

DRAGRACE: WINT DE FERRARI 812 VAN DE BRABUS 800?



BBC

OKTOBER 2018 € 6,95

# Top Gear

MAGAZINE NEDERLAND



# DIVO

5 miljoen voor een Chiron met ballen



**TREKAUTO'S:** RRS SVR & PROJECT 8 • BENTAYGA & CONTI GT3  
AMG G 63 & AMG GT R • CAYENNE & 911 GT3 RS • URUS & HURACÁN



# LIFE IS A RACE.

The new Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé.

Gecombineerd verbruik: 9,1 – 11,3 l/100 km, 11,0 – 8,8 km/l. CO<sub>2</sub>-uitstoot: 209 – 257 g/km (volgens de NEDC-normen).  
Voor officiële dealeradressen, kosten en leveringsvoorwaarden, zie [mercedes-benz.nl](http://mercedes-benz.nl).



**AMG**



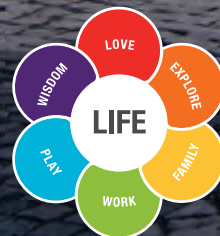
# 'De mens heeft passie, heeft emotie en is sensueel'

*Laurens van den Acker - Directeur Industrial Design Renault*

## **De Renault CLIO: design met passie en sensualiteit**

Laurens van den Acker is Directeur Industrial Design bij Renault. En de man achter onze designfilosofie. Geïnspireerd door het leven, vormgegeven in een bloem. Waarbij elk bloemblad symbool staat voor een fase in het leven. Zo is het design van de Renault CLIO voortgekomen uit de levensfase 'Love': je wordt verliefd. De CLIO is een auto vol passie en sensualiteit. Dat zie je terug in het design en dat voel je als je er in rijdt.

**Ontdek meer over 'Love' en de designfilosofie op [renault.nl/design](http://renault.nl/design)**





**RENAULT**  
Passion for life





## Ze komen!

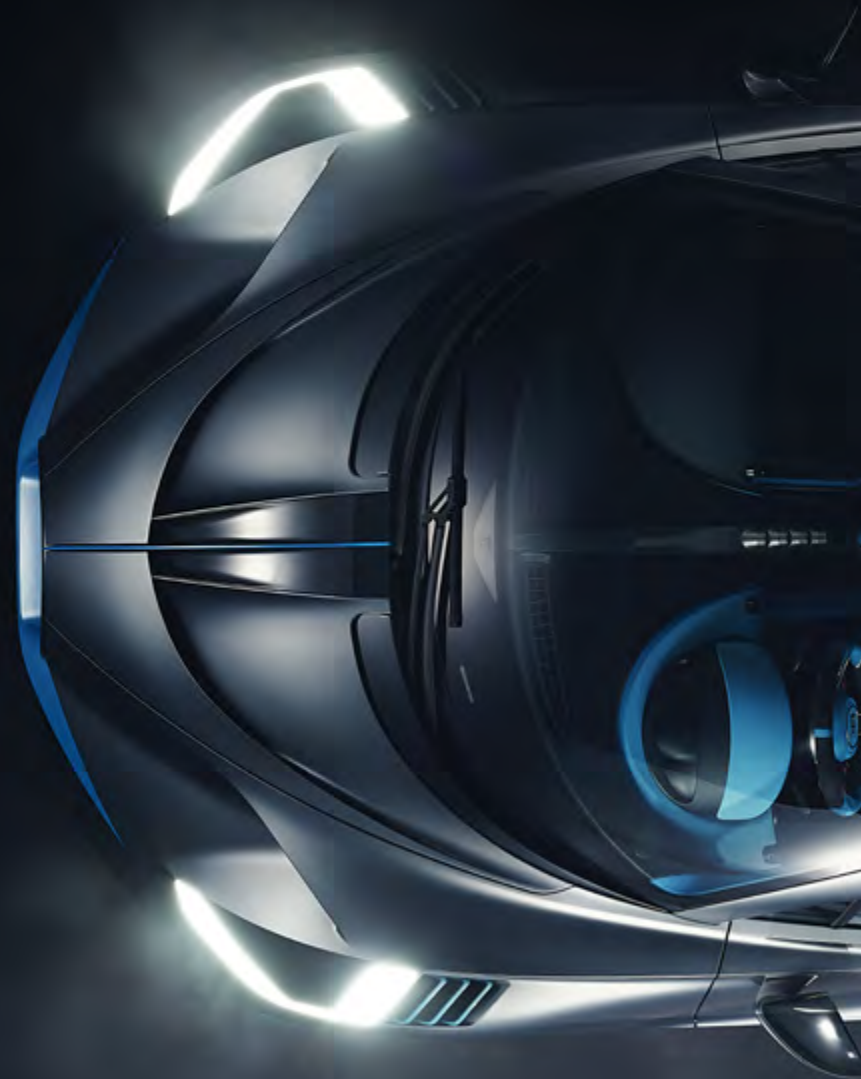
**H**et gaat niet goed met de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de wereld. Ondanks het geklooi bij onder andere de Volkswagen Groep om de consument te belazeren met andere waarden dan de werkelijke, zijn alle auto's de afgelopen 30 jaar veel schoner geworden. De pest is alleen: er zijn ook veel meer auto's bij gekomen. Dus per saldo schiet het niet op: in 1990 ging er net zoveel CO<sub>2</sub> de lucht in als nu in 2018. Volgens specialisten hebben we nog maximaal vijftien jaar om een grote omslag te bewerkstelligen, daarna vergaat de wereld.

De voortekenen worden de laatste tijd met de dag gunstiger: we staan nu echt op het punt om met z'n allen elektrisch te gaan rijden. Tot nu toe kon je kiezen uit onooglijke gebakjes van bekende merken – alle lof voor hun pionierende rol overigens, maar met sexy modellen hadden ze een bijna onoverbrugbare voorsprong op hun concurrenten kunnen nemen, met een Leaf of een iets omgebouwde Up lukt dat simpelweg niet. Fraaiere modellen komen van Tesla, met dank aan een blowende en veel te rijke ondernemer, die soms visie toont (Tesla-koers: omhoog) en soms van het padje af lijkt (Tesla-koers: omlaag).

We schreven het al eerder: Jaguar toonde vrij onverwacht lef met de I-Pace, al is niet iedereen te spreken over het nogal aparte uiterlijk. Een elektrische F-Pace zou een warm broodje zijn geweest, maar wellicht komt dat nog. Audi doet al maanden geheimzinnig over een nieuwe elektrische lijn (als je dit leest, zijn de eerste foto's waarschijnlijk al vrijgegeven) en Mercedes lanceert een soort submerk met de naam EQ. BMW zal aanstands volgen met i-modellen die meer bruikbaar zullen zijn en dus hopelijk voor hen wel zullen scoren. Een wetmatigheid in de autowereld is dat als de 'premium Duitsers' ergens mee starten, alles en iedereen daaronder volgt.

Dus: in 2021 is de diesel nagenoeg uitgestorven, is het bijtellingsvoordeel op elektrische auto's verdwenen en zul je meer elektrisch aanbod zien dan auto's met een benzinemotor. Terwijl we naar de Bugatti Divo staren, proberen we langzaam aan die toekomst te wennen...

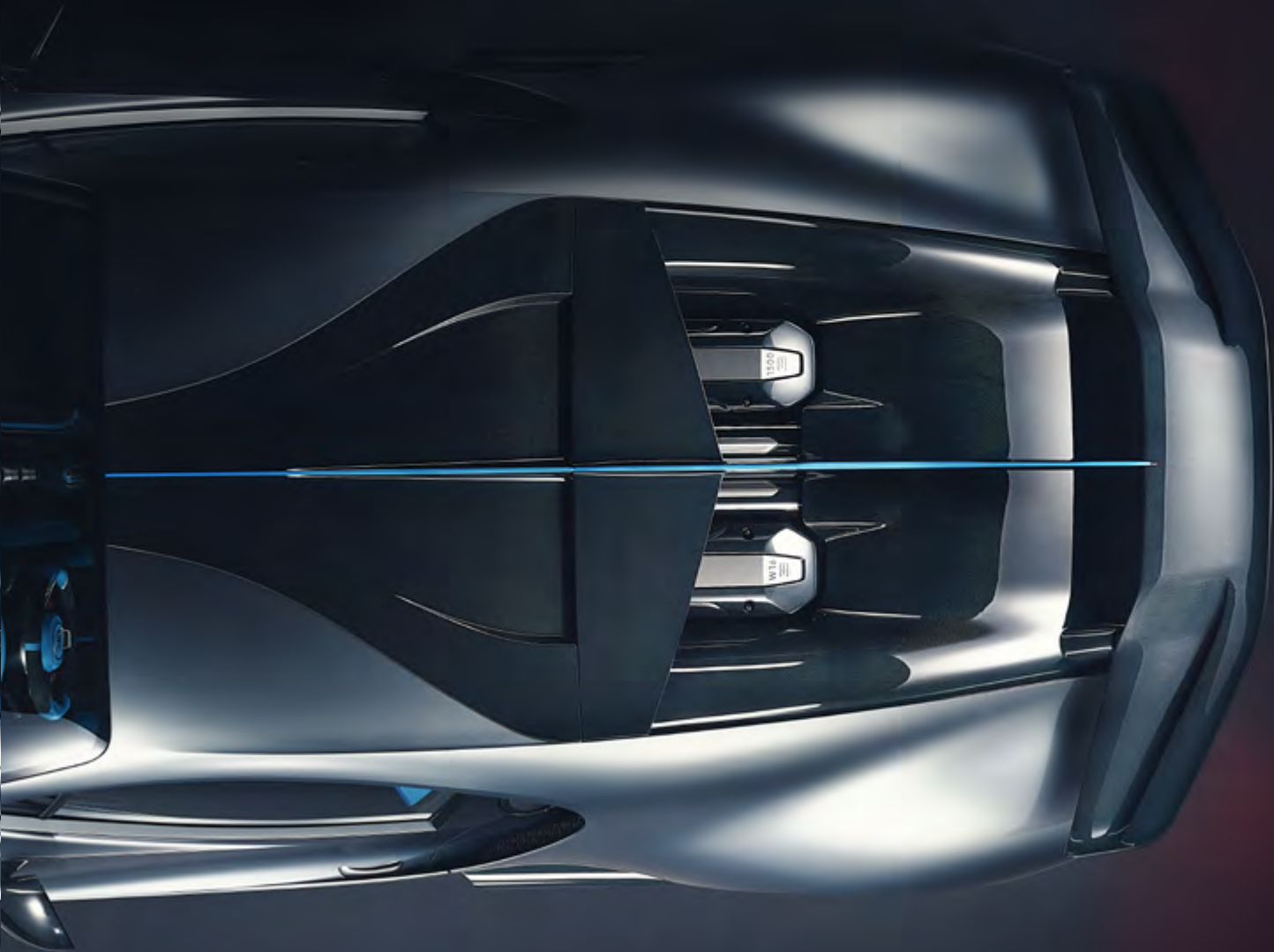
Roland & Martijn van der Spek  
**UITGEVERS**



# 094

## Bugatti Divo

Niet dat de Chiron nou zo belabberd presteerde, maar Bugatti ziet ruimte voor iets nog extremers...



MAZDA CX-3 2018

WE WORDEN ER STIL VAN.



De Mazda CX-3 heeft onlangs een subtiele update gehad. Of liever, upgrade. In lijn met het Japanse KODO design zijn zowel het exterieur als het interieur op talloze punten vakkundig aangescherpt, waardoor hij nog mooier oogt. Maar het grootste verschil is met het blote oog niet te zien. Want bij het creëren van deze CX-3 hebben we fors meer isolatie gebruikt, waardoor hij aanzienlijk stiller is. Daardoor voelt u zich tijdens het rijden nog meer één met de auto.



mazda

DRIVE TOGETHER

Mazda CX-3 2018 vanaf € 24.490,-. Gemiddeld verbruik Mazda CX-3 2018: 4,4 tot 7,0 liter per 100 km / 22,7 tot 14,3 km per liter / CO<sub>2</sub>-uitstoot 114 tot 160 g/km. Prijzen incl. bpm, btw en kosten rijklaar maken. Prijzen excl. metallic/mica lak en eventuele opties. Afgebeeld model kan afwijken van de daadwerkelijke specificaties. Prijswijzigingen voorbehouden. Zie voor kosten en voorwaarden: [www.mazda.nl](http://www.mazda.nl)



TopGear

# Inhoud

Een exoot die zichzelf 'Superfast' noemt, en... een grote familie-station. Beide met 800 pk. Wie wint?

# 146

## Ferrari 812 vs Brabus 800

### 063 TG Fashion Special

Heb je net allemaal nieuwe zomerkleren, komt die verdraaide herfst er weer aan. Geen nood. TopGear helpt je uit de brand met (bindend) mode-advies

### 094 Bugatti Divo

Een Chiron? Kom op zeg, daar kun je niet meer mee aankomen. Dit is Bugatti's nieuwste zestiencilinder-meesterwerk: lichter, heftiger en met blauwe banden

### 102 Trailerspeeltjes

Ja, sommige circuitauto's kun je ook prima naar het circuit toe rijden. Maar is het niet gaver om ze achter een soort opgeblazen versie van zichzelf te binden?

### 114 Urus + Performante

Na alle andere SUV/supercar-combinaties te hebben uitgeprobeerd, sturen we het ultieme Lamborghini-duo over een paar prachtige wegen in Engeland

### 122 Microlino

Weet je nog, dwergauto's? Die waren hartstikke hip in de jaren vijftig. Nu stelde iemand blijkbaar de vraag: wat als je ze terugbrengt en elektrisch maakt?

### 128 Nissan GT-R50

Japans en Italiaans zijn niet altijd even goed met elkaar te combineren. Maar in het geval van Nissan en Italdesign, en deze extreme GT-R, gaat het prima

### 134 Jim Glickenhaus

De man die Ferrari nogal boos maakte door hun auto's tot iets snellers te verbouwen, toont ons zijn autocollectie en de plannen voor zijn merk SCG

### 140 Aston Cygnet V8

Het beste idee van dit én volgend jaar: iemand gaf Aston de opdracht om een V8 uit een Vantage in zijn Cygnet te bouwen. We rijden ermee en lachen hard

### 146 Ferrari vs Brabus

Soms heb je een goede vraag waar je het antwoord per se op móet weten. Zoals: wat gaat harder met 800 pk, een supercar of een Rambo-stationwagen?

*Son of Time*  
GOOD TIMES ROLLING



**TW987 Ø 46 MM  
Moksha Special Edition**

Moksha is a centuries old concept born from Hindu and Buddhist philosophy that represents freedom and liberation. Together with Sinroja Motorcycles and BMW Motorrad we created a timepiece and a custom motorcycle based on this concept. Side by side, the custom bike and timepiece vibe with vintage aesthetics, progressive design and freedom above all else.

● ●  
**TW STEEL®**  
EXPLORE TWSTEEL.COM

Van Impe Erebodegem | Atelier Noordelijk Ambacht Gorredijk | City Diamonds Amsterdam | Broekhuis Juwelier Steenbergen | Roel en Sandra Bakker Honselaarsdijk  
Juwelier Oorebeek Krimpen a/d IJssel | Juwelier Kremer Stadskanaal | Juwelier Knoef Hengelo | Gold 4 you Houten | Ina van 't Hoog Vlaardingen | Juwelier Nobel Woerden  
Twinkle juweliers Emmen | Juwelier Hekman Hardenberg | Juwelier Geerling Bussum | Juwelier Meier Best | Mucci Haaksbergen | Horlogerie van Manen Veenendaal  
Avenue Dordrecht | Juwelier van Zaanen Krommenie | Quickjewels Urk | Kish.nl Zenderen | WatchXL

# Inhoud



Wat wij zouden doen als we een wilde fantasie en een megabudget hadden? Zoiets, waarschijnlijk

# 140

## Aston Martin Cygnet V8



## Nieuws

### 020 Audi PB18 e-tron

Het is de derde keer dat Audi elektro-spul in een R8-achtige bouw. Drie keer is vast scheepsrecht

### 024 Ferrari 488 Pista Spider

De heetste middenmotor-Ferrari van het moment is zijn dak verloren. Prima: kun je 'm beter horen

### 032 Lambo Aventador SVJ

Uit-smijt-Aventador schopt het tot 770 pk en een Ring-record. Ook ziet ie er nog een stuk bozer uit

### 042 Merc EQ Silver Arrow

Niemand weet hoe de toekomst van de autosport eruit gaat zien. Maar Mercedes heeft wel een idee

## Planet *TopGear*

### 050 Auto-bio: Terry Grant

Stuntman Terry Grant liet allerlei auto's over de kop vliegen op je scherm; maar wat reed hij 'normaal'?

### 053 Opinie: Roborace

Daniel Simon, designer van tegen elkaar racende, bestuurderloze auto's, vertelt zijn beweegredenen

### 056 Robert Doornbos

Zoals elke maand geeft TG's eigen oud-F1-coureur Doornbos zijn visie op de gang van zaken in de F1

### 055/059 Reid/Harris

TopGear-presentatoren Rory en Chris over respectievelijk verkeersdeelnemers en een oud circuit in België

## Drives

072 Aston Martin DBS Superleggera

076 Mercedes CLS 450 4Matic Edition 1

077 Audi TTS

078 BMW M2 Competition

080 Fiat 500X 1.0 Urban Opening Edition

081 Genesis G70 3.3 Turbo Sport

082 Jaguar XE SV Project 8

084 Audi A6 Avant 45 TFSI quattro

085 Mercedes-AMG C 63 S Estate

086 Ford GT

### 155 Koopgids

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

## 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 filmauto's



**Peter Rutten** In TG159 maakten jullie een selectie van iconische filmauto's. Eentje ontbreekt er, uit *Children of Men*: de Renault Avantime. Die van mij is vijftien jaar oud en komt net terug van een 5.500 kilometer lange trip door Scandinavië. Check mijn Instagram: @art\_chitect. Knuffel!

**TG** Futuristisch was ie misschien, een fijne roadtripmobiel ook, maar sorry Peter – zo legendarisch als een General Lee of A-Team-busje zal ie nooit worden. Om dit leed te verwerken, sturen we je een Stig-shirt op – geef ons je maat en adresgegevens even door. Kusjes!

## Over hoge Rolls-Royces



**Noud van der Vaart** Ik zag iets in mijn ooghoek verschijnen en het was zwart en wit. Rara, wat is dit? Ik dacht: het zou zomaar eens de Rolls-Royce Cullinan kunnen zijn. Klopt dat? Groetjes, Noud (11 jaar).

**TG** Dat klopt helemaal, Noud. Mooi gespot!

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 elektrische dingen



**Bart Veldkamp** Met interesse het augustusnummer gehaald met de bijlage 'Alles over elektrische auto's'. Helaas miste ik info over het Nederlandse project Lightyear, en over de modellenlijn van het Chinees/Amerikaanse merk Byton. Misschien in de toekomst het woordje 'bijna' voor de titel zetten?

**TG** Inderdaad Bart, we konden helaas niet alles meenemen wat er op elektrisch vlak speelt – anders was de bijlage zo dik geworden als het magazine zelf. Maar 'bijna alles' vonden we niet lekker bekken. Misleidend hè?

## Over Koenigsegg's Le Mans-ideeën voor 2020



**Twan Bosman** Doet één keer mee, wint meteen en wordt verbannen, net als die Mazda vroeger.

**Rani Al-Muhanna** Als dit gebeurt, kan geen andere auto nog winnen...

**Gilbert Blokland** Denk je dat je zo'n auto met 400+ km/u zult zien rijden? Iets met regulering... :-P

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

## Over de prijs van de eerste Suzuki Jimny in NL (30 mille)



**Marlon van Rijswijk** Meer dan 10.000 euro aan BPM. Nederland is echt een anti-land geworden...

**Casper Posthumus** Geen gekke auto voor die prijs.

**Laurens Colpi** Amai dat is veel geld! Daar koop je een Trailhawk Renegade voor.

**TG** Welkom in Nederland: die Renegade kost bij ons 47 mille...



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



**TG** Vandaag zijn we op het Ford-testcentrum in Lommel (B) met iets bijzonders. U wide koolstofvezel? Pak aan. #fordgt #koolstofvezel

# De nieuwe Ford Focus

Vanaf

€333 per maand\*



Met de nieuwe Ford Focus ST-Line blijf je nooit onopgemerkt. Zijn sportieve en dynamische uitstraling, ondernemende karakter en slimme technologieën maken rijden aangenamer en veiliger. Zo biedt hij innovatieve opties als Adaptieve Cruise Control, Rijstrook Centrerend en Snelheidsbordherkenning. Kom hem nu bekijken en merk dat hij alles heeft om het jou naar de zin te maken. [Ford.nl](https://www.ford.nl)



**Go Further**

\*Ford Private Lease aanbieding vanaf € 333,00 p.mnd. is gebaseerd op 60 mnd./10.000 km p.j. Afgebeelde auto kan afwijken van standaardspecificaties. Gemiddeld brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot: km/liter: 20,4-28,5; liter/100 km: 3,5-4,9; CO<sub>2</sub>: g/km: 91-134.

**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 Heideman (adjunct), Ruben Baeten, Mattijn Nederend, Arjan Stokkers

**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,  
Eric van Vuuren, 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](http://www.topgear.nl/service)  
Voor overige vragen, mail naar [topgear@aboland.nl](mailto: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.

#### NEDERLAND

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](http://www.topgear.nl/abonnementsvoorwaarden)

### DIGITAAL

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

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

### SALES/ADVERTENTIES

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

### PRINT

Senefelder Misset – Doetinchem

### DISTRIBUTIE NEDERLAND

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](mailto:uk.publishing@bbc.com)  
[uk.publishing@bbc.com](mailto:uk.publishing@bbc.com)  
[www.bbcworldwide.com/uk-anz/ukpublishing.aspx](http://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.  
For more information about this and other BBC magazines published by Immediate Media Co., go to <http://www.immediate.co.uk>

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

© VDS Magazines B.V. ISSN 1876-7842

## ABONNEREN?

KIJK OP PAGINA 27 OF 46 VOOR DE SPECIALE AANBIEDINGEN VAN DEZE MAAND  
OF SURF NAAR: [WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT](http://WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT)

**mma**  
magazine media  
associatie

**TOPGEAR  
NEDERLAND**

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

**HOI**  
multimedia

# Autolijst

## Merk/type

## Pagina

Ariel Ace	102
Ariel Nomad	102
Aston Martin Cygnet V8	140
Aston Martin DB5	34
Aston Martin DBS Superleggera	72
Aston Martin Volante Vision Concept	39
Audi A6 Avant 45 TFSI quattro	84
Audi PB18 e-tron Concept	20
Audi TTS	77
Bentley Bentayga	102
Bentley Continental GT3	102
BMW 3-serie	34
BMW M2 Competition	78
BMW Z4	29
Bugatti Chiron Lego	30
Bugatti Divo	94
DS X E-Tense Concept	22
Ferrari 488 Pista Spider	24
Ferrari 812 Superfast	146
Fiat 500X 1.0 Urban Opening Edition	80
Ford GT	86
Ford Mustang Shelby GT	28
Genesis G70 3.3 Turbo Sport	81
Hummer H1 Mil-Spec	28
Infiniti Prototype 10	35
Jaguar F-Pace Lister LFP	40
Jaguar XE SV Project 8	82, 102
Lamborghini Aventador SVJ	32
Lamborghini Huracán Performante Spyder	114
Lamborghini Urus	114
Land Rover Range Rover Sport SVR	102
Mercedes CLS 450 4Matic Edition 1	76
Mercedes EQ C	26
Mercedes EQ Silver Arrow Concept	42
Mercedes-AMG C 63 S Estate	85
Mercedes-AMG E 63 S Estate Brabus 800	146
Mercedes-AMG G 63	102
Mercedes-AMG GT R	102
Microlino	122
Nissan GT-R50	128
Opel GT X Experimental Concept	41
Pininfarina PF0	33
Porsche 911 GT3 RS	102
Porsche Cayenne Turbo	102
Renault Arkana	38
Toyota Corolla Touring Sports	40
Volvo 360c Concept	44



## DE NIEUWE VOLVO V60

NU IN DE SHOWROOM

Maak kennis met de nieuwe Volvo V60. De Zweedse estate die puur rijplezier en comfort verpakt in zelfverzekerd design. Het interieur is ruim, stijlvol en prachtig afgewerkt. De dynamische rijeigenschappen van de V60 zorgen voor een perfecte balans en wegligging. Dankzij de innovatieve technologieën en een ongekende veiligheidsuitrusting beschermt de V60 alles wat u belangrijk vindt.

De nieuwe dimensies zorgen ervoor dat de V60 naadloos in uw actieve leven past. Slimme details zoals de standaard elektrisch bedienbare achterklep maken uw leven nog makkelijker. De IntelliSafe technologieën ondersteunen u als het nodig is en verhogen het vertrouwen achter het stuur. Dit in combinatie met het standaard City Safety dat altijd met u mee kijkt. De nieuwe generatie estate van Volvo doet zijn intrede. Ontdek de luxe van veelzijdigheid.

**DE NIEUWE VOLVO V60 VANAF € 43.995**  
T5 250 PK (184 KW) OF D3 150 PK (110 KW)

**BOEK EEN PROEFRIJ OP VOLVOCARS.NL**  
**OF KOM LANGS BIJ DE VOLVO-DEALER**

# THE 8



Gemiddeld verbruik van 6,1 liter tot 9,8 liter/100 km (16,3 tot 10,2 km/liter), met een CO<sub>2</sub>- emissie van 160 tot 224 g/km.





BAYERISCHE MOTOREN WERKE



CHRISTIAAN VAN DER KLAUW®

ASTRONOMICAL WATCHES



ASTRONOMY, TIME IN ITS PUREST FORM.  
THE TITAN PERPETUAL

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

The CVDK Titan Perpetual: ø 44 mm, equipped with a perpetual calendar, displaying the day, date, month, leap year indicator, beautiful moon phase indicator made out of mother of pearl and Aventurine Glass, automatic, 42 hour power-reserve. The rotor is an engraved micro-rotor. The sapphire crystal case-back has a beautiful engraving of the universal genius.



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



# Nieuws

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



## Audi PB18 e-tron

Is het zover? Is de toekomst hier?



De voorkant is duidelijk gemodelleerd naar Iron Man. En Willem Dafoe



# Audi ziet de super-EV niet als een verloren strijd

Twee generaties van de R8 e-tron verdwenen zonder een spoor na te laten. Kan deze 775 pk sterke shooting brake de plug-in super-Audi uit de as doen herrijzen?

**'A**ls je in eerste instantie niet slaagt, stop dan met logisch nadenken en schets iets dat zo witheet en radicaal is dat het dwars door je teken-tafel heen brandt en smeulend op de vloer belandt.' Dit is geen officieel communiqué van Audi, maar we kunnen ons voorstellen dat het de opdracht was aan Audi's 'Design Loft' in Malibu, Californië, waar deze elektrische hyper-station werd ontworpen op basis van Audi's dominante decennium op Le Mans. Deze 23<sup>e</sup>-eeuwse rolschaats heet PB18 e-tron.

Negeer de wat suffige naam (waarvan de initialen verwijzen naar de onthulling van de auto op het Amerikaanse Pebble Beach-festival van dit jaar, waar je naast mooie auto's ook kunt genieten van talloze gekleurde ribbroeken en onbetaalbare champagne). Concentreer je liever op een detail als het lage, in het midden van de auto geplaatste, 95 kWh sterke *solid-state* accu-pakket, dat in staat is om binnen vijftien

minuten een hoeveelheid energie binnen te halen die de auto 500 kilometer verder kan brengen, bij een 800-volt oplader.

Heb je hoegenaamd geen last van het nieuwste eerste-wereldprobleem – actieradiusangst – dan sprint de PB18 in twee seconden rond van 0 naar 100 km/u. Welja. Dat komt door toedoen van drie elektromotoren: één voor de gezamenlijke voorwielen en één voor elk achterwiel, die gecombineerd 671 pk leveren, maar in staat zijn tot korte *'overboost'*-spurtjes van maximaal 775 pk. Allemaal mooie cijfers en volledig in lijn met die van andere generieke studiemodellen voor wereldreddende elektro-supercars.

Wat de PB18 echt anders maakt, is z'n liefde voor jou. Voor wie? Voor jou. Voor de bestuurder. Audi wil namelijk dat je plezier hebt. Dit is – voor zover wij het ons kunnen herinneren – de eerste door accu's voortgestuwde supercar die z'n ontstellende vermogen niet koppelt aan de visie van een zelfrijdende, computergestuurde



Schuifcockpit zou weleens een toekomst kunnen hebben





Audi-sponsoring van aankomende Star Wars-film bevestigt



utopie. We horen niets over ‘geniet lekker van het bochtenwerk en laat de microchips het woon-werkverkeer voor hun rekening nemen’ – nul van dat soort retoriek.

Audi vertelt ons wel dat de codenaam voor de PB18 aanvankelijk ‘Level Zero’ was, om de boodschap er maar in te hameren dat hij in z’n filosofie niet verder af zou kunnen staan van de oh zo hippe technologie met zogeheten niveau-4 en niveau-5 autonomie waarmee het merk momenteel haar topmodellen uitrust. Wij hadden ‘m overigens ook echt Level Zero genoemd. Dat klinkt een stuk beter dan PB18. Tenzij je in België woont en je zinnen hebt gezet op een bijpassende persoonlijke kentekencombinatie.

Maar goed. Er zijn dus geen zelfregulerende rijassistenten aan boord. Je hebt zelf in de hand hoe je de ultieme *Vorsprung durch Elektrisch* ervaart – zolang je er althans geen problemen mee hebt om te vertrouwen op een machine waarin er geen mechanische connectie bestaat

tussen het rempedaal en de koolstofvezel remschijven, noch tussen het stuur en de 22 inch metende voorwielen.

Dankzij de wonderen van *drive-by-wire* kon Audi de cockpit van de PB18 zo ontwerpen dat het geheel van links naar het midden kan schuiven. Kuipstoel, pedalen, stuur en een oled-head-up display – dat je de ideale lijn op een circuit laat zien, of de navigatie naar huis op ooghoogte projecteert – bewegen als één geheel zijwaarts. Op die manier kun je de PB18 dus als een éénzits raceauto rijden, of met iemand naast je op een klapstoel.

Audi zou weleens beet kunnen hebben met dit extreem flexibele cabine-idee. Hoewel hij de afmetingen heeft van een Aventador, is de PB18 in feite best een praktische supercar. De shooting brake-achterkant – die een uitklapbare spoiler en omlaag zakkende diffuser herbergt (die laatste genereert op snelheid meer downforce) – is goed voor een bagageruimte van 470 liter,

Audi maakt al e-tron-conceptcars sinds 2009. De eerste generatie R8 e-tron verdween spoorloos in 2013, omdat de actieradius nogal tegenviel. De tweede generatie R8 kwam met 462 pk aan elektrisch vermogen, maar daarvan werden er minder dan 100 gemaakt – ze kostten een miljoen per stuk en werden alleen op bestelling gebouwd

niet veel minder dan een A4 Avant.

En dan is er nog verbijsterende natuurkunde: laden via magnetische geleiding, om bochten smekende *torque-vectoring*, laser-koplampen en zo veel lichtgewicht elementen dat de auto maar 1.550 kilo weegt – dat is echt Lotus-achtig voor een volledig elektrisch voertuig. Maar onder dat alles is hij bedoeld als een op de bestuurder gerichte, talent belonende thriller van een auto.

En (in tegenstelling tot de R8 e-tron) verdient deze auto wel een heuse toekomst. Driemaal is scheepsrecht, immers.



Ganzenveren, vleugeldeuren en een scheve neus: we zijn benieuwd naar de volgende generatie van de DS 3



## DS-design rammelt een beetje

De DS X E-Tense-conceptcar is een 1.378 pk sterke, asymmetrische, elektrische, autonome visie voor 2035. Met ganzenveren

**D**S – het chique zusje van Citroën – heeft haar kristallen bol afgestoofd en komt met iets dat elektrisch wordt aangedreven en naar verluidt volledig autonoom is. Het ziet er bovendien volstrekt idioot uit, wat vooral te danken is aan compleet scheve aangezicht van het model. DS noemt het liever ‘asymmetrisch’, en het idee erachter is dit: in een wereld waarin volledig autonome auto’s bestaan, hoeven we niet plotsklaps ons bestuurderslibido aan de wilgen te hangen.

