig. Maar de Cobra lijkt op het wasbord direct een heldhaftige poging te doen om zichzelf te demonteren: ieder onderdeel lijkt ruzie te krijgen met ieder ander onderdeel, alles om ons heen piept, ratelt en knarst. We stoppen meteen, en hervatten onze weg over het pad met de snelheid van een slak die door secondelijm kruipt. Waarom we niet omkeren? Omdat het rijden over een ►



Deze auto's verschillen een halve eeuw in hun techniek, en ook in hun waterdichtheid



**Twee Britse iconen in authentiek  
Brits weer. Alles voor de lezer**



rotsig paadje in een supercar een avontuur is, en omdat we hebben gehoord dat het uitzicht verderop nog meeslepender is. De regen heeft groeven en geulen in het pad veroorzaakt, maar we rijden de auto's niet één keer aan de grond en we verliezen nooit grip. We vorderen langzaam maar zeker, tot we beneden aankomen in de verbluffend mooie Fish River Canyon.

De rode Cobra en de blauwe McLaren zien er hier erg onbetekenend uit, zo luttel als ze afsteken tegen de overhangende rotswanden. Het lijkt alsof hun uitlaten een brok in de keel hebben en hun geluid verstomt. Langzaam verdwijnt alle snelheid uit hun beweging. We stoppen en laten de auto's achter. Te voet, stapje voor stapje, gaan we in stilte verder. We proberen ons voor te stellen hoe hier de Apachen stonden, uitziend naar bizons en bleekgezichten. We genieten van het uitzicht en zijn tegelijkertijd een beetje ongerust – het schijnt hier te wemelen van de ratelslangen.

Dit is ver genoeg. Dus rijden we terug, naar boven vanuit de kloof, en we voelen dat de auto's aan zelfvertrouwen winnen naarmate we hoger komen. We blijken nog een best stuk onverhard te hebben gereden, maar geïntrigeerd als we waren door het hypnotiserende landschap van Arizona was ons dat niet opgevallen. We verbazen ons er ook over hoe misplaatst deze auto's hier eigenlijk zijn: een roadster met een dun houten stuur en een voorruit als een ziekenfondsbrilletje, en een andere met een top van 340 km/u en een kantelend dashboard, samen op een pad van gruis en rotsen. We zijn blij als we weer asfalt tegenkomen.

Als we onze zenuwen onder controle hebben gebracht, koersen we terug naar Tortilla Flat. En dan boert, hikt en stopt de Cobra. Geen benzine. Logisch, wel: de Shelby Cobra begon zijn leven als een prachtige maar onbetrouwbare Britse sportwagen in de jaren zestig, de AC Ace. Dus hadden we beter moeten weten dan te vertrouwen op de benzinemeter, die aangaf dat de tank nog voor een kwart vol was.

In de McLaren gaan we op zoek naar een jerrycan benzine, maar nu is de weg afgeladen met toeristen en wordt er op de Apache Trail niet harder dan 30 km/u gereden. Treuzelaars. Hoe kunnen ze in vredesnaam zo langzaam rijden? Oh ja, dat deden wij net ook. En we genoten ervan. Dus treuzelen we vrolijk mee, het dak van de McLaren naar beneden zodat we nog ergens anders naar kunnen kijken dan naar de achterbumper van een Honda CR-V. Vooral niet stressen. Dat is in de Cobra makkelijker, daarin heb je genoeg om jezelf mee bezig te houden. Later – veel later – staan we geparkeerd op een scheepshelling aan Canyon Lake. En we wachten. We wachten op het perfecte moment. Het moment dat het verkeer is afgenomen, maar er nog genoeg licht is om te genieten van de terugweg op de Apache Trail.

De bewolking blokkeert onze gedroomde zonsondergang. Maar we hebben de weg en deze twee auto's, en dat voelt heel speciaal. Twee snelheidsmaniakken, van elkaar in tijd gescheiden door een halve eeuw, en toch is er niets echt veranderd: dit zijn auto's om plezier mee te hebben, om van te genieten. Auto's die gemaakt zijn voor een roadtrip. Petje af – voor allebei. **76**



# 'DE AUTO'S STAAN GEPARKEERD OP EEN SCHEEPSHELLING AAN CANYON LAKE EN WE WACHTEN OP HET PERFECTE MOMENT'

## McLAREN 720S

### Motor

3.994 cc  
V8 biturbo

720 pk @ 7.500 tpm  
770 Nm @ 5.500 tpm

### Aandrijving

achterwielen  
7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 2,9 s  
top 341 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

12,2 l/100 km

276 g/km CO<sub>2</sub> **6**

### Afmetingen

4.543 x 1.930 x 1.196 mm  
(l x b x h)

2.670 mm (wielbasis)

1.432 kg

tankinhoud n.b.

150 + 58 l (bagage)

### Prijzen

n.n.b. (NL)

n.n.b. (B)

## SUPERFORMANCE COBRA 427

### Motor

6.997 cc  
V8

527 pk @ n.b. tpm  
698 Nm @ n.b. tpm

### Aandrijving

achterwielen  
5v handbak

### Prestaties

0-100 km/u in ca. 4,0 s  
top >260 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

ca. 16 l/100 km

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

### Afmetingen

3.861 x 1.753 x 1.219 mm  
(l x b x h)

2.286 mm (wielbasis)

1.215 kg

64 l (benzine)

bagageruimte n.b.

### Prijzen

ca. € 75.000

(excl. belastingen)

# A TRUE PIECE OF ART

WATERDREAM 65' CALIFORNIA THE ULTIMATE 65FT YACHT



WATERDREAM.NL

Waterdream builds and designs premium, handcrafted aluminium boats.

# Koopprijs

INFORMATIEF, ONDERHOUDEND, VERMAKELIJK. DENKEN WE. EN VOORAL OOK BEHOORLIJK COMPLEET

## Hoe te gebruiken

### 01 HET MERK

Wie zit er achter de auto's die je ziet, wat doen ze, waar vind je ze en hoeveel verkopen ze

### 02 TOPGEAR OVER...

... een specifiek model waar iets mee is dat wij jou graag onder de aandacht brengen. Dat we een auto best mooi vinden bijvoorbeeld

### 03 PRIJS

Wat kost jouw favoriete model? Handig richting je bank of je baas

### 04 TOPGEARS KEUZE

Welk model zouden wij nemen, als we er het geld voor hadden? Of de kinderen... In ieder geval eentje met V8

