

Chevrolet Camaro ZL1 vs Dodge Demon vs Chevrolet Corvette ZR1



BBC

SEPTEMBER 2018 € 6,95

Top Gear

NEDERLAND



15918
AP 8 1718226 64 1014

STELVIO Q vs MACAN TURBO

+ TopGears gids met de 25 vetste filmauto's ooit +



SUV SPECIAL • FORD FOCUS • SINGER DLS • ZENVO TSR-S • FERRARI 812

De nieuwe A-Klasse met Mercedes *me*

Just
like you.



www.mercedes-benz.nl





Gecombineerd verbruik: 4,1 - 6,5 l/100 km, 24,4 - 15,6 km/l. CO₂-uitstoot: 108 - 145 g/km (volgens de NEDC-normen).
Voor officiële dealeradressen, kosten en leveringsvoorwaarden, zie [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl).



Life, Intensified.

Macan Turbo Exclusive Performance Edition.

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

Gemiddeld brandstofverbruik 9,7-9,5 l/100 km en CO₂-emissie 224-219 g/km.



PORSCHE



Reputatiekraker

Begin dit jaar kopte Renault in een ronkend persbericht: 'Resultaten Renault bereiken historisch record, zowel voor verkoop als omzet, operationele marge en netto-inkomsten'. Het ging om de financiële resultaten van 2017. Onlangs, zes maanden later: 'Groupe Renault noteert de grootste operationele marge ooit voor een eerste halfjaar'.

Renault presteert top. Als het gaat om personenauto's dan. Want fluister het woordje 'Renault' in het oor van Max Verstappen en hij zou je het liefst een *headbutt* geven. Sinds Max bij hét team van Red Bull een stoeltje heeft, wordt nog duidelijker dat de F1 bestaat uit twee teams met topauto's en één team met een topauto voorzien van een kwakkelmotor. En laten we vooral niet vergeten dat er daarna nog zeven teams komen die in een geheel andere league lijken te rijden.

Hoe zalvend, vriendelijk, onaardig of ronduit boos Red Bull ook tegen Renault deed, wat de Fransen maakten, bleef belabberd. Wat vreemd is, want in Engeland staat een hightech fabriek waar honderden engineers elke dag met deze motoren bezig zijn. (Overigens wordt de transmissie daar niet gemaakt, wat wij als niet-technische buitenstaanders vreemd vinden; motor en bak vormen toch het hart van je aandrijving.) Het is dan ook begrijpelijk dat Red Bull de handdoek in de ring gooide en een andere motorenleverancier vond: Honda.

Nou maakte Honda de afgelopen drie seizoenen de motoren voor het McLaren F1-team. Fluister voor de grap 'Honda' in het oor van Fernando Alonso en er valt je opnieuw een *headbutt* ten deel. Honda levert al een paar jaar trage en onbetrouwbare blokken aan McLaren; waarom zou dat komend jaar voor Red Bull wel goed gaan? Niemand weet het.

Maar als Renault het voor elkaar krijgt om de reputatieschade van de F1 om te zetten in klinkende verkoopcijfers voor hun Clio's en Méganes, dan zou de in Europa wegwijnende personenautotak van Honda best eens een flinke boost kunnen krijgen. Het is voor Honda te hopen dat Red Bull hun F1-auto's geen Aston Martin meer blijft noemen. En het is voor Renault te hopen dat Ricciardo komend seizoen wat minder vaak met hun auto stilstaat...

Roland & Martijn van der Spek
UITGEVERS



088

Bullitt: oud vs nieuw

We brachten de onlangs ontdekte, originele filmauto en zijn gloednieuwe hommage samen op het circuit van Goodwood



1968 Ford Mustang Bullitt's Model - 1355
NATIONAL HISTORIC VEHICLE REGISTER NO. 21
United States Department of the Interior
National Historic Preservation Act of 1966

^{TV}TopGear Inhoud



Een Dodge neemt het op tegen twee Chevy's.
Honderden pk's vliegen in de rondte

106 Gestoorde musclecars

080 **Bullitt Reloaded**

We nemen de nieuwe Mustang Bullitt en jagen ermee door San Francisco in een eerbetoon aan Steve McQueens roffelende en gierende cult-hit uit 1968

088 **McQueens Mustang**

Fords huidige Mustang Bullitt zou niet zijn gemaakt als een van de originele filmauto's niet was teruggevonden. In originele staat, met een mooi verhaal

094 **De beste filmauto's**

TG doet cultureel en zet de 25 beste filmauto's op een rijtje: de auto's die in je jeugd je fantasie prikkelden en misschien zelfs wel een petrolhead van je maakten

106 **Rollende spierballen**

Laat ons in Europa maar CO₂ besparen – het pk-geweld dat momenteel uit de VS komt, slaat alles. Zie hier de hoogtepunten: Demon vs ZR1 vs ZL11LE

116 **Zenvo TSR-S**

De Deense supercarbouwer trok eerder onze aandacht met pure snelheid – nu met aero-gekkigheid. Zoals een horlepiepdansende achterspoiler

124 **SUV's: Mitsubishi Swarm**

Oké, deze woestijnbestormende pick-up is niet echt een SUV. Maar hij is wel wat alle SUV's stiekem willen zijn. Dus mocht ie in onze SUV Special niet ontbreken

134 **SUV's: Project E-AT**

Met een voor de wildernis uitgeruste Mercedes E-klasse All-Terrain duiken we de wouden van Oost-Europa in – op zoek naar bruine beren

142 **SUV's: Stelvio vs Macan**

Waarom offroaden met je hoge offroader als ie op de weg toch sneller en behendiger is? Krachtpatsers van Alfa en Porsche laten zich gelden op bergwegen

148 **SUV's: Suzuki Jimny**

Hij mag dan vervangen worden door een supertoffe mini-G-klasse, dat weerhoudt ons er niet van om met de oude Jimny nog even een rally te gaan rijden

Inhoud



Waarom zou je niet een SUV nemen die sneller is dan de meeste sportauto's?

142

Stelvio Q vs Macan Turbo



Nieuws

018 Singer DLS

Ziet eruit als elke Singer – beeldschoon – maar is vederlicht, doorontwikkeld en nog duurder

023 Audi Q3

We hebben veel niet zo aardige dingen gezegd over z'n voorganger. Deze lijkt heel wat beter te pruimen

024 Mercedes A-klasse Limo

Blijkbaar rakte Audi ook in Europa een snaar met de vierdeurs A3: dit is de sedanversie van de A-klasse

029 Max Verstappen

TG wandelde door de TAG Heuer-fabriek met Max en vroeg hem naar zijn technische kennis en voorkeuren

Planet *TopGear*

034 Auto-bio: Lapo Elkann

Nazaat van Fiat-grootheid Agnelli houdt er een bijzondere smaak en dito autoverzameling op na

037 Opinie: Ian Hutchinson

Legendarische Isle of Man TT-rijder beschrijft hoe het is om met 300 km/u langs heggen te scheren

042 Veiling: Shelby Cobra

Je buurman bouwt dan wel een plastic exemplaar, maar dit is het echte werk, met bijbehorende prijs

039/043 Reid/Harris

Onze presentatoren laten hun licht schijnen over augmented reality en de McLaren Senna

Drives

- 048 Ford Focus 1.5 EcoBoost 182 pk ST-Line
- 052 Mercedes-AMG C 63 S
- 054 Jeep Renegade 1.0 T3
- 055 Hyundai Nexo Plus Pack
- 056 Ferrari 812 Superfast
- 058 Volkswagen T-Roc 1.0 TSI Style
- 060 Rolls-Royce Phantom VIII
- 062 Opel Grandland X 1.5 CDTI Innovation
- 063 Hyundai Kona Electric Premium
- 064 Jeep Wrangler 2.2 MultiJet II Rubicon
- 066 Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+ Brabus 800
- 068 Opel Mokka X 1.4 Turbo 120 pk Innovation
- 069 Mazda 6 SkyActiv-G 165 Signature
- 070 Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8
- 072 Seat Taracco 2.0 TDI 190 pk DSG 4Drive

155 Koopgids

Kijk, een overzicht van alle auto's die nu te koop zijn. Met specs. En onze mening die meestal/altijd klopt



cavallaronapoli.com

CAVALLARO
NAPOLI

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 buitenaardse dingen



Michel Hamakers In TG155 stond de nieuwe Rolls-Royce Phantom in een winters landschap. Ik heb een van de foto's als inspiratie gebruikt voor deze tekening, waarbij een futuristisch ruimtevaartuig de auto achterna zit in de nacht.

TG Daar merk je in die auto nog steeds niets van, Michel. Voor je inspanning – we doen het je niet na – sturen we je een Stig-shirt op: mail ons je maat en adresgegevens even!

Over elektrisch rijden



De importeur van Hyundai wijst ons erop dat de actieradius van de Ioniq die we vorige maand in onze EV Special vermeldden aan de lage kant is: zij geven aan dat deze in de winter met gemak 175 kilometer bedraagt. Afhankelijk van je rijstijl, natuurlijk. Niet dat het uitmaakt, want je wilt nu toch liever een Kona Electric hebben (zie pagina 63).

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

Over gratis T-shirts



Dirk Fransens Leuk om mijn vraag terug te lezen in TopGear, hoewel mijn naam niet helemaal juist stond gespeld. Ik zou het tof vinden als jullie me een Stig-shirt willen opsturen in de maat L

TG Goed geprobeerd Dirk, maar de echte Dirk Franssens heeft zijn shirt al ontvangen. Eeuwige roem als schaamteloze freeloader kunnen we je bij dezen wel bezorgen.

Over de Aventador SVJ en zijn Ring-record (6:44)



Niek Leenders Een fokking Aventador, hoe dan?

Dennis Jager Ik zag net dat een Trabant P50 ook ooit een rondje heeft gewaagd. Deed er 16 minuten en een seconde over.

Jimmy Meijer En toch zou ich veur de GT2 RS goon!

TG Muj deun daan!

www.topgear.nl

redactie@topgear.nl

twitter.com/topgearnl

facebook.com/topgearnl

instagram.com/topgear.nl

Over de Singer DLS



Jurgen Vermeiren Techniek van Williams? Nee dank je.

Willem Maathuis 500 pk uit een luchtgekoelde motor, dat is nog eens een prestatie.

Willem Vaessen Deze is eigenlijk mooier, maar de Ruf Yellowbird heeft 700+ pk...

Joris Rieter Goede bil.

TG 👍



ACHTER DE SCHERMEN:
[INSTAGRAM.COM/TOPGEAR.NL](https://instagram.com/topgear.nl)



TG Een rondje Bilster Berg met de nieuwe Mercedes-AMG C 63 S – geluid aan! #amgc63s #bilsterberg



VOLVO XC90

ANTICIPEERT OP UW LEVEN

Bij Volvo staat de mens centraal. U bent de reden dat wij innoveren. Innovatie is geen optelsom van features, maar voegt iets toe aan uw leven. Zodra u instapt in de Volvo XC90 ervaart u de ultieme combinatie van luxe en comfort, verpakt in Scandinavisch topdesign. Het rijk ingerichte interieur met 7 zitplaatsen combineert vakmanschap met elegantie. Elk detail klopt.

Ook de intelligente technologie anticipeert op uw leven; Pilot Assist stuurt mee voor een ontspannen rijbeleving. Het 9" touchscreen werkt intuïtief en is te bedienen als uw smartphone. De standaard City Safety denkt altijd met u mee. En de Volvo On Call app zorgt ervoor dat uw XC90 op een warme dag perfect gekoeld is. Zonder meerprijs leverbaar als T8 Twin Engine AWD met hybridetechnologie.

MADE BY SWEDEN

VOLVO XC90 VANAF € 79.995

VOLVOCARS.NL/XC90



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, Mattijn Nederend

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, Ingmar Timmer, Lucas van der Wee, Jan-Henk Zandberg

E-MAIL REDACTIE
redactie@topgear.nl

ABONNEMENTEN
Voor Nederland: Abonnementerland, Postbus 20, 1910 AA Uitgeest.
Tel. +31(0)251-257922

Voor België: Abonnementerland Ambachtenlaan 21 Unit 2A, 3001 Heverlee
Tel. +32 (0)28 08 55 23

Voor het opvragen van je abonneenummer, adreswijzigingen, opzeggen, je betaalwijze veranderen en nazendingen, ga naar: www.topgear.nl/service
Voor overige vragen, mail naar topgear@aboland.nl

ABONNEMENTSPRIJZEN

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

NETERLAND

Jaarabonnement € 69,95 (12 nummers), Halfjaarabonnement € 39,95 (6 nummers), Proefabonnement € 19,95 (3 nummers)

BELGIË

Jaarabonnement € 81,95 (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

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 voor instructies.
Om losse nummers van TopGear digitaal te kopen of een digitaal abonnement af te sluiten, ga je naar een van de volgende websites of apps: www.blendle.com, www.magazine.nu, www.magazine.nl, www.zinio.com

SALES/ADVERTENTIES

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

PRINT

Senefelder Misset – Doetinchem

DISTRIBUTIE NEDERLAND

Altipress – Utrecht

DISTRIBUTIE BELGIË

Al'IP – 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 - Chris Kerwin
Director of Editorial Governance - Nicholas Brett
Publishing Coordinator - Eva Abramik
uk.publishing@bbc.com
UK.Publishing@bbc.com
www.bbcworldwide.com/uk-anz/ukpublishing.aspx

IMMEDIATE
MEDIA

Immediate Media Co Ltd
Chairman - Martin Weiss
CEO - Tom Bureau
Director of International Licensing and Syndication - Tim Hudson
International Partners Manager - Anna Brown

TOPGEAR

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

BBC Top Gear magazine is published by VDS Magazines under licence from BBC Worldwide Limited, 101 Wood Lane, London W12 7FA.

The TopGear 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.

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 30 VOOR DE SPECIALE AANBIEDING VAN DEZE MAAND
OF SURF NAAR: WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT

mma
magazine media
associatie

TOPGEAR
NEDERLAND

website: www.topgear.nl, e-mail: info@topgear.nl

HOI
multimedia

Autolijst

Merk/type

Pagina

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio	142
Audi Q3	23
Audi TT	28
Bugatti Chiron	26
Chevrolet Camaro ZL1 1LE	106
Chevrolet Corvette ZR1	106
Dodge Challenger Demon	106
Ferrari 812 Superfast	56
Ford Focus 1.5 EcoBoost 182 pk ST-Line	48
Ford Mustang 390 GT Fastback (1968)	88
Ford Mustang Bullitt	80
Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8	70
Hyundai Kona Electric Premium	63
Hyundai Nexo Plus Pack	55
Jeep Renegade 1.0 T3	54
Jeep Wrangler 2.2 Multijet II Rubicon 2-deurs	64
Mazda 6 SkyActiv-G 165 Signature	69
Mercedes A-klasse Limousine	24
Mercedes E-klasse All-Terrain	134
Mercedes-AMG C 63 S	52
Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+ Brabus 800	66
Mitsubishi Swarm	126
Opel Grandland X 1.5 CDTI Innovation	62
Opel Mokka X 1.4 Turbo 120 pk Innovation	68
Porsche Macan	27
Porsche Macan Turbo	142
Renault Mégane RS Trophy	22
Rezvani Tank Military Edition	26
Rolls-Royce Phantom VIII	60
Seat Taracco 2.0 TDI 190 pk DSG 4Drive	72
Singer DLS	18
Suzuki Jimny	148
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI Style	58
Zenvo TSR-S	116

31 AUG. - 1/2 SEPT. 2018

7th HISTORIC GRAND PRIX



FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP
FIA MASTERS HISTORIC SPORTS CAR CHAMPIONSHIP
FIA LURANT TROPHY FOR FORMULA JUNIOR CARS
FIA HISTORIC FORMULA 3 EUROPEAN CUP

CIRCUIT ZANDVOORT



WWW.HISTORICGRANDPRIX.NL

#1 in kofferbakmatten

GLED RING

Toepassing

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

Specificaties

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

Optionele Doggy mat

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

GledRing Rubbasol kofferbakmatten

Nu verkrijgbaar bij uw Auto-Style dealer: Gledring Rubbasol kofferbakmatten, pasklaar voor uw auto!

Bescherm uw kofferbak tegen vuil, vocht, beschadigingen, etc. De Rubbasol kofferbakmatten zijn optioneel te voorzien van een 'Doggy Mat' inlaadbescherming, om beschadigingen te voorkomen. Leverbaar voor een groot aantal automodellen, kijk voor uw auto op www.autostyle.nl.

€49,⁹⁵

Bijpassende Doggy Mat

€24,⁹⁵



TEPPER EFKA

Bezoek onze dealers of bestel bij onze dealers via www.autostyle.nl

Nieuws

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

Singer DLS

Meer met minder – en een snufje F1



De heftigste Singer 911 (tot nu toe)

Williams F1 werkte samen met de Californische kunstenaars om deze DLS te bouwen



Als er een schaal bestond die het aantal pk's van een auto afzette tegen hoe graag je 'm heel wilt houden, zouden Singers al heel ver in een bovenhoek staan. Ergens in de buurt van de McLaren F1, om maar iets te noemen. De prachtige machine op deze foto's schuift, met wat hulp van Williams F1 (ja, het Formule 1-team), nog een stukje verder op. Aanschouw de *Dynamics Lightweighting Study* (DLS).

Het is de meest heftige creatie op basis van een

Porsche 911 die Singer ooit maakte. En als we onze nederige opinie mogen luchten: de mooiste. Al kunnen we ons ook heel goed voorstellen dat je liever voor een klassiekere en meer ingetogen *look* gaat. En je bent vast blij om te horen dat Singer zaken als ABS, tractiecontrole en ESP installeert. Al kun je al die functies gewoon uitzetten. Bewaar dat maar voor later.

Laten we beginnen bij het huzarenstukje: de atmosferische boxermotor. Williams Advanced Engineering bouwde een 4,0-liter zes cilinder met

500 pk. De toerenbegrenzer komt er pas bij 9.000 tpm in. Dit zijn ruwweg dezelfde specificaties als de nieuwste 991 GT3, maar dan luchtgekoeld. En dat, blijkbaar, zonder te overhitten – met dank aan een speciaal oliesysteem.

Williams gebruikt lichtgewicht gaskleppen en paste F1-kennis toe voor de injectoren. De motor voedt zich met lucht door een speciale inlaat in de achterste zijruit. De opengewerkte achterkant laat warme lucht ontsnappen. Oh, en schakelen in de Singer DLS doe je met een handmatige zesbak. ►

Stort je in het avontuur
met ducktails, woehoe



Maar we willen er geen nummerplaat op zetten



Elk stuk oppervlak van de carrosserie werd door de computer gehaald om de luchtstromen te analyseren. Luchtin- en -uitlaten op de voorkant elimineren, in combinatie met een splitter, een lichte neus bij hoge snelheden. En de *ducktail*-spoiler achterop is geoptimaliseerd voor prestaties uit de 21^e eeuw, aldus Singer. Check ook even het dak en de achterraut. Zoals je al had verwacht, bestaat bijna elk carrosseriedeel uit koolstofvezel, zodat het geheel ook lekker licht blijft.

‘Alle machtig, die achterspoiler! Oef, die tellers.

Heerlijk, dat opengewerkte schakelmechanisme. Hmm, dat Xenos-muercitaat’, klonk het op de *TopGear*-redactie toen deze foto’s in onze inbox belandden. Uren ben je kwijt aan het ontdekken en bestuderen van de details – de Singer DLS zit er vol mee. Het bedrijf bouwde dit specifieke exemplaar voor ondernemer Scott Blattner en gaat het model ook echt ‘in productie’ nemen, gelimiteerd tot 75 stuks.

De prijs? Nou, die start bij 1,8 miljoen dollar, omgerekend dik 1,5 miljoen euro. Loopt meneer

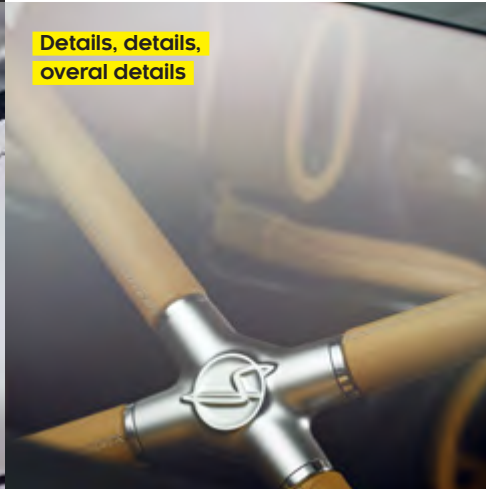
Rob Dickinson, eigenaar van Singer, dan binnen? ‘Dit is het goedkoopste wat we kunnen doen voor alle gekkigheid die erin zit’, zegt Dickinson. ‘Geloof me, niemand wordt rijk van het bouwen van een Singer DLS.’ Dus die haast 2 miljoen dollar is simpelweg wat het kost om dit kunststukje te bouwen. Maar wat wil je ook; het is letterlijk een Porsche 911 met Williams F1-techniek. Plus, als je het vergelijkt met de absurde prijzen van bijzondere klassieke 911’s, dan durven we het best een koopje te noemen.



Woorden schieten tekort



Details, details,
overall details



Renault Mégane RS Trophy



De krachtigste middenklasse-Renault ooit.
En ja, ook de snelste

De Renault Mégane RS claimde al een speciaal plekje in ons hart, maar zoals in elke goede relatie blijf je je best doen voor elkaar. Daarom presenteert de hot hatch zich nu als deze nog sportievere Mégane RS Trophy.

De 1,8-liter turbomotor in deze extra heet gebakken RS produceert nu 300 pk (+20 pk) en 400 Nm (+10 Nm). Remschijven van gietijzer en aluminium (355 millimeter), 19-inch velgen, Recaro-stoelen, een mechanisch sperdifferentieel en het

Cup-onderstel horen allemaal bij de standaard-uitrusting van de RS Trophy.

Van 0 naar 100 km/u doet de Renault in 5,7 seconden en de topsnelheid is 260 km/u. Sneller dan een begrensde Duitser, dus. En dan de vorige topversie, de Mégane RS 275 Trophy R. En niet alleen qua snelheid is dit de meest hardcore versie van de huidige Mégane. Je chiropractor, fysio en de tandarts die je vullingen terug gaat plaatsen, zullen blij zijn om te horen dat de dempers 25 procent, de veren 30 procent en de anti-rollbar nog eens 10 procent stijver zijn.

De Renault Mégane RS Trophy is met recht een hot hatch te noemen. En een hot hatch bestel je

met een handbak (toch?). Gelukkig is dat gewoon mogelijk. Ga je toch voor de automaat, dan krijg je 20 Nm koppel extra. We reden al met de automaat in de reguliere RS en concludeerden dat ie toch het overwegen waard is als de file of het circuit de plekken zijn waar je de meeste tijd met je RS gaat doorbrengen.

Niet alleen de motor kreeg liefde, ook de buis waar de turbo-viercilinder zijn gassen in uitspuugt, werd aangepast. In de einddemper zit nu een mechanische klep waarmee je de uitlaat luider of minder luid maakt. Het beste van beide werelden.

Aan het einde van dit jaar is de RS Trophy te krijgen. De prijs is nog niet bekend.

Uitlaat: nu met
klepjes



Anabolenkuurtje

Zag de vorige Q3 er nog uit als een kinderlijke versie van Quasimodo, compleet met bochel, de nieuwe Q3 spettert van de foto's af

Kijk: technologie!



Mooier dan de vorige?
Veel mooier dan de vorige



Het is een zeer druk jaar voor Audi. Ze hebben bijvoorbeeld onlangs de A8, A7, A6 en de A1 vervangen. Daarnaast introduceren ze de Q8 en kregen de TT en A4 een facelift. En er schijnen wat elektrisch-achtige modellen aan te komen. Dus, een compleet nieuwe Audi Q3 kan er ook nog wel bij.

De nieuwe compacte crossover is overduidelijk een Q3, maar dan groter, slimmer en scherper uitgesneden. En nog mooi ook – dat kon je van de vorige niet direct zeggen. Je herkent er een toefje Q8 in, zonder dat het een kleine kopie is. Fijn. De scherpe wielkasten geven de Q3 een lekker breed voorkomen, alsof ie een anabolenkuurtje gedaan heeft. Bovendien is de nieuwe carrosserie 97 millimeter langer en 18 millimeter breder.

Binnenin heeft ook een opwaardering plaatsgevonden. Zelfs de instapversie krijgt een digitaal instrumentarium, beter bekend als Virtual Cockpit. De Q3

krijgt niet de twee schermen die bij grote Audi's op het dashboard prijken (eentje voor de navigatie en een voor extra auto-info); hij moet het doen met enkel het navis scherm, wat prima is. De verwarming instellen doe je simpelweg met knoppen.

De instapper is de voorwielaangedreven 35 TFSI, met een 1,5-liter viercilinder die 150 pk en 250 Nm koppel levert. Daarna komt de 40 TFSI, met een 2,0-liter met 190 pk en 320 Nm koppel. Niet genoeg? Dan is er voor jou de 45 TFSI: 230 pk en 350 Nm. De laatste twee hebben vierwielaandrijving via het bekende quattro-systeem. Dieselaars kunnen kiezen voor de Audi Q3 35 TDI met een 2,0-liter viercilinder (150 pk en 340 Nm) – in eerste instantie met vierwielaandrijving, later komt er een voorwielaangedreven versie en een versie met 190 pk. Vanaf november (dus in Q4, haha) komt de nieuwe Audi Q3 naar de dealers voor nu nog onbekende prijzen.

Mercedes A-klasse krijgt een kontje

Nee, dit is niet de nieuwe Mercedes CLA. Die komt er wel, maar dit is hem niet

Boos van voren,
boos van achteren



De auto die je op de foto's ziet, is de A-klasse Limousine – een geheel nieuw model in het Mercedes-gamma – en hij verschijnt aan het einde van dit jaar in Nederland.

In april onthulde het merk al een vierdeurs A-klasse met lange wielbasis voor de Chinese markt – omdat Chinezen nu eenmaal dol zijn op beenruimte. Voor de rest van de wereld haalt Mercedes weer 60 millimeter van de Chinese versie af.

De wielbasis van 2.729 millimeter die wij krijgen, is identiek aan die van de hatchback die we al

kennen. Alles vanaf de b-stijl naar voren is gelijk aan de A-klasse zonder billen. De toegevoegde kofferbak doet blijkbaar wonderen voor de aerodynamica: Mercedes claimt zelfs dat deze A-klasse de meest aerodynamische serieproductieauto van dit moment is, met een Cw-waarde van 0,22. Bij de hatchback is dit 0,25. En ter vergelijking: de Alpine A110 doet 0,31.

De Mercedes A-klasse Limousine is dankzij z'n sedanvorm bijna een kleine S-klasse te noemen, alleen met iets minder bagageruimte: 420 liter. Je krijgt bijvoorbeeld wel het grote dubbelloops

scherm op het dashboard en een hele lading hightech rij-assistenten. Daarnaast ziet ie er bijzonder goed uit, met dat kontje.

De S-klasse voor mensen met parkeervrees komt in eerste instantie met twee motoren: als A 200 krijgt hij een 1,3-liter benzinemotor met 163 pk en 250 Nm. Tap je liever diesel? Ga dan voor de 1,5-liter A 180 d met 116 pk en 260 Nm.

Natuurlijk denken we dat er ook een AMG-versie zal komen, zodat wij weer inspiratie hebben voor een vergelijkende test met, jawel, de Audi A3 Limousine.

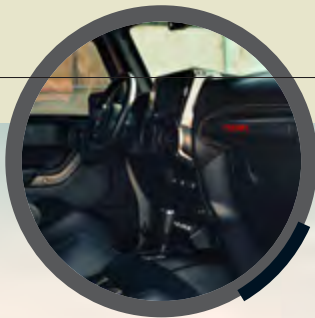


Schermen, geef ons meer schermen



Bediening in de 'orka eet luchtbed'-stijl





Rezvani Tank Military Edition

Leuk SUV'tje toch? Sorry: EUV. Met bepantsering en Hellcat-motor

De Rezvani Tank had één groot probleem. Het was, eh, geen tank. Zijn weerstand tegen kogels en andere projectielen was nogal laag. Daarom is hier nu de Rezvani Tank Military Edition – met B7-bepantsering. Mocht je geen kroongetuige of topcrimineel zijn: B7 is de hoogste beschermingsgraad voor bepantsering op een auto. Dat betekent dat de Military Edition zelfs kogels terugkopt die speciaal

zijn gemaakt om bepantsering te doorboren.

Om ervoor te zorgen dat je als de wiedeweerga weg bent van eventuele ellende, gebruikt de Rezvani de 6,2-liter V8 uit de Dodge Hellcat, met 717 pk. En daarnaast zit de Tank vol James Bond-achtige gadgets om gespuis op afstand te houden.

Een grote metalen pin zorgt ervoor dat niemand de deuren open krijgt. En de deurhendels staan onder stroom, zodat je ook zeker weet dat niemand

het (nog een keer) probeert. Een rookgordijn en verblindende lampen zorgen ervoor dat niemand het kán proberen. Lijkt ons afdoende.

De prijzen van de Rezvani Tank Military Edition beginnen bij 250.000 euro plus de kosten van de Hellcat-motor (55.000 euro). Rezvani noemt het de taaiste 'Extreme Utility Vehicle' ter wereld. Z'n camouflagekleur is al afgestemd op de beoogde doelgroep, vermoeden we.



Bugatti Chiron Sky View

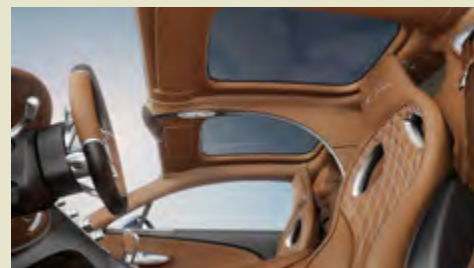
Met 400 km/u naar de sterren kijken

Zelden haalt een mailtje van een auto-merk over slechts één nieuwe optie het stadium 'geopend'. Maar niet alle merken produceren een hypercar met 1.500 pk. Aanschouw de nieuwste optie van Bugatti.

Het merk introduceert 'Sky View' – of voor normale mensen: een dubbel dakraam – voor de Chiron. Elk raampje is 65 centimeter lang en 44 centimeter breed. UV-straling wordt gefilterd en het glas is hittewerend. Om pottenkijkers van bovenaf tegen te werken, is het glas getint.

Het grote voordeel van Sky View voor kopers als Shaquille O'Neal is de toename van hoofdruimte. Je kuif kan nu 2,7 centimeter hoger groeien.

De Chiron met Sky View is per direct te bestellen. Wat het voor de prijs betekent, is ons niet bekend. Maar aangezien de Chiron bij 3 miljoen euro begint, zal het potentiële kopers weinig uitmaken...





Nog steeds met
stopwatch



Porsche Macan krijgt een nieuwe jas

Zien we hier stiekeme designelementen van de volgende 911?

Zoals bij de meeste facelifts van Porsche vergeven we het je als je het nieuwe design verwacht met het oude model. Bij de Macan is dat aan de voorkant wederom het geval, maar aan de achterkant is het andere koek.

De Porsche Macan-facelift hint met zijn doorlopende achterlichten naar de volgende generatie van de 911. En het geeft de kleinste SUV van Porsche een veel apartere uitstraling. Verder is de Macan-facelift weinig schokkend, de ontwerpers deden rustig aan. De koplampen zijn lichtjes



Lucht: nu nog frisser

aangepast en ook de velgen zijn anders. Nieuwe exterieurkleuren zijn Miami blauw, Mambagroen metallic, Dolomietzilver metallic en Krijt. Die laatste is vast erg mooi.

Nieuw is de verwarmde voorruit, filehulp en een ionisator die de lucht filtert. Het infotainment-scherm groeit van 7 naar 11 inch. De achterbanden hebben vanaf nu een breder formaat. Bovendien zijn de banden nieuw ontwikkeld, aldus Porsche.

Voor de prijzen en specificaties moeten we nog even wachten tot Porsche de hele WLTP-ellende achter de rug heeft.

Audi fluft de TT op

Ruig aan elkaar genaaid interieur is terug

Bestel niet dit interieur.
Neem de honkbalversie

Een woester front,
zo schijnt het



De Audi TT was op zichzelf al een mal ding toen ie exact twintig jaar geleden werd geïntroduceerd. Extra mal (in positieve zin) werd ie met het befaamde honkbalhandschoen-interieur, met dikke veters als stiksels. De optie verdween bij de TT van de huidige generatie, maar wordt nu opnieuw geïntroduceerd met deze facelift.

Voor zijn verjaardag krijgt de TT niet alleen een

visuele opfrisbeurt, maar ook een speciale uitvoering, gelimiteerd tot 999 exemplaren. Het feestnummer krijgt Mokassin-bruin leer met Panuka-contraststiksels. De '20 Years', zoals de editie heet, krijgt diverse badges en is leverbaar als Coupé of als Roadster.

Volgens Audi is de TT-facelift 'direct herkenbaar' aan zijn nieuwe singleframe-grille en grotere luchtinlaten. Hij staat standaard op 17-inch wielen,

maar is optioneel ook leverbaar met 18-, 19- en 20-inch. Voor de motor heb je nog maar twee smaken; de diesel is gesneuveld. Je kunt dus kiezen uit twee TFSI's, een met 197 pk en een met 245 pk, beide met een handbak of automaat.

Je kunt 'm ook als TTS bestellen voor wat meer vermogen (306 pk), die is er alleen met automaat. Sprintje? In 4,8 seconden tikt ie de 100 aan. De prijzen zijn op dit moment nog niet bekend.

Red Bull vs Renault

Na de pech van Verstappen tijdens de GP van Hongarije, waarbij zijn auto uitviel met motorproblemen, is de samenwerking tussen Red Bull en Renault verder op scherp gezet. TopGear sprak Max nog even vlak voor het incident...

In de TAG Heuer-fabriek is Max Verstappen druk bezig met zijn bijdrage aan het ontwikkelen van het nieuwe horloge dat zijn naam draagt. We wandelen met hem mee en vragen hem naar zijn technische kennis over zijn auto, de RB14.

‘Het is altijd goed om basiskennis te hebben over wat er met je auto aan de hand is. Ik ben geen monteur, dus ik begrijp niet alles. Toch is het handig als je ongeveer weet wat er gebeurt als je het gaspedaal intrapt.

‘Bij het karten was het bijvoorbeeld een stuk makkelijker om door je eigen inbreng sneller te gaan. Daarvoor hoefde je maar kleine aanpassingen te maken. In die tijd moest je bijvoorbeeld zelf de optimale brandstofmix vinden. Maar in de Formule 1 is er zoveel meer data waar je rekening mee moet houden. Nu kan ik hooguit tegen mijn monteurs zeggen dat het schakelen niet soepel gaat, of dat het afremmen op de motor niet optimaal is. De monteurs zorgen er dan voor dat deze problemen opgelost worden. Ik moet me vooral bezighouden met het vinden van de ideale set-up van mijn auto. Daarmee kun je op ieder circuit veel tijd winnen.

‘Alle basiskennis hierover heb ik van mijn vader geleerd. Toen ik klein was, bracht ik veel tijd met hem door in de werkplaats. Hij deed altijd de aanpassingen aan mijn motor in mijn karttijd. Als je je vader dan constant bezig ziet, pak je vanzelf dingen op en word je er al snel handig in. Die kennis maakte het in Formule 3 en Formule 1 een stuk makkelijker om te vertellen wat je van de auto wilt en wat er daarvoor nog verbeterd moet worden.

‘Toch leer ik nog steeds elke dag een beetje bij. Vooral in mijn eerste jaar Formule 1 was dit een grote stap. Nu is die leercurve iets minder steil, maar hij is nog niet gestopt. Het belangrijkste was om bekend te worden met de opties op het stuur van de auto, hoe je het differentieel kunt instellen en om het afremmen op de motor te verbeteren. Dat laatste is vrij krachtig in de Formule 1. In mijn tijd in de Formule 3 kon je dat soort aanpassingen nog niet echt doen. Nu kun je het zelfs per bocht instellen. En hoe meer races je rijdt, hoe handiger je daarin wordt.

‘Hoeveel je ook blijft aanpassen, de techniek kan je alsnog in de steek laten. Dat hoort bij het racen – soms ben je heel blij als je wint en soms sta je langs de kant van de baan als je motor het begeeft. Dan moet je je gewoon proberen te focussen op de volgende race en daar proberen een goed resultaat te halen. We hebben wel altijd een beetje geluk nodig om te winnen. Of de techniek het nou wel of niet doet, we komen altijd vermogen tekort ten opzichte van de Ferrari- en Mercedes-motoren. Gelukkig doen die kansen zich af en toe voor en die moeten we dan pakken.

‘Als ik mocht kiezen, zou ik de huidige motoren meteen vervangen door een V10 of V12, en de auto's weer een stuk lichter maken. Een beetje zoals de F1-auto's in 2004 en 2005 waren, zeg maar. Het geluid is natuurlijk ook beter, maar het gaat er vooral om dat de motoren niet zo gecompliceerd zijn. Dat zorgt ervoor dat meer merken motoren kunnen leveren. Het is leuk om daarover te dromen, maar eigenlijk weten we ook wel dat dat nooit meer gaat gebeuren.’





Stap jij vanaf 24 augustus in de Formule 1-auto's van 2018? Start jouw carrière en ervaar het seizoen zoals de F1-coureurs het dit jaar ook ervaren. Win races en word de wereldkampioen Formule 1 2018. Ook kun je een breed scala aan klassieke F1-auto's besturen en met deze Headline Edition plaatsnemen in de Williams FW25 uit 2003 en de Brawn BGP-001 uit 2009. Neem nu een jaarabonnement op *TopGear* en krijg de game *F1 2018* voor PlayStation 4, Xbox One of PC helemaal gratis!

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

* Voor België geldt een toeslag van € 1 per nummer. Voor alle voorwaarden ga je naar www.topgear.nl/abonneren of bel 0251 - 25 79 22.

1 jaar *TopGear*

voor slechts

€ 69,95*

+ gratis *F1* 2018
ter waarde van € 69

Jouw voordeel:

Je mist nooit een uitgave

Bespaar flink op de winkelprijs

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

Gratis toegang tot de digitale edities op tablet en smartphone

Wordt lekker thuis bij je op de mat bezorgd

Je ontvangt 12 nummers

► Ben je al abonnee en wil je ook die F1-game scoren? Verleng je abonnement met 2 jaar en mail je NAW naar abonnement@topgear.nl



Linea Huracán LP 610-4



© Lamborghini

LEZERSREIS MOTO MANIA & DOLCE VITA

Bezoek met ons Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani en Ducati!

Ontdek de levendige stad Bologna, maak kennis met Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani en Ducati. Beleef de spectaculaire wereld van de Italiaanse racesport en geniet van Italiaanse heerlijkheden in een ontspannen sfeer.

Highlights programma:

- Fabrieksbezoek bij Lamborghini
- Bezoek aan het Lamborghini museum
- Diner met Fabio Lamborghini
- Bezoek aan het privé-museum van Ferruccio Lamborghini
- Excursie Ferrari in Maranello: busronddrit over het fabrieksterrein en het testcircuit van Ferrari en bezoek aan het Ferrari museum
- Bezoek aan het Maserati museum van de familie Panini
- Bezoek aan de fabriek van Pagani
- Bezoek aan de Ducati fabriek en Ducati museum
- Diner in 'Formule 1' Restaurant Montana
- Wijnproeverij op landgoed Corte d'Aibo

Reisinformatie:

- Prijs: € 1.295 per persoon (o.b.v. 2-persoonskamer, toeslag 1-persoonskamer € 150)
- Vlucht vanaf Amsterdam, Brussel of Düsseldorf naar Bologna v.v.
- 3 overnachtingen met ontbijt in het 4* Marriott hotel in Bologna
- Max. 25 deelnemers
- Reis: van 24 tot 27 oktober 2018

wijzigingen voorbehouden

Voor meer informatie: www.topgear.nl/lezersreis-okt2018



© Museo Ferrari



© Lamborghini

Deze reis wordt georganiseerd door:

Mondial Tours Nederland BV, Bruggenmorsweg 10, 7521 ZV Enschede,
+31 (53) 4842526, lezersreizen@mondial-tours.com, www.mondial-tours.nl

Planet

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



FOTO VAN DE MAAND

Dat ziet eruit als winst

Fernando Alonso is nog niet vergeten hoe je extravagante hoeveelheden champagne in de rondte moet spuiten vanaf een podium. Hij had het kunnen verliezen bij gebrek aan oefening – doordat McLaren zulke catastrofaal slechte F1-auto's bouwde – maar gelukkig was daar Toyota om de Spanjaard weer even bij te scholen tijdens hun achttiende Le Mans. Fernando Alonso deed daar goede zaken. Zijn tijden waren fenomenaal, en samen met teamgenoten Kazuki Nakajima en Sébastien Buemi kwam de tweevoudig Formule 1-wereldkampioen in de #8 TS050 LMP1-hybride als eerste over de finish, na 388 ronden in 24 uur. Alonso zei dat, hoewel Porsche en Audi de sport hebben verlaten, hij 'deze zege van een hoger niveau' vond dan enig andere overwinning. Goed, dan nu even over de Indy 500 en die zogeheten Triple Crown...



MIJN AUTO- BIOGRAFIE

Lapo
Elkann

Als er benzine in je DNA zit, dan bestaat de kans dat je je leven doorbrengt aan de wat vreemdere en meer kostbaarder kant van het autospectrum

Mijn favoriete autoherinnering is dat ik naast mijn opa, Gianni Agnelli, in de auto zat. Het was een Fiat Croma, maar met een 3.0 V6 Alfa Romeo-motor – opgevoerd, zoals elke auto die hij had. Al zijn auto's hadden bijzondere motoren, bijzondere extra's en bijzondere interieurs. Mijn liefde voor unieke zaken is begonnen door te zien wat hij in zijn leven deed met zijn producten en zijn auto's. Hij reed als een coureur door steden, dus het was altijd opwindend om naast 'm in een auto te zitten.

Mijn eerste ongeluk had ik op mijn negende, toen ik een Fiat Panda had gepakt en die tegen een boom reed. Ik heb altijd willen rijden; auto's zijn van alles in de wereld wellicht de objecten waarvan ik het meest houd. Ik weet nog dat mijn opa ons een mini-Ferrari F1-kart gaf, gemaakt naar Alain Prosts F643, en daar mochten we mee racen. Nou, ik zat er 24 uur per dag in.

Ik ben op mijn vijftiende begonnen met autorijden. Mijn eerste bon kreeg ik in Parijs, toen ik in een auto reed zonder rijbewijs. Ik werd geflitst en mijn moeder was echt woedend, want geflitst worden terwijl je niet eens een rijbewijs hebt, dat is natuurlijk wel raar. Ik heb mijn rijbewijs gehaald toen ik zeventien was.

Mijn eerste auto was een Fiat Punto HGT – een lichtgrijze met blauw leren interieur en babyblauwe stiksels. Zelfs een auto die in massa was geproduceerd wilde ik aanpassen naar mijn eigen smaak. Daarna reed ik Alfa Romeo's – allemaal de GTA-versies, van de 147 tot de stationwagen. Toen ik in New York woonde, had ik een Hummer, een Mini, en de 'Little Bastard' van James Dean [een Porsche 550 Spider, red.]. Het was wel dezelfde auto, maar niet de zijne.

Toen reed ik een aantal Porsches. Ik reed een paar Lamborghini's. Sommige waren *vintage*, sommige nieuw. Ik reed wat Ferrari's. En eens per week probeerde ik sowieso een auto van een ander merk, omdat ik wilde proberen, voelen, ruiken, zien en begrijpen wie wat deed, en waarom, en hoe precies. Foto's zijn één ding, maar voelen is iets heel anders.

Ik heb een deel van mijn autoverzameling verkocht omdat... nou ja, zoals Enzo Ferrari al zei als hem werd gevraagd wat zijn favoriete auto was: 'De volgende.' Ik zou hetzelfde willen zeggen. Ik word niet echt verliefd op wat ik heb, meestal niet althans. Ik heb een paar oude Fiat 500's, die zou ik niet verkopen. Op een wat hoger niveau heb ik een aantal klassieke Ferrari's, die houd ik ook wel,

maar ik wissel heel vaak van moderne Ferrari's.

Ik vind klassiekers nu leuker dan ik ze in het verleden vond. Ik heb vier of vijf Fiat 500's. Ik heb een Spiaggina met rieten stoelen, in kreeftenkleur. Ik heb de Cinquecento met zelfmoorddeuren, ik heb een Seicento Multipla in een tweekleur, lichtblauw en donkerblauw. Ik heb ook oude Vespa's, daar ben ik gek op omdat ze zo iconisch zijn.

Ik houd ook van moderne auto's, en ik houd van snelheid, dus ik houd ervan om het circuit op te gaan en hard te rijden. Ik kijk ook graag naar allerlei auto's, van de nieuwste Ferrari's tot de nieuwste Lamborghini's. Ik reed recent in een Formule E-wagen, dat was extreem opwindend.

Ik denk dat alle nieuwe hypercars op hun eigen manier interessant zijn. Ik zou durven stellen dat McLaren met de Senna heel dapper is geweest en heel interessant werk heeft geleverd. Maar hun design spreekt me nog altijd niet aan. Ik denk dat de prestaties van de auto ongelooflijk zullen zijn, en dat ze op dat vlak geweldig werk verrichten.

De enige auto waarvan ik spijt heb dat ik 'm heb weggegeven, is de Ferrari 458 Camouflage, want dat is een uniek exemplaar. Ik houd van die auto omdat hij de grenzen opzoekt van een merk dat, hoe zeg je dat, van zichzelf grenzeloos is.

VERKEERD UITGESPROKEN AUTONAMEN



PORSCHE
TAYCAN

Dit is de inspiratie voor onze Top 9 van deze maand: de naam van de geheel elektrische Porsche Mission E sedan. Taycan – dat spreek je uit als 'Taai-Kan' – komt uit een 'Euraziatisch dialect' en betekent 'een levendig jong veulen'. Het heeft dus niets te maken met b-films van Liam Neeson.



LAMBORGHINI
(ALLEMAAL)

Voor eens en voor altijd: het is géén 'Lambordzjenie', maar Lamborghini met de 'gh' zoals je hem ook uitspreekt als je 'spaghetti' zegt (tenzij jij die ene malloot bent die denkt dat je 'spadzjetti' moet zeggen: jij bent niet meer te redden). Oh, en het is 'Gha-jardo', niet 'Gal-lardo'.



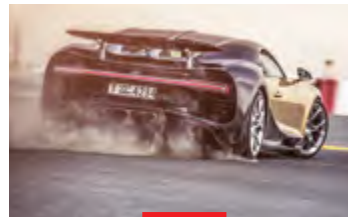
PAGANI
HUAYRA

Italiaanse supercars scoren vaak hoog als het gaat om idiote namen. Pagani ging van het makkelijke 'Zonda' naar het voor vrijwel iedereen onmogelijk uit te spreken 'Huayra', genoemd naar een Zuid-Amerikaanse god. 'Weej-er-ah', komt er dichtbij; wij houden het maar op 'Waira'.



HYUNDAI
TUCSON

Deze crossover (en het gelijknamige stadje in Arizona) wil graag worden aangesproken als 'Toe-san', niet als 'Tukson'. We dachten dat we van 'm af waren toen Hyundai met de ix35 kwam, maar voor dit nieuwe model werd die degelijke alfanumerieke naam toch weer gedumpt.



BUGATTI
CHIRON

Over naar onze Amerikaanse vrienden. 'Oh my gaaaad, is that your Boooguddy Ki-ron?' Misschien kan iemand ze eens uitleggen dat ze gewoon 'Boe-ghatti Shi-ron' kunnen zeggen, en dat ze dan – nee – nog steeds niet op het dak mogen gaan liggen voor een selfie.



FORD
ECOSPORT

Een vreselijke auto. En die kreeg, toepasselijk, een domme naam, duidelijk het werk van een focusgroep (geen woordgrap). Bizar genoeg wordt de naam van deze niet echt zuinige en zeker niet sportieve EcoSport officieel uitgesproken als 'Ekko-Sport'. Wij weten ook niet waarom.



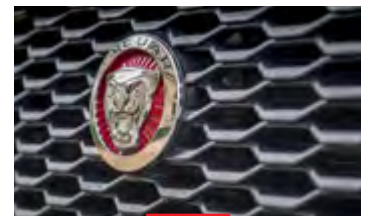
DACIA
LODGY

Lodgy is geen lastige naam om uit te spreken, alleen maar een domme naam voor een MPV (voor meubel-poets was de naam prima geweest). Het is het merk waarmee het vaak misgaat: je zegt 'Datsja', niet 'Dac-Sie-Ac'. Een dag niet geleerd is een dag niet geleefd. Goed nieuws.



TOYOTA
YARIS GRMN

Het kan aan ons liggen, maar Toyota's onelegante naam voor de 'Yaris Gazoo Racing Meisters of Nürburgring' is in afgekorte vorm gewoon een raar woord dat je met een beetje luie tongval al snel uitspreekt als 'Germaan', 'Garmin' of iets dat klinkt als de grom van een boze beer.



JAGUAR
(ALLEMAAL)

Tijd om dit vanaf nu goed te gaan doen. Je spreekt deze merknaam uit als 'Djeg-wahr', omdat in het Portugees, waar het woord uit stamt, 'ua' wordt uitgesproken als 'wah', zoals in de naam 'Juan'. Zowel het Nederlandse 'Djegowar' als het Engelse 'Djeg-joe-ar' is dus fout. Zo.

LAPO'S AUTO'S



Fiat Croma



Fiat Panda



Porsche 550 Spider



Spiaggina



Ferrari 458

Foto's: RM Auctions

Portret: Joe Windsor-Williams



EEN KORTE GESCHIEDENIS VAN...

Autoracen in Europa

1885 Karl Benz bouwt zijn eerste auto.

1886 Karl Benz bouwt zijn tweede auto. Het racen wordt zodoende geboren.

1894 's Werelds eerste georganiseerde autorace wordt gehouden: een 80 kilometer lange betrouwbaarheidstest door de straten van Parijs. De winnaar completeert het parcours met een gemiddelde snelheid van 16 km/u, riant vlotter dan de gemiddelde snelheid in de Parijse straten vandaag de dag.

1898 De eerste race op een gesloten circuit wordt verreden op het Course de Périgueux.

1899 De organisatoren van de Course de Périgueux-race komen tot de conclusie dat er minder ongelukken zouden gebeuren als alle auto's in dezelfde richting rijden.

1900 Krantenmagnaat George Bennett organiseert het eerste internationale autosportevenement, waarin Frankrijk, België, Duitsland en de VS tegen elkaar racen, over ruim 500 kilometer dwars door Frankrijk. De Amerikaanse deelnemers stoppen voor de eerste bocht, want hoezo, een bocht?

1923 De eerste 24 Uur van Le Mans wordt gehouden. De duurrace geeft de destijdsse fabrikanten de mogelijkheid te laten zien hoe snel en betrouwbaar hun voertuigen zijn, en geeft de destijdsse Duitse toeschouwers de kans te laten zien hoe veel bier ze kunnen drinken voordat ze flauwvallen achter Tertre Rouge.

1950 Het eerste seizoen van de Formule 1 wordt gehouden. Bernie Ecclestone heeft op mysterieuze wijze dan al de televisierechten bemachtigd.

1969 De F1 gaat doen aan innovatie: deelnemende firma's beginnen miljoenen in technologische research te pompen. In een zwaarbeveiligd laboratorium in West-Duitsland bouwen wetenschappers de eerste 'Michael Schumacher', een geavanceerde rijrobot gemaakt van titanium, siliconen en pure meedogenloosheid.

1979 De eerste Parijs-Dakar-rally wordt gehouden tussen Parijs, Frankrijk, en Dakar, Senegal. De organisatoren besluiten later dat dit te ingewikkeld is en verhuizen de Dakar-rally naar Zuid-Amerika.

1982 Het World Rally Championship gaat een nieuwe fase in met de legendarische 'Groep B'.

1987 Het World Rally Championship sluit de fase af met de legendarische 'Groep B' - vaak zijwaarts, veelal brandend.

2008 De Britse nieuwkomer Lewis Hamilton wint zijn eerste wereldkampioenschap in de Formule 1.

2010 Lewis Hamilton maakt het uit met zijn vriendin Nicole Scherzinger.

2011 Lewis Hamilton maakt het goed met zijn ex-vriendin Nicole Scherzinger.

2015 Lewis Hamilton maakt het uit met zijn vriendin Nicole Scherzinger.

2016 De Australische coureur Daniel Ricciardo wint een race, en drinkt daarom champagne uit een schoen.

2017 Sébastien Ogier wint zijn vijfde achtereenvolgende titel in het World Rally Championship. Het valt niemand op.



FAKE NEWS?

Gehoord op het internet, dus
het moet wel waar zijn



Domino's Pizza is het zo zat dat hun bezorg-pizza's beschadigd aankomen door toedoen van gaten in de weg, dat het bedrijf een soort guerrilla-actie is begonnen om in de VS die gaten te repareren. Je kunt ook online zien hoe zo'n pizza naar de haaien gaat. Kijk op pavingforpizza.com

Opel heeft nu een supercar-achtige, handgemengde lakoptie voor hun vlaggenschip Insignia. Voor het niet heel Opel-achtige bedrag van zo'n 6.000 euro krijg je een lading speciaal voor jou gemixte lak voor je nieuwe leasebak, in de exacte kleur van iets wat je de dealer geeft, of het nou een tulpenbol is of je kind. Bijzonder

De versie van de Mazda MX-5 met 2.0-liter motor krijgt er 20 pk bij en ziet z'n rode lijn stijgen tot 7.500 tpm. Lang leve atmosferische sportauto's!

Elon Musk heeft de eerste van zijn 1.000 vlammenwerpers geleverd (vooral aan YouTubers), beloofde een raketgestuurd 'SpaceX'-pakket voor de nieuwe Roadster die 400 km/u moet halen, en ontstootte vervolgens 9 procent van de Tesla-werknemers in een poging eindelijk eens wat winst te maken. Rustig maandje, dus

‘Je kunt een hele poos niet presteren, denken dat het nooit meer gaat gebeuren, en dan ineens win je de TT weer’

OPINIE

Ian Hutchinson, Isle of Man TT-legende



De TT van het eiland Man is net zoiets als een achtbaan. Op weg naar boven zit je vastgegespt in een stoel, en heb je geen idee waarom je er opnieuw aan bent begonnen. Maar dan, ineens, ben je onderweg en is het een heel ander verhaal.

Als je je in de paddock bevindt en de race gaat binnen een paar minuten starten, dan denk je dat er makkelijker manieren

moeten zijn om je geld te verdienen. Je denkt aan alles wat er mis kan gaan. Maar zodra je naar beneden stormt vanaf de Bray-heuvel, geniet je van het rijden op je motor en denk je verder nergens meer aan. Je bent niet langer nerveus, want nu heb jij zelf de controle. Je weet wat je doet. Er kan alleen iets gebeuren buiten jouw macht om, en dat geldt eigenlijk voor het hele leven, nietwaar?

Hoe meer jaren je er komt, hoe meer mensen je er hebt zien sneuvelen, en de bochten waar die ongelukken zijn gebeurd, herinneren je daaraan. Het is niet slecht om eraan te denken, want meestal zijn die ongelukken gebeurd met een reden, en dat is reden voor jou om je te realiseren dat je er niet voluit kunt gaan, dat de bochten op Man kunnen bijten.

Ik denk dat je jezelf op scherpte en snelheid moet trainen op een circuit, en vervolgens tijdens wegraces zoals de TT net een tandje terug moet schakelen, wetende dat er geen gravel aan de zijkanten ligt om je af te remmen en op te vangen. We zijn beland op een punt dat coureurs op circuits bepaalde prestaties neerzetten, lucht krijgen van hoe het is om te winnen, en dan denken dat ze op Man op dezelfde manier kunnen rijden. Je moet constant beseffen dat je aan een wegrace meedoet – als je wordt gebeten, dan ben je de pineut. Ik wil altijd het gevoel hebben dat ik niet helemaal voluit ga. Ik heb dan ook zes ronden om de race te proberen te winnen, niet zes kilometer.



Ik herinner me nog dat ik in 2014 als toeschouwer op Man was, toen ik terugkwam van een blessure. Ik ging naar Barregarrow om de Superstock-race te zien, en toen de eerste paar motoren langskwamen, dacht ik: ‘Dit kan ik dus nooit meer doen, want dit is puur gekkenwerk!’ En toen won ik een jaar later de Superstock-race. Maar elke keer als ik nu op de motor op die bocht afrijd, heb ik visioenen van wat ik toen heb gezien. Ik wil nu dus eigenlijk niet meer kijken, ik vermijd het, want ik wil er niet aan herinnerd worden hoe verschrikkelijk het er allemaal uitziet wanneer je als toeschouwer langs de kant staat.

Het leukst is het om de TT te rijden als je een flink stuk voor ligt op de rest, want op ieder ander moment probeer je altijd de limiet van je motor te vinden. Als het de laatste ronde is, en je weet eigenlijk al dat je gaat winnen als je machine heel blijft, dan kun je het wat rustiger aan doen, wat eerder schakelen, een *wheelie* doen – dat voelt goed, weet je. Misschien rijd je over een ronde bezien gemiddeld maar 2 km/u minder hard, maar het voelt meteen totaal anders.

Ik bekritiseer mezelf in iedere bocht als ik probeer te winnen, dat is echt een gevecht: het moet beter. En dat hoeft je niet te doen als je ruim aan kop ligt, want dan heb je duidelijk gedaan wat je moest doen, dan hoeft het niet per se nog beter.

Ik denk dat de TT op Man een heel ongebruikelijke race is, omdat er maar heel weinig coureurs zijn die er kunnen winnen – het gaat er niet alleen maar om snelle rondes neer te zetten. Neem iemand als Joey Dunlop, die nog drie races won toen hij al 48 jaar was. Er waren tijden dat hij weinig of geen TT's won, en toen ineens viel alles weer zijn kant op.

Dus je kunt een hele poos niet presteren, en denken dat het nooit meer gaat gebeuren, en dan ineens win je weer. Na al mijn blessures zou het misschien beter zijn om te stoppen.

Maar als je dat doet, dan is het klaar, dan rijd je nooit meer zo hard een rondje op het eiland Man.

Racelegendes

Jaguar D-type

De liefde voor de D-type is vergelijkbaar met de liefde voor The Beatles of voor Johan Cruijff. Omdat het een icoon is, is het daarmee ook een cliché, waardoor het verleidelijk is om te zeggen dat jij eigenlijk altijd meer had met de Stones of Piet Keizer.

Het probleem is dat de D-type in werkelijkheid beter is dan je bij al die nostalgie misschien zou denken: hij is prachtig, rijdt fantastisch en won de 24 Uur van Le Mans drie keer op rij, in 1955, 1956 en 1957, met grootse coureurs achter het stuur.

De ontwerpers van Jaguar moeten de Disco Volante uit 1952 van Alfa Romeo wel in gedachten hebben gehad, met z'n allesomvattende carrosserie. Maar bij het ontwerpen van de opvolger van de beeldschone en succesvolle C-type – op zijn beurt in 1951 en 1953 winnaar op Le Mans – lag de nadruk net zozeer op betrouwbaarheid en stevigheid als op het creëren van een stroomlijn die de winstkansen op Le Mans zou vergroten. Dat circuit stond en staat immers bekend om zijn secties met hoge snelheden, én om zijn onbarmhartigheid jegens auto's.

En toen was daar Malcolm Sayer, die dankzij zijn verleden in de vliegtuigbouw de D-type zijn opmerkelijke uiterlijk zou geven. Het chassis bestond uit een centrale, met klinknagels bevestigde aluminium kuip, in die tijd zeer geavanceerd. De motor van de D-type is en blijft een wonder van techniek. De 3,4-liter XK twin-cam was volledig uit aluminium vervaardigd om het gewicht zo laag mogelijk te houden, en dankzij het *dry-sump*-systeem kon hij 7,5 centimeter dieper in het subframe worden

aangebracht, met minder kans op olie lekkage in snelle bochten. De motor wordt gevoed door drie Weber-carburateurs en levert 250 pk. En hoewel hij bij lage toerentallen wat nukkig was, gaf hij bij racesnelheden een ongebreideld vermogen en een onovertroffen gejack ten beste.

Jaguar was zeer vooruitstrevend wat betreft de toepassing van schijfremmen, een innovatie waar Ferrari zich pas in 1958 aan zou gaan wagen. Later kreeg de D-type een vin achterop, voor betere stabiliteit bij hoge snelheden, en in 1955 kwam er een nieuw chassis met langere voorkant voor een hogere topsnelheid.

Van de vier auto's die in 1954 in Le Mans aan de start verschenen, haalde er maar één de finish: Tony Rolt en Adrian Hamilton werden tweede. Stirling Moss en Peter Walker moesten na 92 ronden opgeven vanwege problemen met de remmen, maar Moss had op het rechte stuk van Mulsanne een topsnelheid van 277 km/u weten te bereiken, wat veelbelovend was voor de toekomst van de D-type.

De overwinning op Le Mans kwam in 1955, een zwarte bladzijde in de racegeschiedenis vanwege de droeve dood van Mercedes-coureur Pierre Levegh en 83 toeschouwers. Toen de top van Jaguar zich ging bezighouden met de ontwikkeling van de E-type, was het aan privé-renstallen om de vlam van de D-type brandend te houden. Dat lukte Ecurie Ecosse glansrijk. Ze wonnen Le Mans in '56 en '57, en de auto oogstte wereldwijd nog vele successen in de endurance-racerij. De D-type is een van de grote klassiekers van Jaguar die tot op heden, 60 jaar later, het aanzien van het merk bepalen.



‘De volgende logische stap voor AR is om niet alleen samen te werken met navigatieschermen, maar met voorruitent’

Reid

Wat zal de volgende grote doorbraak zijn in automobiele technologie? Autonome auto's? Vliegende auto's? Auto's met vogel-poep-afstotende lak? Al die zaken zouden zorgen voor een revolutie in persoonlijk transport, maar totdat bollebozen de technische horden hebben genomen, denk ik dat er een andere toekomstige ontwikkeling is die we in het oog moeten houden: *augmented reality*, oftewel AR.

Veel van jullie zullen AR kennen als dat verschijnsel waarbij je je telefoon ergens op richt en vervolgens op je scherm een combinatie krijgt te zien van echte en virtuele objecten. Tony Stark kan wel inpakken. Je hebt het gebruikt om virtueel Pokémon te verzamelen, of om met Snapchat hondenneuzen op je gezicht te plakken, maar nu komt het ook in auto's. Sterker nog: het is er al.

AR zit in de nieuwe Mercedes A-klasse. Die verder niet opvallende hatchback heeft een verbluffend, geheel nieuw navigatiesysteem dat z'n gelijke niet kent. De camera in de neus laat je live zien wat er op de weg voor je gebeurt, terwijl de computer daar virtuele pijlen overheen legt die je kunt volgen naar je bestemming, plus zwevende straatnaamborden en *points of interest* die zichzelf als het ware aan bepaalde gebouwen vastplakken.

Het is briljant – cool genoeg om een standaard A-klasse voor mij ineens begeerlijk te maken. En dit is nog maar het begin. De volgende logische stap voor AR is om niet alleen samen te werken met onze navigatieschermen, maar ook met onze voorruitent, waardoor een gigantisch head-up display ontstaat dat bestuurders een veel gedetailleerder beeld van hun omgeving geeft.

Stel je voor: je rijdt in de rondte en je voorruitent ziet eruit als een mix tussen de alledaagse werkelijkheid en het scherm van je oude Atari. Er staan virtuele lijnen en pijlen getekend op de straat waarin je rijdt, die je de weg wijzen naar je volgende afslag. Je rijdt iets te hard, dus krijg je de maximumsnelheid op vriendelijke wijze voor je neus geprojecteerd, waardoor je een boete vermijdt.

Er staat een auto links van je geparkeerd, maar in een animatie zie je virtueel al de contouren van een persoon die daarachter staat om de weg over te gaan steken. De camera's van je auto hebben dat allemaal al doorzien en geven op je voorruitent een virtuele versie van de situatie weer, inclusief de voorruitent zelf



onzichtbare voetganger. Je remt en de 'echte' persoon wordt zichtbaar, met een dialoogwolkje boven zijn hoofd, met daarin de naam en het Tinder-profiel, en dan blijkt dat hij je oude aartsvijand van school is. AR heeft zojuist zijn leven gered. Je realiseert je dat er ook nadelen zijn verbonden aan AR.

Uiteraard is het zo dat AR de bestuurder zou kunnen overlappen met informatie zodat hij de echte wereld niet meer scherp kan zien, maar als het goed wordt gedaan, kan AR autorijden makkelijker maken, zorgen voor minder ongelukken en kan het er, ook niet onbelangrijk, geweldig uitzien. Er zou ook een versie van kunnen komen voor op het circuit, waar je op kunt

zien wanneer je moet remmen, insturen en accelereren – een soort racelijnt zoals die in *Gran Turismo*.

Uiteraard zijn er obstakels. Ten eerste zal de wetgeving dit allemaal niet zomaar een-twee-drie gaan goedkeuren. Ten tweede: de AR-technologie staat echt nog in de kinderschoenen. Hoewel het vrij makkelijk is om grafische zaken in een video te laten zien, is het veel lastiger om iets live te projecteren op een doorzichtige voorruitent zonder dat bestuurders erdoor worden afgeleid en ergens tegenaan rijden.

Het goede nieuws is dat er een aantal zeer slimme mensen aan werkt. Jaguar heeft geëxperimenteerd met een 360-graden virtuele voorruitent (met 'doorzichtige' a-stijlen), net als Peugeot-Citroën en Hyundai. Technologiebedrijven ontwikkelen inmiddels ook zelfstandig oplossingen en toepassingen. De meeste van die firma's, dat moet ik er wel meteen bij zeggen, verkeren nog in de opstartfase of zijn alweer ter ziele vanwege beroerde planning, maar er is een aantal bedrijfjes dat veelbelovend is. Wayray, in Zwitserland, heeft miljoenen dollars aan investeringen opgehaald in China, en wil nog dit jaar op de markt komen met een AR-HUD.

Ik geloof er rotsvast in dat dit de toekomst is. Ik wil alleen niet teleurgesteld raken door wettelijke vertragingen en – onvermijdelijke – technische hinderenissen. Dus daarom zal ik geduldig wachten, tevreden met het idee dat AR binnenkort heus wel om de hoek zal komen kijken. Dat heeft de A-klasse al bewezen.

TopGears eigen oud-Formule 1-coureur laat zijn licht schijnen op de meest recente races en het *silly season*, dat in volle hevigheid is losgebarsten

Doornbos



De verplichte zomerstop is aangebroken voor de F1-teams en de coureurs. Het was natuurlijk een slijtageslag met vijf races in zes weken tijd; leuk voor de fans, maar voor mens en machine is op dat hoge niveau opereren zonder rust erg zwaar. Eerst was er een zogeheten *triple header* met de GP's van Frankrijk, Oostenrijk en Engeland achter elkaar. Een week rust en toen de GP's van Duitsland en Hongarije. We zijn als liefhebber van de sport getraakteerd op een paar waanzinnige races, met natuurlijk als hoogtepunt voor ons die in Oostenrijk, toen het Wilhelmus klonk na een wereldprestatie van Max op de thuisbaan van de energiedrankjesfabrikant. Een sprookje, want mooier wordt het echt niet dit seizoen. Natuurlijk hoop ik dat hij er nog een paar kan winnen, maar in dit scenario klopte echt álles – daar zou de beste Hollywood-scriptschrijver nog een puntje aan kunnen zuigen.

De RB14 met de motor van Renault is toch niet het racemonster gebleken waar we allemaal op hadden gehoopt. De betrouwbaarheid van de Franse motorenleverancier laat nog steeds te wensen over, daarnaast kan het de ontwikkelingsnelheid van Ferrari en Mercedes niet bijhouden. Integendeel: het gat wordt steeds groter... Daarnaast staat Red Bull er al jaren om bekend dat ze na een stroeve start sneller kunnen ontwikkelen gedurende het seizoen dan de concurrentie, maar helaas lijken ze dit jaar ook op dit gebied hun magie te verliezen. Er moet na de zomerstop echt wat gebeuren binnen RBR, anders wordt het nog een lange tweede seizoenshelft.

Het hoort bij de Formule 1 dat verschillende motorenfabrikanten het gevecht met elkaar aangaan, maar sinds de introductie van de V6 turbohybridemotoren is Mercedes de dominante factor, met Ferrari, Renault en daarachter Honda in de slipstream. De mannen uit Maranello hebben een enorme sprong gemaakt met hun motor en sinds de GP van Canada een kleine 70 pk extra vermogen gevonden, zonder in te leveren op de betrouwbaarheid. Het lijkt er nu zelfs op dat de Ferrari-motor de beste is van het veld en dat doet pijn in Stuttgart. De mannen bij Mercedes (alleen al op de

motorenafdeling zijn het er inmiddels bijna 900) zullen allemaal op hun donder krijgen van Toto Wolff, dat ze nog beter hun best moeten gaan doen.

De motoren in de F1 zijn natuurlijk te complex geworden, daar zijn we het allemaal over eens. Naast de powerunit heb je nog een MGU-H (Motor Generator Unit Heat) en MGU-K (Motor Generator Unit Kinetic), deze spelen een heel belangrijke rol bij het leveren van het totaal vermogen. Even een snelle opfrisser wat deze termen nu betekenen.

De MGU-K lijkt in zijn werking op de hybridesystemen die je kent van verschillende straatauto's: het is in feite een elektromotor die de benzinemotor bijstaat. Ook is er sprake van regeneratie: de remenergie die normaal verloren gaat in hitte, wordt onderschept en voor een belangrijk deel opgeslagen in een accu. Het systeem werkt dus twee kanten op en kan op deze manier zowel zorgen voor meer vermogen

als voor de nodige efficiëntie – beide natuurlijk geen overbodige luxe. De techniek van de MGU-H begint nu pas langzaam zijn weg naar straatauto's te vinden: deze generator zit in de turbo om ook daar energie te winnen en af te geven en zo het turbogat te elimineren.

Zijn jullie er nog? Tja, dit is dus de complexe wereld van de F1 in *Jip en Janneke*-taal uitgelegd, en dan zijn we nog niet eens in detail gegaan. Ik zeg: haal die V10- of V8-motoren terug – simpele benzinemotoren met veel, heel veel vermogen én goed geluid!

Even een overzichtje van de eerste helft van het huidige F1-seizoen. We zijn getuige van één van de beste seizoenen van de afgelopen tien jaar. Nog nooit is de strijd vooraan zo intens geweest tussen Mercedes en Ferrari. Het heeft er alle schijn van dat de dominantie van Mercedes op motorisch gebied voorbij is, want Ferrari heeft haar huiswerk goed gedaan en is nu net zo snel of misschien wel sneller. Op aerodynamisch gebied staat de geldkraan ook vol open, want er worden elk weekend wel weer nieuwe updates geïntroduceerd voor meer downforce.