Zodoende bestaat één kant van deze auto uit een dakloze, gefocuste cockpit met plek voor een persoon en een stuur. Aan de andere kant bevindt zich een ‘rustgevende cocon’: een breder, overdekt compartiment waar je kunt relaxen terwijl de computers het werk voor je doen.

Het onderstel is speciaal voor dit concept ontwikkeld en gebouwd, maar de aandrijving komt uit de huidige Formule E-wagen van het merk – al is het geheel van plaats gewisseld. De accu’s liggen achterin, de motoren en de bak voorin, wat in de praktijk dus neerkomt op voorwielaandrijving met 270 pk. Volgens het persbericht van DS heeft de auto een maximale vermogensafgifte van 540 pk op de weg en 1.360 pk in de circuitmodus. Het persbericht van DS staat dus vol leugens.

Andere opvallende zaken zijn een glazen vloer aan de passagierskant, koplampen die niet uit de traditionele clusters bestaan maar uit delen van de carrosserie die licht geven (eh, iets met Parijs, parkeerschades en verzekeringspremies?) en ganzenveren die de hoofdsteun in het afgesloten compartiment sierden. Nee, wij hebben ook geen idee.

Aan de passagierskant vind je in de ruimte onder de (linker)armsteun een Nespresso-machine, en voor je neus zie je een met laser geëtst houten dashboard waarin zich een soundbar bevindt. Bovendien is er de mogelijkheid om tv-programma’s, films en kattenvideootjes op de glazen oppervlakken te projecteren. Of je doet wat gewone mensen doen: je kijkt iets op je iPad terwijl je je gezicht volstopt met chips.

De keus is, in de toekomst volgens DS, geheel aan jou.



# PERFORMANCE IS IN EVERY DETAIL



De verbruikscijfers zijn gebaseerd op de officiële Europese testmethode. Het daadwerkelijke verbruik hangt mede af van de omstandigheden en uw rijgedrag. Wij adviseren Het Nieuwe Rijden; zie ook [www.hetnieuwerijden.nl](http://www.hetnieuwerijden.nl) voor handige tips om zuiniger te rijden. Kijk voor meer informatie over de Alfa Romeo Giulia op [alfaromeo.nl](http://alfaromeo.nl)

Gem. brandstofverbruik: 3,8 - 8,5 l/100 km (1 op 26,3 - 11,7). CO<sub>2</sub>: 99 - 198 g/km.

ALFA ROMEO **GIULIA** 

*La meccanica delle emozioni*



# Ferrari 488 Pista Spider: lichter dan de coupé

De open versie van Ferrari's racebeest is lichter dan de coupé; én zwaarder. Huh?

**D**e 488 Pista is volgens collega Chris Harris 'dynamisch de beste auto die Ferrari ooit bouwde, en de aandrijflijn ligt ten grondslag aan dat succes'. Nu gaat het dak eraf: dit is de Pista Spider.

Cabrio's zijn vaak een pijn in de bil voor autobouwers. Carrosserieën houden namelijk wel van de stevigheid die een vast dak biedt, dus om te zorgen dat zo'n auto niet doorzakt of op slecht wegdek flubbert als een pudding, moeten de ontwerpers een boel versterkingen aanbrengen. Met een hoop extra gewicht tot gevolg.

Maar niet bij Pista Spider.

De nieuwe open Ferrari is zelfs lichter dan zijn dichte broer. Goed, het scheelt maar 5 kilo, maar dan nog: de Spider zou normaliter dus zonder meer zwaarder moeten zijn. Het addertje: je moet hiervoor de *lightweight*-optie aanvinken bij je bestelling, anders krijg je 'm gewoon met een metalen klapdak en zal ie toch iets zwaarder worden. Aha.

Binnenin vind je veel koolstofvezel, alcantara, aluminium voetplaten en een lus om de deur dicht te trekken. Belangrijke kilootjes. Verder komt de Pista Spider qua uitrusting en specificaties overeen met de slecht-weer-variant: een 3,9-liter twin-turbo V8, goed voor 720 pk. Wat 50 pk meer is dan de 488 GTB, en ruim 100 pk meer dan de 458 Speciale. Vergeleken met die laatste heeft de Pista met zijn 770 Nm bovendien maar liefst 230 Nm extra, die al bij de helft van het aantal toeren (3.000 tpm) beschikbaar zijn.

Die enorme bult vermogen en koppel is goed voor een spurt van 0 naar 100 km/u in 2,85 seconden – identiek aan de dichte Pista. Van 0 naar 200 km/u gaat ie in 8 seconden; dat is 0,4 seconden langzamer dan de coupé. Maar nog altijd 1,1 seconde sneller dan de 458 Speciale, terwijl z'n top 'meer dan 340 km/u' bedraagt. Daarmee bedoelt Ferrari dan waarschijnlijk niet 341 km/u, al weet je het bij die Italianen maar nooit.

Het uitlaatsysteem is gemaakt van Inconel, een nikkellegering. Net als de pijpen van de Jaguar F-type SVR, en die staat niet direct bekend om zijn ingetogenheid op het vlak van geluid. Fijn bij een open auto.

Dan is er een nieuw Side Slip-systeem (de zesde generatie, inmiddels), dat nu ook de remklauwen griezelig precies kan controleren zodat je je drifttalent volledig tot wasdom kunt laten komen. Of, om met Ferrari te spreken: 'Bestuurders kunnen een compleet symbiotische relatie met de auto ontwikkelen, die zal resulteren in de perfecte combinatie van oprecht extreme prestaties en opwindend autorijden.' Jazeker, voor minder doen ze het in Maranello niet.





Niet te hard rijden,  
anders wordt die brede  
blauwe streep bruin



Zonder dak is de  
Pista nog knapper



# EQ C is volledig elektrisch

Mercedes gaat serieus meedoen in de wereld van de uitstootloze auto's



Wulpse vormen, maar ook gewoon een soort GLE



Praktisch interieur voor je stuiterkleuters

**T**ot nu toe heeft Mercedes alleen sporadisch meegedaan met de Grote Elektrische Revolutie, met een uitvoering van de SLS AMG en een B-klasse die wel heel erg niche was. Maar nu zijn ze er echt klaar voor: dit is de Mercedes EQ C, het begin van het geheel elektrische submerk EQ.

Onderhuids vinden we geen schokkend nieuwe ideeën. De 80-kWh batterij weegt zo'n 650 kilo (wat een kwart van het totale gewicht is) en bevindt zich onder de vloer van de auto. Dat zorgt ervoor dat het zwaartepunt laag blijft. Een motor voorin moet de rol van efficiëntie op zich nemen, terwijl de motor achterin – net als bij de Jaguar I-Pace en de Tesla

Model X – er vooral is voor de snelle sprintjes.

Als je hem op z'n staart trapt, produceert de EQ C 400 pk en 765 Nm. De acceleratie van 0 naar 100 km/u is daarom geklaard in een dikke hot hatch-tijd van 5,1 seconden. De topsnelheid is een bescheiden 179 km/u.

Uiteraard is er meer rekening gehouden met de actieradius dan met het halen van de hoogste snelheid. Mercedes claimt dat het bereik 450 kilometer is, maar dat is nog gemeten met de oude NEDC-methode, dus reken erop dat dit bij de WLTP-methode zal uitkomen op zo'n 400 kilometer. Als je batterij bijna leeg is, ga je met de juiste lader van 10 naar 80 procent in 40 minuten.

Aan het uiterlijk van de Mercedes EQ C zie je niet direct dat het om een EV gaat. Hij heeft een vrij normale grille en hij heeft geen enge scherpe of hoekige, ultramoderne vormen. En binnenin heb je ook niet het gevoel dat je een UFO aan het besturen bent. Mooi: dat maakt het voor bestaande klanten minder griezelig om over te stappen.

De productie begint in 2019. De EQ C zal dan meteen batterijen van het eigen merk aan boord hebben, wat een zogenoemde productiehel moet voorkomen. Om te kunnen bepalen of het een succes gaat worden, moeten we wel eerst de prijzen weten – die, zoals je al aan voelt komen, op dit moment nog niet bekend zijn.

# 1 jaar *TopGear*

voor slechts

€ 69,95\*

+ gratis  
A fish named Fred  
voucher ter waarde  
van € 79,95

## Be proud, stand out.

Dat is de boodschap van het lifestylemerk A fish named Fred. Fred verrast met kleurrijke, scherpe en opvallende ontwerpen uit eigen design studio.

Een Fred vindt het leven te kort om gemiddeld te zijn. Iedereen kan een Fred zijn. Hoe oud je ook bent, wat je ook doet of hoe je er ook uit ziet. TopGear is fan, en jij straks ook!

Een van de thema's voor komende winter is Retro Racers. Shirts, tees, blazers, underwear, sokken en zelfs schoenen zijn voorzien van prints met blauwdrukken van motorblokken, snelheidsmeters en andere elementen uit de racewereld. De prints zijn vaak subtiel en soms keihard maar altijd origineel en verfrissend.

**Nieuwe abonnees van TopGear zoeken een gratis shirt of 2 tees uit op [www.afishnamedfred.com](http://www.afishnamedfred.com)**

[www.topgear.nl/abonneren](http://www.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/abonnementsvoorwaarden](http://www.topgear.nl/abonnementsvoorwaarden). Aanbieding geldig zolang de voorraad strekt



## Mil-Spec Hummer H1 Launch Edition

Rijdt alles plat wat voor z'n wielen komt

**H**è bah, kijk even onder je schoenen. Heb je weer in een Smart gestaan? Nu zit ie helemaal tussen het profiel. Pak maar even een takje om 'm ertussenuit te pulken. En heb je nu weer de gevel van de garage eruit gereden? En waarom is de pomphouder ineens je beste vriend? Alweer een hittegolf?

Slechts een greep aan opmerkingen die je krijgt als je deze gloednieuwe ultra-Hummer koopt. De H1

Launch Edition wordt gebouwd door het Amerikaanse bedrijf Mil-Spec (wat normaliter staat voor 'military specifications') en doet met de Schwarzenegger-mobiel wat Singer met Porsches doet. Maar dan minder subtiel.

Mil-Spec tilt de koets van het chassis om daarna elk stukje H1 op te knappen of te verbeteren. Een 6,6-liter diesel-V8 pompt 500 pk naar alle wielen en met 1.355 Nm koppel bestaan er maar weinig

obstakels die je niet kunt overmeesteren.

Deze Mil-Spec Hummer H1 Launch Edition No. 003 is de eerste die de publiekelijke verkoop ingaat. De kosten: zo'n 239.000 dollar (iets meer dan 200.000 euro, zonder belastingen). Het interieur is zwart met de mooiste tellerbak die we in tijden hebben gezien. De buitenkant is uitgevoerd in de kleur *After-Burner Grey*, wat de tofste kleurnaam is die je voorlopig gaat horen.

## Shelby Mustang GT

Betaalbare instapper; maar in Nederland waarschijnlijk onbetaalbaar

**B**ij Shelby's vragen wij ons altijd hetzelfde af: 'waarom ook niet?' Waarom zou je, als je toch een Mustang wilt, niet direct voor een Shelby Mustang GT gaan? Ze zien er vaak nét even wat lekkerder uit, gaan een (vaak fors) stukje sneller en dragen de naam van een van de coolste mensen in de auto-geschiedenis.

En nu de Ford Mustang vernieuwd is, moest ook de Shelby Mustang GT vernieuwd worden. Zie het als de instapper van Shelby. Het bedrijf dat ooit door een kippenboer begonnen is, verhoogt het vermogen van de 5,0-liter V8 van 451 naar 486 pk. Vink een extra optie aan en het stijgt met behulp van een supercharger naar meer dan 700 pk. Exacte cijfers moet Shelby nog bekendmaken.

Omgerekend is de vanafprijs net iets meer dan

50.000 euro, maar dat is zonder de Nederlandse belastingen; daarmee vliegt ie de euroton zeer riant voorbij. Standaard krijg je de duikende motorkap, 20-inch wielen, Ford Performance-veren, Ford Performance-stabilisatoren, een Borla-uitlaat en instelbare ophanging. De zijskirts, achterspoiler, het achterpaneel en de strepen zitten ook bij de standaarduitrusting.



# Nieuwe Z4 is hier

Hij oogt wat apart en rijdt hard

Meters niet meer rond, stuur (nog) wel



**A**anschouw eindelijk de nieuwe BMW Z4, en wel meteen vanuit alle hoeken. Hij heeft ergens wel wat weg van de oude Mercedes SLK, of ligt dat aan ons? De eerder getoonde Z4 Concept stond wat krachtiger op z'n pootjes, naar ons idee. Maar, hoe meer je naar de Z4 kijkt, hoe aangeneramer ie wordt. En we hebben hem al in levenden lijve mogen aanschouwen: dan staat er echt wel wat.

De Z4 deelt zijn platform met de aankomende Toyota Supra – een samenwerking die best goed kan uitpakken. Motorisch houdt BMW het uiteraard bij hun eigen blokken. Met bijvoorbeeld de bekende zes-in-lijn die 340 pk produceert en voor een sprint-tijd van slechts 4,6 seconden van 0 naar 100 zorgt. De topsnelheid van deze Z4 M40i is ongetwijfeld

SLK, iemand?



begrensd op 250 km/u, maar dat drukt de pret niet.

Natuurlijk gaat de aandrijving naar de achterwielen, waar een M Sport-differentieel de krachten de juiste kant op stuurt. De bestuurder en zijn passagier zitten precies in het midden van de Z4 voor een optimale gewichtsverdeling.

Elektronisch instelbare dempers, M Sport-remmen en een relatief lichte softtop (in plaats van metalen klapdak, zoals bij de vorige generatie) getuigen van BMW's opzet om een goed sturende en vooral lichte roadster te maken. Iets wat bij de vorige Z4's nog weleens niet helemaal de prioriteit leek te zijn.

Helemaal hoteldebotel van deze nieuwe BMW Z4? Dan moet je nog eventjes wachten. Pas in de lente van 2019 staat ie in de showroom.



Een echte hoeksteen  
in het bestaan van  
Lego, dit project



## Bugatti Chiron krijgt de lichtgewicht Lego-behandeling

Deze replica op ware grootte, anderhalve ton zwaar en gemaakt van een miljoen Lego Technic-steentjes, is een ode aan de Deense inventiviteit

**'E**r heerste vooral stilte', zegt Lego's senior artdirector Allan Jensen. 'Het was vrij grappig, ik heb ze nog nooit zo gezien.' Geen wonder, eigenlijk, gezien de nogal stoutmoedige opdracht die de ontwerpers en technici van Lego Technic in juni 2017 kregen toegeworpen: bouw een Bugatti Chiron van Lego. Op ware grootte, wel te verstaan. En zorg ervoor dat hij kan rijden.

Pas nadat projectmanager Lukás Horák en zijn team klaar waren met lachen, realiseerden ze zich dat het geen grap was. Toen volgde die stilte. 'Deze projecten starten altijd met gelach, en dan komen de problemen.'

Daar gaan we: na een dik jaar vol problemen, 13.500 uur werk en het gebruik van meer dan een miljoen Technic-steentjes, staren we naar het meest verbluffende Lego-project dat ooit is gecreëerd. Een op ware grootte gebouwde, anderhalve ton wegende ode aan de toch al ongelooflijke Bugatti Chiron.

Hij moest stevig genoeg zijn om er daadwerkelijk mee te kunnen rijden; de Lego mocht niet buigen. 'We zijn begonnen met het verkennen van de grenzen van Lego Technic', zegt design- en techniekchef

Lubor Zelinka. 'De modelbouwers hebben veel tijd gespendeerd aan het bouwen van verschillende modellen waar ze vervolgens op gingen zitten. Dat is misschien niet de meest wetenschappelijke aanpak, maar het werkte in het begin wel', zegt Zelinka lachend.

De verschillende lagen Technic werden daarna met elkaar verbonden door middel van pennen en balken om een Lego-frame te krijgen, en ten bate van de stevigheid werden ze in Technic-panelen verpakt. Dat geheel werd over een stalen frame gelegd; een van de slechts drie 'delen' die niet van Lego zijn gemaakt (de andere zijn de Chiron-wielen en de stalen rolkooi).

Dan komen we bij de buitenkant van de auto. Er werd een speciaal Lego-'weefsel' uitgevonden, gemaakt van kleine, driehoekige elementen die met actuatoren aan het frame vastzitten. Door de actuatoren naar boven of onder te bewegen, bewegen de driehoekjes en dus het hele weefsel mee, wat de technici in staat stelde de vorm van de Chiron te herscheppen. En dat deden ze enkel op basis van foto's van de dikke Bugatti. En zonder het gebruik van ook maar een druppeltje lijm.

Pavel Volny, de elektronikamaestro, kreeg de taak

toebedeeld het ding te laten bewegen. 'Dat was niet per se makkelijk', zegt hij. Onder het Lego-weefsel, diep in het binnenste, huizen 24 motorenpakketten, met 96 Lego Power Functions-motoren per pakket.

In totaal zijn er dus 2.304 motoren aan boord, en alle pakketten bestaan geheel uit Lego-delen. Hou je vast: het totale vermogen komt neer op 5,2 hele pk's en 92 Nm. De motoren zijn met elkaar verbonden door middel van een stalen ketting, die op zijn beurt naar de aandrijf-as gaat, en die is weer verbonden met de achteras. Jazeker: dit is een achterwiel-aangedreven Chiron.

De topsnelheid? In theorie 30 km/u. Er is geen gaspedaal: een paar accu's drijven de motoren aan, en je beweegt voorwaarts door het voltage te reguleren. Remmen? Daar is wel een pedaal voor; als je het intrapt, komen de elektromagnetische koppelingen los van de achteras. Er is zelfs een volledig functionele achterspoiler.

'De Lego-fabrieken worden bevolkt door echte autoliefhebbers', zegt Lukás Horák tegen TG. 'En als autofans waren we behoorlijk verbluft dat we in staat waren om een Bugatti te bouwen. Het is echt een droom die werkelijkheid is geworden.'

Zeker. Niemand denkt nog dat dit een grap is.

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
- Lunch met Fabio Lamborghini (dag 1.)
- Bezoek aan het privé museum van Ferruccio Lamborghini
- Excursie Ferrari in Maranello: bus rondrit 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
- Diner Cantina Bentivoglio, 4-gangen menu, incl. tafelwijn en water (dag 1.)

## Reisinformatie:

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

wijzigingen voorbehouden

Voor meer informatie: [www.topgear.nl/lezersreis-okt2018](http://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](mailto:lezersreizen@mondial-tours.com), [www.mondial-tours.nl](http://www.mondial-tours.nl)



# Aventador SVJ is de opper-Lambo

Sneller dan een Porsche 911 GT2 RS op de Ring en minstens 200 procent kwaaiër: de 350 km/u rappe SVJ is precies waar het bij een Lamborghini om moet gaan



SV betekent 'supersnel', terwijl de J voor 'Jota' staat, een naam die het bedrijf voor het laatst gebruikte op de snelste Miura's en Diablo's, in de jaren zeventig en negentig



**D**it is de nieuwe Aventador SVJ, de meest extreme versie van Lamborghini's supercar voor grote jongetjes. Tot op zekere hoogte kennen we de auto al, aangezien we hebben gereden met het prototype en zagen hoe hij het Nürburgring-ronderecord voor productieauto's brak. Maar dit is onze eerste blik op de SVJ zonder camouflage.

Ziet hij er niet lekker pittig uit? Lamborghini geeft heel bescheiden toe dat 'de inspiratie komt van ruimteschepen en straaljagers', die 'de meest exceptionele voorbeelden zijn van supersnelle, super-atletische, aerodynamische superioriteit'. Hebben ze bij Lamborghini hun designstudio wellicht verplaatst naar Area 51? Dat hebben we dan even gemist.

Zoals dat tegenwoordig gaat, komt veel van het design op het conto van de aerodynamica, met een nieuwe versie van Lamborghini's ALA - de actieve aerodynamische technologie. Dat resulteert erin dat de SVJ 40 procent meer downforce heeft dan de oude Aventador SV, waarvan bovendien een veel groter deel op de voorkant van de auto drukt, waardoor hij aanzienlijk makkelijker in de omgang is geworden. Inderdaad voelde hij toen we 'm reden aanzienlijk vertrouwenwekkender aan, waarbij de nieuwe vierwielbesturing overigens ook een rol speelde.

Andere hoogtepunten zijn de nieuwe motorcap, die nu is gemaakt van lichtgewicht koolstofvezel en snel via clips kan worden geopend, net als bij een raceauto. Het zicht naar achter is niet per se uitzonderlijk goed, maar we vermoeden dat voetgangers je toch wel zullen zien en horen aankomen. Wel is er gelukkig genoeg glas om het (schrijnend uit het lood geplaatste) sierdeksel van de motor te kunnen zien.

Daaronder bevindt zich een 6,5-liter V12 met 770 pk, nog altijd geheel vrij van turbo's, waardoor z'n geluid en z'n gasrespons ongeëvenaard zijn - op de V12's uit Ferrari's topmodellen na. Hij is goed voor een sprint van 0 naar 100 km/u in 2,8 seconden, 0 naar 200 km/u in 8,6 seconden en een top van meer dan 350 km/u. Dat zijn cijfers die overigens alle Italiaanse supercars

overleggen. Mocht je de beschikking hebben over een lege landingsbaan, dan bestaat de kans dat je er nog wel wat meer uit weet te persen.

Andere verbeteringen ten opzichte van de SV zijn een hardere ophanging, maar met een langere veerweg - waardoor de auto al met al een stukje bruikbaar zou moeten zijn - plus herziene besturing, een scherper reagerende zeventraps flippertransmissie (nog altijd met enkele koppeling) en vierwiel aandrijving die een iets groter deel van het vermogen naar de achterwielen stuurt.

Naast de extra downforce en de toevoeging van vierwielbesturing zijn de veranderingen aan de SVJ ten opzichte van de SV relatief klein. Hij was natuurlijk al geen slome. Toch voelt hij wel degelijk een stuk scherper aan dan voorheen. Een aantal van de nieuwigheden zijn ingenieus; zie je hoe de uitlaatpijpen nu boven de diffuser zitten, en hoe veel knapper hij daarvan is geworden? Dat zorgt er ook voor dat het uitlaatsysteem dichterbij de motor zit, waardoor een klein beetje gewicht wordt bespaard.

De SVJ werd eind augustus onthuld op Pebble Beach in Californië. De auto die je hier ziet, is de speciale 63-editie, waarmee wordt verwezen naar het geboortjaar van Lamborghini (1963) en naar het feit dat er - dit raadde je al - slechts 63 van zullen worden gebouwd. Deze versie komt met 'uitgebreid gebruik van koolstofvezel', maar we denken dat je al dat koolstofvezel via de configurator ook wel op de kale versie zult kunnen plakken, als je maar genoeg geld meebrengt.



## Pininfarina PFO mengt zich in de hypercar-oorlog

**Volledig elektrisch, 2 miljoen euro en een top van dik 400 km/u: dit is geen flauwekul**

Erfgoed. Pininfarina heeft het bij de vleet, waardoor de nieuwste onderneming van het bedrijf - een separate autobouwer die Automobili Pininfarina heet - iets is om in de smiezen te houden. Vooral ook omdat er een plan ligt om een elektrische hypercar te gaan bouwen die de meer angstaanjagende kant van 400 km/u wil gaan opzoeken.

Maak kennis met de PFO. Of in elk geval met z'n achterkant. Onder een volledig koolstofvezel carrosserie gaat een aandrijving schuil die hem in staat stelt om van 0 naar 100 km/u te gaan in minder dan twee seconden, van 0 naar 300 km/u in minder dan 12 seconden, en dan is er nog die griezelig hoge topsnelheid. AP denkt dat de auto een actieradius zal hebben van 500 kilometer; of iets minder als je volop gebruik gaat maken van een lege *Autobahn*.

AP wil de PFO ergens in 2020 lanceren; dat is het jaar dat Pininfarina haar 90<sup>e</sup> verjaardag viert. Er zullen er dan ook niet meer dan 90 van worden gebouwd, en die gaan rond de twee miljoen euro per stuk kosten.

'Pininfarina's designwaarden - elegantie en eenvoud - geven ons een fantastische kans om ons te onderscheiden van de styling en vorm van het gros van de huidige sportwagens en hypercars', zegt designbaas Luca Borgogno. Of zoals wij het zeggen: erfgoed.





Oh, het mysterie: wat zou er toch schuil kunnen gaan achter die fascinerende krabbeltjes?

## Nieuwe BMW 3-serie: scherper sturen

BMW werd een beetje moe van fijn sturende Alfa's en zet de 3-serie terug waar hij hoort: aan kop

**J**azeker, we hebben een ritje gemaakt in de volgende BMW 3-serie, voordat hij wordt onthuld aan het grote publiek – dat gebeurt in oktober. De camouflage neemt natuurlijk toch al niemand in het ootje: het is nogal duidelijk dat dit een nieuwe compacte sedan van BMW is, hoewel hij – uiteraard – weer langer en breder is dan de auto die hij komt vervangen. Desalniettemin claimt BMW dat de verse 3 toch 55 kilo lichter zal worden dan het huidige model.

De sleutel tot verbetering is de spoorbreedte, die is toegenomen met 30 millimeter, terwijl het zwaartepunt zich 10 millimeter lager bevindt. Het doel van BMW was duidelijk om hun bestverkopende model opnieuw de meest geliefde auto te maken onder jonge managers.

Z'n nieuwe CLAR-platform (Cluster Architecture Rear-drive) is 50 procent stijver dan dat van de

huidige auto. BMW heeft ook flink geïnvesteerd in nieuwe dempers met hydraulische bump-stops, zelfs op de instapmodellen.

In essentie is de 3 scherper, preciezer en voorspelbaarder in z'n rijgedrag dan ooit tevoren. Dat weten we omdat we 'm inmiddels dus hebben gereden – op de Nürburgring. Het onderstel is perfect in balans, mede dankzij de gewichtsverdeling van 50:50. De besturing is snel, accuraat en bovendien voorzien van voldoende gevoel, de neus weerstaat onderstuur, en als je het graag wilt, voel je de achterwielaandrijving duwen en uitdagen.

BMW is nog even bezig met de nieuwe 3; er resteert nog zo'n 10 procent afstelwerk. Maar desondanks durven we nu al te zeggen dat – tenzij de Beierse technuten in de laatste fase de plank heel erg mis weten te slaan – de 3-serie zich meteen weer in de top van z'n klasse zal nestelen. Mooi zo. De orde is hersteld.



## De DB5 uit Goldfinger is terug... met echte gadgets

'Expect me to talk?' Nee, maar wel dat je met je nummerplaten draait

**A**ston heeft aangekondigd 25 gloednieuwe DB5's te gaan bouwen, geheel gemodelleerd naar een van 's werelds beroemdste filmauto's: de DB5 uit *Goldfinger*.

Net als bij de DB4 GT *Continuation*-modellen die we eind 2016 te zien kregen, bouwt Aston nu dus 25 spiksplinternieuwe DB5's als 'authentieke reproducties' van exact de auto waarin Connery, Brosnan en Craig op het

grote scherm reden. Met authentic bedoelt Aston zaken als draaiende nummerplaten 'en meer'. We verwachten niet dat de schietstoelen en olieverstuiver het zullen halen, maar zonder hoop geen leven.



De P10: de inspiratie komt van auto's ouder dan het merk Infiniti

## Infiniti gaat retro

Speedster-concept is gebaseerd op een wel zeer korte geschiedenis

**I**nfiniti is niet zoals de concurrentie. Het merk heeft namelijk amper een geschiedenis. Er zijn geen legendarische, tientallen jaren oude modellen waarop de Japanners speciale edities van de huidige dieselende crossovers kunnen baseren, of die kunnen dienen als inspiratie voor conceptcars die het merk nooit zal gaan bouwen.

We hebben het dan over concepten als het Prototype 10, waarvan de maker nu zegt dat het een poging is om 'de geest van de vroege speedsters te doen herleven'. En, zo vermoeden we, om de rijk-aards met dure instapschoenen op Pebble Beach te doen geloven dat een merk dat door Nissan is bedacht en opgericht in de jaren tachtig wel degelijk een 'erfgoed' heeft.

Hoewel wij er 110 procent zeker van zijn dat Infiniti echt niet opeens zal beginnen met het bouwen van eenzits speedsters, zullen bepaalde elementen van de P10 wel doorsijpelen naar de productieauto's van het merk. Niet dat enkele stoeltje, uiteraard, dat wordt louter en alleen

gebruikt om te laten zien dat het merk, à la BMW, 'op de bestuurder is gericht'.

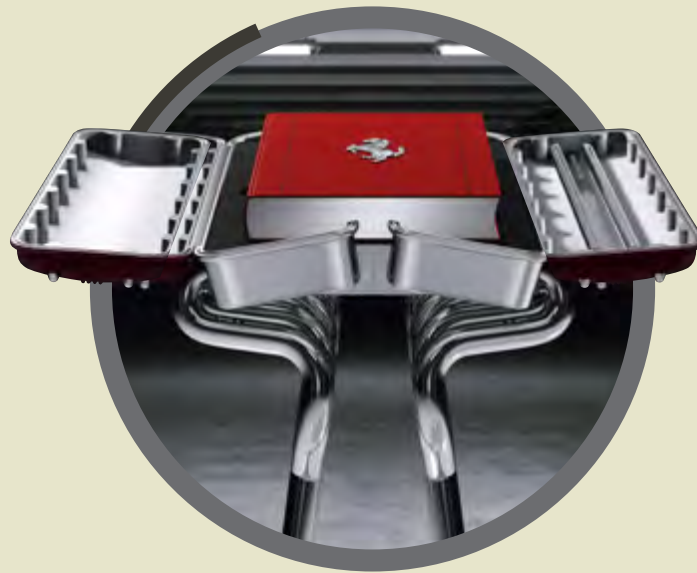
Designbaas Karim Habib noemt het 'terugkijken om voorwaarts te gaan'. Hij zegt dat de P10 voortborduurde op 'enkele van de meest iconische en evocatieve ontwerpen aller tijden', om te laten zien hoe opgewonden Infiniti wel niet is over het aanstaande elektrische tijdperk, en wat we kunnen verwachten van de elektrische voertuigen, de range-extenders en de hybrides die het merk vanaf 2021 zal gaan verkopen.

De platte oppervlakken van de P10 staan voor de 'vlakke natuur van elektrische vermogensafgifte', zegt het bedrijf, waar de geometrische lijnen van de carrosserie bedoeld zijn als referentie aan de 'schok van de plotse acceleratie', die een elektrische aandrijving kenmerkt. Dus.

Over de cabine valt weinig te vertellen: je zit laag, haast op de vloer zelfs, in een vierpuntsgordel en je hebt een rem- en 'gaspedaal'. Het is verzocht, zeker, maar we geven Infiniti zonder meer een 10 voor fantasie.



Deze conceptcar volgt op de Prototype 9 van een jaar geleden – een nog ambitieuzer elektrische retro-auto in de stijl van een vooroorlogse GP-racer. Ook tof



# Marc Newson is het designgenie achter dit Ferrari-boek van 25 mille

Oké, dat klinkt als een hoop geld, maar anderzijds kosten een paar koolstofvezel extraatjes op je 812 ongeveer hetzelfde, dus eigenlijk valt het reuze mee

**M**arc Newson wordt al jaren over een breed front gezien als de man met de meest relevante esthetische visie ter wereld. Zijn projecten omvatten – onder veel meer – de fles voor de prestigieuze cognac Hennessy XO, de verpakking voor een parfum van Louis Vuitton, de Nike VaporMax, en het prachtige uurwerk Atmos 568 voor Jaeger-LeCoultre. Het mechanisme van die laatste lijkt te zweven in een kast van Baccarat-kristal. Newson zet de tijd zelf op een achterstand.

Nu komt hij met een boek over Ferrari, in samenwerking met uitgeverij Taschen. Het is geen gewoon stuk drukwerk, vooral de door Newson ontworpen Art Edition niet; er worden er maar 250 van gemaakt, en die kosten 25.000 euro per stuk.

‘Benedikt Taschen wilde een boek over Enzo Ferrari, in dezelfde lijn als het boek dat Taschen maakte over Muhammad Ali’, zegt Newson. ‘Dat viel toevallig samen met de 70<sup>e</sup> verjaardag van het merk Ferrari, dus zetten we het wat breder op. Ik dacht altijd al dat een uitlaatspruitstuk een fantastisch kunstwerk zou zijn. Ze zijn van zichzelf namelijk al sculpturaal, en ik had het nog nooit gebruikt zien worden in deze context.’