### 05 TRIVIA

Hoe snel, zuinig, dik, zwaar: de belangrijkste kenmerken compact bijeen

VOOR HET LAATSTE NIEUWS: WWW.TOPGEAR.NL

**01** Zo einc Als Ve

**02** TOPGEARS OORDEE

**03** Aston Martin Rapide

**04** Na twee succesvolle generaties enaan te kellen. Felloos en gera

**05**



**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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
0.9 TWINAIR ECO BUSINESS	16.645	B	2	875	99	145	11,4	182	4,2	88	1.105	V	H
1.4 T MULTIAIR BUSINESS SUPER	24.050	D	4	1.368	140	230	8,1	209	5,4	124	1.145	V	A
1.4 T MULTIAIR VELOCE	27.700	D	4	1.368	170	250	7,3	219	5,4	124	1.145	V	A
1.3 JTDM ECO BUSINESS	19.045	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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
1.4 TURBO	23.950	B	4	1.368	120	215	9,4	195	6,2	144	1.255	V	H
1.4 TURBO MULTIAIR BUSINESS	25.950	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	4	1.368	170	250	7,7	218	4,9	114	1.280	V	A
1.750 TURBO VELOCE	40.550	F	4	1.742	241	340	6,8	244	6,8	157	1.295	V	A
1.6 JTDM BUSINESS	27.550	D	4	1.598	120	320	10,0	195	3,8	99	1.285	V	H
1.6 JTDM BUSINESS SUPER	31.550	D	4	1.598	120	320	10,2	195	3,8	99	1.285	V	A
2.0 JTDM BUSINESS SUPER	31.950	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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie	
2.0T BUSINESS	39.950	D	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A	A	
2.0T	40.170	D	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A	A	
2.0T BUSINESS SUPER	41.450	D	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A	A	
2.0T SUPER	42.170	D	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A	A	
2.0 T AWD VELOCE	54.900	D	4	1.995	280	400	5,2	240	6,4	152	1.505	V+A	A	
2.9 V6 QUADRIFOGLIO	113.370	D	6	2.891	510	600	3,9	307	8,2	189	1.595	A	A	
2.2 ECO BUSINESS	39.950	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	4	2.143	150	400	8,0	221	4,2	109	1.349	A	H	
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	4	2.143	180	450	6,8	230	4,0	99	1.420	A	A	
2.2 AWD VELOCE	55.380	D	4	2.143	209	470	6,8	235	4,7	122	1.510	V+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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
2.0 T AWD	54.865	D	4	1.995	200	330	6,7	215	7,0	161	1.635	V+A	A
2.0 T AWD SUPER	61.365	D	4	1.995	280	400	5,7	230	7,0	161	1.635	V+A	A
2.9 V6 AWD QUADRIFOGLIO	126.625	D	6	2.891	510	600	3,8	283	9,0	210	1.830	V+A	A
2.2D	54.365	D	4	2.143	150	450	8,8	198	4,7	124	1.579	A	A
2.2D	56.365	D	4	2.143	180	400	7,2	210	4,7	124	1.579	A	A
2.2D AWD SUPER	63.865	D	4	2.143	209	470	6,6	215	4,8	127	1.659	V+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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
1750TBI TCT	75.360	F	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A	A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	79.860	F	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A	A

**4C SPIDER (2-DEURS)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
1750TBI TCT	86.260	F	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A	A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	90.760	F	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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
1.8 TURBO PURE	63.000	D	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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie	
4.0 V8	211.000	N.B.	B	8	3.982	510	685	3,6	314	10,3	236	1.530	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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
1.0 TFSI	20.190	B	3	999	95	160	10,9	186	4,2	97	1.035	V	H
1.0 TFSI	22.390	B	3	999	95	160	10,9	186	4,4	102	1.065	V	A
1.4 TFSI	22.980	D	4	1.395	125	200	8,9	204	4,9	115	1.080	V	H
1.4 TFSI	24.140	D	4	1.395	125	200	8,8	204	4,9	112	1.115	V	A
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.020	D	4	1.984	231	370	5,8	250	7,0	162	1.315	V+A	H
1.4 TDI	23.320	D	3	1.422	90	230	11,4	182	3,8	99	1.090	V	H
1.4 TDI	26.030	E	3	1.422	90	230	11,4	182	4,0	104	1.120	V	A

**TOPGEARS KEUZE:** de S1, maar de 150-pk versie is ook goed

**A1 SPORTBACK (5-DEURS)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
1.0 TFSI	20.940	B	3	999	95	160	11,1	186	4,2	97	1.060	V	H
1.0 TFSI	23.140	B	3	999	95	160	11,1	186	4,4	102	1.090	V	A
1.4 TFSI	23.730	D	4	1.395	125	200	8,9	204	5,1	118	1.105	V	H
1.4 TFSI	24.890	D	4	1.395	125	200	8,9	204	4,9	112	1.140	V	A
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.770	D	4	1.984	231	370	5,9	250	7,1	166	1.340	V+A	H
1.4 TDI	24.070	D	3	1.422	90	230	11,6	182	3,9	102	1.120	V	H
1.4 TDI	26.780	E	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)**

Model	Prijs NL	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (KM/U/S)	Top snelheid (KM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO <sub>2</sub> -emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie	
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	D	4	1.495	150	250	8,2	220	4,8	110	1.240	V	A	
2.0 TFSI	38.160	D	4	1.984	190	320	6,8	244	5,6	126	1.290	V	A	
2.0 TFSI QUATTRO	40.940	D	4	1.984	190	320	6,2	236	5,7	130	1.360	V+A	A	
2.0 TFSI S3 QUATTRO	56.750	F	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	5	2.480	400	480	4,1	250	8,3	188	1.485	V+A	A	
30 TDI	33.300	F	D	4	1.598	116	250							

	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:</b> de S5, een geniale motor														
<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	6,5	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:</b> een snelle TFSI-Avant														
<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	227	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:</b> graag, in diepdonkergrjns met bruin leer														
<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 trucjes met z'n achterlichten. Cool.



**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met geblindeerde ramen

50 TDI QUATTRO	88.040	C	D	6	2.967	286	600	N.B.	250	N.B.	147	2.050	V+A	A
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
-----------------	--------	---

	PROJUS 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		B	10	5.204	540	540	3,7	320	12,4	283	1.565	A	A
5.2 FSI QUATTRO	237.350		B	10	5.204	540	540	3,5	320	11,4	272	1.595	V+A	A
5.2 FSI QUATTRO PLUS	272.420		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		B	10	5.204	540	540	3,8	318	12,6	286	1.655	A	A
5.2 FSI QUATTRO	252.810		B	10	5.204	540	540	3,6	318	11,7	277	1.695	V+A	A
5.2 FSI QUATTRO PLUS	287.880		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 KEUZE:** graag

**CONTINENTAL GT (2-DEURS)**

4.0 V8	228.022		B	8	3.993	507	660	4,8	303	10,5	246	2.295	V+A	A
4.0 V8 S	244.563		B	8	3.993	529	680	4,5	309	10,7	250	2.295	V+A	A
6.0 W12	287.161		B	12	5.998	590	720	4,5	318	14,1	330	2.320	V+A	A
6.0 W12 SPEED	314.677		B	12	5.998	635	820	4,2	331	14,5	338	2.320	V+A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	372.940		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		B	8	3.993	507	660	5,0	301	10,9	254	2.470	V+A	A
4.0 V8 S	267.602		B	8	3.993	529	680	4,7	308	10,9	258	2.470	V+A	A
6.0 W12	308.309		B	12	5.998	590	720	4,7	314	14,2	333	2.495	V+A	A
6.0 W12 SPEED	340.974		B	12	5.998	635	820	4,4	327	14,9	347	2.495	V+A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	401.763		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 KEUZE:** in het lichtblauw

**FLYING SPUR (4-DEURS)**

4.0 V8	248.813		B	8	3.993	507	660	5,2	295	10,9	254	2.425	V+A	A
4.0 V8 S	248.813		B	8	3.993	528	680	4,9	306	10,9	254	2.417	V+A	A
6.0 W12	293.007		B	12	5.998	626	800	4,6	320	14,3	332	2.475	V+A	A
6.0 W12 S	312.652		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 olijfsiek wil voelen. Of je kunt leven met dat uiterlijk, moet je zelf bepalen.