Het lijkt erop dat er bij zowel Ferrari als Mercedes een duidelijke *wingman*

‘Dat Ricciardo afscheid zou nemen bij Red Bull had niemand zien aankomen – ook het team zelf niet’

is en toevallig zijn beide nog van Finse afkomst ook. Zowel Bottas als Räikkönen wordt vaak opgeofferd door hun teams in een strategisch spel om de winst te kunnen bezorgen aan kopmannen Vettel en Hamilton. Er wordt elke zaterdag hard gevochten voor pole-position, waarbij het bijna gelijk opgaat tussen beide titelkandidaten. Dat kan ik zo waarderen aan deze sport, dat er twee verschillende teams met verschillende budgetten, met fabrieken in verschillende landen, uiteindelijk zo aan elkaar gewaagd zijn. Uiteraard hoop ik dat dit doorgaat tot de laatste ronde en de laatste bocht in de laatste GP van het jaar, die in Abu Dhabi.

De race in Duitsland was genieten, met name op de zondag toen er een spontaan regenbuitje langskwam, wat later eindigde in een overstroming van het circuit. In Mercedes-land leek het erop dat Ferrari ervandoor ging met de overwinning. Lewis kon geen balans in zijn auto krijgen en vanuit Red Bull was er ook geen dreiging. Zij verloren alleen al op de rechte stukken 0,6 seconden in vergelijking met de Mercedesen en Ferrari's. Dit kampioenschap wordt uiteindelijk gewonnen door degene die de minste fouten maakt, want er zit qua performance, auto's en talent van de rijders niets tussen. Vettel en Hamilton zijn allebei op zoek naar hun vijfde wereldtitel. Een zeldzame maar heel kostbare rijdersfout van Vettel, onder extreem lastige condities, zorgde ervoor dat hij vanuit leidende positie eindigde in de muur. Hamilton profiteerde daar maximaal van door een wereldrace te rijden: vanaf P14 op de grid naar de overwinning. Dat betekent dus de volle 25 punten voor Lewis en 0 punten voor Seb... Au!

Op naar de GP van Hongarije, altijd een belangrijke race, want het is de laatste van de eerste helft. Iedereen wil met een goed gevoel de zomerstop in. De Ferrari is gemaakt voor dit circuit en op papier leek het erop dat ook Red Bull zich zou kunnen mengen met de top, mede door de karakteristieken van de Hungaroring. De weergoden kwamen zich er weer mee bemoeien, dit keer op zaterdag tijdens de kwalificaties. In de regen verdwijnen de grote verschillen tussen de auto's en komt het talent bovendien. Voor Max en Daniel was dit dramatisch; er zat geen snelheid of balans in de auto, wat resulteerde in teleurstellende zevende en veertiende plekken op de grid.

Jongens als Sainz en Gasly hadden een topmiddag in de regen met hun Renault en Toro Rosso. Ook Hamilton voelde zich weer als een vis in het water en pakte tegen alle verwachtingen in de pole-position, zijn 77^e alweer.

De race was een *walk in the park* voor Lewis en hij scoorde zijn tweede overwinning in een week. Hij had een hoop te danken aan zijn uitstekende teamgenoot Bottas, die de Ferrari's van Kimi en Vettel de gehele race onder controle had. De race van Max duurde nog geen tien ronden of zijn Renault-motor had de geest gegeven – voor de zoveelste keer. Het was via de boordradio van Max ook wel te merken dat hij niet heel tevreden was over de Franse techniek achter in zijn RB14.

De zomerstop betekent in dit geval ook *silly season*: de grote stoelendans voor 2019 is begonnen. Hamilton heeft zojuist bij Mercedes bijgetekend voor twee seizoenen, voor de mooie som van 80 miljoen pond. Het grote nieuws is toch wel dat Ricciardo Red Bull vaarwel zegt en een nieuw avontuur gaat beginnen bij het fabrieksteam van Renault. Die had niemand zien aankomen – Red Bull zelf ook niet, denk ik, want in Hongarije leek het er nog op dat de details nog werden uitgewerkt en er snel getekend zou worden. Ricciardo heeft geen vertrouwen in het Honda-project, zoals Max en Red Bull dat wel hebben. Daarnaast kreeg Daniel niet dezelfde financiële compensatie als de Nederlander. Dat zal pijn gedaan hebben, want samen met nog een paar opmerkingen vanuit Red Bull Racing voelde de Australiër zich de tweede man worden binnen het team.

Het betekent dus ook een nieuwe teamgenoot voor Max. Wat denken jullie? Ik zie Gasly wel promotie maken van Toro Rosso naar RBR, aangezien hij goed presteert en al ervaring opdoet met de Honda-motor. Wat ook zou kunnen, is dat RBR de optie op Sainz licht en hem terughaalt, maar die zie ik eerder eindigen bij McLaren en samen met Alonso een Spaans superteam vormen, met uiteraard een grote Spaanse sponsor erbij. Die kunnen ze wel gebruiken bij McLaren; ze halen echt dramatische resultaten en hebben de bestbetaalde rijder na Hamilton en Vettel in hun auto zitten.

Dan is er nog de Ferrari-kwestie waarbij hun CEO Sergio Marchionne plots is overleden, die voorstander was van een nieuwe Ferrari-revolutie binnen de F1. Een juniorteam in de vorm van Alfa Romeo Sauber moest er komen, en jonge talenten zoals Leclerc en Giovinazzi moesten een kans krijgen. Maar Kimi rijdt een superseizoen als tweede man en zijn kansen om te blijven zijn er nog steeds. *The Iceman* is natuurlijk nog altijd de laatste Ferrari-wereldkampioen. Er komen vast nog wat bewegingen aan, want de muziek voor de stoelendans is nog in volle gang. Fijne vakantie allemaal!



Veiling:
bonhams.com

Waar:
Quail Lodge Carmel

Wanneer:
24 augustus 2018

Geschatte veilingprijs:
€ 940.000-1.100.000

Ook leuk:
Lancia Delta S4 Stradale
en RUF CTR3

T.E.A.B.: SHELBY COBRA 289



Er zijn van weinig auto's zó veel replica's in omloop als van de Shelby Cobra. Wat een goede indicatie is of je met een échte van doen hebt? De prijs. Schrik niet, zes nullen zijn voor een legit Cobra geen uitzondering. En dat heeft een reden ook

Het verhaal achter de legendarische open tweezitter begint als de Amerikaanse kippenboer-slash-coureur Carroll Shelby de Britse autobouwer AC benadert met het plan een dikke Amerikaanse V8 in hun sportieve Ace te lepelen. AC vond dat wel wat. In eerste instantie vroeg Shelby Chevrolet als motorleverancier, maar daar waren ze bang dat ze met zo'n auto hun eigen Corvette zouden beconcurreren. Precies om die reden wilde Ford maar al te graag met Shelby en AC in zee. En zo geschiedde: Ford leverde de motor, AC het chassis en de body en Shelby regelde het huwelijk.

De vroegste Cobra's moesten het doen met een 4,3-liter V8, maar al gauw moest dit blok plaatsmaken voor een achtcilinder met een inhoud van 4,7 liter. Of, om het in correct Amerikaans autojargon te stellen: 289 *cubic inches*. En weer later zelfs een 7,0-liter V8, oftewel 427 kubieke inches. Vanaf het moment dat Carroll Shelby zijn creatie met de wereld deelde, was duidelijk dat dit niet zomaar een sportauto was. Dit was er eentje om rekening mee te houden. En eentje die al tijdens de

eerste race waar ie op de startgrid verscheen zijn grote concurrent – de Chevrolet Corvette – het hoofd wist te bieden. Dat de Cobra de race niet kon afmaken vanwege technische malheur, laten we verder maar even buiten beschouwing.

Het exemplaar hierboven is een Cobra 289 uit 1964. *Matching numbers*, met complete onderhoudshistorie én in originele specificatie, tot aan de banden met subtiele witte wang toe. Het geschatte prijskaartje ligt dichtbij of over de miljoen euro.

Shelby Cobra 289 MK II (1964)

Productiejaren: 1963-1965
Motor: 4.727 cc, V8, 275 pk, 426 Nm
Aandrijving: achterwielen, 4v handbak
Prestaties: 0-100 km/u in 5,8 s, top 222 km/u
Gewicht: 1.050 kg
Aantal gebouwd: tussen de 580 en 655 exemplaren

Ja, écht. Dat is deels te wijten aan de originaliteit van dit exemplaar, deels aan de eeuwigdurende populariteit en deels aan de zeldzaamheid. Volgens de waardegoochelaars bij Hagerty zijn er tussen 1963 en 1965 slechts 580 Shelby Cobra 289's verkocht. Klassiekermarktplaats Hemmings spreekt van 655 exemplaren. Hoe dan ook: niet al te veel.

Volgens Bonhams heeft deze Cobra nooit een ongeluk gehad en is ie ook nooit misbruikt. Welnu, daar valt over te twisten. Al in 1966 besloot de tweede eigenaar dat rood niet de juiste kleur was en spoot 'm groen. Ongeluk nummer één. Een volgende eigenaar vond het groen te schreeuwerig en spoot hem over in zilvergrijs. Ongeluk nummer twee. Met als resultaat dat deze gewilde krachtpatser al na tien levensjaren toe was aan een kleine restauratie. Die een paar decennia later een uitgebreider vervolg kreeg, met bovenstaande als resultaat. *A true million dollar baby.*

Volgende maand lees je wat deze Cobra opbracht. Mocht jij 'm gekocht hebben, bel je ons dan even voor een blokkie-om?

‘Toch wil ik in een Senna rijden. Ik wil al het werk dat erin is gestopt op waarde kunnen schatten en lachen om z'n snelheid op het circuit’

Harris

Als je mij bent, moet je in sommige gevallen een beetje op je woorden letten, maar ik kan niet anders dan zeggen dat ik niet bepaald kapot ben van de McLaren Senna. Ik kijk ernaar uit om 'm hard over een circuit te sturen en om te ervaren hoe hij rijdt met al die technologie aan boord, en om kreten te slaken als ik al z'n koppel en vermogen aanspreek. Maar ik hoef zelf geen Senna in mijn garage te hebben. Ik bedoel: wat moet je met zo'n ding?

Circuitdagen? Neem je me in de maling? Ik neem aan dat de Senna met dat doel voor ogen is ontworpen, maar ik weet nog niet zo zeker of een koolstofvezel creatie van een miljoen euro het beste apparaat is om te gebruiken op Silverstone, terwijl je wordt omringd door E92 M3's. Deze absurd dure circuitauto is een van de idiotste uitvindingen waar de mensheid ooit mee op de proppen is gekomen: een machine die te extreem is voor de openbare weg, maar die de grootste nadelen van toelating op de openbare weg toch met zich meedraagt – waaronder, inderdaad, normale straatbanden – ook op het circuit waar hij alles en iedereen zou moeten domineren.

Laten we ook even ontzenuwen dat de Senna sneller zou zijn dan een GT3-racewagen. McLaren hamert daar nogal op, maar het is gewoonweg niet waar. De auto werd onthuld op Estoril en reed daar een ronde in 1 minuut en 41 seconden. Een 650S GT3 op slicks zette daar vorig jaar in de kwalificatie een tijd neer van 1 minuut en 36 seconden. Natuurlijk kun je je Senna voorzien van slicks, maar dan is ie ineens een raceauto. En dan kun je dus net zo goed een echte raceauto kopen.

Misschien, dan, is het genoeg louter te beseffen hoe fantastisch snel de Senna is en te weten hoeveel downforce hij heeft om het rijden op de weg een opwindende ervaring te maken? (Want laten we onszelf niet voor de gek houden: McLaren maakt het beste onderstel voor straatauto's – met een straatlengte voorsprong.) Dat is een beetje als weten dat je dodelijke ninja-vaardigheden hebt, en toch besluiten ze niet te gebruiken als



de situatie op de parkeerplaats van de supermarkt weer eens uit de hand loopt. Daar kan ik op zich nog wel bij, maar dan moet de Senna zichzelf net als elke andere supercar weten te onderscheiden door zijn uiterlijke schoonheid. Dan zou ie er écht goed uit moeten zien – en iedereen die beweert dat de Senna een knapperd is, moet naarstig op zoek naar geestelijke bijstand.

De Senna is een afspiegeling van de wilde ontwikkelingen in het ontwerp van sportwagens gedurende het afgelopen decennium. Van het dieptepunt in 2009, toen openlijk werd getwijfeld of snelle auto's nog veel langer zouden bestaan,

zijn er nu – bijna tien jaar later – hele legioenen mensen die graag een ton meer betalen dan de prijslijst van ze verlangt, alleen maar om de kans te krijgen in een van de lelijkste auto's ooit te rijden. Een auto bovendien waarvan de bestaansreden nooit zal worden getest, omdat dat z'n waarde zou doen kelderen. Een vriend van me, die niets van auto's weet maar had gehoord hoe oververhit de markt voor snelle auto's is geworden, vroeg me om uit te leggen hoe de Senna werkt – waarom je er een zou kopen, wat je ermee zou doen. Tegen de tijd dat ik was uitgepraat, was hij volkomen perplex. 'Dat is totale gekte', zei hij, en daar heeft hij gelijk in. Vanuit de optiek van een buitenstaander is de supercarmarkt een soort dystopische *Truman Show* waarin een paar duizend extreem rijke mensen worden misleid door een klein aantal automakers die munt uit hen willen slaan.

Dat neemt niet weg dat ik nog steeds een Senna wil rijden. Ik wil al het werk dat erin is gestopt op waarde kunnen schatten en kunnen lachen om z'n snelheid op het circuit. Maar in principe beginnen deze ultra-sstraat-en-circuit-auto's me een beetje tegen te staan. De Ferrari 488 Pista, die minder op rondetijden is gericht, vind ik minder erg, en ja: ik denk wel degelijk dat het simpele bestaan van deze idiote machines de wereld beter maakt. En net zo goed vind ik het onstichtelijk dat de voornaamste reden om een Senna te hebben, lijkt te zijn dat je aan andere mensen kunt vertellen dat je een Senna hebt.



THE ULTIMATE GIFTBOX FOR MEN

VOOR SLECHTS
€ 39,95!

EXCL. VERZENDKOSTEN À € 4,90*

TER WAARDE VAN

€ 225,26



II Gemini



1. Castelijl & Beerens notitieboekje t.w.v. € 34,95

Castelijl & Beerens leren notebook-cover, afgestemd op de Moleskine Journal Pocket. De leren cover is *Made in Holland*: door vakmensen gemaakt in het Castelijl & Beerens-atelier te Waalwijk.

www.castelijlbeerens.com

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

Styling-gel voor extra stevigheid en glans. Fixeert elke stijl. Bevat creatie en hennep. www.keune.com

3. Kneipp® Douche Favourites For Men-geschenkset t.w.v. € 8,99

Deze geschenkset bevat drie heerlijke 2-in-1 shampoo- & douche-tubes. De natuurlijk verzorgende formule op basis van verschillende soorten kruiden beschermt de huid tegen uitdroging en zorgt voor een aanzienlijk verbeterd, prettiger huidgevoel tijdens en na het douchen. Shampoo en douche in één! www.kneipp.com

4. Gemini Bracelet t.w.v. € 35

Gemini armbanden worden met de hand gemaakt in België. Deze trendy armbanden voor mannen worden gemaakt van échte natuursteen:

de ideale manier om je outfit helemaal af te maken!

www.gemini-bracelets.com

5. Alecto Auto 3-1 Splitter met USB t.w.v. € 12,99

Op vakantie. De kids kijken een dvd'tje. De navigatie vertelt waar je naartoe moet. Je telefoon ligt te laden. En de elektrische koelbox houdt de frisdrankjes koud. En dit alles op die ene 12-volt DC-aansluiting in je auto. Met de Alecto Auto 3-1 12-volt splitter met USB kan het. Koppel tot drie apparaten aan één aansteker-aansluiting. En met de extra USB-poort heb je nóg een extra laadpunt.

www.alecto.nl/auto-3-1-splitter-met-usb

6. Vanguard-weekentas t.w.v. € 49,95

Vanguard richt zich op mannen die schoonheid en hoogstaand

* De verzendkosten voor België zijn € 9,90



**JE BESPAAKT
RUIM
80%**



design belangrijk vinden en dit zoeken – en vinden – in klassieke motoren, stijlvolle kleding en andere zaken waar liefde en aandacht aan is besteed. Zo ook deze rijke canvas weekendbag, perfect om al je benodigdheden voor een weekendje weg en nog veel meer in mee te nemen. www.vanguard-clothing.com

7. Bluelounge CableDrop t.w.v. € 12,99

De CableDrop van Bluelounge is praktisch en functioneel. Dunne kabels en opladers blijven binnen handbereik en zijn zowel horizontaal als verticaal te gebruiken. Makkelijk te bevestigen door de zelfklevende achterzijde. www.bluelounge.com

8. Freeman Beauty Total Control Whiskey Rye Clay-masker t.w.v. € 4,99

Dit kleimasker met whiskey van Freeman is speciaal gemaakt voor echte mannen, ook voor mannen met baard! Het masker hoeft slechts vijf minuten te drogen en heeft een vijfdubbele werking: het voorkomt

overmatige glans, minimaliseert de productie van vet, opent poriën, vermindert mee-eters, zorgt ervoor dat je huid minder droog is én het kalmeert de geïrriteerde huid. Geschikt voor alle huidtypen.

www.kruidvat.nl

9. Tweezerman G.E.A.R. 3-in-1-nageltool t.w.v. € 15,95

Deze 3-in-1-nageltool verwijdert vuil onder de nagels, duwt nagelriemen weg en brengt de nagels weer in topvorm! www.tweezerman.nl

10. TRESANTI zomersjaal t.w.v. € 29,95

Luxe, blauw met grijs gestreepte sjaal gemaakt van viscose, wol en acrylblend voor een uiterst comfortabel en luchtig gevoel dit seizoen. Deze TRESANTI sjaal past bij elke outfit en hoort dan ook in elke kledingkast thuis. Laat je bovendien verrassen door de extra *surprise discount card* voor korting op de webshop en maak je outfit compleet met meer accessoires. Afmeting: 180 x 55 cm.

www.tresanti.eu

Bestel via: www.topgear.nl/shop



NU IN DE
WINKEL

Check jfk.men

FASHION | INTERVIEWS | AUTO'S | HORLOGES
VROUWEN | MOTOREN | TRAVEL | GADGETS

Drives

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

A blue Ford Focus is shown driving on a winding asphalt road. The car is in the center of the frame, moving towards the viewer. The road curves to the right. In the background, there are green hills and a wooden guardrail. The car's license plate is UYA 811.

Ford Focus

Rijplezier met een hoofdletter F



Scherpte en diepte

Ford Focus 1.5 EcoBoost 182 pk ST-Line Business

VASTE PRIK, ELKE PAAR JAAR: WANNEER DE RIJPLEZIERPLANETEN PRECIJS GOED STAAN, VERNIEUWT FORD DE FOCUS. ALTHANS, TOT DUSVER. KAN DEZE NIEUWE GLADJAKKER DE REPUTATIE VAN ZIJN VOORGANGERS WAARMAKEN?



Wat moet het een hoop voldoening geven om ingenieur bij Ford Europa te zijn. Dat je bij alles wat je doet of verzint van hogerhand krijgt opgelegd: prima, ga je gang, als je maar zorgt dat het goed rijdt. Of het nu gaat om een brave boodschappenhatchback of een met luxe afgeladen SUV, het devies lijkt te zijn dat je je achter het stuur hoe dan ook moet kunnen vermaken.

Daarom is de Ford Focus sinds jaar en dag de aangewezen keuze als je een betaalbare middenklasser zoekt die praktisch en verstandig is, en toch écht goed stuurt. Toen de eerste generatie twintig jaar geleden op de markt kwam, sloeg ie in als een hoekig, wendbaar bommetje. Het doel dat Ford zich voor de nieuwe stelde: om wederom een stap te maken en zich in één klap te profileren als de maatstaf in z'n klasse op het vlak van rijeigenschappen. Nu scoorde het uitgaande model wat dat betreft al ouderwets hoog, maar de concurrentie heeft ondertussen ook niet stilgezeten.

De nieuwe Focus is een schone lei, een auto die vanaf het nulpunt is ontworpen en in niets meer met z'n voorganger te maken heeft. Zo werd de wielbasis groter, met minder overhang voor en achter. De

a-stijl werd meer naar achter geplaatst voor een optisch sneller silhouet. De nieuwe designtaal noemt Ford 'Human-Centric'. We snappen wat die term wil zeggen als het op het interieur aankomt, maar wat het precies is aan de zachtere, meer afgeronde buitenkant dat de mens centraal stelt, is ons niet duidelijk. We vinden het ook niet direct een verbetering – de voorkant is wat van zijn sprekende scherpte kwijt, de achterzijde is ronduit anoniem te noemen.

Vanbinnen ging het geheel een lichtjaar vooruit: weg is het vreemde dashboard met uitstulpingen en moeilijke ventilatieopeningen. In de plaats kwam er een vlak, dieper geplaatst geheel dat ruimtelijker en veel opgeruimder oogt, met beperkte groepjes knoppen voor precies die functies die je niet met het centrale scherm wilt bedienen. De kwaliteitsbeleving maakte een sprongetje, al is het nog niet volkomen Duits: duw met je been tegen de middenconsole en het geheel geeft mee als een dikke boomtak. Er is voor het eerst een head-up display, en in iedere Focus vind je standaard een knopje waaronder verschillende rij-modi schuilen.

De aankleding van het interieur hangt helemaal af van de uitvoering die je kiest. De Focus is er namelijk niet alleen in de

standaardversies Trend (basis, al vrij compleet) en Titanium (compleet), maar ook als Vignale (doe maar chic), Active (een opgehoogde wannabe-crossover voor wannabe-houthakkers) en als de ST-Line die je op deze foto's ziet. Inderdaad: die komt met sportstoelen, rode stiksels, koolstofvezelpatroontjes, aluminium pedalen en ander lekkers.

Aan de buitenkant trakteert de ST-Line je op een zwarte grille, specifieke velgen en een met 10 millimeter verlaagd onderstel. Zeker in deze blauwe kleur is ie met afstand de lekkerste variant van de nieuwe Focus die we in het rijtje met testauto's zien staan. En dan is dit exemplaar ook nog eens uitgerust met de sterkste benzinemotor die op dit moment leverbaar is: de 1,5-liter EcoBoost driecilinder met 182 pk. In feite is dit een iets teruggetunedede versie van de motor uit de Fiesta ST. Hij is er ook met 150 pk; andere opties zijn de bekende 1.0 EcoBoost met 100 of 125 pk, een 1.5 EcoBlue-diesel (95 of 120 pk) en een 2.0 EcoBlue-diesel met 150 pk. Hybrides (plug-in en normaal) en een 'echte' ST zitten in de pijplijn.

De laatste keer dat we de uitgaande Focus reden, betrof het de RS, waarin je je extra bewust bent van ons grootste kritiekpunt bij die auto: de zitpositie. Die



Schakelen is een genoegen

‘De besturing heeft geen enkele speling en is directer dan je tactloze tante’

was simpelweg te hoog. In de nieuwe Focus zit je ook niet op de grond, maar je plek achter het stuur is gevoelsmatig lager en logischer. Het stuur zelf is goed verstelbaar en de bedieningselementen zitten allemaal op bereikbare plaatsen. Alleen naar de verstelling van het head-up display – via een knop naast de pook – moeten we even zoeken.

Op de een of andere manier hebben we sinds de opmars van de tellerschermen extra waardering voor goed uitgevoerde conventionele meters, al kunnen we ons voorstellen dat Ford werkt aan een digitale versie om de VW Golfs van deze wereld een weerwoord te bieden. De knoppen op het stuur om door verschillende info te scrollen, lijken eerst wat verwarrend. Uiteindelijk werken ze vertrouwd. Het Sync 3-systeem is overgenomen uit eerdere Fords en dat is prima, al zal het geen prijzen winnen qua vooruitstrevendheid.

Goed, we hebben dus beet: ST-Line, 182 pk, handbak. Op de befaamde wegen rond Nice zou dat allerm minst een straf moeten zijn. De sterkere versies van de

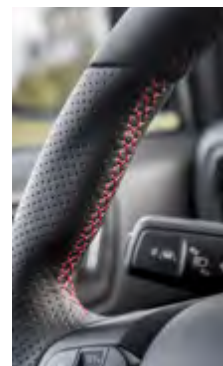
Focus – beide 1.5 benzines en de 2.0 diesel – krijgen een verbeterde achterwielophanging mee: onafhankelijk en met een los subframe, in plaats van de torsiestangconstructie waarmee de ‘mindere’ varianten (met uitzondering van Wagons) worden uitgerust. Voor het eerst kun je ook kiezen voor instelbare dempers, maar onze auto heeft die niet aan boord.

En waarom zou je ze ook bestellen? Als er één merk is dat een onderstel kan maken dat eigenlijk onder alle omstandigheden goed werkt, is het Ford. Hobbelen over de drempels van een pittoresk stokbroodorpje is dat de eerste gedachte die in ons opkomt: zelfs deze ST-Line is hier niet te ruw of oncomfortabel. Stevig, zeker, maar niet ongepast bonkig. De flink stijvere carrosserie (rond de wielophanging zelfs 50 procent meer rigide) voelt onverzettelijk aan. Dat belooft wat voor de asfaltlinten die we naderen.

We voeren het tempo op en alles valt op zijn plek. Echt, er is niet meer dan één bocht voor nodig om je een *aha-erlebnis* te bezorgen: waarom rijdt niet elke auto zo?

De besturing heeft geen enkele speling en is directer dan je tactloze tante, waardoor de auto gaat zodra je mikt. Geen voelbare massa die je in beweging moet zetten, gewoon: sturen is je verplaatsen. Remmen is hetzelfde verhaal, er zit geen moment van opbouw tussen je aanraking van het pedaal en het daadwerkelijke vertragen. De doorontwikkelde zesbak is kort, duidelijk en trefzeker, de ST-Line-stoelen bieden goede steun. De controle die je over de carrosserie houdt in welvende bochten, als je op snelheid over een heuvel komt of in andere mogelijk verontrustende situaties, is uit de kunst. Dit is autorijden op z'n leukst, met dank aan de fanatiekelingen van Fords test- en ontwikkelingscentrum in Lommel.

De motor versterkt de beleving alleen maar. Net als bij de Fiesta ST zoek je naar de minpunten die typisch zijn voor een driecilinder – trillingen, een kleverige val in toeren – om maar te kunnen beweren dat alles in de tijd van de viercilinders toch echt beter was. Maar de 1.5 EcoBoost gunt je dat flauwe pleziertje





BINNENIN

1

Verademing

Vele malen strakker vormgegeven dashboard. Zit ook mooier in elkaar en heeft een HUD

2

Besturing

Ford neemt zijn voorbeeldfunctie serieus en maakte een dynamisch meesterwerkje

3

Oud en nieuw

Fysieke tellers gecombineerd met een schermje vol info. Bediening met knopjes op het stuur

4

Sync 3

Blaast je niet van je sokken, maar werkt prima en bevat uiteraard Auto en CarPlay

5

Handbak

Geniet ervan nu het nog kan: als straks alle auto's zelfrijdend zijn, is dit ook verleden tijd

SPECS

Motor
1.497 cc

driecilinder turbo
182 pk @ 6.000 tpm
240 Nm @ 1.600 tpm

Aandrijving
voorwielen
6v handbak

Prestaties
0-100 km/u in 8,3 s
top **222** km/u

Verbruik (gemiddeld)
5,5 l/100 km
126 g/km CO₂ **C**

Afmetingen
4.378 x 1.848 x 1.471 mm
(l x b x h)

2.700 mm (wielbasis)
1.369 kg
52 l (benzine)

375 / 1.354 l (bagage)
Prijzen
€ 30.565 (NL)
€ 27.650 (B)

niet. Hij is ongelooflijk levendig en bij de les, met zelfs onderin de toeren nauwelijks vertraging tussen je instructies en z'n krachtopbouw. In het middengebied hangt ie werkelijk aan je tenen: hij geeft je snelheid met scherpte en wanneer je het maar wenst. Hierdoor kun je het gaspedaal in bochten inzetten als tweede stuur, als middel om vrijuit te spelen met de balans die de Focus in z'n lijf heeft. En als je 'm doorduwt, laat ie een rasperige brul horen – bescheiden, maar aanwezig.

De nieuwe Focus blijkt zó fijn te rijden dat we er bijna naar neigen om 'm op een heel ander niveau te beoordelen. Immers, uiteindelijk is dit nog steeds een doodgewone hatchback met een sportpakketje,

geen toegewijde GTI-achtige. Toch is dat waar je 'm onbewust mee wilt vergelijken. In dat geval valt er hier en daar wat aan te merken: zelfs in de Sport-stand blijft de elektrische stuurbekrachtiging bijvoorbeeld wat aan de lichte kant. Iets met slakken en zout? Eigenlijk wel.

Naast rijplezier legt Ford de laatste jaren ook steeds meer de nadruk op veiligheid en technologie, dus de nieuwe Focus kon er moeilijk aan ontsnappen. Een aantal van deze gimmicks – rijstrookassistentie bijvoorbeeld – is standaard. Beide driecilinder benzinemotoren hebben cilinderuitschakeling (we hebben er niet één keer iets van gemerkt) en er is een nieuwe, zelflerende achttraps

automaat beschikbaar. Kies je voor die transmissie, dan kun je de verbeterde parkeerfunctie zelf laten schakelen tijdens het manoeuvreren.

Autonome functies zijn ook aan boord: van niveau 2, zoals dat heet, waarbij je nog om de zoveel tijd het stuur moet overnemen. We waren zelf te druk met plezier hebben om het te proberen. Ook hadden we geen bijna-botssituaties, dus de sturingreep die de auto zelf kan maken als hij een obstakel meent te zien, zorgde slechts voor lichte verontrusting in ons achterhoofd. Daarnaast reden we alleen overdag en hebben we daardoor de actieve koplampen niet kunnen gebruiken. Die volgen de wegbelijning in plaats van de voorwielen, waardoor de Focus al de hoek om kijkt voor je instuurt. Slim en functioneel.

Zoals gezegd: het valt ons zwaar om iets te bedenken dat ons tegenstaat aan de nieuwe Focus, zeker als ST-Line. Hij is ruimer en praktischer, biedt nuttige nieuwe foefjes, en wat ons betreft het belangrijkste: hij rijdt beter dan ooit. Goed, z'n uiterlijk spreekt wat minder aan. Maar de ST (en RS?) moeten nog komen, en wellicht dat die er – net als bij de vorige generatie – zo lekker uitzien dat we de nieuwe look vanzelf gaan waarderen.



HET
VONNIS

17

20

Ford doet wederom wat het moet doen en maakt de fijnste auto in deze klasse voor mensen die van autorijden houden. Ook qua technologie kun je je lol op, en hij is ruim en praktisch. Vergeet crossovers, dit is wat je wilt

Foto's: Ford



Personal trainer

Mercedes-AMG C 63 S

Als je Mercedes heet en je bouwt al een paar jaar de AMG C 63 – de wildste sedan in de middenklasse – wat doe je dan? Precies: 'm nog wilder maken

N iemand zal beweren dat er veel mis was met de vorige AMG C 63. In uiteenlopende scenario's, van volslagen gestoorde capriolen tot rustig voortkabbelen, was hij altijd enorm vermakelijk. Z'n kunststukje van een motor – 4,0 liter, twee turbo's, het geluid van een oorlogsvliegtuig vol kwaai wesp – in combinatie met z'n relatief compacte afmetingen en wendbare inborst, maakten 'm tot een van die zeldzame auto's die zichzelf met de kilometers blijven overtreffen.

En toch: Mercedes zou Mercedes niet zijn als ze voor deze facelift niet met enkele wijzigingen en verbeteringen op de propen zouden komen. Die betreffen allereerst het uiterlijk. Sinds de komst van de heetste AMG GT is de grille met de Hannibal Lecter-spijlen het nieuwe gezicht van de topmodellen uit Affalterbach. We zagen 'm onder andere al op de G-klasse verschijnen, en nu moet dus ook de C 63 eraan geloven: zie hier zijn opgevijzelde smoeltje. Er valt over te twisten of je het echt een verbetering kunt noemen – de oude auto was

minder patsurig – maar we begrijpen de noodzaak: de 63 moet zich immers ook visueel van de 43 onderscheiden.

Met nieuwe wielen, geoptimaliseerd voor koeling van de remmen, en een aangepaste diffuser en 'uitlaten' heb je de uiterlijke wijzigingen vervolgens wel gehad. Door naar het interieur, waar ook het nodige is veranderd. We spotten onder andere een nieuw (nota bene optioneel) tellerscherm, een breder centraal infotainmentdisplay en het stuur uit de AMG E-klasse, met aanraakgevoelige aaknopjes en veel aluminium. Bovendien zijn er twee satellietjes die als oorbellen onder de spaken bungelen: één met twee losse, instelbare toetsen en één met een grote draaiknop. Op de functie daarvan komen we zo terug.

Onderhuids heeft de C 63 namelijk des te meer wijzigingen ondergaan. Deed ie z'n ding voorheen met de bekende zeventraps automaat, nu pronkt hij met Mercedes' nieuwste Speedshift MCT negentraps transmissie met meerdere koppelingen. Inderdaad, de unit die ook in de befaamde E 63 zit – maar hier dan niet in combinatie

met het slimme 4Matic+.

De C 63 moest een achterwielaandrijver blijven, 'vanwege zijn karakter'. Wat een andere manier is om te zeggen dat het kostentechnisch niet logisch zou zijn en/of dat er fysiek geen ruimte voor was.

Omdat 510 pk en 700 Nm op twee achterwielen nog altijd vrij veel is, krijgt de nieuwe C 63 S de beschikking over het tractiecontrolesysteem uit de AMG GT R: met negen standen van heftigheid, en een tiende die 'aus' heet, bepaal je zelf hoe veel of hoe weinig hulp je van de auto wenst wanneer je besluit los te gaan. Precies, dat is waar die draaiknop aan het stuur voor is (of, in de brave stand, voor het wisselen tussen rij-modi). Gaat dit je boven je pet, dan kun je uiteraard ook gewoon het ESP aan laten staan; of de boel op Sport Handling zetten, waarbij de chipwinkel je wat meer speelruimte gunt. Het elektronische sperdifferentieel, nu ook standaard op de S-loze C 63, helpt je via de AMG Dynamics-instellingen (waarvan de ruigste 'Master' heet – verontrustend) in meer of mindere



Logo's, carbon, die grille: doe dat maar eens na op je C 180





BINNENIN

1

Burmester

Premium audio van de hoogste plank. Voor als je het geluid van de V8 zat bent. Hoe dan?

2

Instelbaar 1

Hier kun je dingen bedienen. Min of meer dezelfde als met de knopjes op de middenconsole

3

Instelbaar 2

Selecteer hier je rij-modi – of de mate van tractiecontrole, als je lekker link wilt doen

4

Meer en breder

Je kunt nu kiezen voor twee schermen, en deze is groter. Zodat je... meer wegen kunt zien?

5

Koolstofvezel

Wit-achtig, soort van rauw en ongelakt – oogt best gaaf. En je krijgt er heus geen splinters van

SPECS

Motor

3.982 cc
V8 biturbo
510 pk @ 5.500 tpm
700 Nm @ 2.000 tpm

Aandrijving

achterwielen
9v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 4,0 s
top 290 km/u

Verbruik (gemiddeld)

9,9 l/100 km

227 g/km CO₂ **G**

Afmetingen

4.757 x 1.839 x 1.426 mm
(l x b x h)

2.840 mm (wielbasis)

1.680 kg

66 l (benzine)

435 l (bagage)

Prijzen

€ 134.081 (NL)

n.b. (B)

mate via *torque-vectoring* de bocht om.

Te veel computergeneuzel? Eigenlijk wel; als je de boel voor het eerst wilt instellen, weet je van gekkigheid even niet waar je het moet zoeken. Maar als je met een C 63 S het nogal, eh, uitdagende circuit van Bilster Berg op wordt gestuurd, in het kielzog van een van Mercedes' GT3-coureurs in een AMG GT R, dan ben je blij met alle hulp die je kunt krijgen.

Wij hadden nog niet eerder op Bilster Berg gereden, maar alle verhalen zijn waar: vreemd verkante bochten, verraderlijke combinaties, absurde hellingen waarvan je niet weet wat erachter zit. In een rondje van 4,2 kilometer kom je in een ratjetoe aan situaties terecht die je precies vertellen hoe het zit met het onderstel en de balans

van een auto. We krijgen ruim de tijd om te rijden en talloze settings te proberen – van Sport met vol ESP tot Race met de tractiecontrole bijna helemaal uit – en komen er zo gaandeweg achter hoe verbazend effectief de C 63 S onder je werkt.

Dat de compacte AMG heerlijk stuurt en bloedsnel is, wisten we al. De oude automaat kon soms wat traag uit de hoek komen – daar komt met deze Speedshiftbak een einde aan. De schakelmomenten gaan zo snel dat je er nauwelijks erg in hebt, met vlijmscherpe reacties op het gas en de flippers. Het is alsof je de banden eigenhandig aanraapt, zonder voelbare tussenkomst van cilinders, tandwielen en koperen draadjes.

De verschillen in de instellingen zijn hier

goed voelbaar. Het is 30 graden en de Michelin Pilot Super Sports beginnen al snel wat te smeren, waardoor onder- en overstuur dichterbij komen. Met het ESP uit en de tractiecontrole in standje 3 is er weinig aan de hand: het vermogen wordt subtiel ingeperkt wanneer we bijvoorbeeld vol gas over een heuvel komen zeilen en de achterkant licht wordt. In stand 5 krijg je genoeg ruimte, zonder dat het al te hachelijk wordt. En in stand 7 is de hulp merkbaar verder weg, zodat je het redelijk bont moet maken om 'm aan te spreken.

Het is een fijn systeem waarvan je veel kunt leren over het vanzelfsprekende weggedrag van de C 63 S: rotsvast, voorspelbaar, altijd in voor een geintje. Het onderstel is stevig maar nooit knoerthard, de besturing gewichtig maar niet té direct, niet gekunsteld. De actieve motorsteunen zetten de boel schrap. Na enkele ronden, op een circuit dat we niet kenden, gooien we al remmend z'n gewicht in de bocht en laten we z'n achterste opzij zwiepen bij het uitaccelereren. Dat is de mate van vertrouwen die de C 63 S je geeft – vanaf de eerste meters. (Zie ook ons filmpje op topgear.nl/c63bilsterberg.)

En op de weg? Als vanouds: denk maar niet dat je daar ook maar een greintje minder plezier met 'm zult hebben.



HET
VONNIS

18

20

We kunnen weinig verzinnen dat ons niet bevalt aan deze auto. Oké, al die instellingen zijn misschien wat gecompliceerd. Maar als je ze eenmaal doorhebt: tjonge. Oh, en het geluid. Hadden we het al over het geluid?

Foto's: Mercedes

Hoekig starterssetje

Jeep Renegade 1.0 T3

Aan de oppervlakte is het bij de gefacelifte Jeep Renegade zoeken naar vernieuwing. Zoals wel vaker geldt, gaat het bij deze hoekig jongen om de inhoud



Een nieuwe bumper, frisse led-verlichting en achterlichten in Wrangler-stijl. De uiterlijke facelift van de Jeep Renegade in een notendop. Zo op papier lijkt dat wat karig, maar op de één of andere manier zorgen deze subtiele wijzigingen in het voorkomen van de guitige Jeep er mooi wel voor dat de auto er een stuk frisser uitziet. Alsof ie een verjongingskuurtje heeft gehad die tien jaar van z'n leeftijd heeft afgesnoept. En – *once seen, can't be unseen* – die nieuwe koplampen hebben iets weg van geitenogen.

Onderhuid is er meer aan de hand. In deze Renegade debuteert namelijk een nieuwe lijn benzinemotoren, bestaande uit een 1,3-liter viercilinder met 150 pk of 180 pk en een 1,0-liter driecilinder met 120 pk. En juist naar die laatste – de absolute instapper – zijn wij het meest benieuwd. Want kan zo'n driecilindertje de stoer ogende auto een beetje een matchende rijervaring bieden?

Als je, zoals wij deden, van de viercilinder met geobotiseerde zesbak

overstapt in de handgeschakelde driecilinder, dan is het even schakelen. Letterlijk en figuurlijk. Want de één is nu eenmaal gretiger en rapper dan de ander. Maar rij vijf minuten in de driecilinder en je beseft: dat doet er niet toe. Hoewel hij met zijn 120 pk en 190 Nm geen 'Ringrecords gaat verbreken, is het genoeg om te doen wat hij moet doen. Een minpuntje: de Renegade stuurt niet bijster communicatief, liever hadden we de stuurbekrachtiging iets minder licht gezien.

Dat de driecilinder louter met handbak wordt geleverd, is stiekem best fijn. De naald richting het rode toerengebied jakkeren heeft namelijk geen nut, je wint er niets mee. En dus is het zelf kunnen bepalen van je schakelmoment helemaal niet zo'n vervelende bezigheid. Ook fijn: de nieuwe driecilinder is niet het luidruchtigste jongetje van de klas. Het is eerder die ene kalme, hardwerkende leerling die zich zonder morren laat dirigeren. En zonder al te veel trilling, maar dat paste niet in bovenstaande schoolmetafoor.

Met zo'n driecilindertje in je Renegade moet je het in alle uitvoeringen zien te stellen met voorwielaandrijving, en dat is prima voor het werk dat hij voor het gros van de Nederlandse en Belgische consumenten zal moeten gaan verzetten. Z'n meercilinderbroeders – op de 150 pk benzine en 120 pk diesel na – kunnen worden uitgerust met Jeep Active Drive of Active Drive Low, waarbij die laatste lage gearing kent. Die zijn potentie ook nog waarmaakt in uitdagender terrein, kunnen we je uit eerste hand vertellen.

Deze opvallende, hoekige Amerikaan met Italiaanse roots – Fiat bouwt de Renegade in Italië en de auto deelt z'n techniek met de Fiat 500X – is een prima starterssetje. Ruim genoeg, capabel genoeg om alles te doen wat je van hem verlangt en nog met een funfactor ook. Ja, ook dat laatste tellen we mee. Want in deze klasse wordt het goed zoeken naar een auto die meer karakter en persoonlijkheid uitstraalt. En zeker naar een auto die je zo direct aankijkt met z'n kekke geitenogen.



HET VONNIS

12

20

We gaan niet zeuren over minimale veranderingen. Hij ziet er moderner uit dan z'n voorganger en die nieuwe driecilinder is in niks te weinig. Het zal hangen om z'n prijs, die weten we namelijk nog niet. Is die te hoog, dan wordt de concurrentie heftig

Foto's: Jeep

SPECS

Motor

999 cc

driecilinder turbo

120 pk @ 5.750 tpm

190 Nm @ 1.750 tpm

Aandrijving

voorwielen

6v handbak

Prestaties

0-100 km/u in 11,2 s

top 185 km/u

Verbruik (gemiddeld)

5,9 l/100 km

135 g/km CO₂

Afmetingen

4.236 x 1.805 x 1.667 mm

(l x b x h)

2.570 mm (wielbasis)

1.320 kg

48 l (benzine)

351 / 1.297 l (bagage)

Prijzen

n.b. (NL)

n.b. (B)





Water 's tof?

Hyundai Nexo Plus Pack

SPECS

Motor

1 elektromotor
163 pk
395 Nm

1,56 kWh (accu)

Aandrijving
voorwielen
traploos

Prestaties

0-100 km/u in 9,54 s
top 179 km/u

Verbruik (gemiddeld)
0,95 kg/100 km **A**

Actieradius (opgave)
756 km (NEDC)
666 km (WLTP)

Afmetingen

4.670 x 1.860 x 1.630 mm
(l x b x h)

2.790 mm (wielbasis)
1.949 kg

156,6 l (waterstof)
461 / 1.466 l (bagage)

Prijzen

€ 73.995 (NL)
€ 74.999 (B)

Op deze foto's zie je een waterstofauto die jij (ja, jij) gewoon kunt kopen bij de Hyundai-dealer. Wat is er gebeurd? Is de toekomst hier?

Ga je gang, gooi je scepsis er maar uit: waterstofproductie is milieuvriendelijk, het spul is lastig te vervoeren, net zo duur als diesel en het kent bovendien veel rendementsverliezen. Die exacte gedachtes gingen ook door ons hoofd toen we het persbericht van de Hyundai Nexo lasen (overigens op niet dubbelzijdig geprint papier).

Maar, als het echt zo'n gedoemde techniek is, waarom kwam het almachtige Audi dan bij Hyundai aankloppen met de vraag of ze alsjeblieft de techniek mochten lenen (in ruil voor een flinke zak geld)? Zien de merken dan toch dat het waterstof is dat de wedstrijd gaat winnen?

Om die vraag maar even direct te beantwoorden: nee. Maar veel merken denken dat er naast batterijauto's ook een plek is voor waterstof. En voor de doorgewinterde *early adopters* is er nu de Hyundai Nexo. Een waterstofauto die je gewoon kunt kopen. Hyundai noemt het, met een vanafprijs van 69.995 euro, de scherpst geprijsde waterstofauto van Nederland. Nogal wiesde: zoek maar eens

een derde, naast de Toyota Mirai.

Je kunt 'm dus kopen én je kunt 'm dus rijden. Als je een tankstation kunt vinden, tenminste. Rijdt dat nou zo bijzonder als z'n cyclopische voorkomen doet vermoeden? Wederom: nee.

De Nexo rijdt gewoon als een grote elektrische SUV van 1.949 kilo. Comfortabel en stil, niet heel dynamisch. Met zijn 163 pk en 395 Nm trekt ie trillingsvrij en vlotjes op en hij weet met z'n weggedrag geen grote grijns op te roepen. Dus doe je rustig aan. Dat is ook de beste manier om de duivelse actieradius van 666 kilometer (WLTP) te halen. Verder rijdt ie als elke andere elektrische auto. En dat is alleen maar positief. Waterstof is immers al eng genoeg voor potentiële kopers.

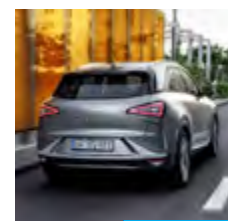
Vanbinnen gaat het er ook vrij conventioneel aan toe. De auto gebruikt dan geen benzine, hij is wel een beetje Benz met zijn grote doorlopende scherm op het dashboard. Hij krijgt dezelfde zwevende middenconsole als de Kona Electric, maar dan met een leger aan ouderwetse knopjes. Dat had allemaal een tikkeltje ergonomischer en intuïtiever

gemogen, maar het went snel. Onder de brug met knopjes kun je je telefoon draadloos opladen. Bij de waterkoeler kun je dan opscheppen dat jouw iPhone op waterstof loopt. En dat is best cool.

Verder greep Hyundai de kans aan om direct de nieuwste veiligheidssystemen in de Nexo te proppen. Een roedel sensoren kijkt over je schouder mee en piept, stuurt of remt indien nodig. De systemen zijn vrij aanwezig, maar het werkt allemaal prima. Inparkeren doet de Nexo overigens ook zelf, zonder dat jij in de auto hoeft te zitten.

Dus, moet je 'm overwegen? Aan de auto ligt het niet, wel aan de infrastructuur. Want waar ga je tanken? Voor Nederland komt de Nexo met twee unieke voordelen. Je betaalt maar 4 procent bijtelling over het gehele bedrag (geen Tesla-taks). En voor ondernemers die goed kunnen goochelen met de boekhouding, valt er veel voordeel te halen bij de belasting.

Kun je veel voordeel graaien en woon je in de buurt van een waterstofstation (in 2020 moeten er twintig zijn)? *Go for it.*



HET
VONNIS

11

20

Aan de Hyundai Nexo zelf zal het niet liggen, die is helemaal in orde. Aan de prijs en (het gebrek aan) plekken om 'm vol te gooien des te meer. Wij wachten nog even een generatie - of twee - af voor we aan waterstof beginnen

Foto's: Hyundai



Snel en super

Ferrari 812 Superfast

Die naam mag misschien wat zelfingenomen klinken, maar Ferrari liegt er niets aan. Dit is exact, maar dan ook exact hoe een V12 zou moeten zijn

Als je een Ferrari koopt, betaal je voor de motor en krijg je de rest er gratis bij', aldus Enzo Ferrari. De 812 Superfast kost 398.146 euro (298.424 euro in België). Een schappelijke prijs voor deze V12. Want hij is totaal en volkomen transcendentiaal.

Andere merken bouwen ook V12's, en die motoren zijn heel behoorlijk. Sommige zijn soepel, andere strijdlustig, maar dit is iets heel anders. Het is niet het vermogen, niet het geluid, niet de respons, zelfs niet een combinatie daarvan wat deze motor zo speciaal maakt. In een woord: bereik.

De cijfers beweren dat je bij 7.000 tpm het maximale koppel bereikt. Dat is onzin. Het is de impact die de V12 heeft bij 2.500 tpm die zo schokkend is. Hij trekt simpelweg van 800 tpm door tot aan het andere eind van het spectrum, bij 8.900 tpm. Hij heeft een veel breder bruikbaar toerenbereik dan welke turbomotor dan ook, en geeft je een geluid en een woestheid die je moet meemaken om het te geloven.

De 812 Superfast is, uiteraard, de vervanger van de F12 Berlinetta die in 2012 werd

gelanceerd. Een achterwielaangedreven, tweezits super-GT met de motor voorin – een lay-out die een speciale plaats heeft in de Ferrari-mythologie, met wortels die via de 599 GTB en de 550 Maranello lopen tot aan de 365 Daytona en de 250 GT.

De 812 is een behoorlijke herziening van de F12. Zo werd de motor vergroot is van 6,2 tot 6,5 liter. De zeventraps bak schakelt 30 procent sneller en zit nog altijd op de achteras, dus is de gewichtsverdeling van 47:53 licht in het voordeel van de achterkant. De stuurbekrachtiging is nieuw en elektrisch, en Ferrari haalt er een paar trucs mee uit: de besturing communiceert nu met de tractie- en stabiliteitssystemen en kan de input daarop aanpassen in bochten. Daarbij is het verbonden met de nieuwe vierwielbesturing (Virtual Short Wheelbase in Ferrari-taal), dat echter lijkt op het systeem in de angstaanjagende F12tdf. De remmen komen van de LaFerrari; de mensen uit Modena claimen dat de 812 exact 5,8 procent sneller stopt dan de F12; hij heeft minder luchtweerstand; er is meer downforce (maar daarover geeft Ferrari

geen cijfers) en de versnellingsbakverhoudingen zijn 6 procent korter.

Maar wat voor soort auto is het nou eigenlijk? Dan moeten we eerst duidelijk stellen dat de 812 *geen* grand tourer is. Weliswaar zegt Ferrari dat ie dat wel is, maar open de kap en kijk waar de motor zit: niet eens in de buurt van de voorkant van de auto. Beschouw je 'm als een GT? Dan voldoet de 812 niet. Er is veel geluid van de banden, de motor houdt zich nooit koest, de bak schakelt als een dolle als je rustig rijdt, de versnellingen zijn echt kort (bij 120 km/u draait de motor 2.500 tpm, waar zo'n 1.800 tpm gebruikelijk is), en zelfs met een 92 liter grote benzinetank moet je zeker elke 500 kilometer tanken. Wat ook niet helpt, qua GT zijn, is dat deze testauto is uitgerust met optionele koolstof kuipstoelen en vierpunts gordels.

De geluidsisolatie is goed op orde, dat wel, hij rijdt stabiel rechttuit en als je de Bumpy Road-knop op het stuur hebt ingeschakeld, biedt hij je effectief comfort.

De cabine zelf is uiterst doelgericht. Alle



Is dit een autotest of een motortest?





BINNENIN

1

Spiegels

Steken ver uit op hun koolstofvezel pootjes – passerende scooters, opgepast

2

Meubilair

Deze carbon kuipstoelen zijn niet het beste GT-materiaal, want nauwelijks verstelbaar

3

Geen scherm

Helaas, passagier: wil je hier de snelheid aflezen, stap dan in een andere Ferrari

4

Besturing

Je vergist je niet: je zit echt in een grote V12 Ferrari, niet in een circuitklare hatchback

5

Schermen

De centrale teller is heilig. De schermen eromheen vertellen je alles wat je maar wilt weten

SPECS

Motor

6.496 cc
V12

800 pk @ 8.500 tpm
718 Nm @ 7.000 tpm

Aandrijving

achterwielen
7v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 2,9 s
top 340 km/u

Verbruik (gemiddeld)

14,9 l/100 km

340 g/km CO₂ **G**

Afmetingen

4.657 x 1.971 x 1.276 mm
(l x b x h)

2.720 mm (wielbasis)

1525 kg

92 l (benzine)

bagageruimte n.b.

Prijzen

€ 398.146 (NL)

€ 298.414 (B)

speeltjes kijken richting bestuurder, die zich op zijn beurt maar op een ding hoeft te concentreren: de prachtige, centraal geplaatste toerenteller. Er is geen centraal infotainment; alle functionaliteiten zitten in de twee schermen die de toerenteller flankeren. De arme rijder kan niets doen dan zich verschrikken vasthouden – het passagiersdisplay uit de GTC4Lusso en de Portofino is niet te bestellen op de 812.

Is ie luxe? Dat niet zozeer, maar hij is prachtig gebouwd en daarbij is gebruikgemaakt van de mooiste materialen. Goeddeels, dan. Omdat ze zoveel kosten, zou je van de gordels toch verwachten dat ze wat soepeler zouden glijden, en dat bijvoorbeeld het spiegeltje in de zonneklep niet bedekt is, komt toch wat goedkoop over. Maar het koolstofvezel stuur (een optie van een mille of drie) ligt solide en fantastisch in de hand, en dat alle instrumenten en knoppen binnen handbereik liggen, geeft de auto in elk geval het gevoel dat alles op de bestuurder is afgestemd.

Het interieur komt naar je toe, als je het zo zou willen zeggen, en betreft je bij de rit. Dit is geen auto waarin je eindeloos in de menu's wilt duiken; je hebt wel wat beters te doen.

De zitpositie achter het stuur is laag als je kiest voor die agressieve koolstofvezel

stoelen met gefixeerde rugleuningen. Ze zijn niet per se oncomfortabel, maar echt geschikt om in te loungen naar Zuid-Frankrijk zijn ze ook weer niet. Bedenk dus hoe je je 812 wilt uitrusten voordat je 'm botweg bestelt. Hij is immers, praktisch gezien, wel als GT inzetbaar: de opbergruimte is groot en er is een behoorlijke hoedenplank. Die twee ruimtes kunnen ook worden samengevoegd.

Z'n rijgedrag, dan. Hij is agressiever dan de F12 – Ferrari geeft grif toe dat ze met deze auto mikten op de ruimte tussen de F12 en de F12tdf (die laatste is trouwens een van de meest delinquente, hyperactieve auto's waarin we ooit hebben gereden). Wat je dan krijgt, is heel snelle besturing gekoppeld aan meesturende achterwielen die er bijzonder enthousiast op inhaken. Hij voelt bijna te scherp, te happig om de bocht in te gaan. Het is allemaal heel slim gemaakt, want zoals we al opmerkten: hij is stabiel en kalm op de snelweg, maar zet je 'm in een bocht, dan...

De grip bij het insturen is verbluffend. De 812 gaat knalhard de bocht in, zo hard dat je niet beseft wat er gebeurt. Dit is een heel actieve auto; je bent je er zeer van bewust dat er van alles gaande is, er komt veel in hoog tempo op je af en je krijgt geen moment de tijd om te ontspannen.

Aanvankelijk is het lastig om 'm soepel en relaxt te rijden en voelt hij trekkerig aan in de bochten, omdat je er niet op bent voorbereid dat een auto van dit formaat zo ongelooflijk snel en wendbaar kan zijn.

En als je je dan op je gemak met 'm voelt, zet je snel de 'hobbelige weg'-modus uit, omdat de zachte demping zorgt voor wat vertraging en zachtheid op de achteras die je eigenlijk niet wilt wanneer je een steeds groter deel van je 800 pk probeert toe te passen. Het vermogen komt op de weg met zoveel urgentie en zoveel drama dat je volledig wordt meegevoerd in de ervaring.

De koolstof-keramische remmen zijn goed, maar aangezien ze het moeten opnemen tegen het gecombineerde effect van 1.525 kilo en 800 pk, hebben ze toch genoeg te doen. Het is jammer dat, zelfs als je niet heel hard remt, de alarmlichten al snel beginnen te knipperen. Maar wat interesseert het remmen je eigenlijk als je een stampende, woeste, hijgende, triomfante-lijke 6,5-liter V12 hebt om mee te spelen?

Op een dag, wanneer we allemaal in elektrische auto's rijden, zullen musea zich inspannen om relevante exemplaren van de interne verbrandingsmotor tentoon te stellen. Opdat we niet zullen vergeten. Deze auto, met deze motor, zal dan vooraan en in het midden moeten staan.



HET
VONNIS

19

20

De 812 Superfast is zo imposant dat je dagen na je eerste rit nog zoekt naar de juiste woorden. Wellicht de meest majestueuze auto die momenteel te koop is. Een rolend volklied voor alles wat Italië tot Italië maakt. Applaus

Foto's: Rowan Horncastle



Op- en afknapper

Volkswagen T-Roc 1.0 TSI Style

Iedereen springt de laatste tijd op de kleine-crossover-trein. Zo ook VW, met deze T-Roc en straks met de nog compactere T-Cross. Wat wij van deze trend vinden? Heb je even?

Kijk, er is niets mis met het idé van een kleine crossover. Een hogere instap, een hogere zit, een uiterlijk dat een beetje lol en levenslust uitstraalt – allemaal ideaal voor je wat ouder wordende tante en haar kortpittige vriendinnen van de punnikclub. Of, zoals de fabrikanten zelf hopen, misschien voor jonge gezinnen die ruimte nodig hebben en niet meteen een suffe stationwagen willen kopen.

Maar er zit ook een keerzijde aan dit soort modellen. Crossovers zijn hoger, hebben dus meer luchtweerstand, en zijn ook zwaarder dan hatchbacks van vergelijkbare grootte. Dat is allemaal niet bevorderlijk voor het verbruik en de uitstoot, terwijl we juist dat met z'n allen de laatste tijd zo belangrijk vinden (toch?). Hoogbouw is doorgaans ook al niet goed voor de rijndynamiek, en zoals bij alle trends wordt de keuze voor zo'n auto zonder goede reden al snel vervelend doorzichtig: dit is nu de mode en jij wilt ook meedoen.

Het meest steekt ons de benadering van merken die het wiel in dit geval niet zelf

hebben uitgevonden. Neem deze T-Roc. Hij is *fashionably late* op het feestje, en dus weet je eigenlijk al precies hoe hij tot stand is gekomen. Niet met het uitgangspunt 'laten we eens een geweldig nieuw concept ontwerpen'; meer vanuit 'oh Sch**sse, iedereen heeft succes met dit soort auto'tjes en wij nog niet – Fritz, verzin iets, zorg dat het er stoer uitziet en geef het een leuk kleurtje'. Dat is niet hoe memorabele auto's worden geboren. En het resulteert zelden in iets wat ons aanspreekt.

Bovendien wordt al snel pijnlijk duidelijk dat maximaal winstbejag inderdaad het doel van de T-Roc lijkt te zijn. Volkswagen is groot geworden met vele kwaliteiten, maar interieurafwerking en materiaalgebruik staan zeker de laatste twee decennia wel bijzonder hoog in die ranglijst. Bij de T-Roc is het net alsof iemand zei: laat maar zitten, dat kost alleen maar geld en de mensen kopen 'm toch wel. Waarin hij/zij waarschijnlijk nog gelijk heeft ook.

Niet dat de T-Roc slecht in elkaar zit, zeker niet. Het interieur is mooi solide, heus kraak- en knarsvrij en optioneel te

voorzien van talloze (niet echt opzienbarende) gemakken. Maar allemaal, wat is het allemaal opgetrokken uit onvergeeflijk hard plastic. De deurpanelen, het dashboard – letterlijk overal om je heen vind je het spul dat je, nu andere merken zich aan de door VW ingezette standaard hebben opgetrokken, tegenwoordig alleen nog bij zelfverkleerde budgethokjes tegenkomt. Wij zijn nooit zo van het dashboard-aaien, maar dit is echt opvallend – je zou je nagels eraan kunnen vijlen.

En het lastige is: de T-Roc is bepaald geen budgethokje. De Nederlandse prijslijst begint bij 26.620 euro (21.790 euro in België), wat meer is dan een vergelijkbaar uitgeruste Golf moet kosten. Onze testauto, met bescheiden motor en een paar, maar zeker niet alle leuke opties, gaat moeiteloos de 35 mille voorbij. Nog heel even doorsparen en je hebt een Golf GTI. Mét mooi dashboard.

Nou, dat zijn al een hoop negatieve conclusies voordat we ook maar een meter



Hipheid pur sang: dichte 'luchtinlaten' met led's eromheen





BINNENIN

1

Kleur

Hier pianolakzwart, maar je kunt deze panelen ook in mooie tinten uitvoeren. Knal-oranje bijvoorbeeld

2

Hard

Jammer hoor, VW. Jullie reputatie qua mooie materialen is bij deze auto nogal overT-Rocken (haha)

3

Active Info

Een optie van luttele honderdjes – altijd bestellen om je T-Roc future-proof te maken

4

Infotainment

Mooi groot scherm, duidelijke interface, ziet je vinger aankomen en plopt dan knopjes tevoorschijn

5

Schakelen

Op dit plaatje zie je een DSG-automaat, maar wij reden de handbak. Die past de T-Roc prima

SPECS

Motor

999 cc

driecilinder turbo

115 pk @ 5.000 tpm

200 Nm @ 2.000 tpm

Aandrijving

voorwielen

6v handbak

Prestaties

0-100 km/u in 10,1 s

top **187** km/u

Verbruik (gemiddeld)

5,1 l/100 km

117 g/km CO₂ **C**

Afmetingen

4.234 x 1.819 x 1.573 mm

(l x b x h)

2.590 mm (wielbasis)

1.170 kg

50 l (benzine)

445 / 1.290 l (bagage)

Prijzen

€ 28.601 (NL)

€ 24.370 (B)

met de T-Roc hebben gereden. Het goede nieuws is dat dat rijden een hoop goedmaakt. Allereerst krikken we de bestuurdersstoel omlaag, aangezien de vorige persoon die in ons exemplaar reed ofwel 1,40 meter lang was, ofwel kennelijk vindt dat je in een SUV-achtige met je hoofd tegen de zonneklep moet zitten. Wat blijkt: met de stoel op de laagste stand en het stuur ver naar je toe getrokken is de zitpositie alleraardigst. Hoge deurpanelen, goed gepositioneerde armsteunen, pook bij je knie, nog steeds een enigszins hoge uitkijk. Dit voelt goed.

We bevinden ons in de middelste van de drie uitvoeringen, Style genaamd, voorzien van de instapmotor: een 1.0 TSI driecilinder met 115 pk en een handgeschakelde

zesbak. Uit andere VW's weten we al dat dit een bijzonder prettige aandrijflijn is, en ook hier stelt ie niet teleur. Het motortje blijft mooi op de achtergrond als je rustig toert, maar zet een rasperig keeltje op als je 'm nadrukkelijk aanspreekt. En dat zul je regelmatig doen, want hij werkt aanstekelijk. Hij stuwt de T-Roc vlot van z'n plek – gevoelsmatig sneller dan je zou vermoeden op basis van de specs. Hij vertoont gretig turbogedrag en zorgt dat je enthousiast door het zesbakje blijft roeren om hem bij te staan. De besturing is licht maar direct, zodat je de T-Roc met simpele polsbewegingen in het rond kunt ketsen, zonder dat hij bij rechtuitrijden zenuwachtig wordt. Het onderstel, aan de stevige kant en niet van zin om veel hellen toe te staan,

helpt daarbij de illusie te creëren dat je met iets kleineren en lagers onderweg bent.

De T-Roc is ook te krijgen met de 150 pk sterke 1.5 TSI; wat ons betreft heeft ie die niet eens per se nodig. Er is een diesel met 115 pk, maar als je dan toch hip wilt doen, bestel je die niet. Je kunt zelfs een versie krijgen met een 2.0 TSI, 190 pk en 4Motion-vierwielaandrijving. Die kost echter bijna 40 mille.

We doen de T-Roc tekort als we niet ook even aanstippen wat 'm voor sommige mensen bijzonder handig zou kunnen maken: zijn trekgewicht van 1.700 kilo (alleen met de sterkste motor natuurlijk – deze 1.0 kan 1.300 kilo hebben) en zijn grote en diepe achterbak. De ruimte achterin is in orde qua bewegingsvrijheid voor je benen. De hoofden van langere mensen zouden het moeilijker kunnen krijgen, al heeft dat ook te maken met het panorama-schuifdak op onze auto.

Na een weekje T-Roc-rijden staan we voor een lastige keuze. We willen boos op 'm zijn om waar ie voor staat en vanwege de gemakzucht die op sommige vlakken van 'm afstraalt. Maar aan de andere kant rijdt ie fijn – zelfs in de basisuitvoering – en snappen we z'n aantrekkingskracht. Wat te doen? Ach, natuurlijk: een mooi uitgeruste Golf kopen.



Two-tone kleurstelling en dikke velgen: staat 'm goed



HET
VONNIS

11

20

Niet elke auto hoeft revolutionair te zijn. Maar als je de zoveelste prijzige crossover neerzet, zorg dan wel dat je je premium-imago waarmaakt. De T-Roc oogt leuk en rijdt uitstekend, maar nee, ons wint ie niet voor zich

Foto's: Volkswagen



Geestverrijkend

Rolls-Royce Phantom

Als er één merk is dat het begrip ‘ultieme luxe’ tastbaar probeert te maken, dan is het Rolls-Royce. En zo funest als de nieuwe Phantom voor je portemonnee is, zo heilzaam is hij voor je geest

Mocht je binnenkort toevallig de fabrieken van Rolls-Royce bezoeken, let dan vooral even op het volgende. Ergens helemaal achterin de fabriek, uit het directe zicht van al te nieuwsgierig publiek, zul je een paar kooien zien. In die kooien zul je, dicht tegen elkaar aangekropen, een paar kale, rillende diertjes tegenkomen. Het zal even duren voor je ze herkent, omdat ze nogal hardhandig in aanraking zijn gekomen met een tondeuse. Ratten? Nope: eekhoorns.

Dat zit zo. Over de zijkant van de nieuwe Rolls-Royce Phantom loopt, van de neus tot halverwege het achterportier, een met de hand geschilderde lijn. Die is er door een gespecialiseerd vakmens opgezet met een kwast van... eekhoornhaar. Daar moeten die beestjes dus een offer voor brengen, maar ach, als authentiek-Britse knaagdier-tjes doen ze dat natuurlijk graag – alles voor de goede zaak, nietwaar? Achter de gebruikte verfsoort schuilt waarschijnlijk een minstens zo exotisch verhaal, dat we helaas even niet hebben meegekregen.

Ze karakteriseren Rolls-Royce, dit soort extravagante feitjes. Er is ter wereld geen fabrikant die zo te werk gaat – en zeker geen fabrikant die die werkwijze zo mythologiseert. Voor het kleinste schroefje wordt door een stel Shakespeariaans-geschoolde pr-mensen in het fraaiste Engels een verhaal opgedist dat bijna te mooi is om te geloven. Je kent ze wel: dat verkopers nooit wilden zeggen hoe veel vermogen een Rolls had, omdat het gewoon ‘adequaat’ was. Datzelfde voor de prijs, want ‘als je moest vragen hoe veel hij kostte, kon je hem niet betalen’. Of het waar is? Geen idee, maar het doet er ook niet toe: het draagt bij aan de mythe, en dat is een doel op zich.

Eentje dan nog, over deze achtste incarnatie van de Phantom. Het verhaal wil dat men wilde weten hoe veel geluid hij in het interieur maakte als de motor stationair liep. Hup, dB-meter erin, motor starten: niets. Dus de meter terug naar de fabrikant: ‘kreng doet ’t niet’. Waarop de fabrikant de meter retourneerde met de vraag waar ze het over hadden: hij was perfect in

orde. Er *viél* gewoon helemaal niets te meten...

Het probleem is dat wij Nederlanders over het algemeen een tikje te nuchter zijn voor dit soort toestanden. Ja, zelfs wij van *TopGear*. Hoewel we natuurlijk niet helemaal ongevoelig zijn voor alle sprookjes en legenden, stappen we dan ook met een dapper aard-appelen-vlees-en-groentengevoel op de auto af. ‘Eerst zien, dan geloven’, ‘doe maar gewoon, da’s gek genoeg’ – we prevenen het als mantra’s. Maar lieve help, wat is dat ding gróót! Je voelt je meteen nietig, alsof je op het plein voor de Burj Khalifa naar boven kijkt en probeert de top te ontwaren van het Dubaiaanse hoogtewonder. Maar goed, even slikken en weer doorgaan, zo doen we dat in Nederland, toch?

De eerste slag is dus duidelijk voor de Rolls, maar we realiseren ons terdege dat wij degenen zijn met de sleutel – wij zijn dus de baas. We openen het portier en voelen een lichte tegendruk – niet omdat het ding niet open wil, maar omdat ie het graag zélf wil doen. Kijk, dat is nog eens



Een gouden ‘Spirit’?
Maar natuurlijk,
zoals u wenst





BINNENIN

1

Koe

Naakte kunststof ga je niet tegenkomen – werkelijk alles is met koe bekleed

2

Sluit!

Eenmaal open zijn de portieren wat moeilijk bereikbaar. Hiermee sluit je ze elektrisch

3

Simpel

Verbluffend simpele meters. Druktemakerij is dan ook voor stumpers en niet luxe

4

Warm/warmer

Ook geen digitale onzin qua klimaat: gewoon een simpel schuifje. '20,5' is voor paupers

5

Dus toch!

De enige merkbare BMW-involed: iDrive-knop voor eindeloze digitale bedienmogelijkheden

SPECS

Motor
6.749 cc
V12

571 pk @ 5.000 tpm
900 Nm @ 1.700 tpm

Aandrijving
achterwielen
8v automaat

Prestaties
0-100 km/u in 5,3 s
top **250 km/u**

Verbruik (gemiddeld)
13,9 l/100 km
318 g/km CO₂ **G**

Afmetingen
5.762 x 2.018 x 1.646 mm
(l x b x h)

3.552 mm (wielbasis)
2.560 kg
100 l (benzine)
548 l (bagage)

Prijzen
€ 545.000 (NL)
€ 459.800 (B)

een welkom! We nemen plaats op (letterlijk óp) de zetel en hebben meteen het gevoel dat we in een SUV zitten, zo hoog. We nemen onmiddellijk aan dat ze bij de Cullinan, de echte Rolls-SUV, een keuken-trapje leveren.