‘Dit is iets dat je echt alleen met Taschen kunt doen. Niemand anders zou ook maar overwegen om het afgietsel van een motorblok te gebruiken om een boek in te verpakken. Ik nam de legendarische Colombo V12-motor als uitgangspunt, gaf ’m

nieuwe proporties en zorgde dat de kleppendeksels open en dicht konden. We moesten ieder onderdeel opnieuw ontwerpen, dus het was een behoorlijk gecompliceerd klusje.’

Omdat hij is opgeleid als beeldhouwer en zilversmid, is Newson een man die dol is op mooi afgewerkte oppervlakken. Hij is in even sterke mate een luchtvaartliefhebber als een autofan; hij brak in de jaren negentig door met zijn Lockheed Lounge, een chaise longue met klinknagels, gemaakt van aluminium platen. Er werden er maar tien van gemaakt (plus een paar proeven en een prototype), en het is momenteel het duurste stuk meubilair dat je kunt kopen van een nog levende ontwerper. Een nieuw record werd in 2015 gevestigd toen veilinghuis Phillips in Londen er een verkocht voor 2,43 miljoen pond – destijds 2,57 miljoen euro.

De helft van zijn tijd spendeert hij aan Apple. Hij mag noch wil vertellen waar hij op dit moment exact aan werkt, maar we horen van alle kanten dat de ontwikkeling van de Apple-auto, de Titan, is stilgelegd. ‘Ik weet het niet, ik kan je niet vertellen of Apple doorgaat met de auto of niet’, zegt Newson.

Hij is zelf in elk geval een autoliefhebber. Hij bezit een Ferrari 225 S met een Vignale-carrosserie en een Bugatti Type 59, en hij had een Cisitalia 202 MM, maar die heeft hij verkocht (‘absoluut prachtig om naar te kijken, maar vreselijk om te rijden’). In zijn jeugd, in zijn geboorteland Australië, reed hij een Citroën DS. Is dat de mooiste auto ooit? ‘Wel in de

top 10. Ik zou ook de Alfa Romeo 33 Stradale nomineren. En de Bugatti Type 59, vanuit een puur esthetisch oogpunt, en de Lamborghini Miura natuurlijk, en heel veel Ferrari’s. Ik ben begonnen in de jaren zeventig, en ga eigenlijk steeds verder terug in de tijd. Momenteel ligt mijn interesse vóór de oorlog, ik ben helemaal dol op Talbot-Lago’s en Delahayes.’

Hij is zo bezeten van het verleden dat hij geen fan zegt te zijn van modern autodesign – of, accurater, de bedrijfscultuur waaruit de hedendaagse auto’s voortkomen. ‘De automobiele wereld is te veel naar binnen gekeerd, ze hebben echt oogkleppen op. Ze moeten eens rondkijken, eropuit, een luchtje scheppen. We hebben voor het gezin een moderne auto, maar ik weiger erin te rijden, hij is slecht voor mijn humeur. Ik neem om eerlijk te zijn liever een taxi, of ik loop.’

Na een poosje vertelt hij schoorvoetend dat hij de Audi A2 en de Volkswagen XL1 wel waardeert. Die zijn slim, anders, en ontworpen zonder een compromis te sluiten. Ook apprecieert hij de huidige Range Rover. ‘Ze hebben zich hun niche werkelijk op heel imposante wijze eigen weten te maken’, zegt hij. Maar dat hij er nou bepaald blij mee is: nee.

‘Ik heb het privilege gehad om met Apple te werken, en dan zie je hoe het verloopt als je design de regie laat voeren, wat echte creativiteit is, hoe ideeën tot stand komen. Dat is uniek in de industrie; meestal worden dingen in feite ontworpen door de directie. Er is één ding dat Apple onderscheidt van

de rest: ze leiden, ze volgen niet. Iedereen volgt hen.'

Hij is tot op heden eigenlijk maar bij één automobiel project betrokken geweest, en dat is de nog altijd intrigerende Ford 021C, die in 1999 werd onthuld op de autoshow van Tokio. Komt er meer? Dat lijkt niet waarschijnlijk.

'Kijk, ik wil niet minachtend klinken, maar ik heb echt het idee dat er nog een grote sprong gemaakt kan worden. Het is een gok, maar ik heb zo het idee dat de meeste auto-ontwerpers echt geen idee hebben over wat er gaande is in de modewereld. Er moet meer kruisbestuiving plaatsvinden, meer samenwerking. Voor mensen als ik is dat helder, omdat we als buitenstaanders goed zicht hebben op de auto-industrie.

'Daarmee wil ik niet zeggen dat de mensen in de auto-wereld nu allemaal met mij moeten komen praten, maar ik denk dat het zou helpen als ze een breder referentiekader zouden hebben. Ik heb het erover gehad met Flavio [Manzoni, Ferrari's designbaas, red.], en hij staat wel open voor die dialogo. Ik besef dat de creatievelingen in bepaalde industrieën tot op zekere hoogte beknod worden in hun doen en laten, want ze werken nu eenmaal voor ongelooflijk hiërarchische bedrijven.'

Het zal geen verbazing wekken dat zulke uitspraken en zijn aanpak hem op ramkoers hebben gezet ten opzichte van de ontwerpers in de autowereld. 'Hij heeft echt geen idee hoe moeilijk het ontwerpen van een auto is', vertelde een senior ontwerper aan TG. We vragen Newson om zijn rol te omschrijven.

'We zijn probleemoplossers, huursoldaten. Als je verschillende soorten problemen niet op kunt lossen, dan ben je gewoon geen goede designer', zegt hij. 'Als je dag in, dag uit stoelen zou maken, dan ben je waarschijnlijk een heel goede vakman, maar misschien niet per se een geweldige designer. Ik zie geen fundamenteel verschil tussen het ontwerpen van een pen, een fles of een boot. Ze worden allemaal ergens van gemaakt. Ze hebben stuk voor stuk een specifieke functie, en de objecten zelf bestaan om problemen op te lossen.'

'Wat je dus moet doen, is alles leren over verschillende materialen, processen, technologieën, maar vervolgens kun je je kennis loslaten op zo ongeveer alles. Als ik een stuk bagage ontwerp, laat ik me inspireren door wat ik in mijn tijd bij Nike heb geleerd. Er is veel dat dit soort industrieën van elkaar kan leren, maar er zijn maar weinig mensen die de verbanden leggen, omdat ze de mogelijkheid niet hebben of de mogelijkheid niet zien. Ik zie 'm wel. Ik ben een *control freak* – dat spreekt voor zich. Dat moet je zijn.'

Wat dat betreft: Elon Musk wordt veel gezien als de figuur in de auto-industrie die nog het dichtst komt bij de oud-bestuursvoorzitter, CEO en medeoprichter van Apple, Steve Jobs. Omdat hij Jobs persoonlijk kende, vragen we Newson of het hier een cultus betreft, of dat het met persoonlijkheid te maken heeft.

'Tesla is eigenlijk een soort dictatuur. Er zit daar één man, en die besluit alles. Dat zou in een conventionele machtsstructuur niet gebeuren. Wat betreft hun uitzonderlijkheid, zijn er wel overeenkomsten tussen de twee. Maar wat smaak betreft, weet ik het niet. Steve Jobs had een fantastische visie en een geweldige smaak. Dat is natuurlijk altijd subjectief, je kunt er altijd over twisten, maar...'



Niet tevreden met louter de inspiratie die hij uit de luchtvaart haalde (voor zijn Lockheed Lounge-chaise longue), besloot Newson in 2004 ook een privévliegtuig te ontwerpen, de Kelvin40, vernoemd naar het absolute nulpunt



# Renault Arkana is een Franse mini-X6

SUV-coupé uit Frankrijk komt niet naar Nederland

Arkana: precies het omgekeerde van 'Anakra'. Dus



Bekende Renault-nuus moet aandacht van rare kont afleiden



**M**et uitzondering van de SsangYong Actyon moest je, als je een SUV-coupé wilde, tot nu toe aankloppen bij een Duits merk en direct flink je portemonnee trekken. Nu is er ook de Renault Arkana – een heus SUV-afkapeval uit Frankrijk.

De Renault Arkana is een c-segmenter (denk aan Mégane) met de door autojournalisten meest bekritiseerde carrosserievorm: een SUV met een onpraktisch aflopende daklijn. De vorm is tevens

het bewijs dat de consument eigenwijs is en het journaal niet alwetend: ze gaan werkelijk als warme baguettes.

Rusland is het eerste land waar de hoge Renault zal rondrijden. Na de lancering in het land van de dashcams volgen Azië en 'andere regio's'. Daar hoort Nederland overigens (voorlopig?) niet bij.

Waarom Rusland de primeur krijgt? Nou, daar pakte het Franse merk vorig jaar 28 procent (!) marktaandeel met 448.270 auto's. Een belangrijke

markt om tevreden te houden, dus. En als ze érgens van X6'en houden...

Zoals je weet delen Renault en Nissan het bed. Zo is de Renault Kadjar een verbouwde Nissan Qashqai en de Koleos een gemuteerde X-Trail. De vraag is dus of Nissan ook binnen afzienbare tijd komt met een SUV-coupé. En de vervolgvraag is: komt dié dan ooit naar Nederland? En zo niet, is dat dan erg? Laten we zeggen: voorlopig is er met een Mégane helemaal niks mis.

Oké! Daar is ie. Wie wil de allereerste testvlucht maken? Iemand?



## Aston Martin is niet langer alleen maar een automaker

Nul emissie, verticaal opstijgen en een actieradius van 320 kilometer. Als James Bond een brevet zou hebben, is dit waarin hij zou vliegen

**T**ot dusver is Aston Martin dit jaar op de proppen gekomen met een nieuwe, 720 pk sterke auto met een V12 om snel mee op de openbare weg te rijden, en werkt het bedrijf tegelijkertijd aan de Valkyrie om op het circuit het zwarte gat op te gaan zoeken. We weten bovendien dat Aston het water test: het merk kwam twee jaar geleden met een 1.000 pk sterke speedboot, de AM37.

Dat is allemaal nog niet genoeg: Aston wil de lucht in. Wat je hier ziet, is de Volante Vision Concept. Om je vraag meteen maar te beantwoorden: nee, hij bestaat (nog) niet. Wat je hier ziet, zijn schetsen van hoe een 'luxe persoonlijk luchtvoertuig' ontworpen door Aston eruit zou kunnen zien. Maar ze zeggen er meteen bij dat dit geen verlate 1-aprilgrap is. Aston is serieus als het zegt de toekomstige markt te verkennen voor een klein, elektrisch aangedreven, verticaal stijgend en landend voertuig.

De Volante Vision Concept (VVC) is een idee van Aston dat ontworpen is door dezelfde man die verantwoordelijk is voor de prachtige auto's van het merk: Marek Reichman. Hij kreeg daarbij de nodige

ondersteuning van Rolls-Royce (het luchtvaartbedrijf, niet de bouwers van de Phantom), Cranfield University en Cranfield Aerospace Solutions.

Geen zin om zelf achter de stuurknuppel van je VVC te kruipen? Aston beweert dat dat ook niet hoeft, dankzij 'de nieuwste ontwikkelingen in de luchtvaarttechniek, elektrificatie en autonome technologie, gepaard met Aston Martins eigen design'.

Dat is allemaal nogal wat, maar erg concreet wil het nog niet worden. We geven het woord daarom aan Simon Sproule, Aston Martins marketingbaas: 'Toen we dit project begonnen, achttien maanden geleden, leek het wel wat vergezocht, maar inmiddels is gebleken dat deze markt potentieel heeft. We zien dat veel merken ermee bezig zijn – Audi, Porsche en Mercedes doen allemaal onderzoek naar luchtwaardige voertuigen'.

Sproule voegt daaraan toe: 'Aston Martin is vandaag de dag een luxemerken – we staan bekend om onze auto's en we hebben sinds kort een speedboot. Maar we zijn ook geïnteresseerd in toekomstige aandrijvingen, en Rolls-Royce en Cranfield delen die interesse met ons.

'Met dit voertuig willen we eerst eens zien hoe de reacties zijn, maar Rolls-Royce en Cranfield zouden hun namen er niet aan hebben verbonden als het alleen maar een designoefening was geweest waarbij je op het eerste gezicht al kon zien dat het niet zou kunnen vliegen.'

De opdracht was dat de elektrisch aangedreven VVC een top moest kunnen halen van 320 km/u en een actieradius moest hebben van zo'n 320 kilometer. Sproule geeft als voorbeeld dat je van Londen naar Birmingham zou kunnen komen, een snelwegafstand van zo'n 200 kilometer, binnen een half uur – aanzienlijk sneller dan de aangekondigde hogesnelheidstrein HS2, mocht die er ooit komen.

Of wil je dineren in Londen maar een toetje eten in Parijs? De VVC is zo ontworpen dat hij gebruik kan maken van bestaande helikopterplatforms, vertelt Sproule – omdat hij verticaal kan opstijgen en landen, heeft hij geen vliegveld nodig. Dus hij is even handig in gebruik als een helikopter, maar is sneller, stiller en cooler – en hij is bovendien aanzienlijk praktischer, bescheidener en milieubewuster dan een privévlucht. Ben je al overtuigd?



## Listige Jag

Is dit de nieuwe snelste SUV ter wereld?

**M**et de almaar groeiende populariteit van SUV/crossover/hippe-lifestyle-auto's-op-hoge-pootjes vinden merken (en dus ook tuners) het steeds belangrijker om de snelste te hebben. Zo zagen we al een poging van Bentley op Pikes Peak en een Skoda die een zevenzittersrecord pakte op de Nürburgring.

Lister is van de oude stempel: zij hoeven geen gekke toevoegingen bij hun records. Gewoon 'de

snelste SUV ter wereld' is voor hen genoeg. Om dit record te vestigen, pakten ze een Jaguar F-Pace als donorauto. Ze zeggen niet precies welke motor ze gebruiken, maar grote kans dat dit een opgepompte versie is van de 5,0-liter V8 met supercharger die nu in de F-Pace SVR ligt.

De Lister LFP zal 679 pk hebben en daarmee een sprintje van 0 naar 96 km/u voltooien in 3,5 seconden. De geclaimde top is 322 km/u, waarmee hij iets

sneller is dan de Lamborghini Urus – die met 306 km/u nu het record in handen heeft.

In Engeland zul je 170.000 pond (zo'n 189.000 euro) moeten meenemen om een Lister LFP te bemachtigen. Dan mag je in Nederland natuurlijk ook nog even een mooi bedrag aftikken aan de fiscus. Maar dan heb je wel de officiële Snelste SUV ter Wereld. Totdat iemand anders dat record breekt. Over een week of twee.

## Dag Auris, en bedankt

De naam Corolla is terug van weggeweest



**E**en Toyota Corolla koop je volledig met je verstand. Ondanks de flitsend coole toevoeging Touring Sports.

Want je wilt een betaalbare auto die je waarschijnlijk nooit in de steek zal laten. De stationwagen-variant van de nieuwe Corolla, die de Auris vervangt en diens naam met een naar de geschiedenisboeken verwijst, wordt aan het einde van het eerste kwartaal van 2019 verwacht. Er zijn twee hybride aandrijflijnen, allebei nieuw: een 1.8 (met 122 pk) en een 2.0 (met 180 pk). De laatste is volgens Toyota het ideale alternatief voor de zakelijke dieselryjder.

Met een bagageruimte van 598 liter (had er dan 2 liter bij gesmokkeld!) kun je er met gemak al je zooli in kwijt. Verder valt er nog weinig te melden; specificaties en prijzen worden door Toyota pas later de wereld in geslingerd.





# Opel GT X Experimental

Leuk! Een concept voor een nieuw sportautootje?  
Nee: voor een nieuwe crossover natuurlijk...

DNA-achtig patroontje  
maakt dit nog geen Opel GT

Breedbeelddashboard  
en bijzonder gaaf stuur



**P**rincipieel zijn we fel tegen het misbruiken van beminde modelnamen voor nieuwe crossovers die er niets mee te maken hebben. Het voelt wat goedkoop en makkelijk aan. Want: waarom hield iedereen van de klassieke Opel GT? Omdat het een klein, licht en vinnig sportautootje was, met een fijne smikkel. Z'n latere tweezits opvolgers mochtten er ook best zijn. En kijk nu dan eens naar dit modernistische opgeblazen geval...

Toch voldoet deze concept-crossover aan meer van die oude kenmerken dan je denkt. Inclusief antenne is de Opel GT X Experimental slechts 1.528 millimeter hoog. De lengte is 4.063 millimeter en de breedte 1.830 millimeter. Dat kun je

denk nogal compact noemen. En vooral: laag.

Opel heeft de kleine crossover gebouwd op een lichtgewicht structuur. De velgen krijgen maatje 17 inch en de naafkappen blijven stilstaan tijdens het rijden, net als bij Rolls-Royce.

Daarnaast is de GT X volledig elektrisch. De 50-kWh lithium-ion-batterij kun je draadloos opladen via inductie. Hoe snel de auto is, zegt Opel nog eventjes niet.

Het merk gebruikt in het persbericht acht keer het woord 'puur' en nog eens negen keer z'n Engelse woordbroertje 'pure'. Voor het interieur spreekt het merk over een 'optische en digitale detox'. Dan weet je dat.

Opel is nog altijd dol op het verstoppen van

verschillende elementen in het design. Zo schijnt er in de neus een kompas verwerkt te zitten, waarvan het Blitz-logo het middelpunt is. Twee horizontale lijnen van de dagrijverlichting en de twee verticale lijnen boven en onder de grille vormen de strepen. De grille noemt Opel nu trouwens de 'Vizor', naar het vizier van een helm.

Volgens Opel geeft deze GT X Experimental een kijkje in de toekomst; hoe nieuwe Opels er rond 2025 uit zullen zien. 'Gedurfd, met pure vormgeving, maar ook extreem bereikbaar en klantgericht', aldus het merk. Op een productieversie hoef je voorlopig niet te rekenen.

Mooi. Bouw dan maar gewoon weer een tof sportautootje, beste Opel.



Een staartvin en golven:  
dit is beter dan de zee

**L**ees je dit magazine helemaal, van voor naar achter? Goed. Dan heb je waarschijnlijk al gelezen dat er op het luxe-autofestival in Pebble Beach een hele serie volledig elektrische superconcepts van Audi, Infiniti en Pininfarina te zien was.

Onversaagd kwam Mercedes met een geheel eigen deelnemer aan dit spektakel op de proppen. De EQ Silver Arrow teert op echte historie (niet op wensdromen, zoals het arme Infiniti) en geeft een moderne, elektrische draai aan de recordbrekende eenzits Benzen uit de jaren dertig. Stel je eens voor dat dit een designstudie zou zijn voor hoe de toekomst van de Formule E eruit zou kunnen zien. Oef. Ja graag.

Laat dat idee nu echter meteen ook weer los,

want dat gaat niet gebeuren. Sorry. Wat we hier zien, is het werk van de designafdeling die zich op een zonnige zomermiddag in een verder leeg kantoor eens vrolijk maakte – maar dat wil niet zeggen dat we straks niet een aantal designtrekjes van deze fantasie terug gaan zien op de productieauto's van Tesla-concurrent EQ, de elektrische zijtak die binnenkort uit het Mercedes-moederschap zal ontspruiten. Blauwe details, omlopende lampen en roségouden spaakwielen, bijvoorbeeld. Je moet er alleen niet op rekenen dat die wielen exact deze 26-inch, 168-spaaks monsters zullen zijn.

Ze worden in beweging gebracht door een 750 pk sterke aandrijflijn met 80-kWh accu, die goed is voor een actieradius van 400 kilometer. Maar in tegenstelling tot de Audi die we op Pebble Beach

zagen, kregen we in het geval van de EQ Silver Arrow niet al te veel details over de techniek.

Mercedes maakt zich niet druk om topsnelheden of acceleratietijden van 0 naar 100 km/u. In plaats daarvan hielden de Duitsers zich bezig met een andere lastige kwestie: elektrische racewagens maken niet genoeg geluid.

Duik in het touchscreen op het stuur en kies eerst voor Comfort, Sport of Sport+ – jazeker, dit is een zilveren sigaar met 750 pk én een Comfort-stand. Besluit dan welk geluid je wenst te horen uit de ingebouwde jukebox. De keuze omvat bijvoorbeeld de turbo-V6 van Lewis Hamiltons huidige F1 W09 EQ Power+ (eh, liever niet, maar toch bedankt) of de kakofonie van Mercedes-AMG's donderende 4,0-liter biturbo V8. Dat is al beter.

# De Zilveren Pijl komt terug uit de toekomst

Mercedes mijmert hoe de vermaarde racewagen uit de jaren dertig eruit zou zien met F1-materialen, elektrische aandrijving en een ghostbuster aan boord





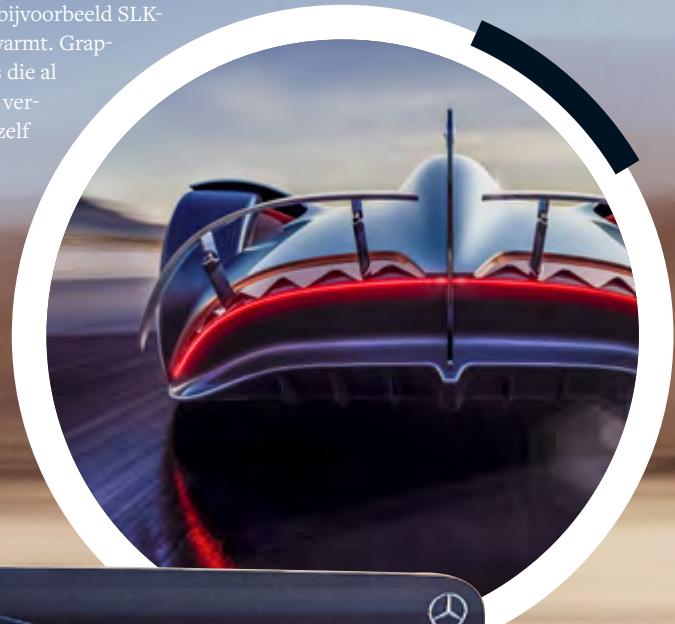
Zie je de gelijkenis met de Mercedes W125? Rudolph Caracciola's snelheidsrecord op de weg uit 1937 – 432,7 km/u – hield stand tot 2017, toen het werd verbroken door Koenigsegg

Dat idee van 'toekomstige technologie gaat samen met ouderwetse rij-pret' is een thema dat we overal terugzien in de volledig uit koolstofvezel opgetrokken EQ Silver Arrow. Z'n gladde tint komt van een gelaagde zilveren lak die herinneringen moet oproepen aan de gepolijste stalen carrosserieën van de vooroorlogse racers, de beroemde *Silberpfeile*. Of neem bijvoorbeeld de digitale cockpit. Virtuele ideale racelijnen en zelfs een denkbeeldige opponent zie je geprojecteerd op de voorruit, een beetje zoals in *Gran Turismo* of *Forza*. Een ingebouwde Virtual Race Coach geeft tips om gaandeweg snellere rondetijden neer te zetten. Had *Need for Speed* niet eenzelfde soort functie?

Ben je niet geïnteresseerd in eSports, dan ben je misschien wel gek op antiek. Prima, want Mercedes

heeft de cockpit van de EQ Silver Arrow uitgevoerd als de rookkamer van een chique herenclub. De bekleding is van zadelbruin leer, er zijn aluminium knoppen en grepen, en de afwerking is van massief walnoothout. Dat heeft Lewis allemaal niet.

Noch heeft de rappe Brit centrale verwarming. Twee-nul voor de herboren Zilveren Pijl dus, die namelijk ook beschikt over Mercedes' gepatenteerde Airscarf, die een stroom warme lucht aanvoert via de hoofdsteunen en zo al een poosje de arme nekken van bijvoorbeeld SLK- en SL-rijders verwarmt. Grappen over coureurs die al genoeg hete lucht veroorzaken, mag je zelf verzinnen.



Langer dan een S-klasse. Grotere wielen dan een G-klasse. Geen parkeersensoren. Slik

## Volvo 360c: de auto van de toekomst?

Waar kennen we die typeaanduiding '360' ook alweer van?



**A**

utonom, elektrisch, verbonden en veilig. Dat is de visie van Volvo als het aankomt op de toekomst van reizen.

Waarom ie desondanks Volvo 360c heet – afgezien van de 'c' een typenaam die Volvo vroeger gebruikte voor een nogal duffe sedan – is ons een raadsel. Ach, wat maakt het uit: deze 360 is volledig elektrisch en autonoom. De mogelijkheid om zelf plaats te nemen achter het stuur lijkt er niet eens te zijn, als we naar de foto's kijken.

Volgens de Chinees-Zweedse fabrikant heeft een volledig autonome en elektrische auto een heleboel voordelen. Zo'n machine is beter voor het milieu, beter voor de verkeersveiligheid, et cetera... je kent

het standaard riedeltje wel. Maar Volvo denkt met deze conceptcar ook invloed uit te kunnen oefenen op iets anders: onze woonvrijheid.

Aangezien de 360c net een rijdend kantoor is (of een slaapkamer, of een thuisbioscoop, of wat je maar wilt), is de afstand tussen huis en werk niet meer zo belangrijk. Werken of relaxen doe je gewoon lekker onderweg.

Het gevolg? Er zullen minder mensen zijn die met z'n allen op dezelfde plek willen wonen. In theorie zou de Volvo 360c dus voor een minder overspannen woningmarkt kunnen zorgen. Dat is toch best wel *next level*.

Daarnaast is Volvo ook nog eens van plan om de

strijd aan te gaan met het lucht-, bus- en treinvervoer. Wachten op een druk station terwijl je het risico loopt dat je trein niet eens aankomt; waarom zou je? In plaats daarvan kun je ook lekker achterover hangen terwijl je door je 360c naar huis wordt gebracht.

'Het concept maakt een structurele verandering mogelijk in de manier waarop mensen leven, door onproductieve of saaie reistijden te veranderen in handige en plezierige minuten of uren onderweg', aldus Volvo. Al heb je natuurlijk niks aan dit idee wanneer je autorijden ervaart als vermakelijk, prettig, verkwikkend dan wel rustgevend, en als een van de betere activiteiten in het leven. Zoals wij.

**Plots herinnerde een designer zich dat Volvo's vroeger hoekig waren**





ASTON MARTIN HILVERSUM

ASTON MARTIN HILVERSUM

Soestdijkerstraatweg 66, 1213 XE Hilversum  
Tel. 035 646 22 30, [astonmartinhilversum.com](http://astonmartinhilversum.com)

DBS

Aston Martin DBS Superleggera: CO<sub>2</sub>-uitstoot: 285 g/km. Gecombineerd verbruik: 12,4 l/100 km.

# NIKKEI ROADX4 Dashcam



WiFi



3,8 CM  
SCREENSIZE



GPS



G-SENSOR



LOOP  
RECORDING



NIGHT  
VISION

Deze kleine en handzame dashcam bevestig je magnetisch, zodat je hem snel en makkelijk kunt ontkoppelen. Sluit nu snel een abonnement af en je krijgt de Nikkei RoadX4 Dashcam helemaal gratis. Zo ben je altijd veilig onderweg!

[www.topgear.nl/abonneren](http://www.topgear.nl/abonneren) of bel 0251 - 25 79 22

# 2 jaar *TopGear*

voor slechts

€ 139,95\*

+ gratis Nikkei dashcam  
ter waarde van € 139,95

## 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



Deze dashcam kopen met 25% korting? Gebruik  
code **TOPGEAR18** op [www.nikkei.eu](http://www.nikkei.eu)

Actie geldig t/m 31 december

# 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



Hondenrek

 +31208908043

Maandag - Vrijdag  
09:00 - 17:30

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

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

### Accessoires verkrijgbaar voor

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



# Planet

TOP VAN AUTO'S EN AANVERWANTE DAKEN – EEN ALLEGAARTJE DUS



FOTO VAN DE MAAND

## Vreemde tijden

Er was een tijd dat het aanzicht van een hevig bestickerde raceauto, met een achtereuvleugel waarvoor je een bouwvergunning nodig hebt, in het drukke centrum van een grote stad niet direct welkom was. En nee, dit is ook geen still uit de opnames voor het achtzijdigste deel van *Fast & Furious*. Nee, dit is een beeld van het Red Bull Drift Shifters-evenement in Liverpool. Het werd in 2012 bedacht door Nieuw-Zeelander en erkend achterbandenhater 'Mad' Mike Whiddett. Extra bijzonder is het feit dat elke auto is voorzien van sensoren die registreren hoe hard en dwars de betreffende auto gaat, en daar ook automatisch een waardering aan koppelen – en dus ook de winnaar bepalen. Jawel: hoewel dit soort systemen normaal gesproken wordt ingezet om rokerig dwarsgedrag uit alle macht tegen te gaan, zorgen ze er hier voor dat je een prijs wint. Vreemde tijden...



# MIJN AUTO-BIOGRAFIE

## Terry Grant

TG's favoriete stuntcoureur rijdt al jaren op het randje, maar is toch geen *die-hard* autogek

**M**ijn eerste ervaring met autorijden had ik toen ik acht jaar was. Ik reed op de weg en mijn vader zat naast me. Het was in een grote, oude Rover – ik weet niet welk model – en ik kon niet goed op de stoel zitten omdat ik te klein was. Dus ik stuurde, en om te schakelen trok ik mezelf overeind aan het stuur om op de koppeling te kunnen trappen – eigenlijk reed ik dus staand. We werden aangehouden door de politie, en de agent kon niet geloven wat hij zag. Hij werd veel kwader op mijn vader dan op mij.

Mijn eerste echte auto kocht ik toen ik ongeveer dertien jaar was. Ik had elke cent gespaard die ik te pakken kon krijgen, ik geloof dat die auto me ongeveer 25 pond kostte [nu waarschijnlijk zo'n 150 euro, red.]. Het was een Austin 1300, dus het was echt een oud barrel. De transmissie was kapot, dus hij reed niet. Hij stond een kilometer of drie van mijn huis, dus wat ik en mijn vrienden deden, was er op de fiets heen gaan, erin zitten, naar de radio luisteren en een beetje keten, en dan fietsten we weer naar huis. Uiteindelijk werd hij afgevoerd naar de sloop, maar gedurende de hele tijd dat ik 'm had, heb ik er nooit daadwerkelijk in gereden. Het was

gewoon een plekje om heen te gaan, een soort clubhuis. Ik kan me niet herinneren in wat voor auto ik voor het eerst echt zelf heb gereden. Misschien was het een Ford Escort, maar dat is een gokje, ik weet het echt niet meer.

Het halen van mijn rijbewijs was een makkie. Tegenwoordig is het vast heel anders dan toen, maar destijds draaide het echt om het rijden. Je moest een paar vragen beantwoorden en een nummerplaat kunnen aflezen en dat was de theorie. En rijden kon ik al, dus dat was geen probleem.

Ik was al in de twintig toen ik begon met racen. Ik maakte er altijd een beetje een dolletje van – een paar donuts, een beetje driften. En dat was in een tijd dat de term driften nog niet eens was uitgevonden. Zo maakte ik een klein beetje naam. Van het een kwam het ander, en ik werd gevraagd om een stuntvoorstelling te doen. Vanaf dat moment is het gaan lopen, eigenlijk. Uiteindelijk ben ik gestopt met racen, daar kreeg ik het te druk voor, en nu doe ik dit werk al vele, vele jaren.

Geloof het of niet, maar ik ben helemaal niet zo gek op auto's. Ik weet dat mijn werk erom draait – we hebben ze vorige week geteld, en het blijkt dat ik

32 auto's bij mijn huis heb staan die ik gebruik voor mijn stuntwerk. Dan heb ik nog een camper, mijn busje en de auto's voor de openbare weg. Dus ik heb een uitgebreide autoverzameling, maar ik ben niet verzot op auto's. Ik bedoel: ik houd wel van auto's, maar in sommige dingen ben ik echt niet geïnteresseerd. Ik weet wel hoe ze rijden en hoe ze werken, maar als iemand me vraagt: 'Oh, wat voor motor is dat? Is dat die met de variabele kleptiming?' – dan heb ik echt geen idee.

TVR was – ooit, op het hoogtepunt – de eerste fabrikant waarmee ik in zee ging, in de tijd dat ze de Tuscan, de Speed 6 en de Tamora bouwden. Ik heb er nog altijd een staan. Die auto's waren geweldig.