**TOPGEARS KEUZE:** nee eigenlijk, koop iets fatsoenlijks

**BENTAYGA (5-DEURS)**

4.0 V8	235.226		B	8	3.996	549	770	4,5	290	11,4	260	2.395	V+A	A
4.0 V8 7P.	238.566		B	8	3.996	549	770	4,5	290	11,4	260	2.428	V+A	A
6.0 W12	285.957		B	12	5.998	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
6.0 W12 7P.	289.297		B	12	5.998	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
6.0 W12 MULLINER	369.084		B	12	5.950	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
4.0 D	224.687		D	8	3.956	435	900	4,8	270	8,0	210	2.506	V+A	A
4.0 D 7P.	228.026		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 KEUZE:** in auberginepaars met bruin leer

**MULSANNE (4-DEURS)**

6.7 V8	397.218		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		B	8	6.752	513	1.020	5,5	296	14,6	344	2.730	V+A	A
6.7 V8 SPEED	424.395		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 achterwielaangedreven hatchback; z'n opvolger komt op het voorwielaangedreven Mini-platform te staan. Dus grijp je kans nu hij er nog is.


**TOPGEARS KEUZE:** M140i, want het moet eigenlijk wel een zescilinder zijn

**1-SERIE (3-DEURS)**

116i	28.935		B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,9	134	1.300	A	H
118i	30.112		B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,6	128	1.315	A	A
118i	30.668		B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,9	134	1.300	A	H
120i	36.359		B	4	1.998	184	270	7,1	225	5,9	134	1.375	A	A
125i	41.339		B	4	1.998	224	310	6,1	243	6,0	136	1.400	A	A
M140i	59.527		B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,4	168	1.470	A	A
M140i XDRIVE	67.574		B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,9	180	1.540	V+A	A
114d	31.070		D	3	1.496	95	235	12,4	185	4,1	107	1.365	A	H
116d	33.299		D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,2	111	1.365	A	H
116d	34.431		D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,4	116	1.395	A	A
118d	36.820		D	4	1.995	150	320	8,4	212	4,4	115	1.395	A	H
118d	36.820		D	4	1.995	150	320	8,2	212	4,4	115	1.420	A	A
118d XDRIVE	41.217		D	4	1.995	150	320	8,5	210	5,1	135	1.470	V+A	H
120d	41.753		D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,5	120	1.430	A	A
120d	41.980		D	4	1.995	190	400	7,2	228	4,6	121	1.415	A	A
120d XDRIVE	47.534		D	4	1.995	190	400	6,9	222	5,1	135	1.495	V+A	A
125d	47.721		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		B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,9	134	1.300	A	H
118i	31.131		B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,6	128	1.320	A	A
118i	31.687		B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,9	134	1.305	A	H
120i	37.378		B	4	1.998	184	290	7,1	225	5,9	134	1.380	A	A
125i	42.358		B	4	1.998	224	310	6,1	243	6,0	136	1.400	A	A
M140i	60.647		B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,4	168	1.475	A	A
M140i XDRIVE	68.695		B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,9	180	1.540	V+A	A
114d	32.089		D	3	1.496	95	235	12,4	185	4,1	107	1.365	A	H

	PROJUS 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		D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,2	111	1.365	A	H
116d	35.451		D	3	1.496	116	270	10,5	200	4,4	116	1.395	A	A
118d	37.839		D	4	1.995	150	320	8,4	212	4,4	115	1.395	A	H
118d	37.839		D	4	1.995	150	320	8,2	212	4,4	115	1.420	A	A
118d XDRIVE	42.236		D	4	1.995	150	320	8,5	210	5,1	135	1.475	V+A	H
120d	42.770		D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,5	120	1.430	A	A
120d	42.997		D	4	1.995	190	400	7,2	228	4,6	121	1.420	A	A
120d XDRIVE	48.554		D	4	1.995	190	400	6,9	222	5,1	135	1.500	V+A	A
125d	48.740		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 KEUZE:** de M2 is hemels, maar een 220i ook prima

**2-SERIE COUPÉ (2-DEURS)**

218i	37.284		B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,7	130	1.365	A	A
218i	37.423		B	3	1.499	136	220	8,8	210	6,0	137	1.345	A	H
218i EXECUTIVE	39.034		B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,7	130	1.365	A	A
218i EXECUTIVE	39.173		B	3	1.499	136	220	8,8	210	6,0	137	1.345	A	H
218i HIGH EXECUTIVE	41.279		B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,7	130	1.365	A	A
218i HIGH EXECUTIVE	41.418		B	3	1.499	136	220	8,8	210	6,0	137	1.345	A	H
220i	43.472		B	4	1.998	184	270	7,2	230	5,8	132	1.405	A	A
220i EXECUTIVE	45.222													

	PRIJS NL	ENERGIEBELA	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)	ANDRIJVING	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

	PRIJS NL	ENERGIEBELA	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)	ANDRIJVING	TRANSMISSIE
<b>3-SERIE SEDAN (4-DEURS)</b>														
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
<b>3-SERIE TOURING (5-DEURS)</b>														
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	270	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	236	4,8	125	1.570	A	H
320D	51.151		D	4	1.995	190	400	7,5	220	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
<b>3-SERIE GRAN TURISMO (5-DEURS)</b>														
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 OORDEEL OVER DE 4-SERIE:** 'Snaarstrak en superchic'

**4-serie:** Net als z'n vierdeurs broertje, de 3-serie, een parel van techniek en rijplezier. Koppel daar een sierlijk coupé-uitertje aan en je hebt een winnaar.



**TOPGEARS KEUZE:** 440i Cabrio

	PRIJS NL	ENERGIEBELA	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)	ANDRIJVING	TRANSMISSIE
<b>4-SERIE COUPÉ (2-DEURS)</b>														
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	1.9									

	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	D	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	H	H/B	4	1.998	326	500	5,4	250	2,3	51	1.900	A	A
740LE I PERFORMANCE	110.226	H	H/B	4	1.998	326	500	5,5	250	2,3	52	1.940	A	A
740LE XDRIVE I PERFORMANCE	117.826	H	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	F	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	F	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	E	E	0	0	170	250	7,3	150	0,0	0	1.245	A	A
S 94AH	42.867	E	E	0	0	184	270	6,9	160	0,0	0	1.265	A	A
RANGE EXTENDER 94AH	44.218	H	B	2	647	170	250	8,1	150	6,0	13	1.365	A	A
S RANGE EXTENDER 94AH	47.906	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	H	B	3	1.500	374	N.B.	4,4	250	1,9	42	1.535	V+A	A
1.5	162.781	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 toepker van de VW Groep dat zich sinds enige tijd bezighoudt met het bouwen van recordbrekende teleportatiemachines.

**Verkop 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	D	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](http://www.cadillac.be)

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	GLIDERS	GLIDERS (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
----------	---------------	-----------	---------	--------------	---------------	-------------	--------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	GLIDERS	GLIDERS (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
----------	---------------	-----------	---------	--------------	---------------	-------------	--------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**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 sportwagen 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 saaie 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 feloranje

**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 saaie 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	33.690	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	A
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	5,5	12			

	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 top.