We stonden al achter, maar als je dat interieur in je opneemt, scoort de Phantom meteen de 2- en de 3-0. Het is één grote parenclub van leer, chroom, hout en andere kostbare materialen, en ze lijken het prima met elkaar te kunnen vinden. Hoe meer je kijkt, hoe erger het wordt. Zeker, alles is herkenbaar als spul waarmee je doorgaans een auto bedient. *But not as we know it.* Alle knopjes zijn verchromd en voelen statig-zwaar aan, op de iDrive-knop (sorry voor de oneerbiedigheid, maar

dat is het natuurlijk wél) prijkt trots de Spirit of Ecstasy, die sinds 1911 ook al op de motorkap de weg wijst. Serieus: die stiksels lijken geweven te zijn door elfjes, die de zijde rechtstreeks uit de achterkant van een koninginnerups hebben getrokken. Je gelooft het blindelings.

Werkelijk alles vraagt om attentie, maar de grootse aandachttrekker is waarschijnlijk het dashboard vóór de passagier. In ons geval zit daar, achter glas, een hypnotiserend soort 3D-sculptuur van dunne aluminiumdraadjes – prachtig. Het spreekt voor zich dat als jij daar liever roze olifantjes dartelend door een grazige weide ziet, dat ook kan. Nog zoiets: die honderden ledjes in het plafond, die de indruk van een sterrenhemel moeten wekken en daar verrekte

aardig in slagen. Wil je die in de vorm van jouw sterrenbeeld? Je zegt het maar.

Rijden in de Phantom is een al bijna even buitenaardse ervaring. Hij mag dan groot ogen, hij voelt werkelijk kolossaal aan. Rijdend op een normale weg schieten je ogen onwillekeurig telkens naar de rechterbuitenspiegel – even checken of je niet per ongeluk een peloton wielrenners van het naastgelegen fietspad hebt geveegd. Voor de rest vallen vooral de dingen op die er niet lijken te zijn. De motor schittert door afwezigheid, of liever: onhoorbaarheid. Zelfs bij vol accelereren (wat de Phantom bijzonder 'adequaats' doet, maar belachelijk ongepast voelt), produceert de V12 niet meer dan een erg verre onweersbui. Vering en demping zijn er ook niet, althans: er lijkt geen weg te zijn met oneffenheden die ze moeten opvangen. Versnellingsbak: is er niet. We hebben althans nooit iets van 'm gemerkt.

Natuurlijk is het een bespottelijk bedrag dat Rolls voor de Phantom vraagt (de onze kostte, want een paar extra's, 625.000 euro). Maar de Britten houden met de nieuwe Phantom alle mythes moeiteloos overeind. Luxer en fraaier bestaat simpelweg niet. En, schrale troost: het haargroei-middel voor de eekhoorns is gelukkig gewoon bij de prijs inbegrepen.



HET VONNIS **18** **20**

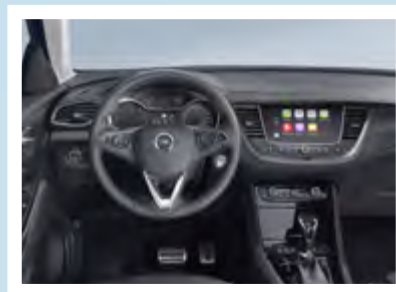
Er zijn veel fabrikanten die hun uiterste best doen een zo luxe mogelijke auto te produceren. Blijkens deze nieuwe Phantom is er maar één voor wie dat de normaalste zaak van de wereld is. We maken een diepe buiging

Foto's: Rolls-Royce

Opgeschoond

Opel Grandland X 1.5 CDTI Innovation

Opel trakteert haar modellen op een stel nieuwe motoren in verband met de aankomende uitstooteisen. Zo krijgt de Grandland X een frisse CDTI-diesel uit de PSA-stal



Mocht je een jaar of vijftien geleden in slaap zijn gedoezeld en nu pas wakker zijn geworden: hoi, welkom in een tijd waarin het bij auto's niet meer draait om pk's, om het aantal cilinders of zelfs om het verbruik, maar louter om uitstoot. Van CO₂ – je weet wel, dat gas dat je zelf elke paar seconden uitademt, dat warmte vasthoudt maar ook planten voedt – en van zaken als NO_x, fijnstof en andere ellende. Dat kan allemaal echt niet meer, is vies en bah.

De maatschappij heeft dus het liefst dat je gewoon elektrisch gaat rijden. Maar de techniek en infrastructuur zijn nog niet helemaal zo praktisch als je gewend bent. De arme zielen in de kobaltmijnen kunnen niet snel genoeg graven om voor iedere westerling een accupakket van honderden kilo's samen te stellen. We zouden een torenhoog begrotingstekort krijgen door het wegvallen van accijnzen (of plots 5 euro aan stroom moeten betalen om even een overhemd te strijken of een broodje bapao op te warmen). En je hele straat

zou platliggen als elke huisvader tegelijk om half zes zijn auto aan de snellader zou hangen. Dus er moeten tussenoplossingen worden gezocht.

Europa, vooruitstrevend als altijd, denkt dat het het antwoord op alle problemen heeft in de vorm van nieuwe regels. Euro 6D Temp heten ze, en ze zijn vrij streng. Zo geldt er namelijk een NTE-limiet voor de RDE, met een CF van maximaal een factor 2,1 – in de toekomst zelfs 1,5 – ten opzichte van de WLTP. Je snapt (nee, wij ook niet): dat is een zware dobber.

Sommige fabrikanten hebben momenteel enkele modellen uit de handel genomen of zelfs de productie stilgelegd om de nodige aanpassingen door te voeren. Andere, zoals Opel, zijn al enige tijd bezig om zich erop voor te bereiden. En omdat het Duitse merk sinds een tijdje een zusje van Peugeot en Citroën is, kunnen ze meeprofiteren van de alleraardigste motoren die ze daar hebben. Zo is het gekomen dat we ons in een Grandland X bevinden met een 130 pk sterke, 1,5-liter CDTI-dieselmotor, die we

kennen als BlueHDI uit onder andere de 3008 en 5008.

Een diesel-SUV zal vaak zakelijk worden gereden, en zakelijke rijders hebben haast. Dus is het wat ons betreft de vraag of de Grandland nog een beetje lekker meekomt, met z'n nieuwe groene hart. De waarheid is: je merkt weinig van alle schone maatregelen. Een 0-naar-100-tijd van 11,3 seconden is vlot genoeg, de motor is niet te rumoerig en heeft hooguit wat weinig kracht onderin; pas tegen 2.000 toeren komt ie goed op stoom. De handgeschakelde zesbak – een nieuwe achttraps automaat is een optie – voelt wat rauw aan in z'n schakelbewegingen, maar is kort en duidelijk. Met luchtige besturing, een vriendelijke koppeling en een stevig onderstel maakt het van de Grandland een prettige, vlotte familiezeuler. Die bovendien ook qua technologie lekker kan meekomen: zo krijg je een net aanraakscherm, discrete rijstrookhulp, een verkeersbordenlezer die niet je man/vrouw is, en een laadplateau in de armsteun – met een elastiek om je telefoon op z'n plek te houden. *Nifty.*



HET VONNIS 11 20

Met de Grandland X was al weinig mis en deze motor doet zeker geen afbreuk aan 'm. Ruim, goed uitgerust en minder excentriek dan z'n platformgenoten – prima voor niet al te frivole mensen die graag een schoon geweten hebben

Foto's: Opel

SPECS

Motor

1499 cc

viencilinder turbo

130 pk @ 3.750 tpm

300 Nm @ 1.750 tpm

Aandrijving

voorwielen

6v handbak

Prestaties

0-100 km/u in 11,3 s

top 195 km/u

Verbruik (gemiddeld)

4,1 l/100 km

108 g/km CO₂ **A**

Afmetingen

4.477 x 1.856 x 1.609 mm

(l x b x h)

2.675 mm (wielbasis)

1.435 kg

53 l (diesel)

514 / 1.652 l (bagage)

Prijzen

€ 39.499 (NL)

€ 28.900 (B)





Stille streber

Hyundai Kona Electric Premium

SPECS

Motor

1 elektromotor
204 pk
395 Nm

64 kWh (accu)

Aandrijving
voorwielen
traploos

Prestaties

0-100 km/u in 7,6 s
top 167 km/u

Verbruik (gemiddeld)

15,2 kWh/100 km **A**

Actieradius (opgave)

546 km (NEDC)
482 km (WLTP)

Laadtijd

0:54 uur bij 100 kW (80%)
9:35 uur bij 7,2 kW

Afmetingen

4.180 x 1.800 x 1.570 mm
(l x b x h)

2.600 mm (wielbasis)
1.660 kg

373 / 1.114 l (bagage)

Prijzen

€ 44.995 (NL)
€ 44.999 (B) – Sky

Terwijl een ander merk de meeste heibel schopt op het vlak van elektro-auto's, is het Hyundai dat wellicht stilletjes met een potentiële doorbraak komt

Hyundai had kunnen adverteren: 'DDR-bouwkwaliteit, de veiligheid van een Ford Pinto zonder remlicht en het rijgedrag van een Reliant Robin zonder voorwiel' – het had niets uitgemaakt. Is het een oersaai ding dat gedoemd is te mislukken? Nee, integendeel – de nieuwe Kona Electric is een zeer fijne auto. Het kan simpelweg niemand ook maar iets boeien hoe de Kona Electric rijdt; de kleine SUV verkoopt zichzelf. Bijna 4.000 mensen bestelden er al eentje, zonder hem gereden te hebben.

De Koreanen hebben met de Kona Electric namelijk een uniek aanbod: een WLTP-bereik van 482 kilometer, gezond vermogen en een prijs van net onder de 40.000 euro. Voeg daar in Nederland de magische woorden '4 procent bijtelling' aan toe, en je hebt een verkooptopper.

Dit zou zomaar de volgende Outlander PHEV-gekte kunnen veroorzaken, maar dan met één heel belangrijk verschil: de Kona móét je wel opladen. Waar veel PHEV-eigenaren niet eens wisten waar de stekker aansluiting zat, ontbreekt bij de

Kona elke vorm van een verbrandingsmotor. Lokaal uitstootloos rijden is dus verplicht.

Het accupakket is 64 kWh groot. Volgens de nieuwe WLTP-richtlijnen komt de Kona Electric daar 482 kilometer mee. Dat is net zo veel als de Jaguar I-Pace, die het dubbele kost. De oude NEDC-testmethode geeft zelfs 546 kilometer aan. Een Nissan Leaf doet bijvoorbeeld slechts 270 kilometer. En een Opel Ampera-E doet 380 kilometer. Ga maar even bij jezelf na: wanneer heb je voor het laatst meer dan 400 kilometer aan één stuk door gereden? Doe je dat wel, is de Kona Electric bij een snellader binnen een uur weer voor 80 procent vol. Thuis duurt dat, met de juiste lader, net geen tien uur.

Tot zo ver allemaal dik in orde voor je portemonnee, maar rijdt zo'n elektro-Hyundai een beetje? Wie blind een bestelling plaatst, kan opgelucht ademen. Met 204 pk en 395 Nm sprint de Kona in een vlotte 7,6 seconden naar de 100 km/u. Dat is net zo snel als bijvoorbeeld een Toyota GT86. Verwacht echter

niet hetzelfde meeslepende weggedrag. Je voelt wel dat ie een tikkeltje aan de zware kant is voor zijn formaat; de elektrificatie voegt meer dan 400 kilo toe. Dat maakt van de Kona Electric geenszins een logge bak: het accupakket zorgt voor een laag zwaartepunt en hij leunt lichtjes in de bochten. Je kunt er al met al best een lolletje mee beleven. Hij rijdt comfortabel en het geheel voelt solide en stabiel aan. Goed, de banden maken wat herrie, maar dat valt wellicht meer op omdat de motor zo stil is.

De zitpositie is uitstekend – zij het een beetje claustrofobisch door de hoge middenconsole. Het zwevende plateau is uniek voor de elektrische variant van de Kona en is mogelijk omdat er geen fysieke connectie hoeft te zijn met de transmissie. Ook is de neus anders op de stekkerbak. De Kona was van zichzelf al een bijzondere verschijning en hij smooit zonder 'mond' nog even wat apart. Het is even wennen, aangezien auto's al meer dan 100 jaar een grille hebben. Daar krijg je alle kans toe, want we verwachten dat je 'm vaak gaat zien.



HET
VONNIS

16
20

Geen drama rondom investeerders, geen Ludicrous Mode, geen poespas. Gewoon een zeer bruikbare elektrische auto voor een zeer gunstige prijs. En misschien is dat precies wat de mensen nodig hebben om in een elektrische auto te stappen

Foto's: Hyundai



Hemelsbreed

Jeep Wrangler 2.2 MultiJet II Rubicon Softtop 2-deurs

'Icoon' is een doodgeknuppeld woord, maar de Jeep Wrangler is het. En om een icoon te updaten heb je een hoop zelfbeheersing en stalen zenuwen nodig. Wat als je de plank mislaat?

Het verhaal van de Jeep Wrangler kent iedereen, al was het maar omdat we zonder zijn verre voorganger de jaren veertig mogelijk heel anders hadden afgesloten. Het model staat aan de basis van alles waar Jeep voor staat. Hij en hij alleen is de reden dat alles wat vier wielen heeft en offroad een béetje vooruitkomt, in de volksmond als 'jeep' wordt aangeduid.

Met uitzondering van de Mercedes G-klasse bestaat er op dit moment geen auto die zo historisch verantwoord is als de Wrangler. Hij is decennialang qua opzet en intentie hetzelfde gebleven; hij werd alleen iets groter en kreeg bluetooth. Je kunt nog steeds z'n deuren eruit halen en z'n voorruit omlaag klappen. Je kunt z'n interieur nog steeds uitspoelen met een tuinslang.

Dit is dus een belangrijk model – niet alleen voor Jeep, maar voor de autowereld in het algemeen. En belangrijke modellen zijn de vervelendste om te vernieuwen. Jeep luisterde naar zijn klanten om erachter te komen welke punten nu echt verbeterd moesten worden, en keek vervolgens

naar het verleden om een respectvolle manier te vinden om dit te doen. Het resultaat staat hier voor onze neus.

In het Oostenrijkse Spielberg vindt deze zomer Camp Jeep plaats, waar honderden fans met hun auto's door de omgeving gaan ploeteren. Vandaag, een dag voordat het feest van start gaat, mogen wij met de nieuwe Wrangler het spits afbijten. Het heeft gisteren geregend en er zijn een paar bomen verzakt en omgevallen, zo krijgen we te horen. Het wordt zwaar en een beetje link. We staan te popelen.

De Wrangler JL, zoals deze generatie heet, werd iets langer om meer binnenruimte te creëren. Het lijkt erop dat de achterbank – een letterlijk pijnpunt van de vorige – qua comfort en hoek nu ook echt geschikt is voor mensen. Z'n silhouet oogt minder hoog, er wordt voldaan aan de nieuwste veiligheidseisen en hij heeft zelfs led-koplampen en een achteruitrijcamera in het reservewiel. Het interieur werd verbeterd: weg is de *plastic-fantastic*-sfeer van de JK (2006-2018), de materialen zijn veel mooier en er is echt metaal gebruikt als

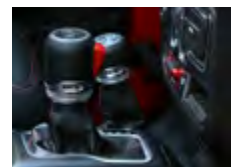
afwerking, met schroefjes en alles. Er is 8,4-inch infotainment, compleet met een offroad-app die laat zien hoeveel graden je aan het 'stampen' bent. Vakterminologie, denken we.

In Europa krijgen we twee motoren, beide bekend uit andere FCA-producten: een 2,0-liter turbo-benzine met 272 pk (vanaf eind dit jaar) en een 2,2-liter turbodiesel met 200 pk. Een achtrups automaat is standaard, net als instelbare 4WD met lage gearing. Uitstoot en verbruik werden 15 procent gedrukt en in 2020 komt er zelfs een plug-in hybride.

Uiteraard is de Wrangler er opnieuw als tweedeurs en als vierdeurs Unlimited. Tevens kun je kiezen uit de uitvoeringen Sport, Sahara en Rubicon. De eerste is de instapper, de tweede de luxeversie en de derde de extreme offroader met knokige BF Goodrich-banden, volledig te sperren differentiëlen en een los te koppelen stabilisatorstang. Overigens zijn alle nieuwe Wranglers in de drek capabeler dan ooit: de complete aandrijving werd herzien en



Alles op slot en gaan





BINNENIN

1

Voorruit

Even een beetje morrelen aan wat boutjes en je klapt 'm zo weg op de motorkap. Doen!

2

Besturing

Is afstandelijk en lijkt feitelijk in niets op wat je in andere auto's 'besturing' noemt. Leuk!

3

Offroad-opties

Schakel tussen RWD, 4WD en 4WD low, zet je diff's op slot of koppel je stabilisatorstang los

4

Infotainment

Helemaal volgens de laatste mode, maar dan met extra veel apps voor moddermensen

5

Rubber

Dat de Rubicon überhaupt tapijt heeft, is al heel wat, maar de matten zijn wijselijk van rubber

SPECS

Motor

2.143 cc

viercilinder turbo

200 pk @ 3.500 tpm

450 Nm @ 2.000 tpm

Aandrijving

vier wielen

8v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 9,6 s

top 160 km/u

Verbruik (gemiddeld)

7,4 l/100 km

195 g/km CO₂

Afmetingen

4.334 x 1.894 x 1.879 mm

(l x b x h)

2.459 mm (wielbasis)

2.086 kg

66 l (diesel)

192 / 587 l (bagage)

Prijzen

n.b. (NL)

n.b. (B)

zaken als aanloop- en afrolhoeken, klimhoek en doorwaaddiepte werden verder verbeterd.

We rijden met diverse uitvoeringen, maar vallen uiteindelijk als een blok voor de tweedeurs Rubicon diesel. Al heb je op asfalt liever de Sahara (met Bridgestone-straatbanden), aangezien het terreinrubber nogal veel herrie maakt. Het windgeruis valt mee, en zelfs de softtop op ons exemplaar – je kunt ook kiezen voor een afneembare hardtop, of voor een elektrisch bediend stoffen schuifdak – maakt op de snelweg nog geen storend lawaai, ook al flapperen de zijruiten vervaarlijk.

De besturing is compleet doods, met een lachwekkende hoeveelheid speling rond de middenstand; maar in een echte offroader

is dat wat je wilt, zodat je je duimen niet verzwikt als je door een greppel dendert of tegen een rots knotst. Op de weg is het enigszins verontrustend – bochten of krappe steegjes zijn een kwestie van gokken en hopen – maar je leert het al snel waarderen als een van de vele ontwapenende karaktertrekjes van de Wrangler. Het hoort bij 'm. Daarbij zorgt z'n stevige onderstel voor standvastigheid, zelfs al voelt de tweedeurs qua stabiliteit soms wat spannend aan door z'n korte wielbasis en flexibele banden.

Waar de oude, nagelende 2.8 diesel ons altijd deed verlangen naar de benzineversie, weet de nieuwe 2.2 vanaf het begin te overtuigen. Hij heeft een mooie loop en spreidt riante, breed inzetbare kracht ten toon. Het gaspedaal gaat zwaar, ook weer

vanwege het offroad-karakter – als je bedachtzaam over obstakels kruipt, kun je geen uitschieters gebruiken.

En inderdaad: het is verbazend waar je met de Wrangler kunt komen. Door de drassige modder sleurt hij ons tegen hellingen omhoog die je te voet droog nog niet zou willen beklimmen, en hij vindt grip waar je het allang niet meer verwacht – zelfs de versie met straatbanden zit er zelden om verlegen. Met de tussenbak in de lage gearing en de transmissie handmatig vastgezet in de tweede of derde versnelling kun je de wereld aan. Neem je de tijd om het dak eraf te halen, en om een paar bouten los te schroeven en de voorruit plat op de motorkap te leggen, dan wordt de hele ervaring met een factor vier vergroot.

Ons gevoel na een dagje Spielberg met de Wrangler: spelen met auto's wordt nauwelijks leuker dan dit. Je kunt natuurlijk steeds terugkomen op de eeuwige dooddoener dat je 'er in Nederland toch niks aan hebt', maar dat zou voor ons geen reden zijn om hem te laten staan. Een betere reden daarvoor is de prijs, die nog niet bekend is maar ongetwijfeld rond de euroton komt te liggen (twee keer zoveel als in normale landen). Aan de andere kant: een onwrikbaar brokje vrijheid mag ook best wat kosten.



HET
VONNIS

17

20

De nieuwe Wrangler geeft je alles wat z'n voor-gangers je ook gaven, en meer: meer terrein-kunde, meer technologie en meer voelbare kwaliteit. Maak het je levensdoel om er een te kopen en rijd overal door- en overheen

Foto's: Jeep



Opperbruut

Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+ Brabus 800

Meestal, als je een Brabus tegenkomt, is ie voorzien van roze leren bekleding, meer carbon dan een Pagani en velgen met goud en diamanten. Meestal...

Nederland kent een aantal dealers die Brabus voeren, waarvan Thijs Timmermans in het Gelderse Waardenburg er een is. Ze zijn zelfs Brabus Premium Dealer en haalden de eerste Mercedes-AMG E 63 S met Brabus-pakket naar Nederland. Geen roze leer, overdadig carbon of gouden velgen, gelukkig. Wel een Brabus-motorupgrade en een speciaal door Akrapovič ontwikkelde uitlaat. Dat belooft veel geweld.

Al in 1977 startten de Duitse vrienden Klaus Brackman en Bodo Buschmann (vandaar de naam Brabus) een bedrijf om auto's te tunen. Naar verluidt, bleek dat Brackman er weinig lol in had; hij verkocht zijn aandeel al snel voor zo'n 100 euro aan Buschmann. De primaire focus van het bedrijf kwam te liggen op het vergroten van het vermogen van met name Mercedesen. Meer pk's, meer newtonmeters. De cosmetische opsmuk waaraan wij vaak denken bij de naam Brabus is slechts bijzaak.

In die jaren zeventig was Brabus het

equivalent van AMG, dat toen nog een zelfstandig opererende onderneming was alvorens het in de jaren negentig door Mercedes werd overgenomen. In april van dit jaar overleed oprichter Bodo Buschmann en werden zijn werkzaamheden door zijn zoon overgenomen. Inmiddels telt Brabus vele dochterondernemingen (ook voor het *customizen* van boten en vliegtuigen), zijn ze geautoriseerd Mercedes-Benz-servicepartner en hebben ze middels Smart-Brabus GmbH zelfs een joint venture met Daimler AG – het



moederbedrijf van Mercedes-Benz. Echt serieuze jongens dus.

Hun nieuwe creatie voor de snelste E-klasse behelst een power-upgrade. Wat cijfertjes: de standaard E 63 S is alleen leverbaar als 4Matic+ – dus met hyperintelligente vierwielaandrijving – en kost in Nederland zo'n 180.000 euro. Onze immer geliefde en fraai voetballende zuiderburen betalen slechts zo'n 130.000 euro. Daarvoor krijg je de best klinkende V8 ooit: een 4,0-liter biturbo met 612 pk en 850 Nm koppel die de auto in 3,4 seconden van 0 naar 100 km/u ramt. Even snel als een Porsche 911 GT3, om eens wat te noemen. De topsnelheid is begrensd op 250 km/u, maar met wat bijbetaling voor het AMG Driver's Package haalt Mercedes de begrenzer er voor je af en knal je rustig door tot 300. Lekker allemaal? Ja toch? Maar nu komt Brabus om de hoek kijken.

De turbo's van AMG worden naar Brabus gestuurd. Zij vergroten ze flink en sturen ze samen met een Brabus-ECU



Onder de kap oogt ie woester dan vanbuiten





BINNENIN

1

Zitten

Stel de uitstekende stoelen eerst even goed in voor al dat geweld je lichaam teistert

2

Stuur

Scherp zoals je van elke AMG mag verwachten. Of wil je hier eigenlijk een Brabus-logo?

3

Infotainment

Een groot scherm met alle informatie die je maar wilt. Stel je één keer goed in en klaar

4

Minimalisme

Typisch een moderne Mercedes: geen talloze knoppen, gewoon kachel aan, kachel uit

5

Touch-dingen

Ook al typisch: een touch- ding voor navi en zo. Gebruik je nooit, wel dat wiel eronder

SPECS

Motor

3.982 cc

V8 biturbo

800 pk @ ca. 6.000 tpm

1.000 Nm @ ca. 2.500 tpm

Aandrijving

vier wielen

9v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 3,0 s

top **300** km/u

Verbruik (gemiddeld)

>10,8 l/100 km

>199 g/km CO₂ **G**

Afmetingen

4.993 x 1.907 x 1.460 mm

(l x b x h)

2.939 mm (wielbasis)

1.850 kg

66 l (benzine)

540 l (bagage)

Prijzen (alle opties)

ca. € 260.000 (NL)

ca. € 210.000 (B)

retour. Die ECU (Engine Control Unit) zorgt ervoor dat de bepaalde waarden in de standaard software van AMG anders worden ingesteld om te kunnen omgaan met die dikkere turbo's. Want door die vergrote gevallen schiet het standaard vermogen van 612 pk door naar 800 pk. Niveau Ferrari 812. En het koppel? 150 erbij, naar 1.000 Nm. Dat is bijna 300 Nm meer dan die 812.

Alsof dat nog niet genoeg was, liet Timmermans de vermaarde Sloveense uitlaat-specialist Akrapovič een speciaal pijpenstelsel ontwikkelen om het auditieve genot van de AMG-V8 naar een haast onmogelijk prettiger niveau te tillen. Het resultaat van deze inspanningen? Een hele hoop extra zalig kabaal als je ook

maar naar het gaspedaal knipoogt.

De acceleratietijd van 0 naar 100 km/u ligt nu op 3 seconden rond – 0,4 seconde sneller dan de standaard versie. Je moet daarvoor wel *launch control* toepassen: dat betekent de rij-modus op Race zetten, je voet op de rem houden en met je andere voet het gaspedaal diep intrappen, de rem loslaten – en je wordt afgeschoten. Vervolgens trekt de Brabus 800 in een haast onafgebroken boost tot voorbij de 250 km/u – pas daarboven is de versnelling iets minder heftig. Maar nog steeds enorm. De begrenzer van AMG maakt bij 300 km/u een einde aan het plezier. Brabus heeft pogingen gedaan de begrenzer 'uit te zetten', maar ze zijn er nog niet in geslaagd de software van AMG te

omzeilen of aan te passen. Mocht dat alsnog gaan lukken – ze geven nog niet op – dan vermoeden we dat je toch wel 340 km/u zou kunnen halen...

Al dat moois aan nóg meer vermogen heeft wel een aardig prijskaartje. Want bovenop de basisprijs van de AMG E 63 S komen nog wat pakketjes van Mercedes, je wilt natuurlijk keramische remmen en ander leuk spul, dus reken erop dat je daaraan nog 40.000 euro kwijt bent. De kit van Brabus kost je nog eens 30.000 euro en wil je de Akrapovič-uitlaat in vol ornaat, dan ben je nog 10 mille lichter. Maar dan heb je wel carbon-eindstukken.

Het eindresultaat is dat je in Nederland pakweg 260.000 euro kwijt bent. Best veel voor een snelle E-klasse. Daar is echter een 'maar' aan verbonden. Tot nu toe zijn we nog nooit een sedan tegengekomen die zo'n snelheidssensatie biedt, met een geluid waarvan de rillingen over je rug lopen (en ook wat zweet, eerlijk gezegd). Hij is woest, en op de goede manier ook ingetogen. Daarnaast vermoeden we, en dit gaan we binnenkort hopelijk *live* onderzoeken, dat deze Brabus 800 partij kan bieden aan niets minder dan een Ferrari 812 Superfast. Als je dus met een andere, minder kille bril naar de prijs kijkt, valt het eigenlijk wel mee.



HET VONNIS **18** 20

Misschien niet de goedkoopste, maar waarschijnlijk wel de meest brute sedan die je kunt kopen. Rijdt een groot aantal supercars het snot voor de ogen, en dat terwijl je je toch in een representatieve zakenauto bevindt

Foto's: Jeroen Jansen

Voet bij stuk

Opel Mokka X 1.4 Turbo 120 pk Innovation



Het is in deze crossover-tijden kennelijk al zo ernstig met ons gesteld dat we deemoedig terugdenken aan de glorie-dagen van de Opel Mokka – het moet niet veel gekker worden

De Opel Mokka, geïntroduceerd in 2012, is nog altijd onder ons – hoewel hij van links en rechts wordt belaagd door Opels nieuwe crossover-offensief op basis van PSA-platforms. Tussen de gelikte Crossland X en de Grandland X ziet het beestje, dat tussendoor werd opgefist en sindsdien ook een 'X' aan zijn naam mag toevoegen, er een beetje ongemakkelijk uit. Alsof ie zelf ook wel weet dat z'n tijd er binnenkort op zit.

Terwijl wij toch, als we een middelgrote crossover wilden, de Mokka hoog op ons lijstje zouden hebben staan. Oké, we geven het toe: we hebben misschien een klein zwak plekje voor 'm. En heus niet alleen omdat we ooit een tocht door Afrika met 'm maakten, waarbij ie de klappen op z'n kin nam en zich kranig weerde als een rauw terreinkarretje.

Wat ons betreft is de Mokka precies wat een compacte crossover moet zijn. Niet modieus, niet ijdel, maar met de juiste uiterlijke eigenschappen: hoog, gedrongen en stoer-achtig. En, cruciaal:

verkrijgbaar met vierwielaandrijving. Een auto die zowel z'n mannetje staat in de vieze blubber en de droge woestijn als op het parkeerterrein van de Aldi (waar het immers ook een waar oorlogsgebied kan zijn).

Niets ten nadele van z'n jongere broertjes, maar de Crossland en Grandland raken bij ons niet dezelfde snaar. Ze willen te graag, zijn te zelfbewust en hip, met hun designgeintjes. En het zijn trouwens ook geen vierwielaandrijvers (toekomstige versies met een elektromotortje achterin niet meegerekend), waardoor ze in ons boekje meteen een streepje tegen hebben.

Een eventuele opvolger van de Mokka zal van hetzelfde PSA-laken een pak zijn, maar gelukkig laat Opel het origineel voorlopig nog even doormarcheren. Hij komt niet in aanmerking voor dezelfde nieuwe dieselmotoren als z'n stalgenoten (zie pagina 62) – het zou wat te veel moeite zijn om die in dit oude GM-platform te bouwen – maar kreeg wel onlangs een nieuwe instapmotor toegevoegd. Nou ja, nieuw: het is de 1.4 Turbo

die we al kennen, maar dan met 120 in plaats van 140 pk, en enkel in combinatie met een handbak en voorwielaandrijving. Drukt de prijs toch weer een beetje, en het is niet dat je er in de prestaties op de weg heel veel van merkt.

Het interieur van de Mokka voelt vertrouwd aan, met nog de oude Intelli-Link-navigatie (die, in tegenstelling tot het nieuwe systeem in de Grandland, geen gekoppelde smartphone nodig heeft om een route met tussenstops te kunnen rijden) en de bekende stoelen die zijn goedgekeurd door de Duitse ruggengratenclub. Als je wilt, zijn er adaptieve led-koplampen en parkeerhulp beschikbaar. De Mokka stuurt prettig, schakelt als door boter en is onder alle omstandigheden behoorlijk stil. Bovendien is ons testexemplaar, niet de auto op deze foto's, uitgevoerd in knalrood met zwarte velgen: woeha!

We willen niet zeggen dat er niet heel veel leukere compacte auto's bestaan. Maar als we dan toch allemaal in crossovers gaan rijden, mogen ze van ons best een shotje Mokka hebben.



HET
VONNIS

13

20

In een markt vol vermoeiende glim- en glitterkarren is de Mokka inmiddels een verfrissend nuchter geval. Ja, we weten dat je beide opa's er een rijden, maar geloof ons: voor een crossover is ie nog best geinig

Foto's: Opel

SPECS

Motor

1364 cc

viercilinder turbo

120 pk @ 4.800 tpm

175 Nm @ 2.000 tpm

Aandrijving

voorwielen

6v handbak

Prestaties

0-100 km/u in 10,9 s

top 185 km/u

Verbruik (gemiddeld)

6,4 l/100 km

148 g/km CO₂ **D**

Afmetingen

4.275 x 1.781 x 1.658 mm

(l x b x h)

2.555 mm (wielbasis)

1.394 kg

52 l (benzine)

356 / 1.372 l (bagage)

Prijzen

€ 29.799 (NL) – 140 pk

€ 21.950 (B)





Blijvertje

Mazda 6 SkyActiv-G 165 Signature

SPECS

Motor

1998 cc

165 pk @ 6.000 tpm

213 Nm @ 4.000 tpm

Aandrijving

voorwielen

6v handbak

Prestaties

0-100 km/u in 9,4 s

top **216 km/u**

Verbruik (gemiddeld)

6,4 l/100 km

146 g/km CO₂

Afmetingen

4.870 x 1.840 x 1.450 mm

(l x b x h)

2.830 mm (wielbasis)

1.407 kg

62 l (benzine)

480 l (bagage)

Prijzen

€ 44.240 (NL)

n.b. (B)

Voor de tweede keer krijgt de Mazda 6 een facelift, en dat gebeurt uiteraard op z'n Mazda's: met genoeg aandacht voor detail om het grote geheel te verheffen

Het komt niet bijzonder vaak voor dat fabrikanten hun modellen een tweede opknappbeurt geven; meestal is het een paar jaar na de eerste tijd voor iets compleet nieuws. In het geval van de Mazda 6 vinden we het niet zo erg dat hij nog even in zijn huidige gedaante onder ons blijft. Dit, dames en heren, is namelijk een bijzonder fijne auto.

Neem allereerst z'n uiterlijk. Stijlvol, smooth, modern zonder die zelfingenomen air van 'kijk mij eens modern zijn' eromheen. Mazda's Kodo-designtaal werkt wat ons betreft op geen van hun auto's zo effectief als op deze 6. Hij is beeldschoon.

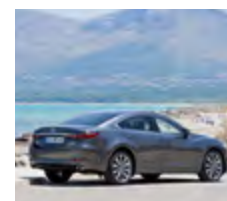
Dat weet Mazda zelf ook wel, en dus waren de uiterlijke wijzigingen subtiel (hoewel talrijk). Het front oogt breder en 'meer 3D' door het gebruik van andere koplampen en een aangepaste grille. De doorlopende, opwaartse lijn op de flanken werd na het achterwiel onderbroken voor een 'stabiel en sterker' silhouet, en ook de achterkant kreeg meer horizontale nadruk, met grotere uitlaten die verder naar buiten zijn geplaatst.

Op het stuur en sommige knopjes na is de cabine juist compleet nieuw. Zo is er een compleet herzien dashboard met groter infotainment, en zelfs de stoelen werden opnieuw vormgegeven. Het doel: een meer upscale ambiance. Het oogt allemaal een stuk rustiger en vriendelijker, en op het topmodel krijg je een interessant telerscherm met fysieke wijzers. Leren bekleding gaat altijd gepaard met stoelventilatie. En wil je het non plus ultra, dan kies je de Signature-uitvoering en het Oriental Brown-interieur, met speciaal Japans hout en een suède-achtig nano-stofje op het dashboard.

Mazda, nooit van het halve werk, zorgde voor een betere afwerking en NVH, nam de besturing onder handen en wist meer veercomfort te creëren. Verse technologie is er ook, onder andere in de vorm van een 360-graden camera en radar-cruisecontrol met stop & go. De ruitwissers kregen een ontdoof functie en er zijn adaptieve led-koplampen leverbaar. Belangrijker: alle motoren voldoen alvast aan de aankomende uitstooteisen. Ook de turboloze benzines. Het kan dus nog.

Wat niet wil zeggen dat het de best denkbare motoren zijn voor uit de kluiten gewassen sedans en stationwagens (zelfs al zijn de 6'ers gezien hun afmetingen relatief licht). In de 2.5 met 194 pk en automaat vragen we ons af waar al het vermogen gebleven is; er zit geen punch in, geen urgentie. Misschien zijn we voorgoed verpest geraakt door alle turbo's. Of misschien ook niet: want als we in de 2.0 met 165 pk en handbak stappen, hebben we het grootste plezier. De kleinere motor is levendig en vinnig en haalt nog net wat extra's uit z'n tenen als je 'm doortrekt boven de 5.000 tpm. Beide viercilinders moet je uitwringen, maar de 2.0 belooft je er ook daadwerkelijk voor.

De zeestraps automaat voelt inmiddels echt verouderd aan – lui en lang van gang – maar met de handbak is de 6 haast een soort maxi-MX-5. Alleen al uit het koppelen en schakelen spreekt een onstuitbare gewilligheid, en zodra je een bocht aansnijdt, is het speelkwartier echt begonnen. Wat we zeiden: deze 6 is zo ontzettend fijn dat ie van ons nog vele jaren zou mogen blijven.



HET
VONNIS

15

20

Verbeterd waar het telt, onverminderd een van de mooiste en lekkerst rijdende auto's in z'n segment. En nu volgt er een on-Top-Gear-achtig advies: ga voor de kleinere motor. Met handbak. Daar krijg je geen spijt van

Foto's: Mazda



Kop van Jut

Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8

Het gebeurt niet vaak, bijna nooit eigenlijk, maar soms kunnen we ongelooflijk kwaad worden. Steen des aanstoets, dit keer: de Ford Mustang GT. Al kan hij daar niets aan doen

Het stond er echt, zwart op wit. We lazen de krant en voelden al een stevige irritatie opkomen. Schiphol was van plan ook mensen die anderen even afzetten op de luchthaven, geld te laten betalen. Niet te weinig ook: 5 euro. Een doodordinaire geldklopmaatregel natuurlijk, waar je op zich al pislink van zou worden. Maar wat zegt die onvoorstelbare druipneus van een woordvoerder? 'We willen reizigers ontmoedigen met de auto te komen, want het wordt een beetje druk, qua verkeer. En we willen de luchtkwaliteit verbeteren...'

Hoe dúrf je? De *luchtkwaliteit verbeteren?* Het kereltje stond het te verkondigen op een plek waar gemiddeld per dag 1.361 vliegtuigen, de grootste (qua personenvervoer) vervuilers die er zijn, opstijgen en landen. Waar een vliegtuig er gemiddeld 400 kilo (volkomen door de fiscus met rust gelaten) brandstof doorheen jaagt om alleen al naar de Polderbaan te taxiën. Dat is 1.200 kilo CO₂! En wat zou zo'n kreng trouwens uitstoten tijdens dat volgas opstijgen? Als het ventje er nog iets langer

had gestaan was ie pikzwart geweest van de ongelooflijke hoeveelheid rommel die zijn geliefde vliegmachientjes uitbraken. Maar mensen die vaak niet eens een keuze hebben (koffers, belachelijke vliegtijden en zo) moeten doodleuk 5 euro dokken *vanwege de luchtkwaliteit?* Kafka ligt hele metrotunnels te graven van het zich omdraaien in zijn graf: dat hij daar nou niet op was gekomen.

Nee, het was geen toeval dat een kennerlijke goddelijke voorzienigheid net had beschikt dat we die dagen de auto reden die in zijn eentje bewijst dat we in Nederland knettergek/volkomen van het padje/compleet koekoe zijn geworden: de Ford Mustang GT. Het ding kost in Amerika 40.000 dollar. In Nederland, want transport en zo, 38.498 euro. En dan komt de fiscus langs.

Wat je dan mag betalen, laat zien hoe doorgeslagen 'ons' beleid is. 112.945 euro! Nee, geen tikfout: hij gaat dus qua prijs drie keer over de kop omdat hij het gore vies-bah lef heeft 277 hele grammen CO₂ per kilometer uit te stoten. Om het anders te zeggen: om uit te stoten wat een vliegtuig naar de Polderbaan nodig heeft, zit een

Mustang GT in Teheran. Of de Noordpool. Of Senegal. *Take your pick.* Let wel: het vliegtuig betaalt 0 (nul) euro belasting. Wat de Mustang-rijder nog aan benzine-accijns (zo'n 62% van de literprijs) en wegenbelasting betaalt, hebben niet eens berekend. Te moedeloos.

Natuurlijk zijn er legio auto's waarover je nog meer belasting betaalt, maar vanwege zijn zo vriendelijke basisprijs is er nauwelijks een auto te bedenken wiens wezen en intentie zó om zeep wordt geholpen door 'het systeem' als deze. In Amerika is de Mustang een beginnersauto, voor 25.000 dollar heb je er al een. Met een (310 pk sterk, dat dan weer wel) 2.3-viercilindertje weliswaar, maar als gezegd: zo'n zalige V8 hoeft niet meer dan 40 mille te kosten. En dat zie je er ook aan af. Je hoeft nooit ver te zoeken om *crappy* plastics te vinden, de afwerking is oké maar nooit top – maar dat hóéft ook helemaal niet, voor dat geld.

In Nederland komt hij opeens terecht in een prijssegment waarin hij op voorhand geen schijn van kans heeft. Je kunt het zo



Brullend koopje van de eeuw. Elders dan





BINNENIN

1

Audio

Deze is, mede door de giga-subwoofer in kofferbak, net zo oververdovend als de auto zelf

2

Stuur

Apart: een helemaal rond stuur. Ze wilden er eerst nóg meer knopjes op doen, maar dat paste niet

3

Digitaal

Alle meters zijn digitaal – je kunt er bijvoorbeeld ook één grote toerenteller van maken

4

Scherm

Mooi scherm in een zee van frietbakjes-plastic. Nou ja, mag het, voor dik een euroton?

5

Transmissie

Hier de prima handmatige zesbak – er is ook een tientraps (!) automaat, die nog 0,3 s sneller is

SPECS

Motor

5.038 cc
V8

450 pk @ 7.000 tpm
529 Nm @ 4.600 tpm

Aandrijving

achterwielen
6v handbak

Prestaties

0-100 km/u in 4,6 s
top **249** km/u

Verbruik (gemiddeld)

12,4 l/100 km

277 g/km CO₂ **G**

Afmetingen

4.789 x 1.957 x 1.382 mm
(l x b x h)

2.720 mm (wielbasis)

1.743 kg

61 l (benzine)

408 l (bagage)

Prijzen

€ 112.945 (NL)

€ 46.500 (B)

gek niet bedenken of er is voor die 113.000 euro (op de onze zaten nog een paar opties die de boel opdreven naar 120 mille) wel iets te krijgen dat aan alle kanten beter, luxueuzer, sneller of wat dan ook is. Het is alsof je Pietje Bell tegenover een peloton tot de tanden gewapende mariniers zet en die vervolgens compleet de vrije hand geeft: er blijft geen botje heel.

En dat terwijl de Mustang ons, eerlijk is eerlijk, op elk vlak honderd procent is meegevallen. Het zit allemaal echt niet zo slecht in elkaar (ze bouwen hem ook al sinds 1964, dat scheelt). Hij ziet er fantastisch authentiek en toch modern uit – we hadden met ons knaloranje exemplaar een bekijks dat we in tijden niet hebben meegeemaakt. Al doet het V8-geluid ook een hoop.

Maar het is in alle opzichten een auto die anno 2018 uitstekend kan meekomen – er is een vol-digitaal instrumentendisplay dat je Mustang-paardjes laat zien bij het starten en moderner is dan menig Europese/Aziatische tegenstrever van 40 mille. De audio-installatie zou in Groningen verboden moeten worden en qua connectiviteit zou je nooit meer een meter hoeven rijden – de wereld ligt toch al aan je voeten. Er zijn meer rij-modi dan je in welke Duitse sportauto ooit zult aantreffen en ze werken allemaal nog heel behoorlijk ook. De Drag Strip-stand gaat in onze contreien natuurlijk helemaal nergens over, maar is wel pure Amerikaanse humor: het optimaliseert de manier waarop je een kwartmijl zo snel mogelijk kunt afleggen. De functie die Line

Lock heet, is helemaal lachen-gieren-brullen: het zet de voorwielen vast terwijl de achterkant vrij spel heeft – de ideale manier om een burn-out te maken en gegerandeerd de snelste manier om van je achterbanden af te komen. Drie keer raden waarom de importeur de profdieptes van de banden meet bij het ophalen en terugbrengen van de auto...

Maar het fraaist is natuurlijk die V8. Geen turbo, gewoon lineaire, voorspelbare en tomeloze versnelling, oude school. Een juweel van een motor, die iedereen een keer in zijn leven zou moeten hebben meegemaakt. Hij gromt, hij brult, hij blaft, maar bijt zelden. En zeker met de (optionele) Magnaride-dempers blijft de auto in bochten mooi vlak en stabiel – je hoeft er dus niet per se na een paar bochten uit te zien als de gemiddelde Mustang-rijder op YouTube (lees: beteuterd starend naar de smeulende resten na hopeloos uit de bocht te zijn gevlogen). Het is, om het op z'n Amerikaans te zeggen, 'a barrel of laughs'.

Sorry, het is in dit stuk nauwelijks over de Mustang gegaan, we weten het. Maar dat maakt ook niet uit: er is toch niemand die hem zal kopen. De Mustang GT is de ultieme Kop van Jut van ons milieubeleid. En dat is, naast een grove schande, vooral ontzettend jammer.



HET
VONNIS

15

20

In een land waar een Dieren-partij in het parlement zit, is het bizar dat dit paard fiscaal zo ongenadig mishandeld wordt. Zeker omdat het zo'n ontzettend vermakelijk beest is dat, vanwege zijn hilarische V8, toch al op uitsterven staat

Foto's: Ford



Kijkje in de keuken

Seat Tarraco 2.0 TDI 190 pk DSG 4Drive

Apart hè, die nieuwe Seat? Maak je geen zorgen: dit is uiteraard niet de definitieve verschijningsvorm van de nieuwe Tarraco. We pakken alvast een voorproefje mee

Hij heet dus Tarraco, dat is alvast wél definitief. Zoals al eerder bij de Arona schreef Seat een prijsvraag uit waarbij het publiek de naam van de nieuwe grote SUV kon kiezen uit een lijst mogelijkheden. De keus viel op Tarraco – zoals bij Seat te doen gebruikelijk een Spaanse plaatsnaam. Ga hem trouwens maar niet opzoeken in je Bosatlas, want daar zul je hem niet vinden; het is de oude Latijnse naam van de stad die je nu (misschien) kent als Tarragona. Aardigheidje: je kunt door je uitspraak van deze typenaam al aangeven of je voor FC Barcelona of voor Real Madrid bent. Zeg je namelijk Tárraco, met de klemtoon op de eerste ‘a’, dan bezig je de Catalaanse uitspraak (hup Messi!). Spreek je het uit als Tarráco, dan spreek je Spaans.

Als je op de foto's al iets kunt zien, is het dat de Tarraco nog niet helemaal af is. Hij is een heel eind op weg – denk alle psychedelische camouflage weg (succes!) en je ziet de auto die begin 2019 bij de dealers zal staan. Voor degenen die een

iets minder ontwikkeld voorstellingsvermogen hebben: ja, het is een grote SUV en ja, je kunt hem zien als het tweelingbroertje van de Skoda Kodiaq en VW Tiguan Allspace. Hij beschikt standaard over vijf zitplaatsen, maar degenen onder jullie die elke morgen meer dan vijf ontbijtbordjes op tafel moeten zetten (of gewoon altijd de klos zijn bij de uitwedstrijden van het voetbalteam) kunnen een derde zitrij met nog twee plaatsjes bestellen.

Zoals altijd binnen de Volkswagen Groep is de hamvraag: waarom zou je de Iberico prefereren boven de Schwarzwald-er of die van het Tsjechische varken? Goed, bij ham is dat makkelijk, maar bij auto's lijkt die vraag wel steeds moeilijker te worden. Nog niet eens zo heel lang geleden was de verdeling duidelijk: VW = kwaliteit, Skoda = budget en Seat = sportiviteit, maar die grenzen zijn verregaand vervaagd. Niemand zal Skoda nog een *cheap-ass* Lidl-merk noemen, en VW heeft zijn kwaliteitsimago behoorlijk verzopen in dieselschandalen en ondeugdelijke TSI-motoren en DSG-transmissies. Seat,

ten slotte, heeft besloten de sportieve aspiraties in een ander jasje te steken door er meteen maar een heel nieuw merk voor op te richten: Cupra. Wat weer een volgende hamvraag oproept: wat blijft er dan over van Seat?

Het antwoord van de Spanjaarden is wat moeizaam, al kan dat ook aan ons liggen: Seat moet wat meer de technologische kant op, met meer (dan de anderen) aandacht voor connectiviteit, autodelen via smartphone-apps, dat soort dingen. Vandaar dat al enige jaren geleden de tenenkrommende slogan ‘Enjoyneering’ in het leven werd geroepen, inmiddels godzijdank omgevormd tot ‘Technology to enjoy’. Als jij daar niet Spaans-warm voor loopt – wij ook niet, maar goed, laten we het een kans geven.

De Tarraco, dus. We hebben een dagje met het afgeplakte ‘werk-in-uitvoering’-exemplaar kunnen rijden, wat altijd tot wat gemengde gevoelens leidt. Niet per se in negatieve zin hoor, het is alleen altijd de vraag of die eerste indrukken nog heel



Hoort camouflage niet op te gaan in de omgeving?





BINNENIN

1

Niets te zien

We hebben het vermoeden dat achter deze camouflageboerka een ventilatierooster zit

2

Niets te zien

Achter dit stuk duikpakstof zit het volledig digitale en dus hippe instrumentenpaneel

3

Niets te zien

Zelfs het logo is afgeplakt, maar ons immer speurend journalisten-oog zegt: Seat

4

Niets te zien

Met gevaar voor eigen leven hebben we ontdekt dat hier een navi-scherm achter zit

5

Iets te zien!

Jawel: een pook! Een echte! En je ziet meteen: da's een automaat. Knap speurwerk!

SPECS

Motor

1968 cc
viercilinder turbo
190 pk @ 3.500 tpm
400 Nm @ 1.750 tpm

Aandrijving

vier wielen
7v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 8,0 s
top **213 km/u**

Verbruik (gemiddeld)

n.b.

CO₂-uitstoot n.b.

Afmetingen

4.735 x 1.839 x 1.658 mm
(l x b x h)

2.787 mm (wielbasis)

1.745 kg

60 l (diesel)

760 l (bagage)

Prijzen

n.b. (NL)

n.b. (B)

relevant zullen zijn op het moment dat de auto daadwerkelijk productieklaar is. Tussen deze auto en de versie die uiteindelijk bij jou aan de stoeprand zou kunnen staan, zit immers nog één ronde waarin nog het een en ander aan de auto versleuteld gaat worden.

De grote lijnen zijn echter wel duidelijk. De Tarraco zal komen met keuze uit vier motoren. De benzinedrinkers zijn een 150 pk sterke 1.5 en een 2,0-liter met 190 pk. Dieselen kan met een 2,0-liter TDI die ook al 150 of 190 pk levert. De 1.5 is er alleen met een handmatige zeskbak, de topdiesel alleen met zeventraps DSG-automaat; alles wat er tussenin zit, is in beide smaken leverbaar.

We hebben alleen met beide diesels

kunnen rijden en als we dan meteen een aandachtspuntje voor die laatste aanpassingsronde aan de Spanjaarden mogen doorgeven: ze zijn wel érg aanwezig, qua geluid. Om heel eerlijk te zijn, kunnen we ons niet precies meer voor de geest halen of dat bij de Skoda Kodiaq ook zo was, maar hier viel het echt op. Zeker omdat de Tarraco (als optie) het bekende Dynamic Chassis Control (DCC) heeft, waarbij je kunt kiezen uit diverse rij-modi. In de Sport-modus houdt de DSG-automaat de hogere toeren aanzienlijk langer vast, wat wel erg veel dieselgeraas tot gevolg heeft. Bij lage toeren is het allemaal wat minder erg, maar net een beetje extra isolatiemateriaal hier en daar lijkt ons geen overbodige luxe.

Nu we de Spanjaarden toch tips aan het geven zijn: kijk ook nog even naar de afstellingen van dat DCC. Die liggen nu erg dicht bij elkaar, waardoor Normaal en Sport ongeveer hetzelfde aanvoelen – op die gierende automaat na. Qua vering en demping ontlopen ze elkaar nauwelijks, waardoor Normaal eigenlijk een tikje te stevig is (of is dat een nawee van die sportieve inborst?) en Sport niet stevig genoeg. Waardoor de behoorlijk grote en zware Seat ondanks zijn vierwielaandrijving (alleen voorwielaandrijving kan ook) op nogal wat onderstuur trakteert als je wat sportiever met bochten omgaat.

Natuurlijk is de Tarraco daar niet het soort auto voor. Hij is veel geschikter als reis- en familieauto, die zich wat dat betreft veel beter thuisvoelt in het terrein (daar komt ie met 4WD echt een heel eind!) dan op een circuit. Het interieur ziet er, hoewel grote delen ook afgeplakt waren, zeer capabel uit. De vol-digitale meters zijn fraai, veelzijdig en eenvoudig af te lezen, alleen het navigatiesysteem leek wat traag (nog één kleine update dan?). De stoelen zitten prima en aan het grote pluspunt van de Tarraco, zijn gigantische ruimteaanbod achter de voorstoelen, zal ook na de laatste ontwikkelingsronde niets meer veranderen.



HET
VONNIS

13

20

Het is moeilijk iets definitiefs te zeggen over een auto die nog niet definitief is... Maar de eerste indrukken van de nieuwe Seat Tarraco zijn prima. Nog iets tweekan aan die DCC-instellingen en een tikje stiller maken: klaar

Foto's: Seat

WeatherTech®

Vloerbescherming

Perfekte pasvorm door meting middels laser



Ford



Volvo



Mercedes

VOLLEDIGE VOERTUIGBESCHERMING



Cargo Liner met Bumperbeschermer



Systeem voor het organiseren van de laadruimte in de kofferbak



Zijraamdeflectors



Windscherm en zonnenscherm voor zijruit

 +31208908043

Maandag - Vrijdag
09:00 - 17:30

www.WeatherTech.eu

wte@weathertech.com

Accessoires verkrijgbaar voor

Alfa Romeo · Audi · BMW · Buick · Cadillac · Chevrolet · Citroen · Chrysler · Dacia · Daihatsu · Dodge · Ferrari · Fiat · Ford · GMC · Honda · Hummer · Hyundai · Infiniti · Jeep · Kia · Lancia · Land Rover · Lexus · Maserati · Mazda · Mercedes-Benz · Mini · Mitsubishi · Nissan · Opel · Peugeot · Porsche · Renault · Saturn · Seat · Skoda · Smart · Subaru · Suzuki · Toyota · Volkswagen · Volvo

Coolstuff

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



Bakkie
pleur

DRIVE COFFEE DBS 1 – GULF EDITION

Ze waren bij Drive Coffee nog niet tevreden met de eretitel 's werelds beste koffiemachine', en daarom is de DBS 1 gecertificeerd door de ECBC – het European Coffee Brewing Centre (voor alle cafeïne-beginningelingen). Hij kan een 1,2 liter grote pot vol koffie brouwen in zes minuten, met een unieke warmhoudplaat die de koffie op precies 79 graden Celsius houdt. Het apparaat is met de hand geverfd, waarbij gebruik is gemaakt van echte autolak. Neem vervolgens Drives eigen Le Mans-koffieblend, in de smaken chocolade, toffee of amandel, die elke vrijdag vers wordt geroosterd, voor het beste resultaat. De koffie komt overigens ook in andere autosport-blends, waaronder Dakar en Imola.

Koffie \$ 18, machine \$ 999; drivecoffee.com



01



02



03



04



05

01

Parrot Hydrofoil

Wij zijn dol op drones. Zeker als ze ook nog over amfibische kwaliteiten beschikken, zoals deze Parrot Hydrofoil. Te Land, ter Zee en in de Lucht (uiteraard).

€ 99

parrot.nl

04

TAMIYA R/C LAND ROVER DEFENDER 90

Nieuw in het prachtige en diverse Tamiya-gamma aan R/C-auto's is de Land Rover Defender 90. Dit schaalmodel van 1:10 van de klassieke terreinwagen heeft een polycarbonaat carrosserie waarvan elk paneel en elke schroef op de juiste plek zit, en heeft zelfs authentieke banden met de juiste patronen.

Ca. € 250

jadlamracingmodels.com

02

Eastpak Andy Warhol

Artistiek back to school. Dat kan nu met deze Eastpak, die dat iconische banaantje van Andy Warhol achterop heeft staan. Dit stuk fruit gebruikte hij trouwens ook voor de debuutplaat van The Velvet Underground.

€ 250

eastpak.com

05

Panasonic Toughbook CF-33

Vinger opsteken als je wel eens een laptop hebt laten kletteren. Als je *on the road* bent, is de schadekans nog groter. Niet met deze Panasonic Toughbook, een 2-in-1-computer waarmee je zelfs kunt basketballen. Gelukkig is op de tech niet bezuinigd, die is net zo *state of the art* als bij een reguliere laptop. Alleen de prijs is wat hoger.

€ 4.475,79

centralpoint.nl

03

KEF R500 speakers

Schattig hoor, al die kleine bluetooth-boxjes, maar vaak lijkt het bij die dingen net of de muziek ergens bij de burens vandaan komt. Met deze machtige KEF-speakertoren van 150 watt met moderne bass-drivers kan daar echter geen misverstand over bestaan. Bovendien staan die echte conussen heel mannelijk in je huiskamer.

€ 699

kef.nl



LEGO ASTON MARTIN DB5

Iedereen kan alles met en van Lego maken. Zoals James Bonds eigen Aston Martin DB5. Er zijn 1.290 stukjes voor nodig, die helaas niet alle lijnen van het moederschap recht doen. Wel leuk: Q mocht meebouwen, zodoende zien we bijvoorbeeld zijn guns ook op de kapflanken. De Lego-replica is 34 centimeter lang.

€ 169,99
shop.lego.com



07



08



09



10



11

07

Emco Novi scooter

Nu binnensteden steeds autolouwer en emissievrijer worden, is de elektrische scooter een serieuze optie. Zoals deze Emco Novi, die er niet eens zo bejaard uitziet. Hij heeft zelfs een bepaalde Napolitaanse swag. Bij 45 km/u is het bereik 90 kilometer.

€ 3.599

mangomobility.nl

10

Salle Privée Kham-Sin

De geur van de woestijn en de vibe van de wilde jaren zeventig samenvatten in een aantrekkelijk mannenparfum, dat probeert het luxe modelabel Salle Privée, met haar nieuwe Kham-Sin-geurtje. Inderdaad, de naam is ontleend aan de vintage Maserati Kham-sin, die ook ergens in de reukcompositie moet zitten. Lekker!

€ 190

salle-privée.com

08

Kenwood 2-din entertainmentsysteem

Je rijdt een youngtimer, zeg een chique Saab 9-5 2.3t, maar loert wel tegen een cd- en cassettespeler aan.

Trek die meuk eruit en zet er naadloos zo'n Kenwood 2-din entertainmentsysteem in. Deze lust alles van Apple en Android, beschikt over een wifi-netwerk én navigatie met twee jaar aan gratis updates.

Vanaf € 599

kenwood.nl

11

Omega Seamaster

... en nu wij het toch over James Bond hebben, dit is door de decennia heen zijn favoriete horloge: de Omega Seamaster. Dit exemplaar – dat tot 600 meter diepte kan – kreeg een kleine pimpbeurt met die roodgouden behuizing. Moet je van houden...

Ca. € 27.500

omegawatches.com

09

Land Rover Explore

De Land Rover Explore-telefoon is even duurzaam als een Defender. Hij kan onderwater, in extreme temperaturen en thermale shocks overleven, en heeft een batterijduur van twee dagen. Ook heeft hij een ingebouwd kompas, een SOS-lamp en is hij te bedienen met handschoenen aan, zelfs als hij onder de modder zit.

Ca. € 680

cotswoldoutdoor.com

CADEAU VAN DE MAAND (ALLEEN VOOR ABONNEES)

TopGear geeft weg:
4x Nextbase 512GW
dashcams à € 199



De Nextbase 512GW is een veelzijdige dashcam die jouw autorit vastlegt in hoge kwaliteit.

Handig voor hard bewijs als je onverhoopt een ongeluk meemaakt. Dankzij de ingebouwde wifi zet je de opgenomen beelden eenvoudig over naar je smartphone of stuur je ze door naar je verzekeringsmaatschappij of de politie.

De dashcam is voorzien van een ultra-groot-hoeklens met een beeldhoek van 140 graden, zodat alles wat er om je heen gebeurt – ook naast je – wordt vastgelegd. De camera werkt met een Sony Exmore R-sensor en haalt een videoresolutie van maar liefst 1440p.

De 512GW is eenvoudig te plaatsen in je auto dankzij de Click & Go Powered Magnetic GPS Mount en is voorzien van een handige *time-lapse*-functie waarmee je ook tijdens langere reizen beelden blijft vastleggen. Het model kan geüpgraded worden met een extra achterrait-camera, genaamd 512GW RC.

Meer informatie vind je op www.autovision.nl.

Wat moet je doen om zo'n dashcam te winnen?
Simpel. Je moet abonnee zijn. In dat geval stuur je een mailtje met je adresgegevens naar abokado@topgear.nl (doe dit vóór 4 september) en je dingt automatisch mee naar een dashcam. Mocht je tot de winnaars behoren, dan krijg je vanzelf bericht.

De Twinny-artikelen van vorige maand zijn gewonnen door Stephan van Praag uit Hattem (dakbox), Jelle Visser uit Bussum (E-wing) en Richard de Ruiter uit Zoetermeer (dakdrager-set). Jullie krijgen de prijs zo snel mogelijk thuisgestuurd.

VETTE
FIETS



EARLE DUCATI ALASKAN

Of: hoe je met maximaal charisma overal kunt komen ★★★★★

→ Ducati kwam enkele jaren geleden met de innemende Scrambler op de markt, en inmiddels hebben ze ongeveer 93 sub-versies van dat model voorgesteld. Waaronder eentje die ze Desert Sled noemen: een opgehoogde offroader met noppenbanden, een beschermgaasje voor z'n koplamp en vette retro-kleuren voor z'n tank en body. Tof, zou je zeggen. Maar nog niet tof genoeg, vond Alex Earle.

Earle is ontwerper bij de designstudio van Volkswagen in Californië. In zijn vrije tijd houdt hij zich echter bezig met motorfietsen in zijn eigen custom-shop. Deze Ducati, die hij Alaskan heeft gedoopt, is pas zijn tweede creatie en is eigenlijk de ultieme meta-hommage: de Desert Sled is zelf immers een verwijzing naar Californische custom-fietsen met verbeterde offroad-eigenschappen.

'Een *middleweight* ADV-bike met al het noodzakelijke en niets van het overbodige', zo noemt Earle de Alaskan op zijn website. Het beestje is toegespitst op lange afstanden over ruw terrein – het liefst door de onherbergzame, meest noordelijke

staat van de VS natuurlijk. Earle nam de Desert Sled als basis vanwege zijn simpele, luchtgekoelde 800-cc motor, zijn verstevigde frame, de hogere ophanging en langere swing-arm. Vervolgens gaf hij met de hand vorm aan de nieuwe 22-liter tank, de spatborden en het zadel.

Hij monteerde een skidplate van kevlar, ruige spaakwielen (21-inch voor, 18-inch achter), swing-arm-verlengstukken om de wielbasis nog extra te vergroten, een montagesysteem voor bagage, Termignoni-uitlaten en allesverblindende verlichting. Hij zorgde zelfs voor extra brandstoftopslag van zo'n 7 liter onder het zadel. De machine werd uitgebreid getest in de woestijnomgeving van LA en uiteindelijk ook in het wilde Alaska.

Het resultaat is een motorfiets die zich ogenschijnlijk door niets laat tegenhouden. Wat ons betreft ook niet door het feit dat we in Nederland nauwelijks nog wildernis hebben.

Prijs n.b.
earlemotors.com



DE TWEEDE



TOPGEAR PICTURES PRESENTS A CHARLIE TURNER PRODUCTION IN ASSOCIATION WITH WEBB BLAND IN JACK RIX'S BULLITT RELOADED: A MOVIE FOR MAGAZINES DIRECTED BY CHARLIE TURNER SCREENPLAY BY JACK RIX. BASED ON THE
EDITORIAL SUPERVISOR ESTHER NEVE SCRIPT GIRL TOM COBBE TITLES CRAIG JAMIESON WARDROBE SUPERVISOR JACK'S WIFE HAIR TOM HARRISON & OLLIE MARRIAGE MAKEUP OLLIE KEW DECORATOR PETER BARNES MUSIC SUPERVISOR OWEN NORRIS CATERING GOODY GOOD

SET

Op naar filmland in een nieuwe Mustang-editie. Het is tijd om de beroemdste autoachtervolging uit de filmgeschiedenis over te doen... Dit is *Bullitt, reloaded*

THE 1968 FILM BULLITT BY PETER YATES STARRING 2018 FORD MUSTANG BULLITT AND JACK RIX AS 'THE DRIVER' ART DIRECTED BY ELLIOTT WEBB DIRECTOR OF PHOTOGRAPHY WEBB BLAND PROCESS PHOTOGRAPHY CHRIS ROWLES CASTING ANDY FRANKLIN
PRODUCER SIMON CARRINGTON EXECUTIVE PRODUCER ADAM WADDELL COMPLIANCE BECKY WELLS SHOT ENTIRELY ON LOCATION ON THE STREETS OF SAN FRANCISCO PRESENTED IN SD/DOLBY | © 2018 TOPGEAR PICTURES A BBC STUDIOS COMPANY. ALL RIGHTS RESERVED



FLUKE TVISION

DE KANS IS GROOT DAT JE DE ELF MINUTEN DURENDE ACHTERVOLGING UIT BULLITT MEER DAN EENS HEBT GEZIEN.

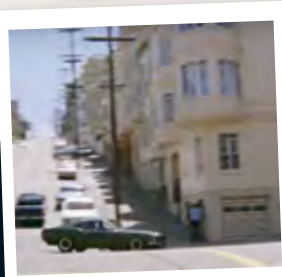
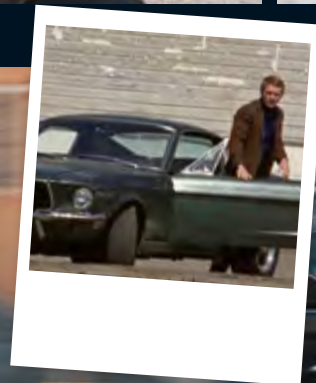
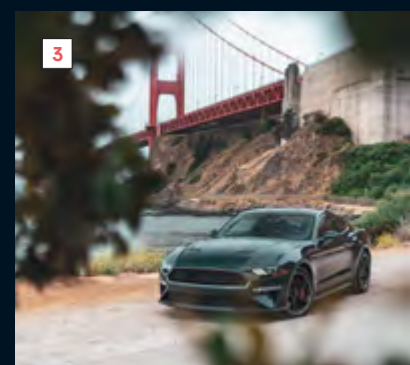
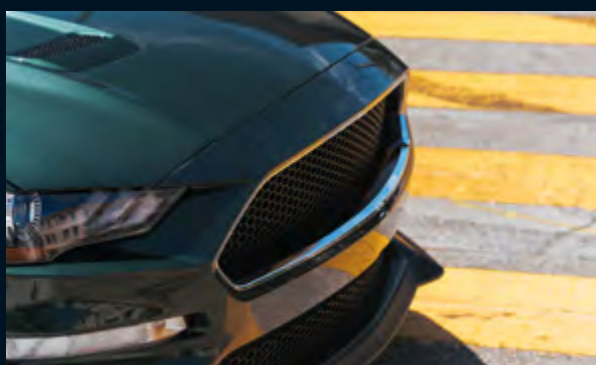
Filmfanaten, van het type 'vaste klant bij Domino's' en met beperkte sociale vaardigheden, hebben hem misschien al honderden keren gezien, elk apart beeld bestuderend. Maar we durven er heel wat onder te verdedigen dat maar weinig mensen de hele film van één uur en 54 minuten hebben uitgezeten. Nou, wij wel, en laat ons je de kwelling besparen: *Bullitt* is elf minuten geniale cinema omringd door één uur en 43 minuten taaie en saaie kost. Maar dat geeft niet, want door de kleffe boven- en onderkant van deze sandwich wordt wat ertussen zit alleen maar lekkerder. We verzoeken je dan ook met klem om het eerste uur vol te houden, om alleen maar één keer mee te maken dat een film in een tijdsbestek van 30 seconden drie versnellingen opschakelt – spectaculair. De spanning en het gevaar zijn zo realistisch dat het je als een mokerslag raakt, tot je recht op in je stoel zit, met ogen op steeltjes en de adrenaline die door je aderen raast, terwijl je als een gek op Google Maps op zoek gaat naar de dichtstbijzijnde ophaalbrug.

In ogenschouw nemend dat hij dateert uit een tijd dat er nog geen CGI was dat alles mogelijk maakte, is en blijft het het beste staaltje gooi- en smijtwerk met auto's dat ooit op celluloid werd gezet, en de film zorgde ervoor dat de Mustang een popcultuuricoon werd. Maar het is niet slechts één aspect waardoor een filmauto in het collectieve geheugen wordt gegrift. Het is een combinatie van factoren: een spetterende locatie, een ware held achter het stuur, stuntrijden van het hoogste niveau, een soundtrack waar je hart van tekeergaat en een model auto waar je boven en onder de gordel opgewonden van raakt. Je zult zien dat een goed uitgewerkt plot of karakterontwikkeling niet strikt noodzakelijk zijn, reden waarom de *Bullitt* Mustang het helemaal heeft.

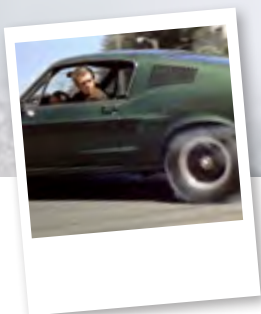
Toen de Mustang voor deze rol werd uitgekozen, was hij pas vier jaar eerder op de markt gekomen en helemaal nog niet het symbool van vrijheid, plezier en goedkope pk's dat hij nu is. Hij werd in 1964 geïntroduceerd en in de markt gezet als een gunstig geprijsd en praktisch vervoermiddel voor stelletjes en jonge gezinnen. Hij kreeg alleen maar de voorkeur boven een van McQueens favoriete Porsches omdat Warner Brothers een overeenkomst had met Ford om hun auto's te gebruiken. In 1967 voorzag Ford de Mustang van de grotere, 390-cubic-inch (6,4-liter) V8 – het echte spierballenwerk – en dat deed het 'm. De aanblik van deze GT 390 Fastback die met rokende banden en gorgelend door San Francisco scheurt, maakte van de Mustang een succesnummer. Zozeer dat 50 jaar nadat inspecteur Frank Bullitt zijn tweedjasje aantrok en een stukje ging rijden, wij de sleutels krijgen overhandigd van het eerbetoon aan deze auto ter gelegenheid van zijn verjaardag. Voor ons liggen de Golden Gate Bridge en precies dezelfde straten waar hij en een team van stuntrijders doorheen ragden achter een zwarte Dodge Charger aan – en wij hoeven alleen maar hun spoor te volgen.