Tegenwoordig heb ik de nieuwe Range Rover Sport SVR. Ik had de keus uit een blauwe of een oranje, dus natuurlijk koos ik voor de oranje. Hij ziet er echt cool uit, ik ben helemaal dol op 'm geworden. Hiervoor had ik een F-type met V8 en vierwiel-aandrijving. Ik heb een heel arsenaal van JLR-producten als stuntauto's. En ik heb de F-Pace gehouden waarin ik die looping heb gedaan. Eentje staat in het museum in Gaydon, maar het andere exemplaar hebben ze aan mij cadeau gedaan.

# LEGENDARISCHE VERKOOPFLOPS



OPEL  
ADAM ROCKS

Afgelopen maand maakte Opel bekend dat het de stekker uit de Adam Rocks trekt, nadat hij drie jaar in de showroom heeft gestaan. Wat bleek: niemand wil een 'premium' Opeltje dat hoog op z'n wielen staat en er zogenaamd ruig uitziet. Dat dachten we al bij de lancering.



MERCEDES  
R-KLASSE

Mercedes liep voorop in de SUV-rage met de ML, in 1997. Dronken van dat succes probeerden ze in 2006 deze afgrijselijke zesziets MPV te slijten, en heel voorspelbaar werd de productie in 2013 alweer gestopt (behalve voor China). Zelfs een V8 AMG-versie kon 'm niet helpen.



LOTUS  
EUROPA

In 2006 greep Lotus terug op een klassieke naam en plakte die op een Elise die voorzien was van een grotere, lelijke carrosserie. Tapijt en extra leer sierden de cabine. Ongelooflijk maar waar: dit vreemde ding kostte 68 mille en werd na vier jaar en minimale verkopen alweer afgeschoten.



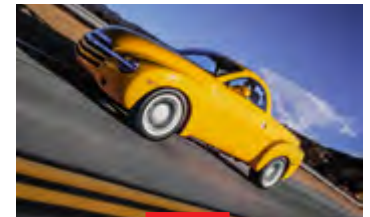
RENAULT  
VEL SATIS

Grote Franse auto's zijn hét zwarte gat in de verkoopstatistieken sinds de jaren tachtig. 'Maar misschien', dachten ze bij Renault, 'kunnen we een luxe slagschip aankleden als een bizarre hatchback zonder dat iemand het doorheeft!' Helaas: ook de Vel Satis werd geen succes.



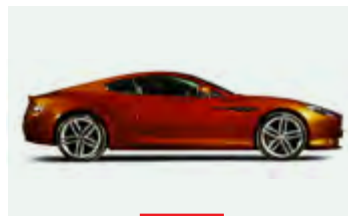
OPEL  
MERIVA OPC

Voordat ze zich stortten op nutteloze crossovers plakte Opel op elke auto een OPC-badge, van de Zafira tot het postkarretje op het hoofdkantoor. Zo gooiden ze een 180 pk sterke turbomotor in hun seniorenmobiel, de Meriva. Het werd geen succes. Wie had dat ooit gedacht?



CHEVROLET  
SSR

Wat betreft rare, slechtverkopende automodellen is het moeilijk de Chevy SSR te overtreffen. Een lage pick-up met achterwielaandrijving, geen terreincapaciteiten, met een dorstige V8 en een opvouwbare hardtop – de SSR faalde zo hard dat hij tot ontstagen in de fabriek leidde.



ASTON MARTIN  
VIRAGE

Aston wist dat dit een DB9 was met de lampen van een Rapide. Wij ook. Maar het bedrijf dacht dat deze auto, gepositioneerd onder de DBS en boven de DB9, een niche van jewelste zou creëren. Niet dus. Achttien maanden later stopte het merk stiltejes met de productie.



MG  
XPOWER SV

Het zielzogende MG mengde een oud Italiaans onderstel met een astmatische 4,6-liter V8 uit de Ford Mustang, en wilde het opnemen tegen de krachtpaters van Porsche en BMW. Er traptten niet veel mensen in: er werden er maar 82 van gemaakt. MG ging failliet. Geen goede zet, dus.



RENAULT  
AVANTIME

'Of we ons lesje hebben geleerd?' zeiden ze bij Renault. 'Doei, dat verwachten ze juist.' Dus kwamen ze met de knotsgekke Avantime, een coupé-achtige MPV die in drie jaar exact 8.557 geïnteresseerden wist te vinden. Een toekomstige klassieker – als hij geen panne heeft, althans

## TERRY'S AUTO'S



Austin 1300



Ford Escort



TVR Tamora



Jaguar F-type V8



Jaguar F-Pace

# EEN KORTE GESCHIEDENIS VAN...

## Het rijbewijs

**1899** Frankrijk introduceert 's werelds eerste verplichte rijexamen. Na het drinken van een fles rode wijn dienen de kandidaten een deuk te rijden in een nabij geparkeerde auto en daarna schouderophalend weg te lopen.

**1903** Rijbewijzen arriveren in Groot-Brittannië. Om er een te verkrijgen, hoeven de kandidaten geen test af te leggen, maar moeten ze het equivalent van 25 euro betalen aan een lokale ambtenaar. Ditzelfde systeem is nog altijd populair in Zuidoost-Europa.

**1931** De eerste editie van de zogeheten Highway Code wordt gedrukt – de Britse wegenverkeerswet. In de 80 daaropvolgende jaren heeft nooit iemand het gepresteerd er meer dan vier pagina's in te lezen zonder in slaap te vallen.

**1935** Rijexamens worden verplicht in het VK. Kandidaten moeten onder meer klagen over de staat van het wegdek en in staat zijn vrijwel onzichtbaar een middelvinger op te steken naar andere weggebruikers.

**1936** In de VS worden ook rijexamens geïntroduceerd. Sommige Amerikanen dreigen met een opstand als een aantal watjesstaten kinderen onder de elf jaar uitsluit van het halen van een groot rijbewijs.

**1959** De eerste Britse examinatoren-trainingsfaciliteit wordt geopend met als doel de exameneisen te standaardiseren. Tot op dat moment lieten examinatoren mensen vooral slagen 'vanwege invloedrijke ouders' of 'omdat ze zo lekker ruiken'.

**1965** Een oogmeting wordt toegevoegd aan het rijexamen. De kandidaten moeten een nummerplaat kunnen aflezen van een afstand van twintig meter.

**1975** Handsignalen worden geschrapt uit de Britse examens, nadat is waargenomen dat deze 'niet altijd even vriendelijk worden bedoeld'.

**1996** Het VK introduceert een separaat theorie-examen, waarbij om onduidelijke redenen remwegen worden gebruikt die nog stammen uit de jaren 1870.

**2000** Het theorie-examen vervangt de pen en het papier door een pc met een touchscreen.

**2001** Na een aantal vreselijke ongelukken besluiten de examinatoren dat het misschien veiliger is om de touchscreen-computer in een kantoor te zetten in plaats van op het dashboard van de auto.

**2017** De vereiste om een auto achteruit een bocht om te kunnen rijden wordt geschrapt uit het Britse rijexamen, aangezien er in de geschiedenis van de mensheid nog nooit iemand is geweest die een auto achteruit een bocht om moest rijden.

**2018** Saoedi-Arabië staat vrouwen toe een rijbewijs te halen. Ja, in 2018. Geen tikfout. Vlotte types, daar.

# FAKE NEWS?

Gehoord op het internet, dus het moet wel waar zijn



**Acht Lamborghini Aventador SV's worden in de VS teruggeroepen naar de garage – gratis, dat dan weer wel – omdat het Lamborghini is opgefallen dat de centrale wielbouten van de 750 pk sterke supercar zich los kunnen werken. Die acht eigenaren zullen waarschijnlijk niet echt volmaakt ontspannen naar de dealer rijden...**

*Honda is betrapt op het testen van een gefacelifte Civic Type R met – let op – een kleinere achterspoiler. Dat klopt, volwassen lezers: binnenkort kunt ook u 's werelds beste hot hatch kopen zonder dat u 'm hoeft te rijden met een zak over uw hoofd. Buitenkansje hoor!*

**Goed nieuws voor autofans: Jaguar heeft een patent genomen op de aanduiding 'J-type' en Porsche deed hetzelfde met de naam 'Cayman T'. Een supercar van Jaguar en een goedkope versie van de Cayman GT4, wellicht? Hoera voor alle SUV's, want daarvan worden deze coole auto's uiteindelijk betaald**

**Mercedes vertelt ons dat van alle C 63's die het merk in het VK verkoopt, slechts 8 procent een stationwagen is. Bijna de helft van de C 63-kopers kiest voor de coupé; de ontzettend coole Estate (zie pagina 83) is veruit de minst verkochte versie. Weer een bewijs dat Britten geen smaak hebben**

Foto's: Getty



‘Dit was een unieke mogelijkheid om iets te doen waardoor iedereen even z’n adem in zou houden’

# OPINIE

Daniel Simon, Roborace-designer



Voor mij is een project als Roborace van groot emotioneel belang. Ik heb in het verleden in de auto-industrie gewerkt en ik ben nog altijd dol op auto's, maar het revolutionaire is er wel van af. Het zijn consumentenproducten geworden op een uiterst competitieve markt. De meeste ontwerpers hebben de drang om vrij te zijn en de wereld te willen laten zien wat er allemaal mogelijk is. De jaren zeventig waren een dolle tijd voor conceptcars, maar ondertussen zijn we een beetje uit het oog verloren dat niet alles altijd even functioneel hoeft te zijn, en dat lol ook een factor mag zijn. Het internet heeft daar ook mee te maken – alles wordt meteen keihard bekritiseerd, waardoor creatievelingen soms geen grote risico's meer durven nemen.

Roborace is anders. We moesten in een omhulsel, ter grootte van een reguliere auto, alles persen waar we voor staan. Aanvankelijk speelden we met het idee om een bestaand onderstel te gebruiken, of misschien zelfs een bestaande auto, maar vrijwel onmiddellijk besloten we dat dat niet de juiste weg zou zijn. Dit was immers een unieke mogelijkheid om iets te doen waardoor iedereen even z'n adem in zou houden, om met iets te komen waarvan iedereen zou beseffen dat het iets geheel nieuws was.

Het was voor ons een belangrijk punt om de machine zo te maken dat je van een afstand al zou beseffen dat er geen mens in zit die hem bestuurt. Ten tweede moest hij de omvang van een normale auto hebben, omdat we wilden samenwerken met bedrijven als Michelin, zodat zij specifieke banden zouden kunnen gaan ontwikkelen voor autonome auto's. We wilden Nvidia-computertechnologie gebruiken, we wilden relevant zijn voor daadwerkelijke productie. Als we het kleiner zouden hebben aangepakt, waren we aan ons doel voorbijgegaan.

Ik wilde een iconisch voertuig scheppen. Ik bedoel: ik ben een designer, ik heb in het verleden met Bugatti samengewerkt. Iets creëren dat een plezier is voor het oog stond hoog op mijn lijst, en dat was een interessante uitdaging omdat we veel mensen uit de autosport in ons technische team hadden: aerodynamica-deskundigen met een achtergrond in de Formule 1.

We wilden een extreem lage luchtweerstand hebben, waanzinnig hoge downforce, en we hoefden ons niets aan te trekken van regels, want die waren er niet. Zodoende gebruikte ik veel vloeroppervlak en plaatste ik achteraan een enorme diffuser. We gebruiken twee verschillende bandenmaten – voor 18 inch, achter 20 inch – om de machine een agressieve houding te geven. Ik streefde ernaar om iets te scheppen dat eruitzag alsof het door asfalt werd opgezogen. Dat hebben we voor elkaar gekregen door de carrosserie tussen de wielen naar beneden te laten lopen. Omdat er geen mens in hoeft te zitten, kon de auto als geheel erg laag blijven. Dat geeft 'm een beetje de houding van een tijger die zijn kop naar de grond buigt, klaar om te springen naar zijn prooi, met zijn schouderbladen scherp omhoog wijzend.

We vormden de centrale carrosserie naar het voorbeeld van een torpedo, waardoor het lastig was om alles erin te krijgen – we hebben actuatoren nodig, en accu's: de auto heeft immers veel vermogen en hij moet ook een zekere actieradius hebben. Ook was het lastig om alle sensoren een plek te geven. We mikten uiteindelijk op niveau 5 autonomie, en dat betekent dat je vijf lidars moet hebben (*Light Detection And Ranging*, waarbij lasers worden gebruikt om afstanden tot objecten te bepalen), veel AI-camera's, radars voor en achter, ultrasone sensoren, gevoelige GPS-antennes – en dat gekoppeld aan een lange lijst vereisten over de exacte plaatsen waar al die dingen moeten zitten. In een productieauto knal je gewoon een soort ski-box op het dak en gooit al die zaken daarin, maar wij wilden dat het allemaal onzichtbaar zou zijn. Dat is het unieke aan het Roborace-team. We dragen de verantwoordelijkheid voor die geweldige, nieuwe, autonome technologie.

We moesten wel een beetje zelfbeheersing aan de dag leggen. We moesten cool blijven. De mensen moeten het product te gek vinden en denken: lieve help, wat is dit? We moeten accepteren dat sommige technici ernaar zullen kijken en denken: dat had sneller gekund, en dat beter. Maar dat is van later zorg. Nu eerst wilden we met iets komen dat mensen verbluft. We concurreren met niemand, we hebben geen voorbeeld, er zijn geen regels. Dit is wat het is, we hebben de vrijheid om het zelf in te vullen.





# RACELEGENDES

## Audi R10 TDI

**T**opGear is oud genoeg om zich nog de tijd te herinneren voordat Audi zich, in 1999, meldde op het hoogste niveau van het endurance-racen en onmiddellijk een schrikbewind begon uit te oefenen. We herinneren ons ook nog hoe de autosportwereld reageerde toen de Duitsers, nadat ze vijf keer Le Mans hadden gewonnen (en daarnaast nog talloze andere races), reageerden op een belangrijke verandering in het reglement en in 2006 overstapten op diesel. Diesel? In de top van de autosport? Was er dan helemaal niets meer heilig?

Het spreekt voor zich dat de motor die het hart vormde van de R10 TDI er niet zomaar een was. Dit gevaarte, van aluminium in plaats van ijzer en met de maximaal toegestane inhoud van 5,5 liter, had twaalf cilinders, directe brandstofinspuiting en twee turbo's. Dat resulteerde in ruim 650 pk (plus nog eens 150 bij een overboost van tien seconden). Maar écht uitzonderlijk was de hoeveelheid koppel: meer dan 1.100 Nm bij 3.000 tpm, waarmee deze

auto voor een revolutie zorgde, zo een die in de autosport maar één keer per generatie voorkomt.

Naast het ongekeerde vermogen van de nieuwe dieselmotor was het uiterlijk van de R10 ook sterk afwijkend van dat van zijn voorgangers. Om plaats te creëren voor die grote V12 moest de wielbasis verlengd worden, wat niet alleen een tegenwicht vormde voor het enorme gewicht van de diesel, maar de Audi ook een sierlijk silhouet gaf. De met koolstofvezel beklede wishbones van de voorwielophanging waren zichtbaar, en de remmen werden voorzien van een kap om de koeling en de aerodynamica te verbeteren.

Bij de R10 was er geen sprake van een gestaag stijgende prestatielijn: van meet af aan was het een winnaar. Na een ontwikkelingstraject waar weinig over naar buiten kwam, werd hij in 2005 onthuld. De R10 zette op Sebring de eerste en tweede kwalificatietijd neer, en won uiteindelijk, met achter het stuur Allan McNish, Tom Kristensen en Dindo Capello. En dat ondanks het feit dat ze uiteindelijk

vanuit de pitstraat moesten starten omdat er op het allerlaatste moment een warmtewisselaar moest worden gerepareerd. De tweede R10 was na 30 minuten al opgerukt van de 35<sup>e</sup> en laatste plaats naar de tweede positie.

In juni 2006 was het op Le Mans ongeveer hetzelfde verhaal, met een R10 TDI die gedurende de hele race het veld aanvoerde. Na 380 ronden – indertijd een nieuw afstandsrecord – boekten Biela, Pirro en Werner deze eerste overwinning. Kristensen zette ondertussen de snelste ronde in de wedstrijd neer: 3 minuten en 31,2 seconden, terwijl hij er ook nog in slaagde om met één tank zestien ronden af te leggen. Snel en zuinig... en stil. *TG* zag de R10's indertijd langskomen, en ze brachten niet veel meer dan een turbofluitje voort – hun snelheid stond in geen verhouding tot het geluid.

De R10 won Le Mans drie keer op rij, in 2006, 2007 en 2008, waarbij en passant met Peugeot werd afgerekend. Hun 908 HDi FAP was ook subliem, en een stuk sneller. Maar Audi zegevierde.

‘Stel je eens voor dat iedere weggebruiker altijd zijn ogen open zou hebben en altijd bedacht zou zijn op gevaar’

# Reid

Ik bevind me aan de startlijn van de heuvelklim van het Goodwood Festival of Speed. Een aanzienlijke menigte heeft zich verzameld, smekend om snelheid, *wheelies* en driftpartijen van alles en iedereen op wielen. Voor deze toeschouwers mag het lijken alsof ik weet waar ik aan begin, maar de realiteit is dat ik geen idee heb.

Mijn leren pak heb ik geleend van een man die ik 30 minuten geleden heb ontmoet, mijn laarzen kreeg ik van een totale onbekende, ik zit op een krachtige motorfiets die niet van mij is, en ik heb mijn motorrijbewijs pas een paar dagen geleden gehaald.

In mijn hoofd flitsen duizend-en-een manieren voorbij waarop ik van de motor kan vallen, maar er is geen ontsnappen meer aan. De marshall telt af, ik draai het gas open en als ik de koppeling loslaat, schiet de 1.200 cc grote BMW R NineT Racer vooruit als een puppy die een schop krijgt. Ik kom bij de rode lijn en schakel naar z'n twee, naar z'n drie, naar z'n vier.

Mijn ogen sperren zich wijder en wijder open nu de wereld op me afkomt met een vaart die me het gevoel geeft dat ik helemaal niets onder controle heb. De slecht vastgemaakte gesp van mijn helm flappert inmiddels in het rond met een geluid alsof iemand een machinegeweer aan het afvuren is, en ik ben ervan overtuigd dat ik 15.000 km/u rijd.

Dat is echter niet zo. In werkelijkheid rijd ik net geen 110 km/u, maar dat is nu eenmaal het gevoel dat het rijden op een motor een mens geeft. Je zintuigen staan ineens op scherp, je adrenalinepeil stijgt en je bent je levendig bewust van je eigen sterfelijkheid. Ik kan het aantal keren dat ik op een motor heb gezeten nog tellen op mijn vingers plus tenen, maar iedere rit is een leerzame geweest. Ze waren angstaanjagend, opwindend, en elke rit heeft me gemotiveerd om een betere, veiliger bestuurder te worden. Het gaat zelfs nog wat verder: inmiddels vind ik dat iedereen die op de openbare weg wil rijden, verplicht zou moeten beschikken over een motorrijbewijs.

Ik zeg dat omdat veel mensen in hun auto stappen en meteen overschakelen op de automatische piloot. We zetten de verwarming hoger of lager, kiezen een muziekje en activeren een van die moderne cruisecontrols systemen die geheel autonoom kunnen



accelereren, remmen en sturen. Maar zelfs als we zelf sturen, wordt de nobele kunst van het veilig rijden ondergraven door de wetenschap dat auto's inmiddels veiliger dan ooit zijn. We voelen ons onaantastbaar in onze vierwielers. Onze auto's waarschuwen ons immers als er een probleem is, ze remmen automatisch als dat moet, en als we betrokken raken bij een ongeluk, hebben we een miljoen airbags om ons te beschermen.

Op een motor bestaat dat allemaal niet. Je moet elke seconde van elke rit alert zijn, altijd geconcentreerd op je machine en je omgeving; alles wat je doet op een motor heeft consequenties.

Rem je te hard bij het ingaan van een bocht? Je ligt eraf. Rijd je over een nat putdeksel? Je ligt eraf. En dat zijn nog maar foutjes die je zelf maakt.

Sinds ik mijn motorrijbewijs heb, concentreer ik me meer dan voorheen op de beste positie op de weg wat betreft het zicht op een volgende bocht, kijk ik onder geparkeerde auto's of ik voeten zie die ineens de straat over willen steken, en bekijk ik kruisingen vanuit de verte om te zien of er bestuurders zijn die denken dat voorrang geven een optie is.

Stel je voor dat iedere weggebruiker altijd zo oplettend zou zijn, dat iedereen altijd bedacht zou zijn op gevaar, dat iedereen altijd op zou passen en continu zou beseffen dat het verkeer levensgevaarlijk kan zijn. Stel je voor dat iedere weggebruiker altijd zijn ogen open zou hebben – dan zou er een verhoogde staat van bewustzijn in het verkeer zijn, een staat waarin nu de motorrijder verkeert, maar de meeste automobilisten niet. Het zou ervoor zorgen dat iedereen een betere bestuurder zou zijn. Natuurlijk zijn er genoeg motorrijders die zich sociaal gedragen – er zullen altijd mensen zijn die een loopje nemen met hun eigen veiligheid en die van anderen, maar dat is een relatief kleine minderheid. En de rest van ons zou er daadwerkelijk iets van kunnen opsteken.

Als je dat allemaal saai vindt klinken, denk er dan aan dat ik op een heuvel op Goodwood dacht zo hard te rijden dat ik het zwarte gat indook. Je hoeft geen duizend kilometer per uur te rijden om lol te hebben op een motor. Het rijden op een motor is al hilarisch als je 50 gaat. Dus vooruit, aan de slag. Doe het. Als je een betere bestuurder wilt worden op vier wielen, moet je eerst het rijden op twee wielen omarmen.



*TopGears* eigen oud-Formule 1-coureur bespreekt de Grands Prix van België en Italië, en heeft ook zo zijn mening over wat daar gebeurde...

# Doornbos



Er is eigenlijk geen mooier circuit voor de F1 en de fans om de tweede seizoenshelft te vervolgen dan de baan in de Belgische Ardennen. Het circuit van Spa-Francorchamps is legendarisch, uniek en voor iedere coureur een plezier om te rijden. Het heeft een van de mooiste bochtencombinaties van het hele F1-seizoen: Raidillon, ofwel Eau Rouge, zoals ie in de volksmond heet. Het is een bocht waarbij je tegen een muur van asfalt op rijdt en een goede 90 meter blind omhoogklimt met, in een F1-auto, een snelheid van 300 km/u. De eerste knik naar links is Eau Rouge, omdat hieronder het riviertje Eau Rouge stroomt. De daaropvolgende rechterbocht, die volgas genomen dient te worden, is Raidillon. De compressie die je voelt in de cockpit van een F1-auto is enorm, net als de krachten van de downforce, die maximaal hun werk moeten doen om de auto op de ideale lijn te houden. Het lange rechte stuk dat volgt, Kimmelin, vertelt eigenlijk het verhaal over hoe snel je door Eau Rouge/Raidillon bent gegaan, want de topsnelheid wordt daar gemeten en in de race is dit een van de beste inhaal mogelijkheden, met of zonder DRS.

Het is natuurlijk ook dé thuisrace voor Max Verstappen – of misschien wel zijn tweede thuisrace, aangezien de *Orange Army* in Oostenrijk al met een kleine 30.000 man aanwezig was. Ze waren niet voor niets afgereisd, want het Wilhelmus galmdde na de sensationele overwinning van Max op het Oostenrijkse circuit. De afgelopen jaren heeft Max een beetje last gehad van de pechduivel die het feestje van het racen voor eigen publiek keer op keer kwam verstoren. Vorig jaar was de race pas acht ronden onderweg toen zijn Renault-motor de geest gaf...

Dit seizoen hebben Max en zijn team een stroeve start gehad, maar zeker in de zomer werden er met vier podiumplaatsen een paar mooie resultaten gereden. Op papier is Spa niet het beste circuit voor de RB14, vanwege de lange rechte stukken in sector 1 en sector 3, waar de motor van Renault geen echte partij is voor die van Ferrari en Mercedes. Dit betekent dat je een compromis moet zoeken in de balans van de auto. In sector 2 beschikt de RB14 over veel downforce en grip, waarmee het verlies van de rechte stukken gecompenseerd kan worden. Maar je wilt en moet meer tijd vinden om niet eenzaam rond te rijden als derde team op plek 5 en 6. Dus werd er meer risico genomen met de downforce-niveaus op de auto. Je zag duidelijk dat

Red Bull een veel kleinere achtervleugel had dan Mercedes en Ferrari. Hiermee won de auto topsnelheid op de lange rechte stukken, maar werd het voor Max en Daniel wel even spannend in bepaalde bochten. We hebben het al gehad over de Eau Rouge/Raidillon-combinatie; die kon nog wel volgas worden genomen, maar de auto voelt dan een stuk lichter dan met wat meer downforce. Er is nog een waanzinnige bocht, Pouhlon. Dit is een dubbele linker waarbij de gemiddelde snelheid rond de 275 km/u ligt en er een kleine 5 g op je nek komt te staan. Het is bijna volgas, maar ook weer net niet. Een van

de eerste coureurs die dit probeerde voor zijn eigen tribunes vol oranje fans was natuurlijk Max Verstappen. Hij haalde met zijn aangepaste downforce nét de apex niet en vloog de bocht uit over het asfalt (gelukkig geen grindbakken hier...) en weer terug het circuit op.

Er werd op zaterdagmiddag gekwalificeerd onder zeer lastige omstandigheden, want het regende op een deel van het circuit, en in de andere bochten weer niet. De bandenkeuze en timing zijn dan cruciaal. Spa-Francorchamps is met ruim 7 kilometer het langste circuit op de kalender, en daardoor wil er nog wel eens een onvoorspelbare wolkbreuk ontstaan in sector 2, terwijl het in de andere sectoren droog is, of vice versa.

Het begon in Q3 op slicks, maar de juiste beslissing bleek wisselen naar intermediates. Het precieze tijdstip van de pitstop was cruciaal. Je bespreekt als coureur ook met je engineer hoeveel ronden je wilt rijden, dit in verband met het gewicht aan brandstof dat je meeneemt. Een brandstofvoorraad die 10 kilo zwaarder is, kan op een circuit als Spa-Francorchamps zomaar 0,3 seconde per ronde schelen.

Maar in dit soort situaties, als de baan half nat, half droog is, praat je vaak over hele seconden verschil. Het gaat er dan echt om wie de beste baancondities krijgt, en dat is meestal degene die als laatste over start/finish gaat en dus als laatste een kwalificatierondje kan rijden. De sectoren waren bij iedereen een groen en paars, wat betekent dat iedereen elke ronde harder ging rijden. Helaas maakten ze bij Red Bull een grove inschattingfout: zij waren ervan uitgegaan dat het harder zou gaan regenen en hadden dus juist vroeg hun tijd neergezet. Niets was minder waar: de baan werd steeds sneller, terwijl beide Bulls binnen stonden. Het zorgde wel voor spektakel, want het team



# ‘Het was een kansloze beslissing van de stewards, hiermee maak je het racen kapot’

van Force India kwam met beide auto's op de tweede startrij terecht. Ocon pakte P3, achter Vettel en Hamilton. Wat een week voor de 400 man van het team uit Silverstone. Eerst een faillissement, dan worden opgekocht door de papa van Lance Stroll en een aantal financiers om een doorstart te maken als Racing Point Force India. De balans stond weer op 0 punten, aangezien het team veranderde van eigenaar en naam tijdens het seizoen. En vervolgens op zondag meteen een topresultaat behalen, met beide auto's dik in de punten. Hoe mooi kan sport soms zijn!

Wat de zondag in Spa ook heel mooi maakte, was dat Max voor eigen publiek vanaf P7 een aantal waanzinnige inhaalacties uitvoerde op Ocon en Pérez, vervolgens zich door een sterke strategie en *race pace* op P3 bevond en zo een waanzinnig podium pakte.

Een paar dagen later reisde het circus alweer af naar de *temple of speed* in Monza voor de laatste Europese Grand Prix van het seizoen. Dit circuit valt net als Spa-Francorchamps in de categorie legendarisch, en mag nooit (ik herhaal: nooit) van de kalender verdwijnen.

De Nederlandse F1-fans zijn wereldwijd vermaard, maar de Italiaanse *tifosi* kunnen er ook wat van. De tifosi willen maar één ding: beide Ferrari's op het mooiste podium van de F1. Dit podium schuift uit over het rechte stuk van start/finish en daardoor zweef je boven de fans, die na de race massaal het circuit bestormen.

De Scuderia heeft de afgelopen races de beste auto van het veld, maar weet dat niet te verzilveren. Vaak is het Lewis Hamilton die met wereldprestaties de meeste punten mee naar huis neemt. Bij de kwalificatie op zaterdag moest het dus maar eens anders: de Ferrari's hadden al een kleine twintig jaar geen eerste startrij gehad in hun thuis-GP, dus daar werd het wel een keer tijd voor. Geen druk verder hoor, voor de heren Räikkönen en Vettel.

Kimi zou die middag geschiedenis schrijven. Niet alleen door pole-position te pakken als een van de oudste F1-coureurs aller tijden, maar ook door de snelste ronde ooit op Monza te rijden, met een 1:19,119. Het was ook de snelste ooit in de F1, met een gemiddelde van maar liefst 263,6 km/u. Vettel pakte P2; hij was *not amused* dat hij niet de pole had en baalde van de strategie binnen het team.

De zondag moest opnieuw een mooie Ferrari-dag worden, maar in het hol van de leeuw sleepte Lewis Hamilton de overwinning voor Kimi weg. Bottas

eindigde na geweldig werk als *wingman* op de laatste podiumpositie. Bij de start verdedigde Kimi zijn positie sterk, terwijl Vettel zich bij de tweede chicane opsloot achter de auto van Kimi, waardoor Lewis Hamilton op de ideale lijn aan de buitenkant kon inhalen. Vettel onderstuurde lichtjes tegen de Mercedes aan en spinde zichzelf uit de race. Hij kon achteraan aansluiten en Räikkönen moest nu alleen vechten tegen de Mercedes van Lewis.

Ferrari reageerde op een *dummy pitstop* van Mercedes, waardoor de Fin eigenlijk te vroeg naar binnen ging en met zijn éénstopstrategie veel tekortkwam aan het einde van de race. Zijn banden waren helemaal op en er ontstonden grote blaren. Hierdoor kon Lewis buitenom de Fin voorbij in de eerste chicane en de overwinning pakken.

Voor de laatste podiumplek was Max Verstappen volop aan het vechten met Bottas in zijn veel snellere Mercedes. De Fin kwam er met geen mogelijkheid voorbij en liep alleen in op de rechte stukken. Max' exit uit de Parabolica-bocht was fenomenaal en leverde voldoende marge op richting de eerste chicane. Met nog een paar ronden te gaan probeerde Bottas het aan de buitenkant bij Max. De Nederlander liet de Fin nog net één centimeter ruimte, maar ze raakten elkaar toch. Het was een onmogelijke inhaalpoging van Bottas, omdat hij er nog niet helemaal naast zat. Dat is iets wat je wel wilt als je aan de buitenkant iemand wilt inhalen – het liefst nog met een neuslengte ervoor, want dan kun jij de bocht dirigeren. Nu reed hij in de blinde hoek van Max en raakten ze elkaar; dat hoort absoluut bij het racen, maar helaas zagen de racestewards dit anders en kreeg de Nederlander vijf seconden straf. Hierdoor viel hij van het podium terug naar P5. In mijn optiek een kansloze beslissing van de stewards, hiermee maak je het racen kapot. Deze mannen weten wat ze kunnen en wat ze doen wanneer ze samen met 350 km/u op een bocht afstormen. Laat ze racen en deel alleen straffen uit wanneer de situatie daar echt om vraagt.

Het is nu tijd voor de *fly away*-races, zoals Singapore, Japan, Rusland, de VS, Mexico, Brazilië en Abu Dhabi. De F1-motorhomes blijven achter in Europa en we gaan in verschillende tijdzones racen. Om te beginnen in Singapore, een soort Monaco op steroïden. In die bloedhitte een nachtrace door de straten van Singapore: beter wordt het niet. Mede omdat de Red Bulls altijd erg hard gaan op dit circuit. Als je dit leest, weet je de uitslag al; ik voorspel alvast een mooi gevecht tussen de Ferrari, Red Bull en Mercedes!