**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 briliante en diverse reeks supercars in de illustere geschiedenis van dit merk. Enzo zou trots zijn.  
Verkop 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
-----------------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

GTC4 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

GTC4 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.  
Verkop 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	9,8	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	105	145	12,5	180	4,8	111	1.2
---------------------	--------	---	---	---	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----

	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
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

<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 ST-LINE	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	A	
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	32.165	C	B	4	1.498	150	N.B.	N.B.	N.B.	134	1.345	V	A	
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 technologieboom'**

**Mondeo:** Ook snou: 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	A
1.5 TDCI TREND	31.720	F	D	4	1.499	95	250	13,3	170	5,9	125	1.398	V	H
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 (KM/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 KEUZE:** een flinke diesel

<b>KUGA (5-DEURS)</b>														
1.5 ECOBOOST TREND ESSENTIAL	30.095	F	B	4	1.498	120	240							

**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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
1.0 I-DRIVE	10.310	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
1.0 T-GDI I-DRIVE	14.246	B	3	998	101	172	10,8	186	4,3	99	1.040	V	H
1.0 T-GDI PREMIUM	21.846	C	3	998	120	172	10,2	190	4,8	112	1.045	V	H
1.0 T-GDI I-DRIVE	14.846	B	3	998	101	172	10,8	186	4,3	99	1.040	V	H
1.1 CRDI COMFORT	21.546	D	3	1.120	75	180	10,8	161	3,5	92	1.065	V	H

**i30:** Hier heeft Hyundai merkbaar zijn best op gedaan. Alleraardigste middenklasser die hogaanvend nergens meer echt onderdoet voor de Duitsers.

**TOPGEARS KEUZE:** de 1.4 T-GDI met handbak

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
1.0 T-GDI I-DRIVE COOL	19.696	B	3	998	120	171	11,3	187	4,5	103	1.169	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	25.996	B	4	1.353	140	242	9,1	208	4,8	109	1.179	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	28.996	B	4	1.353	140	242	9,2	205	5,2	120	1.215	V	A
2.0 T-GDI N2 PERFORMANCE	45.696	C	4	1.998	275	353	6,1	250	7,1	163	1.429	V	H
1.6 CRDI COMFORT	27.396	C	4	1.582	110	280	10,7	188	3,4	89	1.238	V	H
1.0 T-GDI COMFORT	26.996	B	3	998	120	171	11,5	188	5,2	120	1.242	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	28.996	B	4	1.353	140	242	9,2	208	4,8	134	1.255	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	31.996	C	4	1.353	140	242	9,5	203	5,2	125	1.287	V	A
1.0 T-GDI I-DRIVE COOL	21.196	B	3	998	120	171	11,1	188	4,9	115	1.320	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	26.496	B	4	1.353	140	242	9,1	206	5,0	114	1.337	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	29.496	C	4	1.353	140	242	9,2	203	5,2	120	1.369	V	A
1.6 CRDI COMFORT	29.396	C	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
COMFORT EV	33.066	A	0	0	120	295	9,9	165	0,0	0	1.495	V	A
1.6 GDI I-MOTION	24.132	H/B	4	1.580	141	265	10,8	185	3,4	79	1.445	V	A
1.6 GDI PHEV I-MOTION	29.067	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
1.0T DRIVE	21.546	C	3	998	120	172	12,0	181	0,0	117	1.233	V	H
EV COMFORT 64 KWH	38.315	A	0	0	204	395	7,6	0	0,0	0	1.660	V	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
1.6 GDI I-DRIVE	28.006	D	4	1.591	132	161	11,5	182	6,3	147	1.354	V	H
1.6 T-GDI COMFORT	41.206	F	4	1.591	177	265	9,2	205	7,3	169	1.424	V	A
1.6 T-GDI COMFORT 4WD	47.206	F	4	1.591	177	265	9,1	201	7,5	175	1.509	V	A
1.7 CRDI COMFORT	34.007	D	4	1.685	116	280	13,7	176	4,6	111	1.400	V	H
2.0 CRDI COMFORT	39.207	F	4	1.995	136	373	10,6	186	4,8	127	1.504	V	H
1.7 CRDI HP COMFORT	39.207	F	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
2.2 CRDI COMFORT	56.025	F	4	2.199	197	436	8,7	203	5,9	155	1.712	V	H
2.2 CRDI 4WD COMFORT	59.325	F	4	2.199	197	436	9,0	203	6,0	159	1.781	V	A
2.2 CRDI COMFORT	64.525	D	4	2.199	197	436	9,8	203	6,6	174	1.736	V	A
2.2 CRDI COMFORT 7P	65.025	D	4	2.199	197	436	9,8	203	6,6	174	1.769	V	A
2.2 CRDI 4WD COMFORT	67.325	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.807	V	A
2.2 CRDI 4WD COMFORT 7P	67.825	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.840	V	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
FCEV	69.142	A	0	0	163	395	9,2	177	0,0	0	1.880	V	A
FCEV PLUS PACK	73.142	A	0	0	163	395	9,5	179	0,0	0	1.880	V	A

**Infiniti** [www.infiniti.nl](http://www.infiniti.nl) / [www.infiniti.be](http://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.

Verkoppen NL 2017: 175

**Q30:** Zomaar een tot Infiniti omgebouwd 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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
1.6T PURE	29.125	D	4	1.595	122	200	9,4	200	5,7	133	1.419	V	H

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
1.6T PURE	32.245	D	4	1.595	156	250	8,9	215	5,8	129	1.491	V	A
2.0T SPORT	41.985	E	4	1.991	211	350	7,2	235	6,2	143	1.562	V	A
2.0T AWD LUXE TECH	56.145	F	4	1.991	211	350	7,2	235	6,4	154	1.545	V	A
2.2D PURE	38.155	D	4	2.143	170	350	8,3	220	4,4	126	1.534	V	A
2.2D AWD LUXE	49.215	D	4	2.143	170	350	8,5	215	4,9	141	1.622	V	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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	
Q50 (4-DEURS)														
2.0T PREMIUM	50.875	C	4	1.991	211	350	7,2	245	6,3	146	1.487	A	A	
3.0T SPORT	67.655	D	6	2.997	405	475	5,1	250	9,1	206	1.699	A	A	
3.5 HYBRID PREMIUM	57.475	E	H/B	6	3.498	364	546	5,1	250	5,9	139	1.712	A	A
3.5 HYBRID PREMIUM AWD	63.805	F	H/B	6	3.498	364	546	5,4	250	6,6	154	1.788	V	A
2.2D	48.155	D	4	2.143	170	400	8,9	231	4,3	114	1.567	A	H	
2.2D	50.195	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
Q60 COUPÉ (2-DEURS)													
2.0T PREMIUM	49.945	D	4	1.991	211	350	7,3	235	6,8	156	1.622	A	A
3.0T AWD SPORT	90.097	D	6	2.997	405	475	5,0	250	9,1	210	1.774	V	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

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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	
Q70 (4-DEURS)														
3.7 S PERFORMANCE+	82.900	C	B	6	3.696	320	360	6,2	250	10,2	249	1.826	A	A
3.5H BUSINESS PREMIUM	64.900	C	H/B	6	3.498	364	546	5,3	250	6,2	145	1.894	A	A
2.2D WELCOME EDITION	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 dieselen dan maar

PROJ.NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (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
QX30 (5-DEURS)													
2.0T AWD LUXE TECH	57.395												

	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	D	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	218	5,3	139	1.775	V+A	A
2.0 PURE AWD 25D	72.800	E	D	4	1.999	241	500	7,2	207	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 uitzijnde 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.