Hoe trouw is deze hedendaagse Mustang-remake aan het origineel? Qua uiterlijk is het ►





1 Mustang ontmoet een oude vriend. Dit is dus wat ze 'patina' noemen 2 Biljartbalpookknop... ja, wij zijn verkocht 3 In de achtervolging kwam ook een scène op de Golden Gate Bridge voor, maar die haalde de uiteindelijke film niet 4 Net zo cool uit een auto stappen als McQueen... verbazingwekkend lastig 5 Scherp naar links van Taylor Street naar Filbert Street – we denken de Charger 30 meter vóór ons er maar even bij



‘De definitieve versie van de achtervolging schiet als een dement konijn van de ene locatie naar de andere’



een en al correcte verwijzing. Om te beginnen de Highland Green-lak, uiteraard, hoewel optioneel ook Shadow Black mogelijk is (wie voor dat laatste kiest, dient standrechtelijk geëxecuteerd te worden), leren Recaro-stoelen met groen stiksel en logo, 19-inch aluminium wielen, geen emblemen op de voorkant, maar *Bullitt*-logo's op de achterkant en op het stuur, en een subtiel verchromde grille. De niet historisch verantwoorde uitrusting omvat een B&O-stereo van 1.000 watt en *Bullitt*-welkomstgraphics op het LCD-scherm.

In mechanisch opzicht zijn er ook authentieke elementen te vinden. De motor is een V8, dezelfde 5,0-liter als in het standaard GT-model, maar met een ietwat opgekrikt vermogen: de Europese versie krijgt 10 pk extra voor een totaal van 460 pk, maar de USA-uitvoering die wij hier rijden, heeft 486 pk en 570 Nm. De uitlaat heeft actieve kleppen, en de pook van de handgeschakelde zesversnellingsbak is vanzelfsprekend voorzien van een biljartbal, waarmee de Mustang wat ons betreft zijn prijs al dubbel en dwars waard is (zelfs al stijgt die in Nederland ruim boven de euroton uit). Daarbij werd – parallel met de Mustangs die speciaal voor de film werden voorzien van raceschokdempers, *skidplates* en speciale banden met hoge spanning – de ophanging aangepast, en heeft hij *heavy-duty* vering voor en een verstevigde stabilisatorstang achter. Toch heeft Ford ons verzocht om ons aan een strikte ‘*no-jumping policy*’ te houden. Een handdruk kunnen ze krijgen, maar we weigeren om iets te ondertekenen.



McQueens Mustang op de hielen. Het kost zo'n 50 jaar om hem in te halen



'Nou, agent, ik reed te hard omdat ik werd achtervolgd door Steve McQueen uit Bullitt...'

Het is ons doel om de route van de achtervolgingsscène zo goed mogelijk na te doen, waarbij we onderweg *stills* uit de film namaken en daar alleen maar van afwijken voor bijzondere plekken als Twin Peaks Boulevard (een haarspeldbocht met het mooiste uitzicht in de stad) en de Golden Gate Bridge. Dit a) omdat we toeristen zijn, en b) omdat er daar een deel van de achtervolging werd geschoten die vervolgens bij het monteren is gesneuveld. Maar het is makkelijker gezegd dan gedaan. Hoewel de achtervolging in een periode van vier weken werd opgenomen, in een logische straat-voor-straat-volgorde, schiet dat deel van de film in de definitieve versie als een dement konijn van de ene locatie naar de andere – een lukrake montage die een aantal beroemde continuïteitsmissers tot gevolg had.

Maar we weten waar het allemaal begint: als Bullitt de schurken in het vizier krijgt in hun zwarte Charger, wachtend onder de Route 101 – en allemachtig, wat escaleert het daarna snel. De opgejaagde wordt de jager, pakweg een minuut lang kat-en-muis, en dan begint het echt... McQueen gaat de Dodge achterna, die zwaarder is maar meer vermogen heeft, en beide auto's vliegen op Potrero Street door de lucht. De Charger vertoont op Kansas Street extreem, onvermijdelijk onderstuur en raakt (met opzet, aldus stuntman Bill Hickman die de auto bestuurde) een witte geparkeerde auto in een bocht naar rechts die de wetten der fysica tart. McQueen krijgt ook de kans om zijn kunsten te tonen met een

dubieuze achterwaartse burnout, maar pas als ze op Taylor Street komen, wordt het echt interessant. Bij iedere kruising vliegen beide auto's door de lucht en komen met kreunende en steunende ophanging neer, en wordt pas goed duidelijk wat ze hebben moeten doorstaan.

50 jaar later: we staan helemaal boven aan Taylor Street en zien alleen maar groene motorkap en lucht voor ons, en het dringt tot ons door hoe absurd die scènes wel niet zijn. Dit is geen straat, het is een gitzwarte piste. Naar boven rijden gaat prima, maar iedere kruising is een sprong in het ongewisse waar je alleen maar een schietgebedje bij kunt maken. Als je naar beneden rijdt, is het overzicht beter, maar de kans dat je met de neus van de auto over de grond schraapt, is veel groter. Dat de stuntrijders met die twee auto's zonder zicht over al die kruisingen vlogen zonder over de kop te slaan of met een zenuwzinking onder het dashboard te kruipen, mag een wonder heten. En we hebben het hier niet over een reeks afzonderlijke stunts, nee, het moest achter elkaar, zoals de scherpe bocht naar links van Taylor Street naar Filbert Street. Ze moesten voldoende snelheid hebben om bij de laatste kruising door te lucht te vliegen, met voldoende marge om te landen en meteen met 100 km/u de bocht naar links te kunnen nemen, idealiter met maximaal tegenstuur.

Dat alles vereiste heel veel planning en ongelooflijk veel kennis van zaken, en niet alleen van de rijders. Regisseur Peter Yates had het geniale idee om de ►

We berekenen of een vlucht van hier tot Alcatraz mogelijk is. We besluiten dat het moet kunnen



Nog altijd handgeschakeld, nog altijd een V8, nog altijd bijzonder veel lawaai. De geest van McQueen laat zich voelen



Peter Yates en Steve McQueen op de set in 1968

BULLITT FILM- WEETJES

1. Er stonden niet twee, maar drie identieke Mustang GT 390's klaar voor de opnames

2. De rook die je ziet als Steve de achterwaartse burnout doet, is afkomstig van een rookbus, niet van de banden

3. Tijdens de achtervolging verliest de Dodge Charger van de gangsters maar liefst acht wiel doppen

4. Een groene VW, een gele taxi en een witte Pontiac Firebird komen allemaal meerdere keren in beeld

5. Bud Ekins, die tegen het eind van de achtervolging de schuiver met de motor maakt, nam ook de motorsprong in *The Great Escape* voor zijn rekening

6. Aan het einde van de scène ramt de Charger zogenaamd een tankstation, maar je kunt hem op de achtergrond achter de explosie langs zien schieten

7. De legendarische achtervolging met de twee musclecars leverde de film een Oscar op voor beste montage



Tip voor wie met de auto San Francisco aandoet: laat de handrem nakijken

'Autofanaten zien de badge, de lakkleur en waar we zijn, en knikken instemmend'

camera's in de auto's te plaatsen, zodat de kijker iedere helse sprong als het ware in zijn eigen nekvervels kon voelen en kon zien wat de handen aan het stuur allemaal deden. Vandaag de dag brengen we overal waar we maar willen een GoPro aan, drukken op een knopje en klaar is Kees. In die tijd was het revolutionair. Hoewel Bud Ekins (de stuntman die later in de achtervolging met een tegemoetkomende motor onderuit gaat, en tevens de man die de beroemde sprong over het hek uitvoerde in die andere McQueen-hit *The Great Escape*) aan het begin van de opnames wat stuurwerk deed, waren het Loren Janes (Mustang) en Bill Hickman (Charger) die in de auto's zaten. In weerwil van de mythe, en ondanks het feit dat hij over genoeg stuurtalent beschikte, nam McQueen zelf maar zo'n tien procent van het rijden voor zijn rekening, en liet hij het echt gevaarlijke werk aan de professionals over. Per slot van rekening: geen McQueen, geen film.

We vliegen weliswaar niet door de lucht, maar we trekken wel nieuwsgierigen aan. Autofanaten kijken naar het embleem, de kleur van de lak en waar we ons bevinden, en knikken instemmend. Alle anderen draaien zich alleen maar om en staren ons na terwijl we in de eerste versnelling de helling op jagen, waarbij de motor hoorbaar moet werken en de uitlaat in de Track-stand flink ronkt en blèrt, en vervolgens knettert als we het gas loslaten. Het kan *wishful thinking* zijn, dat onze hersenen ons wijsmaken dat we horen wat we willen horen, maar met de 50 jaar die liggen tussen de filmauto en deze zijn de akoestische overeenkomsten griezelig.

Gezien de rampzalige beoordeling van het rijgedrag van de oude GT 390 Fastback (zie pagina 92) en de overvloedige en duidelijk zichtbare rolneiging die beide auto's tijdens de achtervolging vertonen, zelfs nadat ze waren versterkt en aangepast voor hun filmrol, is het verbazingwekkend dat we zo ver zijn gekomen. Deze nieuwe auto voelt stug aan – op gehavende ondergrond waarschijnlijk nog veel erger – maar ook onverwoestbaar. Uit alles, van de manier van sturen tot het schakelen, spreekt robuustheid. Op volle snelheid laat zijn gewicht zich uiteraard voelen, maar hoe groot is de kans dat jij net zo met je Mustang zult omgaan als McQueen, ervan uitgaand dat je rijbewijs en je leven je veel waard zijn? Hij voelt gehard en gespierd aan, een auto voor een lang leven. Eerlijk gezegd merk je niets van het extra vermogen en de stevigere ophanging, maar Ford verdient lof dat ze zich niet hebben beperkt tot een simpele aanpassing van de kleur en de uitrusting, en technisch iets extra's hebben toegevoegd.

Nu we ermee naar de plek zijn gegaan waar de legende haar oorsprong heeft, is het de vraag of het alleen maar een handig marketingtrucje is om een slaatje te slaan uit de *Bullitt*-beroemdheid, of dat hij die naam echt met waardigheid draagt. En straalt iets van de magie op hem af, waardoor hij meer is dan de som der delen? Wij zouden zeggen: ja, om de eenvoudige reden dat als McQueen vandaag de dag nog zou leven, hij enthousiast zijn goedkeuring zou geven aan deze auto. De Mustang bezit een rauwheid en ongecompliceerdheid die in de loop van de decennia niet verloren is gegaan of is weggemoffeld onder een hoop elektronica, een rode draad die 1968 en het heden verbindt. Als we terug in de tijd zouden kunnen gaan, zou McQueen er meteen in springen en het ding op zijn staart trappen.

Maar er is één probleem... McQueens heldendaden hebben ertoe geleid dat we iets te veel vals vertrouwen in de auto hebben. Iedere keer dat we een burnout of een drift uitvoeren, voelen we hoe hij bezit neemt van ons zelfvertrouwen, waardoor de scheidslijnen tussen Hollywood en de realiteit langzaam vervagen en herinneringen overlopen in fantasieën. We staan weer helemaal boven aan Taylor Street, maar dit keer rijden we een stukje achteruit, stoppen, vloeren het gaspedaal en laten de koppeling los. We vliegen, sereen en in slowmotion, door de Californische lucht. Het echte leven is nooit precies zoals de film, maar vandaag waren we er verdraaid dichtbij. **76**

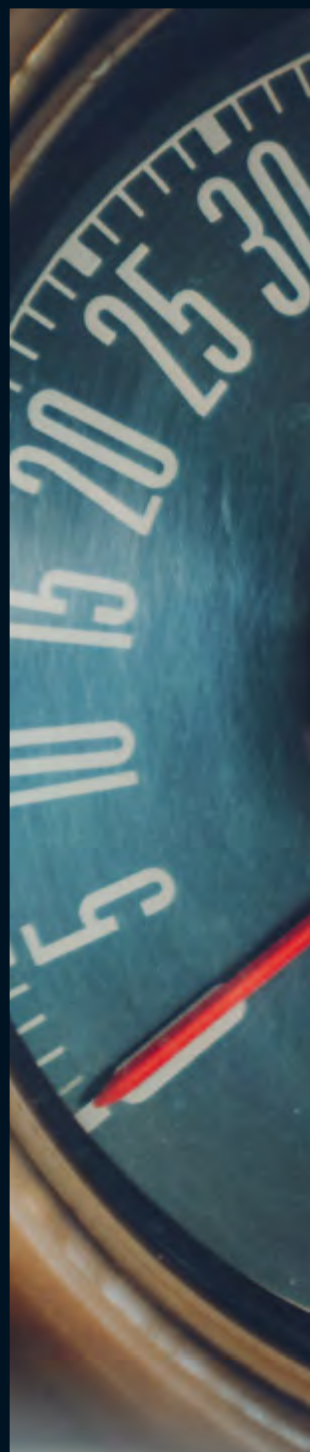


THE BOSS

Op haar 50^e verjaardag weet ze nog altijd van wanten. We nemen je mee voor een *meet & greet* met een filmauto van vorstelijke allure



Foto's: Mark Riccioni





Ooit iets gemerkt van het onzichtbare aura dat beroemdheden omgeeft? Datgene waardoor we zo onder de indruk zijn van roem en de neiging hebben te gaan staren, wijzen en meestal voorzichtig schuifelen naar wat gewoon een ander menselijk wezen is – maar dan met een vertrouwd gezicht. Voorwerpen kunnen ook zo'n aura hebben. Sean Kiernan, de eigenaar van deze auto, heeft nog maar net het zeildoek eraf getrokken en we horen hem al niet meer praten. We lopen om dit historische Hollywood-juweeltje heen en strelen de carrosserie waar het patina van de tijd op is neergedaald. We denken er pas weer aan om adem te halen als we instappen en de geur opsnuiven van gecraqueleerd leer, hongerig naar de verhalen waar we zoveel over hebben gehoord.

Kijk! Lijmresten op de toerenteller – een tijdens het filmen door een zenuwachtige monteur aangebracht stuk tape, om McQueen eraan te herinneren dat hij de motor niet over de kop moest jagen. Restanten van een sticker, rechts beneden op de voorruit – een toegangspasje voor het Warner Bros-studio-terrein – en die afzichtelijke vierkante pijpen, die bij

wijze van camerastatieven aan het chassis zijn vastgelast. Maar deze auto – de echte '68er Highland Green Mustang GT 390 Fastback uit de beroemdste achtervolgingsscène ter wereld – vertelt een verhaal dat pas begint wanneer de filmklapper voor de laatste keer is dichtgeslagen.

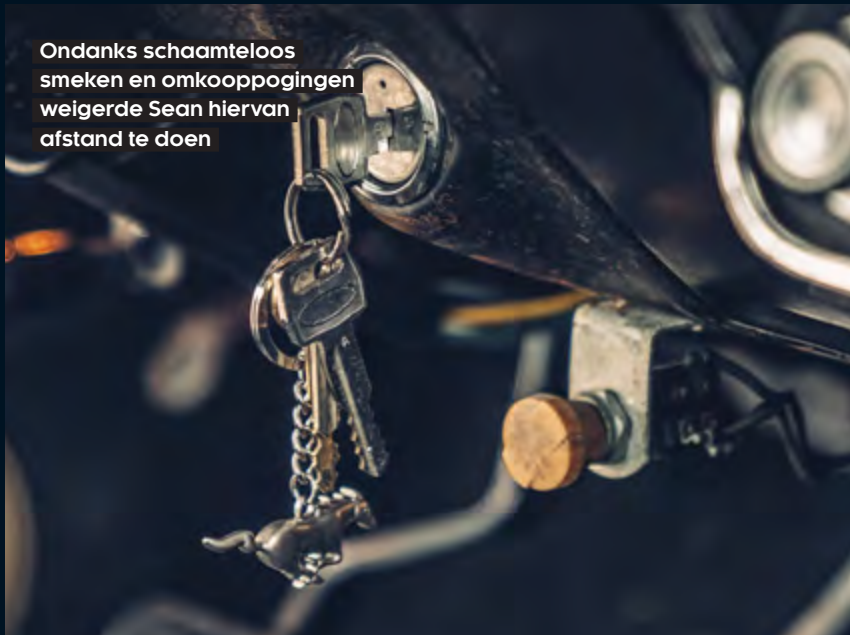
We hebben twee uur met dé auto en zijn eigenaar, de nieuwe Bullitt Mustang als extra gezelschap, het Goodwood-circuit helemaal voor ons alleen en de onontkoombare mededeling dat we onder geen enkele voorwaarde in de oude Mustang mogen rijden. Balen. 'Mag het echt niet, Sean?' hengelen we, vergeefs probeerend om onze wanhoop te verbergen.

'Oh man, ik vind het altijd verschrikkelijk om nee te zeggen, vooral als het om deze auto gaat', antwoordt Sean, waarbij hij er geen twijfel over laat bestaan en dat het nee is en nee blijft. 'Deze auto betekent heel veel voor me, maar waar het vooral om gaat, is dat ik nog altijd de aanwezigheid van mijn vader voel als ik erin rijd. Daarom laat ik niemand anders achter het stuur.' Sinds McQueen daar eind april 1968 plaatsnam, is het aantal mensen dat erin heeft gereden volgens Sean op twee handen te tellen. ▶





Ondanks schaamteloos smeken en omkooptellingen weigerde Sean hiervan afstand te doen



Waarschijnlijk nog niet aangebracht toen de Kiernans de auto voor 6.000 dollar kochten

IK KOCHT ER EEN

TOPGEARS VS-CORRESPONDENT DACHT DAT AL ZIJN BULLITT-DROMEN WERKELIJKHEID WAREN GEWORDEN... HIJ HAD HET MIS



Langgekoesterde idolen ontmoeten, dat is gevaarlijk. Je zult alleen maar teleurgesteld worden, omdat de realiteit altijd bleek afsteekt tegen onze fantasie. Nou, dat was precies het geval met mijn Mustang.

Nadat ik Bullitt talloze keren had gezien en eindelijk de hand had weten te leggen op een exacte replica van Steve's auto, dacht ik dat Kerstmis en mijn verjaardag samenvielen. Tot ik erin ging rijden.

'Slecht' is een understatement. 'Onthutsend slecht' – meer dat. Het stuur had meer speling dan het kunstgebit van mijn grootmoeder, de remmen deden simpelweg niets en met een krultang zou je meer grip hebben dan met dit onderstel.

Na mijn eerste ritje stapte ik hoofdschuddend uit – mijn passagier trilde alleen maar. Hoe had McQueen in vredesnaam die sprongen, achterwaartse burnouts en dat driftwerk voor elkaar gekregen zonder bij iedere opname zijwaarts van de weg te stuiten? Nou, door de inzet van de beste stuntrijders, en door diverse speciale exemplaren met zwaar aangepaste ophanging te gebruiken en te misbruiken.

De daaropvolgende jaren probeerde ik alles wat ik kon bedenken om de mijne beter te maken. Wielen, banden, schokdempers, schlijfbremmen, et cetera. Maar feit bleef dat de auto het steeds als ik erin ging rijden op mijn leven had voorzien.

Dus ondanks zijn fantastisch gorgelende V8 en zijn fileveroorzakende uiterlijk moest ik hem wegdoen. Toen de volgende heldhaftige Bullitt-aanbidder hem kwam ophalen, zei hij: 'Ik weet zeker dat je hem met pijn in je hart verkoopt.'

'Ja...' loog ik.

Twee eigenaars vóór zijn vader, zijn moeder, hij, Jay Leno (een wens van zijn overleden vader) en McQueens kleindochter Molly, die in januari van dit jaar op de autoshow van Detroit op het podium stond toen de nieuwe Mustang Bullitt werd gepresenteerd en de wereld op de hoogte werd gebracht van het bestaan van het origineel.

Maar wat nu een van de meest begeerde filmauto's is, volgens Sean 'tussen vier en zes [miljoen dollar]' waard, heeft nooit ergens goed ingepakt achter in een schuur gestaan. Sinds zijn vader reageerde op een advertentie in het tijdschrift *Road and Track* waarin de 'Bullet' Mustang voor 6.000 dollar werd aangeboden, heeft de auto gewoon op de openbare weg rondgereden. 'Ik was min zeven toen mijn vader hem kocht. Dat was in 1974, ik ben geboren in 1981. Hij was de derde eigenaar; de tweede eigenaar had hem drieënhalve jaar in bezit, de eerste eigenaar ongeveer een jaar. Frank, de tweede eigenaar, kwam erachter dat zijn vrouw de advertentie had geplaatst, omdat ze wilde dat hij een stationwagen zou kopen. Mijn vader was de enige die belde, de enige die langskwam, en een uur later was hij weer vertrokken.'

Maar pas toen Sean zeven jaar was en 'heftig geïnteresseerd in auto's' begon te raken, maakte zijn vader hem deelgenoot van het familiegeheim. 'In 1984 verhuisden we van New Jersey naar Kentucky. De auto bleef tot 1988 bij mijn opa, in New Jersey. Op een dag vroeg mijn vader of ik even wilde gaan zitten, en zei hij: "Kijk eens naar deze achterevoeringsscène." Daarna spraken we erover dat we hem bij mijn opa moesten ophalen, en de dag dat we dat deden, was hij exact zoals je hem nu ziet.'

Maar wacht, even een paar stapjes terug. Op dat moment had Seans vader al een zware strijd moeten leveren om hem te behouden. Hoewel er verder niemand op de hoogte was van de lotgevallen van de auto, was er één man die precies wist waar hij zich bevond. En hem heel graag wilde hebben. In de brief die Steve McQueen in 1977 aan Robert Kiernan schreef, stond: 'Nogmaals zou ik u willen verzoeken om mij mijn Mustang uit 1968 weer terug te bezorgen. Ik zou heel graag willen dat hij in de familie bleef, in de oorspronkelijke toestand waarin hij in de film werd gebruikt, in plaats van hem te laten opknappen; dat is iets persoonlijks. Ik zou u met alle plezier willen helpen om een gelijkwaardige Mustang te vinden, als er niet al te veel centjes mee gemoed zijn. Anders kunnen we het beter laten zitten.'

Klinkt wel erg rigouzeus, toch? Maar dit was de laatste oproep van een wanhopig man. 'Op dat punt hadden hij en mijn vader al vijf keer met elkaar gebeld, dus ik denk dat dit zijn laatste zet was.'

Interessant is dat McQueen de auto in de oorspronkelijke staat wilde houden, in plaats van hem te restaureren, angezien dat precies was wat de Kiernans van plan waren. De vraag is hoe ver je moet gaan. 'Ik doe spuitwerk en plaatwerk voor mijn beroep. Knap je hem op zodat hij eruitziet als op de dag dat hij van de band rolde, of laat je hem uit historisch besef in zijn originele staat? Ik heb besloten om hem te laten zoals hij was. Ik denk dat hij zo het mooist is, rauw en authentiek.'

Natuurlijk is niet meer alles origineel. Zo heeft hij een nieuwe voorbumper, banden, benzineleidingen en tapijtes, en een andere uitlaat. Maar de belangrijke onderdelen – het chassis, de motor, de ophanging en de carrosserie – zijn allemaal onaangeroerd gebleven. 'Voor mij was het belangrijkste dat de auto startte, reed, remde en niet in brand vloog', zegt Sean.

Maar het had niet veel gescheeld, of hij was nooit meer in elkaar gezet. Sean en zijn vader hadden hem uit elkaar gehaald, maar toen zijn vader een paar jaar geleden overleed, had Sean de kracht niet meer om ermee aan de slag te gaan... tot een moment van ongelooflijk toeval. 'Ik was onderweg met mijn baas, die niks met auto's heeft, en hij vroeg me opeens wat voor auto's ik had. Ik vertelde hem dat ik een groene 390 GT Fastback uit 1968 bezat. "Dat klinkt als Bullitt", zei hij. En vervolgens: "Grappig, samen met een vriend heb ik een script geschreven over twee jongens die ergens in een schuur de Mustang van McQueen vinden, die lang spoorloos was." Hij bleef maar praten en vertelde zo'n beetje mijn hele verhaal. Ik had het in mijn hele leven nog nooit met iemand over die auto gehad. Dus ik zei, die jongen over wie je het hebt, dat ben ik. En vervolgens barstte ik in huilen uit. Toen zijn vriend, met wie hij het script had geschreven, naar de auto kwam kijken, besloot ik dat het moment was gekomen om hem weer in elkaar te zetten.'

Oh, over de film. 'We proberen de financiering rond te krijgen. Molly [McQueen] maakt zich er sterk voor. Ze gaat in de film spelen. Het is echt een geweldig script.'

In 2016, toen de auto weer helemaal in elkaar was gezet en de 50^e verjaardag van Bullitt eraan zat te komen, nam Sean contact op met Ford om ze te attenderen op de auto. En die ene emotioneel beladen ontmoeting – 'halverwege zaten we allemaal te janken, ik had het niet meer' – inspireerde Ford tot het bouwen van de nieuwe Bullitt Mustang als eerbetoon.

Maar het is een eerbetoon, en niet meer dan dat. De manier waarop de auto uit 1968 met een diep geborrel stationair draait, vervolgens de wat schurende kuch als je opschakelt, hoe hij op zijn wielen staat, de onvolmaaktheden die hem volmaakt maken... het is allemaal niet te kopiëren. We stappen in voor een rondje en de Mustang voelt geweldig aan, maar Sean heeft geen haast. We zetten onze zonnebril op en laten een arm buitenboord bungelen. Sean verbreekt de stilte: 'Mijn ouders hadden een Deense dog die altijd op de achterbank lag. Ik denk dat zijn tennisbal nog altijd in het handschoenenkastje ligt.'

Dit is een auto die 44 jaar door één familie is gebruikt, gekoesterd en onderhouden, waarna ze hem met de rest van de wereld deelden. En dat bezorgt ons net zo'n kick als het gevoel dat we in de nabijheid van The King of Cool zelf zijn. We vragen aan Sean hoe vaak hij de film heeft gezien. 'De film? Ik denk een keer of tien. Maar de achterevoeringsscène waarschijnlijk wel 15.000 keer. Als hij uit de bocht vliegt en in een stofwolk verdwijnt, staat de auto daar rustig stationair te draaien. Hij geeft plankgas, schakelt op en vervolgt zijn weg. Dat is de auto op en top. Dat is hét moment voor mij.' **TG**

'Zijn vader kocht de "Bullet" Mustang voor 6.000 dollar'



Diep opsnuiven en je kunt McQueens
aftershave nog ruiken... Dior Eau
Sauvage, als we ons niet vergissen



Sean Kiernan: 'Ik heb meer
dan eens een bod gekregen,
maar ik ga er niet op in... tenzij
het echt waanzinnig veel is'



Goodwood-pits: heel even het thuis van
twee van 's werelds coolste auto's

Top Gear presents

DE BESTE FILMAUTO'S ALLER TIJDEN

Stel je voor: films zonder auto's. Saai. Wij maakten een overzicht van de meest (en minst) geslaagde combinaties tussen celluloid en Euro 98

TG TESTERED



WITH TGVISION



DeLOREAN DMC-12

Back to the Future, 1985

'Wil je nou zeggen dat je een tijdmachine hebt gebouwd van een... DeLorean?' Co-auteurs Bob Gale en Robert Zemeckis waren oorspronkelijk van plan om een koelkast als tijdmachine te gebruiken, maar ze bedachten dat jongere kijkers dat misschien wat al te letterlijk zouden nemen. Vervolgens was het een apparaat dat achter in Doc Browns pick-up lag. Toen Gale inzag dat het mobiel moest zijn, vond men de vleugeldeuren en de stalen carrosserie van de DeLorean voldoende futuristisch (geschikter dan de Mustang die Ford ter beschikking wilde stellen). Het echte verhaal van de DeLorean is op zich een film waard: voormalig GM-topman John DeLorean wendde Brits belastinggeld aan voor het bouwen van zijn door Giugiaro ontworpen en door Lotus ontwikkelde 'ethische' sportauto, in Belfast op het hoogtepunt van de problemen daar in de jaren zeventig.

Waarop DeLorean door de FBI werd opgepakt vanwege cocaïnesmokkel. Hij werd vrijgesproken...

(NB: Er figureert ook een DeLorean in *Ready Player One* van Steven Spielberg.)





CADILLAC MILLER-METEOR
Ghostbusters, 1984

De Ecto-1 was gebaseerd op een door het bedrijf Miller-Meteor uit Detroit gebouwde Cadillac-ambulance: een zes meter lang, drie ton wegend bakbeest, aangedreven door een 6,3-liter V8 en met de beroemde *space-age* styling uit de late jaren vijftig. Dan Aykroyd, die meeschreef aan het script, had iets in gedachten dat er duisterder, minder cartoonachtig uitzag, maar de beroemde cameraman László Kovács stelde dat dat in de vele nachtelijke scènes niet goed zou werken. De auto van de Ghostbusters werd uitgedacht door Stephen Dane, die had meegewerkt aan het indrukwekkende *Blade Runner* van Ridley Scott. Hij ontwierp ook het *proton pack*, het geweer dat eraan vastzat en de spookval.



HET A-TEAM-BUSJE
The A-Team, 1983-1987 (tv)

In de jaren zeventig en tachtig was er in Europa sprake van een Amerikaanse tv-invasie, lichtgewicht maar met een hoog octaangetal, met voorop *The A-Team*. Een stel oud-leden van de *special forces* bleezen dingen op, redden vrouwen en reden auto's aan barrels. De bestelbus, een GMC Vandura uit 1983 met quad-koplampen, was de mobiele *command unit* waarvan de onopzichtigheid werd ondermijnd door turbiniewielen, een rode streep en een dakspoiler. Die zag je nooit aankomen...



PODRACER
The Phantom Menace, 1999

'Eenpersoonvoertuigen met de cockpit achter twee enorme motoren', meldt StarWars.com droogkomisch. Het optreden in de Boonta Eve Classic voegt nog iets toe aan het verder afgrijselijk slechte Phantom Menace. George Lucas is een geobsedeerde autosportliefhebber, en het sound-design van de podracers is gemaakt van samples van F1-motoren uit de jaren negentig, briljant aan elkaar geregen. Behalve dan dat turbines niet over meerdere versnellingen beschikken..



MERCEDES 220 SE
The Hangover, 2009

Hitkomedie maakte sterren van Bradley Cooper, Zach Galifianakis, Ken Jeong en de witte tijger van Mike Tyson. Ze vernielden ook een prachtige oude Mercedes uit 1965. De eikels



'GENERAL LEE'

The Dukes of Hazzard, 1979-1985 (tv)

147 afleveringen en zeven seizoenen lang bleven Bo en Luke Duke uit handen van Boss Hogg en zijn trawanten van de politie, in hun schijnbaar onoverwinstbare Dodge Charger uit 1969, de General Lee



LAMBORGHINI COUNTACH 5000S
The Cannonball Run, 1981

De meest politiek incorrecte supercar, bestuurd door twee uitdagend geklede dames, in het meest stupide kassucces van 1981. Kreeg geheide status als slaapkamerposter



'THE BLUESMOBILE'

The Blues Brothers, 1980

Een Dodge Monaco uit 1974 met een opgevoerde 440 Magnum-motor. Dan Aykroyd gebruikte een sirene die tijdens de Koude Oorlog op zijn schoolplein stond als inspiratie voor de speaker op het dak



TOYOTA SUPRA
The Fast and the Furious, 2001

Gammele Supra uit 1993, op wonderbaarlijke wijze geschikt gemaakt voor het beslissende vuurgevecht in FAF, bestuurd door wijlen Paul Walker. Bracht tijdens een veiling in 2015 185.000 dollar op



'THE KING'

Cars, 2006



Strip 'The King' Weathers is een van de emotionele hoekstenen van Pixars *Cars*. Hij is ook een blauwe Dodge Charger Daytona Hemi uit 1969, met de stem van Richard Petty. Studiobaas John Lasseter is een toegewijd autofanaat en zoon van een onderdelenmanager bij een Chevrolet-dealer. *Cars* was deels een lofzang op het autoracen, en deels vloeide de film voort uit een roadtrip die Lasseter met zijn gezin maakte. Maar de film was ook geïnspireerd op de documentaire *Divided Highways*, over het Amerikaanse interstate-snelwegennetwerk, en vooral de Moeder aller Highways, Route 66. 'Autoliefhebbers zijn heel fanatiek. Auto's zijn hun leven. Voor hen wilde ik dat écht alle details klopten', zei Lasseter.

STUNTRIJDEN 101

STARRING
**MARK
HIGGINS**

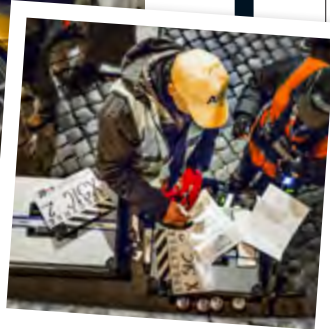


Stuntrijden kost enorm veel voorbereiding. Het is niet ongebruikelijk dat we al zes maanden bezig zijn met voorbereiden voordat er op locatie gefilmd gaat worden. De stuntcoördinator betreft me erbij als we het script hebben gekregen en ongeveer weten wat we moeten doen, en met welke auto's.

Voor het aanpassen en voorbereiden van de auto's maken we in geval van een Engelse film gebruik van Dunsfold of Longcross. We denken na over hoe we de stunts moeten uitvoeren en oefenen ze, zodat we eenmaal op locatie precies weten wat ons te doen staat. Het is eigenlijk net als bij een acteur die zijn tekst instudeert.

Als we uiteindelijk op locatie zijn, volgt er nog meer voorbereiding. Soms begint dat al twee weken voor de daadwerkelijke opnames. Zo kunnen we alles goed bekijken en eventueel onze plannen aanpassen. Voordat we beginnen, rijden we vaak met speelgoedautootjes over een tafel. Als het maar om een paar auto's gaat – zoals de Rome-scènes in *Spectre* – is het allemaal overzichtelijk. Maar je hebt ook te maken met camera- en trackingvoertuigen. Als er voor een straatscene 40 auto's en 40 bestuurders nodig zijn, dan wordt het allemaal wat gecompliceerder – vooral als er een taalbarrière is. Die stunts zien er misschien niet gevaarlijk uit, maar er kan van alles gebeuren.

Voor *Spectre* hebben we in Rome een maand lang iedere avond gefilmd. We hadden een heleboel DB10's, maar eigenlijk hebben we er voor de meeste



scènes maar één gebruikt. Het is echter heel efficiënt om meerdere exemplaren te hebben. Je zou denken dat zulke auto's het grootste deel van de kosten uitmaken, maar bij een grote film is de opnametijd het duurst. Dus het is beter wanneer je één auto voor de rijshots hebt, een tweede die is voorbereid voor de onboard-beelden en nog één voor de *special effects*, zoals met vonken en vuur. Het is vooral belangrijk dat de opnames zo min mogelijk tijd in beslag nemen.

De aandacht voor de details is altijd indrukwekkend. Ook als mijn gezicht niet in beeld is, kan ik toch beter in kostuum achter het stuur zitten, voor het geval dat. Ik probeer te vermijden dat ik een masker moet dragen, want dat hindert het zicht. Aan de andere kant, in geval van een gevaarlijke stunt zou mijn gezicht met CGI worden aangepast. En dan heb je nog de mensen die verantwoordelijk zijn voor de continuïteit. Voordat je gaat rijden, komen zij je kleding controleren, of je pruik goed zit, en zelfs of het horloge om mijn pols en het klokje in de auto bij iedere opname op de goede tijd staan.

Veiligheid gaat voor alles. Toen we voor *Spectre* de trap af reden, bestond het risico dat we in de Tiber terecht zouden komen, dus zat er een zuurstoffles in de auto, en we trairden in een donker zwembad. Ik kreeg te

horen dat als er iets mis zou gaan, er voor twintig minuten zuurstof zou zijn. Dan moest ik rustig in de auto blijven zitten, tot duikers me eruit zouden halen. Makkelijker gezegd dan gedaan!

We geven onze mening en zeggen wat er wel en niet kan: je kunt met een Ford Fiesta met z'n voorwielaandrijving nu eenmaal niet uitgebreid gaan driften. Maar vasthouden aan het script kan vanuit het oogpunt van de rijder frustrerend zijn, want je weet dat er van het vele opnamemateriaal maar een heel klein beetje gebruikt zal worden. Na een opname bekijken we de beelden om te weten wat de camera precies ziet, zodat we meer inzicht krijgen in wat er precies vereist is.

Als stuntrijder heb ik een voorkeur voor realisme. Mijn eerste grote filmopdracht was *Quantum of Solace*. Ik bestuurde de Alfa 159 die de Aston DBS achtervolgt, en de stuntcoördinator tetterde maar in mijn oor: 'Je moet 'm harder raken, je moet 'm harder raken!' Tja, wie hoort zo iets nou niet graag? In mijn twintig jaar als rallyrijder heb ik altijd geprobeerd om ongelukken te voorkomen, dus is het heerlijk als je te horen krijgt dat je iemand vol moet rammen zonder dat je daarna de wind van voren zult krijgen. **TG**

Foto's: fabrikanten, Rowan Horncastle

DE BESTE FILMAUTOSTUNTS



DWARS DOOR DE SUPERMARKT *The Blues Brothers*, 1980

De orgie van verwrongen plaatstaal in de oude Dixie Square Mall duurde 165 seconden en zorgde voor een (afgevoerd) schadeclaim van 87.000 dollar



HARDE LANDING *Speed*, 1994

De gestripte bus volbracht de sprong bij poging 2 (nadat hij de eerste keer de helling had gemist). Bij de landing ging de hoofdcamera eraan



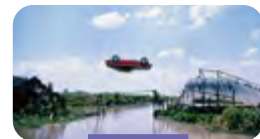
MESSCHERP *Licence to Kill*, 1989

Een tankwagen op de helft van z'n wielen besturen én een Jeep nauwkeurig in de prak rijden? Laat dat maar aan stuntgrootheid Rémy Julienne over



ZWANENZANG *Gone in 60 Seconds*, 1974

De climax van de 40 minuten durende mega-achtervolging, een sprong van 39 meter, kostte filmmaker H.B. Halicki tien gekneusde ruggenwervels. Au



FLUITJE VAN WAT CENTEN *The Man with the Golden Gun*, 1974

De briljant uitgevoerde kurkentrekker stond er in één keer goed op. Jammer dat de schuiffluittherie van John Barry de scène om zeep hielp



FORD FALCON XB COUPE 'INTERCEPTOR'

Mad Max, 1979 & Mad Max: Fury Road, 2015

George Millers *Mad Max*, een meesterwerkje van de Australische lowbudget-filmindustrie, liet maar weer eens zien dat noodzaak vindingrijk maakt. De artdirector van de film, Jon Dowding, koos voor een Australische Ford Falcon XB coupé als uitgangspunt voor de Pursuit Special van Max Rockatansky, vooral omdat hij robuust was en er makkelijk aan onderdelen te komen viel. Hij was uitgerust met een 5,75-liter Cleveland V8 met 600 pk dankzij een supercharger, en zijn uiterlijk was geïnspireerd door de Concorde, een uitzinnig conceptbusje uit 1977 van plaatselijke Ford-ontwerper Peter Arcadipane. Voor *Mad Max 2* werden er twee vergrote benzinetanks in gemonteerd, de passagiersstoel werd verwijderd en Max voorzag de Interceptor van *booby traps*. De auto keerde terug in het briljant waanzinnige *Fury Road* uit 2015. 'Ik rij zelf in een hybride auto,' zegt Miller, 'maar dat zou ik eigenlijk niet moeten opbiechten.'





AUDI S8
Ronin, 1998

Ronin waren zwerfende samoerai zonder meesters. In de klassieker van John 'uitvinder van de autoachtervolging' Frankenheimer zijn het huurlingen. De S8 werd ontdaan van zijn quattro voor maximaal overstuur



PORSCHE 928
Risky Business, 1983

De filmdoorbraak van Tom Cruise is een rite-de-passage-klassieker uit de jaren tachtig. Regisseur Paul Brickman koos voor de 928 omdat hij minder voor de hand liggend was dan de 911



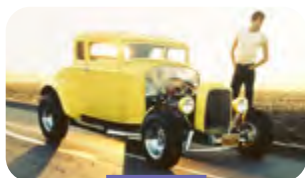
PORSCHE 917
Le Mans, 1971

Strikt genomen is dit misschien geen filmauto, maar de 917 domineerde destijds niet alleen de autosport, hij redde ook het anderszins kreupele ijdelheidsproject van Steve McQueen



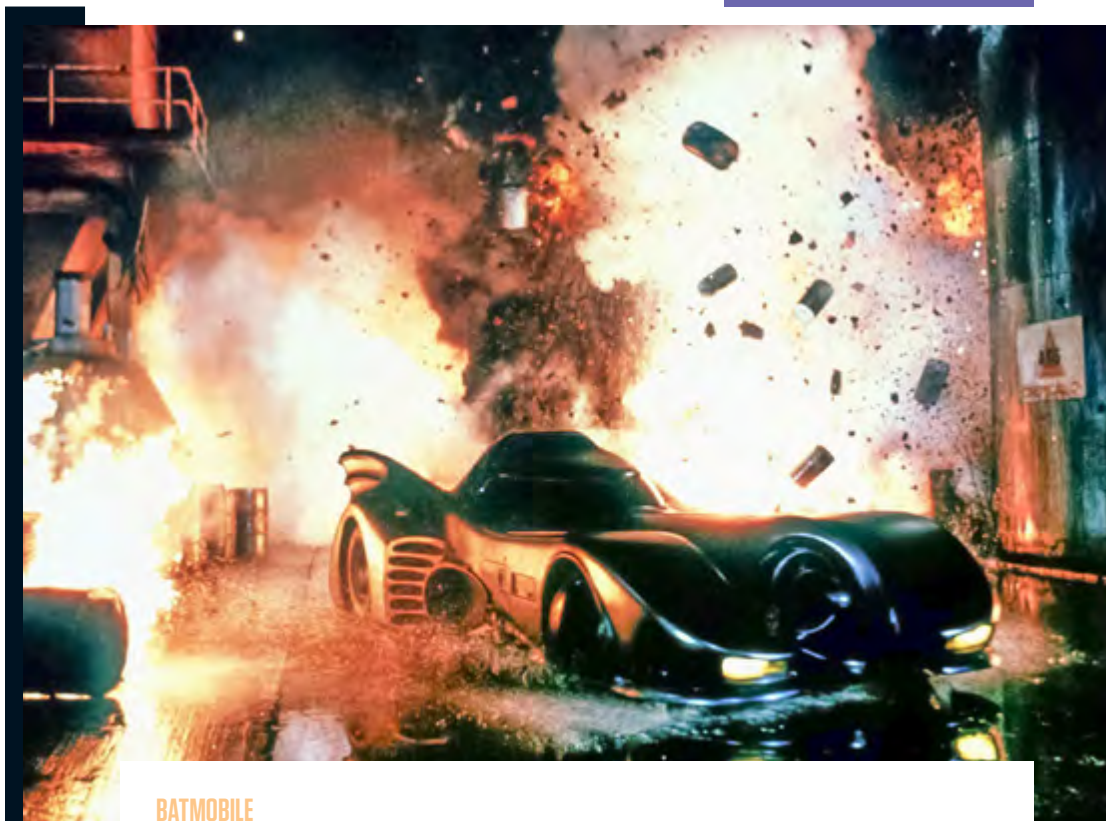
LAMBORGHINI MIURA
The Italian Job, 1969

Het Aosta-dal, een Lamborghini, een soundtrack van Quincy Jones: de eerste drie minuten van deze film vormen misschien wel de meest weergalozes openingsscène ooit



FORD DEUCE COUPE
American Graffiti, 1973

De klassieker van George Lucas uit 1973 bracht de ingedutte Amerikaanse hotrod-subcultuur weer tot leven. De auto-ster van de film is een Ford uit 1932, ook bekend als de Deuce Coupe



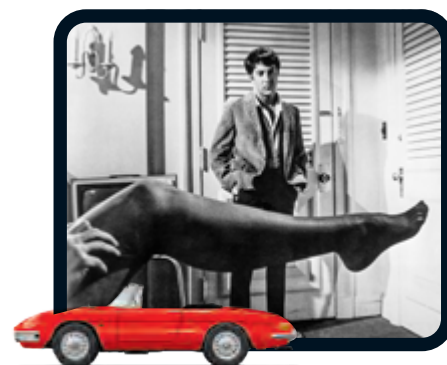
BATMOBILE
Batman, 1989 & Batman Returns, 1992

Tim Burtons Batman-reïncarnatie uit 1989 was het filmevenement van het jaar, deels dankzij de schitterende Gothic-aankleding van de regisseur. De geniale productiondesigner Anton Furst maakte van de nieuwe Batmobile een sexy hot-rod met een voorkant die vooral bestond uit een enorme straalmotor, en luchtinlaten aan de zijkant voor de naverbranders. Dankzij grijphaken en een centrale as kon de auto 180 graden ronddraaien, en hij kon zichzelf bovendien in volle bepantsering hullen. Vergeet gemakshalve maar even dat onder dat alles gewoon de aan elkaar gelaste chassis van twee Chevrolet Impala's zaten.



'MIRTH MOBILE'
Wayne's World, 1992

De Pacer van AMC kreeg een postmodern tweede leven dankzij Mike Myers' spin-off van *Saturday Night Live*. In tegenstelling tot de op vergelijkbare wijze in de spotlights gezette DeLorean was de Pacer echt waardeloos, en daarom volmaakt om te figureren in dit verhaal over de sullige rockfans Wayne en Garth, wier programma op tv een onverwacht groot succes wordt. De Pacer werd door AMC in advertenties destijds omschreven als de 'eerste brede kleine auto'. Auto? Bolderkar.



ALFA ROMEO SPIDER DUETTO
The Graduate, 1967

De laatste auto die werd ontworpen onder leiding van de Italiaanse designmaestro Battista 'Pinin' Farina. De Alfa Spider uit 1966 reed niet alleen Dustin Hoffmans personage Benjamin van de ene existentiële crisis naar de volgende, hij symboliseerde ook de honger van de Amerikaanse jaren-zestig-jeugd naar vrijheid, seks en protest. Die droom zou grotendeels worden gefnuikt door de Vietnamoorlog, net zoals de gracieuze kleine Alfa op het hoogtepunt zonder benzine kwam te staan.



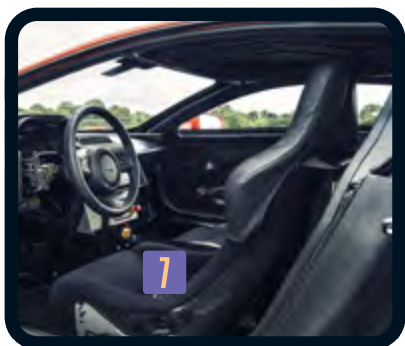
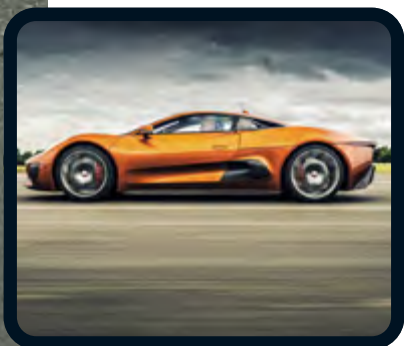
DE ANATOMIE VAN EEN STUNTAUTO

STARRING

JAGUAR C-X75
UIT SPECTRE



Foto's: Richard Pardon, Fabrikant



Wij weten ook wel dat het geen echte Ferrari 250 GT California Spyder was die in *Ferris Bueller's Day Off* door de achterkant van de garage van Camerons vader vliegt. Dat de Audi S8 in *Ronin* heel wat meer achterwielaan-gedreven was dan zou moeten, en dat zelfs Bo Duke niet met een Dodge Charger uit een baan om de aarde kan landen en vrolijk verder kan rijden. Filmauto's zijn een heel ander ras. Lees hier hoe anders precies.

Dit is de Jaguar C-X75 uit *Spectre*. Hij had geen elektromotoren, geen mono-coque van koolstofvezel en niet de 1,6-liter turbomotor met supercharger en hoge toeren die op het programma stonden voor de helaas nooit tot wasdom gekomen productieauto. Deze auto werd gemaakt door Williams Advanced Engineering, en dit is wat er onder zijn huid zat.

1. BUIZENFRAME

De stuntauto had geen gewoon auto-onderstel, maar een speciaal ontworpen buizenframe dat vooral sterk moest zijn. Toen de auto terugkwam van de opnames werd hij aan een proef onderworpen: het frame, met een doorsnee van 60 millimeter, was geen fractie verwrongen of verdraaid.

2. PLAATWERK

Uit dun en goedkoop glasvezel. Wel zo handig bij schade.

3. MOTOR

Iets behoorlijk vertrouwd: de 5,0-liter V8 van Jaguar met supercharger. Het vermogen werd opgekrikt tot zo'n 600 pk, maar de motor was vooral zo geschikt omdat de supercharger voor onmiddellijk koppel en vermogen zorgde. Essentieel voor precisiewerk.

4. VERSNELLINGSBAK

Het gaat hier niet om de versnellingsbak zelf – een sequentiële zestraps GT3-unit van specialist Ricardo. Wel om de afstelling. De auto hoefde nooit heel hard te rijden, en dus zijn alle versnellingen ingedeeld voor een snelheid van pakweg 30 tot 100 km/u.

5. OPHANGING

Afkomstig van een World Rally Car. Zeer voorspelbaar. Voor de scènes waarin de C-X75 van de trap rijdt, werd de grondspeling 4 centimeter vergroot.

6. GEWICHT

Geen halszaak – enigszins verrassend. Deze C-X75 woog 1.500 kilo. Dat hij tegen een stootje zou kunnen, was belangrijker.

7. VEILIGHEID

Kuipstoelen van koolstofvezel, vijf-punts veiligheidsgordels, noodknoppen, een compleet brandblussysteem, zelfs een zuurstoffles. Maar geen tractiecontrole. Dat dan weer niet.

8. HANDREM

Ook uit de rallywereld. Makkelijk uitbreken dankzij de hydraulische handrem, die via een koppeling de aandrijving op de achterwielen onderbreekt.

9. BENZINETANKS

Klein, voor minimaal risico en plaatsing in de auto. Achter iedere stoel is een tank van 10 liter aangebracht.

10. SNEL REPAREREN

Als er iets misgaat, moet de auto meteen gefixt kunnen worden. Het team kon de koppeling in anderhalf uur vervangen, of simpelweg een identiek exemplaar laten aanrukken. Er werden zeven *Spectre*-Jags gemaakt. **TG**



© 2018 Paramount Pictures. All Rights Reserved.

BUMBLE BEE
Transformers, 2007-heden

In het Transformers-universum is Bumble Bee een Autobot en een van de trouwste medestrijders van Optimus Prime in de oorlog tegen de Decepticons. In Michael Bays Bergmaneske filmreeks (4,3 miljard dollar tot nu toe) is hij aanvankelijk uitgedost als een klassieke Camaro uit de jaren zeventig, waarna hij wordt geüpgraded naar het nieuwere model. Nou ja, het verklaart in ieder geval die gapende kieren tussen de carrosseriepanelen.



FLEETWOOD BOUNDER RV
Breaking Bad, 2008-2010 (tv)

De beste tv-serie ooit? Vince Gilligans verhaal over een scheikundeleraar op een middelbare school die drugsbaas wordt, werpt net zo makkelijk allerlei morele vragen op als de 'held' Walter White dure methamfetamine brouwt. Zijn voormalige leerling en hand-langer Jesse Pinkman spoort een afgeragde camper op om om te bouwen tot een mobiel methlab. Als het ding in het derde seizoen de geest geeft, is dat echt een droevig moment.

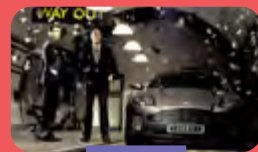


LOTUS ESPRIT TURBO
For Your Eyes Only, 1981

Bond-auto's zijn niet los te zien van Bond-films, en de DB5 is de voor de hand liggende keuze. FYEO uit 1981 zette 007 na de excessen van Moonraker weer met beide benen op de grond, en de Esprit Turbo S3 was een gepastere keuze dan de witte onderzeeër uit *The Spy Who Loved Me*. Eén witte Turbo sneuvelt al in het begin. Het tweede exemplaar was bronskleurig, zodat hij bij de scènes in Cortina beter opviel. Zag er ook blits uit met ski's.



DE BEROERDSTE FILMAUTO'S OOK



ASTON MARTIN 'VANISH'
Die Another Day, 2002

Brosnans laatste Bond-optreden bracht Astons terug naar 007. Verknald door suffe onzichtbaarheids gadget



MITSUBISHI ECLIPSE SPYDER
2 Fast 2 Furious, 2003

Niets zo tekenend voor straatraces als een paarse, volgestickerde, voorwiel-aangedreven Mitsubishi targa-cabrio



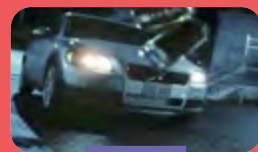
FORD MONDEO
Casino Royale, 2006

Misplaatste sluikreclame van Ford. Daniel Craigs debuteert ontspoorde bijna door een lease-middenklassertje



'GADGETMOBILE'
Inspector Gadget, 1999

Zelfrijdende Lincoln met paarse dashboardverlichting en een snelle babbel. De Jar-Jar Binks onder de filmauto's



VOLVO C30
Twilight, 2008

Als je een norse, onsterfelijke vampier bent, kies je er uiteraard voor om rond te hobbelen in een Volvo-hatchback



FORD ECONOLINE
Dumb and Dumber, 1994

Hoewel we het woord het liefst officieel in de ban doen bij TG, is 'iconisch' het enige geschikte bijvoeglijke naamwoord om de 'shaggin' wagon' van Mutt Cutts te beschrijven. Lloyd Christmas en Harry Dunne, het duo dat het emotionele en intellectuele hart van het meesterlijke debuut van de gebroeders Farrelly vormt, ondernemen een ontdekkingsreis achter het stuur van een Ford Econoline-bestelbus, die heel overtuigend het uiterlijk van een harige hond heeft gekregen. (NB: Er komt ook een Lamborghini Diablo in de film voor, maar die is niet vermomd als een enorme hond.)



FERRARI 250 GT CALIFORNIA SPYDER
Ferris Bueller's Day Off, 1986

In een andere wereld zou John Hughes net zo beroemd zijn als Spielberg. *Ferris Bueller* is een van zijn beste films, een escapistische fantasie waarin een jongen spectaculair spijbelt en het meisje van zijn dromen verovert – en de auto, een Ferrari 250 GT California Spyder. Alleen was het een replica met een Ford V8. Een echte is ruim 17 miljoen euro waard, maar een van de filmauto's wordt binnenkort geveild, met een verwachte opbrengst van 225.000 euro.



PONTIAC FIREBIRD TRANS-AM
Smokey and the Bandit, 1977

Hét filmsucces van 1977 na *Star Wars*, over een vluchtchauffeur en zijn maat die het opnemen tegen de wet, had zich net zo goed kunnen afspelen in een universum hier ver vandaan – want zo ziet het Diepe Zuiden er in deze film uit. In feite één grote achtervolging met een Pontiac Trans-Am (natuurlijk onverwoestbaar), een jeugdige Burt Reynolds en een sheriff die Buford T. Justice heet. Wij willen ook een bakkie.



BRUTE

Foto's: James Lipman

Het is een goed oogstjaar geweest wat betreft musclecars uit de VS. In de woestijn van Californië brengen we 2.275 pk samen voor een groot bandenoffer

WRACHT





CHEVROLET CORVETTE ZR1

Motor
6.162 cc

V8 supercharged
765 pk @ 6.400 tpm
969 Nm @ 3.600 tpm

Aandrijving
achterwielen
7v handbak

Prestaties
0-96 km/u in 2,85 s
top **341** km/u

Verbruik (gemiddeld)
12,4 l/100 km

277 g/km CO₂ **G**

Afmetingen
4.567 x 1.965 x 1.232 mm
(l x b x h)

2.710 mm (wielbasis)

1.615 kg

70 l (benzine)

425 l (bagage)

Prijzen

niet leverbaar (NL)

niet leverbaar (B)



DODGE CHALLENGER SRT DEMON

Motor
6.166 cc

V8 supercharged
851 pk @ 6.300 tpm
1.044 Nm @ 4.500 tpm

Aandrijving
achterwielen
8v automaat

Prestaties

0-96 km/u in 2,3 s
top **270** km/u

Verbruik (gemiddeld)

14,7 l/100 km

CO₂-uitstoot n.b.

Afmetingen

5.017 x 2.002 x 1.458 mm
(l x b x h)

2.951 mm (wielbasis)

1.939 kg

70 l (benzine)

bagageruimte n.b.

Prijzen

niet leverbaar (NL)

niet leverbaar (B)



CHEVROLET CAMARO ZL1 1LE

Motor
6.162 cc

V8 supercharged
659 pk @ 6.400 tpm
881 Nm @ 3.600 tpm

Aandrijving
achterwielen
6v handbak

Prestaties

0-96 km/u in 3,0 s
top **319** km/u

Verbruik (gemiddeld)
n.b.

CO₂-uitstoot n.b.

Afmetingen

4.812 x 1.897 x 1.330 mm
(l x b x h)

2.811 mm (wielbasis)

1.732 kg

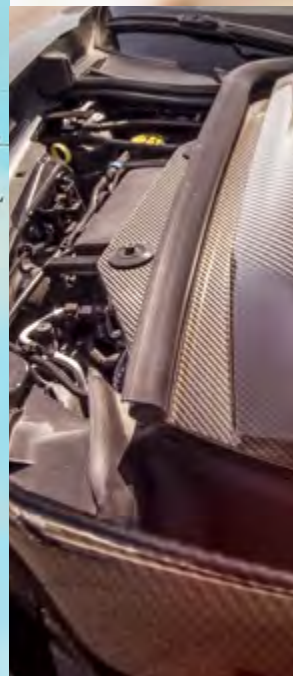
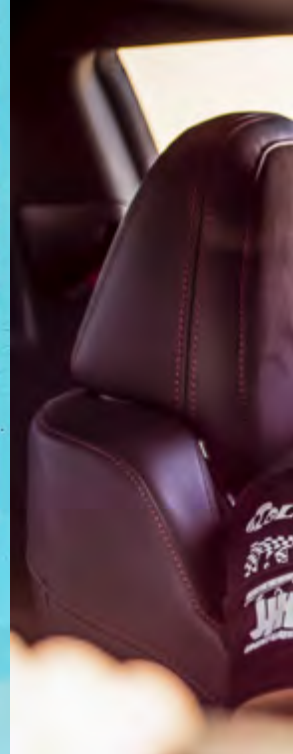
72 l (benzine)

257 l (bagage)

Prijzen

niet leverbaar (NL)

niet leverbaar (B)





Dai Yoshihara, ex-driftwereldkampioen, legt de finesses van het onderstel uit door middel van handsignalen



Rechttoe rechtaan is meestal niet het summum van elegantie, maar het biedt wel duidelijkheid over je bedoelingen. Hetzelfde geldt voor de nieuwste generatie Amerikaanse muscle- en supercars. Subtiliteit is aan hen niet besteed.

Ze weten dat jij zoveel mogelijk vermogen, snelheid en rook voor je geld verlangt en niet al te veel tijd wilt besteden aan de details – als je blijft niet, zeg. Het netto resultaat: de drie cartoonachtige auto's die je hier ziet.

Waarom juist deze drie? Dit is het trio op en top Amerikaanse performance-auto's dat de afgelopen maanden het meeste indruk op ons heeft gemaakt. Elk van hen interpreteert dat 'performance' op heel eigen wijze. Maar ze maken je allemaal licht in je hoofd door de manier waarop ze brandstof omzetten in puur plezier.

Ze hebben allemaal een vleugje Hollywood, Amerikaanse *stars and stripes*-vaderlandsliefde en *Fourth of July*-viering in zich. Maar er is ook sprake van een beetje Google, Apple en SpaceX-achtige technologie en raffinement. Dus onthoud goed dat je ze niet moet onderschatten.

Laten we met wat veelzeggende cijfers beginnen. Deze drie zware jongens zorgen samen voor 2.275 pk, en toch kosten ze samen minder dan 300.000 dollar – even veel als één McLaren 720S. En dat is nog lang niet alles.

Toen we eerder dit jaar/eind vorig jaar met ieder afzonderlijk kennismakten, kwamen we erachter dat de Demon, onder de goede omstandigheden, de kwartmijl in minder dan 10 seconden doet – met *wheelie* en al. De ZR1 is spectaculair, op en top Amerikaans en veelzijdig tot en met. En de Camaro ZL1 1LE zet op een circuit prestaties neer die een Porsche 911 GT3 RS in verlegenheid zouden kunnen brengen.

Laten we beginnen met het overduidelijke buitenbeentje, de Dodge Challenger SRT Demon, om hem met zijn volle naam aan te duiden. Deze rauwe jongen is de kakkerlak van de auto-industrie – tijd, crises, trends en hypes, hij overleeft alles. De Demon staat op een platform dat Daimler net na de eeuwwisseling voor het laatst gebruikte voor de E-klasse, en het is de duurste versie van een gamma dat begint met een budgetmodel met V6-motor en dunne bandjes. Aanvankelijk begrijp je niets van al het enthousiasme dat hij losmaakt.

Tot je hem ziet, hoort en bestuurt. Dan valt alles op zijn plek. Gooi er benzine van het hoogste octaan in, druk op wat knoppen op het dashboard en je belandt in een warme, zwoele zaterdagavond-musclecarhemel. Een wereld waar beheerst bochtenwerk van ondergeschikt belang is en het er alleen maar om draait om zo snel, luidruchtig en indrukwekkend mogelijk de kwartmijl af te werken. En tjonge, wat heeft de Demon die opdracht goed begrepen.

Maar alleen als je precies weet wat je doet. En je op de juiste ondergrond staat. Iedereen kan die enorme drag-radiaalbanden laten spinnen en de rook laten opwolven. Maar op de juiste manier afschieten, dat vereist vaardigheid. Als je denkt dat dragraces niets anders is dan de rem ingetrapt houden en bij groen licht op het herriepedaal gaan staan, dan is de Demon dé manier om je uit die droom te helpen. ►



Zet hem in de Drag-stand en hij is klaar voor de strijd. Dan staan er 851 paardenbeesten tot je beschikking, de ophanging zorgt ervoor dat de voorkant zachter opveert om zo het gewicht beter te verplaatsen. In tegenstelling tot wat je misschien denkt, blijft de ophanging aan de achterkant hetzelfde. Dodge probeerde de demping daar ook te verzachten, maar dat maakte de auto langzamer. Alle koellucht van de airco vloeit naar de motor, waardoor het in de cabine warmer wordt. En je kunt de transmissierem inschakelen.

Met deze instellingen, op de juiste ondergrond en met de dunne voorwielletjes, wat op de vooras 18 kilo scheelt, zullen de 315 millimeter brede Nitto-banden van de Demon zonder te spinnen de auto lanceren, waarbij de voorwielen nét iets boven de baan zweven; en dat lanceren gaat sneller dan bij welke benzineaangedreven productieauto ter wereld ook. Laat staan eentje die ruim 1.800 kilo weegt.

Maar je moet het reactievermogen van een ninja hebben om de transmissierem uit te schakelen – door de flipper aan het stuur die je vasthoudt los te laten – en dan op de juiste manier het vermogen erin te laten komen. Het is typisch zoiets waarvoor geldt dat oefening kunst baart, waardoor het allemaal nog aangenamer en bevredigender is als het lukt. Het feit dat het garantieplan van de Demon je in staat stelt dit te doen – je er zelfs toe aanmoedigt – is op zich al een prijs waard.

Net als het feit dat je deze auto dagelijks kunt gebruiken zonder het gevoel te hebben dat zijn hyperprestaties op een of andere manier het comfort of de gebruiksvriendelijkheid in de weg zitten. De gekoelde en verwarmde stoelen zijn ►



‘Het feit dat de garantie van de Demon je in staat stelt dit te doen – je er zelfs toe aanmoedigt – is op zich al een prijs waard’



enorm en weelderig gevoerd, er is een audiosysteem met zeventien speakers aan boord en de kofferruimte is groot genoeg voor een reis over het hele continent. Waar nog bij komt dat hij er waanzinnig uitziet.

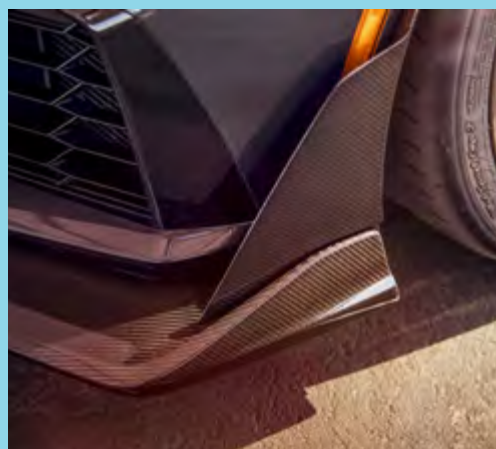
Maar dat is allemaal nog niet genoeg voor de hoogste plaats in deze eindronde. De Demon is een uitstekende dragracer en een geweldige auto voor dagelijks gebruik, maar geen held op het circuit. Daarom hebben we nog twee Chevrolets meegebracht naar dit in de hitte zinderde, vlekkeloze circuit van The Thermal Club vlakbij Palm Springs, Californië.

Maar voor geen van alle auto's zijn dit ideale omstandigheden. De Z06 Corvettes maakten er een gewoonte van om er op het circuit al vroeg de brui aan te geven wanneer de temperatuur al te ver boven de 32 graden steeg, maar Chevrolet heeft ervan geleerd. De meest recente ZR1 herbergt een nieuwe LT5-motor met dubbele injectoren onder – of liever gezegd: dóór – zijn koolstofvezel motorkap, die dermate veel vermogen afgeeft en zo handelbaar en in het algemeen efficiënt is dat hij de *fine fleur* van Europa het schaamrood op de kaken bezorgt.

De ZR1 is de laatste uitspatting van de C7 Corvette, aangezien het bedrijf ergens volgend jaar overgaat op de C8 met middenmotor, en is derhalve in elk opzicht de ultieme Corvette in de huidige vorm. Hij weegt 1.678 kilo en levert 765 pk, en daarmee bijna meer vermogen dan het onderstel aankan. Of in ieder geval voelt het zo wanneer je er voor het eerst in rijdt. Zelfs met het superslimme Performance Traction Management in de minst opdringerige Track-stand heb je nog altijd het gevoel dat het flink wat moeite kost om de auto in het juiste spoor te houden. ►

‘Deze ZR1 is in ieder opzicht de ultieme Corvette in de huidige vorm’





Maar wanneer je daar eenmaal aan gewend bent, wat minder dan een rondje kost, kun je met deze auto snelheden bereiken die je niet voor mogelijk hield. Zo reed het ontwikkelingsteam van Chevrolet een rondje op de Virginia International Raceway om een nieuw onderdeel te testen – waarbij ze het ronderecord van de Ford GT met meer dan een seconde verpletterden. En daar kwamen ze pas naderhand achter.

Het is ook boeiend om de ZR1 uit handen te geven aan ex-driftwereldkampioen Dai Yosihara, die je hier een set banden aan gort ziet draaien. Hij is hypersensitief als het om de afstelling van auto's gaat, en als hij uit de Corvette stapt, is hij net zo onder de indruk als wij door de kracht en het enorme remvermogen, maar nog altijd niet 100 procent tevreden met de niet-lineaire wijze waarop de elektronische systemen zich in de bochten met de gang van zaken bemoeien.

Dus in plaats van hem te pushen tot hij ermee ophoudt – iets wat geen van de auto's doet bij deze extreme temperatuur van 46 graden, wat behoorlijk indrukwekkend is – zijn we het erover eens dat de ZR1, die als je

dat zou willen ook uitstekend dienst kan doen als auto voor alledag, de indruk wekt dat hij zo ver gaat als het C7-platform aankan. En dat de C8, op een compleet nieuwe basis met middenmotor, meer dan welkom zal zijn wanneer hij ergens volgend jaar op de markt komt.

Met die bijna buitenaardse prestaties zou je denken dat de ZR1 met gemak de Camaro ZL1 1LE achter zich laat. En als het louter om de cijfers gaat, heb je daar ook gelijk in. Hij is sneller, heeft een kortere remweg, een hogere topsnelheid, hij is lichter, en zo voort. Maar wat de cijfers níét laten zien, is hoe de bestuurder zich voelt, hoe breed de grijns op zijn gezicht is, hoe zijn hart tekeergaat, de stoot dopamine... Met deze zaken als criterium wordt snel duidelijk dat de rappe rode Camaro hard op weg is om onze favoriet uit dit rijtje te worden.

Al bij de eerste omwentelingen van die brede, met speciale Goodyearbanden geschoeide wielen wekt hij de indruk van de hoogste orde te zijn. Je zit er laag in, absurd laag, en gluurt als in een raceauto over het dashboard. De racestoelen omsluiten je en hij heeft een handgeschakelde,



‘De twee Chevy’s zijn van hetzelfde merk, maar ze hadden niet verschillender kunnen aanvoelen’

rev-matched zesbak. Alles voelt vanaf het allereerste begin goed.

En vanaf dat punt wordt het allemaal alleen maar beter. Hier vind je geen enorme keramische remmen en actieve schokdemping zoals de Corvette heeft, maar gewoon een stel Multimatic DSSV-schokdempers die heel eenvoudig kunnen worden afgesteld voor op de weg of het circuit. Met die laatste afstelling komt de auto, zodra de banden op temperatuur zijn, in zijn element en danst hij over het circuit, waarbij hij de bestuurder vleit met een zowel strakke als barmhartige respons. Daardoor groeit je zelfvertrouwen, waardoor je snelheid toeneemt en je steeds blijer wordt. Vervolgens stap je uit en kijk je naar je rondetijden – met knipperende ogen, omdat je ze niet gelooft – en beseft je dat je sneller bent gegaan dan je voor mogelijk hield.

De Z06-motor, die in de Corvette voor oververhittingsproblemen zorgde, doet het ook prima; er is hier immers meer ruimte voor koeling. Dus jij bent het die besluit wanneer er genoeg is geweest, niet de auto. En zo hoort het ook. Wat absoluut niet hoort, is dat de 1LE niet naar Europa geïmporteerd mag worden vanwege onze regels op het gebied van voetgangersveiligheid.

Hij hangt namelijk nogal vol met scherpe, aerodynamisch verantwoorde koolstofvezel vleugeltjes, precies op de hoogte van je enkels en dijen. Maar er zal vast iemand zijn die iets bedenkt om de ZL1 1LE deze kant op te halen. In dat geval zullen wij ons bij hem melden.