T.E.A.B.: RENAULT 5 TURBO 2

**Veiling:**

Bonhams.com

**Waar:**

The Zoute Sale

**Wanneer:**

5 oktober 2018

**Geschatte veilingprijs:**

€ 90.000-110.000

**Ook leuk:**

BMW 3.0 CSL Batmobile, Muhammad Ali's Rolls-Royce Silver Shadow Convertible



## Een ton voor een Renault 5? Ja, een ton voor een Renault 5. En dat terwijl ie niet eens geschikt is om boodschappen mee te doen: de achterbank en kofferbak hebben in deze hatchback plaats moeten maken voor het motorblok

**D**it is namelijk niet zomaar een Renault 5, maar een Renault 5 Turbo 2. En zoals bij zoveel epische sportwagens uit de jaren tachtig het geval is, begint ook het verhaal van de R5 Turbo bij de autosport. Om mee te mogen doen aan rally's moest Renault met een potente productieauto komen en er 400 van bouwen. Het merk besloot haar succesvolle R5 een radicale transformatie te laten ondergaan. Met de extravagante Turbo als resultaat.

De Renault 5 Turbo mag dan z'n uiterlijke kenmerken en typeaanduiding gemeen hebben met de standaard R5, onderhuids is hij totaal anders. Niet in de laatste plaats vanwege de positie van het motorblok. De knappe technici van huistuner Alpine bekookstonden in hun fabriek in het Franse Dieppe een bizar plan. Ze besloten de motor uit de neus van de auto te halen en net voor de achteras te monteren. Daarvoor moesten zowel kofferbak als achterbank het veld ruimen, maar dan had je ook wat: een hatchback van nog geen 1.000 kilo met een

162 pk sterke middenmotor. En met achterwielaandrijving, nota bene.

Onder andere om de nieuwe turbomotor van luchttoe- en -afvoer te voorzien, mocht Marcello Gandini van designhuis Bertone een nieuwe koets voor de kleine Renault ontwerpen. Met name de veel dikkere kont met luchtinlaten is karakteristiek voor deze extravagante hot hatch. Een ander designelement dat onweerstaanbaar is: de spoiler

### Renault 5 Turbo 2 (1983)

**Productiejaren:** 1983-1986

**Motor:** 1.397 cc, viercilinder, 162 pk, 221 Nm

**Aandrijving:** achterwielen, 5v handbak

**Prestaties:** 0-100 km/u in 6,6 s, top 209 km/u

**Gewicht:** 970 kg

**Aantal gebouwd:** 3.167

die al begint aan de basis van de a-stijlen, via de daklijn naar achteren loopt en uiteindelijk boven de achterraut samensmelt. Lekker hoor.

Inmiddels weten we: de R5 Turbo was een verkoopsucces binnen z'n eigen niche. Dus breidde Renault de dolle familie uit met de Turbo 2. Dezelfde auto, maar dan voorzien van een groter aantal standaard Renault-onderdelen, waardoor hij qua prijs net even wat vriendelijker uitviel. En dat terwijl hij qua prestaties totaal niet onderdeed voor z'n lichtere, duurdere broeder.

De Renault 5 Turbo en Turbo 2 zijn ontegenzeggelijk huzarenstukjes van de auto-industrie van de jaren tachtig. Eigenlijk zouden ze bij iedereen op het wensenlijstje moeten staan. Jammer alleen dat ze – net als vrijwel al het andere leuke spul – de laatste jaren zo bizar duur zijn geworden.

Binnenkort lees je wat deze R5 opracht. Mocht jij 'm gekocht hebben, bel je ons dan even voor een blokkie-om?

‘Spa zorgde ervoor, wat betreft snelheid en rauw, angstaanjagend gevaar, dat de Nordschleife een kinderspeelplaats leek’

# Harris

De Burnenville is een negatief verkante, dalende bocht naar rechts waar je in een moderne Formule 1-auto met circa 340 km/u doorheen zou kunnen, plankgas. Misschien nog iets sneller, als je heel goed kunt sturen en de juiste F1-auto hebt. Het is een bocht op het oude Spa-circuit en wellicht de meest onweersaanbare plek van alle circuits ter wereld.

Ik schrijf dit twee dagen voor de start van de 24 Uur van Spa, de grootste GT3-race op onze planeet. Om op dit soort momenten de loze uren te doden die nou eenmaal onvermijdelijk en onlosmakelijk zijn verbonden met autoraces, ga ik vaak even naar het oude Spa-circuit – tegenwoordig openbare weg – waar ik me probeer in te beelden hoe het moet zijn geweest om er te racen. Ik doe dat al sinds het jaar 2001, en toch kan ik me nog niet helemaal voorstellen hoe intens dat moet zijn geweest.

Het circuit van Spa is momenteel het beste van het beste in de Formule 1: het langste, het snelste en onder coureurs het populairste circuit – dat laatste vanwege de snelle bochten en de hoogteverschillen die je maag doen zuchten. De baan is 7.004 meter lang en wordt omringd door de prachtige heuvels van de Ardennen. Het oude Spa, met de uiterst linke bochten bij La Source en Blanchimont, was 14,1 kilometer lang. Wat betreft snelheid en rauw, angstaanjagend gevaar, is de Nürburgring Nordschleife in vergelijking een kinderspeelplaats met rubberen stoeptegels.

Autoracen is, uiteraard, nog altijd te herkennen als de sport die het vier decennia geleden ook al was, maar er zijn noemenswaardige verschillen. Neem de 1.000 kilometer van Spa in 1970. Een jaar eerder had het F1-circus het circuit geboycot vanwege de veiligheid: Spa was simpelweg te snel en te gevaarlijk, maar om vrij onduidelijke redenen was de sportwagenbrigade blij met de paar veiligheidsconcessies die in 1970 werden gedaan en arriveerde men ter plekke in een stel Porsche 917's en Ferrari 512's die achterlijke snelheden zouden neerzetten op de baan van Malmédy. In de kwalificaties haalde Pedro Rodríguez een gemiddelde (!) van bijna 255 km/u. Dat is dus harder dan de, weliswaar begrensde, top van de huidige Mercedes-AMG C 63, in een tijd dat normale



gezinnen nog in een DAF of een Simca rondreden.

Ik sta bij de Burnenville en probeer me voor te stellen hoe de bocht moet hebben aangevoeld in een Porsche 917. De hoeveelheid zerken, kruizen en monumentjes in het bos bij het uitkomen van de bocht maken duidelijk dat er hier consequenties zijn verbonden aan het maken van een fout. De 917 accelereerde niet alleen absurd snel, ook was de aerodynamica vreselijk instabiel en bevonden de voeten van de bestuurder zich voor de vooras. Een frontale botsing was bij 50 km/u waarschijnlijk al fataal; bij 300 km/u zou het lijken op een ongeluk in een Heinz-fabriek. Ik heb een aantal coureurs uit die tijd

ontmoet (niet Pedro – hij stierf helaas een jaar later in een Ferrari 512) en ze hebben allemaal iets sereens, iets bijna gelatens over zich. Zij zijn de weinigen die dat tijdperk van intense snelheden en minimale veiligheid hebben overleefd.

Vanuit de Burnenville daalt het circuit licht naar de Masta Kink, waar het zich tussen een aantal huizen doorwringt – huizen geven altijd goed mee als je er hard tegenaan rijdt – en vervolgens snel omlaag duikt naar de oude Stavelotbocht. Op Spa ging het om snelheid en niets anders dan dat. Vervaarlijke kronkels en halve bochten kwamen uit op eindeloze rechte stukken: het daagde de coureurs uit om het gas er steeds op te houden, zodat ze met net een paar extra kilometers per uur bij de volgende remzone aan zouden komen. Vanwege Spa begon ooit het debat over snelheid en gevaar, de discussie tussen de tradities in de media en coureurs als Jackie Stewart. Is de sport nu te veilig? Ik denk dat er een gebrek aan risico's is, en dat veel moderne circuits ontmande saaiheidsarena's zijn – maar anderzijds wil ik ook geen mensen zien sterven.

Het oude Spa was krankzinnig. Ik zou er graag een paar rondjes op snelheid hebben willen rijden, maar ik zou er mijn leven niet voor hebben willen wagen.

Misschien betekent dat dat ik de ware gladiatoreengeest ontbeer? Dat ik geen man van staal ben? Voor mij is het nieuwe Spa een opwindende baan die zowel straft als beloont. Het oude Spa is nog altijd zichtbaar, een plek om met open mond te observeren. Maar al snel denk je dan, net als bij zoveel zaken in de menselijke geschiedenis: hoe heeft het ooit kunnen bestaan?



# 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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://www.alecto.nl/auto-3-1-splitter-met-usb)

**6. Vanguard-weekendtas 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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://www.tresanti.eu)

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



NU IN DE  
WINKEL

# Check [jfk.men](http://jfk.men)

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

# Fashionspecial

TOPGEARS GROTE FASHIONSPECIAL VOOR DIT NAJAAR EN AANKOMENDE WINTER



## Kleed je zoals je rijdt

Wie ben je, wat rijd je en vooral: hoe kleed je je daarbij?  
Wij geven je geheel vrijblijvend wat adviezen met een  
selectie uit het komende modeseizoen



Gilet  
**Ted Baker**  
tedbaker.com



Blazer  
**Ted Baker**  
tedbaker.com



Zonnebril  
**Tods**  
tods.com



Broek  
**Dstrezzed**  
dstrezzed.com



Hemd  
**Cavallaro Napoli**  
cavallaronapoli.com



Das  
**Paul Smith**  
paulsmith.com

Loafers  
**Santoni**  
santonishoes.com

# De zakelijke rijder

Natuurlijk moet je auto er gelikt uitzien, net als je kleding; een pak, dat kan, maar een goede combinatie kan ook zeker. Het gilet is weer helemaal terug, net als bordeelsluiers – ook wel loafers genoemd – of schoenen met een gesp. De das kan achterwege blijven, maar een fleurige strop maakt het wél af.



Coltrui  
**We Fashion**  
wefashion.nl



Blazer  
**Cavallaro Napoli**  
cavallaronapoli.com



Sjaal  
**Dstrezzed**  
dstrezzed.com



Jeans  
**Wrangler**  
wrangler.nl



Overjas  
**Strellson**  
strellson.com



Boots  
**Mael Studio**  
maelstudio.com

Armband  
**Buddha to Buddha**  
buddhatobuddha.com

## De klassiekerrijder

Eeuwigheidswaarde: daar gaat het om. Jouw kledingstijl mag, als je een klassieker rijdt, dus tijdlozer zijn. De coltrui is aan een revival bezig, de Chelsea-boot kan sowieso en een witte broek is helemaal tijdloos. Wellicht minder handig als je met je klassieker langs de kant van de weg komt te staan...

Jack  
**Cast Iron**  
castiron-clothing.com



Trui  
**Barbour**  
barbour.com



Muts  
**Colmar**  
colmar.it



Jeans  
**Drykorn**  
drykorn.com



Zonnebril  
**Tommy Hilfiger**  
nl.tommy.com



Tas  
**PME Legend**  
pme-legend.com

Sneakers  
**CP Company x Adidas**  
cpcompany.com



# De sportieveling

Draagmak en comfort spelen een grote rol; fijne sneakers, een flitsende zonnebril, dat werk. Streepjes, mits je figuur dat toelaat, kunnen prima, en gewassen jeans werken altijd. Die fleurige muts draag je alleen als je oren van je hoofd vriezen en doet het vooral goed bij kinderen. Je snapt wel waarom.

Hemd  
**Vanguard**  
vanguard-clothing.com



Jas  
**Guess**  
guess.eu



Vest  
**Vanguard**  
vanguard-clothing.com

Jeans  
**Denham**  
denhamthejeanmaker.com



Zonnebril  
**Moncler**  
moncler.com



Sokken  
**Stance**  
stance.com

Chelsea-boots  
**Jack and Jones**  
jackjones.com



## De ladykiller

Je auto, dat ben jij. Pik jij Doutzen op in een Multipla? Nee toch? Je hemd mag prikkelen, maar voorkom een schreeuwend geheel; het zijn vaak de details die 't doen. Apart kleurtje sokken, een bijzonder brilmontuur en een jas met *présence*. Zo'n dikke houtje-touwtje roept een oergevoel op, toch?



Jas  
**Barbour**  
barbour.com



Hemd  
**PME Legend**  
pme-legend.com



Sjaal  
**Paul Smith**  
paulsmith.com

Broek  
**River Island**  
riverisland.com



Tas  
**Strellson**  
strellson.com



Zonnebril  
**Hugo Boss**  
hugoboss.com



Veterlaarzen  
**Melvin Hamilton**  
melvin-hamilton.nl

# De familieman

Praktisch hoeft niet saai te zijn. Een slank gesneden broek met ruitmotief, een strak gestreken shirt erop en schoenen die tegen een stootje kunnen: het gaat je allemaal helpen bij het grootbrengen van je kinderen. Het jack is praktisch, de das laat zien dat je heus nog vol frivoliteit zit.

Trui  
**Cast Iron**  
castiron-clothing.com



Hemd  
**Brax**  
brax.com



Muts  
**Dockers**  
dockers.com



Broek  
**PME Legend**  
pme-legend.com



Zonnebril  
**Tom Ford**  
tomford.com



Jack  
**Tenson**  
tenson.com

Boots  
**Floris van Bommel**  
nl.florisvanbommel.com



## De natuurliefhebber

Natuur? Héerlijk! Er gaat niets boven een zelf platgereden fazant. Ga je met je 4x4 de bosjes in, dan stem je je kleding daarop af. Stevige boots met grof profiel, een broek met handige zakken (zolang ie niet van het type 'afrits' is) en lagen, veel lagen over elkaar. Die zorgen ervoor dat je warm blijft.

# 10% KORTING OP ALLE SPORT DEMPERS



SPORT

#### TERMS AND CONDITIONS:

De korting wordt berekend over de adviesprijs van alle KONI Sport dempers. De actie loopt tot en met 31 Oktober 2018. Vraag naar de voorwaarden bij uw KONI verkooppunt.

---

# Drives

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

---

## DBS Superleggera

Aston Martin valt de GT aan, maar gaan ze 'm ook voorbij?





# Koppelshow

Aston Martin **DBS Superleggera**

WELKOM IN EEN UNIVERSUM VOORBIJ HET BEKENDE,  
REEDS IN KAART GEBRACHT GEBIED VAN DE DB11.  
TOCH IS ALLES HIER VERRASSEND HERKENBAAR





**H**et draait allemaal om koppel. Vermogenscijfers zijn interessant, maar je rijdt met koppel.' Dat zegt Paul Barritt, *vehicle line director* bij Aston Martin van de DB11 en de DBS, als hij het heeft over de nieuwe DBS Superleggera. Dan zegt hij dat de nieuweling niet alleen 190 Nm meer heeft dan de reguliere DB11, maar ook 150 Nm meer dan de One-77. Oh, en hij verbruikt de helft van de benzine van laatstgenoemde auto.

De DBS Superleggera is momenteel dus de ultieme Aston Martin. Althans: totdat de Valkyrie verschijnt. En zelfs als dat circuitmonster straks aan komt bulderen, zal dit nog steeds de auto zijn die de waarden van het merk Aston Martin beter uitdraagt. Een enorm potente twin-turbo V12 voorin, achterwielaandrijving, een interieur volgens het 2+2-principe. Hoe potent precies? Nou: 725 pk.

Aston noemt 'm een 'bruit in kostuum'. Nee, echt. Met dat kostuum is hij duurder dan de nieuwe Vantage (de 'Jager', waarvoor Aston in Nederland 211.000 euro, in België 157.000 euro verlangt) en de DB11 (de 'Heer': 260.000 euro in Nederland, 222.500 euro in België). Hij staat bovenaan in de pikorde van het drie modellen tellende gamma.

De carrosserie is goeddeels opgetrokken uit koolstofvezel, zodat het gewicht 72 kilo lager ligt dan dat van de DB11; en dat rechtvaardigt z'n prijs, die in het VK 225.000 pond bedraagt. Lage Landen-prijzen zijn nog niet bekend, maar als je weet dat die Britse prijs een ton (in ponden) meer is dan wat men voor een Vantage wil hebben, dan weet je ook dat de DBS Superleggera geen koopje is.

Over die rechtvaardiging moeten we het even hebben, want onder de oppervlakte treffen we wel heel erg veel DB11-onderdelen aan. Natuurlijk is hij sportiever en ziet hij er in het echt behoorlijk gespierd en klaar-voor-de-start-achtig uit. Z'n stabilisatorstangen zijn stijver, de kortere eindoverbrenging komt uit de Vantage – zodat hij harder accelereert. Z'n carrosserie ligt 5 millimeter dichter bij het wegdek en de geometrie van z'n ophanging werd herzien, met stijvere bussen en meer camber voor en achter om zijn bochtgedrag scherper en harder te maken.

Maar de grootste verandering is de transmissie. Naar nu blijkt, werd de DB11 niet zozeer beperkt door z'n motor, maar door de ZF-bak – die kon niet omgaan met meer dan het koppel dat de DB11 al had, dat 700 Nm bedroeg. Maar nu blijkt

dat ZF ook een versie van de achtbak maakt die met meer koppel overweg kan – deze bak tolereert tot 950 Nm.

Dat is geen kwestie van elektronica – juist alle hardware is verstevigd om te kunnen omgaan met de aangesterkte ingewanden. Dus is er nu 900 Nm beschikbaar van 1.800 tpm tot 5.000 tpm. Aston is maar al te happig om te vertellen dat een Ferrari 812 Superfast bijna 200 Nm minder heeft, en dat het maximale koppel daar pas beschikbaar komt vanaf 7.000 tpm. Maar de DBS is een heel ander type auto. Alleen qua lay-out en ethos zijn de DBS Superleggera en de Ferrari 812 Superfast rivalen (een Engelse auto met een Italiaanse naam en een Italiaanse auto met een Engelse naam: vreemde boel). De 812 is veel meer een woesteling, de motor is een meesterwerk, de auto hyperactief en hectisch, de rit is een constant bombardement.

Wil je het hele Europese continent doorkruisen? Dan moet je de Aston hebben. Bij een snelheid van 120 km/u draait de motor maar 2.000 tpm en produceert een uiterst beschaafd, bijna kalmerend geluid. Het windgeruis is niets meer dan een zucht, en hij is zo magnifiek geveerd en gedempt dat je geen moment beseft dat hij onderhuids misschien best hard

Jaloezieën-aerodynamica is een van de trucs om passanten nog jaloezser te maken



## ‘Van 80 naar 160 km/u in 4,2 seconden in z’n vier: dat is supercar-achtig snel, maar dan met goede manieren’

moet werken. Hij helt niet, hij rijdt moeiteloos maar niet te zacht – hij heeft niets van de vertraagde, verticale zweverigheid die de vroege DB11 zo teisterde.

En die houding, dit gedrag is eigenlijk exact hoe je het karakter van de DBS onder alle omstandigheden kunt omschrijven. Hij verheft je boven het rumoer van de straat. In de stad hij is gemanierd, reageert hij prima op het gas en de rem, gaat hij gesmeerd door de versnellingen; en dat alles gaat gepaard met die kalme motor en de geweldige ophanging. Zelfs in de stad beweegt hij zich atletischer dan de DB11.

Op het soort wegen waarop je echt van je DBS wilt genieten, kun je bij uitstek de motor- en onderstelmodi testen. Net als in de DB11 en de Vantage kunnen die worden geselecteerd door middel van knoppen op het stuur en zijn er de standen GT, Sport en Sport Plus voorhanden. Op de gladde, gelijke wegen in het zuiden van Duitsland en in Oostenrijk is de strakkere Sport-ophanging aan te bevelen. Op wegen die wat minder goed zijn,

ben je beter af met de ophanging in de Comfort-modus.

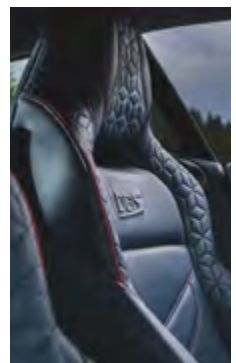
De besturing is mooi zwaar (er zijn twee instellingen: een voor Comfort, de andere voor Sport en Sport Plus). Hij is accuraat en snel genoeg om je handen niet te hoeven verplaatsen; maar nooit zenuwachtig. De hele auto is mooi in balans. Hij beweegt als een geheel – *clean*, helder en netjes. Om kort te gaan: de manier waarop hij zich voortbeweegt, is van een tevredenstellende heerlijkheid.

Alleen bij het uitkomen van langzame bochten moet je het koppel in de gaten houden. Na een paar van zulke bochten kun je in de menu’s op zoek naar een manier om de tractiecontrole wat af te zwakken – onder druk vertoont hij nog altijd iets van het wringende gedrag waar de vroege DB11 mee te kampen had.

Maar dat mag als je bijna 900 Nm op het asfalt moet brengen. En dat doet hij gemanierd en controleerbaar. Ten dele is dat te danken aan de soepeler wijze waar op de tractiecontrole erin komt, en voor een ander deel omdat het koppel niet zo

meedogenloos is als de cijfers suggereren. Pas na de 2.500 tpm voel je het volle effect, maar op dat moment moet je je ook beginnen te concentreren, want de vaart waarmee de DBS je dan vooruit stuwt, is verbluffend. Het meest indrukwekkende cijfer is dat hij van 80 naar 160 km/u gaat in 4,2 seconden in de vierde versnelling. Dat is snel in een overtreffende trap. Supercar-achtig snel, maar dan met goede manieren.

En hij klinkt prachtig. Aston claimt dat hij 10 dB luider is dan de DB11, maar hij is niet ordinair of schreeuwerig, hij geeft je net genoeg geploep en geburpel. De motor heeft nooit stress, zelfs niet in de richting van de 7.000 tpm. Hij doet precies wat hij moet doen, kalm en toegewijd. En met kracht. De cijfers mogen dan stellen dat de DBS maar 0,3 seconde sneller is naar 100 km/u dan de DB11 en dat z’n top maar 5 km/u hoger ligt, maar de realiteit is dat de DBS met veel meer intensiteit naar voren vliegt. Hij verlangt naar lange bochten die je in z’n vier of vijf kunt nemen; hij lijkt dan over eindeloos





## BINNENIN

1

### Leer

Geen krokodillenleer? Gebruiken we toch de huid van een Q'Bert-programmeur

2

### Knus

Omringd door alcantara voel je je op je gemak – tot je in de P.C. probeert te parkeren

3

### Besturing

Directer dan in de DB11, zonder dat de rit er minder ontspannen door wordt. Goed werk

4

### Sleutel

Wat als je die nu eens hier neerlegt? Doe maar niet: bij acceleratie vliegt ie door je achterraut

5

### Infotainment

Echt? Jij wilt iets weten over het infotainment in een 725 pk sterke Aston Martin? Hou op

## SPECS

### Motor

5.204 cc  
V12 biturbo

**725** pk @ 6.500 tpm  
900 Nm @ 1.800 tpm

### Aandrijving

achterwielen  
8v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 3,4 s  
top **340** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

12,3 l/100 km  
285 g/km CO<sub>2</sub> **6**

### Afmetingen

4.712 x 1.968 x 1.280 mm  
(l x b x h)

2.805 mm (wielbasis)  
1.693 kg

tankinhoud n.b.  
bagage ruimte n.b.

### Prijzen

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

veel vermogen te beschikken, en de wijze waarop hij je meesleept, is onvoorstelbaar lekker – een luxe op zichzelf, zo moeiteloos en sonoor en makkelijk als het allemaal gaat.

De veranderingen aan de carrosserie hebben Aston in staat gesteld om op topsnelheid 180 kilo downforce te genereren (voor 60, achter 120) – zonder dat het ten koste is gegaan van de luchtweerstand. Z'n stabiliteit is zodoende beter dan die van menig sportauto die voor het circuit is bedoeld.

Qua interieur: denk ook hier weer aan de DB11, maar dan met een beetje meer glamour. Hij heeft nog altijd vier zitplaatsen (de inzittenden met de luidste

klachten, en de ergste kramp, zullen die op de achterstoelen zijn), de achterbak is identiek in omvang en vorm (breed, niet diep)... Ja, over het algemeen komt de DBS ons toch wel erg bekend voor.

De kwaliteit van de gebruikte materialen is subliem, de bouwkwiteit meer dan acceptabel, de afwerking kreeg een upgrade, de opties zijn vast nog veel uitgebreider en de flippers aan het stuur werken helderder; maar dit is en blijft een kleinere, minder goed georganiseerde en minder gebruiksvriendelijke cockpit dan die van, zeg, een Bentley Continental GT. De middenconsole is klein, je kunt de grote, zware sleutel nergens kwijt, en de stoelen bieden niet meer steun dan die in

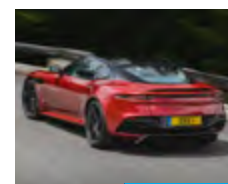
de DB11. En net als z'n vriendelijker broer is hij niet bepaald een auto die zich in krappe omgevingen duidelijk laat plaatsen: de kap is lang en het zicht wordt flink beperkt door de a-stijl en de buitenspiegels.

De DBS zal voor Aston-dealers niet moeilijk te verkopen zijn. Het is een meer assertieve en krachtiger auto dan de DB11, en voor mensen met geld is het prijsverschil niet echt relevant. Maar wie blijft er dan nog over om de DB11 te kopen? Deze twee auto's overlappen elkaar te veel. Aston claimt dat de DBS enorm sportief is, maar dit is geen radicale verandering. Het is een mooie doorontwikkeling van Astons GT, een auto die ons zoet moet houden totdat de echt nieuwe modellen arriveren: de DBX-crossover, de Valkyrie-hypercar en de later nog bekend te maken supercar met middenmotor.

Desalniettemin is dit een geweldige, sportieve GT waarmee de mensen voor wie hij is bedoeld heel blij zullen zijn. Het is een strakkere, meer alerte en atletischer DB11, aanzienlijk sneller en beter om in te rijden. Hij is in staat je de adem te benemen – en momenteel is hij de enige Aston Martin waarover we dat durven te zeggen.



Kwispelen op koppel



HET VONNIS

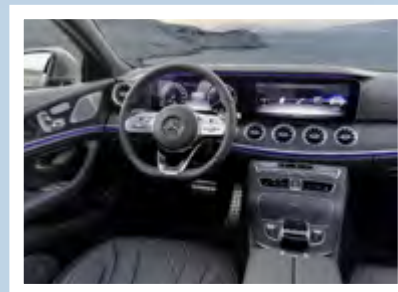
16

20

Een auto die wordt gedefinieerd door z'n koppel. Hij rijdt moeiteloos, luxe en helder, maar hij roept ook een belangrijke, wellicht zelfs zorgwekkende vraag op: waarom zou iemand nu nog een normale DB11 willen kopen?

# Een en al klasse

Mercedes CLS 450 4Matic Edition 1



Nieuwe look, nieuwe stijl, nieuwe motor met een elektrozetje: de Mercedes CLS 450 gooit alles in de strijd om boven het executive-maaiveld uit te steken

**W**anneer je 378 verschillende modellen aanbiedt, kun je maar beter zorgen dat ze onderscheidend zijn. Wie denkt dat de auto op deze foto's 'gewoon een strakgetrokken E-klasse' is, kent Mercedes nog niet: op meerdere vlakken spreidt de lage, gladde CLS een heel eigen karakter tentoon.

Het begint bij het design. Hoewel we de laatste zullen zijn die dat van de E-klasse druk of *overdone* zullen noemen, wordt het merkgezicht bij de CLS naar een ander niveau van doeltreffendheid getild. Ontwerper Gordon Wagener heeft zijn nieuwste ideeën laten spreken: een eenvoudige basisvorm en een sterk gebrek aan overbodige lijnen. Dat laatste schijnt ook goed te zijn voor de luchtweerstand en dus het verbruik. Wij vinden het vooral erg mooi om te zien, hoewel de achterlichten misschien een beetje sip kijken.

Ook achter het stuur zul je niet snel denken dat je in een 'doorsnee' Mercedes zit. Ja, je krijgt de kraakheldere breedbeeld-schermpostelling van de E-klasse, inclusief de aanraakknoppen op het stuur.

Maar de vormgeving van het geheel, waaronder de turbinevormige ventilatieopeningen (verlicht in het donker), verhoogt het glamourgehalte aanzienlijk – zeker in de speciale Edition 1-uitvoering, meerprijs ruim 6.200 euro. Deze voorziet onder andere in zwart nappaleer met bronskleurige stiksels en prachtig zwart essenhout.

Overigens: wie de nieuwe A-klasse heeft gezien, weet dat dit nu al niet meer de modernste interface van Mercedes is. Er zijn geen touchscreens, enkel een draaicontroller en een muispad-achtig geval. Wat ons betreft prima – touchscreens zijn vervelend tijdens het rijden – maar die muispad, waarop je pas na veel geveeg en geklik kunt schrijven met je vinger, zou logischer mogen werken.

De CLS 450 heeft Mercedes' nieuwste turbo-benzinemotor: geen V6 maar een zes-in-lijn, goed voor 367 pk. Hij wordt bijgestaan door Mercedes' EQ Boost-startmotor/generator, die nog eens 22 pk levert en zorgt dat de benzinemotor aanslaat met de snelheid en souplesse van die van een hybride Lexus – prettig als je start/stop aan hebt staan. De CLS is met

deze techniek extreem rap, maar als je het gaspedaal bij tussenacceleraties op de bodem plant, lijkt het alsof de negentraps automatisch zich even verslikt tijdens het terugschakelen; dat zou naadlozer moeten kunnen, lijkt ons.

Zelfs in Comfort is de luchtvering van de CLS nog aan de stevige kant; ook dat zul je op een E-klasse niet tegenkomen. De standaard variabele besturing is heel natuurlijk in z'n gedrag, de dynamische bolsters in de stoelen houden ons actief op onze plek, en de zelfrijdende functies – adaptieve cruisecontrol met *stop & go*, stuurhulp met rijstrookwissels – werken aanzienlijk beter dan de systemen die we in eerdere Mercedesen meemaakten. Alleen het overnemen van de snelheidslimiet door de cruisecontrol is weleens lastig; soms regent het niet en is dat bord voor 90 km/u dus niet van toepassing.

We maakten vele kilometers met deze CLS 450 en ervoeren 'm als heerlijk ontspannend, snel, stil en moeiteloos. Dat, en zijn unieke uiterlijk en feilloze afwerking, maken 'm zonder meer tot een van onze favoriete reisauto's van het moment.



HET VONNIS 15 20

Alles lof die je moderne Mercedesen kunt toedichten, is ook op deze auto van toepassing – maar dan gekoppeld aan iets meer stijl en pizzazz. Thuiswerken mag dan hip zijn, kilometers vreten in een CLS 450 is een beloning, geen straf

Foto's: Mercedes

## SPECS

### Motor

2.999 cc  
zescilinder turbo

**367 + 22** pk @ 5.500 tpm  
500 Nm @ 1.600 tpm

### Aandrijving

vier wielen  
9v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 4,8 s  
top **250** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

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

### Afmetingen

4.988 x 1.890 x 1.435 mm  
(l x b x h)

2.939 mm (wielbasis)  
1.940 kg

66 l (benzine)  
490 l (bagage)

### Prijzen

€ 114.307 (NL)  
€ 90.333 (B)





## TT met de TT

Audi TTS

**Ingolstadt viert de twintigste verjaardag van deze revolutionaire coupé door 'm, geheel volgens verwachting, hier en daar marginaal te verbeteren**

**H**et is twintig jaar geleden dat de eerste Audi TT te koop kwam. Daardoor realiseren we ons dat de tijd vliegt, maar dat niet alleen: het zet ons ook aan het denken over de TT. Bij Audi zijn ze inmiddels behoorlijk in hun nopjes: het bedrijf heeft reeds 600.000 exemplaren van de TT verkocht, terwijl hun imago er in twee decennia alleen maar op vooruit is gegaan. Inmiddels is de Beierse firma niet bepaald meer bang om allerhande niches te verkennen, zelfs niches waarvan jij en wij nooit vermoedden dat ze überhaupt konden bestaan. Zo kwam Audi als eerste met een razendsnelle SUV op diesel. En natuurlijk met de TT zelf, van wie aanvankelijk niemand wist voor wie hij eigenlijk was bedoeld.

Om de verjaardag van de TT luister bij te zetten, komt er een tamelijk bescheiden opgefriste versie op de markt: meer gestileerde bumpers, nieuwe kleuren en een ander motorengamma. Er is geen diesel meer; vanaf nu maken alle TT's, behalve de dolle RS, gebruik van een versie van de

bekende 2,0-liter viercilinder turbo-benzinemotor.