**Verkop 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 uitzijnde auto's, met dank aan ex-Audi-ontwerper Peter Schreyer. Hebben veel te bieden, zoals zeven jaar garantie.

**Verkop 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	B	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 trek-recreatievoersmiddel, 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 OORDEEL OVER DE**

**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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
STONIC (5-DEURS)													
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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
NIRO (5-DEURS)													
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 z'n naam kunnen we nergens terugvinden.



**TOPGEARS KEUZE:** met een bescheiden motor, anders is ie bespottelijk duur

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
SPORTAGE (5-DEURS)													
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 A

**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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
SORENTO (5-DEURS)													
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 A

**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, verbaasd wendbaar - en ziet er nog gemeen uit ook.



**TOPGEARS KEUZE:** doorsparen - in twee Huracán's kun je ook vier mensen kwijt

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
URUS (5-DEURS)													
4.0 V8	278.646	F	B	8	3.996	650	850	3,6	305	12,7	290	2.200	V+A A

**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!

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
HURACAN COUPÉ (2-DEURS)													
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
HURACAN SPYDER (2-DEURS)													
5.2 V10 LP580-2	266.745	F	B	10	5.204	579	540	3,6	319	12,1	281	1.509	A A
5.2 V10 LP610-4	294.653	F	B	10	5.204	611	560	3,4	324	12,3	285	1.542	V+A A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE AVENTADOR:** 'Volledig buiten zinnen'

**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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
AVENTADOR COUPÉ (2-DEURS)													
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													
6.5 V12 S	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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
DISCOVERY SPORT (5-DEURS)													
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	10,7	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 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 A
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 A
2.0 TD4 PURE 7P	56.515	E	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,3	139	1.874	V+A A
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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
DISCOVERY (5-DEURS)													
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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	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
RANGE ROVER EVOQUE (5-DEURS)													
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								

**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
--------------	------------------------	--------	---	-----	---	-------	-----	------	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**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	A	H/B	6	3.456	359	N.B.	5,4	250	6,2	141	2.165	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
--------------	------	---------	---	-----	---	-------	-----	------	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**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
--------------	------	--------	---	-----	---	-------	-----	------	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**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 4WD	72.950	B	H/B	6	3.456	313	335	7,7	200	5,8	132	2.075	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**

RX (5-DEURS)	450H 4WD	72.950	B	H/B	6	3.456	313	335	7,7	200	5,8	132	2.075	V+A	A
--------------	----------	--------	---	-----	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	---

**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	G	B	4	1.598	136	160	6,5	204	6,3	149	829	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	G	B	6	3.456	351	400	3,8	261	9,4	219	1.130	A	A
-----------------	-------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**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	G	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
-----------------	-------------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**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**

EVORA (2-DEURS)	3.5 400 2+0	138.153	G	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
-----------------	-------------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**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 crèmekleurig leer

GRANTURISMO (2-DEURS)	4.7 SPORT	219.507	G	B	8	4.691	460	520	4,8	299	14,3	331	1.800	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
------------------------	-------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 2**

**Verkopten NL 2017: 2**

**Verkopten NL 2017: 2**

**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
------------------	----------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	---	---

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**Verkopten NL 2017: 9.609**

**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)	CO2-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)	CO2-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)	CO2-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)	CO2-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!

**Verkopen 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)	CO2-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)	CO2-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)	CO2-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)	CO2-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 ongelooftijke 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)	CO2-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.

**Verkopen 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)	CO2-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)	CO2-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)	CO2-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)	CO2-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)	CO2-EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
37.079	D	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	A	A
46.342	E	D	4										

	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)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
300 D	72.755	E	D	4	1.950	245	500	6,5	250	5,2	138	1.835	A	A
350 D	78.059	F	D	6	2.925	286	600	4,9	250	5,5	145	1.935	A	A
400 D 4MATIC	91.805	G	D	6	2.925	340	700	4,7	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	G	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	G	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	G	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	G	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	G	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' gladdere, platte sedan (we weigeren om de onzintern vierdeurs coupé te gebruiken). Overvloedig 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 tijdens 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	G	B	8	3.982	469	700	4,7	250	9,6	217	1.945	A	A
560 LANG	160.114	G	B	8	3.982	469	700	4,7	250	9,6	217	1.970	A	A
560 4MATIC	164.625	G	B	8	3.982	469	700	4,6	250	9,9	225	2.000	V+A	A
560 4MATIC LANG	167.650	G	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	G	B	12	5.980	630	1.000	4,6	250	14,0	320	2.135	A	A
63 AMG 4MATIC+ LANG	230.153	G	B	8	3.982	612	900	3,5	250	11,2	255	1.970	V+A	A
650 MAYBACH	292.835	G	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

**S-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)**

560	177.978	G	B	8	3.982	469	700	4,6	250	10,0	228	1.975	A	A
63 AMG 4MATIC+	238.044	G	B	8	3.982	612	900	3,5	250	11,2	254	1.980	V+A	A
65 AMG	342.436	G	B	12	5.980	630	1.000	4,1	250	14,2	325	2.085	A	A

**S-KLASSE CABRIO (2-DEURS)**

560	197.208	G	B	8	3.982	469	700	4,6	250	10,2	233	2.050	A	A
65 AMG	393.664	G	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	G	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	G	B	8	3.982	476	650	4,0	250	10,3	234	1.900	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	151.547	G	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	G	D	4	2.143	204	500	7,6	222	6,1	161	1.745	V+A	A
350 D 4MATIC	85.326	G	D	4	2.987	258	620	6,2	238	6,7	177	1.790	V+A	A

**GLC-KLASSE COUPÉ (5-DEURS)**

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	G	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)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
63 AMG 4MATIC+	140.433	G	B	8	3.952	476	650	4,0	250	10,3	234	1.910	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	153.483	G	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	G	D	4	2.143	204	500	7,6	222	6,1	161	1.845	V+A	A
350 D 4MATIC	92.888	G	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	G	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	G	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	2.987	258	620	7,1	225	6,4	169	2.075	V+A	A

**GLE-KLASSE COUPÉ (5-DEURS)**

4
---

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	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	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	H
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	H
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	H
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	H
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	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	H
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, daar niet van.