Hoe luidt dus het eindoordeel? Zoals we al eerder zeiden, gaat het tussen de Corvette en de Camaro. De Demon is al lang uitverkocht en is dus geschiedenis. Je kunt nog wel een Hellcat Redeye krijgen, die dezelfde zwaar ademende motor heeft, maar niet de dragschokdempers, de transmissierem en andere speciale snufjes. Dat is dus niet hetzelfde.

Wat ook voor de twee Chevy's geldt. Ze zijn weliswaar van hetzelfde merk, maar ze hadden niet verschillender kunnen aanvoelen. De Corvette is lichter en sneller, maar voelt uiteindelijk meer synthetisch. De 1LE Camaro – een musclecar die net zo expliciet is ontworpen voor het circuit als de Demon voor de dragstrip – rijdt simpelweg lekkerder, eerlijker en voorspelbaarder. De Corvette mag dan sneller zijn, maar in de Camaro heb je meer plezier. En met die beslissende slag is het de Camaro die wint. **TG**





Dit hoort zo – nee, echt

Er is niets mis met deze
foto. Of met de auto.
Hij heeft gewoon erg
actieve aerodynamica

GEEN PANIEK

De radio kraakt: 'De vleugel van de Zenvo is eraf gevallen, vleugel eraf. Laat iemand 'm naar binnen vlaggen.'

De paar mensen in de pit die daadwerkelijk weten wat er aan de hand is, barsten in lachen uit. Onder-tussen is er ergens op het circuit een marshall wel-licht erg in de war. Want aan het eind van de bocht die hij in de gaten moet houden, heeft de vleugel van de Zenvo zich op miraculeuze wijze weer rechtgetrokken.

Dit is de Zenvo TSR-S, en hij kan een kunstje dat we nog nooit eerder zagen. Oh ja, natuurlijk heb-ben we gehoord van actieve aerodynamica en heb-ben we *flaps* zien bewegen en luchtremmen in actie, maar zoiets als dit hebben we nog niet eer-der gezien. Ook voor de marshalls op het circuit van Goodwood is het allemaal wat verwarrend.

Zenvo noemt het de Zentripetal-achtervleugel. Zenvo, het enige Deense autobedrijf, bouwt auto's sinds 2007. Het staat voor dezelfde uitda-gingen als iedere andere kleine hypercar-bouwer. Het momentum op de markt is er momenteel; mensen kopen weer auto's van een miljoen euro, maar waarom zouden ze kiezen voor die van jou? Pagani is artistiek, Hennessey, Bugatti en Koenigs-egg strijden om de topsnelheid, Rimac heeft het elektrische vermogen. En dan hebben we hier de auto met de mafste aerodynamica.

Als we de baan rondrijden, blijkt dat de vleugel je vanuit je ooghoeken tracht af te leiden – je concen-treert je om naar voren te kijken, maar in de spie-gels vang je telkens een glimp op van z'n bewegin-gen, die vrij abrupt en robotachtig zijn. Het is net alsof je met een Transformer rondrijdt die ach-terop wat houterige dansspasjes oefent.

Kun je het verschil voelen? Niet echt, maar aero-dynamica is nou eenmaal de onzichtbare kracht achter de rijeigenschappen van een auto – het valt je pas op als het er niet zou zijn. Wat je wel opvalt is dat de achterkant van de auto beter aan de grond kleeft dan de voorkant (zoals je mag hopen, aange-zien de achterkant om moet gaan met 1.194 pk). De neus voelt relatief zacht aan, de besturing is wat elastisch, dus hij is nog niet helemaal lekker in balans. Maar dat is prima: de auto vertrekt aan-stands naar Nardò om daar onderstelmaestro Loris Bionchi z'n ding met 'm te laten doen.

Even wennen dus, maar dan verzamel je de moed om de twin-supercharged 5,8-liter V8 meer en vaker en dieper aan te spreken. Uiteraard gaat ie tekeer op de Lavant Straight; de acceleratie is furieus en meeslepend en oncomfortabel op een wijze die alleen bestaat bij auto's met zoveel ver-mogen als deze. En dan wordt er met de zwarte vlag gezwaaid. Waarom? Te midden van veel hilari-teit hadden we het gedrag van de vleugel al ver-klaard. Wat is er dan nu weer? Herrie. Het blijkt dat de Zenvo binnen één rondje de gehele geluids-allocatie van Goodwood voor een vol halfuur heeft opgebruikt.

Troels Vollertsen, voormalig racemonteur en -technicus, is de man achter Zenvo: 'De TSR voor op het circuit had een vaste vleugel achterop, maar ik dacht dat we de downforce zouden kunnen ver-anderen, zodat hij niet alleen meer druk achterop zou krijgen, maar vooral op het wiel dat zich niet in de binnenbocht bevindt. Daardoor zouden we een effect als dat van een stabilisatorstang kunnen krijgen. Dus namen we de standaardvleugel en pro-beerden 'm in verschillende standen en hoeken uit in de simulatie, en zo zagen we dat dat een enorm verschil maakte.'

Herinner je je nog Lamborghini's ALA-achter-vleugel die speelde met de luchtstromen? Nou, dit is eenzelfde soort idee, alleen veel extraverter en opzichtiger.

Vollertsen zelf is niet zo extravert, maar hij is duidelijk een man die innovatieve oplossingen niet schuwt. We krijgen altijd te horen hoe moeilijk het is voor automerken om eigen motoren te ontwik-kelen, maar de 5,8-liter V8 met twee compressors is helemaal zijn eigen werk: 'Iedereen is altijd zo bang om een motor te bouwen, maar tegelijkertijd werkt iedereen altijd aan motoren. Ze begrijpen ze eigenlijk precies, ze passen de cilinderkoppen aan hun wensen aan, maken andere spruitstukken, nokkenassen, noem maar op. Ikzelf ben een aan-drijvingspecialist, en ik vind de motor niet zo lastig – de transmissie is twee keer zoveel werk, en het interieur, pff, dat is pas moeilijk.'

Dat heeft hem er niet van weerhouden aan beide ►



Activeer de achtervleugel van de Zenvo ook eens door er een fotoğraf op te zetten



‘Het is net alsof je met een Transformer rondrijdt die achterop wat houterige danspasjes oefent’





'Toen we zeiden dat we een rondje over het circuit gingen vliegen, bedoelden we niet...'



ZENVO TSR-S

Motor: 5.800 cc, V8 twin-supercharged, 1.194 pk, 1.100 Nm
Aandrijving: achterwielen, 7v sequentieel
Prestaties: 0-100 km/u in 2,8 s, 0-200 km/u in 6,8 s, top 325 km/u
Gewicht: 1.495 kg
Prijzen: n.n.b.



zaken te werken, overigens. Hij kreeg er genoeg van dat de leveranciers van het koolstofvezel het keer op keer lieten afweten, dus nu doet Zenvo al het koolstofwerk zelf, in de eigen werkplaats. Al het werk, ja – de carrosserie, het interieur, alles. Het is erg, heel erg mooi gedaan.

En hoewel de behuizing van de sequentiële bak met enkele koppeling van CIMA komt, zijn z'n interne delen helemaal nieuw, gebouwd volgens de specificaties van Zenvo: 'Met cilindrische vertanding, dus stil, maar met *dogs* in plaats van synchro's. Een gesynchroniseerde dogbox is natuurlijk gek, maar dan moet wel je elektronica op orde hebben, anders bonkt ie als je rijdt. De assen moeten binnen 10-20 tpm van elkaar zitten om fatsoenlijk te kunnen schakelen. Dus hebben we een compleet nieuw hydraulisch schakelsysteem bedacht – dat heeft ons vier jaar gekost.'

En er is meer innovatie. Zoals de IQ-instelling voor het motorvermogen. Die werkt samen met de stabiliteitscontrole om zoveel mogelijk vermogen te gebruiken als de omstandigheden toelaten. Als het systeem slip detecteert, neemt het iets gas terug; tot de grip terugkeert, waarna het meteen weer meer vermogen toepast.

Terug naar de vleugel. Die is ontwikkeld in samenwerking met Aerotak, een Deens bedrijf dat ook de aerodynamica voor de Koenigsegg One:1 heeft gedaan. Om de aerodynamische krachten op de juiste wijze op de vleugel terecht te laten komen, leunt de vleugel naar links als je een rechterbocht ingaat (alsof hij eraf gaat vallen door de g-krachten) en wordt de luchtstroom opnieuw georiënteerd, wat helpt om de druk via de vleugelstutten naar het midden van de auto te brengen. Het aantal graden waarmee de vleugel beweegt varieert, afhankelijk van snelheid, g-krachten, acceleratie en remmen. De vleugel staat recht tot 15 graden, en komt hydraulisch in actie vanaf het moment dat er een laterale kracht van 0,5 g wordt waargenomen.

Nadelen? De cijfers van Zenvo geven aan dat de downforce 3 procent minder is (de maximale downforce is 270 kilo) als de vleugel scharniert. Minder dan tien kilo: geen man overboord. Door

de beperkte tijd die ons op het circuit was gegund, kunnen we niet echt iets zeggen over de effectiviteit van de vleugel, maar we zagen ook dat hij zichzelf activeerde op b-wegen, en hoewel we proberen rationeel te blijven en de auto heus op waarde willen schatten, zouden we toch graag een cameraatje achterop hebben en een scherm op het dashboard zodat we 'm nauwlettend kunnen volgen.

Het handgemaakte interieur zit prachtig in elkaar, en hoewel het hexagonale thema doet denken aan dat van Lamborghini, is het mooi uitgevoerd, en vrijwel alles is *in-house* gedaan. Voor een klein bedrijf is de wijze waarop de afdichtingen en sluitingen van de deuren windgeruis intomen tamelijk indrukwekkend.

Hij rijdt momenteel al heel positief – secuur en happig. Waar de neus op het circuit nog wat zacht aanvoelde, is ie op de weg onverbiddelelijk en gevoelig voor verkantingen – hoewel het gevoel in de besturing erg goed is, via de opvallend dunne 245-voorbanden. Maar opnieuw: dat is allemaal voornamelijk een kwestie van afstelling. Hij zal niet snel zo gelikt worden als een Pagani, maar het is een waar evenement om in 'm te rijden. Je hoort de motor achterin blazen en loeien, met monsterlijke bedoelingen, en met de bak moet je leren omgaan – zo duurt het even om van D naar R te komen omdat hij moet synchroniseren, maar eenmaal op weg bepaal je de schakelsnelheid met de gasstand en de gekozen rij-modus. In de extreme stand is hij hilarisch en mechanisch, meer toegewijd en even snel als een dubbelkoppelbak.

Dit is veel meer weloverwogen en innovatieve auto dan we verwachtten, vol race-ideeën, maar hij moet nog wat meer gepolijst worden om wat bruikbaar te zijn. Zenvo heeft tot op heden nog geen 25 auto's gebouwd, en zoals Troels het verwoordt: 'Onze klanten kopen niet zozeer een auto, ze investeren in het bedrijf.' Een bedrijf dat inderdaad iets unieks in de aanbieding heeft. En ja, hij heeft een modus die de vleugel in staat stelt te bewegen als je stilstaat. Leuk voor op het dorpsplein. Of om aan de marshalls op een circuit te laten zien, zodat ze niet denken dat je auto uit elkaar valt. **TG**

'Je hoort de motor achterin blazen en loeien, met monsterlijke bedoelingen'

ZET 'M OP

Dit is TG's actieve aerodynamicagids voor dummies. Waarschuwing: bevat natuurkunde

Actieve aerodynamica is verboden in de meeste raceklassen. Maar ter ondersteuning van de bekende TG-theorie dat de frase 'een auto voor de openbare weg, geboren op het circuit' eigenlijk altijd marketingonzin is, maken de meer extreme straat-auto's tegenwoordig steeds vaker gebruik van actieve aerodynamica, in de vorm van bewegende vleugels en andersoortige (soms verborgen) *flaps* – laten we ze flappen noemen, dat klinkt wel zo gezellig.

Deze maand kregen we wellicht het meest uitzinnige voorbeeld van actieve aerodynamica onder ogen dat we ooit hebben gezien: een soort kermisattractie boven de kont van de **Zenro TSR-S**. Echter, de theorie erachter, die klopt. Een vliegtuig draait door te leunen. Dan zijn de vleugels niet alleen bedoeld voor opwaartse druk, maar ook bedoeld om richting te geven aan een voertuig.

Hetzelfde geldt voor de Zenro, behalve dan natuurlijk dat de vleugels op auto's precies tegenovergesteld functioneren aan die op vliegtuigen: ze zijn bedoeld om je op de grond te houden. Waar een vliegtuig draait met de binnenste vleugeltip naar beneden, wijst die van de Zenro naar boven.

Wat er in feite gebeurt, is dat de vleugel de achterkant van de auto naar de binnenkant van de bocht duwt, onafhankelijk van de grip van de banden.

Maar er is ook nog een ander effect. De non-verticale kracht van de vleugel zorgt ook voor meer neerwaartse druk op de binnenste dan op de buitenste band. Daardoor blijft de auto horizontaler op de weg, en dat helpt de band aan de binnenkant meer grip te vinden, aangezien de grip van een band afhankelijk is van de hoeveelheid neerwaartse kracht die op de band drukt.

Asymmetrische vleugeltoepassingen zijn iets van de laatste tijd. Ten dele omdat het enorm veel rekenkracht vergt om het goed te doen. De eerste auto die er gebruik van maakte, was de **Pagani Huayra**, die zowel aan de voor- als de

achterkant is uitgerust met een stel flappen. Zoals bij de meeste beweegbare achterspoilers (waaronder die op de Zenro) veranderen ze de hoek waarin ze staan als je remt – waardoor er meer weerstand ontstaat. Maar onafhankelijk van elkaar kunnen ze alle vier bewegen, waardoor de kracht per band kan worden gedoseerd. Maar omdat de flappen in dit geval vrij smal zijn en zich nogal centraal in de auto bevinden, zorgen ze niet voor een effectieve luchtstroom onder de auto, en ook die doet ertoe. Pagani lijkt het idee in de **Huayra BC** dan ook even op sterk water te hebben gezet.

Maar het was wel een spektakel om ze in actie te zien. Je ziet de laterale aerodynamica op de **Lamborghini Huracán Performante** niet eens zitten, maar altemensen, wat lijkt het goed te werken. De achtervleugel heeft holle steunen, en daarin bevinden zich kleine vlinderflapjes. Als de vlinders dicht zijn, gedraagt de vleugel zich normaal. Maar zoals bij alle spoilers zorgt downforce zorgt ook voor luchtweerstand. Dus ga je hard op een recht stuk, dan openen de vlindertjes zich, waardoor er lucht naar boven kan stromen in de vleugelpylonen, die tegen de onderkant van de vleugel stoot, waardoor de luchtweerstand wordt gereduceerd. De flapjes sluiten zich als je remt, en dan heeft de auto zeven keer zoveel downforce.

Maar dat is niet het hele verhaal van de ALA. Het linker- en rechterkanaal in de vleugel opereren in voorkomende gevallen ook afzonderlijk van elkaar. Dus bij een bocht naar rechts opent de auto alleen de linkerflap. Dat betekent dat de downforce naar de rechterkant van de auto gaat, en (net als bij de Zenro) het binnenste wiel meer tractie krijgt. Plus: er ontstaat meer luchtweerstand aan de binnenkant, waardoor de auto de bocht in wordt geduwd.

De aardigheid van ALA schuilt 'm erin dat die vlinderflapjes en hun actuatoren klein en licht zijn, maar hetzelfde effect sorteren als een hele bewegende vleugel. Dat is een enorme gewichtsbeparing, want zelfs al maak je een vleugel van koolstofvezel, mede door toedoen van de actuatoren en de steunen zijn ze altijd relatief zwaar.

Misschien dat de vleugel van de **McLaren Senna** daarom wel kantelt, maar niet in de carrosserie verzinkt zoals bij de **P1** of een

Bugatti: dat is een simpeler mechanisme, en dus lichter. Daarbij: omdat de vleugel zich niet terugtrekt, kunnen er aan de uiteinden ook *endplates* (van die dwarsvleugeltjes) gebruikt worden. Daardoor valt de lucht niet van de vleugel af en wordt zijn effectiviteit enorm verhoogd. Zie daar ook het simpele vernuft – 30 jaar geleden – van de gesloten 'loop'-achterspoiler van de legendarische **Ferrari F40**.



McLAREN SENNA



ZENVO TSR-S



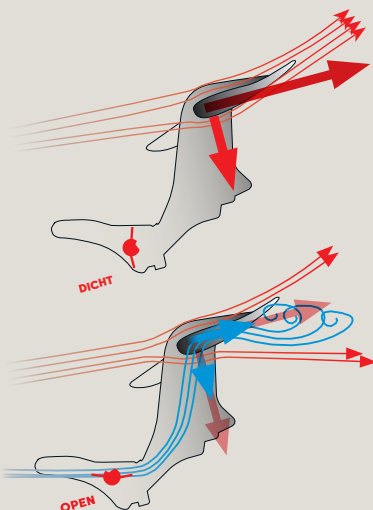
KOENIGSEGG ONE:1



PAGANI HUAYRA



LAMBORGHINI HURACÁN PERFORMANTE



MERCEDES-AMG PROJECT ONE



De vleugel van de Senna ziet er nog meer sinister uit omdat de bevestigingen van de draaipunten niet aan de onderkant van de vleugel zitten, maar er bovenop. Daardoor kan de gewelfde onderkant van de vleugel vrij blijven, en laat het nou net dat deel zijn dat het meeste werk verricht. De Senna heeft, net als de **Aston Martin Valkyrie**, een adaptief anti-rolsysteem en verlaagt zichzelf in de Track-modus, waardoor de bodemaerodynamica effectiever is.

Een andere auto waar een aan de bovenkant opgehangen, kantelbare dubbeldeks vleugel uit steekt, is de **Koenigsegg One:1**. Maar de 'poten' waar die vleugel op rust, hebben de vorm van een soort vinnen die op zichzelf al bijdragen aan de stabiliteit van de verder zo ronde vormen van de auto, die hij erfde van andere Koenigseggs. Vergelijk dat eens met de Senna: diens carrosserie heeft zo veel hoeken en rechte lijnen dat een paar vinnen daar echt geen verschil meer gaan maken.

De **Mercedes-AMG Project One** heeft ook een vin. Als de auto stilstaat, ziet deze centrale uitstulping er vreemd taps uit. Dat heeft echter een reden: zo kan de achtereuvleugel omhoogkomen, inclusief de tweede luchtrem-flap die daarin zit. Jazeker: deze actieve aerodynamica heeft eigen actieve aerodynamica.

De uitzinnige vormen van deze auto's zijn radicaal anders dan die van bijvoorbeeld de **McLaren F1**, die zo goed als geen duidelijk zichtbaar spoilerspul had. Toch zat ook die auto razend slim in elkaar, niet alleen in zijn basisvorm, maar ook op detailniveau. Zo had hij een soort ventilator onder de vloer om de luchtdruk onder de auto te verminderen, en – toen al – een flap aan de achterkant die omhoog kwam tijdens het remmen. Die flap had twee functies: het effect van de diffuser werd aanzienlijk versterkt en er werden kanalen geopend die de achterste remschijven van verkoelende lucht konden voorzien.

Die subtiliteit is bepaald iets anders dan de vleugel die menig slaapkamermuur sierde, een paar decennia geleden: de V-vleugel die achterop de **Lamborghini Countach LP500S** zat. Die voegde gewicht en luchtweerstand toe en blokkeerde het toch al minimale zicht naar achteren. Hij had geen enkel aerodynamisch effect, althans niet in z'n voordeel. Maar wat zag het er snel uit.

En zulke zaken bestaan nog steeds. Neem de prachtige S-vormige secties aan weerszijden van het achterste deel van de cockpit van de **BMW i8**. Verminderen die de luchtweerstand? Nee, zo wordt ons verteld. Voegen ze downforce toe? Nee. Houden ze de ruiten schoon, wellicht? Nee. Wat dan wel? We vinden ze gewoon mooi, vertelde een designer ons, maar 'voor de lucht zijn ze absoluut onzichtbaar'. **TG**

SUV SPECIAL



SUV's, crossovers, hopeloos hoge ondingen – noem ze hoe je wilt, mensen willen ze hebben. En dus testen wij ze. Maar dan goed



SUV
SPECIAL



TopGears extra stoere SUV Special





Foto's: Rowan Horncastle

ZAND EROVER

Misschien niet echt een SUV – maar dit is wel wat SUV's zouden willen zijn. Van een krabbeltje achter op een envelop naar de Namibische zandduinen: de beproeving van Project Swarm begint...

**SUV
SPECIAL**





Hou de Atlantische Oceaan links van je. Rij langs de Skeleton Coast. Val niet van een duin van 300 meter



‘Eerlijk gezegd lijkt Swarm bij mij thuis onder de carport niet echt op zijn plaats’





Het is vier uur in de ochtend en verrekte koud. Slordig opgerold in een soort bodybag van zeildoek lig ik in een stuk droge bedding van de Ugab-rivier in Namibië, en ik ben klaarwakker. Ik zit onder het stof, ik stink en ik voel me zó gelukkig dat ik er hartzeer van heb. Er drukt een scherpe steen in mijn onderrug en ergens in de struiken, op één meter afstand van me, zit iets wolligs voortdurend te grommen. Maar mijn god, met zo'n sterrenhemel kun je onmogelijk gaan slapen. Of liever nog, dit is niet meer het gewone ondermaanse, we bevinden ons in een fonkelend sprookjesrijk. Een paar uur eerder viel de brandende ruïne van de zonsondergang uiteen in het zwarte fluweel van de nacht, waarna er zich een explosie van sterren voordeed. Als de troebele filters van de vervuiling – lichtvervuiling of luchtvervuiling – de helderheid van de sterren niet dempen, zijn het glinsterende scherven pure pracht. Ik werp een blik op mijn truck en er tekent zich een glimlach op mijn gezicht af. We hebben een lange reis achter de rug, deze pick-up en ik.

De volgende morgen denk ik daar nog een tijdje over na terwijl ik me, een stukje verderop, aan het wassen ben. Ik heb me gewapend met een schop, want tot mijn schrik heb ik op ongeveer een meter afstand van waar fotograaf Rowan en ik sliepen, een spoor van klauwadrukken in het stof ontwaard. Ik ben weliswaar geen Richard Attenborough, maar de afdrukken komen me bekend voor. Ze lijken op die van mijn huiskat, alleen zijn deze zo groot als een dinerbord. Onze gidsen Paul en Michelle bevestigen ons vermoeden: een grote woestijnleeuw, een mannetje, heeft hier 's nachts rondgelopen, zonder zich iets aan te trekken van de lampen rondom ons kampement. Later horen we de leeuwen in de verte blazen, een soort hard, laag gekuch dat door de rivierbedding klinkt. Ik blijf kalm. Het is makkelijk om achteraf een held te zijn.

Los van de grote roofdieren is het tot nu toe een heerlijke reis geweest, en niet alleen maar omdat de voorbereiding maanden heeft gekost om nu eindelijk vele, vele kilometers te kunnen rijden. Ruim een jaar geleden besloten we om, uitgaande van een solide Mitsubishi L200 pick-up, een eigen *adventure truck* te bouwen. Het resultaat, het werk van een team uitermate slimme, creatieve en toegewijde mensen, noemde ik Project Swarm. Een soort Europese versie van

een pre-runner woestijnracer, met daarop ook een kleine survivalmotorfiets en een op de achterkant gemonteerde vliegtuigvleugel die dient als hangar voor drones. Verder heeft hij een externe PPC-rolkooi,

35-inch banden en Speedline-wielen, SuperPro-ophanging in militaire specificatie, achterop gemonteerde reservewielen, Cobra-stoelen in Dakar-stijl, een onboard compressor, een lier, uitgebouwde wielkasten en voldoende Lazerlamps led-lampen om heel West-Afrika te verblinden, maar daarover later meer. Wat hij nog miste, was een echte test om te zien waartoe hij in staat was – precies het doel van die maandenlange scheepstocht naar Namibië. Eerlijk gezegd lijkt Swarm bij mij thuis onder de carport niet echt op zijn plaats.

Hier wel. Toen we in Namibië aankwamen, bleek Swarm al uitgepakt en klaar om in actie te komen. Na een laatste check – vooral met betrekking tot de bandenspanning en het web van riemen en spanbanden dat alles netjes op zijn plaats moest houden – konden we gaan. Het eerste stuk leverde geen enkel probleem op. Ik had al met de truck op de gewone weg gereden, en het is niet echt hard werken, maar wat rijgedrag betreft doet hij wel een beetje denken aan de allereerste Porsche 911. Dat wil zeggen: met al dat gewicht hoog aan de achterkant heeft hij de neiging om een driedubbele Rietberger te maken als je iets te enthousiast door de bocht gaat. Maar hé, we hebben tijd genoeg, en dus kiezen we de eerste paar uur voor een loom gangetje.

Na een paar keer stoppen om in te slaan en de tanks en jerrycans tot de rand toe te vullen, is het duidelijk dat onze truck in Namibië als een popster wordt onthaald. Onverwoestbaarheid is iets positiefs in een land met veel wildernis, en Swarm ziet er macho genoeg uit om veel bijval te krijgen. Pompbediendes (er bestaat hier geen self-service) bekijken hem van alle kanten en maken selfies tot ze erbij neervallen, en ze zijn sowieso al dolblij dat we bij hen zijn gestopt. Iemand wil hem ter plekke kopen, en we zijn zo'n twintig minuten bezig met het ontwijken van vragen. Eindelijk een plek waar de mensen mijn neiging tot *overkill* waarderen. Dit begin zorgt voor een goed gevoel.

Kort daarop zijn we op weg naar de Skeleton Coast over gewone wegen en prachtige stukken strand – langs scheepswrakken en humeurige zeehonden – en vervolgens over zand en onverharde wegen. Het is de eerste test, en een zware ook; het witte oppervlak van deze wegen is geërodeerd tot een wasbord, en veel zwaarder dan dit hier kan het voor je ophanging niet worden. Alsof werkelijk ieder onderdeel wordt losgetrild, dat werk. Het wordt je wazig voor ogen en de hele auto trilt als een pudding voor een pompde subwoofer. Alles wat hier rijdt, veroorzaakt stof over een kilometer lengte – dus je kunt niet dicht achter iets aan rijden – en als je de rand van een plooi in de weg raakt, schiet de auto op een prachtig beangstigende manier zijwaarts. Het schijnt zo te zijn dat met een ▶



snelheid van zo'n 120 km/u de vibratie wat afneemt, maar als je vervolgens weer de rand van zo'n plooi raakt, ga je op de rem omdat je bang bent ergens van een kale helling te tuimelen. Permanent witte knokkels.

Na een paar uur zijn we er wel zo'n beetje aan gewend, maar het is slopend, en we moeten regelmatig even stoppen om te controleren of alles nog vastzit. Tot nu toe gaat alles goed. We nemen even de tijd om een paar toeristen in een Toyota Hilux te helpen. Ze hebben een lekke band en staan treurig in een kringetje naar hun hopeloos fragiele potkrik te kijken. Zo'n ding is leuk voor je boodschappen-hatchback, maar tamelijk nutteloos – daar zijn ze inmiddels achter – als je een auto met grote banden hebt en een iets verhoogde ophanging. Dus maken we onze Hi-lift los en helpen hen weer op weg. Nu we onze goede daad voor vandaag hebben verricht, zetten we koers naar een enorme roestbruine verhoging in het landschap die in de verte opdoemt. Er zit inmiddels al zand en stof op plekken waar geen zand en stof zou moeten zitten.

Het moet gezegd, deze truck is fantastisch, en niet alleen maar omdat hij eruitziet als iets wat een hyperactief kind met een krijtje zou tekenen. De *heavy-duty* polybush-ophanging is niet gemaakt om comfort te bieden, maar geschikt voor het zware werk, en we zijn permanent zwaarbeladen (Swarm zit continu tegen zijn maximaal toegestane gewicht aan, op dynamisch interessante manieren). De grote, niet al te hard opgepompte banden en de stevige opzet van de truck zorgen ervoor dat we drijven waar anderen bonken. Nee, het is niet het summum van verfijnd weggedrag, maar de 35-inch banden schuren nauwelijks, zelfs als ze offroad maximaal in de wielkasten worden gedrukt – een gevolg van het feit dat we de dorpels hebben ingekort om ze de ruimte te geven. De geluiden van de snorkel naast het raam en van de uitlaat (compleet met ratelend vrachtwagenflapje) vormen samen een industrieel zuigend turbogesis dat de indruk wekt van betrouwbaar, grommend stuwvermogen. Het gaat dan allemaal misschien niet al te hard, maar we zijn niet te stoppen.

Dat gevoel heerst de volgende dag ook nog als we afzakken naar de bedding van de Ugab-rivier. En het water ingaan. Om een of andere reden had ik, los van de zee dan (vandaar die snorkel), geen water verwacht, maar in de brede bedding van de Ugab lopen een heleboel kleine riviertjes. We rijden door smalle doorgangen met aan weerszijden begroeiing die zich aan de randen van de levenskracht biedende waterstroompjes vastklampt. Het is nergens dieper dan een meter, en dus geen probleem voor een truck van het formaat van Swarm, maar je moet wel op je hoede zijn voor diepe gaten onder het wateroppervlak. En als je uitstapt, kun je de deuren beter open laten staan, want er lopen hier leeuwen rond – dus moet je zonodig als de donder weer in de auto kunnen komen, tenzij je bloedig aan je einde wilt komen. Het zou niet de eerste keer zijn dat dat gebeurt. Maar het is magnifiek hoe dit gedeelte van Afrika zowel rauw en onbarmhartig als majestueus weet te zijn. Bepaalde delen van het landschap, vooral de grote rotsformaties, zijn zo uitgesproken Afrika dat het Disney lijkt. Ik heb zó veel tv-programma's over dit soort plekken gezien dat het een tikkeltje surrealistisch aanvoelt om er getuige van te zijn hoe bavianen maken dat ze wegkomen over de rotsen wanneer ze ons naderbij zien komen.

Al snel is het tijd om ons kampement op te slaan: we plaatsen een windscherm, maken een vuur en bereiden het eten. Terwijl de zon langzaam ondergaat, laden we de MotoPed van de auto om wat plekken te verkennen waar een truck niet kan komen. Het moment is gekomen dat ik moet toegeven dat ik geen motor kan rijden. Totaal niet. Ik heb het nooit geleerd, het heeft me nooit geïnteresseerd en ik ken alleen de theorie. Waar je in de praktijk niet veel aan hebt, dat moet gezegd. Maar ik heb wel gevoel voor balans en ik weet hoe een motor

werkt, dus ik zet hem in de eerste versnelling en rij weg, waarna ik wat moeite heb met de tweede versnelling, die lastig te vinden is wanneer je voet op een bewegend pedaal rust. Ik weet zo'n 300 meter af te leggen, maar als ik over een olifantenhoop ter grootte van een voetbal probeer te rijden, ga ik plat op mijn bek. Gelukkig zorgde mijn onervarenheid ervoor dat deze jammerlijke val uit het zadel plaatsvond bij een snelheid van zo'n 10 km/u, zij het wel in een erg optimistische vierde versnelling, en dus is er maar één ding zwaar gehavend: mijn ego. En mijn gezicht. Nadat de rest van onze groep heeft laten zien op de motor behendiger te zijn dan ik, besluit ik dat ik veel geschikter ben voor het stevigere werk. Ik schakel de Lazerlamps-lichtbatterij van Swarm in, waardoor de opkomende duisternis in een kring van helder led-licht wordt weggevaagd.

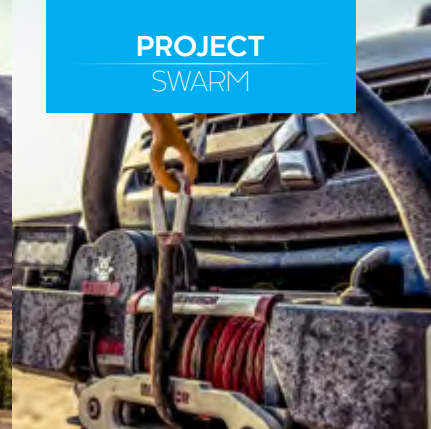
Godallemachtig. Het licht van Swarm is koel en kraakhelder. Klinisch en afgemeten. Totaal anders dan de rommelige, rusteloze, warme uitstraling van de maan en de sterren. En het verandert de details van het grote geheel en zorgt ervoor dat je de rotsen op honderden meters afstand heel scherp ziet. Het is alsof je een eigen energiecentrale en schijnwerpers hebt. En het landschap wordt er nog buitenaardser door. Dit is geen grandeur. Dit is een plek waar de ratio op de achtergrond verdwijnt en je weer de pure verwondering van een kind ervaart. En vanuit de drone gezien – opgestegen vanaf de achtervleugel – gaat onze blauwe truck als een of ander dieseland zeedier door de dieptes van de nacht. Het is buitenissig, en prachtig, en volkomen uniek. We gaan op zoek naar olifanten en komen van alles tegen – koedoes, jakhalzen en nog meer bavianen – maar ergens tussen drie en vier uur 's ochtends geven we ons gewonnen. We keren terug naar ons kampement en kruipen in onze slaapzakken. Waarmee we weer terug zijn aan het begin van ons verhaal.

De volgende dag vreten we kilometers. Door bergengtes en nog meer water, over stoffige vlaktes die alleen maar gekenmerkt worden door een heilige hitte en een algeheel gevoel van onherbergzaamheid. We moeten over rotspartijen en een paar heuvels van poederig zand dat tussen de vingers als olie aanvoelt, en dat door de gesloten deuren naar binnen weet te komen, als spookverschijningen in verhalen uit lang vervlogen tijden. Maar Swarm weet simpelweg niet van ophouden. We laten de drone opstijgen en zien nieuwe vertes. Het is een gebied dat na iedere kilometer, iedere bocht, iedere heuvelrug weer iets anders te bieden heeft. Het is schitterend en meedogenloos. Langzamerhand rijden we over steeds meer onverharde wegen, en Swarm gedraagt zich een beetje... curieus, want bij het remmen trekt hij iedere keer weer naar links. Ik ben ervan overtuigd dat de trommelremmen achter helemaal vol zitten met onbarmhartig fijn zand, en met dat idee blijf ik ongeveer een uur doorrijden. Tot het voorwiel eraf valt.

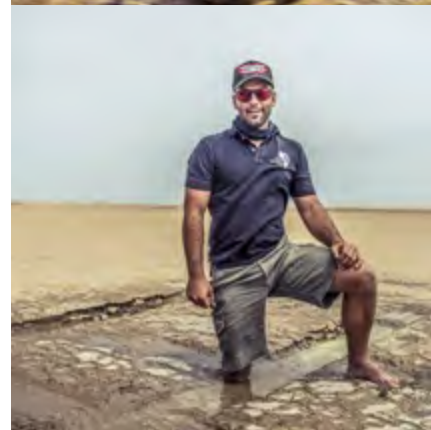
Nadat we zo'n 80 kilometer lang hebben overlegd wat er toch met de truck aan de hand zou kunnen zijn, werpt bijrijder Conor een blik uit het raampje en maakt ons duidelijk dat we waarschijnlijk beter kunnen stoppen. En wel zo snel mogelijk, maar ook zo rustig mogelijk. Nu meteen, maar langzaam. Nadere inspectie leert dat de ruwe wegen en een paar honderd uur lang toebrengen van zwaar lichamelijk letsel ervoor hebben gezorgd dat de bouten waarmee de bovenkant van de wishbone bevestigd zat, zijn losgetrild. Er is geen schade, maar er is ook geen bout, en dus wordt de ongeveerde massa op zijn plek gehouden door de onderste stang en heel veel hoop-en-zegen. Ai. De volgauto wordt erop gestuurd en onze gids komt een paar uur later terug met een ergens opgeduikelde bout van ongeveer de juiste afmetingen. Een beetje creatief krikwerk, wat geschuif en een paar vloeken later en de bovenkant van de wishbone zit dubbel vast, met een constructie die waarschijnlijk steviger is dan de oorspronkelijke. 'Eenvoud is het beste' als levensles. ►

'Bepaalde delen van het landschap, vooral de grote rotsformaties, zijn zo uitgesproken Afrika dat het Disney lijkt'

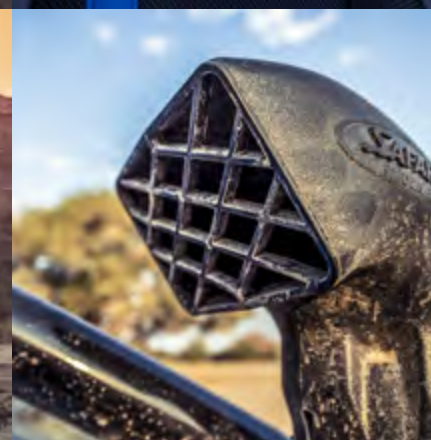
Ergens in de regio Erongo,
ten oosten van de kust, wordt
het wat... uitdagender



Het lijken hoofdwegen, maar ze zijn bedekt met
zand en zitten vol richels – heel vermoeiend



Zonsondergang. Tijd om ons kampement op te slaan.
Voordat de leeuwen rond komen snuffelen



De Ugab-rivier: niet
overal even nat, maar
pas op voor onzichtbare
diepe gaten

Kort daarop wordt de truck echt op de proef gesteld. Op weg naar onze volgende bestemming moeten we over een paar heuvels, maar Swarm voelt zich bepaald niet op zijn gemak op steile heuvels, laat staan als de ondergrond rotsig is en er aan één kant een diepe afgrond gaapt, met ook nog een paar flinke bochten die genomen moeten worden. Differentieel op slot, laag toerental, de diesel hoorbaar belast – stapvoets doen we de moeilijkste stukken, waarbij de voorwielen soms in het luchtledige klauwen, terwijl ik zweet en vloek en mijn maaginhoud omhoog voel komen. De auto valt nergens stil en blijft nergens vastzitten, maar als ik het verzoek krijg om het stuk nog een keer af te leggen voor wat extra foto's, weiger ik – dat zou wel heel erg de goden verzoeken zijn. En ik heb nog een andere reden: ik heb gezien wat ons nog te wachten staat, en dat is onze laatste beproeving. De zandduinen. De hoogste ter wereld.

De horizon is dermate blauw en leeg dat het lijkt of je er zo vanaf kunt vallen, in het niets. Het uitzicht is duizelingwekkend en ik moet me even ergens aan vastgrijpen. Avontuur. Heroïek. Waaghalzerij. Alles ziet er gortdroog en dor uit. En imposant. Voor de eerste keer lijkt onze grote machotruck nietig – een blauw stipje in een zee van goud. 'Zee' is een gepaste vergelijking, want er zijn hier golven en kammen en getijden. En als dit een zee van zand is, dan is het verstandig om rekening te houden met de stromingen.

Het probleem met het doorkruisen van vele kilometers duinen is dat je niet

zomaar een bepaalde richting kunt kiezen. Je moet je min of meer laten leiden door het landschap. Als je eigenzinnig wilt zijn, zit je binnen de kortste keren vast. Als je denkt dat je ze je wil kunt opleggen, zal de optische illusie ervoor zorgen dat je met een snelheid van 100 km/u een 150 meter hoge duin af vliegt. Het is niet de vlucht die je parten zal spelen, maar de landing. Je moet met precisie de goede snelheid door die enorme zandkommen zien te komen om de andere kant te halen, je moet hellingshoeken goed inschatten en in staat zijn om het zand te 'lezen': de samenstelling, de kleuren, de schaduwen, alles. Zoals Paul. Ik ben niet in staat om zoals Paul de duinen te lezen. Ik kom regelmatig vast te zitten. Vast, maar steeds maar voor even. Want de banden van Swarm zijn groot en de spanning is wat lager om meer grip te hebben. En we beschikken over de juiste ophanging – dat helpt ook. Dat we dus af en toe moeten stoppen en een nieuwe poging wagen, is meer het gevolg van fouten van de bestuurder dan van het materiaal.

Er zijn interessante weetjes. De hellingshoek van duinen van dit soort zand bedraagt nooit meer dan 38 graden, en ook al heb je het gevoel dat je van de schuine kant naar beneden valt, je kunt zo hard remmen als je wilt en je komt altijd tot stilstand. Je moet alleen altijd het gewicht naar beneden volgen – en nooit, maar dan ook nooit van richting veranderen in een schuine positie, tenzij je vaart maakt. Uiteindelijk wint de zwaartekracht het altijd, en als je de wetmatigheden niet respecteert, buitelt je binnen de kortste keren naar beneden. En ook al lijkt het de grootste speeltuin ter wereld, en ook al zijn we hier met mensen die precies weten waar ze mee bezig zijn, dan nog is het zo dat als je het verkloot, het dichtstbijzijnde ziekenhuis heel ver is. Je kunt verliefd worden op het landschap, maar meer dan onverschilligheid zul je er niet van terugkrijgen.

Maar het gebeurt heel zeker. Je zult inderdaad verliefd worden. Want als je de hoge duinen intrekt, de écht hoge duinen in de binnenlanden die soms meer dan 300 meter hoog zijn, voel je je op zo'n top een heel klein beetje als god. Dit is zo'n indrukwekkende plek waar 'episch' een sleets, clichématig en ontoereikend woord lijkt.

We rijden lange stukken door de duinen. En nooit wordt het saai, totaal niet. Er zijn verbazingwekkend veel verschillende dieren te zien, van de woestijnkever in het zand tot vluchten pelikanen en flamingo's in de lucht. Er dienen zich altijd weer nieuwe uitdagingen aan, voor jezelf en voor de truck, en er vallen heel veel dingen te leren. We rijden net iets te hard over een duin en komen erachter dat Swarm iets doet wat alleen maar omschreven kan worden als een *giga-wheelie*. Ik doe het keer op keer opnieuw, tot we zo hard gaan dat we als een grote blauwe albatros de lucht in gelanceerd worden – eindelijk is de achtervleugel bezig aan een vrije val, zoals het hoort. De landing is hard, en dat geldt ook voor het gelach – dit is waarvoor we hierheen zijn gekomen: voor het extreme testwerk, om te leren, voor het avontuur. En na dagenlang door het verbijsterend mooie landschap van Namibië te zijn getrokken, duiken we uiteindelijk uit de diepe duinen op en komen bij zonsopkomst bij de zee aan. De horizon loeit ons toe als een stille apocalyps.

En zo zijn we aan het einde van onze reis gekomen. Van een vaag idee, een schetsje op een stuk papier, naar een adembenemende zonsopkomst vanaf de top van een wolkenkrabbende duinpan aan de andere kant van de wereld. We hebben een normale truck genomen en die langzaam maar zeker omgebouwd tot iets wat tegen zo'n beetje alles bestand is. Er waren een heleboel mensen bij al het werk betrokken, en onze dank gaat naar hen uit – Project Swarm is zonder meer een succes geworden. Het is niet makkelijk geweest, maar door schade en schande wordt men wijs, luidt het gezegde. Maar als we de duinen verlaten en weer terugkeren naar de geciviliseerde wereld, besef ik dat het allemaal hierom gaat: door blijven gaan, volhouden. Om iets avontuurlijks te beleven, hoef je geen truck als Swarm te hebben. Je moet openstaan voor alles wat mogelijk is. Want een droom blijft uiteindelijk maar een droom als je niets doet om hem waar te maken. **TG**

Dank aan Conor, Alan en Darren van Mitsubishi UK. De makers: Ralph, Dave en Brad en de heer Cowland. Stuart van StuArt Aviation. Paul en Michelle van Travel Uncharted. Neil Carey. Lazerlamps, SuperPro, Cobra, MotoPed, PPC, Speedline, Bilstein, GoPro en alle anderen die Project Swarm mogelijk hebben gemaakt. Dank, het is gelukt!



Blauw neonlicht in de wielkasten dient nergens toe. Het ziet er gewoon cool uit



TG-man laat MotoPed-vaardigheden zien. Dat wil zeggen: geen



Geen achterzittingen, alleen gereedschap, zandladders, kabelbinders en een lullige safarihoed

‘Alsof je je eigen
energiecentrale
en schijnwerpers
hebt’



Wat je niet ziet, is de steile afgrond rechts. En dat
Swarm een tikkeltje topzwaar aanvoelt







TG gaat op berenjacht

Acht landen, 5.849 kilometer, een van 's werelds engste roofdieren en een zelfgebouwde Mercedes. Wat zou er fout kunnen gaan – niets, toch?

Bossen houden hun schaduwen dicht bij zich en ademen rustig.

Je kunt het leven voelen, want hoewel bomen converseren op een octaaf of twee onder het menselijk gehoorbereik, is er een kosmopolitisch rumoer gaande onder de dieren. Ze lopen, kruipen, glijden, vliegen, springen en zoemen, allemaal bezig met overleven in de drukte van een stad vol bomen en struiken. En hoewel het lastig is ons in te beelden wat planten beleven, komen bossen en wouden overdag doorgaans groen en kalm op ons mensen over, als een wonderlijke plek, zo weggelopen uit Narnia. Plezierig en hartelijk. 's Nachts, echter, is het anders.

De meeste moderne mensen zijn 's nachts dan ook niet zo gek op het bos. Ons onderbewuste blijft ons er telkens aan herinneren dat er te veel plekken en holen en gaten en hoekjes zijn waar dingen zich kunnen verbergen. Waar ze kunnen afwachten, gluren, op je loeren. Bossen in het donker bezorgen je het gevoel dat je elk moment de prooi van iets kunt worden. En momenteel staan wij op het menu. We hebben genoeg Deet-insecticide op onze jassen gespoten om de plastic buitenlaag te doen smelten, en toch worden we gebeten en gestoken en constant omgeven door het geluid van een tandartsboor. De muskieten hier zijn bepaald van een actieve soort. De fotograaf draagt een T-shirt en een korte broek. Zijn blote huid heeft inmiddels de aanblik gekregen van een reliëfkaart vol actieve vulkanen. Elke klap toont het bloedige resultaat van een vampierenmaal.

'Wat had je dan gedacht?' zegt de fotograaf. 'We bevinden ons in een gigantisch woud, midden in de nacht, en we hebben bedacht om verstralers op onze auto te installeren. En die dan ook nog eens aan te zetten.'

Hij heeft gelijk. We hebben genoeg lampen op de Mercedes zitten om een mooi boek te kunnen lezen een heel eind verderop in dit moerasige bos, en we zijn zelf met afstand de lekkerste hapjes die ooit dit deel van Estland hebben bezocht. We nemen foto's, maar falen voorlopig hopeloos in onze missie – we zijn hier gekomen om een bruine beer in het wild te zien.

Het is overigens een joekel van een bos. Op dit moment bevinden

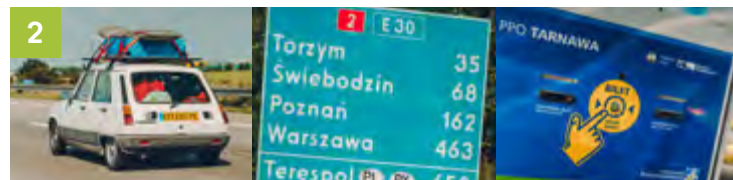
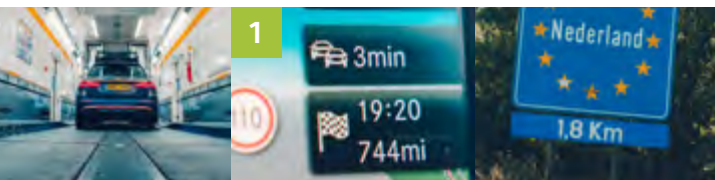
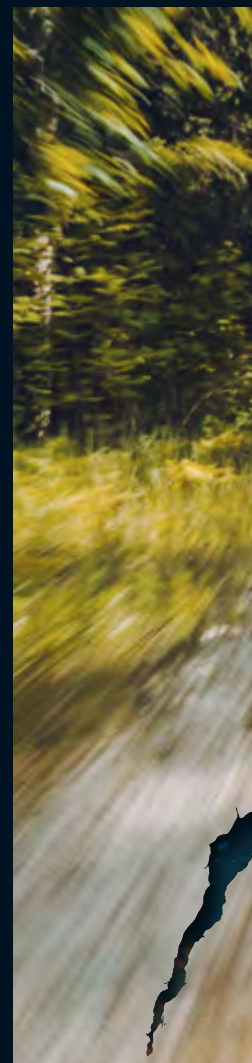
we ons ergens in de Alutaguse in het noordoosten van Estland, niet ver van de Russische grens. Dit moerasland is waar de muskieten broeden, net als veel andere diersoorten, die we wel horen ritselen in de bosjes maar nooit zien. Gelukkig werken onze telefoons nog, met net genoeg 3G om even 'wolven aanvallen mensen' te kunnen googelen. De afgelopen drie dagen zijn we vanuit het VK door Frankrijk, België en Nederland, via Berlijn, om het Russische Kaliningrad heen naar Litouwen gereden, en toen door naar Letland en Estland. We bevinden ons inmiddels zo noordelijk als Stockholm en, aan de andere kant van de Finse Golf, als Helsinki. We hebben de *Autobahn* waar dat is toegestaan genomen met een gemiddelde van 180 km/u, zijn twee keer vriendelijk staande gehouden door de Litouwse politie (ze houden kennelijk van Mercedesen), we aten allerhande vreemde worsten en we hebben weinig geslapen. Het was een lange, zware klus, maar iemand moest het doen.

De beren kan dat echter allemaal niets schelen, gokken we. Estland, en met name het bos waarin we ons nu bevinden, heeft de grootste concentratie bruine beren van Europa – ongeveer 700 in een gebied dat circa 45.000 vierkante kilometer groot is. Een bruine beer in het wild zien, is een jongensdroom, maar het is makkelijker gezegd dan gedaan. Vooral omdat je moet kunnen spoorzoeken, moet weten waar de beren zich ophouden, en heel veel geduld moet hebben. Dat kunnen wij allemaal niet. Maar toen we op de redactie hoorden dat de Estse bossen worden doorkruist door een prachtig netwerk van onverharde 'boswegen', en ervan uitgaand dat het afleggen van grotere afstanden de kans op een ontmoeting met een beer zou vergroten, rustten we een Mercedes E-klasse All-Terrain specifiek uit voor ons berenavontuur: extra verlichting en bagagecapaciteit op een speciaal gemaakte imperiaal, terreinbanden op kleinere, steviger velgen, wat gereedschap en praktische dingen, zoals batterijen voor de camera's. En een minibar gemaakt van een jerrycan. En een draagbare espressomachine. Uiteraard.

We gaan niet hardcore terreinrijden, maar wel net genoeg om vierwielaandrijving te rechtvaardigen en wat extra bodemspeling te kunnen gebruiken, terwijl we ook genoeg snelheid willen maken om het continent binnen afzienbare tijd te kunnen oversteken. Ons zogeheten Project E-AT heeft zich met stijl gekwetend van de *Autobahn*, maar de afgelopen achttien uur hebben we naarstig uitgekeken naar toevallig passerende beren in een bos, zonder enig resultaat.

Wat we wel hebben aangetroffen, is een absoluut verbluffend landschap bestaand uit plukken loofboombossen, die aan elkaar worden geregen door paden en mossige wegen, een eindeloos plezier voor het oog. Estlands favoriete kleur is groen, in alle denkbare varianten en tinten, en het is adembenemend. We zien duizenden vogels, van spechten tot ooievaars en van korhoenders tot auerhoenders, en zelfs een vogel die verdacht veel weg had van een arend. We zagen konijnen, kikkers, woelmuizen, vossen en herten.

Maar geen beren. We zijn een lokale skihelling – die gecreëerd is op de resten van een mijnbouwoperatie – opgereden om beter zicht te hebben, vroegen het aan de lokale bevolking, probeerden zo stil mogelijk te zijn. De All-Terrain heeft zich uiterst inschikkelijk getoond en ging geen uitdaging uit de weg. Hij kroop en duwde zich ►





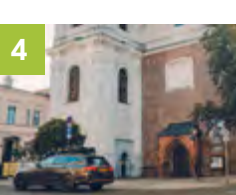
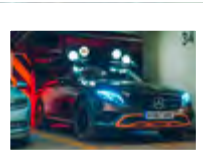
‘Gelukkig werken onze telefoons nog, met net genoeg 3G om even “wolven aanvallen mensen” te kunnen googelen’



Spoorvorming is – naast
beren – het grootste gevaar



1 Het plannen van de route blijkt elke dag weer spannend. Estland is niet dichtbij, en er is weinig tijd 2 Hier de winnaar van de wedstrijd 'Ik ga op vakantie in 1986 en ik neem mee' 3 Na twaalf uur zijn we in de Poolse stad Poznań: maximumsnelheden van 130 km/u en de Autobahn helpen 4 Poznań is een prachtige stad 5 Litouwse politie. Alweer





een weg door de bosschages en vloeiende over tientallen kilometers onverharde weg zonder een krimp te geven. En toch hebben we gefaald. We zijn zelfs 's nachts uitgerukt, hoewel het gebruik van de verstralers het verrassingseffect daarbij wellicht enigszins teniet heeft gedaan. Het is een beetje ontmoedigend, eigenlijk. We beloofden zoveel, en tot dusver heeft in feite alleen onze auto daadwerkelijk iets gepresteerd.

Tijd voor onze troefkaart, dus. We gaan – we kunnen niet anders – de hulp inroepen van de elfjes. Nou ja, ze is niet echt een elf, maar Eleri Lopp-Valdma kent het woud veel beter dan wij; ze weet wat er speelt, en – nog belangrijker – ze heeft een schuilplaats van waaruit we hopelijk wat beren kunnen observeren. We zullen haar later op de dag ergens in het bos, bij een afgesproken set coördinaten ontmoeten, dus we blijven vooralsnog optimistisch.

Behalve dan dat Eleri nogal aan de late kant is, en dan beginnen we ons wel zorgen te maken. We hebben haar vooraf al betaald, en we vragen ons hardop af of dit een van die situaties is waarin iedereen naar een ander gaat kijken en uiteindelijk die avond vroeg naar bed gaat. Maar daar is Eleri dan toch, ietwat verbouwereerd omdat wij zo aan de tijd hechten, maar alles is goed. We laten de auto achter en gaan lopend het bos in, aangezien beren kennelijk niet houden van enigszins opgetuigde, op diesel rijdende Mercedesen. Meteen komen we berensporen tegen. We zijn opgewonden, maar Eleri zegt ons met een heel serieus gezicht dat we stil moeten zijn.

Dat was ons eerlijk gezegd vooraf al doorgegeven: geen deodorant of parfuum, geen sterk ruikend eten, geen geluid. Na een fikse wandeling komen we bij de schuilplaats: een ruwe hut van spaanplaat met een composttoilet (goed om geuren te vermijden), een paar oude stoelen en een paar piepkleine hoogslapers. Eenmaal binnen – het is half vijf 's middags – mogen we er niet meer uit voor acht uur 's ochtends. Want beren.

Iets dat je je nooit realiseert als het gaat om het zien van wilde dieren, is hoeveel geduld het vergt. En dat geduld moet je paren aan alertheid, voor het geval een dier zijn neus om de hoek steekt: het heeft geen zin om deze hele exercitie aan te gaan als je slaapt op het moment dat er wat gebeurt. Dat leidt dus tot een soort koortsachtige waakzaamheid. Daarbij is het interessant om te beseffen dat we ons nu in een soort 'mensentuin' bevinden: het wild is vrij om te gaan en staan waar en wanneer het wil, wij zijn degenen die vastzitten in een hok. Terecht, ook – het bos is niet van ons. Het is van hen.

We kijken uit over een open plek in het woud, een beeld dat bestaat uit duizend verschillende tinten gras: smaragd en olijf, salie en geel. Mensen staren altijd staand naar een uitzicht in de verte. Soms is dat verwarrend, alsof van het uitzicht wordt verwacht dat het iets zal doen. Hier is dat ook daadwerkelijk zo: zodra het stil is, begin je het leven te zien. Eerst komen de vogels terug, fladderend tussen de bomen en in de rondte pikkend op de grond. Dan spotten we plots een stukje oranje vacht, dat blijkt toe te behoren aan een behoedzame vos die her en der in ons beeld blijft opduiken, alsof hij een spelletje met ons speelt. Dat is leuk, al zijn we hier niet echt gekomen om een (best wel kleine) vos te bekijken.

Even later denken we een das te zien, maar hij beweegt nogal raar. Volgens Eleri is het een 'wasbeerhond', en die naam is maar al te toepasselijk: het is een kruising tussen een wasbeer en een hond. Een beetje onderzoek later blijkt dat deze hondachtige diersoort ook wel mangut of tanuki wordt genoemd – een Oost-Aziatische soort die nog niet zo lang geleden in Oost-Europa opdook. Er zijn er enkele, en ze houden blijkbaar van vechten. Nadat we een tijdje hebben toegekeken hoe de wasbeerbeesten elkaar besluipen, bespringen en bevechten terwijl ze daar het nodige kabaal bij maken, vragen we ons af of al die herrie de beren niet zal afschrikken. Maar als de zon begint te zakken, gebeurt het.

Wilde handgebaren en ingehouden uitroepen. Een donkere vorm waart door de bomen, met de onmiskenbare trekken van een absoluut enorme bruine beer. Eerst is er de opwinding en dan valt het kwartje – je nekharen gaan overeind staan – je instinct vertelt je dat je bang moet zijn. Niet alleen je nekharen waarschuwen je, ook je ruggengraat begint te tintelen en wederom beseft je dat je je niet in een dierentuin bevindt, maar op hun territorium, daar waar deze dieren heersen en bepaald niet gewend zijn aan mensen.

Het is de *Ursus arctos*, dezelfde soort als de grizzly- en de Kodiakbeer, een van de grootste beren ter wereld. Hij mag dan niet zo agressief zijn als de ijsbeer of de grizzly, maar hij is wel een loei van een roofdier dat zich op tien meter afstand van ons bevindt, en wij zitten in een hutje dat ineens gemaakt lijkt te zijn van bordkarton. Het idee dat dit weleens erg mis zou kunnen gaan, hangt in de lucht als een gemompelde bedreiging – niet goed te horen, maar daarom niet minder gemeend.

De beer voelt zich overduidelijk op z'n gemak in het woud. Hij stommelt wat rond, lijkt iets te zoeken, kijkt recht naar onze hut, gaapt, haalt z'n schouders ►



De omvang, vorm en diepte van deze voetafdruk duiden op een tweejarig vrouwtje

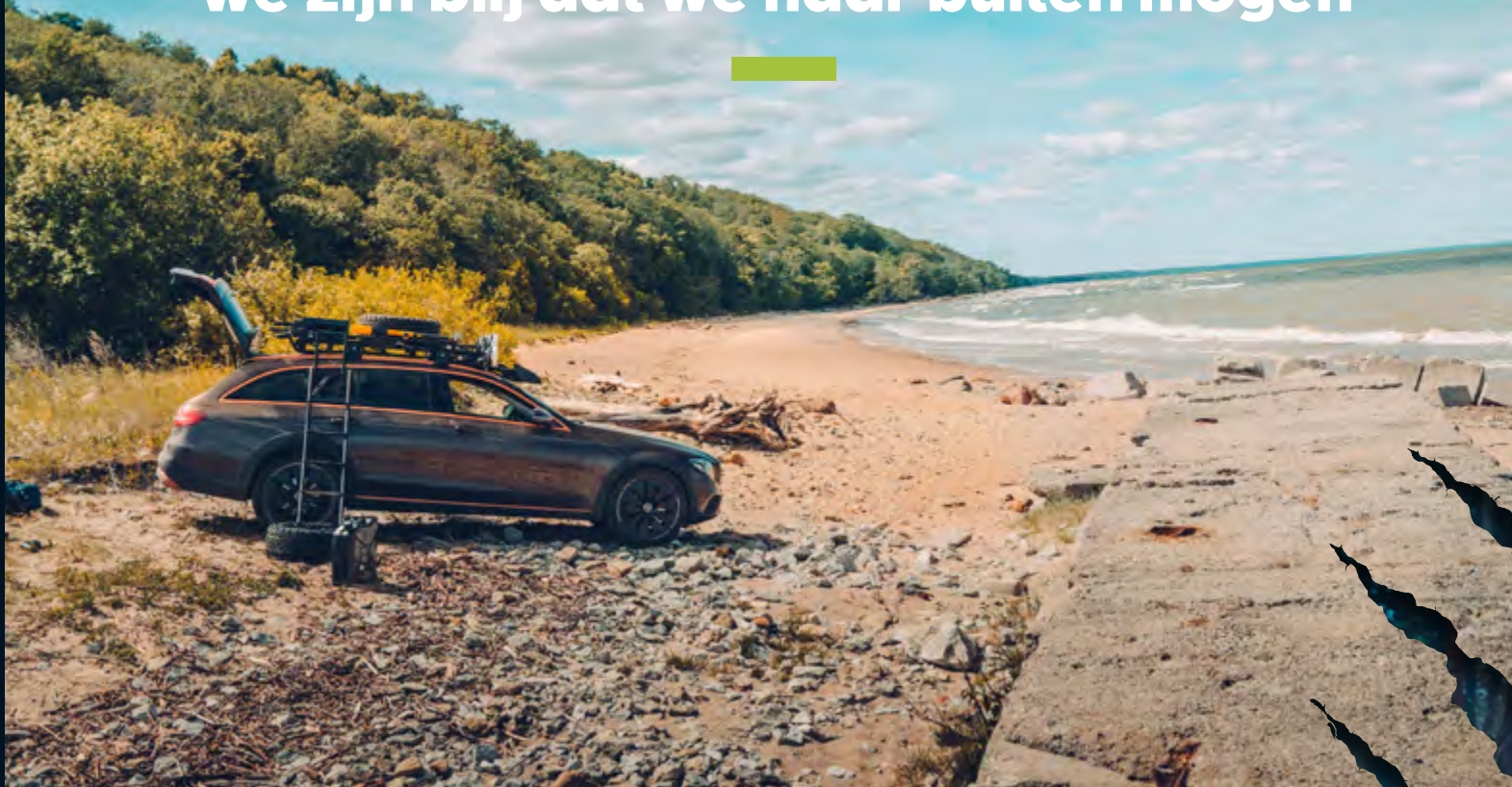


Onze man loopt doelloos door een bos vol beren



‘Een donkere vorm waart door de bomen, met de onmiskenbare trekken van een absoluut enorme bruine beer’

**‘Na vijftien of zestien uur in een hut
lijden we ineens aan claustrofobie, en
we zijn blij dat we naar buiten mogen’**



Jerrycan-minibar voor tijdens het kamperen. Tonic tegen de muskieten

6 Letland en Estland zijn zowel heel bekend als totaal nieuw. Fantastische zonsondergangen, ook
7 Dit is een typisch Estse ‘bosweg’. Onverhard, zigzag door het hele bos
8 De mangut, ofwel marterhond, ofwel wasbeerhond. Een agressieve bemoeial
9 Een oude mijn annex nieuwe skihelling
10 Tip: ga geen drinkwedstrijdje aan met de man in het blauw



6



7





Oostelijk Estland: net De Peel,
maar dan met meer bos



op, gaapt weer, en lijkt dan iets te ruiken. Hij denkt na, een beetje als een luie koe, en neemt dan een besluit. Naar nu blijkt, heeft Eleri de beer gelokt, en onze nieuwe, enorme vriend tilt achteloos een rots op en haalt er een vissenkop onder vandaan. Met dat ding in zijn bek waggelt hij naar de verre kant van de open vlakke en verdwijnt daar in het struweel. Wij halen opgelucht adem.

Gedurende het uur dat volgt, komt de beer nog een keer of vier terug om meer vis te verschalken. Elke keer reageren we hetzelfde: verbaasd, nerveus, eerbiedig. Als het donker wordt, gaan we bij toerbeurt even liggen op een van de bedden, waar we opgepeuzeld worden door de muskieten – maar wat geeft het. We hebben de beer gezien, en het was magnifiek.

Het ochtendgloren is de psychologische herstart van de geest. De uit- en aanknop van de ziel. Dat heeft vast iets te maken met serotonine-receptoren. Of met ontbijt. Aan beide hebben we behoefte; na vijftien of zestien uur in een hut lijden we ineens aan claustrofobie, en we zijn blij dat we naar buiten mogen. We vertrekken zo stilletjes als we zijn gekomen en gaan nog wat meer Ests landschap bekijken.

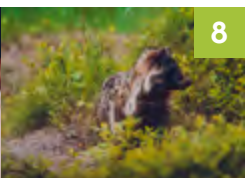
We rijden nog een dag rond in het bos, we zien het Estse boerenleven in al z'n glorie en we zetten onze tent op aan de Finse Golf, waar we een man ontmoeten die ons meeneemt om ons het beste uitzicht over een nabijgelegen meer te laten zien. Deze man drinkt vervolgens de helft van onze fles gin op, uit onze mooie jerrycan-minibar, bij wijze van betaling.

We rijden op ongebaande paden door landschap waar je je normaliter eigenlijk alleen durft te vertonen in een grote terreinauto. We maken ons echter geen moment zorgen. De All-Terrain mag dan volgepakt zijn met mensen en spullen, de luchtvering absorbeert elke hobbel in de ondergrond. Het voelt onwerkelijk aan hier zo te zijn, alsof de muur tussen ons en de natuur amper nog bestaat. Ja, onze telefoons werken en we hebben een auto, maar je voelt constant de enigszins dreigende nabijheid van de natuur. Beren zien we niet meer en helaas breekt maar al te snel het moment aan waarop we onze spullen bijeen moeten pakken en terug moeten naar echte wegen en de beschaving.

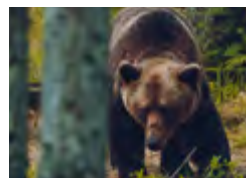
De rit terug is even pijnlijk, lang en zinloos als de heenreis, maar bewijst wel wat een geweldige allrounder de E-klasse All-Terrain is. Zelfs op terreinbanden, maximaal beladen en met een imperiaal ter grootte van een parachute reden we harder dan 160 km/u op de Autobahn, met een verbruik van nog geen 1 op 10 gemiddeld over bijna 6.000 kilometer, inclusief een paar dagen mild terrein.

Zoals het geval nou eenmaal is met dit soort voertuigen, sluit je altijd een compromis – terrein-SUV's houden niet van snelwegen en GT-achtigen zijn er doorgaans niet gek op om honderden kilometers af te leggen op onverharde wegen. Maar Project E-AT deed het beide, zonder een krimp te geven. Ook hij is een compromis, maar er is niet al te veel water bij de wijn gedaan, van welke kant je het ook bekijkt. Er zijn niet veel betere allrounders op de markt. We verlaten Estland dus blij verrast. Verrast, omdat we soms weleens vergeten dat er nog zo'n gigantische Europese wildernis bestaat, en blij – omdat we op berenjacht zijn gegaan.

En jazeker, we hebben een beer gezien. Een heel grote. **TG**



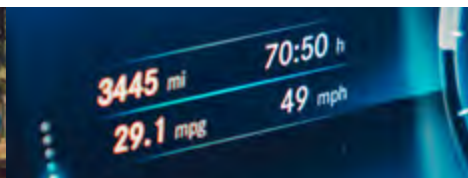
8



9



10





HOOG EN DROOG

Is de F-Pace SVR niks voor jou? Geen paniek, super-SUV's zijn er dezer dagen te over. Deze keer zetten we Italiaanse passie af tegen Duitse precisie



**'Het zal geen verbazing wekken
dat je met de Stelvio kunt lachen. Hij
deelt de meeste van z'n mechanische
delen met de Giulia Q'**



ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO

Motor

2.891 cc
V6 biturbo

510 pk @ 6.500 tpm
600 Nm @ 2.500 tpm

Aandrijving

vier wielen
8v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 3,8 s
top **283** km/u

Verbruik (gemiddeld)

9,0 l/100 km
210 g/km CO₂ **G**

Afmetingen

4.702 x 1.903 x 1.681 mm
(l x b x h)

2.818 mm (wielbasis)
1.730 kg

64 l (benzine)
525 / 1.600 l (bagage)

Prijzen

€ 127.705 (NL)
€ 91.100 (B)

PORSCHE MACAN TURBO PERFORMANCE PACKAGE

Motor

3.604 cc
V6 biturbo

440 pk @ 6.000 tpm
600 Nm @ 1.500 tpm

Aandrijving

vier wielen
7v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 4,4 s
top **272** km/u

Verbruik (gemiddeld)

9,4 l/100 km
217 g/km CO₂ **G**

Afmetingen

4.699 x 1.923 x 1.609 mm
(l x b x h)

2.807 mm (wielbasis)
1.900 kg

75 l (benzine)
500 / 1.500 l (bagage)

Prijzen

€ 135.800 (NL)
€ 95.082 (B)

N iemand heeft een 510 pk sterke SUV nodig. Een SUV die, in handen van een Alfa Romeo-testrijder, de Nürburgring rondte in 7 minuten en 51,7 seconden: een tiende seconde sneller dan een Lamborghini Gallardo LP560-4. Een SUV die, zelfs in onze handen en met winterbanden, van 0 naar 100 km/u schiet in 3,9 seconden. Een SUV die, misschien nog meer dan een Lamborghini Urus, kan stellen dat hij de sportiefste SUV op aarde is. Niemand heeft 'm nodig. Maar dat wil niet zeggen dat je hem niet zou willen hebben. Toch?

We bedoelen maar: kijk naar de manier waarop hij beweegt. Ergens op deze pagina's zie je een foto van de Stelvio Q die een bocht uitkomt. Kijk naar de wijze waarop hij z'n achterkant neerdrukt en zijn neus verheft, naar de hint van overstuur die verkapt waar het vermogen op de weg komt. En wordt de ophanging nou licht verwrongen of staan de wielen gewoon wat vreemd ten opzichte van elkaar? Hoe dan ook: je krijgt de indruk dat het onderstel de krachten die erop worden losgelaten nauwelijks aankan. Het is een foto die heel goed weergeeft hoe het is om hard op het gas te gaan als je in de tweede versnelling met de Stelvio Q een bocht uitkomt.

Vergelijk dat eens met de Porsche Macan. Oh, er is niet veel mis met de Turbo – die heeft 400 pk, maar in onze testauto 440 pk vanwege het Performance Package, wat betekent dat de turbo's zijn aangepast en de remmen groter zijn geworden, de ophanging 15 millimeter lager is en er een sportuitlaat is gemonteerd. Maar goed, 440 pk is nog geen 510 pk, wel dan? En die foto waarop hij de bocht uit komt, die is eerder professioneel dan expressief.

Let wel: bij beide hebben we het over prijzen van om en nabij de 130.000 euro (in Nederland – Belgen betalen zo'n 40 mille minder...). Dat werkt ontvullend, nietwaar? Dat is een serieuze hoeveelheid geld, geld waarover je even moet nadenken voor je het uitgeeft, en misschien zelfs even zucht voordat je het koopcontract tekent. Want is leuk gedrag in de bochten genoeg om je handtekening te zetten en zo'n... volwassen bedrag te betalen?