De vermogens starten bij 200 pk, maar de auto waarin wij vandaag rijden, is de nieuwste TTS, met 306 pk net iets minder krachtig (namelijk 1 procent) dan voorheen – wat te wijten is aan nieuwe emissie-eisen. Wel krijgt ie er 20 Nm aan trekkracht bij. Er is maar één transmissie te krijgen – een zeventraps S tronic-automaat – en die functioneert zoals je mag verwachten. Quattro-vierwielaandrijving is standaard en kan al het beschikbare vermogen naar iedere gewenste as sturen.

Zoals voorheen is de balans erg goed, betrouwbaar en degelijk. Dit is een absurd eenvoudige auto om in te



springen en zonder verdere training hard mee weg te rijden. Dat komt van pas, want wij rijden 'm op de (afgesloten) Snäefell-berg, een deel van het TT-parcours op het eiland Man. Inderdaad: een weg die erom bekendstaat niet zachtzinnig om te gaan met stuurfouten. We waren dus maar wat blij met de vergevingsgezinde vierwielaandrijving en de flippers aan het stuur. De vraag is echter of de TT je op de lange duur ook tevreden zal stellen. Een Porsche 718 Cayman of een Alpine A110 is toch net wat opwindender wanneer je voor de lol rijdt – en niet alleen om het vege lijf te redden.

Natuurlijk compenseert de TTS het gebrek aan opwindendheid dat hij biedt met twee stoelen (nou ja: stoeltjes) achterin, een forse bergruimte en een nog altijd voorbeeldig interieur. Dat laatste was al zo goed dat de enige veranderingen een nieuwe digitale vermogens- en g-meter zijn. Al met al: er is op onze wereld geen completere of makkelijker rijdende coupé te koop. De TT gaat makkelijk nog eens twintig jaar mee.

### SPES

#### Motor

1984 cc  
viercilinder turbo  
**306 pk** @ 5.800 tpm  
400 Nm @ 1.800 tpm

#### Aandrijving

vier wielen  
7v automaat

#### Prestaties

0-100 km/u in 4,5 s  
top **250 km/u**

#### Verbruik (gemiddeld)

n.b.

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

#### Afmetingen

4.191 x 1.832 x 1.343 mm

(l x b x h)

2.505 mm (wielbasis)

1.385 kg

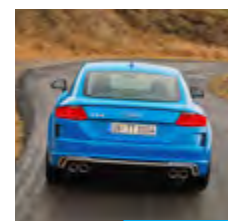
55 l (benzine)

305 / 712 l (bagage)

#### Prijzen

n.b. (NL)

n.b. (B)



HET  
VONNIS

16  
20

Best raar eigenlijk: hij is vernoemd naar 's werelds engste race, maar ondertussen is ie wel zo'n beetje de makkelijkste en veiligste coupé om mee rijden. Spannend dit niet per se, goed wel. En bovendien schitterend

Foto's: Audi



# Tot M met

BMW M2 Competition

De beste M van allemaal – de auto waarop wij ooit hopeloos verliefd werden – krijgt eindelijk een echte M-motor en is nu, geloof het of niet, nóg beter

**Z**e blijven in Beieren maar zeggen dat de M niet langer staat voor motorsport. Of waar dan ook voor. De divisie van BMW die de M's maakt, plus de individueel, op maat gemaakte en de gepantserde auto's, heet gewoon M. Klaar uit. De badge heeft niet meer betekenis dan vier lukraak gezette strepen waarvan de uiteinden elkaar toevallig ontmoeten.

Ja hoor. Hmm hmm. Alsof jij en wij niet weten dat het bij een M eigenlijk

allemaal draait om de Motor. En dat betekent dat het niet alleen een kleine schande maar zelfs een onvervulde belofte was dat de beste BMW M voor de openbare weg die momenteel wordt gemaakt, de M2, het moest stellen zonder een authentieke BMW M-motor. Hij moest het namelijk doen met de vrij bejaarde N55 35i zescilinder met enkele turbo (hoewel die door BMW M wel was voorzien van nieuwe zuigers, drijfstan-gen en een aangepaste olietoevoer).

Aan dat schrijnende onrecht komt nu

een einde. De nieuwe M2 Competition, die de auto met het N55-blok volledig vervangt, heeft de juiste S55: een waar kunstwerk van een motor, gemaakt onder de bezielende leiding van BMW M. Hij wijkt slechts een klein beetje af van de versie in de M3 en M4, en levert 410 pk in plaats van de 370 pk van de vorige M2. Deze op veel cafeïne lopende, aristocratische zes-in-lijn komt net op tijd, nu de wereldwijde tendens lijkt te zijn om motoren kleiner te maken, minder toeren te laten draaien en zo nu en dan op minder cilinders te laten lopen.

De S55 heeft twee turbo's, wat er in de praktijk voor zorgt dat je in feite te maken hebt met twee driecilinders. De turbo's zijn klein en licht, waardoor ze snel op gang komen; maar omdat ze met z'n tweeën zijn, kunnen ze ook veel lucht verstouwen als je veel toeren maakt. De oude M2 trok door tot 7.000 tpm en deed dat soepeltjes; de nieuwe gaat door tot 7.600 tpm. Om met al dat



Je herkent de Competition onder andere aan z'n nieuwe wielen





## BINNENIN

1

### Audio

Echte Harman Kardon-speakers. Ja, grappig hè. Als of je daar achter dit stuur tijd voor hebt

2

### Stuur

Niet afgeplat, niet ingekeept of anderszins onnodig gestileerd. Gewoon: een M-stuur. Top

3

### Startknop

Hierachter schuilt de M-motor waar de M2 al zo lang recht op had. 410 pk, onmeetbare lol

4

### Knopjes

Gewoon een paar handige zaken die je nog weleens nodig kunt hebben. Zoals 'DSC Off'...

5

### Handbak

Steeds meer fabrikanten geven het op. BMW (nog) niet. Moedig dit aan. Koop de handbak

## SPECS

### Motor

2.979 cc  
zescilinder biturbo  
410 pk @ 5.250 tpm  
550 Nm @ 2.350 tpm

### Aandrijving

achterwielen  
6v handbak

### Prestaties

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

### Verbruik (gemiddeld)

9,2 l/100 km  
209 g/km CO<sub>2</sub>

### Afmetingen

4.461 x 1.854 x 1.410 mm  
(l x b x h)

2.693 mm (wielbasis)  
1.525 kg

52 l (benzine)  
390 l (bagage)

### Prijzen

€ 99.995 (NL)  
€ 64.300 (B)

geweld om te kunnen gaan, heeft hij onder meer een versterkte krukas.

Dit is geen facelift voor de show. De nieren zijn groter en de nieuwe, lager hangende bumper heeft vergrote inlaten om een verkoelende bries door het radiateursysteem te laten waaien, dat ook weer afkomstig is van de M3 en M4.

Dat komt allemaal hierop neer: van 0 naar 100 km/u in 4,4 seconden met de handbak, of in 4,2 seconden in de automaat met dubbele koppeling. In Nederland kosten beide versies wonderlijk genoeg precies hetzelfde, in België betaal je voor de automaat vier mille extra. Wij zeggen: bespaar jezelf die euro's en neem de handbak – dit is een auto waarbij alles draait om gevoel en

interactie. Schakelen gaat solide en bedachtzaam, zodat de onderbreking tussen de versnellingen aanvoelt als een zonnige lunchpauze. De bak met dubbele koppeling schakelt onmiddellijk.

Ga naar de rode lijn, schakel op, ga weer naar de rode lijn – elke keer als de motor weer mag happen naar de top, lijkt hij blijer en woester te reageren. Lager in de toeren merk je wel iets van het onvermijdelijke turbo-gat, maar vooral ook veel karakter en betrokkenheid. Om kort te gaan: er is voor dit geld geen betere aandrijflijn te koop.

Een andere component die een speciale gastrol vertolkt vanuit de M3 en M4 is een koolstofvezel V-beugel rond de motorruimte. Door de carrosserie aan

de voorkant stijver te maken, zijn het gevoel en de precisie van de besturing aangescherpt. De dempers blijven passief, maar de andere veranderingen in het onderstel van de Competition worden verzorgd door elektronica: de controle-algoritmes voor de DSC en het actieve differentieel zijn opnieuw gekalibreerd. Daardoor kun je nu vrijer driften, althans tot het moment dat je de controle dreigt te verliezen.

Op ieder moment, hoe en waar je de M2 ook rijdt, is het onderstel even sensationeel en subliem als de motor. Het functioneert altijd proportioneel en biedt altijd gevoel. In een scherpe bocht geloof je simpelweg niet dat een auto met zo'n grote motor in z'n neus zich zo scherp laat wenden en plaatsen. Hij is vreselijk goed gebalanceerd en gewillig, en ook nog eens veel vriendelijker dan de hedendaagse M3 en M4.

Het veercomfort is overigens ook dik in orde. De cabine is niet de meest moderne, maar wel effectief en leefbaar, en alles wat je redelijkerwijs kunt verwachten, is er aanwezig. De uitlaten laten duidelijk horen dat er een en ander gebeurt onder het plaatwerk, maar zijn niet asociaal luidruchtig; hetzelfde geldt voor z'n uiterlijk.



HET  
VONNIS

18

20

Onze lievelings-M heeft een waardevolle M-aanpak gekregen. Een wonder van een motor en een schitterend onderstel, en dat alles onder een beschaafde, dagelijks inzetbare auto. Je wilt 'm. Je wilt 'm echt heel graag

Foto's: BMW

# Fris en fruitig

Fiat 500X Urban Opening Edition

In eigen land een verkooptopper, bij ons in het hoge noorden wat minder. Geven de nieuwe motoren de Fiat 500X het benodigde zetje?

**H**et mag een wonder heten dat de Fiat 500X geen doorslaand succes is in Nederland. De hoogpotige Italiaan combineert alle elementen waar metropoli-taanse autokopers zo dol op zijn. Om te beginnen zijn er de ingebouwde Fiat 500-charmes. Wie kan zo'n snoezig neusje nou weerstaan? Daarnaast is het een crossover – een carrosserievorm die nog populairder is dan onderzoekjes over waarom koffie nu weer slecht of goed voor je is (deze week is het goed, proost).

Fiat wist er in drie jaar nog geen 3.000 te slijten in Nederland. Nu is de Renault Captur een stukje goedkoper (en kleiner), maar je zou verwachten dat de doddige 500X wel een portie van diens 42.000 kopers kon wegpikken.

De 500X laat zich echter niet uit het veld slaan en komt terug met een facelift. De nieuweling herken je aan het stukje meegespoten plaatwerk in de achterlichten, zoals de facelift van de gewone 500 dat ook heeft. Daarnaast herken je 'm aan z'n nieuwe led-koplampen. Als je je oren spitst, kun je voorin bovendien een

nieuwe driecilinder horen brommen.

De FireFly-motorenfamilie (drie- en viercilinder turbo) vervangt de inmiddels 30 jaar oude Fire-motoren. Nee, echt: de eerste Fire-viercilinder verscheen in de Fiat Uno in 1985 en ligt nu nog (flink aangepast) in de Panda. Meer dan 30 miljoen van deze motoren verlieten de fabriek.

De 500X, die overigens nooit Fire-techniek had, is de eerste Fiat die de nieuwe generatie motoren krijgt toegewezen. Wij rijden de 1,0-liter driecilinder turbo. Later volgt er nog een 1,3-liter viercilinder met automaat. Een vierwielaandrijver komt niet meer naar Nederland; beide uitvoeringen zijn voorwielaangedreven.

Fiat haalt graag het woord rijplezier erbij. En ja: de Fiat 500X rijdt zeer plezierig, maar het is niet een auto die je pakt om voor je plezier zomaar wat kilometers te gaan maken. De nieuwe FireFly-motor is stil, trillingsvrij en wandelt soepel door de toeren. Hij schrikt wakker als je het gas intrapt en beter dan acceptabel durven we de acceleratie niet te noemen; hij is een klein beetje lui.

Het is overigens allerminst een natte

dweil: de ophanging is aan de stevige kant, maar zeker niet oncomfortabel. Van een paar sportieve bochten is de 500X ook zeker niet vies.

De motor is zo stil dat het je ineens gaat opvallen dat de ophanging redelijk hoorbaar is. En op snelwegtempo nemen de grote spiegels en hun windgeruis wat decibellen voor hun rekening.

Niets wat een draai aan de volumeknop op het nieuwe 7-inch infotainmentsysteem niet kan verhelpen. En in tegenstelling tot bij de kleine 500 gebruikte Fiat mooie en zachte materialen voor de interieurafwerking. De stoelzitting is wat kort, de hoofdsteun is bijzonder hard en de armsteun aan de deur zit nét buiten bereik, maar dat maakt de Fiat 500X goed door een uitstekende instelbaarheid en zitpositie. Het retro-interieurtje met het meegespoten dashboard blijft bovendien een mooi aanzicht.

Vaak sluiten we bij crossovers af met de conclusie dat je een net zo grote hatchback van hetzelfde merk voor minder moet kopen. Maar dat is in dit geval de Tipo. Dus koop maar een Fiat 500X.



**HET VONNIS** 12 20

Fiat's hippe crossover is wat aan de dure kant, maar daar krijg je een hoop ruimte en een betere afwerking voor terug. Ben je gecharmeerd van de 500, maar wil je toch wat meer auto? Ga dan zeker voor deze Fiat 500X

Foto's: Fiat

## 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 10,9 s  
top 188 km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

5,8 l/100 km

133 g/km CO<sub>2</sub> **D**

**Afmetingen**

4.264 x 1.796 x 1.595 mm  
(l x b x h)

2.570 mm (wielbasis)

1.320 kg

48 l (benzine)

350 / 1.000 l (bagage)

**Prijzen**

€ 25.395 (NL)

€ 17.990 (B) – Urban Look







## ‘In den beginne...’

Genesis G70 3.3 Turbo Sport

### SPECS

#### Motor

3.342 cc

V6 biturbo

**370** pk @ 6.000 tpm

475 Nm @ 1.300 tpm

#### Aandrijving

vier wielen

8v automaat

#### Prestaties

0-100 km/u in 4,7 s

top **270** km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

11,6 l/100 km

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

#### Afmetingen

4.685 x 1.850 x 1.400 mm

(l x b x h)

2.835 mm (wielbasis)

1.822 kg

60 l (benzine)

bagageruimte n.b.

#### Prijzen

n.b. (NL)

n.b. (B)

Zuid-Korea's eerste echte sportsedan, een beoogde concurrent voor de BMW 3-serie, is een bijzonder geloofwaardige vierdeurs vlotterik. Je leest het goed

**I**n den beginne schiepen we een premium sub-merk', zo sprak Hyundai, en ziedaar: Hyundai creëerde een luxe loot genaamd Genesis. Eerst verscheen de G90 (van het formaat S-klasse), toen de G80 (die het E-klasse-achtigen lastig moest maken), en nu is hier de G70. Prooi: 3-serie en soortgenoten.

Onder z'n knappe proporties en grimmige gelaatsuitdrukking zit een platform dat ie deelt met de Kia Stinger, wat betekent dat ie een korte, stijve carrosserie heeft, met vier- of achterwielaandrijving en de mogelijkheid 'm uit te rusten als Sport-versie met een 3,3-liter V6 turbo met 370 pk en een top van 270 km/u. Hij gaat in dat geval van 0 naar 100 km/u in 4,7 seconden.

Maar bij Genesis gaat het meer om refinement en technologie. Een mooi voorbeeld is de beste ergonomische gimmick die we in tijden hebben gezien. De Smart Posture-functie vraagt alleen maar naar je lengte, waarna de auto de stoel, het stuur, de spiegels en het head-up display automatisch op je postuur instelt.

Alle versies zijn bovendien voorzien van *launch control*, *torque-vectoring* en een echt mechanisch sperdifferentieel. Mag jij raden op welk Duits circuit de G70 z'n testkilometers heeft gereden. Maar het is niet z'n opvoeding op de beruchte Ring die je tegemoetkomt in de G70. Het is z'n verfijning.

Er zijn weinig kleine sedans die windgevoel zo goed dempen; op kruissnelheid zou je haast denken dat ie elektrisch is. Maar als je wilt dat ie wel geluid maakt, dan doet ie dat met verve. De biturbo V6 raspt flink als ie op weg gaat naar de 6.500 tpm, waar de achttraps transmissie altijd opschakelt, of je zelf flippert of niet.

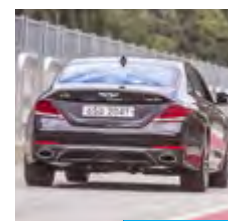
Binnenin bevindt zich redelijk wat plastic, maar als geheel is het interieur meer dan aanvaardbaar. Iemand van Genesis is kennelijk recent in een Bentley Flying Spur gaan zitten. Hij bekeek het gevleugelde embleem op het stuur, de diamantvormig gestikte stoelen en de geribbelde knoppen en dacht: hm, ja, dat gaan wij ook doen – allemaal. Achterin is niet bijzonder veel hoofd- en beenruimte, en je voeten zitten krap. Vreemd voor een auto

die langer en breder is dan een 3-serie.

Zuid-Korea is een land met veel verkeersdrempels, waar de lokale bevolking niet voor afremt, dus onze 'lokale' G70 was daarop afgesteld: hij was wat zacht en sponzig. G70's die onze kant opkomen zullen steviger zijn.

We reden ook met een 70 kilo lichtere, achterwielaangedreven Dynamic Edition, en dat bleek een voltreffer. Hij accelereert gretiger, is beter gebalanceerd en speelt op het hilarische af. De achterkant duikt minder in z'n veren, de besturing is positief en wekt vertrouwen, en hij is voelbaar sneller. Serieus: hij rijdt leuker dan een S4 of een C 43.

Klinkt veelbelovend, nietwaar? Genesis voorziet een Europese invasie voor 2019, en de producten zijn daar zo te merken competitief genoeg voor. Het talent van Albert Biermann (de voormalige chef van de BMW M-divisie die door Hyundai-Kia werd binnengehengeld om hun performance-programma's op touw te zetten) heeft ervoor gezorgd dat er heuse Koreaanse rijdersauto's bestaan. Het is bijna een wonder.



HET  
VONNIS

14  
20

Met een ophanging naar Europese maatstaven wordt dit apparaat een ware uitdager voor de Duitsers. Benieuwd wat hij hier, op het werelddeel van de merkennoobs, gaat doen; aan z'n kwaliteiten zal het niet liggen



# Project projectiel

Jaguar XE SV Project 8

Ha, leuk, een BMW M3-concurrentje van Jaguar. Toch? Nou, vergeet het maar. En vergeet z'n brave sedanvorm. Z'n relatie met de standaard XE is niet meer dan een naam

**J**e denkt misschien dat we hier te maken hebben met een stevig onder handen genomen Jaguar XE. Mispoes. Vraag het anders aan projectleider Dave Pook, en na even doorvragen zal hij toegeven dat de Project 8 voor 80 procent volledig nieuw is. De missie was om de meest capabele circuit-Jaguar ooit te bouwen – maar dan wel een die ook de openbare weg op mag.

De Project 8 doet 0 naar 100 km/u in 3,7 seconden, haalt 320 km/u, beschikt over JLR's 5,0-liter supercharged V8, haalt daaruit 600 pk en 700 Nm en gebruikt de vierwiel aandrijving van de F-type SVR. Toch is het niet die auto in een vierdeurs jasje.

Ten eerste voelt hij heel anders aan. Pook en de zijnen steken hun ambities niet onder stoelen of banken: ze hebben de BMW M4 GTS als ijkpunt genomen en mikken op de Porsche 911 GT3. We bevinden ons op het Portugese circuit van Portimão, een nogal uitdagende baan met blinde, stijgende en dalende bochten, secties waarvan je pas echt kunt genieten als je zeker weet in een werkelijk aan het asfalt

plakkende auto te rijden. Er zijn maar heel weinig straatauto's die je dat gevoel hier kunnen geven, wat er ook over ze wordt beweerd – de compromissen zijn doorgaans toch simpelweg te groot.

Dat maakt de Project 8 tot een openbaring: door z'n splitter, diffuser, spoiler, luchtinlaten en de inkepingen bij de wielen heeft hij wel wat weg van een DTM-auto. Het is een machtig en razendsnel apparaat dat echter opvallend makkelijk in de omgang is. Hij is heroïsch stabiel als je remt – daar zorgen de koolstof-keramische remmen van Brembo (400 millimeter en zes zuigers voor, 396 achter) wel voor. De voorkant valt heel precies te plaatsen en de achterkant volgt trouw. Hij is zo absurd goed en snel op het circuit dat je als vanzelfsprekend aanneemt dat hij op de weg wel levensgevaarlijk gedrag móét vertonen.

Maar in de echte wereld, op de openbare weg, blijkt hij al evenzeer een openbaring te zijn. Snelheid is één ding, maar snelheid zonder dat je het gevoel hebt de zaken onder controle te hebben, is nutteloos. En controle is exact waar de Project 8 in

voorziet. Hij kan goed overweg met z'n massa – een niet geringe 1.745 kilo – en trekt zich helemaal niets aan van slecht wegdek. De herziene elektrische stuurbevestiging voelt nu authentiek aan; het insturen verloopt geheel natuurlijk. Dit is het soort auto dat je door de bochten 'denkt'.

De ophanging heeft een enorme upgrade gekregen ten opzichte van de dubbele-wishbone-opzet van de XE. Zo zijn er Eibach-raceveren, Bilstein-dempers, nieuwe stabilisatorstangen en nog talloze andere verbeteringen. Het onafgeveerd gewicht werd gereduceerd, waarmee het gevoel in de besturing werd verbeterd.

Wat betreft de carrosserie zijn alleen het dak en het plaatwerk van de deuren onveranderd gebleven. Voor is hij 24 millimeter breder geworden, achter 73 millimeter, met opvallend dikke wielkasten. De instelbare splitter, de voor- en achterbumper en de motorkap zijn gemaakt van koolstofvezel, en de openingen bij de wielkasten komen de aerodynamica ten goede.



Koolstof-keramische  
Brembo-schijven  
van het formaat  
familiepizza





## BINNENIN

1

### Rolkooi

Onderdeel van het Track Pack. En wees eerlijk: als je deze auto koopt, wil je dat pakket

2

### Stoelen

Dun, hard en van koolstofvezel. Met racegordels. Staat cool in de trajectcontrole op de A2

3

### Brandblusser

Want je weet maar nooit, toch? En iets anders kun je toch niet op de achterbank zetten

4

### Dashboard

Herkenbaar Jaguar, al krijg je hier een echte transmissiepook. Kill switch niet standaard

5

### Achterdeuren

Nogal nutteloos. Maar je kunt er mooie snelheidsrecords voor sedans door neerzetten

SVO claimt dat aan de voorkant nu 206 procent minder lift plaatsvindt, en dat de Project 8 in totaal 122 kilo downforce heeft, althans bij 300 km/u. De luchtstroom onder de auto is ook verbeterd, wat wel betekende dat de vloer van de laadruimte omhoog is gekomen.

Hij heeft een elektronisch differentieel dat een eigen oliekoeler heeft (een primeur op een XE), *torque-vectoring*, en een uitlaat van titanium en Inconel. Hij is nogal luidruchtig – zo luidruchtig dat hij maar net voldeed aan de geluidseisen die gelden voor auto's die op de openbare weg verschijnen; dat scheelde maar een haar. Jaguar verzocht ons met nadruk op het volume te letten wanneer we door lommerrijke Portugese dorpsjes zouden rijden. (We bevinden ons immers niet op de Nürburgring, waar de XE SV Project 8 recent een ronderecord vestigde voor straatlegale vierdeurs sedans: 7 minuten en 21 seconden.)

Ook de achternvleugel is niet iets voor muurbloempjes. En bestel je het Track Pack (27 procent stijver dankzij de rolkooi), dan moet je even aan de slag met de moersleutel, want de instellingen van de ophanging moeten handmatig worden gewijzigd. En hij mag dan vier deuren hebben: wanneer je ze opent, tref je binnenin

niet meer dan twee lichtgewicht koolstofvezel stoeltjes aan.

Maar laat je 'm staan in de Dynamic-modus – de middelste stand, tussen Normal en Track in – dan zorgt de Project 8 dat de besturing, de dempers, het gas, de reacties van de vierwielaandrijving (maximaal gaat 30 procent van het vermogen naar de vooras), de stabiliteitssystemen en de torque-vectoring zo werken dat hij zich inderdaad best mag vergelijken met de 911 GT3. Gezien z'n afstamming en z'n gewicht (vooral de aandrijflijn doet daarbij een duit in het zakje) is dat simpelweg een wonder. En hij gedraagt zich op de weg ook nog eens heel beschaafd. Misschien had de cabine wat meer aangekleed mogen zijn, maar op het circuit past het interieur



dan wel weer perfect. Je krijgt een pistoolachtige pook in plaats van de gebruikelijke Jaguar-draaiknop, plus het inmiddels kenmerkend verplichte alcantara.

Toch kent ie een aantal probleempjes. De technische vooruitgang die de Project 8 goeddeels kenmerkt, is wat te veel voor de normaliter uitstekende achttraps ZF-automaat – die houdt het allemaal maar amper bij (al kan ie wel in één beweging van z'n acht naar z'n twee schakelen). Daarbij: als je op de Nederlandse Jaguar-site naar de prijs zoekt, vind je niks, behalve dat je wordt verzocht contact op te nemen met het 'SVO-begeleidingsteam'. We vermoeden dat je inderdaad wel enige psychische bijstand kunt gebruiken als je de prijs hoort die onze Belastingdienst ervan gemaakt heeft – wij durfden het niet aan. In het VK kost hij 150.000 pond (zo'n 166.000 euro) en dat is, zelfs al worden er maar 300 van gemaakt, nogal veel geld. Maar net als AMG's Black Series en de hogere regionen van Porsche is de Project 8 een zodanig gefocust, prachtig stuk techniek dat je 'm ook niet echt kunt vergelijken met de mindere goden van hetzelfde merk. Hij voelt persoonlijk aan. Speciaal. En in dat opzicht is hij ongetwijfeld de toekomstige klassieker van het soort dat SVO zo graag wil bouwen.

## SPECS

### Motor

5.000 cc  
V8 supercharged  
600 pk @ n.b. tpm  
700 Nm @ n.b. tpm

### Aandrijving

vier wielen  
8v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 3,7 s  
top 322 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

11,0 l/100 km  
254 g/km CO<sub>2</sub> **G**

### Afmetingen

4.713 x 2.075 x 1.436 mm  
(l x b x h)  
2.835 mm (wielbasis)  
1.745 kg  
tankinhoud n.b.  
450 l (bagage)

### Prijzen

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



HET  
VONNIS

18

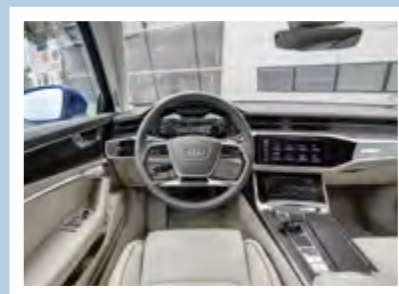
20

Tjonge, wat een creatie. Dit is wat alle after-sales-afdelingen zouden moeten doen: iets alledaags veranderen in iets zeldzaams en schitterends. De Project 8 zet extreme prestaties neer, zij het voor een vrij extreme prijs

# Blauwe engel

Audi A6 Avant 45 TFSI quattro

Audi flikt met de meeste Avants al jaren wat niet veel merken lukt: een 'afgeleide' maken die mooier is dan het origineel. Is de nieuwe A6 Avant er ook zo een? Nou, kijk maar...



**R**aar, nu we er zo over nadenken. Het woord 'avant' betekent 'voor' of 'vooraan', terwijl het enige dat een Audi Avant anders maakt, zich toch echt aan de achterkant bevindt... Oké, lekker belangrijk en zo, je kunt er maar mee zitten. En ons is, als het op taal aankomt, wel vaker verweten niet zulk geweldig gezelschap te zijn.

Dat is waarschijnlijk het laatste dat de nieuwe Audi A6 Avant ooit aangewreven zal krijgen: die is namelijk uitzonderlijk prettig in de omgang. Tot aan de c-stijl is hij natuurlijk gelijk aan de onlangs geïntroduceerde sedan, waarover we al concludeerden dat je er zelfs met het slechtste humeur van de wereld niets op te mopperen zult hebben. Van de Avant kun je haast alleen maar vrolijker worden, al is het alleen al omdat je er veel meer kratjes bier in kwijt kunt. Van 565 liter met alle stoelen in de normale positie tot 1.680 liter met alles plat, om precies te zijn. Dat is tot de druppel precies even veel als in het uitgaande model, iets minder dan een BMW 5 Touring (570-1.700

liter) en aardig wat minder dan een Mercedes E Estate (640-1.820 liter) – weet je dat ook weer. Nu is de nieuwe A6 wel iets groter dan zijn voorganger, maar de extra ruimte is geheel ten goede gekomen aan de beenruimte van de achterpassagiers. Die kunnen nu zomaar twee centimeter langere benen hebben gekregen en daar op de achterbank van een A6 niets van merken.

De laadruimte is natuurlijk voorzien van allerlei handigheidjes om je boodschappen of huisdieren in bedwang te houden. In het 'smokkelvak' onder de vloer liggen netjes opgeborgen allerlei hulpmiddelen, zoals spanbanden en dergelijke, die je in de rails in de vloer kunt bevestigen om de bewegingsvrijheid van je Dirk-tas of Bello tot het minimum te beperken. Bello in je Dirk-tas proppen wil soms ook nog weleens helpen, maar dat terzijde.

Onze test-A6 Avant herbergt nog een andere primeur: een splinternieuwe 2,0-liter benzinemotor. Hij heet 45 TFSI, levert 245 pk en zal eerst ook in de A7 leverbaar worden, om daarna zijn weg te

vinden naar de rest van Audi's gamma. Hij is gekoppeld aan een *mild hybrid*-systeem, wat wil zeggen dat hij bij het afremmen energie opslaat die later weer gebruikt kan worden, bijvoorbeeld om de startmotor aan te zwengelen. Daardoor kan het start/stopsysteem ook aan de slag als de auto nog rijdt. Als de omstandigheden het volgens de auto plausibel maken (waarbij ook GPS-data gebruikt worden: bijvoorbeeld als je op een dorpje afrijdt en de boel laat uitrollen), kan de motor er gewoon mee stoppen, om dan zichzelf weer snel te starten als je hem nodig hebt. Werkt prima, je merkt het nauwelijks, en het bespaart hoe dan ook dure benzine.

Het is een prima motor, die wat minder 'geïnspireerd' overkomt dan een V6, maar grotendeels wel diens prestaties biedt. Dat gebrek aan inspiratie komt vooral voort uit zijn geluid, dat wat saai en mechanisch is, en in tegenstelling tot dat van een V6 niet aanspoort om er met het gaspedaal eens iets leuks van te maken. Maar dat zal niet veel Audi-kopers weerhouden, vermoeden we.



HET  
VONNIS

14

20

De A6 Avant is weer net iets mooier dan de sedan (die uitgebouwde heupen komen veel beter tot hun recht) en heeft een prachtig interieur en eenvoudige bediening. De nieuwe motor lijkt vooral zijn mond te moeten houden, maar doet wat ie moet doen

FOTO S: AUDI

## SPECS

### Motor

n.n.b. cc

viercilinder turbo

245 pk @ n.n.b. tpm

370 Nm @ n.n.b. tpm

### Aandrijving

vier wielen

7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u n.n.b.

top n.n.b.

### Verbruik (gemiddeld)

n.n.b. l/100 km

n.n.b. g/km CO<sub>2</sub> **C**

### Afmetingen

4.939 x 1.886 x 1.494 mm

(l x b x h)

2.924 mm (wielbasis)

n.n.b. kg

73 l (benzine)

565 / 1.680 l (bagage)

### Prijzen

n.n.b. (NL)

n.n.b. (B)



(De Europese typegoedkeuring is nog niet helemaal rond, vandaar dat Audi slechts deze gegevens heeft vrijgegeven)



## Verder nog wensen?

Mercedes-AMG C 63 S Estate

### 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 4,1 s  
top 280 km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

10,0 l/100 km  
229 g/km CO<sub>2</sub> **G**

#### Afmetingen

4.772 x 1.839 x 1.441 mm  
(l x b x h)

2.840 mm (wielbasis)  
1.750 kg

66 l (benzine)  
460 / 1.480 l (bagage)

#### Prijzen

€ 136.928 (NL)  
€ 102.366 (B)

**Niet te groot, niet te klein. Praktisch. Snel. Stijlvol. Duur, maar voelt ook duur. Luid. LUID. Heeft de Estate-versie van de AMG C 63 S eigenlijk niet álles wat je wilt?**

**D**e enige plek op de wereld waar men de voordelen van een stationwagen nog op waarde kan schatten, is Europa. Maar de vraag is: voor hoelang nog? Ook wij stappen immers langzaam maar zeker over op crossovers en SUV's in alle soorten en maten. Gelukkig zijn er nog genoeg fabrikanten die op meerdere paarden wedden en voorlopig vierkant achter de wagon blijven staan. En er zijn er zelfs enkele die inzien dat er eigenlijk, feitelijk, als puntje bij paaltje komt, niets coolers bestaat dan een stationwagen met een enorme motor erin.