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	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	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	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, Oct

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	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 steucoip 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:** 'Verpulvert en negeert natuurwetten'

**GT-R:** Was ooit een superdeat, 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.

**Verkoop 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	ENERGIE LABEL	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	F	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	1.441	V	H
1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	36.354	G	B	4	1.598	200	300	8,0	225	6,3	145	1.417	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	8,9	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	A
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	8,9						

	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	TRANSMISSIE
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE 7P.	40.904	D	D	4	1.956	170	400	9,8	210	5,6	148	1.633	V	H
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	56.354	D	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	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

	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	TRANSMISSIE
1.0 E-VTI ACCESS	10.375	B	B	3	998	72	N.B.	N.B.	N.B.	86	815	V	H	
1.0 E-VTI ACCESS	10.735	B	B	3	998	72	N.B.	N.B.	N.B.	86	815	V	H	
1.0 E-VTI ACTIVE	13.950	D	B	3	998	72	N.B.	N.B.	N.B.	95	835	V	A	

**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

	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	TRANSMISSIE
1.2 PURETECH LIKE	16.480	C	B	3	1.199	68	95	N.B.	N.B.	4,6	105	955	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE ACTIVE	18.170	D	B	3	1.199	82	118	N.B.	N.B.	4,7	107	955	V	H
1.2 PURETECH SIGNATURE	19.180	D	B	3	1.199	110	205	N.B.	N.B.	4,5	104	1.055	V	H
1.2 PURETECH SIGNATURE	21.340	D	B	3	1.199	110	205	N.B.	N.B.	4,9	112	1.065	V	A
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	19.900	D	D	4	1.499	101	300	N.B.	N.B.	3,6	95	1.065	V	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

	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	TRANSMISSIE
1.2 PURETECH BLUE LEASE	22.150	D	B	3	1.199	110	205	11,1	197	4,9	112	1.064	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	26.250	D	B	3	1.199	131	230	9,1	210	5,0	108	1.064	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	28.850	D	B	3	1.199	131	230	9,8	205	5,1	119	1.179	V	A
1.6 E-THP GT 225	39.980	D	B	4	1.598	224	300	7,4	235	5,7	132	1.179	V	A
1.6 E-THP GTI 270	42.510	E	B	4	1.598	272	330	6,0	250	6,0	139	1.180	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE	25.920	D	D	4	1.499	131	300	9,8	204	3,5	92	1.155	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	31.620	D	D	4	1.499	131	300	9,4	206	3,6	94	1.179	V	A
2.0 BLUEHDI GT	42.440	F	D	4	1.997	180	400	8,2	222	4,5	116	1.295	V	A

**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 bronstint

	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	TRANSMISSIE
1.6 PURETECH BLUE LEASE ACTIVE	40.300	B	B	4	1.598	177	250	7,9	230	5,4	123	1.395	V	A
1.6 PURETECH GT	53.800	B	B	4	1.598	224	300	7,3	250	5,7	131	1.395	V	A
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	36.700	D	D	4	1.499	131	300	9,7	208	3,8	101	1.390	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	39.500	D	D	4	1.499	131	300	9,0	203	3,7	98	1.395	V	H
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE ALLURE	44.050	D	D	4	1.997	160	400	8,9	230	4,5	118	1.505	V	A
2.0 BLUEHDI GT	54.350	E	D	4	1.997	180	400	8,6	235	4,7	124	1.510	V	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

	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	TRANSMISSIE
1.2 PURETECH ACTIVE	21.220	C	B	3	1.199	82	118	N.B.	N.B.	5,0	114	1.055	V	H
1.2 PURETECH BLUE LION	23.970	D	B	3	1.199	131	230	N.B.	N.B.	5,1	118	1.130	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	24.650	D	D	4	1.499	101	N.B.	N.B.	4,0	98	1.180	V	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

	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	TRANSMISSIE
1.2 PURETECH ACCESS	30.770	B	B	3	1.199	131	230	9,5	188	5,1	118	1.295	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	34.620	B	B	3	1.199	131	230	N.B.	N.B.	117	1.295	V	A	
1.6 PURETECH ALLURE	39.230	D	B	4	1.598	177	250	N.B.	N.B.	128	1.405	V	A	
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	37.210	D	D	4	1.499	131	300	10,8	192	4,0	107	1.392	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	42.370	D	D	4	1.499	131	300	11,5	192	4,0	105	1.405	V	A
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT LINE	47.180	D	D	4	1.997	180	400	9,0	208	4,8	124	1.455	V	A
2.0 BLUEHDI GT	51.070	F	D	4	1.997	180	400	9,0	208	4,9	129	1.455	V	A

**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

	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	TRANSMISSIE
1.2 PURETECH ACCESS	33.420	B	B	3	1.199	131	230	9,9	188	4,8	120	1.295	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	37.070	B	B	3	1.199	131	230	N.B.	N.B.	121	1.405	V	A	
1.6 PURETECH ALLURE	41.750	C	B	4	1.598	177	240	N.B.	N.B.	128	1.405	V	A	

	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	TRANSMISSIE
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	40.020	C	D	4	1.499	131	300	11,1	191	4,0	107	1.405	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	45.180	C	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	E	D	4	1.997	180	400	9,2	208	4,9	124	1.515	V	A
2.0 BLUEHDI GT	53.520	E	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

	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	TRANSMISSIE
2.0	69.728	F	B	4	1.988	299	380	4,9	275	6,9	158	1.330	A	A
2.0	70.407	D	B	4	1.988	299	380	5,1	275	7,4	168	1.310	A	H
2.5 S	85.428	D	B	4	2.497	350	420	4,4	285	7,3	167	1.360	A	A
2.5 S	90.229	D	B	4	2.497	350	420	4,6	285	8,1	184	1.330	A	H
2.5 GTS	105.728	D	B	4	2.497	366	430	4,1	290	8,2	186	1.405	A	A
2.5 GTS	110.993	D	B	4	2.497	366	420	4,4	290	9,0	205	1.375	A	H

**911:** Een klassieke rassportwagen, door Porsche doorontwikkeld tot iets geweldigs. Heeft wel zo veel varianten dat je er onmogelijk een kunt kiezen.

**TOPGEARS KEUZE:** natuurlijk de Carrera GTS Targa Turbo RS Cup 4 S Touring Exclusive

	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	TRANSMISSIE
3.0 CARRERA	120.328	D	B	6	2.981	370	450	4,4	293	7,4	169	1.450	A	A
3.0 CARRERA	126.239	D	B	6	2.981	370	450	4,6	295	8,3	190	1.430	A	H
3.0 CARRERA 4	131.428	D	B	6	2.981	370	450	4,3	290	7,7	177	1.500	V+A	A
3.0 CARRERA 4	138.712	D	B	6	2.981	370	450	4,5	292	8,7	201	1.480	V+A	H
3.0 CARRERA T	141.525	D	B	6	2.981	370	450	4,2	291	8,5	193	1.445	A	A
3.0 CARRERA T	147.441	D	B	6	2.981	370	450	4,5	293	9,5	215	1.425	A	H
3.0 CARRERA S	137.028	D	B	6	2.981	420	500	4,1	306	7,7	174	1.460	A	A
3.0 CARRERA S	144.771	D	B	6	2.981	420	500	4,3	308	8,7	199	1.440	A	H
3.0 CARRERA 4S	147.328	D	B	6	2.981	420	500	4,0	303	7,9	180	1.510	V+A	A
3.0 CARRERA 4S	154.613	D	B	6	2.981	420	500	4,2	305	8,9	204	1.490	V+A	H
3.0 CARRERA GTS	158.028	D	B	6	2.981	450								

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	1.320	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	A
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 je 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												

**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 zeventzits 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 gemakkelijk. 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	1.998	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	1.598	95	250	11,3	182	3,8	100	1.156	V	H
1.6 TDI FR	26.330	E	D	4	1.598	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	H
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	H
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	H
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	H
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														

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	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

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<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	H
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	D	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

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<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	1.492	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	D	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	D	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

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<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

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<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

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<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?