Het zal geen verbazing wekken dat je met de Stelvio kunt lachen. Hij deelt de meeste van z'n mechanische delen (de motor, de bak, het onderstel) met de Giulia Q, terwijl de meest fundamentele toevoeging, de vierwielaandrijving, van de Maserati Levante komt. Maar het grootste deel van de tijd gaat er nauwelijks iets van dat vermogen naar de voorwielen. De Stelvio is achterwielaangedreven tot het moment dat hij grip begint te verliezen. En zo komen we weer bij die foto – zou die net op het moment zijn genomen waarop de Alfa 50 procent van het vermogen naar voren had gestuurd, wellicht?

De Macan is anders. Onderhuids is hij geen supersedan, maar een meer prozaïsche Audi Q5. Natuurlijk was hij vanaf het begin bedoeld om een Porsche te zijn – maar ook een Audi. Sterker: hij deelt z'n structuur met in totaal acht auto's, wat betekent dat geen van die auto's exact heeft gekregen wat hij zou willen hebben. Maar je weet het maar nooit. Hij ziet eruit en voelt aan als een Porsche. In het interieur is geen enkele invloed van Audi te bekennen – de ►





Alfa ligt voor op Porsche. In het verleden volgde dan steevast: 'wat betreft financieel wanbeheer'



Even de teckel achterin een workout geven



Primeurtje voor Alfa: in de cabine van de Stelvio blijven de knoppen gewoon in het dashboard zitten



‘Luister naar de flatulentie van die uitlaat, voel hoe je in de stoelen wordt gedrukt, zie het landschap op je afkomen’



zitpositie achter het stuur is geweldig; de kwaliteit van alles is op een voor spelbare manier superieur – de knoppen, het infotainment, de grepen en hendels, de opbergvakjes, de materialen. De Stelvio kan er niet aan tippen.

En dan denk je toch: zó veel geld voor een niet heel grote SUV zonder tv's achterin en amper ruimte voor de hond. Huh?

Als je jezelf daarin herkent, vervoeg je dan bij Land Rover – daar hebben ze wel een oplossing voor dit soort problemen. Zij die graag willen betalen voor een Macan of een Stelvio denken waarschijnlijk in de eerste plaats aan het rijden en het sturen, niet aan de passagiers. Dan is het goed om te weten dat de Porsche het doet met een 3,6-liter twin-turbo V6, en de Alfa een 2,9-liter twin-turbo V6 met het zware werk belast. Een zevenbak met dubbele koppeling versus een achtraps automaat.

Misschien wel het meest relevante: 1.900 kilo versus 1.730 kilo. Ja, de Macan is een dikkerdje, wat meteen ook verklaart waarom ie nooit zo snel aanvoelt als z'n rivaal. Ook is ie niet zo levendig, en is de besturing een beetje slapjes. Wat ie wel is, vergeleken met de Alfa, is competent. Hij houdt zichzelf beter op een lastige, oneffen weg, en als je 'm op zichzelf bekijkt, is ie genoeglijk – hij houdt zichzelf onder controle en er is een goede balans tussen vermogen, grip, besturing en rolneiging. Je moet er wat knoppen voor indrukken, Sport of Sport Plus, om de respons van de motor en de bak te krijgen die je wilt, maar zelfs dan is ie minder agressief en scherp dan de snellere Cayennes, laat staan dan de Alfa.

Maar er zijn niet veel Cayennes die zo goed veren en dempen als de Macan. Ook geen Stelvio's, trouwens. Het onderstel is stijf, en dat heeft Porsche in staat gesteld de ophanging meegaand te maken, zodat ie z'n snelheid kan verbergen. Hij isoleert je ervan, veel meer dan de Alfa. Ook is ie stiller, en de transmissie is uiterst soepel. Tenzij je 'm in de Sport Plus-stand zet, want dan gaat ie ineens een BMW M3 nadoen.

De motor is effectief. Minder teatraal, maar sterk over vrijwel het hele toerengebied, en iets zuiniger dan die van de Alfa. Over het geheel genomen is ie strak in zijn rijgedrag en maakt ie ondanks z'n gewicht een energieke indruk. Hij is een minder strenge, minder veeleisende auto om te rijden, en

misschien is dat wel precies wat je zoekt. Maar ben je op zoek naar flamboyant gedrag, naar een sprankeling in je SUV, dan moet je de Stelvio hebben.

Natuurlijk: het interieur is armetierig, het zicht naar achteren is beroerd, z'n benzineverbruik is een grap, hij is een druktemaker als je 'm rijdt, achterin stoot je als volwassene je hoofd, je zit te hoog – maar daar zet je je allemaal overheen. Tenminste, als je een snelle SUV wilt hebben die rijdt als geen enkele andere. Geef 'm van jetje en hou je vast. Luister naar de flatulentie van die uitlaat, voel hoe je in de stoelen wordt gedrukt, zie het landschap op je afkomen. Hij is speels en reageert blij en opgetogen als je de teugels laat vieren. De besturing is superscherp, net als de gasrespons en de remmen. Met slechts kleine bewegingen breng je grootse acties teweeg. Hij rijdt met flair.

Hij zit ook ontzettend goed in elkaar. De motor ligt laag en ver naar achteren, waardoor z'n zwaartepunt mooi in het midden ligt, en hij verbaast de bestuurder, die zo hoog zit, door de snelheid waarmee hij bochten kan nemen. Z'n veergedrag is minder mak – hij is wat springerig en mist enige beheersing over z'n carrosserie, iets wat, ironisch genoeg, waarschijnlijk te verhelpen zou zijn door hem wat zwaarder te maken.

Ooit schreven we over de Macan: 'Dit is de snelste, best rijdende SUV op onze planeet.' Dat is niet langer de waarheid. Als je op die titel aanslaat, als je een Urus wilt voor de helft van de prijs, als je een auto wilt die opvalt, dan moet je voor de Stelvio gaan. De Italiaan is de coolere auto. Maar je moet er rekening mee houden dat ook hij compromissen vereist; hij is niet perfect. Hij is als alleskunner minder competent dan de Macan, en eigenlijk is alles kunnen nou net het doel van auto's als deze. Gaat het je eerst en vooral om het rijgedrag, dan moet je ze geen van beide kopen – kijk dan eens naar een Giulia Q of een snelle stationwagen. Hé, dat laatste is een goed idee, trouwens. Een C 63? Of zelfs een RS 4? Wij zouden het wel weten.

Het vonnis, dan. Koop de C 63. Oh wacht, je wilt echt per se een SUV? Ga dan voor de Macan Turbo. Omdat hij veelzijdiger is, is het de auto die geschikter is voor het hele gezin. Is dat wat je wilde horen? Niet? Neem dan de uitbundige Stelvio Q. En elke keer als je uit een bocht komt, geef je vol gas, lach je hard – en weet je al van de foto hoe het eruitziet. **TG**



BRANDDEND

ZAND

De moeder aller woestijnrally's is Parijs-Dakar, maar aan de andere kant van het spectrum vinden we dit: een Jimny in de Sahara



H

é ho, hé ho, je krijgt het niet cadeau, en we scheppen zus, en we scheppen zo... Ja, hoor eens, dichten is niet onze sterkste kant, en de dwergen van Disney dateren van vele decennia voor de Tuareg Rallye, maar het liedje zeurt de hele tijd door ons hoofd en komt uiteindelijk naar buiten als een toonloos gefluit tussen twee amechtige ademstoten door.

We graven en graven en graven en graven. Dit is niet echt leuk. We dragen uit drie lagen bestaande Nomex-overalls, de Hans-constructie schuurt groeven in onze hals en we voelen hoe zweet een laagje begint te vormen tussen hoofd en helmvoering. We zitten op onze knieën in de woestijn en proberen wanhopig het zand weg te scheppen rond het achterwiel van een Suzuki Jimny – nog zoiets kleins,

dwergachtigs en vlijtigs. Maar in ieder geval hangen we niet ondersteboven in de veiligheidsgordels. Tien seconden voordat de wielen zich ingroeven, zat er een salto vanaf de top van een zandduin aan te komen.

En tjonge, als we niet vast waren komen te zitten, hadden we een onlosmakelijk onderdeel van dit evenement gemist. De eindeloze Sahara in zonder dat dit je één keer overkomt? Dan probeer je het duidelijk ook niet hard genoeg.

De Tuareg Rallye is zoiets als de Dakar-rally voor mensen die geen Peugeot-budget hebben en geen Stéphane Peterhansel heten. Het is een onschuldige wedstrijd voor amateurs: zeven dagen door Marokko jakkeren over wegen die zijn gekozen vanwege de uitdagingen waar ze je voor stellen, waarbij de

nadruk meer ligt op rijtechniek en navigatie dan op geld en snelheid. De rally werd negentien jaar geleden in het leven geroepen door ene Rainer Autenrieth. Tot twee jaar geleden was hij brandstofceilingenieur bij Mercedes, en nu wijdt hij zich fulltime aan de rally. Hij leidt het hele gebeuren vanuit een overjarige VW T4-camper. Je hebt geen rallylicentie nodig om deel te nemen, de hotels vormen een ware leerschool, het kameraadschap is groot en er wordt een hoop afgegeind. Er is in de verre omtrek geen wifi te bekennen, en we kunnen je garanderen dat het alleen al een avontuur is om bij de startplaats te komen – probeer maar eens 's nachts de 555 km lange rit vanaf Marrakesh te maken die wij hebben afgelegd.

Mogen we je nu voorstellen aan John Cockburn? ►



Voor 600 euro extra kun je upgraden van een Jimny naar dit voertuig

Gehavende 4x4's. Chaos. Iets met een grap over een supermarktparkeerplaats in Wassenaar...



'Onze auto kost ongeveer evenveel als één schokdemper van Peterhansel'



'Dit hebben we al besproken, joh. Een driehoek met twee even lange zijden...'

'Kamelen zijn ook niet gek. Ze lopen niet graag door rul zand. Dus volg hun poep'

Hij heeft nog altijd een echte baan – voor Peugeot met racetrucks de Dakar-rally rijden en zo. Het leek hem dat gewone mensen best wel een keertje aan een woestijnrally mee zouden willen doen, dus begon hij een paar jaar geleden Suzuki Jimny's op te kopen en te voorzien van een rallyuitrusting. Sommige hielden het een hele rally uit. De onze, op eBay gekocht, kostte 1.600 euro, voor de tweedehands stoelen betaalden we 210 euro, de Old Man Emu-ophanging kostte 120 euro per wiel, net zoveel als de BF Goodrich-banden. Voor de kooiconstructie legden we 800 euro neer, de aandrijflijn is standaard. Alles bij elkaar een bijzonder onzekere investering van pak 'm beet 5.300 euro. Ongeveer de helft van wat een schokdemper op de 3008 DKR van Peterhansel kost.

Toen we over deze rally hoorden, trok het idee van een nietig autootje in een onmetelijke woestijn ons aan; dat is de reden waarom we ons om half twee 's nachts in Merzouga bevinden. De geruststellende gedachte dat er een hotelkamer op ons wachtte, werd al snel tenietgedaan toen we zagen

dat het een uit klei en stro opgetrokken gebouwtje betrof waarin kakkerlakken huiskonden en overal kale elektriciteitsdraden bungelden.

De volgende ochtend lopen we naar de zandduinen achter het hotel, waar het grootste deel van Johns Maxtraction-team in vrachtwagens heeft overnacht. Een verstandige beslissing. Wij schijnen heel blij te moeten zijn dat we niet in de Rose des Sables verderop aan de weg zitten. Een motor hangt zachtjes te wiegen aan de takel van een vrachtwagen. Vandaag staat voor ons in het teken van leren: morgen zullen we de vierde etappe van de rally gaan rijden.

'Je moet kamelenpoep leren waarderen.' Dat is blijkbaar de eerste les. Het zal wel een of andere survivaltip zijn. Samen met John kijken we vanaf een hoge zandduin over de Sahara uit. Aan de hand van tekeningen in het zand is het ons duidelijk geworden hoe belangrijk het is dat je weet uit welke richting de wind komt, en we hebben onze ogen afgeschermd, kleurveranderingen proberen te onderscheiden (een grijstint is goed) en gezien hoe

moelijk het is om diepte, hoeken of ondergrond in te schatten als je de zon niet achter je hebt, maar er juist naartoe rijdt. Of was het nou andersom? Hoe dan ook, het is extreem moeilijk om door zand te rijden. En door het zand *racen* is ronduit verraderlijk. Maar kamelenpoep helpt je verder. 'Kamelen zijn niet dom', vervolgt John. 'Ze lopen liever niet door rul zand, dus volg hun poep.'

Na de theorie is het tijd voor de praktijk. Op de motorkap van onze Suzuki Jimny zijn een paar scheppen bevestigd, en achterin liggen een hoogpolig kleed en een duikerszuurstofcilinder. Dat is geen grapje. De zuurstoffles zullen we nodig hebben als we echt diep vast komen te zitten met de auto, het kleed kunnen we gebruiken als we even willen gaan liggen wanneer we weer aan de oppervlakte zijn gekomen. Nee dus, zegt John: als je het kleed omgekeerd op het zand neerlegt, werkt dat beter om een vastzittende vrachtwagen weer in beweging te krijgen dan een zandplaat. En dat een boordcompressor een wel erg dure optie is voor het oppompen van de banden, blijkt uit het feit dat een duikfles





met 300 bar dat klusje in een handomdraai klaart.

We proberen ze allebei uit. Met een apparaatje kun je het binnenste van het ventiel eruit halen om de bandenspanning van 1,7 naar 0,5 bar te laten dalen om beter door het zand te kunnen rijden. We leren ook de Marokkaanse bandentest: een flinke stoot tegen de zijkant van de band geven en kijken hoe het karkas heen en weer wiegt. De Jimny doorstaat de test.

Als alles veilig is bevonden, krijgen we te horen dat we wat in de woestijn mogen gaan spelen. Deze Jimny is twaalf jaar oud, heeft ruim 130.000 kilometer op de teller en zal binnen afzienbare tijd naar het autokerkhof moeten worden gebracht. John gaat ervan uit dat ze drie wedstrijden meegaan voordat ze de sloop wacht. Maar de auto is nu al hopeloos vaag in zo'n beetje ieder opzicht. De versnellingspook is stroperig, er is geen vermogen beschikbaar, de Old Man Emu-ophanging doet zijn naam eer aan en het geheel is zo instabiel als maar zijn kan. Maar gelukkig heeft hij een kleine draaikringel – dat is wel zo handig binnen de nogal

beperkte afmetingen van een woestijn.

We verlaten de bebouwde kom van Merzouga en gaan op weg. En het is niet te geloven, maar onze My First Rally Car weet van wanten. Hij heeft echt zin in zanderige wegen, in rotsondergrond, in struikgewas – met een houding van: ik kan het. Bij remmen in een lichte bocht waaiert de achterkant breed uit, en je kunt dankzij de korte wielbasis en de soepele ophanging bijna zonder te sturen in het goede spoor blijven. Je kunt ermee in een ritme komen. Zo veel lol met niet meer dan 82 pk? Nu we eraan denken, het vermogen en de rijeigenschappen lijken goed met elkaar in balans, wat waarschijnlijk bijna alles zegt wat je zou moeten weten: iedere snelheid boven de 100 km/u is verontrustend. Maar de Jimny weegt slechts 950 kilo. Als je de spanning van die plompe banden dan ook nog laat zakken tot eerdergenoemde 0,5 bar, glijdt ie als een hagedis over het zand.

We hebben wel eerder rally's gereden, dus op een oneffen ondergrond kunnen we uit de voeten, met modder en klei, maar zand... Het is niet alleen maar

een kwestie van erdoorheen zien te manoeuvreren, je moet het landschap leren begrijpen, de topografie ervan, de blinde heuveltoppen, de niet te vermijden diepe, rulle duinpannen. Het is een doolhof. Op dit moment dobberen we over een zee van zand en de Jimny moet ons als een paar lullige zwembandjes behoeden voor verdrinking.

Gelukkig hebben we een rijder die zijn vak verstaat. Mogen we je voorstellen aan Mike de monteur, en laten we dan snel naar de start van de etappe gaan. Een indrukwekkend landschap, weidse vergezichten, bergen aan de heiige horizon, stofwolkjes in de verte van de andere deelnemers. Er wordt voor ons afgeteld en we gaan er met zinderende spinnende wielen vandoor. We zijn nog geen drie kilometer de vlakte op of Mike laat ons stoppen. Hij weet niet precies waar we zijn. Of waar we heen moeten. We keren om, maken vervolgens een kleine cirkel om ons aan de hand van het kompas te oriënteren, en proberen dan weer de goede richting te kiezen. Wedden dat Peterhansel dit soort gedoe met Jean-Paul Cottret niet heeft? ►





'Alsjeblieft, laat me in rust sterven.' De Jimny zoekt het plaatselijke autokerkhof...



'Nee, geen foto's. Met dit wrak wil ik niet gezien worden'



'Pardon, meneer, had u geen geld voor een echte auto?'



Hoe moet je dit aanpakken?

Zelf een keer proberen? Het kost ongeveer 12.000 euro om met z'n tweeën de hele Tuareg Rallye (www.tuareg-rallye.com) in een Jimny te rijden. Dat is inclusief de vluchten, overnachtingen, 3.000 euro inschrijfgeld, verzekeringen en uitrusting. Je komt aan en kunt meteen instappen. Of je kunt je eigen auto bouwen en dan zorgen zij voor de rest. **Neem contact op via www.maxtraction.co.uk.**



We zijn onze eigen Bijbelse parabel – de blinde leidt de blinde door de vallei van de rally, en ons beloofde land is de finishvlag op zo'n 200 kilometer van hier. Op dit moment lijkt dat een bijna niet te bevatten afstand. We kijken om ons heen en iedereen blijkt ervandoor, als dwarrelende zaadjes door de wind verspreid – er is geen stofwolk in de verte te bespeuren. Waar is iedereen in vredesnaam gebleven? We gingen met intervallen van steeds een minuut van start. En nu: niemand te zien. Mike herstelt zich, en om eerlijk te zijn, is de navigatie zowel eenvoudig (je hebt een routeboek en GPS-bakens die je moet zien te bereiken) als duivels moeilijk (geen kaarten, en vaak geen wegen, paden of tekenen van leven). En Marokko is rampzalig uitgestrekt en verlaten.

God mag weten hoe nu verder. We doen een poging om de reeks volgende gebeurtenissen zo goed mogelijk chronologisch samen te vatten. We rijden door een gedeelte met lage zandduinen, van het soort waar je bijna overheen kunt kijken. Dat gaat zo een tijdje door tot we een kloof zien die tussen de bergen door voert, we een uitgestrekte

vlakke op rijden, op een bergrichel terechtkomen en vervolgens weer naar beneden gaan. We willen bijna omdraaien, rijden toch door, verdwalen, komen weer op het goede spoor. We gaan over een pas, rijden enkele keren in rondjes rond, ontmoeten een paar verdwaalde fietsers, stuitten op harde klei, glooiingen, grote rotsen, kleine rotsen, zwarte rotsen, struikgewas. We rijden 100 km/u, we rijden 10 km/u. We bedenken dat plantengroei duidt op water, en dat water op zijn beurt een oneffen ondergrond betekent. En dat dat zo is, wordt ons hardhandig duidelijk gemaakt.

En dan duikt er een uitgestrekt gebied met hoge zandduinen op. Het GPS-checkpoint is maar 3 kilometer verderop. We doen er 45 minuten en 8 kilometer over om het te vinden, waarvan een flink deel wordt besteed aan uitgraven. En dat is het moment dat we aan zeven dwergen denken.

We dachten dat we onze zandrijles goed geleerd hadden, maar als we over een smalle richel rijden, breekt de ondergrond aan één kant los. De Jimny trekt naar rechts, veel meer dan je bij een auto met een hoog zwaartepunt leuk vindt, dus gooien we

het stuur om, geven gas en proberen de ons achtervolgende zandlawine voor te blijven. Dat lukt. Onderin de duinpan blijkt het zand echter wel héél rul. We zakken weg. We zitten vast. We kijken, wijzen, graven, lopen heen en weer, kijken nog een keer, en uiteindelijk lukt het ons om met een flinke dot gas in achterwaartse richting los te komen.

Een tijdje later gaan we over de finishlijn. Dat gebeurt eerder dan we hadden gedacht, en we zijn meer teleurgesteld dan opgelucht. We hadden nog wel uren willen doorgaan, want het was geweldig om in ons bescheiden rallyautootje aan de Tuareg Rallye mee te doen. We hebben geen idee hoe we het hebben gedaan (en we weten het nu nog steeds niet), maar we schijnen de tweede Jimny te zijn die is binnengekomen. Onze klassering kan ons geen moer schelen; wat telt, is dat we terug zijn bij ons onderkomen en een koel biertje naar binnen kloeken, nog steeds gehuld in onze stoffige overalls en met onze schoenen vol zand. We kletsen met elkaar en hebben stof genoeg voor urenlange sterke verhalen over brandend zand en een verloren land, en een leven vol gevaar... **76**





DIESEL BROTHERS

SALVAGE HUNTERS:
CLASSIC CARS

WHEELER DEALERS

AMERICAN CHOPPER

STREET OUTLAWS
VS.
FAST N' LOUD

IRON RESURRECTION

TURBO MONTH

AUGUSTUS

 **Discovery**

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

The screenshot shows a detailed car specification page from Topgear.nl. The page is filled with tables of car models, their prices, and various performance metrics. Five yellow callouts are overlaid on the page, each pointing to a specific section:

- 01 HET MERK:** Points to the Alfa Romeo logo and the text 'Alfa Romeo voor Audi'.
- 02 TOPGEAR OVER...:** Points to the 'Aston Martin Rapide' section, with a callout that says 'scaldede: De auto voor artiest'.
- 03 PRIJS:** Points to the price table for the Aston Martin Rapide, with a callout that says 'Aston Martin Rapide - uit van een acht'.
- 04 TOPGEARS KEUZE:** Points to the 'V8' engine section, with a callout that says 'Na twee succesvolle generaties enaan te kellen. Fellos en gera'.
- 05 TRIVIA:** Points to the performance metrics table, with a callout that says '95 210 67 1'.



Alfa Romeo www.alfaromeo.nl / 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	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
0.9 TWINAIR ECO BUSINESS	16.645	A	B	2	875	99	145	11,4	182	4,2	88	1.105	V	H
1.4 T MULTIAIR BUSINESS SUPER	24.050	D	B	4	1.368	140	230	8,1	209	5,4	124	1.145	V	H
1.4 T MULTIAIR VELOCE	27.700	D	B	4	1.368	170	250	7,3	219	5,4	124	1.145	V	H
1.3 JTDM ECO BUSINESS	19.045	B	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 ommeswaai 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	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
1.4 TURBO	23.950	E	B	4	1.368	120	215	9,4	195	6,2	144	1.255	V	H
1.4 TURBO MULTIAIR BUSINESS	25.950	B	B	4	1.368	150	230	8,2	210	5,5	127	1.265	V	H
1.4 TURBO MULTIAIR BUSINESS SUPER	30.150	B	B	4	1.368	170	250	7,7	218	4,9	114	1.280	V	A
1.750 TURBO VELOCE	40.550	F	B	4	1.742	241	340	6,8	244	6,8	157	1.295	V	A
1.6 JTDM BUSINESS	27.550	C	D	4	1.598	120	320	10,0	195	3,8	99	1.285	V	H
1.6 JTDM BUSINESS SUPER	31.500	C	D	4	1.598	120	320	10,2	195	3,8	99	1.285	V	A
2.0 JTDM BUSINESS SUPER	31.950	D	D	4	1.956	150	380	8,8	210	4,0	105	1.295	V	H

Giulia: Alfa is terug in het zakensedansegment met deze Giulia. Beeldschoon, snaarstrak rijdend en misschien zelfs eindelijk goed genoeg om een BMW voor te laten staan.

TOPGEARS KEUZE: mag het ook de Quadrifoglio zijn?

GIULIA (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0T BUSINESS	39.950	D	B	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A	A
2.0 T AWD VELOCE	54.900	D	B	4	1.995	280	400	5,2	240	6,4	152	1.505	V+A	A
2.9 V6 QUADRIFOGLIO	113.370	F	B	6	2.891	510	600	3,9	307	8,2	189	1.595	A	A
2.2 ECO BUSINESS	39.950	C	D	4	2.143	136	400	8,9	210	4,0	105	1.349	A	H
2.2 ECO BUSINESS	40.950	C	D	4	2.143	150	400	8,0	221	4,0	105	1.349	A	H
2.2	43.020	C	D	4	2.143	150	400	8,0	221	4,2	109	1.349	A	A
2.2 ECO BUSINESS	43.450	B	D	4	2.143	180	450	6,8	230	4,0	99	1.420	A	A
2.2 AWD VELOCE	55.380	E	D	4	2.143	209	470	6,8	235	4,7	122	1.510	V+A	A

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 vuurood

STELVIO (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 T AWD	54.865	D	B	4	1.995	200	330	6,7	215	7,0	161	1.635	V+A	A
2.0 T AWD SUPER	61.365	D	B	4	1.995	280	400	5,7	230	7,0	161	1.635	V+A	A
2.9 V6 AWD QUADRIFOGLIO	126.625	F	B	6	2.891	510	600	3,8	283	9,0	210	1.830	V+A	A
2.2D	54.365	C	D	4	2.143	150	450	8,8	198	4,7	124	1.579	A	A
2.2D	56.365	C	D	4	2.143	180	400	7,2	210	4,7	124	1.579	A	A
2.2D AWD SUPER	63.865	D	D	4	2.143	209	470	6,6	215	4,8	127	1.659	V+A	A

TOPGEARS OORDEEL OVER DE 4C: 'Keihard de lekkerste'

4C: Bunga bungal De 4C is het feestelijke 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	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
1750TBI TCT	75.360	F	B	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A	A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	79.860	F	B	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A	A
4C SPIDER (2-DEURS)														
1750TBI TCT	86.260	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A	A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	90.760	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A	A



Alpine www.alpinecars.com

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 eentje 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	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
1.8 TURBO PREMIERE EDITION	66.410	D	B	4	1.798	252	320	4,5	250	6,1	138	1.103	A	A



Aston Martin www.astonmartin.nl / 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 vierwielige versie van George Clooney: inmiddels echt een opa, maar wat ziet ie er nog jaloersmakend goed uit. We zullen 'm gaan missen als ie met pensioen gaat.

TOPGEARS KEUZE: de V8 Vantage S met handbak

VANTAGE (3-DEURS)

Model	Prijs NL	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
4.7 V8 SPORTSHIFT	179.338	F	B	8	4.735	426	470	4,9	290	12,9	296	1.630	A	A
4.7 V8	184.640	F	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.570	A	H
4.7 V8 N430 SPORTSHIFT	185.235	F	B	8	4.735	426	470	4,9	290	12,9	296	1.630	A	A
4.7 V8 N430	190.537	F	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.570	A	H
4.7 V8 S SPORTSHIFT	194.081	F	B	8	4.735	437	490	4,5	305	12,9	296	1.585	A	A
4.7 V8 S	199.383	F	B	8	4.735	437	490	4,5	305	13,8	321	1.585	A	A
4.7 V8 GT8	322.804	F	B	8	4.735	446	490	4,4	305	12,9	319	1.510	A	H
5.9 V12 S	266.260	F	B	12	5.935	573	620	3,9	328	17,3	343	1.665	A	A
VANTAGE ROADSTER (2-DEURS)														
4.7 V8 SPORTSHIFT	191.421	F	B	8	4.735	426	470	4,8	290	12,9	296	1.685	A	A

Model	Prijs NL	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
4.7 V8	196.687	F	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.710	A	H
4.7 V8 N430 SPORTSHIFT	197.316	F	B	8	4.735	426	470	4,8	290	12,9	296	1.685	A	A
4.7 V8 N430	202.583	F	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.710	A	H
4.7 V8 S SPORTSHIFT	206.170	F	B	8	4.735	437	490	4,5	305	12,9	296	1.665	A	A
4.7 V8 S	211.437	F	B	8	4.735	437	490	4,5	305	13,8	321	1.665	A	A
5.9 V12 S	278.379	F	B	12	5.935	573	620	4,1	322	17,3	343	1.745	A	A

DB11: De beeldschone DB9 opvolger; zo'n taak gun je niemand. Maar de DB11 doet het overtuigend, met eigen styling en een kleinere biturbo V12 die meer kracht levert voor minder peul.

TOPGEARS KEUZE: in bordeauxrood met crèmekleurig leer

DB11 (2-DEURS)

Model	Prijs NL	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
4.0 V8	223.253	F	B	8	3.982	510	675	4,0	301	N.B.	230	1.760	A	A
5.2 V12	264.283	F	B	12	5.204	608	700	3,9	322	N.B.	265	1.875	A	A
DB11 VOLANTE (2-DEURS)														
4.0 V8	284.527	F	B	8	3.982	510	675	4,1	300	9,9	230	1.845	A	A

Rapide: De Aston Martin Rapide combineert de pracht van wijlen de DB9 met het praktisch nut van een achterbank. Misschien wel de meest begeerlijke sedan die er is.

TOPGEARS KEUZE: een donkerrijze met Bond-snufjes

RAPIDE (4-DEURS)

Model	Prijs NL	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
6.0 V12 S	261.879	F	B	12	5.935	559	630	4,4	327	12,9	300	1.950	A	A

Vanquish: Zijn we Astons fraaie ontwerpen al zat? Nee toch? De Vanquish volgt de DBS op en heeft ons stevig in zijn greep. De ultieme bruut in een zijden jasje.

TOPGEARS KEUZE: de Volante graag, inclusief jaarvoorraad smokings

VANQUISH (2-DEURS)

Model	Prijs NL	Engerlabel	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (cc)	Vermogen (pk)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
6.0 V12 S TOUCHTRONIC	334.833	F	B	12	5.935	601	630	3,5	324	13,1	302	1.739	A	A
VANQUISH VOLANTE (2-DEURS)														
6.0 V12 S TOUCHTRONIC	350.293	F	B	12	5.935	601	630	3,5	322	13,1	302	1.824	A	A



Audi www.audi.nl / 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

	PRIJS NL	ENERGIEBEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	55.090	C	B	4	1.984	252 370	5,8 250	6,3 142	1.530 V+A	A				
3.0 TFSI S4 QUATTRO	82.380	E	B	6	2.995	354 500	4,7 250	7,3 170	1.630 V+A	A				
2.0 TDI	41.050	B	D	4	1.968	122 270	10,5 205	3,7 97	1.430 V	H				
2.0 TDI	41.050	C	D	4	1.968	122 270	10,2 205	3,9 101	1.465 V	A				
2.0 TDI ULTRA	42.570	B	D	4	1.968	150 320	8,9 210	3,7 95	1.430 V	H				
2.0 TDI ULTRA	42.570	C	D	4	1.968	150 320	8,7 210	3,8 99	1.470 V	A				
2.0 TDI ULTRA	44.840	B	D	4	1.968	190 400	7,7 210	3,8 102	1.430 V	H				
2.0 TDI ULTRA	44.840	C	D	4	1.968	190 400	7,7 210	3,9 103	1.470 V	A				
2.0 TDI QUATTRO	51.850	D	D	4	1.968	190 400	7,2 235	4,5 114	1.575 V+A	A				
3.0 TDI	53.820	D	D	6	2.967	218 400	6,6 250	4,4 109	1.540 V	A				
3.0 TDI QUATTRO	58.390	E	D	6	2.967	218 400	6,3 250	4,6 119	1.620 V+A	A				
A4 AVANT (5-DEURS)														
1.4 TFSI	40.460	B	B	4	1.395	150 250	8,9 210	5,2 119	1.415 V	A				
1.4 TFSI	40.460	B	B	4	1.395	150 250	9,0 210	5,3 124	1.370 V	H				
2.0 TFSI MHEV	44.540	B	B	4	1.984	190 320	7,4 236	5,6 128	1.460 V	H				
2.0 TFSI MHEV	44.540	B	B	4	1.984	190 320	7,5 210	5,3 119	1.490 V	A				
2.0 TFSI MHEV	53.700	C	B	4	1.984	252 370	6,5 250	6,0 135	1.510 V	A				
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	57.400	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	42.750	A	B/A	4	1.984	170 270	8,5 210	6,1 109	1.560 V	A				
2.0 TFSI G-TRON	42.750	A	B/A	4	1.984	170 270	8,4 210	5,5 102	1.595 V	A				
2.0 TDI	43.350	C	D	4	1.968	122 270	10,6 198	4,0 104	1.525 V	A				
2.0 TDI	43.350	C	D	4	1.968	122 270	10,9 200	3,9 102	1.475 V	H				
2.0 TDI ULTRA	44.870	C	D	4	1.968	150 320	9,0 210	3,9 102	1.525 V	A				
2.0 TDI ULTRA	44.870	C	D	4	1.968	150 320	9,2 210	3,8 99	1.480 V	H				
2.0 TDI ULTRA	47.130	C	D	4	1.968	190 400	7,9 210	4,0 106	1.530 V	A				
2.0 TDI ULTRA	47.130	C	D	4	1.968	190 400	7,9 210	4,0 106	1.500 V	H				
2.0 TDI QUATTRO	53.870	D	D	4	1.968	190 400	7,2 235	4,5 116	1.575 V+A	A				
3.0 TDI	56.120	D	D	6	2.967	218 400	6,6 250	4,4 114	1.540 V	A				
3.0 TDI QUATTRO	60.680	E	D	6	2.967	218 400	6,3 250	4,6 123	1.620 V+A	A				
A4 ALLROAD (5-DEURS)														
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				
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.														
TOPGEARS KEUZE: de S5, een geniale motor														
A5 COUPÉ (2-DEURS)														
1.4 TFSI	42.060	B	B	4	1.395	150 250	8,7 216	5,3 122	1.385 V	A				
2.0 TFSI MHEV	45.980	B	B	4	1.984	190 320	7,3 240	5,5 124	1.425 V	A				
2.0 TFSI MHEV	45.980	B	B	4	1.984	190 320	7,2 240	5,6 128	1.380 V	H				
2.0 TFSI MHEV	53.430	C	B	4	1.984	252 370	6,3 250	5,8 131	1.460 V	A				
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	57.180	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 ULTRA	50.890	C	D	4	1.968	190 400	7,7 210	4,0 106	1.490 V	A				
2.0 TDI ULTRA	50.890	D	D	4	1.968	190 400	7,7 210	4,1 108	1.460 V	H				
2.0 TDI QUATTRO	56.910	D	D	4	1.968	190 400	7,2 235	4,4 114	1.565 V+A	A				
3.0 TDI QUATTRO	63.950	E	D	6	2.967	218 400	6,2 250	4,6 119	1.605 V+A	A				
3.0 TDI QUATTRO	75.100	F	D	6	2.967	286 620	5,2 250	5,3 137	1.660 V+A	A				
A5 CABRIO (2-DEURS)														
2.0 TFSI MHEV	54.930	C	B	4	1.984	190 320	7,9 239	5,9 135	1.615 V	H				
2.0 TFSI MHEV	54.930	C	B	4	1.984	190 320	7,9 237	5,7 129	1.645 V	H				
2.0 TFSI MHEV	62.380	C	B	4	1.984	252 370	6,7 250	6,1 138	1.660 V	A				
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	66.130	D	B	4	1.984	252 370	6,3 250	6,6 149	1.725 V+A	A				
3.0 TFSI S5 QUATTRO	94.740	F	B	6	2.995	354 500	5,1 250	7,7 179	1.840 V+A	A				
2.0 TDI	59.840	E	D	4	1.968	190 400	8,3 232	4,5 118	1.690 V	A				
2.0 TDI QUATTRO	65.860	E	D	4	1.968	190 400	7,8 233	4,7 122	1.740 V+A	A				
3.0 TDI QUATTRO	72.900	E	D	6	2.967	218 400	6,8 241	4,9 128	1.795 V+A	A				
3.0 TDI QUATTRO	84.050	F	D	6	2.967	286 620	5,2 250	5,7 148	1.880 V+A	A				
A5 SPORTBACK (5-DEURS)														
1.4 TFSI	41.660	B	B	4	1.395	150 250	8,9 210	5,4 124	1.425 V	A				
2.0 TFSI MHEV	45.580	C	B	4	1.984	190 320	7,5 240	5,8 131	1.445 V	H				
2.0 TFSI MHEV	45.580	B	B	4	1.984	190 320	7,5 239	5,5 124	1.475 V	H				
2.0 TFSI MHEV	53.030	C	B	4	1.984	252 370	6,5 250	5,8 132	1.490 V	A				
2.0 TFSI QUATTRO MHEV	56.780	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	44.470	A	B/A	4	1.984	170 270	8,5 226	6,1 110	1.540 V	A				
2.0 TFSI G-TRON	44.470	A	B/A	4	1.984	170 270	8,4 224	5,7 106	1.580 V	A				
2.0 TDI	48.320	D	D	4	1.968	150 320	8,9 217	4,2 110	1.490 V	A				
2.0 TDI	48.320	D	D	4	1.968	150 320	9,0 219	4,2 109	1.445 V	H				
2.0 TDI ULTRA	50.440	D	D	4	1.968	190 400	7,9 210	4,1 108	1.500 V	H				
2.0 TDI ULTRA	50.440	C	D	4	1.968	190 400	7,9 210	4,1 106	1.520 V	A				
2.0 TDI QUATTRO	56.510	D	D	4	1.968	190 400	7,4 235	4,5 117	1.600 V+A	A				
3.0 TDI QUATTRO	63.550	D	D	6	2.967	218 400	6,4 250	4,6 119	1.615 V+A	A				
3.0 TDI QUATTRO	74.700	D	D	6	2.967	286 620	5,3 250	5,4 141	1.700 V+A	A				
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.														
TOPGEARS KEUZE: een snelle TFSI-Avant														
A6 LIMOUSINE (4-DEURS)														
55 TFSI QUATTRO	75.700	C	B	6	2.995	340 500	5,1 250	6,7 151	1.760 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				
A6 AVANT (5-DEURS)														
1.8 TFSI ULTRA	53.500	B	B	4	1.798	190 320	7,9 233	5,9 137	1.570 V	A				
1.8 TFSI	53.500	C	B	4	1.798	190 320	8,2 226	6,2 144	1.570 V	H				
2.0 TFSI	59.850	B	B	4	1.984	252 370	6,7 250	6,0 140	1.595 V	A				
2.0 TFSI QUATTRO	66.390	D	B	4	1.984	252 370	6,7 250	6,9 158	1.725 V+A	A				
4.0 TFSI S6	130.210	G	B	8	3.993	450 550	4,6 250	9,4 219	1.960 V+A	A				
4.0 TFSI RS 6 QUATTRO	158.360	G	B	8	3.993	560 700	3,9 250	9,6 223	1.910 V+A	A				
4.0 TFSI RS 6 QUATTRO PERFORMANCE	165.050	G	B	8	3.993	605 750	3,9 250	9,6 223	1.950 V+A	A				
2.0 TDI ULTRA	53.100	C	D	4	1.968	150 350	9,4 214	4,5 118	1.625 V	H				
3.0 TDI	65.370	C	D	6	2.967	218 400	7,1 244	4,8 119	1.695 V	A				
3.0 TDI BIT QUATTRO	82.470	D	D	6	2.967	320 650	5,0 250	6,2 164	1.835 V+A	A				
A6 ALLROAD (5-DEURS)														
3.0 TDI QUATTRO	77.630	F	D	6	2.967	190 500	7,9 221							



Bentley www.nederland.bentleymotors.com / 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 clientèle.
Verkopten NL 2017: 50

Continental: Het toppunt van prachtige techniek en weelderige Britse luxe. Tevens dé voetballersauto en eerste keus van mensen met dubieuze handeltjes. Tja, wat doe je eraan.

TOPGEARS KEUZE: de V8S, een brulbeer

CONTINENTAL GT (2-DEURS)

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.0 V8	228.022	D	B	8	3.993	507 660	4,8	303	10,5	246	2.295	V+A	A	A
4.0 V8 S	244.563	D	B	8	3.993	529 680	4,5	309	10,7	250	2.295	V+A	A	A
6.0 W12	287.161	D	B	12	5.998	590 720	4,5	318	14,1	330	2.320	V+A	A	A
6.0 W12 SPEED	314.677	D	B	12	5.993	635 820	4,2	331	14,5	338	2.320	V+A	A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	372.940	D	B	12	5.998	710 1.017	3,5	336	15,7	358	2.280	V+A	A	A

CONTINENTAL GT CONVERTIBLE (2-DEURS)

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.0 V8	249.609	D	B	8	3.993	507 660	5,0	301	10,9	254	2.470	V+A	A	A
4.0 V8 S	267.602	D	B	8	3.993	529 680	4,7	308	10,9	254	2.470	V+A	A	A
6.0 W12	308.309	D	B	12	5.998	590 720	4,7	314	14,2	333	2.495	V+A	A	A
6.0 W12 SPEED	340.974	D	B	12	5.998	635 820	4,4	327	14,9	347	2.495	V+A	A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	401.763	D	B	12	5.998	710 1.017	3,9	330	15,9	362	2.455	V+A	A	A

Flying Spur: Ben je klaar met professioneel balletjes trappen en heb je inmiddels een koter of twee rondlopen, overweg dan eens een Flying Spur. De Continental, maar dan ruimer en statiger.

TOPGEARS KEUZE: in het lichtblauw

FLYING SPUR (4-DEURS)

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.0 V8	248.813	D	B	8	3.993	507 660	5,2	295	10,9	254	2.425	V+A	A	A
4.0 V8 S	248.813	D	B	8	3.993	528 680	4,9	306	10,9	254	2.417	V+A	A	A
6.0 W12	293.007	D	B	12	5.998	626 800	4,6	320	14,3	332	2.475	V+A	A	A
6.0 W12 S	312.652	D	B	12	5.998	635 820	4,5	325	14,7	335	2.475	V+A	A	A

Bentayga: Bentleys kijkt 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)

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.0 V8	235.226	D	B	8	3.996	549 770	4,5	290	11,4	260	2.395	V+A	A	A
4.0 V8 7P	238.566	D	B	8	3.996	549 770	4,5	290	11,4	260	2.428	V+A	A	A
6.0 W12 ONYX EDITION	263.814	D	B	12	5.950	608 900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A	A
6.0 W12 7P ONYX EDITION	267.154	D	B	12	5.950	608 900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A	A
6.0 W12	285.957	D	B	12	5.998	608 900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A	A
6.0 W12 7P	289.297	D	B	12	5.998	608 900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A	A
6.0 W12 MULLINER	369.084	D	B	12	5.950	608 900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A	A
4.0 D	224.687	D	B	8	3.956	435 900	4,8	270	8,0	210	2.506	V+A	A	A
4.0 D 7P	228.026	D	B	8	3.956	435 900	4,8	270	8,0	210	2.538	V+A	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)

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
6.7 V8	397.218	D	B	8	6.752	513 1.020	5,3	296	14,6	342	2.585	V+A	A	A
6.7 V8 EXTENDED WHEELBASE	443.383	D	B	8	6.752	513 1.020	5,5	296	14,6	344	2.730	V+A	A	A
6.7 V8 SPEED	424.395	D	B	8	6.752	537 1.100	5,3	296	14,6	342	2.585	V+A	A	A



BMW www.bmw.nl / 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.
Verkopten 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)

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
116i	28.935	D	B	3	1.499	109 180	10,9	195	5,3	116	1.275	A	H	A
118i	30.112	D	B	3	1.499	136 220	8,7	210	5,1	112	1.290	A	H	A
118i	30.668	D	B	3	1.499	136 220	8,5	210	5,3	116	1.275	A	H	A
120i	34.325	D	B	4	1.998	184 270	7,1	225	5,5	126	1.350	A	H	A
120i	35.020	D	B	4	1.998	184 290	7,1	230	5,7	131	1.340	A	H	A
125i	41.339	D	B	4	1.998	224 310	6,1	243	5,7	130	1.375	A	H	A
M140i	55.050	D	B	6	2.998	340 500	4,6	250	7,1	163	1.445	A	H	A
M140i	62.378	D	B	6	2.998	340 500	4,4	250	7,8	179	1.420	A	H	A
M140i XDRIVE	62.536	D	B	6	2.998	340 500	4,4	250	7,4	169	1.515	V+A	A	A
114D	31.070	D	B	3	1.496	95 235	12,2	185	4,1	107	1.295	A	H	A
116D	33.299	F	D	3	1.496	116 270	10,3	200	4,2	111	1.295	A	H	A
116D	34.431	F	D	3	1.496	116 270	10,3	200	4,4	116	1.325	A	H	A
118D	36.820	F	D	4	1.995	150 320	8,3	212	4,4	115	1.325	A	H	A
118D	36.820	F	D	4	1.995	150 320	8,1	212	4,4	115	1.350	A	H	A
118D XDRIVE	41.217	D	B	4	1.995	150 320	8,4	210	5,1	135	1.395	V+A	H	A
120D	41.753	D	B	4	1.995	190 400	7,0	228	4,5	120	1.360	A	H	A
120D	41.980	D	B	4	1.995	190 400	7,1	228	4,6	121	1.345	A	H	A
120D XDRIVE	47.534	D	B	4	1.995	190 400	6,8	222	4,5	135	1.425	V+A	H	A
125D	47.721	D	B	4	1.995	224 450	6,3	240	4,7	123	1.400	A	H	A

1-SERIE (5-DEURS)

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
116i CORPORATE LEASE	27.894	D	B	3	1.499	109 180	10,9	195	5,3	116	1.280	A	H	A
118i	31.131	D	B	3	1.499	136 220	8,7	210	5,1	112	1.295	A	H	A
118i	31.687	D	B	3	1.499	136 220	8,5	210	5,3	116	1.280	A	H	A
120i	35.344	D	B	4	1.998	184 290	7,1	225	5,5	126	1.355	A	H	A
120i	36.039	D	B	4	1.998	184 290	7,1	230	5,7	131	1.345	A	H	A
125i	42.358	D	B	4	1.998	224 310	6,1	243	5,7	130	1.375	A	H	A
M140i	56.171	D	B	6	2.998	340 500	4,6	250	7,1	163	1.450	A	H	A
M140i	63.499	D	B	6	2.998	340 500	4,4	250	7,6	179	1.425	A	H	A
M140i XDRIVE	63.657	D	B	6	2.998	340 500	4,4	250	7,4	169	1.515	V+A	H	A
114D	32.089	F	D	3	1.496	95 235	12,2	185	4,1	107	1.295	A	H	A
116D	34.319	F	D	3	1.496	116 270	10,3	200	4,2	111	1.295	A	H	A
116D	35.451	F	D	3	1.496	116 270	10,3	200	4,4	116	1.325	A	H	A
118D	37.839	F	D	4	1.995	150 320	8,3	212	4,4	115	1.325	A	H	A
118D	37.839	F	D	4	1.995	150 320	8,1	212	4,4	115	1.350	A	H	A
118D XDRIVE	42.236	D	B	4	1.995	150 320	8,4	210	5,1	135	1.405	V+A	H	A
120D	42.770	D	B	4	1.995	190 400	7,0	228	4,5	120	1.365	A	H	A
120D	42.997	D	B	4	1.995	190 400	7,1	228	4,6	121	1.350	A	H	A

Model	PROIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
120D XDRIVE	48.554	D	B	4	1.995	190 400	6,8	222	5,1	135	1.430	V+A	A	A
125D	48.740	D	B	4	1.995	224 450	6,3	240	4,7	123	1.405	A	H	A

2-serie: Als coupé en cabrio niet te versmaden, 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)

Model	PROIS NL	ENER
-------	----------	------

	PRIJS NL	ENERGIEBELA	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
318I LUXURY EDITION	40.040	C	B	3	1.499	136	220	9,2	210	5,3	129	1.490	A	A
318I	41.623	C	B	3	1.499	136	220	9,2	210	5,4	126	1.470	A	A
320I LUXURY EDITION	43.029	C	B	4	1.998	184	290	7,5	228	5,5	134	1.520	A	A
320I	45.446	D	B	4	1.998	184	290	7,5	230	5,4	137	1.510	A	H
320I XDRIVE LUXURY EDITION	47.694	D	B	4	1.998	184	290	7,9	223	6,1	147	1.610	V+A	A
320I XDRIVE	52.442	E	B	4	1.998	184	290	7,7	225	6,8	159	1.600	V+A	H
330I LUXURY EDITION	48.222	C	B	4	1.998	252	350	5,9	250	5,8	135	1.565	A	A
330I	52.618	E	B	4	1.998	252	350	6,0	250	6,4	149	1.540	A	H
330I XDRIVE LUXURY EDITION	54.405	D	B	4	1.998	252	350	6,0	250	6,2	144	1.630	V+A	A
340I LUXURY EDITION	62.680	E	B	6	2.998	326	450	5,1	250	6,8	158	1.615	A	A
340I XDRIVE LUXURY EDITION	67.852	F	B	6	2.998	326	450	5,0	250	7,2	168	1.680	V+A	A
316D	45.537	E	D	4	1.995	116	270	11,2	200	4,6	120	1.495	A	H
316D	45.537	E	D	4	1.995	116	270	11,1	198	4,6	120	1.510	A	H
318D	46.521	E	D	4	1.995	150	320	8,9	210	4,5	118	1.500	A	H
318D	47.200	E	D	4	1.995	150	320	8,8	210	4,6	121	1.520	A	H
320D EDE	47.490	E	D	4	1.995	163	400	8,2	222	4,5	119	1.500	A	H
320D EDE	47.716	E	D	4	1.995	163	320	8,1	222	4,6	120	1.510	A	H
320D	50.698	F	D	4	1.995	190	400	7,6	230	4,8	125	1.510	A	H
320D	51.151	F	D	4	1.995	190	400	7,4	226	4,8	127	1.530	A	A
320D XDRIVE	54.645	G	D	4	1.995	190	400	7,4	226	5,1	136	1.605	V+A	A
330D	68.088	G	D	6	2.993	258	560	5,4	250	5,6	148	1.610	A	A
330D XDRIVE	72.262	G	D	6	2.993	258	560	5,4	250	6,0	157	1.680	V+A	A
335D XDRIVE	74.747	G	D	6	2.993	313	630	4,9	250	6,3	165	1.695	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-utertje aan en je hebt een winnaar.

TOPGEARS KEUZE: 440i Cabrio

4-SERIE COUPÉ (2-DEURS)

418I	41.093	B	B	3	1.499	136	220	9,2	212	5,3	124	1.450	A	A
418I	41.093	B	B	3	1.499	136	220	9,0	212	5,3	124	1.430	A	H
420I	44.932	C	B	4	1.998	184	270	7,5	236	6,0	136	1.495	A	H
420I	47.189	D	B	4	1.998	184	290	7,3	236	6,5	149	1.475	A	H
420I XDRIVE	50.359	D	B	4	1.998	184	270	7,8	231	5,9	137	1.570	V+A	A
430I	52.384	C	B	4	1.998	252	350	5,8	250	6,0	137	1.510	A	A
430I XDRIVE	58.767	D	B	4	1.998	252	350	5,8	250	6,4	147	1.575	V+A	A
440I	67.413	E	B	6	2.998	326	450	5,0	250	6,6	154	1.555	A	A
440I	73.825	F	B	6	2.998	326	450	5,2	250	7,4	172	1.540	A	H
440I XDRIVE	74.377	E	B	6	2.998	326	450	4,9	250	7,0	162	1.625	V+A	A
M4	114.996	G	B	6	2.979	431	550	4,1	250	8,3	194	1.512	A	A
M4	117.901	G	B	6	2.979	431	550	4,3	250	8,8	209	1.472	A	H
M4 COMPETITION	122.496	G	B	6	2.979	450	550	4,0	250	8,3	194	1.515	A	A
M4 COMPETITION	125.401	G	B	6	2.979	450	550	4,2	250	8,8	209	1.490	A	H
M4 CS	150.107	G	B	6	2.979	460	600	3,9	280	8,4	197	1.480	A	A
420D	51.933	E	D	4	1.995	190	400	7,3	232	4,6	121	1.440	A	A
420D	52.160	E	D	4	1.995	190	400	7,5	240	4,8	122	1.425	A	H
420D XDRIVE	58.172	E	D	4	1.995	190	400	7,3	229	5,1	134	1.515	V+A	A
430D	71.061	D	D	6	2.993	258	560	5,5	250	5,3	140	1.515	A	A
430D XDRIVE	75.626	D	D	6	2.993	258	560	5,2	250	5,8	153	1.615	V+A	A
435D XDRIVE	78.115	D	D	6	2.993	313	630	4,7	250	6,1	160	1.600	V+A	A

4-SERIE CABRIO (2-DEURS)

420I	56.092	C	B	4	1.998	184	270	8,4	230	5,8	136	1.650	A	A
420I	57.433	D	B	4	1.998	184	290	8,2	230	6,2	145	1.625	A	H
430I	62.978	D	B	4	1.998	252	350	6,3	250	5,9	138	1.675	A	A
430I	66.102	E	B	4	1.998	252	350	6,4	250	6,6	154	1.655	A	H
430I XDRIVE	70.088	D	B	4	1.998	252	350	6,4	250	6,4	149	1.675	V+A	A
440I	75.843	E	B	6	2.998	326	450	5,4	250	6,8	159	1.725	A	A
440I XDRIVE	82.488	F	B	6	2.998	326	450	5,4	250	7,3	169	1.795	V+A	A
M4	126.516	G	B	6	2.979	431	550	4,4	250	8,7	203	1.725	A	A
M4	129.421	G	B	6	2.979	431	550	4,6	250	9,1	218	1.725	A	H
M4 COMPETITION	133.016	G	B	6	2.979	450	550	4,3	250	8,7	203	1.765	A	A
M4 COMPETITION	135.921	G	B	6	2.979	450	550	4,5	250	9,1	218	1.740	A	H
420D	63.523	F	D	4	1.995	190	400	8,0	228	4,9	129	1.665	A	H
420D	64.881	D	D	4	1.995	190	400	8,1	235	5,1	135	1.655	A	H
430D	81.272	D	D	6	2.993	258	560	5,9	250	5,7	149	1.745	A	A
435D XDRIVE	88.371	D	D	6	2.993	313	630	5,2	250	6,3	166	1.825	V+A	A

4-SERIE GRAN COUPÉ (5-DEURS)

418I	41.325	B	B	3	1.499	136	220	9,6	210	5,2	122	1.485	A	A
418I	41.742	C	B	3	1.499	136	220	9,4	210	5,4	125	1.455	A	H
420I	46.725	C	B	4	1.998	184	270	7,7	236	5,5	127	1.540	A	A
420I	47.698	C	B	4	1.998	184	290	7,5	236	5,8	134	1.520	A	H
420I XDRIVE	50.868	C	B	4	1.998	184	270	8,1	231	5,9	137	1.615	V+A	A
420I XDRIVE	54.131	E	B	4	1.998	184	270	8,1	233	6,6	154	1.600	V+A	H
430I	52.894	C	B	4	1.998	252	350	5,9	250	5,5	129	1.540	A	A
430I	54.840	D	B	4	1.998	252	350	5,9	250	6,1	143	1.520	A	H
430I XDRIVE	59.275	D	B	4	1.998	252	350	5,9	250	5,9	138	1.615	V+A	A
440I	67.922	E	B	6	2.998	326	450	5,1	250	6,6	154	1.615	A	A
440I XDRIVE	76.260	F	B	6	2.998	326	450	5,0	250	5,1	165	1.685	V+A	A
418D	48.842	E	D	4	1.995	150	320	9,0	213	4,4	116	1.485	A	H
418D	49.521	E	D	4	1.995	150	320	8,9	213	4,5	119	1.505	A	H
420D	52.379	E	D	4	1.995	190	400	7,3	241	4,7	123	1.500	A	H
420D	53.192	F	D	4	1.995	190	400	7,5	230	4,8	125	1.485	A	H
420D XDRIVE	57.529	D	D	4	1.995	190	400	7,4	230	5,1	134	1.575	V+A	A
430D	72.703	D	D	6	2.993	258	560	5,6	250	5,5	144	1.580	A	A
430D XDRIVE	76.815	D	D	6	2.993	258	560	5,3	250	5,9	155	1.650	V+A	A
435D XDRIVE	79.484	D	D	6	2.993	313	630	4,8	250	6,2	163	1.660	V+A	A

5-serie: Eigenlijk gewoon een compactere 7-serie: verrijnd, geavanceerd en leverbaar met de nieuwste techniek. Ziet er ook beter uit dan ooit, als je het ons vraagt.

TOPGEARS KEUZE: 530d Touring met veel opties

5-SERIE SEDAN (4-DEURS)

520I CORPORATE LEASE EXECUTIVE	54.315	B	B	4	1.998	184	290	7,8	235	5,4	124	1.530	A	A
530I EXECUTIVE	63.311	B	B	4	1.998	252	350	6,2	250	5,5	126	1.515	A	A
530I XDRIVE EXECUTIVE	67.556	B	B	4	1.998	252	350	6,0	250	6,0	137	1.570	V+A	A
540I EXECUTIVE	70.713	C	B	6	2.998	340	450	5,1	250	6,5	149	1.570	A	A
540I XDRIVE EXECUTIVE	75.755	D	B	6	2.998	340	450	4,8	250	6,9	159	1.635	V+A	A
M550I XDRIVE EXECUTIVE	126.509	G	B	8	4.395	462	650	4,0	250	9,1	204	1.810	V+A	A
M5	160.194	G	B	8	4.395	600	750	3,4	250	10,5	241	1.855	V+A	A
530E IPERFORMANCE EXECUTIVE	62.032	A	H/B	4	1.998	252	420	6,2	235	1,9	44	1.770	A	A
520D CORPORATE LEASE EXECUTIVE	57.365	C	D	4	1.995	190	400	7,5	235	4,5	119	1.560	A	A
520D EXECUTIVE	58.364	C	D	4	1.995	190	400	7,7	238	4,5	119	1.515	A	H
520D XDRIVE EXECUTIVE	65.759	D	D	4	1.995	190	400	7,6	232	4,9	129	1.595	V+A	A
525D EXECUTIVE	67.238	D	D	4	1.995	231	500	6,6	250	4,9	128	1.610	A	A
530D EXECUTIVE	72.797	D	D	6	2.993	265	620	5,7	250	5,0	131	1.615	A	A
530D XDRIVE EXECUTIVE	78.647	E	D	6	2.993	265	620	5,4	250	5,3	141	1.670	V+A	A
540D XDRIVE EXECUTIVE	84.349	F	D	6	2.993	320	680	4,7	250	5,7	149	1.750	V+A	A
M550D XDRIVE EXECUTIVE	118.127	G	D	6	2.993	400	760	4,4	250	5,9	171	1.845	V+A	A

5-SERIE TOURING (5-DEURS)

520I CORPORATE LEASE EXECUTIVE	57.302	B	B	4	1.998	184
--------------------------------	--------	---	---	---	-------	-----

	PROJUS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
SDRIVE20D	51.857	F	D	4	1.995	190	400	7,9	222	4,6	122	1.550	V	A
XDRIVE20D	57.024	F	D	4	1.995	190	400	7,8	219	4,8	126	1.615	V+A	A
XDRIVE25D	61.075	F	D	4	1.995	231	450	6,6	235	5,0	133	1.575	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	D	B	3	1.499	140	220	9,6	205	5,6	129	1.415	V	A
SDRIVE18i	43.591	D	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	5,5	126	1.460	V	A
XDRIVE20i	51.591	D	B	4	1.998	192	280	7,4	224	6,1	138	1.540	V+A	A
SDRIVE18D	46.465	F	D	4	1.995	150	350	9,3	207	4,5	118	1.515	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
XDRIVE25D	62.591	F	D	4	1.995	231	450	6,7	237	5,1	133	1.585	V+A	A

X3: De sweet spot 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	98.391	F	B	6	2.998	360	500	4,8	250	8,2	188	1.810	V+A	A
SDRIVE18D	56.332	F	D	4	1.995	150	350	9,7	198	4,9	128	1.660	A	A
SDRIVE18D	57.691	F	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	5,8	154	1.820	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
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
M40D XDRIVE	96.391	F	D	6	2.993	326	680	4,9	250	6,4	170	1.870	V+A	A

X5: Was ooit de eerste 'sportief rijdende' SUV en is wat dat betreft nog altijd oppermachtig. Kies je motor, bepaal een kleur en geniet.

TOPGEARS KEUZE: de xDrive40d moet je geprobeerd hebben

X5 (5-DEURS)														
XDRIVE35i	94.737	E	B	6	2.979	306	400	6,5	235	8,5	197	2.005	V+A	A
XDRIVE35i 7P	96.851	E	B	6	2.979	306	400	6,5	235	8,5	197	2.005	V+A	A
XDRIVE50i	134.178	F	B	8	4.395	449	650	5,0	250	10,4	224	2.150	V+A	A
XDRIVE50i 7P	138.292	F	B	8	4.395	449	650	5,0	250	10,4	224	2.150	V+A	A
M	178.579	F	B	8	4.395	575	750	4,2	250	11,1	258	2.275	V+A	A
XDRIVE40E iPERFORMANCE	92.983	H/B	A	4	1.997	313	450	6,8	210	3,3	77	2.230	V+A	A
SDRIVE25D	74.671	D	D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,3	139	1.970	A	A
SDRIVE25D 7P	76.785	D	D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,3	139	1.970	A	A
XDRIVE25D	79.315	D	D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,6	146	2.015	V+A	A
XDRIVE25D 7P	81.429	D	D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,6	146	2.015	V+A	A
XDRIVE30D	101.164	F	D	6	2.993	258	560	6,9	230	6,2	183	2.045	V+A	A
XDRIVE30D 7P	103.268	F	D	6	2.993	258	560	6,9	230	6,2	183	2.045	V+A	A
XDRIVE40D	107.130	F	D	6	2.993	313	630	5,9	236	6,2	183	2.085	V+A	A
XDRIVE40D 7P	109.244	F	D	6	2.993	313	630	5,9	236	6,2	183	2.085	V+A	A
M50D	146.848	F	D	6	2.993	381	740	5,3	250	6,7	205	2.165	V+A	A
M50D 7P	148.417	F	D	6	2.993	381	740	5,3	250	6,7	205	2.165	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)														
XDRIVE35i	99.421	E	B	6	2.979	306	400	6,4	240	8,5	198	2.025	V+A	A
XDRIVE50i	135.662	F	B	8	4.395	449	650	4,8	250	9,7	225	2.170	V+A	A
M	181.279	F	B	8	4.395	575	750	4,2	250	11,1	258	2.265	V+A	A
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	0	0	170	250	7,3	150	0,0	0	1.245	A	A	A
S 94AH	42.867	E	0	0	184	270	6,9	160	0,0	0	1.265	A	A	A
RANGE EXTENDER 94AH	44.218	H/B	2	647	170	250	8,1	150	6,0	13	1.365	A	A	A
S RANGE EXTENDER 94AH	47.906	H/B	2	647	184	270	7,7	160	6,0	14	1.385	A	A	A

'TopGear Auto van het Jaar 2014'

i8: Een supercar maken met een minuscule turbomotortje en bergen elektro-power? 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	A
i8 ROADSTER (2-DEURS)														
1.5	162.781	H/B	3	1.500	374	N.B.	4,6	250	2,1	46	1.595	V+A	A	A

Bugatti www.bugatti.nl / www.bugatti.be

Historisch beladen topmerk van de VW Groep dat zich sinds enige tijd bezighoudt met het bouwen van recordbrekende telepatiemachines. **Verkopten NL 2017:** n.b.

	PROJUS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	-----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

Chiron: De opvolger van de legendarische Veyron heeft méér van alles: meer pk's, meer snelheid en, vooruit, een meer geslaagd design. Krachtvoer voor je dromen.

TOPGEARS KEUZE: een blauwe

CHIRON (2-DEURS)														
8.0 W16	3.082.765	F	B	16	7.993	1.500	1.600	2,5	420	22,5	516	1.970	V+A	A

Cadillac www.cadillac.nl / www.cadillac.be

Ooit waren ze groot en zwart en bedoeld voor Al Capone. Toen waren ze lang en roze en reed Elvis erin. Nu doen ze Duits en koopt niemand ze. **Verkopten NL 2017:** 1

ATS: Het heeft even geduurd, maar met de ATS heeft Cadillac een waardige tegenhanger van de compacte Duitsers neergezet. Maar ja, zonder diesel kom je hier niet ver...

TOPGEARS KEUZE: ach, doe eens gek

ATS (4-DEURS)														
2.0 ELEGANCE	56.202	F	B	4	1.998	276	353	5,9	240	7,6	174	1.593	A	A
2.0 PERFORMANCE AWD	68.422	F	B	4	1.998	276	353	6,1	230	7,9	181	1.655	V+A	A
3.6 V	130.842	F	B	6	3.564	471	603	3,9	304	11,6	265	1.775	V	A

ATS COUPÉ (2-DEURS)

2.0 ELEGANCE	59.642	F	B	4	1.998	276	400	6,2	240	7,7	175	1.602	A	A
2.0 PERFORMANCE AWD	75.412	F	B	4	1.998	276	400	6,2	230	8,3	191	1.647	V+A	A
3.6 V	131.202	F	B	6	3.564	471	603	3,9	304	11,4	260	1.775	V	A

CTS: Een heel eigen gezicht en karakter, maar de vraag is of we daar in Europa op zitten te wachten. Kies uit een viercilinder of een volvette V8.

TOPGEARS KEUZE: die laatste natuurlijk

CTS (4-DEURS)														
2.0 ELEGANCE	66.972	E	B	4	1.998	276	400	6,6	250	7,8	180	1.734	A	A
2.0 ELEGANCE AWD	75.462	F	B	4	1.998	276	400	6,9	250	8,4	193	1.782	V+A	A
6.2 V	175.442	F	B	8	6.162	649	855	3,7	320	13,0	298	1.863	V	A

CT6: Ooit was Cadillac heel bedreven in het maken van grote sedans. Dit is hun nieuwste poging: de CT6 moet de 7-serie en S-klasse naar de kroon steken. Succes.

TOPGEARS KEUZE: dan maar meteen de Platinum-versie met alle opties

CT6 (4-DEURS)														
3.0 V6 AWD LUXURY	112.982	F	B	6	2.997	418</								

PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
---------	----------------	-----------	----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
---------	----------------	-----------	----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

C1: Dat zelfs de meest bescheiden stadsautootjes naast klein en licht ook chic kunnen zijn, bewijst Citroën met deze C1. Ideaal voor de boodschappen.



TOPGEARS KEUZE: met een roldakje in feleranje

C1 (5-DEURS)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 VTI LIVE	10.890	B	B	3	998	72	93	12,6	160	3,8	86	815	V	H
1.0 VTI SHINE	15.040	C	B	3	998	72	93	15,7	160	4,2	95	835	V	A
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 focust in plaats daarvan op originaliteit en comfort. De Aircross is bovendien geniaal.



TOPGEARS KEUZE: de PureTech 110, met een fijn turbootje

C3 (5-DEURS)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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 BUSINESS	22.190	D	D	4	1.499	102	250	10,0	188	3,7	96	1.065	V	H
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	199	5,1	119	1.148	V	H
1.5 BLUEHDI FEEL	26.370	E	D	4	1.499	99	250	10,8	184	4,0	105	1.178	V	H

C4: De geuwend saai standaard C4 moest wijken: de aardige Space Tourer (voorheen Picasso) en coole Cactus houden zijn naam nu hoog.



TOPGEARS KEUZE: de sterkste benzine-Cactus

C4 SPACETOURER (5-DEURS)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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	1.292	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 94G.	32.000	C	D	4	1.560	120	300	11,3	193	3,6	94	1.295	V	A
1.6 BLUEHDI BUSINESS	34.840	D	D	4	1.560	120	300	11,2	188	3,9	103	1.295	V	A
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
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 E-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 98G.	34.000	C	D	4	1.560	120	300	11,6	193	3,8	98	1.340	V	H
1.6 BLUEHDI BUSINESS	36.840	D	D	4	1.560	120	300	11,5	188	4,0	106	1.334	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
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	H
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

Berlino: Lijkt steeds minder op het sleurhok waarvan hij is afgeleid, maar blijft een bestelauto met ramen en extra stoelen. Wel enorm ruim en multifunctioneel.



TOPGEARS KEUZE: voor een bro-vakantie naar Zuid-Frankrijk: zeker weten

BERLINGO MULTISPACE (4-DEURS)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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 XTR	28.440	C	B	3	1.199	110	205	12,2	180	5,1	119	1.295	V	H
1.6 BLUEHDI FEEL	30.990	E	D	4	1.560	99	254	14,3	165	4,1	109	1.374	V	H
1.6 BLUEHDI FEEL	31.690	E	D	4	1.560	99	254	15,5	165	4,2	109	1.374	V	A
1.6 BLUEHDI XTR	33.780	E	D	4	1.560	120	300	12,1	172	4,4	113	1.373	V	H
E-FEEL	30.700	A	E	0	0	0	0	0	0	0	0	1.604	V	A

Dacia www.dacia.nl / www.dacia.be

Goedkope auto's uit Oost-Europa die via Frankrijk worden verscheept naar mensen die 's zaterdag vroeg opstaan om met 3 cent korting te tanken.

Verkop NL 2017: 4.444

Sander: Behoorlijk lollig rijdend hatchbackje, praktisch en betaalbaar. Ziet er ook nog eens best aardig uit. En dat voor dit soort prijzen.



TOPGEARS KEUZE: de allergoedkoopste

SANDERO (5-DEURS)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
0.9 TCE AMBIANCE	11.790	C	B	3	898	90	140	11,1	175	4,9	109	980	V	H
0.9 TCE LAURÉATE	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)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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 LAURÉATE	14.790	B	B	3	898	90	140	11,1	175	5,0	110	1.075	V	H
0.9 TCE STEPWAY	16.490	C	B	3	898	90	140	11,1	169	5,1	115	1.065	V	H
0.9 TCE STEPWAY	16.990	C	B	3	898	90	140	11,3	169	5,1	114	1.165	V	H
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)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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 stoelen en kost toch weinig.



TOPGEARS KEUZE: doe maar zo'n malle Stepway

LODGY (5-DEURS)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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	128	1.180	V	H

Duster: Ons lievelings-SUV tje zit inmiddels in z'n tweede generatie en heeft niets van z'n oorspronkelijke aaibaarheid en semi-ruigheid verloren.



TOPGEARS KEUZE: ja, maar wel met vierwiel aandrijving natuurlijk

DUSTER (5-DEURS)	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLIJDERS	GLIJDENRHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
------------------	---------	----------------	-----------	----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

GTCC 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

GTCC LUSO (3-DEURS)

3.9 V8 T	293.385	E	B	8	3.855	609	760	3,5	320	11,6	265	1.740	A	A
6.3 V12	368.551	E	B	12	6.262	690	697	3,4	335	15,0	350	1.790	V+A	A

B12 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

B12 SUPERFAST (3-DEURS)

6.5 V12 HELE	393.971	E	B	12	6.496	800	718	2,9	340	14,9	340	1.525	A	A
--------------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

Fiat www.fiat.nl / www.fiat.be



Veel gekroonde bouwer van kleine autootjes waar je heel blij van wordt; het meeste andere wat ze proberen, is doorgaans minder geslaagd.