Audi maakt de S4 en RS 4 Avant, met dubbelgeblazen zescilinders. Porsche bouwde de Panamera om tot een wagonachtige. De VW Golf R is ook als Variant te krijgen. Maar BMW M heeft de Tourings al enige tijd geleden opgegeven, en ook Cadillacs dolle CTS-V Wagon keerde niet terug bij de huidige generatie. Is er dan verder niemand die de snelle station nog een warm hart toedraagt?

Ah, maar natuurlijk wel: Mercedes-AMG. De Affalterbachers hebben er zelfs

vijf in hun gamma: de CLA Shooting Brake (nog heel eventjes dan – er schijnt geen plek te zijn voor een opvolger in de komende serie A-klasse-derivaten) en twee verschillende versies van de C- en de E-klasse. Die laatste grenst in vierwiel-aangedreven 63-uitdossing aan het knettergekke (zie pagina 146 om te zien waar een licht gekietelde versie toe in staat is). Maar de C 63 S Estate op deze foto's is wellicht de leukste. Omdat ie eigenlijk alles heeft wat je je maar kunt wensen.

Vorige maand las je hoe we de sedanversie van de C 63 S op het circuit op zijn falie gaven. Nu rijden we deze Estate op de openbare weg, waar ie niets minder innemend en vermakelijk is. Je zit in een harde kuipstoel en kijkt naar een schitterend dashboard, naar keus uitgevoerd in (ongelakt) koolstofvezel, aluminium, alcantara of een combinatie van al dat moois. Je hebt knopjes op je stuur waar je overheen kunt vegen om de twee schermen te bedienen. En onder de startknop schuilt de kwaai blaf van een 4,0-liter biturbo V8.

Iedere autobouwer keert de achtcilinder

langzamerhand de rug toe, maar AMG niet. In plaats daarvan omarmen ze zijn karakter als nooit tevoren en zorgen ze dat je zwelgt in zijn unieke, klepperende soundtrack. De Estate-carrosserie lijkt als klankkast te fungeren als je 'Race' selecteert en de motor een paar zweepslagen met de flippers geeft. De nieuwe negentraps automaat schakelt pijlsnel terug en veroorzaakt een partij geplof en geklap onder de achterbumper die je een turbomotor nooit zou toerekenen.

Natuurlijk is het niet alleen het geluid. De prestaties van de V8 zijn meedogenloos en onmiddellijk. Het onderstel geeft desgewenst veel aan je door en de besturing lijkt een dosis foute pillen geslikt te hebben, zo strak staat ie. Dit alles bij elkaar maakt dat je deze Mercedes, die niet licht is maar wel zo aanvoelt, al snel in het rond gooit als een sportauto. Waarbij z'n achterwielaandrijving de prefactor eindeloos opkrikt.

Achter het stuur van de AMG C 63 S Estate zit je eerste rang in je eigen theater. En het aardige is: je kunt nog vier mensen en een hond laten meegenieten.



HET  
VONNIS

18

20

Dit is het soort auto waar we ooit meewarig aan zullen terugdenken als we allemaal stierlijk verveeld in grijze, middelgrote, zelfrijdende elektro-crossoverblobs rondrollen. Ah, de AMG C 63 S Estate – mooi was die tijd, toen alles nog kon en mocht

Foto's: Mercedes



# Racer met radio

Ford GT

Ford heeft de eerste batch van de GT – 500 stuks – geproduceerd en is klaar voor de tweede. Dus kopers in de Lage Landen opgelet: als je heel, heel veel mazzel hebt, kun je er wellicht een kopen

**H**et verhaal van de Ford GT is waarschijnlijk wel bekend bij je. Ford bouwde in de jaren zestig een supercar, de GT40, in eerste instantie gebaseerd op een Lola-racer, met maar één doel: Ferrari verslaan op Le Mans. En dat lukte vrij aardig: van 1966 tot en met 1969 wonnen ze vier keer op rij. Om hun 100-jarig bestaan luister bij te zetten, ontwikkelde Ford in 2003 een nieuwe GT40, maar de naam GT40 was inmiddels niet meer in handen van Ford. Waardoor ze die auto, qua ontwerp sterk lijkend op de GT40, simpelweg GT noemden.

Vooraf onder verzamelaars werd die GT een doorslaand succes, niet in de laatste plaats door de destijds vrij aantrekkelijke prijs van rond de 2,5 ton. Exclusief belastingen. Van dat model werden 4.038 stuks geproduceerd. Van het allernieuwste model worden er slechts 1.000 gemaakt, 250 per jaar, waarvan inmiddels twee productie jaren verstreken zijn.

Deze nieuwe Ford GT doorbrak drie belangrijke zaken. Als eerste ligt het

ontwerp veel verder verwijderd van het origineel dan de vorige versie. Ten tweede is de prijs meer dan verdubbeld – in Nederland kost ie nu, inclusief belastingen, ver over de zes ton. En ten derde: hij heeft geen V8 meer.

Bij de ontwikkeling van deze Ford GT had Ford slechts één doel voor ogen – en dat grijpt dan wel terug naar het origineel: wéér Le Mans winnen. Om dat te kunnen doen, is het ontwerp helemaal aangepast aan de maatstaven van deze tijd, dus vol aerodynamica en met vele compromissen om de auto zo licht en snel mogelijk te maken. Dat een compromis niet altijd iets negatiefs tot gevolg heeft, bewijst Ford met deze GT, want ze wonnen er inderdaad Le Mans mee. En ze bouwden tegelijkertijd een mechanische raket waarmee je ook op de openbare weg uit de voeten kunt. Althans, zo veel mogelijk.

Om die tweede productie-batch in Europa opnieuw onder de aandacht te brengen, houdt Ford voor de 'kleine landjes', zoals Nederland en België, een soort

roadshow op hun testterrein in het Belgische Lommel. Dat is vooral leuk voor ons journalisten, want gezien de uniciteit van de auto verwachten we niet dat Ford ook maar enig probleem zal hebben om de volgende 500 stuks te verkopen.

Voor ons ligt een uitgestrekt asfaltplateau met wat pylonnnetjes. Hoe gek je ook met de GT zou willen doen, het is niet mogelijk méér dan alleen een pylon te raken, en dat geeft een fijn gevoel wanneer je de auto eens goed tot in de diepte van z'n kunnen wilt verkennen.

Instappen vergt, zoals bij alle auto's met vleugelachtige deuren, enige lenigheid. Je gaat achterwaarts op de deurpost zitten, laat je kont voorzichtig naar achter glijden, de stoel in, waarbij je je hoofd iets intrekt om 'm niet tegen de deurlijst te stoten, en op hetzelfde moment trek je je benen naar binnen. Je vriendin in een kort rokje meenemen, is geen goed idee. Om gewicht te besparen, zijn de stoelen niet verstelbaar – ze zijn gefixeerd aan



Lucht stroomt dwars door de achterlichten





## BINNENIN

1

### Opzet

Alles wat niet per se noodzakelijk is, is weggelaten. Dat minimalisme bevalt ons wel

2

### Stuur

Ovaal van vorm, en goed verstelbaar. Iets te veel knopjes maken het niet verhelderend

3

### Rij-modi

Met wat gedraai en gedruk selecteer je zo snel mogelijk de Track-modus voor veel plezier

4

### Stoelen

Geen harde, klemmende kuipjes, maar comfortabele zetels die niet verstelbaar zijn

5

### Koolstofvezel

Veel koolstofvezel maakt de GT licht. Binnenin is het niet gespoten, scheelt een paar gram

## SPECS

### Motor

3.497 cc

V6 biturbo

**655** pk @ 6.250 tpm

746 Nm @ 5.900 tpm

### Aandrijving

achterwielen

7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 3,0 s

top **348** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

16,8 l/100 km

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

### Afmetingen

4.762 x 2.004 x 1.110 mm

(l x b x h)

2.710 mm (wielbasis)

1.385 kg

57 l (benzine)

111 (bagage)

### Prijzen

> € 600.000 (NL)

n.b. (B)

het onderstel. Om een prettige zitpositie te creëren, kun je het stuur naar je toe halen, en de pedalen. Dat laatst gaat door aan een stoffen lusje te trekken; scheelt weer een elektromotortje.

Als je alles naar wens hebt ingesteld, zit je perfect. Het overzicht over de carrosserie is niet best, maar wat wil je met een dergelijke aerodynamica? Je moet je met de Ford GT gewoon niet in een drukke binnenstad begeven, ondanks de mogelijkheid om de neus 5 centimeter omhoog te gooien om verkeersdrempels te beslechten. (Iets wat bijzonder snel te doen is trouwens, dat dan weer wel.)

De GT heeft verschillende rij-modi, waarbij de Track-modus de meest scherpe is, uiteraard. De auto komt dan ook

5 centimeter lager op de weg te liggen – wat met een ‘klonk’, alsof ie een beuk op z’n dak krijgt, in een seconde geregeld is. Met een klap vouwt de achterspoiler zich uit, voor meer neerwaartse druk en om te dienen als luchtrem voor meer vertraging en meer stabiliteit bij stevig remmen. We brengen de V6 en al z’n turbo’s tot leven.

De eerste kritieken op de GT betroffen het geluid. Hij zou minder mooi klinken dan een V8. Dat kan op zich best waar zijn, hij klinkt alleen nog steeds fantastisch. Rauw, luid, mechanisch. Rijden is een makkie, hard rijden is ook een makkie; omdat het in feite een racewagen met een radio is, merk je aan alles dat ie zich op een circuit echt thuisvoelt. De besturing, remmen, het gevoel dat ie opwekt,

alles lijkt rechtstreeks gekoppeld aan je hersenen. Wat jij wilt, dat doet de auto. En omdat je precies voelt wat kan (en wat niet), heb je volledige controle – iets wat weinig supercars je meegeven. Hij gaat niet met jou aan de haal, maar jij met hem.

Omdat ie als racewagen ontworpen is, kun je er niet alleen ontegenwoordig hard mee, maar voelt ie ook wat fragiel aan. De mensen van Ford begeleiden ons tijdens het rijden alsof we met hun eigen tienerdochter op stap zijn; we moeten heel voorzichtig doen en na elke rijssessie wordt de auto uitgebreid geïnspecteerd. Aan dit alles merk je dat Ford niet echt gewend is auto’s te bouwen in dit segment. Ze zijn er zuinig en trots op, en dat begrijpen we ergens wel. Hun kindje, hoe bruut ie ook is, moet je met liefde behandelen. Terwijl ie tot idiote prestaties in staat is.

De limieten hebben we niet kunnen verkennen, maar het algehele gevoel dat de GT op ons achterlaat, is opperbest. Een auto met dit potentieel die zo *connected* voelt met jou als bestuurder is in deze tijden een zeldzaamheid. Schroef de nummerplaten eraf en ga er gewoon mee racen. Bijkomend voordeel is dat ook deze GT lekker waardevast zal zijn.



HET  
VONNIS

19

20

Biedt de meest pure race-ervaring voor op de openbare weg, alsof je in een Le Mans-auto gewoon over straat kunt. Voelt wat breekbaar aan, maar is in staat tot ongehoofde prestaties. Nu nog even de prijs slikken...

Foto's: Ford

**NU IN DE WINKEL**



**WWW.TOPGEAR.NL /SHOP**



# Coolstuff

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



## Lamborghini-smartphone

Sommige merken lijden aan merk-inflatie, vanwege de enorme reeks aan sub-producten. Dekbedden, koffiemokken, schaalmodel, posters, pluche beesten – Ferrari weet er alles van. Lamborghini is daar voorzigtiger mee, dus als ze iets doen – zoals deze smartphone – doen ze het vet. Kijk naar dat geslepen metaal en dat artistieke leer dat om de telefoon is gevouwen. De stier maakt het af. Is wel 'iets' duurder dan een gemiddelde iPhone.

€ 5.000

[lamborghini.it](http://lamborghini.it)



01



02



03



04



05

01

## Fietshelm

Geen haar op ons Nederlandse hoofd die eraan denkt om een fietshelmpje op te doen. Zelfs niet nu elektrische fietsen bijna door de geluidsbarrière breken en de kans op hoofdletsel met een plasticpet met 65 procent afneemt.

Een *no-brainer*, eigenlijk. Maar óls, kies dan deze extra luxe Ice, die bij een ernstige val (oftewel: je raakt van het padje) automatisch de hulpdiensten alarmeert per sms, inclusief je medische geschiedenis – als je die van te voren geüpload hebt. *Lifesaver*.

€ 100  
[site.icedot.org](http://site.icedot.org)

04

## Keybag

Handig hè, dat *keyless go* in je auto. Helaas hoeven dieven het signaalje dat je sleutel bijvoorbeeld thuis vanaf je nachtkastje uitzendt, maar even te versterken en ze koersen er zo mee weg naar Albanië. Stop 'm daarom in deze keybag die alle golven blokkeert.

€ 14,95  
[keybag.nl](http://keybag.nl)

02

## OloClip opzetlensjes

Met de smartphone-opzetlensjes van OloClip (officieel *endorsed door Apple*) transformeer jij jezelf tot een Anton Corbijn of, zoals je wilt, Edwin Smulders. De objectieven – laten wij ze zo noemen – bieden nu macro- en fisheye-mogelijkheden voor de nieuwste iPhones.

€ 99  
[oloclip.com](http://oloclip.com)

05

## Smacircle opvouw-bare e-fiets

Dit is Tesla + Brompton + Ikea. Goede dingen komen in handzame pakketjes, en de Smacircle is de kleinst mogelijke elektrische vouwfiets. Met een top van 20 km/u en een 'grootte' van minder dan 50 centimeter in opgevouwen toestand, past dit 7 kilo lichte fietsje bijna in je aktentas.

Vanaf ca. € 860  
[smacircle.com](http://smacircle.com)

03

## Nike Fieldboots

Wil je ook ontsnappen aan dat *midlife*-leger op hun sneakers, maar wil je wel stoer en wendbaar blijven, dan zijn deze nieuwe fieldboots van Nike een optie. In de States worden ze veel door de hulpdiensten gedragen. En onze keuzekleur: niet zwart, maar *desert!*

€ 180  
[nike.com](http://nike.com)



## EDOX LES VAUBERT DATE RETROGRADE

Edox heeft in haar Les Vauberts-lijn weer zo'n fraaie nieuwe Date Retrograde uitgebracht. Kenmerken als een chique leren band, een grote dag- en datum-aanduiding en saffierglas ontbreken niet. Hij is bovendien tot 50 meter waterdicht.

€ 725  
edox.ch



07



08



09



10



11

07

### Lewis Hamilton-setje

Summer bodies are made in winter. Dat weet iedereen, maar wil je alvast shinen in de sportschool, doe dat dan in dit gele (de fashionkleur van nu) Lewis Hamilton-pak van Tommy Hilfiger met kekke contrasterende strepen. De tatts en het haar laten we aan jou.

€ 149

[nl.tommy.com](http://nl.tommy.com)

### Boosted Plus elektrisch skateboard

Als Tony Hawk vandaag de dag nog zou skaten, dan zou hij een elektrisch skateboard hebben van Boosted. Want: waarom niet? De Boosted Plus heeft een actieradius van 26 kilometer en haalt een snelheid tot 38 km/u – dat is behoorlijk rap als je op een plankje met miniwielletjes staat. Hij kan zelfs een hellingspercentage aan van 25 procent – al vermoeden we dat hij bergafwaarts lolliger zal zijn dan bergop. Ook heeft hij bluetooth, zodat je je snelheid kunt controleren en routes kunt uitstippelen via de app. Doeit, PlayStation.

**Vanaf ca. € 1.200**

[boostedboards.com](http://boostedboards.com)

08

### Infento modulair bouw pakket

Lijkt op Meccano, toch? Niet alleen dat – dit is gigantische Meccano voor uit de kluiten gegroeide kinderen. Het bouw pakket stelt je in staat om scooters, trikes, buggy's en karts te bouwen, met louter het gebruik van een inbussleutel en van je fantas-, eh, van een instructieboek. Het nieuwste bouw pakket bevat de zogeheten ePulse, een elektrische aandrijving, voor nog meer speelplezier.

**Vanaf ca. € 150**

[infentorides.com](http://infentorides.com)

11

### Raymond Weil Marshall-edition

Altijd swag, van die enorme Marshall-torens op een podium. Acts als AC/DC en Gorillaz krijgen er live net iets meer ballen van. Dat begrijpt ook horlogemaker Raymond Weil, die Marshall nu opgenomen heeft in haar Music Icons Series. De kast van de Marshall-edition is uiteraard van zwart PVD met witte ringen op de wijzerplaat. Opvallend, maar met een mannelijke esthetiek. Rock on!

**€ 1.395**

[raymond-weil.com](http://raymond-weil.com)

09

### Champagne Gun

Zo met de feestmaanden weer in zicht, ga jij straks met deze Champagne Gun de show stelen. En ja, het is precies wat je denkt: met deze golden gun kun je letterlijk knallen met de bubbels. Hij heeft een decadente showerstand, maar keurig de Moët uitschenken, dat lukt ook. Fout? Dat zeker! Maar wel lekker fout.

€ 439

[champagne-gun.nl](http://champagne-gun.nl)

## CADEAU VAN DE MAAND (ALLEEN VOOR ABONNEES)

TopGear geeft weg:  
5x Renard-horloge à € 179



De Renard Grande Silver Black Silver Chrono is een hommage aan de designklassiekers en een *musthave* in de horlogecollectie van iedere stijlbewuste man. Robuust, eigenzinnig en stijlvol brengt de Grande Chrono een hommage aan designklassiekers uit het verleden, maar met een verfijning en technisch raffinement die het model onmiskenbaar in het heden plaatsn.

Voor het komende winterseizoen brengt Renard drie nieuwe varianten uit van de Sport Chic Grande Silver Black Silver. Deze chronograaf heeft een krachtige, mannelijke uitstraling en was tot nu toe verkrijgbaar met zwarte leren band en een Milanese band van gevlochten staal. De nieuwe uitvoeringen maken combinaties met banden in warme bruin- en groentinten van prachtig Italiaans 'vegetable tanned' leer, dat een mooi patina ontwikkelt naarmate het langer wordt gedragen. Voor meer informatie: [renardwatches.com](http://renardwatches.com).

**Wat moet je doen om zo'n Renard te winnen?** Simpel. Je moet abonnee zijn. In dat geval stuur je een mailtje met je adresgegevens naar [abokado@topgear.nl](mailto:abokado@topgear.nl) (doe dit vóór 2 oktober) en je dingt automatisch mee naar een horloge. Mocht je tot de winnaars behoren, dan krijg je vanzelf bericht.

De Nextbase-dashcams van vorige maand zijn gewonnen door Onno Hadlmeijer uit Zuidlaren, Bart Mestrum uit Tegelen, Ruben Cramer uit Houten en Bent van Caüter uit Hombeek (B). Jullie krijgen de prijs zo snel mogelijk thuisgestuurd.

VETTE  
FIETS



## DROOG MOTO 12

Overleef het einde der tijden op je apocalyps-Kawa ★★★★★

→ Op een dag houdt alles op, en dan moet je maar zien te zorgen dat je jezelf kunt redden. Een custom-motorfiets met noppenbanden kan je daar wellicht bij helpen. Mits er tussen de brandende ruïnes van onze beschaving nog een beetje benzine te vinden is natuurlijk.

Eén ding is zeker: aan een snel en heftig racertje heb je in zo'n geval weinig meer. Over afgebrokkelde wegen bezaaid met doodshoofden is het op een supersportfiets nu eenmaal niet makkelijk om aan kwaadwillenden te ontsnappen. Bij Droog Moto zijn ze die situatie liever voor en pakken ze je Kawasaki Ninja 650 bij voorbaat aan om hem, in hun woorden, 'klaar te maken voor een hedendaagse apocalyps'.

Droog Moto bestaat uit een echtpaar dat zichzelf M. en E. noemt en op de foto's op hun eigen site in ieder geval nooit hun helm afzet (waar kennen we bij TG dat gedrag toch van?). Sinds 2016 verbouwen ze verschillende soorten motoren tot strakke, minimalistische *urban warriors* en ruige

overlevingsfietsen. Dit is alweer hun twaalfde creatie, toepasselijk Droog Moto 12 genaamd.

'De felste *parallel twin* op de weg', zo beschrijven zijn makers hem. Wij hadden er persoonlijk een andere slogan aan gehangen, zoals 'Ja, dit was écht ooit een Kawasaki Ninja'. De gladde hogesnelheidsbasis is er met geen mogelijkheid meer in te herkennen.

Droog verbouwde de voorwielophanging en monteerde een zelfgemaakt subframe, aluminium inserts voor de wielen, een nieuw stuur en hun eigen, ogenschijnlijk door de tijd geteisterde tank. Technisch werd de Ninja met rust gelaten, al werden er wel een betere radiator en een custom uitlaat gemonteerd. De TKC80-banden completeren de look en zorgen voor een goede wegligging in *Mad Max*-achtige omgevingen.

Red jezelf, koop een Droog.

**Vanaf ca. € 13.000**  
[droogmoto.com](http://droogmoto.com)





# DUIVEI

Hoe maak je de Bugatti Chiron (top: 420 km/u) nog sneller?



# SKIND

De vijf miljoen euro kostende Divo heeft het antwoord

‘De briefing was helder: we moesten een auto ontwerpen die compleet anders was dan de Chiron, maar direct herkenbaar zou zijn als een Bugatti’



E

r is een bepaald type mens voor nodig om op je eerste werkdag je nieuwe kantoor binnen te stappen, daar dan eens om de snelste productieauto ter wereld heen te lopen, en vervolgens direct te besluiten dat jouw eerste taak is om die auto nog sneller te maken. Dat is precies wat er gebeurde op 1 januari 2018, toen Stephan Winkelmann de nieuwe directeur van Bugatti werd. Acht maanden later is de Divo het resultaat – een auto die zijn ingrediënten uit hetzelfde magazijn haalt als de Chiron, maar ze wat gepeperder kookt en met extra sambal serveert.

Regel één van de Divo: probeer 'm niet te rationaliseren. Je hersens zullen exploderen en je maakt zodoende vlekken op het tapijt. Met een prijs van vijf miljoen euro per auto kost hij twee keer zoveel als een Chiron, dus tenzij de aandrijfas verguld is, ingesmeerd met eenhoornspeeksel en gerold in diamanten, lijkt dat bedrag niet op een normale manier te rechtvaardigen. Nee, waar het hier om gaat, is exclusiviteit. Hij mag dan dezelfde 1.500 krankzinnige pk's hebben als de Chiron, maar de rest van de auto is stijver, lichter en vooral uitzinniger, waarbij de focus niet langer enkel ligt op de topsnelheid, maar vooral ook op het nemen van bochten als een LMP1-racer.

Er zullen er niet meer dan 40 van worden geproduceerd (dat wil zeggen, 40 stuks bovenop de 500 Chirons die Bugatti al aan het bouwen is), en jij kunt 'm niet kopen. Want hoewel de kopers moesten worden aangedragen door dealers en al een Chiron in hun garage moesten hebben staan, was de Divo ogenblikkelijk





uitverkocht. En ja: meer dan een van die 40 klanten kocht louter en alleen een Chiron om ook deze Divo te mogen kopen.

Dat is de genialiteit van Winkelmann. Hij is een man die zijn klanten beter kent dan zijn klanten zichzelf kennen. Hij kan met een relatief klein budget toe en dan, net als Jezus met zijn brood en zijn vissen, van één auto vele auto's maken, terwijl mensen erover blijven praten (en hij achter de schermen alweer een nieuwe list verzint). Bij Lamborghini deed hij dat door de Murciélagó om te katten tot de Reventón, de Gallardo tot de Sesto Elemento en de Aventador tot de Veneno en de Aventador J, terwijl de mensen in de fabriek simpelweg tijdenlang naarstig aan de ontwikkeling van de Urus werkten. De Divo is onder eenzelfde soort gesternte geboren.

Over naar Achim Anscheidt, de designbaas, de man die Winkelmanns *brain-wave* in drie dimensies moest omzetten. 'De briefing voor het project was heel helder: we moesten een auto ontwerpen die compleet anders was dan de Chiron, maar direct herkenbaar zou zijn als een Bugatti. Daarom hebben we nog steeds de hoefijzervormige grille, hebben we de centrale lijn geaccentueerd, en is er nog altijd een gemodificeerde Bugatti-lijn aan de zijkant.'

Het was dus een lastig klusje? 'Sorry, nee, het was een makkie voor ons. We wilden al jaren zoiets als dit maken, we hadden er dus al veel over nagedacht, en wie zou er ons beter opdracht toe hebben kunnen geven dan iemand die zo veel

ervaring, kennis en *brand awareness* meebracht uit zijn vorige baan?'

Oké, helder. We moeten er nu eerst even op wijzen dat de Divo geen designoefening is, of een opgetuigde Chiron. Nee, de Divo is te uit en te na gereden op Nardò, het 6,2 kilometer lange testcircuit, zodat men daar vast kon stellen dat hij qua snelheid voldoet aan de visuele verwachtingen. Dat lukte: de Divo bleek er een volle acht seconden sneller te zijn dan de Chiron. Maar waarom wilde Bugatti eigenlijk ineens met een straatlegale raceauto komen? Staat dat niet haaks op hun zwaarbevochten reputatie dat hun auto's de natuurkundige wetten tarten, terwijl de bestuurder is omgeven door dezelfde luxe en stuurt met hetzelfde gemak als in een Rolls-Royce?'

'We zijn dit pad eerder dit jaar in Genève al ingeslagen met de Chiron Sport, die was al wat lichter en wat sportiever', zegt Winkelmann. 'Maar we vonden dat we, wanneer het op pure performance aankomt, nog wat meer de nadruk konden leggen op weggedrag en dynamiek. Daarop hebben we ons bij deze auto geconcentreerd.'

Maar Winkelmann wilde niet het groene licht geven zonder eerst de geschiedenis van het merk erop na te slaan. Zo kwam hij aan de naam voor de auto. Die vindt zijn oorsprong in Albert Divo – tweevoudig Targa Florio-winnaar in de late jaren twintig, en een Fransman van Italiaanse komaf, net als Ettore Bugatti.

De Divo zet de Bugatti-traditie voort om zelf de carrosserie te bouwen, een



idee dat kwam van Ettore's zoon, Jean, en waarmee werd gestart in de jaren dertig. Dat leverde een aantal van Bugatti's meest iconische auto's op, wat weer culmineerde in de meest geliefde Bugatti van allemaal: de absurd wellustige Type 57SC Atlantic, waarvan er slechts twee bestaan.

Terug naar het heden. We zien de Divo in een zwak verlichte studio in Hamburg, een paar uur voor hij wordt vastgebonden in een krat en verscheept naar Californië, om daar in de zon z'n werelddebuut te maken. Maar eigenlijk hoort hij thuis in een sinistere grot, zodat de schaduwen kunnen spelen met zijn vorm, zodat je z'n nieuwe verlichting goed kunt zien, en omdat het pure kwaad nu eenmaal thuishoort in de duisternis.

Er is inspiratie geput uit het *Gran Turismo*-concept dat aan de Chiron voorafging, die je vindt in z'n kleurenpalet en z'n extravagante aerodynamica; maar elke inlaat, ieder kanaal, elke vleugel heeft een functie. In totaal produceert de Divo 456 kilo downforce op topsnelheid – 90 kilo meer dan de Chiron.

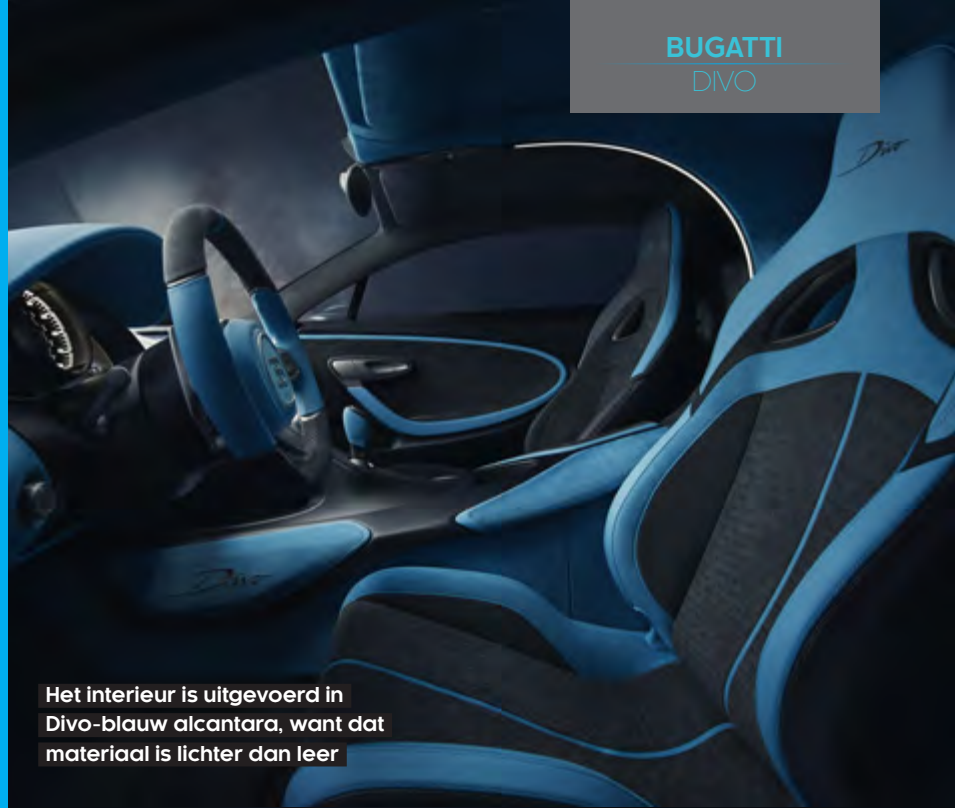
Aan de achterkant zit een bredere en diepere diffuser aan weerszijden van de opnieuw vormgegeven vier uitlaten, en een 1,8 meter brede hydraulische vleugel (23 procent breder dan die op de Chiron). Op het dak wordt frisse lucht door een NACA-inlaat gestuwd, doormidden gekleefd door de vin en dan over de motor en de spoiler geleid. Aan de voorkant slorpt de Divo lucht op met een

spoiler op z'n kin, heeft hij luchtgordijnen bij de wielen, en maar liefst vier separate luchtkanalen om de remmen te koelen.

De auto lijkt echt uit twee helften te bestaan, met een denkbeeldige lijn die horizontaal over z'n middenrif loopt. Bovenop zie je organische vormen en soepele lijnen, daaronder is alles veel woester, bedoeld om de lucht te splitsen en te gebruiken. Er zit nog steeds een Chiron onder dit uiterlijk, dat lijkt geen twijfel, maar als geheel voelt hij toch aan als iets dat werd geschetst na twee dozijn espresso's, ergens vroeg in het ontwerpproces van de Chiron, waarna de afdelingschef binnenkwam en zei: uitgespeeld, jongens? Vooral de voorkant is anders. Ontstellend dunne koplampen worden omgeven door led-dagrijverlichting die de breedte en de laagte van de motorkap en zodoende de auto afbakent. Achter zien we hetzelfde: de achterlichten zijn een pure conceptcar-fantasie – ze bestaan uit 44 3D-geprinte vinnen die individueel oplichten.

In feite kun je het krachtenspel tussen de technici en de ontwerpers voor je ogen zien ontvouwen. Het was dan ook niet altijd makkelijk: 'De tijd is voorbij dat je iets schetste en dat over de heg naar de techneuten gooide. Natuurlijk zijn er dan meningsverschillen – het is net als wanneer je thuis met je vrouw in de keuken staat', zegt Anscheidt grijnzend.