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<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	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	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	D	D	4	1.597	116	300	12,0	174	5,9	154	1.425	V	A
1.6D 4WD CRYSTAL	45.003	D	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

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (MM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<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	3													

	PRIUS NL	ENERGIEBELABEL	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
--	----------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

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)	ENERGIEBELABEL	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
--	-----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

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	HH

**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)	ENERGIEBELABEL	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
--	-----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**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 prui

	BALENO (5-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	------------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**S-Cross:** We bestempelden 'm ooit als nogal anoniem, dus plempste Suzuki er bij de facelift een mega-grille op. Eh, of ie daar nou beter van wordt...

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar de Vitara dan

	S-CROSS (5-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	-------------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**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)	ENERGIEBELABEL	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
--	------------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**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.  
Verkopende 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)	ENERGIEBELABEL	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
--	-------------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Model X:** Tesla brengt elektrificatie naar het SUV-segment. Gaat onnaards hard, maar helaas willen de vleugeldeuren 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)	ENERGIEBELABEL	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
--	-------------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**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.  
Verkopende NL 2016: 18.524

	PRIUS NL	ENERGIEBELABEL	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
--	----------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

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)	ENERGIEBELABEL	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
--	----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**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, dat's fijn.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.5 VVT-i

	YARIS (3-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	-----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Auris:** De opvolger van de Corolla, een auto waar iedereen overal ter wereld wel eens in heeft gezeten. Best scherp gelijnd eigenlijk, maar spannend?

**TOPGEARS KEUZE:** de dikke diesel

	AURIS (5-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	-----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Avensis:** Als je iets doodgewoons wilt rijden, maar je vindt een Passat té doodgewoon, dan heeft Toyota deze Avensis voor je. Uitstekend ding, verder.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.8 VVT-i met automaat

	AVENSIS (4-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	-------------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Prius:** Noem het gerust de verrassing van de eeuw: de vierde generatie Prius is voor de verandering eens niet stomvervelend. Rijdt prima en is tevens zuiniger dan ooit.

**TOPGEARS KEUZE:** voor het eerst kunnen we 'misschien' zeggen

	PRIUS (5-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	-----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Mirai:** Je kunt over Toyota zeggen wat je wilt - iets over blinde vormgevers, bijvoorbeeld - maar ze dóen het wel gewoon: een uitgekende waterstofauto bouwen en op de markt brengen.

**TOPGEARS KEUZE:** ondanks z'n uiterlijk: jazeker

	MIRAI (4-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	-----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**C-HR:** Als je het ons vraagt, ziet ie er niet uit. Maar wij zijn dan ook geen *empty-nesters* met een *active lifestyle*. Een voordeel: deuken vallen niet op.

**TOPGEARS KEUZE:** een clownspak

	C-HR (5-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Verso:** Vroeger had je de Verso in verschillende smaken en formaten, nu is het gewoon een grote bus op basis van de Avensis. Ruim dus, maar braver wordt het niet.

**TOPGEARS KEUZE:** liever toch een Avensis

	VERSO (5-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	-----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**RAV4:** De meest volwassen middelgrote SUV van allemaal. Staat zijn mannetje op de weg en in het terrein, mits de berg die je beklimt een Nederlandse is.

**TOPGEARS KEUZE:** die hybride is niet eens zo verkeerd

	RAV4 (5-DEURS)	ENERGIEBELABEL	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
--	----------------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE LAND CRUISER: 'Schaamteloos oppermachtig'**

**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.



**TOPGEARS KEUZE:** een vijfdeurs met heel veel leer

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
2.8 D-4D COMFORT	75.015	D	D	4	2.755	177	420	12,1	175	7,5	199	2.000	V+A H
2.8 D-4D CHALLENGER	77.885	D	D	4	2.755	177	450	12,7	175	7,2	190	2.005	V+A A
<b>LAND CRUISER (5-DEURS)</b>													
2.8 D-4D COMFORT	79.215	D	D	4	2.755	177	420	12,7	175	7,7	203	2.105	V+A H
2.8 D-4D COMFORT	86.515	D	D	4	2.755	177	450	12,7	175	8,0	212	2.110	V+A A
2.8 D-4D CHALLENGER 7P.	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.



**TOPGEARS KEUZE:** in het vuurrood

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
2.0 D-4S SPORT	57.020	D	B	4	1.998	200	205	8,2	210	8,0	183	1.238	A A
2.0 D-4S SPORT	61.395	D	B	4	1.998	200	205	7,6	226	8,6	196	1.215	A H

**Volkswagen** www.volkswagen.nl / 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 uitroepeteken schrijven.



**TOPGEARS KEUZE:** in een frisse tint en met hippe velgjes

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
<b>UP! (3-DEURS)</b>													
1.0 BMT TAKE UP!	10.935	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	834	V H
1.0 TSI GTI	19.085	D	B	3	999	116	200	8,8	196	4,8	110	1.070	V H
<b>UP! (5-DEURS)</b>													
1.0 BMT TAKE UP!	11.315	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	834	V H
1.0 BMT HIGH UP!	16.935	C	B	3	999	75	95	14,9	172	4,2	97	840	V A
1.0 TSI GTI	19.460	D	B	3	999	116	200	8,8	196	4,8	110	1.070	V H
1.0 ECOFUEL MOVE UP!	14.295	A	B/A	3	999	68	90	16,3	165	N.B.	82	933	V H
E-UP!	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.



**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste 1.0 TSI

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
<b>POLO (5-DEURS)</b>													
1.0 MPI TRENDLINE	15.375	C	B	3	999	65	95	15,5	164	4,7	108	1.005	V H
1.0 MPI COMFORTLINE	17.965	C	B	3	999	75	95	14,9	170	4,7	108	1.005	V H
1.0 TSI COMFORTLINE	18.885	D	B	3	999	95	175	10,8	187	4,4	101	1.045	V H
1.0 TSI COMFORTLINE	20.695	D	B	3	999	95	175	10,8	187	4,6	105	1.080	V A
1.0 TSI COMFORTLINE	20.035	C	B	3	999	116	200	9,5	200	4,6	105	1.055	V H
1.0 TSI HIGHLINE	23.205	C	B	3	999	116	200	9,5	200	4,8	109	1.090	V A
2.0 TSI GTI	29.235	E	B	4	1.984	200	320	6,7	237	5,9	134	1.241	V H
1.6 TDI TRENDLINE	20.145	D	D	4	1.598	95	250	11,2	185	3,7	97	1.147	V H
1.6 TDI COMFORTLINE	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 géód, dat is ie.