Verkopen NL 2017: 10.559

Panda: Barst van de vierkante cirkelvormpjes en is daar nog trots op ook. Maakt niet uit: de Panda is en blijft een voorbeeld voor alle kleintjes.

TOPGEARS KEUZE: gewoon een basisuitvoering

PANDA (5-DEURS)

1.2 POP	11.459	D	B	4	1.242	69	102	15,0	164	4,7	110	915	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR	11.959	B	B	2	875	80	145	12,0	175	3,8	88	950	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR	12.959	B	B	2	875	80	145	12,0	175	3,8	88	955	V	H
0.9 TWINAIR 4X4 CROSS	19.259	D	B	2	875	90	145	12,0	167	4,9	114	1.090	V+A	H
0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	12.559	B	B/A	2	875	80	145	12,0	170	3,6	85	1.055	V	H

Punto: Een opvolger is al heel lang hard nodig, want ook al rijdt ie nog steeds heerlijk, de Punto is inmiddels aan alle kanten ingehaald.

TOPGEARS KEUZE: een Ford Fiesta

PUNTO (5-DEURS)

0.9 TWINAIR POPSTAR	13.910	A	B	2	875	101	145	11,7	180	3,8	88	1.065	V	H
1.3 MULTIJET POPSTAR	16.910	D	C	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

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 LUSO	26.285	E	B	4	1.598	110	152	11,0	171	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	D	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 LUSO	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	9,6	200	6,0	139	1.150	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	D	D	4	1.598	120	320	10,4	200	3,5	92	1.225	V	A

TIPO SEDAN (4-DEURS)

1.4 16V POP	19.685	D	B	4	1.368	95	127	11,5	185	5,7	133	1.125	V	H
-------------	--------	---	---	---	-------	----	-----	------	-----	-----	-----	-------	---	---

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	B	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	H
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	H
1.4 T-JET ABARTH 595 PISTA	30.530	D	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	216	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	H
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	880	V	H
0.9 TWINAIR TURBO YOUNG	17.335	B	B	2	875	105	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	H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	31.930	D	B	4	1.368	165	230	7,3	216	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	H
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 (6-DEURS)

0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	22.685	B	B/A	2	875	84	145	14,8	167	4,5	105	1.390	V	H
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
1.3 M-JET POPSTAR	24.485	E	D	4	1.248	95	200	13,9	171	3,7	99	1.305	V	H
1.3 M-JET LOUNGE	27.785	E	D	4	1.248	95	200	14,8	169	3,9	104	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

500L WAGON (5-DEURS)

0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	23.685	B	B/A	2	875	84	145	14,8	167	4,5	105	1.420	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR	22.485	C	B	2	875	105	145	12,5	180	4,8	111	1.290	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR 7P.	23.380	C	D	2	875	105	145	12,7	180	4,8	111	1.320	V	H
1.4 T-JET LOUNGE	29.085	F	B	4	1.368	120	206	10,3	189	6,7	155	1.320	V	H
1.4 T-JET LOUNGE 7P.	29.980	F	B	4	1.368	120	206	10,6	189	6,7	155	1.360	V	H
1.3 M-JET POPSTAR	25.485	E	D	4	1.248	95	200	14,4	171	3,7	106	1.320	V	H
1.3 M-JET POPSTAR 7P.	26.380	E	D	4	1.248	95	200	14,4	171	3,7	106	1.320	V	H
1.3 M-JET LOUNGE	28.785	E	D	4	1.248	95	200	15,4	169	3,9	104	1.320	V	A

TOPGEARS OORDEEL OVER DE 500: 'Pruttelend knuffelbeestje'

TOPGEARS KEUZE: 1.5 EcoBoost ST-Line met handbak

FOCUS (5-DEURS)

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	170	10,0	200	4,8	108	1.222	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS	28.715	C	B	3	999	125	170	N.B.	N.B.	N.B.	123	1.271	V	A
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	30.415	C	B	4	1.498	150	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	130	1.304	V	A
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	29.165	C	B	4	1.498	182	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	123	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	94	1.263	V	H
1.5 ECOBLUE TITANIUM BUSINESS	31.515	E	D	4	1.499	120	300	10,2	183	4,2	111	1.294	V	A
2.0 ECOBLUE ST LINE BUSINESS	30.965	D	D	4	1.999	150	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	106	1.393	V	H

FOCUS WAGON (5-DEURS)

1.0 ECOBOOST TREND EDITION	23.865	A	B	3	999	101	170	12,5	184	N.B.	108	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	29.715	C	B	3	999	125	170	N.B.	N.B.	N.B.	127	1.331	V	A
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	31.415	C	B	4	1.498	150	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	134	1.345	V	A
1.5 ECOBOOST ST LINE BUSINESS	30.165	C	B	4	1.498	175	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	127	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.	98	1.313	V	H
1.5 ECOBLUE TITANIUM BUSINESS	32.515	E	D	4	1.499	120	300	10,5	191	N.B.	117	1.354	V	A
2.0 ECOBLUE ST LINE BUSINESS	31.965	D	D	4	1.999	150	N.B.	N.B.	N.B.	N.B.	110	1.433	V	H

TOPGEARS OORDEEL OVER DE MONDEO: 'Scherp sturende technologiebot'

TOPGEARS KEUZE: een 1.5 met wat leuke opties

MONDEO (5-DEURS)

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 VIGNALE	51.355	E	B	4	1.999	203	300	8,7	232	7,3	171	1.464	V	A
2.0 TDCI ST-LINE	38.400	B	D	4	1.997	150	350</							

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

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

MUSTANG FASTBACK (2-DEURS)														
2.3 ECOBOOST	69.020	D	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	D	B	8	4.949	450	529	4,6	250	12,4	277	1.626	A	H

MUSTANG CONVERTIBLE (2-DEURS)														
2.3 ECOBOOST	73.625	D	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	D	B	8	4.949	450	529	4,8	250	12,8	285	1.634	A	H

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

ECOSPORT (5-DEURS)														
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. Stuurt uitstekend en is aardig bij de tijd.

TOPGEARS KEUZE: een flinke diesel

KUGA (5-DEURS)														
1.5 ECOBOOST TREND ESSENTIAL	27.895	D	B	4	1.498	120	240	12,5	180	6,2	143	1.479	V	H
1.5 ECOBOOST TREND ULTIMATE	31.995	D	B	4	1.498	150	240	9,7	195	6,2	143	1.479	V	H
1.5 ECOBOOST TITANIUM	43.495	F	B	4	1.498	182	240	10,1	200	7,4	171	1.586	V+A	A
1.5 TDCI TREND ULTIMATE	36.995	E	D	4	1.499	120	340	12,7	173	4,4	115	1.491	V	H
1.5 TDCI TITANIUM	41.495	F	D	4	1.499	120	340	12,4	173	4,8	124	1.491	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	41.495	E	D	4	1.997	150	370	10,1	194	4,7	122	1.491	V	A

Edge: In Amerika een van de kleinere opties, maar hier het gigantische crossover-vlaggenschip. De Edge is vrij onbetaalbaar, maar niet verkeerd.

TOPGEARS KEUZE: joh, gewoon een Kuga met veel opties

EDGE (5-DEURS)														
2.0 TDCI TREND	58.678	E	D	4	1.997	180	400	9,9	200	5,8	149	1.812	V+A	H
2.0 TDCI SPORT	67.796	E	D	4	1.997	209	450	9,4	211	5,9	152	1.842	V+A	A

B-Max: We zien 'm niet vaak rijden, dit ruimtewonder met z'n aparte deuren. Misschien als Ford 'm op wat ruig plastic en dikke banden zou trakteren?

TOPGEARS KEUZE: hm, nee hoor

B-MAX (5-DEURS)														
1.0 ECOBOOST STYLE	21.210	C	B	3	998	101	170	13,2	175	4,9	114	1.179	V	H
1.6 Tl-VCT STYLE	25.450	F	B	4	1.596	105	150	12,1	180	6,4	149	1.208	V	H
1.0 ECOBOOST TITANIUM	24.080	C	B	3	998	125	200	11,2	189	4,9	114	1.179	V	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

C-MAX (5-DEURS)														
1.0 TREND	28.420	C	B	3	998	125	170	11,4	187	6,7	129	1.373	V	H
1.5 TITANIUM	30.770	D	B	4	1.498	150	240	9,4	204	6,1	139	1.394	V	H
1.5 TITANIUM	33.270	D	B	4	1.498	150	240	10,2	200	6,5	149	1.413	V	H
1.5 TDCI TREND	31.720	F	D	4	1.499	95	250	13,3	170	5,9	125	1.398	V	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	G	D	4	1.999	150	370	10,3	202	6,1	138	1.520	V	A

GRAND C-MAX (5-DEURS)														
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
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	G	D	4	1.999	150	370	10,7	200	6,1	139	1.602	V	A
2.0 TDCI TITANIUM 7P	43.645	G	D	4	1.999	150	370	10,7	200	6,1	139	1.602	V	A

S-Max: Oké, z'n dak is aan de lage kant, maar beter rijdende of mooier ogende MPV's zul je niet vinden. Ook de tweede generatie is weer een juweeltje: goed bezig, Ford.

TOPGEARS KEUZE: een vijfzitter met een vlotte benzinemotor

S-MAX (5-DEURS)														
1.5 TITANIUM	41.155	B	B	4	1.498	160	240	9,9	200	6,5	149	1.640	V	H
1.5 TITANIUM 7P	42.855	B	B	4	1.498	160	240	9,9	200	6,5	149	1.640	V	H
2.0 TITANIUM	49.155	D	B	4	1.999	241	345	8,4	226	7,9	180	1.648	V	A
2.0 TITANIUM 7P	50.855	D	B	4	1.999	241	345	8,4	226	7,9	180	1.648	V	A
2.0 TDCI TITANIUM	49.385	C	D	4	1.997	180	400	9,5	210	5,0	129	1.678	V	H
2.0 TDCI TITANIUM 7P	51.085	C	D	4	1.997	180	400	9,5	210	5,0	129	1.678	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	52.385	C	D	4	1.997	180	400	9,5	208	5,0	129	1.678	V	H
2.0 TDCI TITANIUM 7P	54.085	C	D	4	1.997	180	400	9,5	208	5,0	129	1.678	V	H

Galaxy: Heb jij nog steeds een zwak voor busjes met zeven zitplaatsen en enorme voorruit, dan bedient Ford je op je wenken met deze ruime en zwerige Galaxy.

TOPGEARS KEUZE: met zo'n supersmeuïge diesel

GALAXY (5-DEURS)														
1.5 TREND	45.760	B	B	4	1.498	160	240	10,0	195	6,5	149	1.708	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	54.535	C	D	4	1.997	150	350	10,9	195	5,0	129	1.755	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	57.535	C	D	4	1.997	150	350	10,9	192	5,4	134	1.760	V	A

Tourneo Connect: Ook Ford heeft een personenversie van zijn bestelbusje in het gamma. Vast heel ruim en handig, maar er zijn toch veel leukere ruime Fords?

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

TOPGEARS KEUZE: iets anders

TOURNEO CONNECT (5-DEURS)														
1.0 TREND	25.700	C	B	3	998	101	170	14,0	165	5,6	129	1.393	V	H
1.5 TDCI TREND	33.200	E	D	4	1.499	101	250	13,3	163	4,4	115	1.423	V	H
1.5 TDCI TREND 7P	35.150	D	D	4	1.499	101	250	13,3	163	4,4	115	1.491	V	H
1.5 TDCI TREND	38.950	E	D	4	1.499	101	250	N.B.	157	5,0	129	1.452	V	A
1.5 TDCI TREND 7P	40.900	D	D	4	1.499	101	250	N.B.	157	5,0	129	1.493	V	A
1.5 TDCI TITANIUM	38.200	E	D	4	1.499	120	300	N.B.	171	4,6	119	1.423	V	H
1.5 TDCI TITANIUM 7P	40.150	D	D	4	1.499	120	270	12,6	171	4,6	119	1.524	V	H
1.5 TDCI TITANIUM	43.950	E	D	4	1.499	120	300	N.B.	168	5,0	129	1.452	V	A
1.5 TDCI TITANIUM 7P	45.900	D	D	4	1.499	120	300	12,9	168	5,0	129	1.551	V	A

Honda www.honda.nl / www.honda.be

Door en door degelijke, maar ook nogal duffe auto's. Al begint het merk langzaam maar zeker z'n autosporthistorie weer door te krijgen en te benutten.

Verkop NL 2017: 1.191

Jazz: Helemaal niet gek: ruim en stuurt uitstekend. Is echter toonaangevend op de parkeerplaats van het bejaardenhuis, dus hip wordt je nooit.

TOPGEARS KEUZE: misschien voor onze oma

JAZZ (5-DEURS)														
1.3 I-VTEC TREND	19.400	D	B	4	1.318	102	123	11,2	190	5,1	116	1.073	V	H
1.3 I-VTEC TREND	20.180	C	B	4	1.318	102	123	12,0	182	4,7	106	1.093	V	A
1.5 I-VTEC DYNAMIC	25.575	F	B	4	1.498	131	155	8,7	190	5,9	133	1.104	V	H
1.5 I-VTEC DYNAMIC	25.635	E	B	4	1.498	131								

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.6 CRDI I-DRIVE COOL	22.695	D	D	4	1.582	110	280	10,7	188	3,4	89	1.238	V	H
1.6 CRDI COMFORT	31.396	D	D	4	1.582	110	280	11,2	190	4,0	105	1.268	V	A
130 WAGON (5-DEURS)														
1.0 T-GDI I-DRIVE COOL	21.196	B	B	3	998	120	171	11,1	188	4,9	115	1.320	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	26.496	B	B	4	1.353	140	242	9,1	206	5,0	114	1.337	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	29.496	C	B	4	1.353	140	242	9,2	203	5,2	120	1.369	V	A
1.6 CRDI COMFORT	29.396	D	D	4	1.582	110	280	10,7	188	3,7	96	1.385	V	H
1.6 CRDI COMFORT	32.896	D	D	4	1.582	110	280	11,2	188	4,2	108	1.415	V	A
130 FASTBACK (5-DEURS)														
1.0 T-GDI COMFORT	26.996	B	B	3	998	120	171	11,5	188	5,2	120	1.242	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	28.996	B	B	4	1.353	140	242	9,2	208	4,8	134	1.255	V	H
1.4 T-GDI COMFORT	31.996	C	B	4	1.353	140	242	9,5	203	5,2	125	1.287	V	A

ix20: Iedereen kijkt uit naar crossovers, maar als het klein en ruim moet zijn, biedt de wat bollige ix20 uitkomst. Leuk is ie niet, goed wel.

TOPGEARS KEUZE: een 1.6 met een zwik fijne opties

ix20 (5-DEURS)

1.4 I-DRIVE	20.046	D	B	4	1.396	90	137	12,9	167	5,6	130	1.153	V	H
1.6i GO!	25.046	E	B	4	1.591	125	156	12,2	178	5,9	139	1.155	V	H
1.6i GO!	27.746	F	B	4	1.591	125	156	12,2	178	6,5	150	1.169	V	A
1.4 CRDI ESSENCE	25.946	D	D	4	1.396	78	N.B.	14,5	167	4,2	110	1.245	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

ioniq (5-DEURS)

COMFORT EV	33.066	A	E	0	0	120	295	9,9	165	0,0	0	1.495	V	A
1.6 GDI I-MOTION	24.132	H/B	A	4	1.580	141	N.B.	10,8	185	3,4	79	1.445	V	A
1.6 GDI PHEV I-MOTION	29.995	H/B	A	4	1.580	141	N.B.	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

KONA (5-DEURS)

1.0T DRIVE	21.546	D	B	3	998	120	172	12,0	181	N.B.	117	1.233	V	H
1.6 T-GDI ESSENCE	35.446	F	B	4	1.591	177	265	7,9	205	N.B.	153	1.401	V+A	A

Tucson: Stoerder dan zijn wat rommelig vormgegeven voorganger en ook met even een stukje hoger op de kwaliteitsladder: de Tucson mag weer een naam hebben.

TOPGEARS KEUZE: een stevige diesel en 4WD

TUCSON (5-DEURS)

1.6 GDI I-DRIVE	28.006	D	B	4	1.591	132	161	11,5	182	6,3	147	1.354	V	H
1.6 T-GDI COMFORT	41.206	F	B	4	1.591	177	265	9,2	205	7,3	169	1.424	V	H
1.6 T-GDI COMFORT 4WD	47.206	F	B	4	1.591	177	265	9,1	201	7,5	175	1.509	V+A	A
1.7 CRDI I-DRIVE	30.505	D	D	4	1.685	116	280	13,7	176	4,6	111	1.400	V	H
2.0 CRDI COMFORT	39.206	F	D	4	1.995	136	373	10,6	186	4,8	127	1.504	V	H
1.7 CRDI HP COMFORT	39.206	F	D	4	1.685	141	340	11,5	185	4,9	129	1.445	V	A
2.0 CRDI COMFORT 4WD	57.706	F	D	4	1.995	185	400	9,5	201	6,5	170	1.590	V+A	A

Santa Fe: Forse SUV die ooit razend populair was, nu door z'n door CO₂ 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

SANTE FE (5-DEURS)

2.2 CRDI COMFORT	56.025	F	D	4	2.199	197	436	8,7	203	5,9	155	1.712	V	H
2.2 CRDI 4WD COMFORT	59.325	F	D	4	2.199	197	436	9,0	203	6,0	159	1.781	V+A	A
2.2 CRDI COMFORT 7P	65.025	F	D	4	2.199	197	436	9,8	203	6,6	174	1.769	V	A
2.2 CRDI 4WD COMFORT	67.325	F	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.807	V+A	A
2.2 CRDI 4WD COMFORT 7P	67.825	F	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.840	V+A	A

Nexo: Hyundai heeft serieuze waterstofambities en uit ze met deze Nexo: futuristisch en brandschoon. Nu nog even 150.000 tankstations uit de grond stampen.

TOPGEARS KEUZE: misschien ooit

NEXO (5-DEURS)

FCEV	69.142	A	W	0	0	163	395	9,2	177	0,0	0	1.880	V	A
------	--------	---	---	---	---	-----	-----	-----	-----	-----	---	-------	---	---

Infiniti www.infiniti.nl / www.infiniti.be

De luxedivisie van Nissan probeert wanhopig om in de voetsporen van Lexus te springen. In Europa doet het ons vooralsnog maar weinig.

Verkop NL 2017: 175

Q30: Zomaar een tot Infiniti omgebouwde Mercedes A-klasse? Nee, de Q30 blijkt een behoorlijk op zichzelf staand geval. Rijdt prettig en is uitgesproken anders dan anders.

TOPGEARS KEUZE: een vlottere turbo-benzine

Q30 (5-DEURS)

1.6T PURE	29.125	D	B	4	1.595	122	200	9,4	200	5,7	133	1.419	V	H
1.6T PURE	32.245	D	B	4	1.595	156	250	8,9	215	5,8	129	1.491	V	A
2.0T SPORT	41.985	E	B	4	1.991	211	350	7,2	235	6,2	143	1.562	V	A
2.0T AWD LUXE TECH	56.145	F	B	4	1.991	211	350	7,2	235	6,4	154	1.545	V+A	A
2.2D PURE	38.155	D	D	4	2.143	170	350	8,3	220	4,4	126	1.534	V	A
2.2D AWD LUXE	49.215	D	D	4	2.143	170	350	8,5	215	4,9	141	1.622	V+A	A

Q50: Stiekem helemaal geen gek alternatief voor een A4 of 3-serie. Is er als vernuftige hybride, met een Mercedes-diesel of met potente benzinemotoren.

TOPGEARS KEUZE: misschien gewoon die zeer krachtige zescilinder

Q50 (4-DEURS)

2.0T PREMIUM	50.875	D	B	4	1.991	211	350	7,2	245	6,3	146	1.487	A	A
3.0T SPORT	67.655	F	B	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	A
2.2D	48.155	D	D	4	2.143	170	400	8,9	231	4,3	114	1.567	A	H
2.2D	50.195	D	D	4	2.143	170	400	8,7	230	4,5	119	1.588	A	H

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

Q60 COUPÉ (2-DEURS)

2.0T PREMIUM	49.945	D	B	4	1.991	211	350	7,3	235	6,8	156	1.622	A	A
3.0T AWD SPORT	90.097	F	B	6	2.997	405	475	5,0	250	9,1	210	1.774	V+A	A

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	----------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

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

Q70 (4-DEURS)

3.7 S PERFORMANCE+	82.900	B	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	V	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

QX30 (5-DEURS)

2.0T AWD LUXE TECH	57.395	F	B	4	1.991	211	350	7,3	230	6,7	155	1.442	V+A	A
2.2D AWD LUXE	50.465	D	D	4	2.143	170	350	8,5	215	4,9	143	1.510	V+A	A

QX70: Kijk, als je nou écht eens iets anders wilt op SUV-gebied, pak dan deze. Spectaculaire vormgeving, ruimte te over en barstensvol leuke speeltjes. Met heerlijke V8.

TOPGEARS KEUZE: 5.0 V8, wat een ongegeneerd sleurapparaat

QX70 (5-DEURS)

3.7 GT	113.905	B	B	6	3.696	320	360	6,8	233	12,1	282	2.012	V+A	A
5.0 S PREMIUM	134.905	B	B	8	5.026	390	500	5,8	240	13,5	316	2.120	V+A	A

Jaguar www.jaguar.nl / www.jaguar.be

Nog altijd Brits tot op het bot, met dank aan het Indiase moederbedrijf. Het design is om op te vreten, supercharged V8-motoren vreten jou op.

Verkop NL 2017: 1.385

XE: Compacte sportsedans zijn eigenlijk altijd Duits, en daar gaat Jaguar eens iets aan doen. De XE bijt zich erin vast zoals alleen een hongerige kat dat kan.

TOPGEARS KEUZE: die benzine-viercilinders zijn behoorlijk oké

XE (4-DEURS)

2.0 PURE PRO EDITION	40.210	C	B	4	1.997	200	280	7,1	238	6,3	144	1.540	A	A
2.0 PURE	48.390	C	B	4	1.997	250	365	6,3	250	6,3	144	1.540	A	A
2.0 PURE AWD	53.300	D	B	4	1.997	250	365	6,2	250	6,8	154	1.595	V+A	A
2.0 PURE AWD	58.300	E	B	4	1.997	301	400	5,5	250	6,9	157	1.620	V+A	A
3.0 S	86.610	F	B	6	2.995	381	450	5,0	250	8,1	194	1.635	A	A
2.0 D PURE PRO EDITION	38.750	D	D	4	1.999	163	380	8,4	227	3,8	99	1.474	A	H
2.0 D PURE PRO EDITION	42.230	C	D	4	1.999	163	380	8,2	227	4,1	106	1.500	A	A
2.0 D PURE PRO EDITION	40.910	C	D	4	1.999	180	430	7,8	228	4,2	109	1.550	A	H
2.0 D PURE PRO EDITION	43.990	C	D	4	1.999	180	430	7,8	228	4,2	109	1.565	A	A
2.0 D PURE AWD	53.580	D	D	4	1.999	180	430	7,9	225	4,7	123	1.615	V+A	A
2.0 D PURE AWD	61.010	D	D	4	1.999	241	500	6,1	250	5,2	137	1.650	V+A	A

XF: Net als Audi laat Jaguar tegenwoordig haar modellen ontzettend op elkaar lijken. Niet dat dat behoorlijk is: ook deze XF is weer een plaatje.

TOPGEARS KEUZE: misschien de 3,0-liter diesel?

XF (4-DEURS)

2.0 PURE PRO EDITION	53.870	C	B	4	1.999	200	340	7,5	235	6,8	154	1.635	A	A
2.0 PURE														

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
----------	---------------	-----------	-----------	---------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
----------	---------------	-----------	-----------	---------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

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
3.0 S/C AWD 35T	112.480	F	B	6	2.995	381	450	5,5	250	8,9	209	1.861	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	60.890	C	D	4	1.999	180	430	5,7	208	5,2	134	1.767	V+A H
2.0 PURE AWD 20D	64.580	D	D	4	1.999	180	430	8,7	208	5,3	139	1.775	V+A A
2.0 PURE AWD 25D	72.800	E	D	4	1.999	241	500	7,2	217	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

F-Type: Het 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	72.580	D	B	4	1.997	301	400	5,7	250	7,2	163	1.525	A A
3.0 V6 RWD	100.750	F	B	6	2.995	340	450	5,3	260	8,4	199	1.577	A A
3.0 V6 RWD	114.250	G	B	6	2.995	340	450	5,7	260	9,8	234	1.567	A H
3.0 V6 RWD	117.080	F	B	6	2.995	381	460	4,9	275	8,6	203	1.594	A A
3.0 V6 AWD	126.850	F	B	6	2.995	381	460	5,1	275	8,9	211	1.674	V+A A
3.0 V6 RWD	128.750	G	B	6	2.995	381	460	4,5	275	9,8	234	1.584	A H
5.0 V8 AWD R	181.160	D	B	8	5.000	551	680	4,1	300	11,3	269	1.730	V+A A
5.0 V8 AWD SVR	204.760	D	B	8	5.000	575	700	3,7	322	11,3	269	1.705	V+A A

F-TYPE CONVERTIBLE (2-DEURS)

2.0T	79.780	D	B	4	1.997	301	400	5,7	250	7,2	163	1.545	A A
3.0 V6 RWD	107.950	F	B	6	2.995	340	450	5,3	260	8,4	199	1.597	A A
3.0 V6 RWD	121.350	G	B	6	2.995	340	450	5,7	260	9,8	234	1.587	A H
3.0 V6 RWD	124.180	F	B	6	2.995	381	460	4,9	275	8,6	203	1.614	A A
3.0 V6 AWD	133.950	F	B	6	2.995	381	460	5,1	275	8,9	211	1.694	V+A A
3.0 V6 RWD R-DYNAMIC	140.750	D	B	6	2.995	381	460	5,5	275	9,8	234	1.604	A A
5.0 V8 AWD R	188.260	D	B	8	5.000	551	680	4,1	300	11,3	269	1.745	V+A A
5.0 V8 AWD SVR	211.860	D	B	8	5.000	575	700	3,7	314	11,3	269	1.720	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	20,0	48	0,0	0	2.133	V+A A
---------	--------	---	---	---	---	---	-----	-----	------	----	-----	---	-------	-------

Jeep www.jeep.nl/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 A
2.0 MULTIJET LIMITED AWD	46.105	G	D	4	1.956	140	350	10,2	182	5,8	150	1.505	V+A A
2.0 MULTIJET TRAILHAWK 4WD	46.605	G	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	42.040	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	49.040	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	G	D	4	2.184	185	440	8,8	201	5,7	149	1.853	V+A A
2.2 LIMITED	64.365	G	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	G	B	6	3.604	286	347	8,3	206	10,4	233	2.166	V+A A
5.7 SUMMIT	153.035	G	B	8	5.654	352	520	7,3	225	13,0	304	2.282	V+A A
6.4 HEMI SRT	172.935	G	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	B	6	2.987	190	440	10,2	191	7,0	184	2.303	V+A A
3.0 CRD LIMITED	92.835	D	B	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	G	D	4	2.776	200	460	11,7	172	9,0	235	1.973	V+A A
WRANGLER UNLIMITED SOFTTOP (4-DEURS)													
2.8 CRD SPORT	99.050	G	D	4	2.776	200	460	11,7	172	9,0	235	1.973	V+A A

Kia www.kia.nl/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 CVVT ECONOMYLINE	11.115	B	B	3	998	67	96	14,5	158	4,0	90	830	V H
1.2 CVVT GT-LINE	16.565	D	B	4	1.248	84	122	12,0	173	4,5	104	839	V H
1.2 CVVT DYNAMICPLUSLINE	19.210	F	B	4	1.248	84	122	13,7	161	5,4	124	859	V A
1.0 T-GDI GT-LINE	17.415	D	B	3	998	101	171	10,1	180	4,5	104	920	V H

Rio: Er is geen duidelijker bewijs voor de opmars van Kia dan deze Rio: ooit een tranen-trekend vervoersmiddel, nu een fijn en blij B-segmentertje.



TOPGEARS KEUZE: de sterkste turbo-benzinemotor

RIO (5-DEURS)

1.0 T-GDI ECONOMYLINE	14.925	B	B	3	998	101	172	10,7	188	4,1	94	1.055	V H
1.4 DYNAMICLINE	25.425	D	B	4	1.368	101	133	13,9	166	6,1	140	1.058	V A
1.0 T-GDI DYNAMICLINE	20.925	C	B	3	998	120	172	10,2	190	4,7	107	1.060	V H
1.4 CRDI BUSINESS NAVIGATOR	20.685	D	D	4	1.396	90	240	12,0	175	3,7	96	1.130	V H

TOPGEARS OORDEEL OVER DE CEE'D: 'Sterk staaltje, stomme naam'

Cee'd: Naam slaat nergens op en dit is echt de enige keer dat we hem mét apostrof spellen. Maar verder mankeert er helemaal niets aan dit Hyundai i30-broertje.



TOPGEARS KEUZE: gewoon een diesel met handbak

CEE'D (5-DEURS)

1.0 T-GDI COMFORTLINE	20.150	B	B	3	998	101	171
-----------------------	--------	---	---	---	-----	-----	-----

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

SPORTAGE (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
1.6 GDI COMFORTLINE	27.995	D	B	4	1.591	132	164	11,5	182	6,3	147	1.354	V H	
1.6 T-GDI DYNAMICLINE	36.995	F	B	4	1.591	177	265	8,2	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+H A	
1.7 CRDI DYNAMICLINE	34.695	F	D	4	1.685	116	260	11,5	176	4,6	119	1.400	V H	
1.7 CRDI DYNAMICLINE	38.195	F	D	4	1.685	140	340	11,5	185	4,9	129	1.445	V H	
2.0 CRDI 4WD EXECUTIVELINE	60.995	F	D	4	1.995	184	392	9,5	201	6,3	166	1.590	V+H A	

Sorento: De derde generatie Sorento is een serieuze machine: rijdt prettig en biedt ruimte - echte ruimte - aan zeven personen.

TOPGEARS KEUZE: 2.2 CRDi met 4WD, die kan meer dan je misschien denkt

SORENTO (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.2 CRDI DYNAMICLINE	59.020	F	D	4	2.199	200	441	9,4	205	6,0	159	1.801	V A	
2.2 CRDI 4WD GT-LINE	69.995	F	D	4	2.199	200	441	9,4	205	6,5	170	1.853	V+H A	

Lamborghini www.lamborghini.nl

Dit zijn supercars voor mensen die niets om rondetijden geven. Of om uitstootcijfers. Of om overzichtelijkheid. Maar die wel van zeshoeken houden.

Verkop NL 2017: 9

Urus: Het is zover: Lambo is aan de SUV. De Urus voldoet gelukkig aan alle eisen - bloedsnel, verbazend wendbaar - en ziet er nog gemeen uit ook.

TOPGEARS KEUZE: doorsparen - in twee Huracans kun je ook vier mensen kwijt

URUS (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
4.0 V8	278.646	F	B	8	3.996	650	850	3,6	305	12,7	290	2.200	V+H A	

Huracan: De opvolger van de legendarische Gallardo maakt zijn harige borst nat en trotseert het supersportsegment. Snel, strak en luid: een Lambo ten voeten uit.

TOPGEARS KEUZE: de LP 580-2: dwars!

HURACAN COUPÉ (2-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
5.2 V10 LP580-2	247.221	F	B	10	5.204	579	540	3,4	320	11,9	278	1.389	A A	
5.2 V10 LP610-4	276.433	F	B	10	5.204	611	560	3,2	325	12,5	290	1.422	V+H A	
5.2 V10 PERFORMANTE	318.207	F	B	10	5.204	639	600	2,9	325	13,7	314	1.382	V+H A	

HURACAN SPYDER (2-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
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+H 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 meteen de Superverloce

AVENTADOR COUPÉ (2-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
6.5 V12 S	459.531	F	B	12	6.498	740	690	2,9	350	16,9	394	1.575	V+H A	
AVENTADOR ROADSTER 2-DEURS	498.021	F	B	12	6.498	740	690	3,0	350	16,9	394	1.625	V+H A	

Land Rover www.landrover.nl / www.landrover.be

Vroeger roken ze naar geit; nu wil al het hipvolk erin gezien worden. Offroad nog altijd extreem bekwaam, als je modder op je glimvelgen niet erg vindt.

Verkop NL 2017: 1.905

Discovery Sport: De langverwachte opvolger van de Freelander is een knap staaltje design. Een flitsend uiterlijk, capabel rij- en terreingedrag, wat wil je nog meer?

TOPGEARS KEUZE: als je maar vierwiel aandrijving heeft, al kost dat een lieve duit

DISCOVERY SPORT (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 4WD PURE	64.110	F	B	4	1.997	241	340	7,6	200	8,0	181	1.796	V+H A	
2.0 S4 4WD PURE 7P	66.261	F	B	4	1.997	241	340	7,9	200	8,0	182	1.883	V+H A	
2.0 S4 4WD SE	78.220	F	B	4	1.997	290	400	6,7	228	8,2	186	1.884	V+H 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+H A	
2.0 ED4 E-CAPABILITY PURE	46.350	D	D	4	1.999	150	380	10,6	180	4,7	123	1.732	V H	
2.0 TD4 E-CAPABILITY PURE	50.360	D	D	4	1.999	150	380	11,7	180	4,9	129	1.775	V+H A	
2.0 TD4 PURE 7P	54.315	F	D	4	1.999	150	380	11,7	180	5,3	139	1.874	V+H A	
2.0 TD4 PURE	55.040	F	D	4	1.999	150	380	10,3	180	5,3	139	1.785	V+H A	
2.0 TD4 PURE 7P	56.733	F	D	4	1.999	150	380	10,3	180	5,3	139	1.884	V+H A	
2.0 TD4 PURE	53.690	F	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,1	134	1.775	V+H A	
2.0 TD4 PURE 7P	56.515	F	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,3	139	1.874	V+H A	
2.0 TD4 PURE	57.240	F	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,3	139	1.785	V+H A	
2.0 TD4 PURE 7P	58.933	F	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,3	139	1.884	V+H A	
2.0 SD4 SE	77.960	F	D	4	1.999	241	500	7,5	204	6,4	169	1.896	V+H A	
2.0 SD4 SE 7P	79.336	F	D	4	1.999	241	500	7,5	204	6,4	169	1.990	V+H A	

Discovery: We weten niet of we ooit aan dat uiterlijk zullen wennen, maar wat rijdt deze Discovery fijn en wat doet ie het als vanouds goed in het terrein.

TOPGEARS KEUZE: de TD6, het is immers geen lichtgewicht

DISCOVERY (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 S	96.490	D	B	4	1.997	301	400	7,7	201	9,4	219	2.093	V+H A	
2.0 S4 S 7P	99.547	D	B	4	1.997	301	400	7,7	201	9,6	222	2.093	V+H A	
3.0 S6 SE	118.730	F	B	6	2.995	340	450	7,1	215	10,9	254	2.155	V+H A	
3.0 S6 SE 7P	120.413	F	B	6	2.995	340	450	7,1	215	10,9	254	2.155	V+H A	
2.0 TD4 S	76.870	F	D	4	1.999	180	430	10,5	189	6,2	163	2.105	V+H A	
2.0 TD4 S 7P	80.189	F	D	4	1.999	180	430	10,5	189	6,3	166	2.105	V+H A	
2.0 SD4 S	83.520	F	D	4	1.999	241	500	8,3	207	6,4	168	2.115	V+H A	
2.0 SD4 S 7P	86.839	F	D	4	1.999	241	500	8,3	207	6,5	171	2.115	V+H A	
3.0 TD6 SE	100.000	F	D	6	2.993	258	600	8,1	209	7,2	189	2.230	V+H A	
3.0 TD6 SE 7P	101.683	F	D	6	2.993	258	600	8,1	209	7,2	189	2.230	V+H A	

'TopGear Auto van het Jaar 2011'

Range Rover Evoque: Dé moderne crossover voor iedereen met stijl en smaak. Niet te groot, niet te klein en buitengewoon cool. Zelfs (een klein beetje) als cabrio.

TOPGEARS KEUZE: met vierwiel aandrijving

RANGE ROVER EVOQUE (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 PURE	59.670	F	B	4	1.997	241	340	7,3	221	7,3	165	1.752	V+H A	
2.0 S4 HSE DYNAMIC	81.040	F	B	4	1.997	290	400	6,3	231	7,6	173	1.833	V+H 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	F	D	4	1.998	150	380	10,8	182	4,8	125	1.735	V+H A	
2.0 TD4 PURE	54.870	F	D	4	1.998	150	380	10,0	180	5,1	134	1.746	V+H A	
2.0 TD4 PURE	53.340	F	D	4	1.998	180	430	10,0	200	4,8	125	1.735	V+H A	
2.0 TD4 PURE	57.870	F	D	4	1.998	180	430	9,0	195	5,1	134	1.746	V+H A	
2.0 SD4 SE	73.020	F	D	4	1.999	241	500	7,3	217	5,8	153	1.844	V+H A	

RANGE ROVER EVOQUE (5-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 PURE	59.670	F	B	4	1.997	241	340	7,3	221	7,3	165	1.752	V+H A	
2.0 S4 HSE DYNAMIC	81.040	F	B	4	1.997	290	400	6,3	231	7,6	173	1.833	V+H 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	F	D	4	1.998	150	380	10,8	182	4,8	125	1.735	V+H A	
2.0 TD4 PURE	54.870	F	D	4	1.998	150	380	10,0	180	5,1	134	1.746	V+H A	
2.0 TD4 PURE	53.340	F	D	4	1.998	180	430	10,0	200	4,8	125	1.735	V+H A	
2.0 TD4 PURE	57.870	F	D	4	1.998	180	430	9,0	195	5,1	134	1.746	V+H A	
2.0 SD4 SE	73.020	F	D	4	1.999	241	500	7,3	217	5,8	153	1.844	V+H A	

RANGE ROVER EVOQUE COUPÉ (3-DEURS)

Model	Prijs NL	Motor	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (Nm)	0-100 (km/u/s)	Top snelheid (km/u)	Verbruik (l/100 km)	CO ₂ -emissie (g/km)	Gewicht (kg)	Aandrijving	Transmissie
2.0 S4 HSE DYNAMIC	81.040	F	B	4	1.997	290	400	6,3	231	7,6	173	1.798	V+H A	
2.0 ED4 SE	48.830	F	D	4	1.999	150	380	11,2						

	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 ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

TOPGEARS KEUZE: in het knaloranje gaag
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
 5.0 136.645 B 8 4.969 477 530 4,5 270 11,3 258 1.740 A A

LS: Statisch en respectabel was ie 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.
LS (4-DEURS)
 500H LUXURY LINE 115.575 B H/B 6 3.456 359 N.B. 5,4 250 6,2 141 2.165 A A
 500H AWD LUXURY LINE 122.575 C H/B 6 3.456 359 N.B. 5,5 250 7,0 158 2.240 V+A A

LC: Menen jullie dit, Lexus? Gaan jullie nu ineens een van de mooiste, meest zalvende en vloeierende coupés maken die we ooit gezien hebben? Wauw.
LC (2-DEURS)
 500H 115.445 C H/B 6 3.456 359 N.B. 5,0 250 6,4 145 2.060 A A
 500 165.615 B 8 4.969 477 540 4,7 270 26,3 263 2.010 A A

TOPGEARS KEUZE: inclusief hippe condo in Malibu gaag
LC (2-DEURS)
 500H 115.445 C H/B 6 3.456 359 N.B. 5,0 250 6,4 145 2.060 A A
 500 165.615 B 8 4.969 477 540 4,7 270 26,3 263 2.010 A A

NX: Er ging een afschrikwekkend gehavende conceptcar aan vooraf, maar hij arriveerde ongeschonden: de compacte NX crossover van Lexus. Oogt aardig, rijdt toch nogal duf.
TOPGEARS KEUZE: nee, toch maar niet
NX (5-DEURS)
 300H 53.645 B H/B 4 2.494 197 N.B. 9,3 180 5,5 127 1.695 V A
 300H AWD 55.145 C H/B 4 2.494 197 N.B. 9,3 180 5,7 130 1.760 V+A A

RX: Van anoniem muurbloempje is de Lexus RX plots verworden tot een hoekig en radicaal muurbloempje. Milieulief is ie nog steeds, stil en comfortabel ook.
TOPGEARS KEUZE: vooruit, met bruin leer en mega-audio
RX (5-DEURS)
 450H AWD 72.950 B H/B 6 3.456 313 335 7,7 200 5,8 132 2.075 V+A A

Lotus www.lotuscars.nl / 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.
Verkop NL 2017: 2

Elise: Het oermodel van Lotus en de essentie van waar het merk voor staat. Licht, puur, eerlijk en in staat om alles in de bochten zoek te rijden.
TOPGEARS KEUZE: 1.8 Sport
ELISE (2-DEURS)
 1.6 16V SPORT 50.522 B 4 1.598 136 160 6,5 204 6,3 149 829 A H
 1.8 16V SPORT 66.477 B 4 1.798 220 250 4,6 234 7,5 173 877 A H
 1.8 16V CUP 80.442 B 4 1.798 246 250 4,3 248 7,5 175 884 A H

EXIGE: Moet het manischer dan een Elise? Dan beland je bij de Exige: harder, heftiger en voorzien van een dikke V6 met genoeg pk's om je oogbollen te verpulveren.
TOPGEARS KEUZE: ja, ja, duizendmaal ja
EXIGE (2-DEURS)
 3.5 S 116.798 B 6 3.456 351 400 3,8 261 9,4 219 1.130 A A
 3.5 S 121.754 B 6 3.456 351 400 3,9 274 10,1 235 1.125 A H
 3.5 SPORT 380 136.119 B 6 3.456 381 410 3,7 274 0,0 225 1.087 A A
 3.5 SPORT 380 140.839 B 6 3.456 381 410 3,7 286 0,0 242 1.076 A H
 3.5 CUP 380 160.362 B 6 3.456 381 410 3,6 286 10,4 242 1.071 A H

EVORA: De meer upscale Lotus heeft z'n handschoenen uitgetrokken en komt nu met spoilers, luchtchoppers en bakken vermogen. Onderschat 'm niet.
TOPGEARS KEUZE: met handbak en zonder achterbank
EVORA (2-DEURS)
 3.5 400 2+2 138.153 B 6 3.456 405 410 4,2 300 9,7 225 1.395 A H
 3.5 400 2+0 138.153 B 6 3.456 405 410 4,2 300 9,7 225 1.395 A H
 3.5 400 2+0 143.172 B 6 3.456 405 410 4,2 280 9,7 230 1.407 A A
 3.5 400 2+2 143.172 B 6 3.456 405 410 4,2 280 9,7 230 1.407 A A
 3.5 SPORT 410 2+0 150.953 B 6 3.456 416 420 4,2 305 9,7 225 1.280 A H
 3.5 SPORT 410 2+0 155.971 B 6 3.456 416 420 4,1 280 9,7 230 1.291 A A

Maserati 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.
Verkop NL 2017: 90

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 knijpen. En dan rijdt ie ook nog eens hemels. Voor kilometervreters is er tevens een diesel.
TOPGEARS KEUZE: 3.0 S
GHIBLI (4-DEURS)
 3.0 V6 106.785 B 6 2.979 350 500 5,5 267 8,9 207 1.710 A A
 3.0 V6 S 127.213 B 6 2.979 430 580 5,0 285 9,6 223 1.710 A A
 3.0 V6 S Q4 131.687 B 6 2.979 430 580 4,8 284 9,7 226 1.770 V+A A
 3.0 V6 D 89.860 B 6 2.987 275 600 6,3 250 5,9 158 1.765 A A

Levante: Wie Maserati er niet voor aanzag om zomaar even een geslaagde SUV te introduceren, had het mooi mis. De Levante is misschien wat log, maar maakt indruk.
TOPGEARS KEUZE: weet je wat? Doe de diesel maar
LEVANTE (5-DEURS)
 3.0 V6 AWD 131.921 B 6 2.979 350 500 6,0 251 10,7 249 1.815 V+A A
 3.0 V6 S AWD 147.353 B 6 2.979 430 580 5,2 264 10,9 253 2.084 V+A A

TOPGEARS OORDEEL OVER DE CX-3: 'In alles toonaangevend'
CX-3: Je weet zelf ook wel dat je eigenlijk een kleine crossover wilt. Mazda zet de toon met deze CX-3: toffe looks, uitstekende rijeigenschappen, wat wil je nog meer?
TOPGEARS KEUZE: eentje met vierwielaandrijving, omdat het kan
CX-3 (5-DEURS)
 2.0 SKYACTIV-G 120 S 2WD 23.100 B 4 1.998 120 204 9,0 192 5,9 137 1.130 V H
 2.0 SKYACTIV-G 120 TS 2WD 26.600 B 4 1.998 120 204 9,9 187 5,8 136 1.170 V A
 1.5 SKYACTIV-D 105 DYNAMIC 2WD 28.000 B 4 1.499 105 270 10,1 177 4,0 105 1.175 V H

TOPGEARS OORDEEL OVER DE CX-5: 'Na het doorslaande succes van de eerste CX-5 is dit de tweede incarnatie, met een strakgetrokken uiterlijk en fingslespen techniek: heel goed.'
CX-5: Na het doorslaande succes van de eerste CX-5 is dit de tweede incarnatie, met een strakgetrokken uiterlijk en fingslespen techniek: heel goed.
TOPGEARS KEUZE: een dieseltje
CX-5 (5-DEURS)
 2.0 SKYACTIV-G 165 S 31.050 B 4 1.998 165 210 10,4 201 6,4 149 1.335 V H
 2.0 SKYACTIV-G 165 SKYLEASE 34.250 B 4 1.998 165 210 9,9 192 6,5 152 1.365 V A
 2.0 SKYACTIV-G 160 GT-M 4WD 46.950 B 4 1.998 160 208 10,5 188 6,6 155 1.400 V+A A
 2.0 SKYACTIV-G 195 GT-M 4WD 49.950 B 4 1.998 194 N.B. 9,2 195 7,1 162 1.460 V+A A
 2.2D SKYACTIV-D 150 SKYLEASE 39.050 B 4 2.191 150 380 9,4 204 5,0 132 1.435 V H
 2.2D SKYACTIV-D 150 SKYLEASE 44.250 B 4 2.191 150 380 10,1 200 5,6 147 1.455 V A
 2.2D SKYACTIV-D 175 GT-M 4WD 54.450 B 4 2.191 175 420 9,5 206 5,8 152 1.510 V+A A

MX-5: De vierde generatie van Mazda's wereldverbeterende speelroadster mag er zijn. Rijdt als een skelter en doet je minstens zo hard schateren.

	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 ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

3.0 V6 D AWD 110.651 E D 6 2.987 275 600 6,9 230 7,2 189 2.180 V+A A
Quattroporte: Z'n voorganger was de schoonheid zelf. Deze generatie Quattroporte is nog altijd niet te versmaden. Maar of we 'm zouden verliezen boven die prachtige Ghibli?
TOPGEARS KEUZE: ook hier gaan we voor de 3.0 S
QUATTROPORTE (4-DEURS)
 3.0 S 153.513 B 6 2.979 411 550 5,1 286 9,6 223 1.760 A A
 3.0 S Q4 159.237 B 6 2.979 411 550 4,9 286 9,7 226 1.820 V+A A
 3.0 V8 GTS GRANDSPORT 217.829 B 8 3.799 530 710 4,7 310 10,7 250 1.800 A A
 3.0 D 122.963 B 6 2.987 275 600 6,4 252 6,2 163 1.815 A A

GranTurismo: Oogverblindend fraaie coupé of cabrio met twee zitjes achterin waar je het nog redelijk kunt uithouden. Mits iemand daar wil zitten als je zo achterlijk hard rijdt.
TOPGEARS KEUZE: GranCabrio graag, in diepdonkerblauw met crèmekleurig leer
GRANTURISMO (2-DEURS)
 4.7 SPORT 219.507 B 8 4.691 460 520 4,8 299 14,3 331 1.800 A A
 4.7 MC 253.067 B 8 4.691 460 520 4,7 301 14,3 331 1.815 A A
GRANCABRIO (2-DEURS)
 4.7 SPORT 239.665 B 8 4.691 460 520 5,0 288 14,5 337 1.770 A A
 4.7 MC 260.415 B 8 4.691 460 520 4,9 291 14,5 337 1.770 A A

Mazda www.mazda.nl / www.mazda.be
 Ambitieuze merk dat steeds leuker wordt. Ze denken slim, hebben weggedrag hoog zitten en weigeren om turbo's op hun benzinemotoren te schroeven.
Verkop NL 2017: 9.609

2: Mazda parkeert met de 2 een fris en volwassen autootje in het b-segment. Ziet er wijs uit, z'n interieur is top en hij rijdt als een baasje.
TOPGEARS KEUZE: de sterkste is de leukste
2 (5-DEURS)
 1.5 SKYACTIV-G S 15.700 B 4 1.496 75 135 12,1 171 4,7 110 945 V H
 1.5 SKYACTIV-G TS 17.000 B 4 1.496 90 148 9,4 183 4,5 105 945 V H
 1.5 SKYACTIV-G TS 19.500 B 4 1.496 90 148 12,0 177 4,8 112 945 V A
 1.5 SKYACTIV-G GT-M 22.350 B 4 1.496 116 148 8,7 200 4,9 115 945 V H
 1.5 SKYACTIV-D GT-M 24.000 B 4 1.499 105 220 10,1 178 3,4 89 1.015 V H

3: Een van de mooiere ontwerpen in het c-segment. Rijdt ook nog eens erg goed en biedt genoeg keus uit een handvol eigenzinnige motoren.
TOPGEARS KEUZE: een SkyActiv-G 120 met handbak
3 (5-DEURS)
 1.5 SKYACTIV-G 100 S 21.900 B 4 1.496 101 150 10,6 182 5,1 119 1.160 V H
 2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE 24.800 B 4 1.998 120 210 8,9 195 5,1 119 1.180 V H
 2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE 27.000 B 4 1.998 120 210 10,4 194 5,6 129 1.215 V A
 2.0 SKYACTIV-G 165 GT-M 33.100 B 4 1.998 165 210 8,2 210 5,8 135 1.200 V H
 2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE 28.100 B 4 2.191 150 380 8,1 210 4,1 107 1.295 V H
 2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE 32.800 B 4 2.191 150 380 9,0 201 4,8 127 1.305 V A

4 (2-DEURS)
 1.5 SKYACTIV-G 100 TS 24.900 B 4 1.496 101 150 10,5 185 5,0 118 1.160 V H
 2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE 24.800 B 4 1.998 120 210 8,8 198 5,1 119 1.175 V H
 2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE 27.000 B 4 1.998 120 210 10,3 198 5,6 128 1.210 V A
 2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE 28.100 B 4 2.191 150 380 8,0 213 3,9 104 1.285 V H

6: Deze Mazda 6 ziet er niet alleen prachtig uit, hij rijdt zo fijn dat de Ford Mondeo zich een beetje zorgen moet gaan maken. Een beetje.
TOPGEARS KEUZE: de benzine met 165 pk
6 (4-DEURS)
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 36.050 B 4 1.998 146 213 9,9 208 6,2 142 1.275 V H
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 37.050 B 4 1.998 146 213 10,9 207 6,2 141 1.280 V A
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 37.050 B 4 1.998 165 213 9,3 216 6,5 148 1.275 V H
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 38.050 B 4 1.998 165 213 10,5 209 6,2 141 1.280 V A
 2.5 SKYACTIV-G ESSENCE & AESTHETIC CHOICE 43.550 B 4 2.488 194 258 8,1 223 6,7 153 1.340 V A
 2.2 SKYACTIV-D ESSENCE 42.550 B 4 2.191 150 380 10,1 211 4,4 117 1.380 V H
 2.2 SKYACTIV-D ESSENCE & AESTHETIC CHOICE 47.550 B 4 2.191 184 445 8,5 227 4,4 124 1.380 V H
 2.2 SKYACTIV-D ESSENCE & AESTHETIC CHOICE 51.050 B 4 2.191 184 445 9,0 220 5,1 133 1.400 V A

6 SPORTBREAK (5-DEURS)
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 37.550 B 4 1.998 146 213 10,0 206 6,3 144 1.290 V H
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 38.550 B 4 1.998 146 213 10,9 204 6,3 144 1.320 V A
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 38.550 B 4 1.998 165 213 9,3 214 6,6 150 1.290 V H
 2.0 SKYACTIV-G ESSENCE 39.550 B 4 1.998 165 213 10,6 205 6,3 144 1.320 V A
 2.5 SKYACTIV-G ESSENCE & AESTHETIC CHOICE 45.050 B 4 2.488 194 258 8,1 223 6,8 156 1.345 V A
 2.2 SKYACTIV-D ESSENCE 44.050 B 4 2.191 150 380 10,2 210 4,5 119 1.395 V H
 2.2 SKYACTIV-D ESSENCE & AESTHETIC CHOICE 49.050 B 4 2.191 184 445 8,6 225 4,8 126 1.395 V H
 2.2 SKYACTIV-D ESSENCE & AESTHETIC CHOICE 52.550 B 4 2.191 184 445 9,2 219 5,1 134 1.400 V A

TOPGEARS KEUZE: geloof het of niet: die met 130 pk, en dan altijd en overal toeren maken

MODEL	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
MX-5 (2-DEURS)														
1.5 SKYACTIV-G 131 S	31.100	F	B	4	1.496	131	150	8,3	204	6,0	139	950	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 TS	37.300	D	B	4	1.998	160	200	7,3	214	6,6	154	990	A	H
MX-5 RF (2-DEURS)														
1.5 SKYACTIV-G 131 TS	34.800	F	B	4	1.496	131	150	8,6	203	6,1	142	1.005	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 TS	39.900	D	B	4	1.998	160	200	7,5	215	6,6	154	1.040	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 GT-M	44.900	D	B	4	1.998	160	200	8,5	194	6,4	149	1.060	A	A



McLaren www.mclarenautomotive.com

Ontzettend Britse denktank die met veel ambitie en F1-kennis steeds maar meer idioot snelle supercars de wereld in rikt. Ga zo door!
Verkopten NL 2017: 5

Sports Series: Met de zogeheten Sports Series wil McLaren een betaalbaar alternatief bieden voor hun supercars. Dat het nog steeds knoerhard gaat en loeiduur is, spreekt voor zich.



TOPGEARS KEUZE: met een abonnement op het CJIB

MODEL	540C (2-DEURS)	570S (2-DEURS)	570S SPIDER (2-DEURS)	570GT (2-DEURS)
3.8	224.705			
3.8		242.705		
3.8			268.705	
3.8				254.705

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

MODEL	720S (2-DEURS)
4.0	303.955



Mercedes-Benz www.mercedes-benz.nl / www.mercedes-benz.be

Ooit wist je met een Mercedes precies wat je kreeg: het allerbeste. Nu moet je vooral hopen dat je de juiste letter/cijfercombinatie bestelt.
Verkopten NL 2017: 15.911

A-klasse: De vorige A was geslaagd, maar dit is opnieuw een hele stap. Het design is prachtig simpel, en een moeier interieur hebben wij in deze klasse nog nooit gezien.



TOPGEARS KEUZE: in het donkerderd of zo

MODEL	A-KLASSE (5-DEURS)
200	35.619
200	35.984
250	45.564
180 D	35.713

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

MODEL	B-KLASSE (5-DEURS)
160	30.169
160	32.438
180 ACTIVITY EDITION	30.757
180 BLUE EFFICIENCY	30.823
200	34.335
200	36.068
250	41.975
250 4MATIC	50.518
180 D BLUEEFFICIENCY	34.663
180 D	38.269
200 D	39.327
200 D	40.326
220 D	45.772

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

MODEL	CLA-KLASSE (4-DEURS)
180 BLUE EFFICIENCY	33.879
180	36.565
200	38.034
200	39.469
250	47.724
250 SPORT 4MATIC	58.357
45 AMG 4MATIC	71.520
180 D	37.926
180 D	40.509
200 D	40.858
200 D	42.082
220 D	44.577
CLA-KLASSE SHOOTING BRAKE (5-DEURS)	
180	36.013
180	37.864
200	39.195
200	40.769
250	49.114
250 SPORT 4MATIC	58.963
45 AMG 4MATIC	72.124
180 D	39.210
180 D	42.698
200 D	42.368
200 D	42.913
220 D	45.653

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 natuurlijk nog beter

MODEL	C-KLASSE (4-DEURS)
160	37.079
160	38.747
180	39.715
200	43.721
200	45.111
200 4MATIC	50.838
250	47.477
400 4MATIC	67.267
43 AMG 4MATIC	83.437
63 AMG	109.581
63 AMG S	118.051
350 E	49.689
180 CDI	41.146
180 CDI	43.410
200 CDI	44.288
220 CDI	46.950
220 D	48.762
250 CDI 4MATIC	54.975
300 CDI HYBRID	51.845

C-KLASSE ESTATE (5-DEURS)

160	39.468
160	40.858
180	41.826
200	45.832
200 4MATIC	52.575
250	49.171
400 4MATIC	69.877
43 AMG 4MATIC	86.047
63 AMG	113.107
63 AMG S	121.577
350 E	51.470
180 CDI BUSINESS SOLUTION PLUS	44.515
180 CDI	45.783
200 CDI	47.114
220 CDI	49.776
220 D	51.494
250 CDI 4MATIC	57.122
300 CDI HYBRID	54.367

C-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)

180	41.350
180	45.281
200	44.998
200	48.373
250	50.690
400 4MATIC	71.502
43 AMG 4MATIC	84.768
63 AMG	115.423
63 S AMG	122.561
220 D	47.118
220 D	51.018
250 D 4MATIC	56.526
C-KLASSE CABRIO (2-DEURS)	
180	50.659
180	53.895
200	54.186
200	55.985
250	59.340
400 4MATIC	82.884
43 AMG 4MATIC	97.187
63 AMG	124.774
63 S AMG	133.244
220 D	56.642
220 D	60.315

E-klasse: De oer-sedan van Mercedes is terug met bakken tech en een uiterlijk dat wel erg veel lijkt op z'n kleine en grote broers. Niet bestellen zonder typeaanduiding op de kont, dus.



TOPGEARS KEUZE: zo'n zescilinder diesel is ideaal

MODEL	E-KLASSE (4-DEURS)
200	53.146
250	57.380
400 4MATIC	86.601
43 AMG 4MATIC	108.008
63 AMG 4MATIC	151.783
63 S AMG 4MATIC	162.431
350 E BUSINESS SOLUTION	63.380
200 D	54.319
220 D	56.982
220 D 4MATIC	63.161
350 D	75.700
350 D 4MATIC	83.456
E-KLASSE ESTATE (5-DEURS)	
200	57.368
250	61.966
400 4MATIC	92.711
43 AMG 4MATIC	114.412
63 AMG 4MATIC	157.651
63 S AMG 4MATIC	168.541
200 D	59.413
220 D	61.834
220 D 4MATIC	68.465
350 D	81.651
350 D 4MATIC	90.096
E-KLASSE ALL-TERRAIN (5-DEURS)	
220 D 4MATIC	75.433
350 D 4MATIC	100.209
E-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)	
200	56.176
300	63.448
400 4MATIC	91.060

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
220 D	60.823	C	D	4	1.950	194	400	7,4	242	4,2	109	1.635	A	A
220 D 4MATIC	67.934	E	D	4	1.950	194	400	7,6	239	5,3	129	1.705	V+A	A
350 D 4MATIC	82.412	E	D	6	2.987	258	620	7,6	239	6,6	165	1.790	V+A	A
E-KLASSE CABRIO (2-DEURS)														
200	63.755	C	B	4	1.991	184	300	8,1	234	6,9	145	1.655	A	A
300	71.706	D	B	4	1.991	245	370	6,6	250	7,2	157	1.680	A	A
400 4MATIC	95.547	F	B	6	2.996	333	480	5,5	250	8,6	187	1.835	V+A	A
220 D	68.863	D	D	4	1.950	194	400	7,7	237	4,9	116	1.730	A	A
220 D 4MATIC	76.174	E	D	4	1.950	194	400	7,7	237	4,9	136	1.730	V+A	A
350 D 4MATIC	91.794	E	D	6	2.987	258	620	6,1	250	6,5	170	1.875	V+A	A

GLS: Dit is alweer de derde generatie van Mercedes' gladde, platte sedan (we weigeren om de onzinnige 'vierdeurs coupé' te gebruiken). Onverminderd mooi en bijzonder.



TOPGEARS KEUZE: zo'n lekkere zes-in-lijn diesel

GLS-KLASSE (4-DEURS)

450 4MATIC	96.998	E	B	6	2.999	367	500	4,8	250	7,8	178	1.840	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 4MATIC	91.936	E	D	6	2.925	286	600	5,7	250	5,6	151	1.835	V+A	A
400 D 4MATIC	96.413	E	D	6	2.925	340	700	5,0	250	5,7	151	1.835	V+A	A

TOPGEARS OORDEEL OVER DE S-KLASSE: 'De absolute, onbetwiste top'

S-klasse: Al tijd de beste auto ter wereld, volgens Mercedes. En volgens vele anderen ook, trouwens. Deze nieuwste generatie bulkt 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	C	B	6	2.987	367	500	5,1	250	7,3	166	1.915	A	A
560 4MATIC	164.825	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	9,9	225	2.000	V+A	A
560 4MATIC LANG	167.850	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	9,9	225	2.025	V+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
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 CABRIO (2-DEURS)

450 4MATIC	142.198	F	B	6	2.996	367	500	5,5	250	8,9	208	1.950	V+A	A
560	159.658	E	B	8	3.982	469	700	4,6	250	8,0	188	1.975	A	A
560 4MATIC	169.942	F	B	8	3.982	469	700	4,6	250	8,7	202	2.035	V+A	A
63 AMG 4MATIC+	218.350	D	B	8	3.982	612	900	3,5	250	9,3	211	1.980	V+A	A
65 AMG	321.368	D	B	12	5.980	630	1.000	4,1	250	11,9	279	2.085	A	A

S-KLASSE CABRIO (2-DEURS)

560	183.010	F	B	8	3.982	469	700	4,6	250	8,7	202	2.050	A	A
63 AMG 4MATIC	243.413	D	B	8	3.982	612	900	3,5	250	10,1	229	2.085	V+A	A
65 AMG	326.390	D	B	12	5.980	630	1.000	4,1	250	12,0	272	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 ACTIVITY EDITION	36.757	D	B	4	1.595	122	200	9,0	200	5,5	131	1.335	V	A
180	37.921	D	B	4	1.595	122	200	9,0	200	5,7	133	1.295	V	H
200	40.480	D	B	4	1.595	156	250	8,8	215	5,8	134	1.295	V	H
200	42.192	D	B	4	1.595	156	250	8,8	215	5,5	131	1.335	V	A
250	45.320	D	B	4	1.991	211	350	7,2	235	5,8	134	1.355	V	A
250 4MATIC	50.962	E	B	4	1.991	211	350	7,1	230	6,5	152	1.405	V+A	A
45 AMG 4MATIC	82.032	D	B	4	1.991	381	475	7,4	250	7,4	172	1.485	V+A	A
180 D	40.118	D	D	4	1.461	109	260	12,0	190	4,0	105	1.340	V	H
180 D	41.795	D	D	4	1.461	109	260	12,0	190	3,9	103	1.340	V	H
200 D BUSINESS SOLUTION	43.064	E	D	4	2.143	136	300	10,0	205	4,2	110	1.405	V	H
200 D BUSINESS SOLUTION	44.741	E	D	4	2.143	136	300	9,9	205	4,2	108	1.435	V	H
220 D	49.718	E	D	4	2.143	177	350	7,7	223	4,2	110	1.435	V	A
220 D 4MATIC	54.776	E	D	4	2.143	177	350	7,7	218	4,8	127	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 is eigenlijk alles wat je je maar kunt wensen.



TOPGEARS KEUZE: de sterkste diesel, stil en smeuïg

GLC-KLASSE (5-DEURS)

250 4MATIC	58.703	C	B	4	1.991	211	350	7,3	222	6,5	152	1.635	V+A	A
43 AMG 4MATIC	91.388	F	B	6	2.996	367	520	4,9	250	8,3	189	1.745	V+A	A
63 AMG 4MATIC+	138.497	D	B	8	3.982	476	650	4,0	250	10,3	234	1.900	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	151.547	D	B	8	3.982	510	700	3,8	250	10,7	244	1.910	V+A	A
350E 4MATIC	61.418	A	H/B	4	1.991	320	560	5,9	239	2,5	59	1.925	V+A	A
220 D 4MATIC	61.158	D	D	4	2.143	170	400	8,3	210	5,0	129	1.745	V+A	A
250 D 4MATIC	62.126	D	D	4	2.143	204	500	7,6	222	5,0	129	1.745	V+A	A
350 D 4MATIC	76.196	E	D	4	2.987	258	620	6,2	238	5,9	159	1.790	V+A	A

GLC-KLASSE COUPÉ (5-DEURS)

250 4MATIC	66.477	D	B	4	1.991	211	350	7,3	222	6,9	159	1.745	V+A	A
43 AMG 4MATIC	100.264	F	B	6	2.996	367	520	4,9	250	8,4	192	1.755	V+A	A
63 AMG 4MATIC+	140.433	D	B	8	3.952	476	650	4,0	250	10,3	234	1.910	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	153.483	D	B	8	3.952	510	700	3,8	250	10,7	244	1.920	V+A	A
350E 4MATIC	69.162	A	H/B	4	1.991	320	560	5,9	235	2,5	59	1.940	V+A	A
220 D 4MATIC	68.508	D	D	4	2.143	170	400	8,3	210	5,0	131	1.845	V+A	A
250 D 4MATIC	69.597	D	D	4	2.143	204	500	7,6	222	5,0	131	1.845	V+A	A
350 D 4MATIC	84.936	E	D	6	2.987	258	620	6,2	238	6,0	161	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, Mercedes.



TOPGEARS KEUZE: wachten op de volgende

GLE-KLASSE (5-DEURS)

400 4MATIC	93.842	F	B	6	2.996	333	480	6,1	247	8,8	197	2.030	V+A	A
43 AMG 4MATIC	105.613	E	B	6	2.996	390	520	5,7	250	8,6	199	2.080	V+A	A
500 4MATIC	129.793	D	B	8	4.574	456	700	5,3	250	10,4	243	2.135	V+A	A
63 S AMG 4MATIC	195.122	D	B	8	4.561	585	760	4,3	250	11,8	276	2.245	V+A	A
500 E 4MATIC	92.319	A	H/B	6	2.996	442	650	5,3	245	3,5	78	2.365	V+A	A
250 D	73.086	C	D	4	2.143	204	480	8,6	210	5,4	140	1.975	A	A
250 D 4MATIC	78.236	D	D	4	2.143	204	500	8,6	210	5,7	149	2.050	V+A	A

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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)														
400 4MATIC	102.139	D	B	6	2.996	333	480	6,0	245	8,7	199	2.080	V+A	A
43 AMG 4MATIC	117.695	F	B	6	2.996	390	520	5,7	250	8,9	209	2.120	V+A	A
500 4MATIC	139.153	D	B	8	4.663	456	700	4,9	250	10,5	246	2.170	V+A	A
63 S AMG 4MATIC	203.298	D	B	8	4.561	585	760	4,2	250	11,9	278	2.250	V+A	A
350 D 4MATIC	101.970	F	D	6	2.987	258	620	7,1	225	6,9	180	2.150	V+A	A

GLS: De kolossale Mercedes GLS misstaat niet op een Amerikaanse oprit en dat is dan ook voornamelijk waar je 'm zult tegenkomen. Heerlijke cruiser met ruimte te over.



TOPGEARS KEUZE: de instapdiesel is al uitstekend

GL-KLASSE (5-DEURS)

400 4MATIC	114.662	E	B	6	2.996	333	480	6,6	240	8,9	206	2.335	V+A	A
500 4MATIC	161.910	D	B	8	4.663	456	700	5,3	250	10,9	255	2.345	V+A	A
63 AMG 4MATIC	213.928	D	B	8	4.561	585	760	4,6	250	12,3	288	2.480	V+A	A
350 D 4MATIC														

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
CLUBMAN (6-DEURS)														
1.5 ONE	27.075	D	B	3	1.499	102	180	11,1	185	5,8	131	1.295	V	H
1.5 ONE	28.875	D	B	3	1.499	102	180	11,1	185	5,7	130	1.320	V	H
1.5 COOPER	30.075	D	B	3	1.499	136	220	9,1	205	5,8	131	1.295	V	H
1.5 COOPER	31.975	D	B	3	1.499	136	220	9,1	205	5,7	130	1.325	V	A
2.0 COOPER S	38.075	F	B	4	1.998	192	280	7,2	228	6,6	151	1.360	V	H
2.0 COOPER S	38.675	D	B	4	1.998	192	280	7,2	228	5,8	133	1.370	V	A
1.5 ONE D	31.475	F	D	3	1.496	116	270	10,4	183	3,8	112	1.295	V	H
1.5 ONE D	34.375	E	D	3	1.496	116	270	10,4	183	3,9	109	1.295	V	A
2.0 COOPER D	35.175	F	D	4	1.995	150	330	8,6	212	4,1	112	1.320	V	H
2.0 COOPER D	37.175	E	D	4	1.995	150	330	8,5	212	4,1	113	1.360	V	A
2.0 COOPER SD	41.075	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,3	119	1.380	V	A
2.0 COOPER SD ALL4	46.375	D	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)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.5 ONE	29.775	D	B	3	1.499	102	180	11,8	180	5,9	134	1.340	V	H
1.5 ONE	31.575	D	B	3	1.499	102	180	12,2	180	5,9	134	1.360	V	A
1.5 COOPER	33.175	D	B	3	1.499	136	220	9,6	202	5,9	134	1.340	V	H
1.5 COOPER	35.075	D	B	3	1.499	136	220	9,6	200	5,8	132	1.365	V	A
2.0 COOPER S	40.275	E	B	4	1.998	192	280	7,5	225	6,5	148	1.405	V	H
2.0 COOPER S	41.775	D	B	4	1.998	192	280	7,4	225	6,0	136	1.435	V	A
2.0 COOPER S E ALL4	39.780	A	H/B	3	1.499	224	385	6,8	198	2,1	55	1.635	V+A	A
1.5 ONE D	35.175	E	D	3	1.496	116	270	10,9	190	4,1	112	1.360	V	H
1.5 ONE D	38.575	F	D	3	1.496	116	270	11,2	188	0,0	119	1.455	V	A
2.0 COOPER D	38.075	E	D	4	1.995	150	330	8,9	208	4,3	119	1.380	V	H
2.0 COOPER D	40.575	F	D	4	1.995	150	330	8,8	208	4,4	119	1.405	V	A
2.0 COOPER D ALL4	43.175	D	D	4	1.995	150	330	8,9	208	4,3	124	1.460	V+A	H
2.0 COOPER D ALL4	44.975	D	D	4	1.995	150	330	8,8	208	4,4	127	1.475	V+A	A
2.0 COOPER SD	45.375	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,3	119	1.440	V	A
2.0 COOPER SD ALL4	49.274	D	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,8	127	1.510	V+A	A

Mitsubishi www.mitsubishi-motors.nl / 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)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 ENTRY	10.610	B	B	3	999	71	88	13,6	172	4,2	96	820	V	H
1.0 COOL+	13.710	B	B	3	999	71	88	15,2	166	3,9	91	840	V	A
1.2 CONNECT PRO	14.210	B	B	3	1.193	80	106	11,7	180	4,3	96	820	V	H
1.2 CONNECT PRO	16.010	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)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.6 CLEARTEC ENTRY	20.600	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)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.5 DI-T PURE	28.600	E	B	4	1.499	163	250	10,3	205	6,6	151	1.400	V	H
1.5 DI-T PURE	30.600	F	B	4	1.499	163	250	9,3	200	6,7	154	1.435	V	A
1.5 DI-T 4WD FIRST EDITION	40.100	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 offroader, daar niet van.