**TOPGEARS KEUZE:** de GTI blijft een topper

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
<b>GOLF (5-DEURS)</b>													
1.0 TSI TRENDLINE	22.720	B	B	3	999	86	175	11,9	180	4,5	108	1.127	V H
1.0 TSI TRENDLINE	24.180	B	B	3	999	110	200	9,9	196	4,7	109	1.137	V H
1.0 TSI COMFORTLINE	28.720	B	B	3	999	110	200	9,9	196	4,7	106	1.157	V A
1.5 TSI COMFORTLINE	26.980	C	B	4	1.498	131	200	9,1	210	4,9	113	1.180	V H
1.5 TSI COMFORTLINE	29.480	B	B	4	1.498	131	200	9,1	210	4,8	110	1.222	V A
1.5 TSI HIGHLINE	29.820	C	B	4	1.498	150	250	8,3	216	5,1	116	1.216	V H
1.5 TSI HIGHLINE	32.320	C	B	4	1.498	150	250	8,3	216	5,0	114	1.238	V A
2.0 TSI GTI PERFORMANCE	41.280	F	B	4	1.984	245	370	6,2	250	6,6	150	1.309	V H
2.0 TSI GTI PERFORMANCE	43.780	E	B	4	1.984	245	370	6,2	248	6,3	144	1.337	V A
2.0 TSI 4MOTION R	58.320	G	B	4	1.984	310	380	4,6	250	7,0	163	1.427	V+A A
1.6 TDI TRENDLINE	28.020	E	D	4	1.598	116	250	10,2	198	4,0	106	1.223	V H
1.6 TDI TRENDLINE	30.520	D	D	4	1.598	116	250	10,2	198	3,8	102	1.243	V H
2.0 TDI HIGHLINE	33.620	E	D	4	1.968	150	340	8,6	216	4,3	111	1.286	V A
2.0 TDI HIGHLINE	36.120	F	D	4	1.968	150	340	8,6	214	4,5	117	1.330	V A
E-GOLF	38.600	A	E	0	0	136	290	9,1	150	0,0	0	1.515	V A
<b>GOLF VARIANT (5-DEURS)</b>													
1.0 TSI TRENDLINE	25.320	B	B	3	999	110	200	10,4	197	4,8	112	1.195	V H
1.0 TSI TRENDLINE	27.820	B	B	3	999	110	200	10,4	197	4,8	111	1.217	V H
1.5 TSI COMFORTLINE	28.120	B	B	4	1.498	131	200	9,5	211	4,9	113	1.246	V H
1.5 TSI COMFORTLINE	30.620	B	B	4	1.498	131	200	9,5	211	4,8	110	1.278	V H
1.5 TSI HIGHLINE	30.940	B	B	4	1.498	150	250	8,7	218	5,1	116	1.260	V A
1.5 TSI HIGHLINE	33.440	B	B	4	1.498	150	250	8,7	218	5,0	114	1.284	V A
2.0 TSI 4MOTION R	59.420	F	B	4	1.984	310	400	4,8	250	7,2	164	1.493	V+A A
1.6 TDI TRENDLINE	29.180	D	D	4	1.598	116	250	10,7	200	4,0	106	1.276	V H
1.6 TDI TRENDLINE	31.680	D	D	4	1.598	116	250	10,7	200	3,9	103	1.295	V A
2.0 TDI HIGHLINE	34.740	E	D	4	1.968	150	340	8,9	218	4,4	113	1.338	V H
2.0 TDI HIGHLINE	37.240	E	D	4	1.968	150	340	8,9	216	4,6	117	1.358	V A
<b>GOLF SPORTSVAN (5-DEURS)</b>													
1.0 TSI COMFORTLINE	29.800	B	B	3	999	110	200	10,7	192	5,0	113	1.240	V H
1.0 TSI COMFORTLINE	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
1.5 TSI ACT COMFORTLINE	30.520	C	B	4	1.498	131	200	9,6	202	5,1	116	1.285	V H
1.5 TSI ACT COMFORTLINE	33.020	C	B	4	1.498	131	200	9,6	202	5,1	116	1.310	V A
1.5 TSI ACT HIGHLINE	36.250	C	B	4	1.498	150	250	8,8	212	5,2	118	1.320	V A
1.6 TDI COMFORTLINE	33.610	E	D	4	1.598	116	250	11,0	192	4,2	110	1.325	V H
1.6 TDI COMFORTLINE	36.110	E	D	4	1.598	116	250	11,0	192	4,1	107	1.345	V A
2.0 TDI HIGHLINE	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.



**TOPGEARS KEUZE:** in de meest chique uitvoering

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
<b>PASSAT (4-DEURS)</b>													
1.4 TSI ACT COMFORTLINE	37.135	A	B	4	1.395	150	250	8,4	220	4,8	112	1.287	V H
1.4 TSI ACT COMFORTLINE	37.135	A	B	4	1.395	150	250	8,4	220	5,0	114	1.313	V A
2.0 TDI COMFORTLINE	40.575	C	D	4	1.968	150	340	8,7	220	4,2	108	1.403	V H
2.0 TDI COMFORTLINE	40.575	D	D	4	1.968	150	340	8,7	218	4,3	112	1.444	V A
<b>PASSAT VARIANT (5-DEURS)</b>													
1.4 TSI ACT COMFORTLINE	38.735	B	B	4	1.395	150	250	8,6	218	5,0	116	1.329	V H
1.4 TSI ACT COMFORTLINE	38.735	B	B	4	1.395	150	250	8,6	218	5,0	116	1.353	V H
2.0 TDI COMFORTLINE	42.175	D	D	4	1.968	150	340	8,9	218	4,2	111	1.440	V A
2.0 TDI COMFORTLINE	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.



**TOPGEARS KEUZE:** 2.0 TSI

PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOU
---------	----------------	-----------	-----------	---------------

	PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (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
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)

1.5 T3	38.995	D	B	3	1.477	156	265	9,4	200	6,3	146	1.468	V	H
2.0 T4	43.495	E	B	4	1.969	190	300	8,4	210	6,7	156	1.548	V	A
2.0 T4 AWD	47.495	E	B	4	1.969	190	300	8,5	210	7,0	163	1.610	V	A
2.0 T5 AWD MOMENTUM	54.395	E	B	4	1.969	248	350	6,5	230	7,1	164	1.584	V	A
2.0 D3	42.995	F	D	4	1.969	150	320	9,9	200	4,8	128	1.543	V	H
2.0 D3	44.995	F	D	4	1.969	150	320	10,2	200	5,0	132	1.574	V	A
2.0 D3 AWD	48.995	F	D	4	1.969	150	320	10,4	200	5,4	142	1.634	V	A
2.0 D4 AWD MOMENTUM	53.895	F	D	4	1.969	190	400	7,9	210	5,0	131	1.635	V	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	8,9	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
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
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)	VERBRUIK (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

**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
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
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

**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
2.0 T8 AWD MOMENTUM	67.685	A	H/B	4	1.969									



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)



## ULTIEME RIJBELEVING

### VOLVO V90 BUSINESS SPORT

De Volvo V90 Business Sport biedt u een ongekennde rijbeleving. Het Scandinavisch design geeft deze karaktervolle estate een elegant en ingetogen uiterlijk. Terwijl het comfortabele en sportieve interieur u het gevoel van rust en ruimte geeft zodra u instapt. Met onder andere een sportstuur en elektrisch verstelbare contourstoelen met geperforeerd nappaleder. De krachtige 190 pk-motor brengt u mede dankzij de 8-traps automaat ontspannen op uw bestemming. Waarbij de meest geavanceerde veiligheidsvoorzieningen alles wat u lief is beschermen. Nu in een beperkte oplage leverbaar. Kom snel langs voor de ultieme proefrit.

**MADE BY SWEDEN**

### VOLVO V90 T4 GEARTRONIC R-DESIGN BUSINESS SPORT

VANAF € 59.175 | LEASE VANAF € 799

**VOLVOCARS.NL/V90**