TOPGEARS KEUZE: haha, nee

OUTLANDER (5-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 BUSINESS EDITION	33.080	D	B	4	1.998	150	195	11,5	192	6,0	139	1.370	V	A
2.0 INSTYLE+ 4WD	45.080	D	B	4	1.998	150	195	11,5	192	6,4	149	1.500	V+A	A
2.0 PHEV PURE	44.300	A	H/B	4	1.998	121	190	11,0	170	1,7	41	1.835	V+A	A
2.2 DI-D CONNECT PRO	41.080	F	D	4	2.268	150	380	10,3	200	4,8	130	1.485	V	H
2.2 DI-D INSTYLE+ 4WD	55.080	D	D	4	2.268	150	360	11,6	190	5,8	154	1.585	V+A	A

Pajero: Woon je in een moeras en/of moet je veel zware dingen trekken, dan kun je het slechter treffen dan met deze onwrikbare worstelaar.

TOPGEARS KEUZE: in matgroen met enorme banden

PAJERO (5-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
3.2 DI-D INSTYLE	118.690	D	D	4	3.200	190	441	12,7	180	9,3	245	2.285	V+A	A

i-MiEV: Een echte elektro-pionier, maar is inmiddels links en rechts ingehaald door snellere, betere en hipper auto's met grotere actieradii.

TOPGEARS KEUZE: misschien als je paleis erg lange gangen heeft

I-MIEV (5-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
I-MIEV	25.990	A	E	0	0	64	180	15,9	130	0,0	0	1.085	A	A

Morgan 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

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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 GT3 Cabrio.

TOPGEARS KEUZE: die twee alternatieven die we hierboven noemden

PLUS 4 (2-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 2-SEATER	71.450	B	B	4	1.999	144	187	7,5	189	7,0	164	877	A	H

PLUS 8 (2-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.8	172.950	B	B	8	4.799	367	490	4,5	249	11,0	256	1.100	A	A
4.8	182.450	B	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)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
3.7	119.450	D	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: iets dat Supersports heet, moet wel tof zijn

AERO (2-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.8 V8	184.950	B	B	8	4.799	367	490	4,5	273	11,0	256	1.175	A	A

AERO SUPERSPORTS (2-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.8 V8	194.450	B	B	8	4.799	367	490	4,5	273	12,1	282	1.175	A	H

Nissan www.nissan.nl / www.nissan.be

Eén grote, rare Addams Family van zuinige hatchbacks, middelgrote cashcow-crossovers en fonkelende wonderjjes 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)

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM
--	----------	---------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	--------------------

TOPGEARS KEUZE: een tweedehandsje

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
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	5,2	250	10,5	245	1.483	A A
3.7 V6 NISMO	104.800	G	B	6	3.696	344	371	5,6	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 negiert natuurwetten'

GT-R: Was ooit een superdeed, maar is inmiddels even duur als de upscale auto's die ie najoeg. Geeft niets eigenlijk, want hij is ook sneller.

TOPGEARS KEUZE: gewoon 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 TRACK EDITION	180.200	G	B	6	3.799	570	637	2,8	315	11,8	275	1.745	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 / 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. Verkoppen 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	B	B	3	999	75	95	13,9	170	4,1	94	839	V H
1.0 ECOFLEX EDITION	13.199	C	B	3	999	75	95	14,9	170	4,3	99	839	V A
1.0 ROCKS ONLINE EDITION	14.399	C	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-autoontjes-taart op. De Adam is een tot ding, ondanks de sterk geforceerd jeugdige marketingzin enromheer.

TOPGEARS KEUZE: de 1.0 Turbo met 115 pk, prima ding

ADAM (3-DEURS)

1.0 TURBO JAM FAVORITE	16.399	B	B	3	999	90	170	11,9	180	4,3	100	1.041	V H
1.0 TURBO ROCKS	19.099	B	B	3	999	90	170	11,9	180	4,4	101	1.041	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 fluisierstijl

CORSA (3-DEURS)

1.2	14.070	D	B	4	1.229	69	115	16,0	162	5,4	126	1.020	V H
1.0 TURBO SELECTION	14.149	B	B	3	999	90	170	11,9	180	4,5	104	1.063	V A
1.4 EDITION	16.399	C	B	4	1.398	90	130	13,2	175	5,0	114	1.041	V H
1.4 EDITION	17.199	C	B	4	1.398	90	130	13,9	175	4,8	110	1.041	V A

CORSA (5-DEURS)

1.2	14.670	D	B	4	1.229	69	115	16,0	162	5,4	126	1.063	V H
1.4 FAVORITE	16.749	C	B	4	1.398	90	130	13,2	175	5,0	114	1.063	V A
1.0 TURBO EDITION	17.399	C	B	3	999	90	170	11,9	180	4,6	105	1.099	V A
1.4 EDITION	17.799	C	B	4	1.398	90	130	13,9	175	4,8	110	1.063	V A
1.3 CDTI EDITION	20.749	D	D	4	1.248	95	190	11,5	182	3,6	93	1.137	V A
1.3 CDTI EDITION	21.149	C	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)

1.4	23.370	C	B	4	1.399	101	130	13,4	185	5,5	128	1.144	V H
1.0 SELECTION	21.074	B	B	3	999	105	170	11,2	195	4,0	110	1.163	V H
1.4 TURBO S/S	22.070	B	B	4	1.398	125	230	9,5	205	5,1	117	1.178	V H
1.4 ONLINE EDITION	24.474	B	B	4	1.398	150	230	8,5	215	4,9	114	1.178	V H
1.4 BUSINESS+	28.974	D	B	4	1.398	150	245	8,9	210	4,0	137	1.198	V A
1.6 INNOVATION	32.674	E	B	4	1.598	200	300	7,2	235	6,2	144	1.250	V A
1.6 INNOVATION	34.674	E	B	4	1.598	200	300	7,2	235	6,3	146	1.278	V A
1.4 CNG ONLINE EDITION	26.974	B	B/A	4	1.398	110	200	10,9	195	4,0	113	1.264	V H
1.6 CDTI BUSINESS+	24.924	C	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 A
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 INNOVATION	39.074	G	D	4	1.598	150	350	8,6	220	0,0	126	1.296	V H

ASTRA SPORTS TOURER (5-DEURS)

1.4	24.370	C	B	4	1.399	101	130	13,9	185	5,7	131	1.173	V H
1.0 BUSINESS+	22.924	B	B	3	999	105	170	11,7	195	4,5	103	1.178	V H
1.4 TURBO S/S	23.070	B	B	4	1.398	125	230	9,9	205	5,1	117	1.222	V H
1.4 BUSINESS+	24.824	B	B	4	1.398	150	230	8,9	215	4,9	114	1.222	V H
1.4 BUSINESS+	27.824	C	B	4	1.398	150	230	9,4	210	5,6	125	1.250	V A
1.6 INNOVATION	33.974	D	B	4	1.598	200	300	7,7	235	6,0	144	1.293	V A
1.6 INNOVATION	35.974	D	B	4	1.598	200	300	7,9	235	6,0	149	1.325	V A
1.4 CNG ONLINE EDITION	28.274	B	B/A	4	1.399	110	200	12,3	200	4,0	115	1.325	V H
1.6 CDTI BUSINESS+	25.924	C	D	4	1.598	110	300	10,9	200	3,5	89	1.293	V H
1.6 CDTI BUSINESS+	28.024	C	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	4,0	126	1.315	V A
1.6 BITURBO INNOVATION	40.374	F	D	4	1.598	150	350	8,9	220	0,0	130	1.325	V H

Cascade: Met simpelweg een Astra Cabrio kon Opel niet meer aankomen, vonden ze zelf. De Cascade is groter en weelderiger. Een heerlijke boulevardcruiser.

TOPGEARS KEUZE: 1.6 Turbo, fijn ding met een diep geluidje

CASCADE (2-DEURS)

1.4 TURBO ECOFLEX INNOVATION	35.504	D	B	4	1.364	140	200	10,9	207	6,5	151	1.601	V H
1.6 TURBO INNOVATION	40.004	D	B	4	1.598	200	280	9,2	235	6,8	158	1.633	V H
2.0 CDTI ECOFLEX INNOVATION	42.504	E	D	4	1.956	170	400	10,3	218	4,9	129	1.743	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 ECOTEC BUSINESS+	31.854	B	B	4	1.490	140	250	9,9	210	5,7	129	1.341	V H
1.5 TURBO ECOTEC BUSINESS+	32.354	B	B	4	1.490	165	250	9,4	215	5,7	130	1.341	V H
1.5 TURBO BUSINESS+	35.249	C	B	4	1.490	165	250	9,4	218	6,1	138	1.372	V A
1.6 CDTI ECOTEC BUSINESS+	36.454	C	D	4	1.598	110	300	11,6	205	4,4	116	1.403	V H
1.6 CDTI ECOTEC BUSINESS+	37.454	D	D	4	1.598	136	320	10,5	211	4,7	124	1.403	V H
1.6 CDTI BUSINESS+	40.454	F	D	4	1.598	136	320	10,9	203	4,7	141	1.422	V A
2.0 CDTI ONLINE EDITION	41.004	F	D	4	1.956	170	400	8,7	226	5,4	141	1.482	V H
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	43.954	F	D	4	1.956	170	400	8,9	223	5,6	146	1.513	V A
2.0 BITURBO 4X4 EXCLUSIVE	70.154	G	D	4	1.956	209	480	7,8	233	7,0	183	1.633	V+A A
2.0 BITURBO 4X4 GSI	72.004	G	D	4	1.956	209	480	7,8	233	7,0	186	1.672	V+A A

INSIGNIA SPORTS TOURER (5-DEURS)

1.5 TURBO ECOTEC BUSINESS+	31.854	B	B	4	1.490	140	250	10,2	207	6,0	132	1.387	V H
1.5 TURBO ECOTEC BUSINESS+	32.354	B	B	4	1.490	165	250	9,2	218	6,1	133	1.387	V H
1.5 TURBO BUSINESS+	35.249	C	B	4	1.490	165	250	9,6	214	4,7	141	1.422	V A
1.6 CDTI ECOTEC BUSINESS+	36.454	C	D	4	1.598	110	300	11,8	201	4,6	121	1.422	V H
1.6 CDTI ECOTEC BUSINESS+	37.454	D	D	4	1.598	136	320	10,7	212	4,9	129	1.437	V H
1.6 CDTI ECOTEC BUSINESS+	40.454	E	D	4	1.598	136	320	11,2	204	5,5	143	1.467	V A
2.0 CDTI ONLINE EDITION	41.004	F	D	4	1.956	170	400	8,7	226	5,4	145	1.533	V H
2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	43.954	F	D	4	1.956	170	400	9,2	220	5,7	148	1.566	V A
2.0 BITURBO 4X4	70.004	G	D	4	1.956	209	480	8,2	230	7,2	188	1.707	V+A A
2.0 BITURBO 4X4 GSI	72.004	G	D	4	1.956	209	480	7,9	233	7,1	187	1.707	V+A A

Ampera-e: De EV die een Tesla-achtige actieradius biedt voor een (soort van) Opel-achtige prijs. De Ampera-e schoupt het letterlijk en figuurlijk ver.

TOPGEARS KEUZE: jazeker

AMPERA E (5-DEURS)

BUSINESS	45.549	A	E	0	0	204	360	7,3	150	0,0	0	1.611	V A
----------	--------	---	---	---	---	-----	-----	-----	-----	-----	---	-------	-----

Crossland X: Opels antwoord op succesnummertjes als de Nissan Juke en Renault Captur. Ziet er in ieder geval iets normaler uit dan die modellen.

TOPGEARS KEUZE: een Mokka is nauwelijks duurder, doe die maar

CROSSLAND X (5-DEURS)

1.2 SELECTION	19.404	C	B	3	1.199	82	118	14,0	170	5,1	115	1.074	V H
1.2 TURBO ONLINE EDITION	23.404	B	B	3	1.199	110	205	10,6	188	4,8	109	1.145	V H
1.2 TURBO ONLINE EDITION	25.604	C	B	3	1.199	110	205	11,8					

TOPGEARS KEUZE: altijd de GTI!

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
208 (3-DEURS)													
1.2 PURETECH ACTIVE	17.090	B	3	1.199	82	118	12,2	175	4,3	99	935	V	H
1.2 PURETECH GT-LINE	21.280	B	3	1.199	110	205	9,6	190	4,3	99	1.035	V	H
1.6 E-THP GTI	29.400	E	4	1.598	208	275	6,5	230	5,4	125	1.135	V	H
1.6 E-THP GTI BY PEUGEOT SPORT	33.400	E	4	1.598	208	275	6,5	230	5,4	125	1.135	V	H
1.6 BLUEHDI ALLURE	21.010	D	4	1.560	101	254	10,7	187	3,0	79	1.065	V	H
208 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH BLUE LION	16.580	B	3	1.199	82	118	12,2	175	4,3	99	950	V	H
1.2 PURETECH ACTIVE	18.290	B	3	1.199	82	118	12,2	175	4,2	97	955	V	A
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	20.530	B	3	1.199	110	205	9,6	190	4,3	99	950	V	H
1.2 PURETECH ALLURE	23.190	B	3	1.199	110	205	9,8	190	4,5	104	1.065	V	A
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	18.480	D	4	1.560	75	230	13,3	171	3,0	79	1.055	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	19.280	D	4	1.560	101	254	10,7	187	3,0	79	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

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
308 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH BLUE LEASE	22.150	B	3	1.199	110	205	11,1	197	4,9	112	1.064	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	26.250	B	3	1.199	131	230	9,1	210	5,0	116	1.179	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	28.850	B	3	1.199	131	230	9,2	205	5,1	119	1.179	V	A
1.6 E-THP GT 225	39.980	D	4	1.598	224	300	7,4	235	5,7	132	1.179	V	A
1.6 E-THP GTI 270	42.510	E	4	1.598	272	330	6,0	250	6,0	139	1.180	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE	25.920	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	4	1.499	131	300	8,4	206	3,6	94	1.179	V	A
2.0 BLUEHDI GT	42.440	F	4	1.997	180	400	8,2	222	4,5	116	1.295	V	A
308 SW (5-DEURS)													
1.2 PURETECH BLUE LEASE	23.150	B	3	1.199	110	205	N.B.	195	5,0	115	1.179	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	27.350	B	3	1.199	131	230	9,4	200	5,2	120	1.179	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	29.950	B	3	1.199	131	230	9,8	205	5,1	119	1.179	V	A
1.6 E-THP GT 225	41.080	D	4	1.598	224	300	7,6	235	5,9	136	1.294	V	A
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE	26.920	D	4	1.499	131	300	10,0	203	3,7	95	1.275	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	32.720	D	4	1.499	131	300	9,7	205	3,9	98	1.294	V	A
2.0 BLUEHDI GT	43.540	F	4	1.997	180	400	8,4	220	4,6	120	1.400	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

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
508 (4-DEURS)													
1.6 PURETECH BLUE LEASE ACTIVE	40.300	B	4	1.598	177	250	7,9	230	5,4	123	1.395	V	A
1.6 PURETECH GT	53.800	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	4	1.499	131	300	9,7	208	3,8	101	1.390	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	39.500	D	4	1.499	131	300	9,9	208	3,7	98	1.395	V	A
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE ALLURE	44.050	D	4	1.997	160	400	8,9	230	4,5	119	1.505	V	A
2.0 BLUEHDI GT	54.350	F	4	1.997	180	400	8,6	235	4,7	125	1.510	V	A
508 SW (5-DEURS)													
1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	35.100	B	4	1.598	165	240	8,8	210	5,6	130	1.395	V	H
1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	37.800	B	4	1.598	165	240	9,1	210	5,7	131	1.405	V	A
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	35.410	D	4	1.560	120	300	11,3	199	4,0	96	1.405	V	A
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	38.110	D	4	1.560	120	300	11,2	198	3,0	104	1.420	V	A
508 RXH (5-DEURS)													
2.0 BLUEHDI	52.340	D	4	1.998	181	400	8,9	220	4,6	119	1.625	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 modderspatten op z'n dorpels.

TOPGEARS KEUZE: 1.2 PureTech met 130 pk

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2008 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH ACTIVE	20.740	B	3	1.199	82	118	13,5	169	4,9	114	1.030	V	H
1.2 PURETECH BLUE LION	21.570	B	3	1.199	110	205	9,9	191	4,4	103	1.065	V	H
1.2 PURETECH BLUE LION	23.820	B	3	1.199	110	205	9,9	188	4,8	110	1.115	V	A
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	26.200	B	3	1.199	131	230	9,3	200	4,8	110	1.135	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	24.320	D	4	1.560	101	254	11,3	180	3,7	97	1.135	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	28.680	D	4	1.560	120	300	9,6	192	3,7	96	1.175	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

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
3008 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH ACCESS	30.270	B	3	1.199	131	230	10,6	188	5,0	115	1.229	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	34.420	B	3	1.199	131	230	10,5	188	5,3	120	1.245	V	A
1.6 E-THP ALLURE	37.370	B	4	1.598	165	240	8,9	206	5,7	129	1.275	V	A
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	37.210	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	4	1.499	131	300	11,5	192	4,0	105	1.405	V	A
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT-LINE	47.180	F	4	1.997	180	400	9,0	208	4,8	124	1.455	V	A

5008: Voor een busje zag de vorige 5008 er gek 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

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
5008 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH ACCESS	32.720	B	3	1.199	131	230	10,9	188	5,0	115	1.290	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	36.870	B	3	1.199	131	230	10,4	188	5,3	120	1.292	V	A
1.6 E-THP ALLURE	40.250	B	4	1.598	165	240	9,2	206	5,8	133	1.340	V	A
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	40.420	D	4	1.499	131	300	11,1	191	4,0	107	1.405	V	H
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	45.180	D	4	1.499	131	300	11,8	190	4,0	104	1.405	V	A
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT-LINE	49.990	F	4	1.997	180	400	9,2	208	4,9	124	1.515	V	A

Partner: Lekker functioneel familiehek dat je van het begin tot het eind kunt houden, want kan qua ruimte als kraamkamer én als lijkwagen dienst doen.

TOPGEARS KEUZE: een diesel in een vrolijke tint

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
PARTNER TEPEE (5-DEURS)													
1.6 VTI Access	25.700	B	4	1.598	98	152	12,8	175	6,4	148	1.295	V	H
1.2 PureTech Active	27.360	B	3	1.199	110	205	12,0	177	5,1	119	1.295	V	H
1.6 BlueHDI Active	31.160	D	4	1.560	99	254	12,4	166	4,1	109	1.349	V	H
1.6 BlueHDI Active	31.860	E	4	1.560	99	254	14,3	171	4,2	109	1.374	V	H
Electric Access	29.925	E	0	0	67	200	19,5	110	0,0	0	1.579	V	A

Porsche www.porsche.nl / 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.

Verkopende 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

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
718 CAYMAN (2-DEURS)													
2.0	69.728	F	4	1.988	299	380	4,9	275	6,9	158	1.330	A	A
2.0	70.407	D	4	1.988	299	380	5,1	275	7,4	168	1.310	A	H
2.5 S	85.428	D	4	2.497	350	420	4,4	285	7,3	167	1.360	A	A
2.5 S	90.229	D	4	2.497	350	420	4,6	285	8,1	184	1.330	A	H
2.5 GTS	105.728	D	4	2.497	366								

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
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 / www.renault.be

Renault heeft de afgelopen tijd een geheel eigen stijl ontwikkeld: gedistinctieerd 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: de GT is toch wel geinig

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 ook als flink pittige RS.

TOPGEARS KEUZE: RS Trophy!

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	H
1.2 TCE INTENS	22.500	D	B	4	1.197	120	205	9,2	192	5,4	120	1.065	V	H
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	H
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: een beetje zonder vierwielbesturing

MÉGANE (5-DEURS)

1.3 TCE LIFE	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	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	1.249	V	A
1.3 TCE BOSE	30.340	C	B	4	1.330	163	260	8,8	210	5,2	117	1.275	V	A
1.8 TCE 280 RS	41.490	E	B	4	1.798	279	390	5,9	255	7,2	161	1.407	V	H
1.8 TCE 280 RS	43.690	E	B	4	1.798	279	390	5,9	250	6,9	155	1.430	V	H
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
1.6 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	22.340	B	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	28.640	B	B	4	1.330	140	240	10,0	199	5,2	117	1.294	V	H
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	31.340	B	B	4	1.330	163	260	9,0	208	5,2	117	1.339	V	H
1.5 DCI ECO2 ZEN	27.440	B	D	4	1.461	110	260	11,6	188	3,5	90	1.287	V	H
1.5 DCI ZEN	29.640	C	D	4	1.461	110	250	12,7	188	3,7	95	1.295	V	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 Duitse?

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	5,6	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	A
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 (6-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	H
1.6 DCI INTENS	44.100	D	D	4	1.598	160	380	9,6	215	4,6	120	1.515	V	H

ZOE: Jarenlang werkte Renault aan een praktisch, doordacht en eigenwijs elektrokarakter. 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 ENTRY 22 KWH (EX ACCU)	21.800	A	E	0	0	0	92	220	14,5	135	0,0	0	1.402	V	A
R90 LIFE 40 (EX ACCU)	24.300	A	E	0	0	0	92	220	13,5	135	0,0	0	1.455	V	A
R90 ENTRY 22 KWH	29.700	A	E	0	0	0	92	220	14,5	135	0,0	0	1.402	V	A
R90 LIFE 40	32.200	A	E	0	0	0	92	220	13,5	135	0,0	0	1.455	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
0.9 TCE LIMITED	21.170	C	B	3	898	90	140	13,0	171	5,1	113	1.148	V	H
0.9 TCE INTENS	22.570	C	B	3	898	90	140	13,0	171	5,1	113	1.148	V	H
0.9 TCE BOSE	23.870	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 INTENS	24.470	D	B	4	1.197	120	205	9,9	182	5,5	125	1.170	V	H
1.2 TCE LIMITED	24.670	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	H
1.2 TCE BOSE	25.770	D	B	4	1.197	120	205	9,9	182	5,5	125	1.170	V	H
1.2 TCE INTENS	26.070	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	H

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.2 TCE BOSE	27.370	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	A
1.2 TCE INITIALE PARIS	27.670	D	B	4	1.197	120	205	9,9	182	5,5	125	1.177	V	H
1.2 TCE INITIALE PARIS	29.270	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	H

Kadjar: Als concernegenoot Nissan een enorm succesvolle midi-crossover in het gamma heeft, wie is Renault dan om dat platform links te laten liggen?

TOPGEARS KEUZE: iets met een ziel

KADJAR (5-DEURS)

1.2 TCE LIFE	26.520	C	B	4	1.198	131	205	10,1	192	5,6	126	1.281	V	H
1.2 TCE LIMITED	31.220	C	B	4	1.198	131	205	10,7	192	5,5	123	1.295	V	A
1.6 TCE INTENS	32.320	D	B	4	1.618	163	240	9,2	205	6,0	134	1.351	V	H
1.5 DCI LIMITED	31.520	C	D	4	1.461	110	260	11,9	182	3,8	99	1.355	V	H
1.5 DCI LIMITED	33.720	C	D	4	1.461	110	250	11,7	181	3,8	99	1.382	V	A

Koleos: Noem 'm Nissan X-Trail, noem 'm Renault Koleos. Er staat in ieder geval een forse SUV met een fris voorkomen. Is er alleen als diesel; raar.

TOPGEARS KEUZE: met vierwiel aandrijving

KOLEOS (5-DEURS)

2.0 DCI INITIALE PARIS	52.700	F	D	4	1.995	177	380	9,3	202	5,5	146	1.635	V	A
2.0 DCI 4X4 INITIALE PARIS	56.200	F	D	4	1.995	177	380	9,5	201	5,9	156	1.729	V+A	A

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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
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	A	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 vermakelijk. Ziet er goed uit ook, als een mini-Leon.

TOPGEARS KEUZE: 1.0 TSI 115 pk, in FR-uitvoering

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 MPI REFERENCE	14.660	C	B	3	999	75	95	14,7	167	4,9	112	991	V H
1.0 TSI STYLE	17.460	B	B	3	999	95	175	10,9	182	4,7	106	1.022	V H
1.0 TSI STYLE	18.360	C	B	3	999	116	200	9,3	195	4,7	108	1.040	V H
1.0 TSI STYLE	20.560	C	B	3	999	116	200	9,5	193	4,7	108	1.064	V A
1.5 TSI EVO FR	21.360	C	B	4	1.998	150	250	7,9	215	4,9	112	1.084	V H
1.0 TGI STYLE	18.460	A	B/A	3	999	90	160	12,1	177	5,0	88	1.139	V H
1.6 TDI REFERENCE	18.460	D	D	4	1.598	80	230	13,3	172	3,8	99	1.147	V H
1.6 TDI STYLE	20.960	D	D	4	1.598	95	250	11,3	182	3,8	99	1.153	V H
1.6 TDI STYLE	23.860	D	D	4	1.598	95	250	11,7	181	4,0	103	1.172	V A



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 Cupras, of gewoon een 1.4 TSI FR

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 ECOTSI REFERENCE	21.710	A	B	3	999	116	200	9,6	202	4,4	102	1.102	V H
1.0 ECOTSI STYLE	25.360	B	B	3	999	116	200	10,0	202	4,4	102	1.125	V A
1.4 ECOTSI STYLE	26.310	B	B	4	1.995	150	250	8,0	215	4,8	113	1.141	V H
1.4 ECOTSI STYLE	27.710	B	B	4	1.995	150	250	8,0	215	4,8	114	1.163	V A
1.8 TSI FR	31.160	D	B	4	1.798	180	250	7,5	226	6,0	138	1.210	V H
1.8 TSI FR	32.560	D	B	4	1.798	180	250	7,2	224	5,8	134	1.227	V A
2.0 TSI SUPRA 300	41.910	F	B	4	1.984	301	380	5,8	250	6,9	158	1.295	V H
2.0 TSI SUPRA 300	43.910	F	B	4	1.984	301	380	5,7	250	6,7	156	1.321	V A
2.0 TSI SUPRA R	56.110	F	B	4	1.984	301	380	5,7	250	6,8	156	1.321	V A
1.4 TGI STYLE	24.960	A	B/A	4	1.395	110	200	10,9	194	5,3	96	1.259	V H
1.6 TDI REFERENCE	26.510	E	D	4	1.598	116	250	9,8	197	4,0	105	1.160	V H
1.6 TDI STYLE	30.160	E	D	4	1.598	116	250	9,8	197	4,1	108	1.180	V A
2.0 TDI FR	32.410	E	D	4	1.968	150	340	8,4	215	4,4	112	1.205	V A
2.0 TDI XCELLENCE	35.360	F	D	4	1.968	150	320	8,4	211	4,5	117	1.235	V A
2.0 TDI FR	35.260	F	D	4	1.968	184	380	7,5	228	4,5	118	1.270	V H
2.0 TDI FR	38.210	F	D	4	1.968	184	380	7,5	226	4,6	120	1.290	V A



PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.8 TSI FR	30.810	E	B	4	1.798	180	250	7,5	226	6,0	138	1.190	V H
1.8 TSI FR	32.210	E	B	4	1.798	180	250	7,2	224	5,8	134	1.207	V A
2.0 TSI SUPRA 300	41.560	F	B	4	1.984	301	380	5,7	250	6,9	158	1.275	V H
2.0 TSI SUPRA 300	43.560	F	B	4	1.984	301	380	5,6	250	6,7	153	1.295	V A
2.0 TDI FR	34.910	F	D	4	1.968	184	380	7,4	228	4,5	118	1.250	V H
2.0 TDI FR	37.860	F	D	4	1.968	184	380	7,4	226	4,6	120	1.270	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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 TSI REFERENCE	18.710	C	B	3	999	95	175	11,4	173	4,9	111	1.065	V H
1.0 TSI STYLE	22.810	C	B	3	999	116	200	9,8	182	4,9	113	1.087	V H
1.0 TSI STYLE	24.310	C	B	3	999	116	200	10,0	182	5,0	113	1.110	V A
1.5 TSI EVO FR	26.610	C	B	4	1.498	150	250	8,3	205	5,1	115	1.222	V H
1.6 TDI STYLE	25.910	E	D	4	1.598	95	250	11,9	172	4,0	105	1.297	V H
1.6 TDI STYLE	27.910	E	D	4	1.598	95	250	12,8	174	4,2	108	1.320	V A



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 vierwielaandrijver 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 ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 ECOTSI REFERENCE	26.910	B	B	3	999	116	200	10,5	183	5,2	119	1.180	V H
1.4 ECOTSI STYLE	31.060	C	B	4	1.395	150	250	8,5	201	5,3	122	1.259	V H
1.4 ECOTSI STYLE	33.660	C	B	4	1.395	150	250	8,6	198	5,4	124	1.275	V A
1.4 ECOTSI FR 4DRIVE	36.460	D	B	4	1.395	150	250	9,0	192	6,1	139	1.360	V+A H
1.4 ECOTSI FR 4DRIVE	40.210	E	B	4	1.395	150	250	9,9	189	6,3	149	1.376	V+A A
2.0 ECOTSI FR 4DRIVE	47.010	F	B	4	1.984	190	320	7,9	212	6,0	159	1.436	V+A A
1.6 TDI REFERENCE	32.060	E	D	4	1.598	116	250	10,5	184	4,5	118	1.275	V H
2.0 TDI XCELLENCE 4DRIVE	44.460	F	D	4	1.968	150	340	8,6	196	5,1	134	1.448	V+A H
2.0 TDI XCELLENCE 4DRIVE	51.760	F	D	4	1.968	190	400	7,0	212	5,5	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, downsize werkt niet als je zeven man moet meemenen

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.4 TSI REFERENCE	42.930	C	B	4	1.395	150	250	9,9	200	6,5	150	1.655	V H
1.4 TSI STYLE BUSINESS INTENSE	48.330	C	B	4	1.395	150	250	9,9	198	6,7	157	1.668	V A
2.0 TSI STYLE BUSINESS INTENSE	54.880	D	B	4	1.984	220	350	7,8	226	7,3	168	1.738	V A
2.0 TDI STYLE	48.880	D	D	4	1.968	150	340	10,3	200	5,0	130	1.722	V H
2.0 TDI STYLE BUSINESS INTENSE	53.330	E	D	4	1.968	150	340	10,3	198	5,2	137	1.743	V A
2.0 TDI STYLE BUSINESS INTENSE	55.530	E	D	4	1.968	184	380	8,9	213	5,3	141	1.745	V A
2.0 TDI FR BUSINESS INTENSE 4DRIVE	61.980	F	D	4	1.968	184	380	8,9	211	5,9	154	1.874	V+A A



Skoda www.skoda.nl / 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. **Verkoppen NL 2017: 16.610**

Citigo: Klein stadskaretje 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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 GREENTECH ACTIVE	11.075	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	840	V H
1.0 GREENTECH AMBITION	12.825	C	B	3	999	60	95	16,7	162	4,1	95	831	V A
1.0 CNG G-TEC AMBITION	14.025	A	B/A	3	999	68	90	16,3	165	4,5	82	931	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

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 ACTIVE	14.550	C	B	3	999	60	95	15,7	160	4,8	108	980	V H
1.0 TSI CLEVER	16.950	B	B	3	999	95	160	10,6	185	4,3	99	1.010	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	20.600	C	B	3	999	110	200	9,8	196				

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 TDI SPORTLINE BUSINESS	53.270	D	D	4	1.968	190	400	7,1	235	4,5	122	1.455	V	A
2.0 TDI 4X4 SPORTLINE BUSINESS	57.970	E	D	4	1.968	190	400	7,6	230	4,9	136	1.515	V+A	A
SUPERB COMBI (5-DEURS)														
1.4 TSI ACTIVE BUSINESS	31.770	B	B	4	1.390	125	200	10,0	206	5,6	129	1.340	V	H
1.4 TSI ACT AMBITION	35.070	A	B	4	1.390	150	250	8,7	218	5,1	118	1.360	V	H
1.4 TSI ACT AMBITION BUSINESS	38.170	A	B	4	1.390	150	250	8,9	218	5,1	119	1.375	V	H
1.8 TSI STYLE BUSINESS	41.270	C	B	4	1.798	180	320	8,1	230	6,2	140	1.410	V	H
2.0 TDI 4X4 SPORTLINE BUSINESS	60.470	D	B	4	1.984	280	350	5,8	250	7,2	164	1.550	V+A	A
1.6 TDI ACTIVE BUSINESS	33.370	C	D	4	1.598	120	250	11,0	204	4,3	111	1.425	V	H
1.6 TDI ACTIVE BUSINESS	36.370	C	D	4	1.598	120	250	11,1	204	4,2	109	1.435	V	A
2.0 TDI AMBITION BUSINESS	39.270	C	D	4	1.968	150	340	9,2	218	4,2	110	1.475	V	H
2.0 TDI STYLE BUSINESS	44.770	C	D	4	1.968	150	340	9,1	214	4,4	114	1.495	V	A
2.0 TDI SPORTLINE BUSINESS	54.770	D	D	4	1.968	190	400	7,8	233	4,6	123	1.475	V	A
2.0 TDI 4X4 SPORTLINE BUSINESS	59.470	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 (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 TSI AMBITION	28.200	B	B	3	999	116	200	10,6	187	5,2	117	1.340	V	H
1.0 TSI AMBITION	30.400	B	B	3	999	116	200	10,7	186	5,1	116	1.361	V	A
1.5 TSI ACT AMBITION	30.000	C	B	4	1.498	150	250	8,7	204	5,4	122	1.378	V	H
1.5 TSI ACT AMBITION	32.200	C	B	4	1.498	150	250	8,6	203	5,4	123	1.393	V	A
1.6 TDI AMBITION	32.700	E	D	4	1.598	116	250	10,7	188	4,5	118	1.426	V	A
1.6 TDI AMBITION	34.900	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 groe, 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 (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.4 TSI ACT AMBITION	35.755	C	B	4	1.395	150	250	9,6	198	6,2	141	1.472	V	A
1.4 TSI ACT AMBITION 7P.	36.645	C	B	4	1.395	150	250	9,7	197	6,2	141	1.514	V	A
1.4 TSI 4X4 AMBITION	38.855	D	B	4	1.395	150	250	9,9	194	7,0	161	1.550	V+A	A
1.4 TSI 4X4 AMBITION 7P.	39.745	D	B	4	1.395	150	250	9,9	193	7,0	161	1.593	V+A	A
2.0 TSI 4X4 STYLE	45.705	E	B	4	1.984	180	320	8,2	205	7,4	170	1.620	V+A	A
2.0 TSI 4X4 STYLE 7P.	46.595	E	B	4	1.984	180	320	8,2	205	7,4	170	1.663	V+A	A
2.0 TSI 4X4 STYLE BUSINESS	48.405	E	B	4	1.984	180	320	8,2	205	7,4	170	1.620	V+A	A
2.0 TSI 4X4 STYLE BUSINESS 7P.	49.295	E	B	4	1.984	180	320	8,2	205	7,4	170	1.663	V+A	A
2.0 TDI AMBITION	41.725	E	D	4	1.968	150	340	10,1	199	4,9	129	1.592	V	A
2.0 TDI 4X4 AMBITION	42.055	F	D	4	1.968	150	340	9,5	197	5,3	139	1.630	V+A	H
2.0 TDI AMBITION 7P.	42.615	E	D	4	1.968	150	340	10,3	198	4,9	129	1.635	V	A
2.0 TDI 4X4 AMBITION 7P.	43.890	F	D	4	1.968	150	340	9,8	195	5,4	142	1.673	V+A	H
2.0 TDI 4X4 STYLE	50.675	D	D	4	1.968	190	400	8,9	210	5,7	150	1.777	V+A	A
2.0 TDI 4X4 STYLE 7P.	51.879	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



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. **Verkoop 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, matzwaart sloopkeltje

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 BASE	11.126	B	B	3	999	71	91	14,4	151	4,1	93	790	A	H
1.0 PURE	14.515	B	B	3	999	71	91	15,1	151	4,1	94	835	A	H
1.0 TURBO PURE	13.988	B	B	3	898	90	135	10,4	155	4,2	97	815	A	H
1.0 TURBO PURE	15.367	B	B	3	898	90	135	11,3	155	4,1	96	840	A	A
1.0 TURBO BRABUS	22.972	C	B	3	898	109	170	9,5	165	4,1	102	895	A	A
ELECTRIC DRIVE PURE	22.829	A	E	0	0	82	160	11,5	130	0,0	0	1.085	A	A
FORTWO CABRIO (3-DEURS)														
1.0 PURE	16.097	C	B	3	999	71	91	15,1	151	4,3	99	840	A	H
1.0 PURE	17.545	C	B	3	999	71	91	15,1	151	4,3	99	875	A	H
1.0 TURBO PURE	17.571	B	B	3	898	90	135	11,7	155	4,2	97	860	A	H
1.0 TURBO PURE	19.019	B	B	3	898	90	135	11,7	155	4,2	97	895	A	H
1.0 TURBO BRABUS	28.002	C	B	3	898	109	170	9,5	165	4,1	104	940	A	A
ELECTRIC DRIVE BUSINESS SOLUTIONS	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 (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 BASE	11.401	B	B	3	999	71	91	15,9	151	4,2	97	875	A	H
1.0 PURE	13.895	B	B	3	999	71	91	16,9	151	4,2	96	905	A	H
1.0 TURBO PURE	13.595	B	B	3	898	90	135	11,2	165	4,3	99	895	A	H
1.0 TURBO PURE	14.974	B	B	3	898	90	135	11,9	165	4,2	98	925	A	A
1.0 T BRABUS	23.518	C	B	3	898	109	170	10,5	180	4,6	104	925	A	A
ELECTRIC DRIVE BUSINESS SOLUTION	23.155	A	E	3	0	82	155	12,7	130	0,0	0	1.200	A	A

SsangYong 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. **Verkoop 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 (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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	D	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	H
1.6D CRYSTAL AWD	28.879	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?

XLV (5-DEURS)

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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	D	B	4	1.597	128	160	11,9	172	7,6	176	1.345	V	A
1.6 4WD CRYSTAL	43.039	D	B	4	1.597	128	160	12,7	172	7,9	184	1.450	V+A	A
1.6D 2WD CRYSTAL	28.475	F	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 (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 E-XG1200 CRYSTAL 2WD	38.379	F	B	4	1.998	150	197	12,2	163	7,5	175	1.537	V	H
2.0 E-XG1200 QUARTZ 2WD	48.936	D	B	4	1.998	150	197	14,6	165	8,0	185	1.545	V	A
2.0 E-XG1200 QUARTZ 4WD	52.638	D	B	4	1.998	150	197	12,2	163	8,2	192	1.618	V+A	H
2.0 E-XG1200 QUARTZ 4WD	56.887	D	B	4	1.998	150	197	14,9	165	8,5	198	1.625	V+A	A
2.2 E-XDI CRYSTAL 2WD	35.700	D	D	4	2.157	178	400	9,9	185	5,3	139	1.598	V	H
2.2 E-XDI QUARTZ 4WD	46.381	D	D	4	2.157	178	400	9,9	185	5,8	152	1.679	V+A	H
2.2 E-XDI QUARTZ 2WD	54.404	D	D	4	2.157	178	400	9,9	185	6,4	169	1.613	V	A
2.2 E-XDI QUARTZ 4WD	61.													

	PRIUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	----------------	-----------	-----------	---------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

CELERIO (5-DEURS)														
1.0 ECONOMY	10.261	A	B	3	998	68	90	14,0	155	3,6	84	790	V	H
1.0 COMFORT	13.461	C	B	3	998	68	90	15,2	155	4,3	99	785	V	A

Ignis: Wat een vrolijk dingetje, handzaam en lollig. Verwijst 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)

1.2 COMFORT	14.511	D	B	4	1.242	90	120	12,2	170	4,6	104	785	V	H
1.2 BUSINESS EDITION	17.011	D	B	4	1.242	90	120	12,2	170	4,6	104	805	V	A
1.2 ALLGRIP SELECT	18.011	D	B	4	1.242	90	120	11,9	165	5,0	114	845	V+A	H

TOPGEARS OORDEEL OVER DE SWIFT: 'Fijn karretje, stemt vrolijk'

Swift: Oogt wat ronder en liever dan z'n voorganger, die een waar pareltje was. Toch rijdt ie nog steeds erg geinig. Er komt ook weer een Sport-versie.

TOPGEARS KEUZE: wachten op die Sport-versie

SWIFT (5-DEURS)

1.2 COMFORT	14.705	B	B	4	1.242	90	120	11,9	180	4,3	98	815	V	H
1.2 BUSINESS EDITION	18.211	D	B	4	1.242	90	120	11,0	175	4,6	103	875	V	H
1.0 SELECT	17.505	C	B	3	998	112	170	10,6	195	4,6	104	840	V	H
1.0 STIJL	21.505	D	B	3	998	112	170	10,0	190	5,0	114	915	V	A
1.4 SPORT	24.205	E	B	4	1.373	140	230	8,1	210	6,0	125	945	V	H

Baleno: Klinkt als een chocoladereep, maar is in werkelijkheid het zoveelste nietszeggende Suzuki-hatchbackje dat verrassend leuk blijkt te rijden.

TOPGEARS KEUZE: in het grijs met grijs interieur en een grijze pruijk

BALENO (5-DEURS)

1.2 COMFORT	14.711	B	B	4	1.242	90	120	12,3	180	4,2	98	840	V	H
1.2 EXCLUSIE	18.461	B	B	4	1.242	90	120	12,3	175	4,2	99	890	V	A
1.0 BOOSTERJET HIGH EXECUTIVE	19.711	B	B	3	998	112	170	11,4	200	4,4	103	880	V	H
1.0 BOOSTERJET HIGH EXECUTIVE	21.711	C	B	3	998	112	160	11,0	190	4,7	109	910	V	A

S-Cross: We bestempelden 'm ooit als nogal anoniem, dus plempte 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)

1.0 BOOSTERJET COMFORT	21.311	C	B	3	988	112	170	11,0	180	5,0	113	1.065	V	H
1.0 BOOSTERJET BUSINESS EDITION	26.311	C	B	3	988	112	170	12,4	170	5,2	119	1.135	V	A
1.4 BOOSTERJET EXCLUSIVE	25.811	C	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,4	120	1.125	V	H
1.4 BOOSTERJET EXCLUSIVE	27.811	C	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,4	122	1.145	V	A
1.4 BOOSTERJET ALLGRIP HIGH EXECUTIVE	31.311	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,6	127	1.190	V+A	H
1.4 BOOSTERJET ALLGRIP HIGH EXECUTIVE	33.311	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,7	128	1.210	V+A	H

Vitara: In haar beste traditie van in-house-concurrentie introduceerde Suzuki de Vitara om het op te nemen tegen de ongeveer even dure S-Cross. Goed bezig.

TOPGEARS KEUZE: 1.4 S AllGrip

VITARA (5-DEURS)

1.6 COMFORT	20.961	D	B	4	1.586	120	156	11,5	180	5,3	123	1.050	V	H
1.6 EXCLUSIE	25.261	D	B	4	1.586	120	156	12,5	180	5,5	127	1.095	V	A
1.6 HIGH EXECUTIVE ALLGRIP	29.761	D	B	4	1.586	120	156	12,0	180	5,6	130	1.135	V+A	H
1.6 HIGH EXECUTIVE ALLGRIP	31.761	D	B	4	1.586	120	156	13,0	180	5,7	131	1.160	V+A	H
1.4 S	28.261	D	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,2	121	1.115	V	H
1.4 S	30.261	D	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,2	122	1.135	V	H
1.4 S ALLGRIP	31.261	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,4	127	1.185	V+A	H
1.4 S ALLGRIP	33.261	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,5	128	1.210	V+A	H

Tesla 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)

75 BUSINESS ECONOMY	71.700	A	E	0	0	320	440	5,8	225	0,0	0	2.075	A	A
75D BASE	86.100	A	E	0	0	333	525	4,4	225	0,0	0	2.180	V+A	A
100D	109.150	A	E	0	0	418	967	4,3	250	0,0	0	2.316	V+A	A
100D PERFORMANCE	149.200	A	E	0	0	612	967	2,7	250	0,0	0	2.316	V+A	A

Model X: Tesla brengt elektrificatie naar het SUV-segment. Gaat onnaards hard, maar helaas willen de vliegeldeuren alleen bij stilstand open - anders was het tevens de eerste vliegende SUV.

TOPGEARS KEUZE: zo krachtig mogelijk, wel gewoon als vijfzitter

MODEL X (5-DEURS)

75D BASE	92.850	A	E	0	0	333	525	6,3	210	0,0	0	2.352	V+A	A
75D BASE 7P.	98.050	A	E	0	0	333	525	6,3	210	0,0	0	2.352	V+A	A
75D BASE 6P.	99.150	A	E	0	0	333	525	6,3	210	0,0	0	2.352	V+A	A
100D	112.500	A	E	0	0	418	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D 7P.	115.700	A	E	0	0	418	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D 6P.	118.800	A	E	0	0	418	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D PERFORMANCE	158.450	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D PERFORMANCE 7P.	161.650	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A
100D PERFORMANCE 6P.	164.750	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V+A	A

Toyota www.toyota.nl/www.toyota.be

Schepper van vele saaije, 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

TOPGEARS OORDEEL OVER DE AYGO: '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!

	PRIUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	----------------	-----------	-----------	---------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

TOPGEARS KEUZE: knaloranjie met zwarte X en boemstereo

AYGO (3-DEURS)

1.0 VVT-I X	10.955	B	B	3	998	72	93	14,1	160	3,8	88	815	V	H
1.0 VVT-I X-PLAY	14.405	C	B	3	998	72	93	15,1	160	4,2	97	935	V	A

AYGO (5-DEURS)

1.0 VVT-I X	11.305	B	B	3	998	72	93	14,1	160	3,8	88	815	V	H
1.0 VVT-I X-PLAY	14.755	C	B	3	998	72	93	15,1	160	4,2	97	935	V	A

Yaris: Populair en spraakmakend karretje, waarin je toch iets grotere kleuters kwijt kunt dan in een Aygo. Klein en Japans betekent dat ie nauwelijks afschrijft, dat's fijn.

TOPGEARS KEUZE: 1.5 VVT-i

YARIS (3-DEURS)

1.0 VVT-I ACCESS	14.575	C	B	3	998	72	93	15,3	155	4,6	104	955	V	H
1.5 VVT-I COMFORT	17.930	C	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,8	109	1.020	V	H

YARIS (5-DEURS)

1.0 VVT-I COMFORT	16.475	C	B	3	998	72	93	15,3	155	4,7	107	955	V	H
1.5 VVT-I COMFORT	18.430	C	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,8	109	1.020	V	H
1.5 VVT-I ENERGY	19.530	B	B	4	1.496	112	136	11,2	175	4,2	96	1.040	V	A
1.5 HYBRID ENERGY	20.175	A	H/B	4	1.497	100	169	11,8	165	3,3	75	1.065	V	A

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)

1.3 NOW	20.870	D	B	4	1.329	99	128	12,6	175	5,5	128	1.125	V	H
1.2T ENERGY	25.625	B	B	4	1.197	116	185	10,1	200	4,8	112	1.165	V	H
1.2T ENERGY PLUS	27.725	B	B	4	1.197	116	185	10,5	195	4,6	106	1.180	V	A
1.8 HYBRID DYNAMIC GO	26.870	A	H/B	4	1.798	136	207	10,9	180	4,1	94	1.285	V	A

AURIS TOURING SPORTS (5-DEURS)

1.3 NOW	22.170	D	B	4	1.329	99	128	13,2	175	5,6	130	1.150	V	H
1.2T ENERGY PLUS	26.925	B	B	4	1.197	116	185	10,4	195	4,8	112	1.180	V	H
1.2T ENERGY PLUS	29.025	B	B	4	1.197	116	185	10,8	195	4,8	110	1.200	V	A
1.8 HYBRID DYNAMIC GO	28.170	A	H/B	4	1.798	136	207	11,2	175	4,2	95	1.310	V	A

Avenis: Als je iets doodgewoons wilt rijden, maar je vindt een Passat te doodgewoon, dan heeft Toyota deze Avenis voor je. Uitstekend ding, verder.

TOPGEARS KEUZE: 1.8 VVT-i met automaat

AVENIS TOURING SPORTS (5-DEURS)

1.8 VVT-I ASPIRATION	35.810	C	B	4	1.798	147	180	9,7	200	6,1	140	1.385	V	H
1.8 VVT-I SKYVIEW EDITION	40.410	D	B	4	1.798	147	180	10,7	200	6,0	142	1.405	V	A

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)

1.8 ACTIVE	30.660	A	H/B	4	1.798	122	163	10,6	180	3,4	78	1.350	V	A
1.8 PLUG-IN DYNAMIC	37.010	A	H/B	4	1.798	122	163	11,8	162	1,2	28	1.505	V	A

PRUIS+ (5-DEURS)

1.8 ACTIVE	34.005	B	H/B	4	1.798	136	207	11,3	165	4,6	106	1.475	V	A
------------	--------	---	-----	---	-------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-------	---	---

Mirai: Je kunt over Toyota zeggen wat je wilt - iets over blinde vormgevers, bijvoorbeeld - maar ze dóén het wel gewoon: een uitgekende waterstofauto bouwen en op de markt brengen.

TOPGEARS KEUZE: ondanks z'n uiterlijk: jazeker

MIRAI (4-DEURS)

FCV EXECUTIVE	79.990	A	W	0	0	154	335	9,6	175	0,1	0	1.825
---------------	--------	---	---	---	---	-----	-----	-----	-----	-----	---	-------


PRIS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
---------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

TOPGEARS KEUZE: in het vuurrood

GT86 (2-DEURS)

2.0 D-4S SPORT	57.020	D	B	4	1.998	200	205	8,2	210	8,0	183	1.238	A
2.0 D-4S SPORT	61.395	D	B	4	1.998	200	205	7,6	226	8,6	196	1.215	A

Volkswagen www.volkswagen.nl / www.volkswagen.be



Er zijn niet veel auto's die nagenoeg alles goed doen, maar veel ervan kun je toch wel bij Volkswagen vinden. De Golf is wellicht de Auto der Auto's.

Verkopende NL 2017: 43.649

Up: Klein, slim en aibaar, dat is de Volkswagen Up. We vinden 'm leuk, maar nog niet zo leuk dat we 'n naam met een uitroepetken schrijven.

TOPGEARS KEUZE: in een frisse tint en met hippe velgjes

UP! (3-DEURS)

1.0 BMT TAKE UP!	10.905	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	834	V
1.0 TSI GTI	19.055	D	B	3	999	116	200	8,8	196	4,8	110	1.070	V

UP! (5-DEURS)

1.0 BMT TAKE UP!	11.285	C	B	3	999	60	95	14,4	162	4,1	96	834	V
1.0 BMT MOVE UP!	14.230	C	B	3	999	60	95	15,3	162	4,1	95	840	V
1.0 BMT UP! BEATS	13.860	C	B	3	999	75	95	13,5	172	4,1	96	836	V
1.0 BMT HIGH UP!	16.760	C	B	3	999	75	95	14,9	172	4,2	97	840	V
1.0 TSI BMT UP! BEATS	14.975	C	B	3	999	90	160	9,9	185	4,4	101	902	V
1.0 TSI GTI	19.430	D	B	3	999	116	200	8,8	196	4,8	110	1.070	V
1.0 ECOFUEL MOVE UP!	14.265	A	B/A	3	999	68	90	16,3	165	0,0	82	933	V
E-UP!	26.790	A	E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	V

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

POLO (5-DEURS)

1.0 MPI TRENDLINE	15.335	C	B	3	999	65	95	15,5	164	4,7	108	1.005	V
1.0 MPI COMFORTLINE	17.735	C	B	3	999	75	95	14,9	170	4,7	108	1.005	V
1.0 TSI COMFORTLINE	18.835	B	B	3	999	95	175	10,8	187	4,4	101	1.045	V
1.0 TSI COMFORTLINE	20.635	C	B	3	999	95	175	10,8	187	4,6	105	1.080	V
1.0 TSI COMFORTLINE	19.975	C	B	3	999	116	200	9,5	200	4,6	105	1.055	V
1.0 TSI HIGHLINE	23.135	C	B	3	999	116	200	9,5	200	4,6	109	1.090	V
2.0 TSI GTI	29.275	E	B	4	1.984	200	320	6,7	237	5,9	134	1.241	V
1.0 TGI TRENDLINE	17.075	A	B/A	3	999	90	160	11,9	183	3,1	85	1.139	V
1.6 TDI TRENDLINE	20.075	D	D	4	1.598	95	250	11,2	185	3,7	97	1.147	V

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 goed, dat is ie.

TOPGEARS KEUZE: de GTI blijft een topper

GOLF (5-DEURS)

1.0 TSI TRENDLINE	22.620	B	B	3	999	86	175	11,9	180	4,5	105	1.127	V
1.0 TSI TRENDLINE	23.880	B	B	3	999	110	200	9,9	196	4,7	106	1.137	V
1.0 TSI COMFORTLINE	28.420	B	B	3	999	110	200	9,9	196	4,7	106	1.137	V
1.5 TSI COMFORTLINE	26.880	C	B	4	1.498	131	200	9,1	210	4,9	113	1.180	V
1.5 TSI COMFORTLINE	29.380	C	B	4	1.498	131	200	9,1	210	4,8	110	1.222	V
1.5 TSI HIGHLINE	29.720	C	B	4	1.498	150	250	8,3	216	5,1	116	1.216	V
1.5 TSI HIGHLINE	32.220	C	B	4	1.498	150	250	8,3	216	5,0	114	1.238	V
2.0 TSI GTI BUSINESS	38.580	E	B	4	1.984	230	350	6,4	250	6,4	148	1.286	V
2.0 TSI GTI PERFORMANCE BUSINESS	40.120	E	B	4	1.984	245	370	6,2	250	6,6	150	1.309	V
2.0 TSI GTI PERFORMANCE BUSINESS	42.620	E	B	4	1.984	245	370	6,2	248	6,3	144	1.337	V
2.0 TSI AMOTION R	55.680	G	B	4	1.984	310	380	5,1	250	7,9	180	1.405	V+A
2.0 TSI AMOTION R	58.180	G	B	4	1.984	310	380	4,6	250	7,0	163	1.427	V+A
1.4 TGI CNG COMFORTLINE	28.520	A	B/A	4	1.395	110	200	10,6	195	5,6	98	1.282	V
1.4 TGI CNG COMFORTLINE	31.020	A	B/A	4	1.395	110	200	10,6	195	5,3	95	1.295	V
1.6 TDI TRENDLINE	27.920	E	D	4	1.598	116	250	10,2	198	4,0	104	1.223	V
1.6 TDI TRENDLINE	30.420	D	D	4	1.598	116	250	10,2	198	3,8	100	1.243	V
2.0 TDI HIGHLINE	33.520	E	D	4	1.968	150	340	8,6	216	4,3	111	1.286	V
2.0 TDI HIGHLINE	36.020	F	D	4	1.968	150	340	8,6	214	4,5	117	1.330	V
2.0 TDI GTD BUSINESS	40.280	F	D	4	1.968	184	380	7,5	230	4,5	119	1.277	V
2.0 TDI GTD BUSINESS	42.780	F	D	4	1.968	184	380	7,5	228	4,5	118	1.295	V
E-GOLF	38.490	A	E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	V

GOLF VARIANT (5-DEURS)

1.0 TSI TRENDLINE	24.980	B	B	3	999	110	200	10,4	197	4,8	109	1.195	V
1.0 TSI TRENDLINE	27.480	B	B	3	999	110	200	10,4	197	4,8	109	1.217	V
1.5 TSI COMFORTLINE	27.980	B	B	4	1.498	131	200	9,5	211	4,9	113	1.246	V
1.5 TSI COMFORTLINE	30.480	B	B	4	1.498	131	200	9,5	211	4,8	110	1.278	V
1.5 TSI HIGHLINE	30.820	B	B	4	1.498	150	250	8,7	218	5,1	116	1.260	V
1.5 TSI HIGHLINE	33.320	B	B	4	1.498	150	250	8,7	218	5,0	114	1.284	V
2.0 TSI AMOTION R	59.280	F	B	4	1.984	310	400	4,8	250	7,2	164	1.493	V+A
1.4 TGI CNG COMFORTLINE	29.620	A	B/A	4	1.395	110	200	10,9	196	5,6	98	1.263	V
1.4 TGI CNG COMFORTLINE	32.120	A	B/A	4	1.395	110	200	11,5	196	5,3	95	1.291	V
1.6 TDI TRENDLINE	29.020	D	D	4	1.598	116	250	10,7	200	4,0	104	1.276	V
1.6 TDI TRENDLINE	31.520	D	D	4	1.598	116	250	10,7	200	3,9	101	1.295	V
2.0 TDI HIGHLINE	34.620	E	D	4	1.968	150	340	8,9	218	4,4	113	1.338	V
2.0 TDI HIGHLINE	37.120	E	D	4	1.968	150	340	8,9	216	4,6	117	1.358	V
2.0 TDI GTD BUSINESS	40.980	F	D	4	1.968	184	380	7,9	231	4,7	124	1.375	V
2.0 TDI GTD BUSINESS	43.480	F	D	4	1.968	184	380	7,9	229	5,0	125	1.395	V

Golf Alltrack (5-DEURS)

1.8 TSI AMOTION ALLTRACK BUSINESS	39.380	E	B	4	1.798	180	280	7,8	217	6,7	156	1.437	V+A
2.0 TDI AMOTION ALLTRACK BUSINESS	42.820	G	D	4	1.968	184	380	7,8	219	5,2	137	1.484	V+A

TOPGEARS KEUZE: 1.4 TSI Dune, breng wat pret in je leven

BEETLE (3-DEURS)

1.2 TSI EXCLUSIVE SERIES	26.980	C	B	4	1.197	105	175	10,9	180	5,4	126	1.214	V
1.2 TSI DUNE	30.560	C	B	4	1.197	105	175	11,3	177	5,5	126	1.266	V
1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	30.720	C	B	4	1.390	150	250	8,7	203	5,5	126	1.263	V

Beetle: Na de afschrikwekkende klomp retro-blijheid die zijn voorganger was, is deze Beetle een verademing. Een bijzonder tof ding.

1.4 TSI DUNE	34.520	C	B	4	1.395	150	250	8,8	200	5,5	127	1.295	V
2.0 TSI DUNE	38.920	B	B	4	1.984	220	350	6,9	228	6,6	153	1.364	V
2.0 TSI DUNE	41.020	B	B	4	1.984	220	350	6,9	226	6,8	157	1.389	V

BEETLE CABRIO (2-DEURS)

1.2 TSI EXCLUSIVE SERIES	31.580	C	B	4	1.197	105	175	11,7	178	5,5	127	1.295	V
1.2 TSI DUNE	35.370	D	B	4	1.197	105	175	12,1	175	5,6	129	1.360	V
1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	35.820	D	B	4	1.390	150	250	9,1	201	5,7	130	1.332	V
1.4 TSI DUNE	39.570	D	B	4	1.395	150	250	9,2	198	5,6	130	1.404	V
2.0 TSI DUNE	43.800	E	B	4	1.984	220	350	7,1	226	6,8	157	1.447	V
2.0 TSI DUNE	45.900	E	B	4	1.984	220	350	7,1	224	6,9	161	1.471	V

Passat: Een dijk van een ding, en qua design strakker en aantrekkelijker dan ooit tevoren. Erg compleet uit te rusten, en met snelle motoren.

TOPGEARS KEUZE: die biturbodiesel lonkt

PASSAT (4-DEURS)

1.4 TSI COMFORTLINE	35.175	A	B	4	1.395	125	200	9,7	208	4,9	113	1.220	V
1.4 TSI COMFORTLINE	35.175	B	B	4	1.395	125	200	9,7	208	5,3	122	1.267	V
1.4 TSI ACT COMFORTLINE	37.035	A	B	4	1.395	150	250	8,4	220	5,0	114	1.313	V
1.4 TSI ACT COMFORTLINE	37.035	A	B	4	1.395	150	250	8,4	220	4,8	112	1.287	V
1.4 TSI GTE	44.305	A	H/B	4	1.395	218	400	7,4	225	1,7	38	1.6	

TOPGEARS KEUZE: 2.0 TDI, dan kun je die zeven personen tenminste ook op gang brengen

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
TOURAN (5-DEURS)													
1.2 TSI COMFORTLINE	32.845	D	B	4	1.197	110	175	11,3	189	5,5	126	1.336	V H
1.2 TSI COMFORTLINE 7P	33.541	D	B	4	1.197	110	175	11,3	189	5,5	126	1.336	V H
1.4 TSI COMFORTLINE	35.845	D	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,6	130	1.354	V H
1.4 TSI COMFORTLINE 7P	36.541	D	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,6	130	1.354	V H
1.4 TSI COMFORTLINE	37.985	D	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,4	125	1.378	V A
1.4 TSI COMFORTLINE 7P	38.681	D	B	4	1.395	150	250	8,9	209	5,4	125	1.378	V A
1.8 TSI HIGHLINE	41.745	D	B	4	1.798	180	250	8,3	218	6,1	139	1.441	V A
1.8 TSI HIGHLINE 7P	42.441	D	B	4	1.798	180	250	8,3	218	6,1	139	1.441	V A
1.6 TDI SCR COMFORTLINE	37.545	E	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,5	118	1.439	V H
1.6 TDI SCR COMFORTLINE 7P	38.241	E	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,5	118	1.439	V H
1.6 TDI SCR COMFORTLINE	39.645	E	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,2	111	1.460	V A
1.6 TDI SCR COMFORTLINE 7P	40.341	E	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,2	111	1.460	V A
2.0 TDI SCR COMFORTLINE	40.765	E	D	4	1.968	150	340	9,3	208	4,5	118	1.452	V H
2.0 TDI SCR COMFORTLINE 7P	41.461	E	D	4	1.968	150	340	9,3	208	4,5	118	1.452	V H
2.0 TDI SCR HIGHLINE	47.505	E	D	4	1.968	190	400	8,2	220	4,7	122	1.515	V A
2.0 TDI SCR HIGHLINE 7P	48.201	E	D	4	1.968	190	400	8,2	220	4,7	122	1.515	V A

Sharan: Een van de laatst overgebleven grote MPV's - de rest is inmiddels allemaal verzameld door de zeventzins SUV. Toch is dit ook praktisch. En saai...

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
SHARAN (5-DEURS)													
1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	48.535	D	B	4	1.395	150	250	9,9	200	6,5	150	1.655	V H
1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	52.935	D	B	4	1.395	150	250	9,9	198	6,7	156	1.688	V A
2.0 TDI EXCLUSIVE SERIES	54.835	D	D	4	1.968	150	340	10,3	200	5,1	131	1.722	V H
2.0 TDI EXCLUSIVE SERIES	59.175	E	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.

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
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	D	B	4	999	102	175	12,1	172	5,5	126	1.371	V H
1.0 TSI TRENDLINE 7P	27.863	D	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 TSI TRENDLINE	31.220	B/A	4	1.395	110	200	12,9	174	4,3	118	1.568	V H	
1.4 TSI TRENDLINE 7P	32.005	B/A	4	1.395	110	200	12,9	174	4,3	119	1.568	V H	
1.4 TSI TRENDLINE	34.320	B/A	4	1.395	110	200	12,9	172	4,4	122	1.605	V H	
1.4 TSI TRENDLINE 7P	34.993	B/A	4	1.395	110	200	12,9	172	4,4	122	1.605	V H	
2.0 TDI TRENDLINE	33.860	D	D	4	1.968	75	225	17,6	152	4,8	126	1.473	V H
2.0 TDI TRENDLINE 7P	34.533	D	D	4	1.968	75	225	17,6	152	4,8	126	1.473	V H
2.0 TDI BLUEMOTION	34.020	F	D	4	1.968	102	250	12,9	172	4,8	116	1.487	V H
2.0 TDI TRENDLINE 7P	36.533	D	D	4	1.968	102	250	13,0	172	4,6	126	1.487	V H
2.0 TDI TRENDLINE	40.650	D	D	4	1.968	102	250	13,0	170	4,9	130	1.523	V A
2.0 TDI TRENDLINE 7P	41.323	D	D	4	1.968	102	250	13,0	170	4,9	130	1.523	V A

Volvo www.volvocars.nl / www.volvocars.be

Maakt allang geen blokkendozen op wielen meer: moderne Volvo's zijn glad getekend en beschikken over steeds kleinere, zuinigere motoren.

Verkopen 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 lijken plots nogal saai. En hij is nog goedkoper ook.

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
TOPGEARS KEUZE: een T4 met goede uitrusting													
V40 (5-DEURS)													
1.5 T3 EDITION	27.015	D	B	4	1.498	122	220	9,8	190	5,6	129	1.346	V A
2.0 T2 EDITION	27.015	D	B	4	1.969	122	220	10,4	190	5,9	137	1.315	V H
2.0 T3 EDITION	29.015	D	B	4	1.969	152	250	9,9	210	6,0	139	1.315	V H
1.5 T3 EDITION	29.015	D	B	4	1.498	152	250	8,3	210	5,7	132	1.343	V A
2.0 D2 EDITION	31.015	F	D	4	1.969	120	280	10,6	190	4,6	122	1.353	V H
2.0 D2 EDITION	31.015	F	D	4	1.969	120	280	10,5	190	4,5	118	1.383	V A
2.0 D3 BUSINESS SPORT	29.015	D	D	4	1.969	150	320	8,4	190	3,6	96	1.337	V H
2.0 D3 BUSINESS SPORT	31.515	D	D	4	1.969	150	320	8,4	190	4,0	104	1.353	V A
V40 CROSS COUNTRY (5-DEURS)													
1.5 T3 EDITION	30.015	D	B	4	1.498	152	250	8,5	210	5,8	134	1.360	V A
2.0 D2 EDITION	32.015	D	D	4	1.969	120	280	10,7	190	4,7	123	1.394	V H
2.0 D2 EDITION	32.015	F	D	4	1.969	120	280	10,6	190	4,6	121	1.394	V A
2.0 D3 EDITION	34.015	F	D	4	1.969	150	320	8,7	205	4,7	123	1.402	V H
2.0 D3 EDITION	34.015	F	D	4	1.969	150	320	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?

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
TOPGEARS KEUZE: die T8 zal een flitsend feestje zijn													
V60 (5-DEURS)													
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 INSCRIPTION	57.415	F	B	4	1.969	310	400	5,8	250	7,4	171	1.724	V+A A
2.0 T8 TWIN ENGINE AWD INSCRIPTION	57.785	A	H/B	4	1.969	390	N.B.	250	2,1	49	1.969	V+A A	
2.0 D3	42.915	D	D	4	1.969	150	320	9,9	205	4,4	117	1.590	V H
2.0 D3	44.915	D	D	4	1.969	150	320	9,9	205	4,5	120	1.629	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 (MY2018) (5-DEURS)													
1.5 T2 POLAR	35.415	D	B	4	1.498	122	220	10,3	190	5,9	138	1.489	V A
2.0 T3 POLAR	35.415	D	B	4	1.969	152	250	8,7	205	5,8	135	1.479	V H
1.5 T3 POLAR	37.415	D	B	4	1.498	152	250	8,7	205	5,9	138	1.472	V A
2.0 D2 POLAR	36.915	D	D	4	1.969	120	280	11,5	195	3,8	101	1.460	V H
2.0 D2 POLAR	38.415	D	D	4	1.969	120	280	11,7	195	4,3	111	1.457	V A
2.0 D3 POLAR	38.415	D	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
V60 CROSS COUNTRY (5-DEURS)													
2.0 T5 POLAR+	47.915	D	B	4	1.969	245	350	6,6	210	6,6	153	1.546	V A
2.0 T5 AWD POLAR+	51.915	E	B	4	1.969	245	350	6,8	210	7,4	168	1.599	V+A A
2.0 D3 POLAR+	41.915	D	D	4	1.969	150	320	9,1	205	4,2	111	1.532	V H

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO ₂ -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
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
2.0 D4 AWD POLAR+	54.815	E	D	5	2.400	190	420	8,9	205	5,7	149	1.629	V+A A

S90/V90: Met deze schitterende sedan/station-combinatie zet Volvo zich neer als wellness-specialist bij uitstek. Hierin rijden is ontspannen genieten; zelfs met enkel viercilinders.

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	
----------	---------------	--



THIJS TIMMERMANS

waardenburg

Thijs Timmermans Waardenburg B.V. | Filipsweistraat 9 | 4181 CH Waardenburg | 0418 - 745130

Ontdek onze wereld van exclusieve auto's

thijstimmermans.com

DEMAND MORE

DEMAND LEXUS

Ervaar onze service van het hoogste niveau. Hybride zonder stekker, standaard met automaat, krachtig design - een Lexus biedt meer dan u in een standaard proefrit kunt ontdekken. Maak daarom uitgebreid kennis met Lexus tijdens de 48 uur proefrit, want u rijdt al een Lexus vanaf € 29.895,- of € 399,-* per maand.

Ontdek meer op lexus.nl



Brandstofverbruik Lexus hybride range 41 - 71 L/100km; CO2 93 - 161 g/km.
*Lexus Financial Services leasetarief o.b.v. Lexus CT 200h, Full Operational Lease, 60 maanden en 10.000 km/jaar, incl. 75% bonus/malus, excl. BTW en brandstof. Tarieven kunnen afwijken. Bij wijziging van opties, looptijd, kilometrage en gewicht. Geldig vanaf 1 maart 2018. Prijswijzigingen en drukfouten voorbehouden.

 **LEXUS**
EXPERIENCE AMAZING