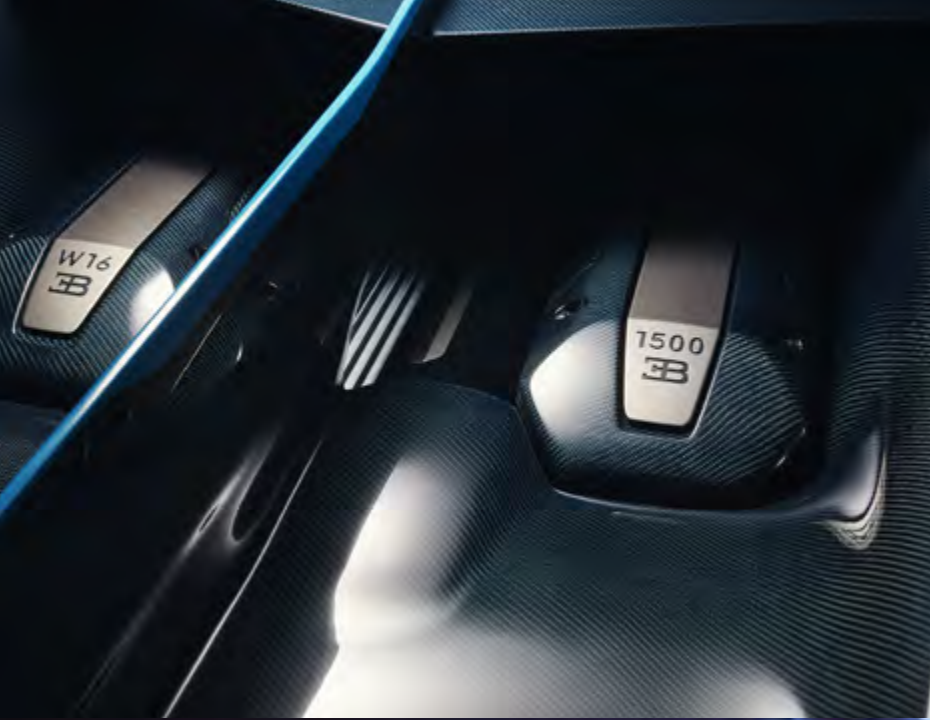
Vanbinnen doet de vormgeving bekend aan, maar dat maakt het interieur niet



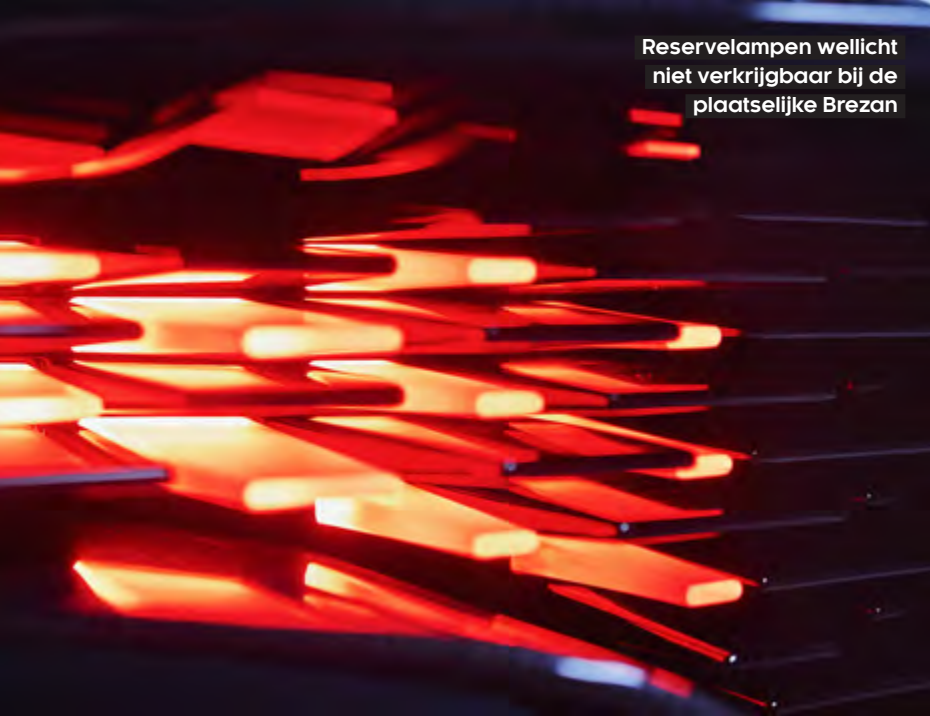
Het interieur is uitgevoerd in Divo-blauw alcantara, want dat materiaal is lichter dan leer



De centrale vin vermindert turbulentie en laat de vleugel z'n ding doen



Reservelampen wellicht  
niet verkrijgbaar bij de  
plaatselijke Brezan



## ‘De echte veranderingen hebben plaatsgevonden buiten je gezichtsveld’



minder indrukwekkend. Over de dorpel glijd je in de Divo-blauwe alcantara kuipstoel, en ogenblikkelijk verander je in een wijzende, tastende, wrijvende 15-jarige puber, je verbazend over de precisie waarmee het staal en koolstofvezel zijn afgewerkt, en over het theatrale van de verlichte boog. Ook hier hebben veranderingen plaatsgevonden – er is meer bekleding op de middenconsole en de stoelen zijn wat dieper gevormd, zodat je heupen blijven waar ze zijn als je een bocht ingaat met 370 km/u, of een verkeersdrempel neemt – maar verder is het allemaal herkenbaar Chiron.

De echte veranderingen hebben plaatsgevonden buiten je gezichtsveld. Stijvere veren, dempers en stabilisatiestangen (maar we krijgen geen cijfers en percentages), extra negatief camber op de wielen en 35 kilo gewichtsbesparing dankzij bijvoorbeeld koolstofvezel ruitenwisserbladen, groeven in de wielspaken, minder isolatiematerialen, een lichtere stereo en verdwenen opbergvakjes in de deuren en de middenconsole. Het is misschien niet direct een heel rigoureuze dieet, maar alle beetjes helpen. Hoofdtechnicus Stefan Ellrott zegt: ‘De stappen die we hebben gemaakt met de Divo wat betreft z'n weggedrag, kun je vergelijken met de gehele ontwikkeling van de Veyron naar de Chiron.’ Daarop zeggen wij: gedurfd claim.

Zoals gezegd produceert de 8,0-liter quad-turbo W16 dezelfde 1.500 pk, de

zeventraps transmissie met dubbele koppeling is identiek, en het geluksmomentje van 0 naar 100 km/u duurt nog steeds 2,4 seconden – maar de top is anders. Waar de Chiron is begrensd op 420 km/u, knalt de begrenzer van de Divo erin bij 380 km/u. Dat is zo omdat de extra downforce en het negatieve camber de druk op de banden doen toenemen, en die hadden het al zwaar genoeg. Er is dan ook geen topsnelheidsmodus, zoals je die bij de Chiron kunt instellen met een extra sleutel – je hebt in de Divo alleen de modi EB, Autobahn en Handling. Gaat hij naar de Nordschleife? ‘Voorlopig niet’, zegt Winkelmann.

Maar hoe gaat het nu verder met de Chiron? Er is nog steeds geen nieuws of en wanneer hij een topsnelheid neer gaat zetten. Bugatti heeft al toegegeven dat de motor tegen de limiet aanzit van wat de componenten aankunnen, en we wensen je succes als je in de Chiron op zoek gaat naar ruimte om 'm tot een hybride om te bouwen. Maar de baas is constant bezig, steeds op zoek naar mogelijkheden om verder te gaan.

‘We werken momenteel aan een groot aantal zaken, maar hebben we de middelen om nog meer te doen? Op dit moment is het antwoord nee, want we hebben er de mankracht en het geld niet voor. Er zijn al mensen die tegen me zeggen dat ik het rustiger aan moet doen, maar daar geloof ik niet in. Als je ooit tevreden bent, dan is er iets mis.’ **TG**

# MEESL



Zonder snelverkopende SUV's zouden er geen supercars zijn. Tijd om uit te zoeken welke fabrikant het beste van beide werelden maakt

# EPEND



**Een Lamborghini met een 4,0-liter biturbo V8 en 650 pk. Prijskaartje: meer dan 280.000 euro. Koolstof-keramische remmen, 23-inch lichtmetalen wielen, een Anima-schakelaar met een Strada-, Sport- en Corsa-stand, vierwielbesturing en actieve stabiliteitscontrole, optionele Pirelli Corsa-circuitbanden. Uiteraard *launch control*. En een trekhaak.**

## **Eh, pardon?**

Lees de specificaties van de Lamborghini Urus maar eens door, en je zult erachter komen dat hij – een gril van zijn gedeelde afkomst – kan worden uitgerust met bevestigingsmateriaal om een Kip te trekken. Of een aanhangwagen met gemaaid gras die naar de gemeentelijke stortplaats moet. Waarbij het verstandig is om niet al te enthousiast met het gaspedaal om te gaan, om te voorkomen dat het lijkt alsof je de mand van een heteluchtballon aan de Falcon Heavy hebt bevestigd. De trekhaak van een Urus inzetten voor dagelijks gebruik voelt een beetje... onnatuurlijk aan. Alsof je je atoombom uitrust met een geschikte handgreep om hem gemakkelijk mee te kunnen nemen. Waarom heeft een Lamborghini überhaupt een trekhaak? Wat zou je nou in hemelsnaam willen slepen met een Lamborghini super-SUV? Tenzij je de onbedwingbare behoefte voelt om een vissersboot op een droogdok te trekken of de maan uit zijn baan te sleuren, heb je de beschikking over een verrukkelijke hoeveelheid *overkill*. Zozeer dat je je afvraagt of er ook circuitbanden voor aanhangers worden gemaakt.

Maar toen kwam opeens, bij wijze van sublieme oprisping, het inzicht ►







## AMG G 63/ AMG GT R



Als dit een trackday was, had deze combinatie al bij voorbaat gewonnen. Laten we eerlijk zijn: elk circuitevenement is in wezen een wedstrijd op het circuit, én ernaast. Het scoren van punten begint al wanneer je je in de paddock meldt. Waarom? Omdat jouw combi voor een intentie staat. En je opstellen in een sneeuw-witte G 63 die een Magno-groene straatversie van de F1-safetycar sleept, bezorgt je dan misschien geen prijzen voor subtiliteit, het is wel zonder meer een statement.

Voor deze overdaad aan Mercedes-heid is iets te zeggen. Beide auto's worden aangedreven door de 4,0-liter AMG-V8 met 585 pk, en door diens gorgelklanken klinken ze allebei als angstaanjagend onweer. Daarbij bieden beide bovenmatig veel koppel, en de G 63 gebruikt zijn 850 Nm om de GT R en aanhanger met nonchalant gemak te trekken – zo ontspannen dat hij bij 50 km/u in z'n vijf zomaar vier cilinders uitschakelt.

Met deze sleepauto win je eigenlijk altijd. Ook omdat de zitpositie en het rechthoekige uitzicht vanuit de G 63 ervoor zorgen dat je hem ongelooflijk makkelijk in het juiste spoor houdt en manoeuvreert. Het volledig vernieuwde interieur heeft de G-Wagen veranderd van een opgedoft militair voertuig in een moderne en connected auto met karakter waarin het ongelooflijk ontspannen toeven is.

## NOMAD/ ACE



Oké, oké, we hebben niet allemaal de briefing goed gelezen. Toegegeven: de Ariel Ace is een superbike, geen supercar, en de Nomad is een offroad-buggy-achtig ding en geen SUV. Maar als het gaat om snelheid en giechelg lachen tot je in broek piest, staan we achter ons besluit.

Ochtendritjes naar school zijn een makkie voor de Nomad. Hij is waarschijnlijk zelfs een paar minuten sneller dan de Range Rover SVR, omdat je dwars door de eerste de beste heg kunt rijden, met 100 km/u een weiland over kunt steken en vervolgens aan de andere kant over het hek kunt springen, om je kind uiteindelijk gedrenkt in koeienmest bij school af te leveren.

Maar als de ondergrond hard is, dan is de Ace onverslaanbaar. Het is meer een dynamisch beeldhouwwerk dan een transportmiddel, en hij vertoont dezelfde onstuitbare aandacht voor details als een Atom. Details als tellers die passen bij die van Ariels auto's, koolstofvezel wielen en een enorme V4-motor van Honda met 173 pk. Maar hij is niet goedkoop: in het VK begint hij bij 27.000 euro. De versie waar we ons hier aan vastklampen, kost 43.000 euro. Evengoed: een koopje in dit gezelschap. Dit setje is kleiner, betaalbarer, lichter, sneller en gemakkelijker dan al het andere hier vandaag. Als er bezwaren zijn, horen we het wel.



Niemand had het Michelin-mannetje uitgenodigd, maar daar was ie toch weer



dat maar één ding echt gepast is om met een Lamborghini te slepen: een andere Lamborghini. De ultieme merkcombi. Van het een kwam het ander, en we bedachten van alles wat je met een trekhaak kunt doen. Heel snelle dingen, een heel nieuw soort dragrace. Zoiets schreeuwt natuurlijk om een diepgaand onderzoek; en dus stort *TopGear* zich vol gebruikelijke overgave in een van de krankzinnigste sleeptests aller tijden.

Zo komt het dat we in een Porsche rijden met in totaal zeven assen, veertien wielen, een motor voorin en één achterin, veertien cilinders en 1.070 pk. Naast ons rijdt onze hoofdredacteur nonchalant in, jawel, een Mercedes met zestien cilinders – twee identieke 4,0-liter V8-motoren – eveneens veertien wielen en 1.170 pk. Een andere collega heeft de beschikking over 1.175 pk, weer een ander is komen opdagen met ‘iets in de buurt van’ 1.065 pk en voldoende vleugel om een Boeing een minderwaardigheidscomplex te bezorgen, en de laatste heeft de memo blijkbaar helemaal niet gelezen en verkeert in een geheel eigen intellectuele dimensie.

We treden het concept ‘efficiëntie’ met voeten; nou ja, met wielen. Elke van deze over belachelijk veel pk’s beschikkende SUV’s sleept een sportiever model van hetzelfde merk, op een enorme, glanzend gegalvaniseerde aanhanger. En de auto’s op het appèl vormen een bizar en indrukwekkend lijstje: een Porsche Cayenne Turbo gekoppeld aan een 911 GT3 RS, een Mercedes-AMG G 63 vormt een duo met een AMG GT R en een Range Rover Sport SVR doet het met een Jaguar XE SV Project 8. Dan hebben we nog een Bentley van de Bentleys nieuwste GT3-raceauto (die we binnenkort uitgebreider zullen testen) voortsleept, en Ariels soort-van-SUV, de Nomad, die een Ariel Ace trekt. Een motorfiets, inderdaad. Waaruit maar weer eens blijkt dat sommige TG-redacteuren lak hebben aan regels.

Natuurlijk zal de trekhaak op deze auto’s eerder gebruikt worden om een aanhanger aan te koppelen voor een of andere obscure dure mountainbike, maar onze eerste indruk is dat mensen die over meer dan 500 pk beschikken echt iets missen als ze niet aan slepen doen. Omdat het – niet geheel verrassend – heerlijk makkelijk gaat. Zelfs met de grootste bakbeesten erachter heeft geen enkele sleepauto ook maar de minste moeite met het voorttrekken van zijn last (behalve de Nomad, waar we het nog over zullen hebben). En dat mag ook wel, gezien het feit dat de minst krachtige van het stel, de Range Rover Sport SVR, nog altijd goed is voor zo’n 680 Nm aan koppel. Onze sleepauto’s van de traditionele soort hebben alle een V8-motor met aanjager, gaan van 0 naar 100 km/u in 4,5 seconden of minder en hebben een topsnelheid die ver boven het wettelijke toegestane ligt. Het sleepwerk lijkt ze niet de minste moeite te kosten. Maar je moet voor dit soort combinaties wel een speciaal rijbewijs hebben.

De aanhangers zelf zijn Brian James T-Transporters, racetrailers zonder opbouw van een paar duizend euro per stuk, met drie assen. Een van de duurere transportmiddelen voor waardevolle auto’s. Ze hebben een hydraulische kantelfunctie, bieden een zee van ruimte, kunnen ruim 3.500 kilo (dus zo’n beetje alles) vervoeren en wegen zelf zo’n 900 kilo. Het enige nadeel is dat ze niet bepaald klein zijn, en je kunt maar beter bedreven zijn in achteruitrijden.

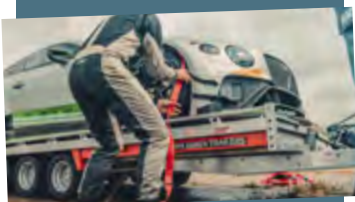
Wie in Nederland vóór 2013 zijn rijbewijs BE heeft gehaald, mag iedere aanhanger gebruiken, dus ongeacht het gewicht. Is het een rijbewijs van latere datum, dan geldt een maximum van 3.500 kilo (tenzij aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan). En met een rijbewijs B+ mag je alles trekken, zolang het gewicht van de auto en aanhanger samen niet meer dan 4.250 kilo bedraagt (leeggewicht plus laadvermogen). En we hebben het al snel over héél veel gewicht in geval van een grote SUV + aanhanger + sportauto. De Mercedesen ►



Toen de heren deze  
aanhangwagen  
begonnen aan te  
koppelen, hadden  
ze nog een volle  
bos haar



## BENTAYGA/ CONTI GT3



Wanneer heb je een apart rijbewijs nodig voor een auto met aanhanger? Bentleys zijn zwaar. We wilden de Bentayga als sleepwapen om de simpele reden dat we vermoedden dat hij die taak subliem zou uitvoeren. Maar de gedachte om er een Conti GT achter te hangen? Kan iemand ons de Wegenverkeerswet aangeven, want dat zijn heel wat kilo's.

Maar hé, Bentley heeft een GT3-raceafdeling, en nergens in de TG-statuten met geldige combinaties wordt gesteld dat je geen raceauto's mag slepen. Mooi zo. Wedden dat de anderen dachten dat ze met de AMG GT R en de 911 GT3 zouden heersen op het circuit? Geen. Schijn. Van. Kans.

En die tractor ervóór dan? Tss, zo praat je toch niet over een Bentayga V8 van dik 230.000 euro. Tenzij je (zoals wij) niet echt van zijn uiterlijk houdt, of van waar hij voor staat. Hoe dan ook, we houden wel van wat hij kan: puik sleepwerk leveren. Soepel, stil, moeiteloos, geen bonkend gekloink dat via de trekhaak voelbaar is zoals bij de Range Rover Sport; alleen maar gemak. En zodra je de pitstraat in rijdt, vallen de monden open. Als de Bentayga het raceprogramma van Bentley mede mogelijk maakte, dan zijn wij om.



wegen samen ruim 5.000 kilo (de G 63 2.560 kilo, de GT R 1.630 kilo, plus de aanhanger van 900 kilo), de Range Rover en Project 8 iets minder dan 5.000 kilo, de Bentleys – zelfs met de ‘lichtgewicht’ racer – 4.600 kilo. De lichtste van het stel, de Nomad (met een zeker niet originele trekhaak) en de Ace, komen met aanhanger net boven de 1.000 kilo. We zeiden toch dat er vals werd gespeeld.

Het wekt geen verbazing dat de G-klasse, de Range Rover en de Bentley de minste moeite hebben met een beladen aanhanger, vooral door hun eigen gewicht. Met een grote aanhanger is het echt een voordeel als de sleepauto de nodige massa heeft, en hoewel de Cayenne geen problemen heeft met de – in dit gezelschap relatief lichte – GT3 RS, voelt hij niet zo robuust en solide aan als de andere drie. De Range Rover schreeuwt tijdens deze totaal onwetenschappelijke test over het *TopGear*-circuit moord en brand – hij is veruit de luidruchtigste, met inbegrip van de sportauto's. De G 63 stoot een soort ratelend gemurmel uit, en de Bentley, zelfs in V8-uitvoering, lijkt wel een elektrische auto met z'n onberispelijke

koppel en muisstille gedrag. De Cayenne is superefficiënt en verrassend snel als hij eenmaal op gang is.

Maar allemaal trekken ze hun last zonder mankeren op grootse wijze, ze komen tot stilstand alsof ze niets achter zich hebben hangen, en ze zijn voorzien van achteruitkijkcamera's die je in staat stellen om in je eentje lastige manoeuvres uit te voeren. Dat is belangrijk als je dit soort dingen regelmatig moet doen.

We duiken de Hammerhead in en voelen hoe het gewicht en het momentum de combinatie naar de buitenkant trekt. Maar eerlijk gezegd is het enige echte probleem als je met enorme sport-SUV's dit soort werk gaat doen, dat de kans bestaat dat je de aanhanger achter je totaal vergeet en als een dolle over de snelweg gaat jakkeren. En het kan wat verontrustend zijn als je iedere keer in je achteruitkijkspiegel een bumperklevende sportauto ziet. Zelfs de Nomad, de enige handgeschakelde sleepauto in dit gezelschap, gedraagt zich gedwee, ondanks de aanzienlijk minder massieve motoraanhanger (en het hoge zwaartepunt) van de Ace. ►



Als de diverse combi's zijn afgekoppeld, wordt alles uiteraard veel sneller en de remwegen een stuk korter. De collega met de Nomad gaat ervandoor op de schonkige Ace en moet een 1.200-cc V4-motor met 173 pk in bedwang houden op iets wat niet meer dan 230 kilo weegt en lijkt te bestaan uit dezelfde verzameling steigerpijpen als zijn sleepauto. De GT3 RS en Project 8 flitsen samen weg, waarbij het gehuil van de vrij ademende, 9.000-tpm boxer-zescilinder van de 911 wordt overstemd door de diepe bas van de supercharged V8 van de XE. Bochten nemen ze volgens een geheel eigen lijn. De Porsche drift strak en de Jaguar davert er met slechts een fractie overstuur doorheen, terwijl hij bij het uitkomen van de bocht door de vierwielaandrijving nog een flinke stoot power geeft. Hun respectieve SUV-chaperonnes doen hun ding. De Range Rover Sport SVR is een hilarisch opgewonden standje – voornamelijk vanwege het lawaai – en verbazingwekkend stabiel in de bochten, maar niets raast zo lekker rond op het circuit als de Cayenne Turbo. Hij heeft meer weg van een 911 dan je zou denken. De Mercedesen zijn in hun eentje in hun element, elk op een iets andere toonhoogte. De G 63 is vele malen capabeler dan de oude G-Wagen, al heeft het schouwspel iets weg van een flatgebouw dat een nieuw ronde-record probeert neer te zetten, terwijl de AMG GT R er lui omheen veegt en zijn achterbanden volledig opfikt. Het is heerlijk hilarisch en het gaat op een vrolijke manier helemaal nergens over.

Of toch wel? Want het gekke is: welke associaties een bepaald merk ook bij je oproept, welke ingewanden ze ook gemeen mogen hebben, al deze auto's geven je het gevoel van hun specifieke

fabrikant afkomstig te zijn; ook al zijn het uitersten binnen een gamma. En dan hebben we het niet over de knopjes en de aankleding. Beide Porsches zijn klinisch, behendig en de kalmte zelf. De Jaguar Land Rover-producten zijn lawaaiig, onderhoudend en een beetje onbehouwen. De Mercedesen zijn potig, gespierd en onverstoortbaar. Zelfs de Bentleys zijn typisch Bentley, een wereld op zich, en de Ariels kunnen echt maar uit één enkele koker komen – ook al zijn ze, in alle opzichten, totaal verschillend.

Daarom moet er hier iets heel duidelijk gesteld worden. En dat betreft verscheidenheid. Toen we het idee van een sleeptest bespraken, werd duidelijk dat er verschillende automerken bestaan die in staat zijn om modellen uit totaal verschillende segmenten te leveren. Daaruit blijkt dat zulke merken een breed scala modellen moeten aanbieden om succesvol te blijven. Maar ze moeten ook de 'halo'-auto's hebben om het merkimago te versterken dat kopers aantrekt. Denk maar aan de Porsche Cayenne, een auto die bij zijn lancering in 2002 door normaal gesproken enthousiaste media belachelijk werd gemaakt omdat het 'geen echte Porsche' was. Hoe goed hij als op zichzelf staande SUV ook was, degenen die iets hadden met de traditionele ideologie van het merk, voelden zich geschoffeed. En toch... Toch heeft de Cayenne in een tijdsbestek van drie generaties en zestien jaar een *boost* gegeven aan de productie van de RS-modellen waar iedereen zo gek op is. Als de geschiedenis ons één ding leert, dan is het dat de Cayenne het sportauto-aanbod van Porsche niet heeft geschaad, maar juist versterkt.

En net zo geldt dat, terwijl het imago van Land Rover is gebaseerd ►

## 'De RRS SVR is een hilarisch opgewonden standje, maar niets raast zo lekker rond op het circuit als de Cayenne Turbo'



### CAYENNE TURBO/911 GT3 RS

Waarom we voor deze combi gekozen hebben? Simpelweg omdat het origineel het best is. Daarnaast is dit – heel zeker – de best rijdende

combinatie. Zo'n 550 pk van de originele super-SUV, de Porsche Cayenne Turbo, met daarachter de 520 pk van een heel groene GT3 RS, een waar

circuitbeest waarvan de toerenteller tot 9.000 tpm reikt. Weet je hoe dingen cliché worden? Doordat ze simpelweg de beste zijn in wat ze moeten

doen. Alomtegenwoordigheid kan echt tot grootsheid leiden. Kom maar op. Aanhangers en Aangehangenen. Porsche kan jullie hebben.





De GT3 RS en de Project 8 ontsnappen even aan hun begeleiders om wat plezier te maken



'Waarom kun je maar tot zes tellen, papa?' 'Nou, op een dag stak ik mijn hand uit een Nomad...'



Ook in Hollywood weten ze: stop het beste wat je hebt in je trailer

## RRS SVR/ PROJECT 8



In 1883 kwam een vulkaan op het Indonesische eiland Krakatau spectaculair tot uitbarsting. De explosie was zo hard dat mensen op tientallen kilometers afstand er gescheurde trommelvliezen aan overhielden. De klap werd zelfs duidelijk gehoord op eilanden die meer dan 5.000 kilometer westelijker in de Indische Oceaan liggen. De XE SV Project 8 en de Range Rover Sport SVR maken méér herrie. Zeker weten.

We verwachten eigenlijk dat onze collega's met van pijn vertrokken gezichten hun oren bedekken als we de Project 8 starten. Lawaai, daar gaat het bij deze twee auto's om. Rauw, buitensporig lawaai dat altijd een grijns op je gezicht tovert, ongeacht de situatie.

Ja, ze zien er waanzinnig uit en ze worden voornamelijk bestuurd door lieden wier huizen van nep-Romeinse zuilen zijn voorzien. En misschien zijn ze in termen van snelheid niet van hetzelfde niveau als sommige van de auto's die hier aanwezig zijn (ondanks alle inspanningen van JLR). Maar alle machtig, een mens wordt er vrolijk van. Het is ook veel makkelijker om vrolijk te zijn als je warm en droog zit, in plaats van in een Ariel-skelet. Als je van theatraal vertoon houdt, dan is dit de ultieme combi. Maakt een waanzinnig geluid, gaat bizar hard, ziet er volkomen belachelijk uit. Anderen zullen je haten, maar je kunt ze altijd keihard overstemmen.



op de logge Range Rover en wijlen de Defender, het de Range Rover Sport en de Discovery Sport zijn die voor de omzet zorgen. En daar waar Jaguar van oudsher bekend is om zijn sportauto's, zijn het de meer prozaïsche modellen die de verkoopcijfers omhoog helpen (jammer genoeg was de F-Pace SVR niet beschikbaar voor deze test). Zelfs Ariel, een bedrijf dat bekendstaat om de volledig op één doel gefocuste Atom, biedt nu nog twee andere modellen aan: de Nomad en de Ace, die veel eigenschappen én een filosofie delen.

En dat is de reden dat deze auto's een trekhaak hebben. Niet omdat er nou zoveel behoefte is bij klanten om een aanhanger aan te koppelen en met 250 km/u over de snelweg te gaan blazen, maar omdat ze producten zijn van de moderne auto-industrie. Een bedrijfstak waar *platform sharing* en gestandaardiseerde onderdelen, marketing en het bedienen van niches deel uitmaken van het spel dat je moet spelen om succesvol te zijn. Grote autofabrikanten redden het niet met maar één product, en zelfs een merk als Lamborghini – dat puur sportauto-DNA heeft – heeft ook modellen nodig die in flinke aantallen verkopen. Ariel moest verder uitbouwen op de maar heel beperkt aansprekende Atom, en grote merken zagen dat veel van de klanten die hun sportwagens aanschaften ook minstens één grote, dure SUV in hun bezit hadden. Van die markt wilden ze een graantje meepikken.

De Bentleyga is op dit moment goed voor de helft van Bentleys verkopen, en er wordt voorspeld dat de Urus de cijfers van Lamborghini zal verdubbelen en zo voor stabiliteit en winst zal zorgen. Crossovers en SUV's nemen tweederde van de autoverkoop in de VS voor hun rekening, en daar haakt Aston Martin met de DBX op in, Rolls-Royce met de Cullinan later dit jaar, en zelfs Ferrari met de 'FUV' voor 2019/2020.

Feit is: een merk kan nog zo'n iconisch, onaantastbaar imago hebben en kunnen bogen op goede cijfers, als het op de langere duur niet voldoende auto's weet weg te zetten, dan is het einde verhaal. En dat is de reden waarom deze in beginsel totaal zinloze test een serieus verhaal werd, dat laat zien waarom we allemaal blij moeten zijn dat er sport-SUV's met trekhaak zijn. Zodat de toekomst van auto's zonder trekhaak kan worden veiliggesteld. **TG**



‘Sportautofabrikanten kwamen erachter dat veel van hun klanten ook een grote, dure SUV hadden’



De GT R en de G-klasse: een broederlijk stel



# ALL IN THE FAMILY

Zonde van al die kilometers op de teller van je dure Huracán – je kunt hem ook slepen! Met een andere Lamborghini...

## LAMBORGHINI HURACÁN LP640-4 PERFORMANTE

### Motor

5.204 cc  
V10

640 pk @ 8.000 tpm  
600 Nm @ 6.500 tpm

### Aandrijving

vier wielen  
7v automaat

### Prestaties

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

### Verbruik (gemiddeld)

13,7 l/100 km

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

### Afmetingen

4.506 x 1.924 x 1.165 mm  
(l x b x h)

2.620 mm (wielbasis)

1.382 kg

90 l (benzine)

bagageruimte n.b.

### Prijzen

€ 321.384 (NL)

€ 237.160 (B)



**LAMBORGHINI URUS**

**Motor**

3.993 cc

V8 biturbo

**650** pk @ 6.000 tpm

850 Nm @ 2.250 tpm

**Aandrijving**

vier wielen

8v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 3,6 s

top **306** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

12,7 l/100 km

290 g/km CO<sub>2</sub> **6**

**Afmetingen**

5.112 x 2.016 x 1.638 mm

(l x b x h)

3.003 mm (wielbasis)

2.197 kg

75 l (benzine)

616 / 1.596 l (bagage)

**Prijzen**

€ 278.844 (NL)

€ 208.725 (B)





Sterke spieren en minder lichaamsvet in slechts 30 dagen, met TG's 'De Aanhanger Wint'-workout



Achterin de Urus. Dat, of er is iets fout gegaan aan boord van de Huracán



De Huracán snapte niet waarom het spelletje touwtrekken zo slecht voor hem verliep



**F**ijn voor de rest van de TG-redactie dat ze zoveel plezier hebben met hun ongein op het circuit. Maar wij zouden met pakweg 100 pk verschil hebben gewonnen, en daarmee hun ego's zozeer hebben gekneusd dat we ons er schuldig om zouden voelen. Daarom gaan we met deze Lamborghini's iets normalers ondernemen.

Een (super)sportauto is technisch gesproken een transportmiddel, maar daar gebruikt niemand hem voor. Hetzelfde geldt voor een deltavlieger of een heteluchtballon. Ze zijn bedoeld voor recreatie, niet voor transport. Tussen het zeilen en vliegen door hangen mensen ze achter hun SUV. Een Lamborghini Huracán Performante Spyder is daarin niet anders. Hij voldoet aan de technische definitie van een auto, maar als transportmiddel is hij in te veel opzichten lachwekkend inadequaet. Maar op de geschikte weg biedt hij recreatie in de meest verheven vorm.

Die geschikte weg, de beste in Engeland voor ons doel, is een route die om de North Pennines heen loopt, door en boven Teesdale en Weardale langs. De breedte van de weg, de afwisseling en frequentie van de bochten, het goede zicht, het weinige verkeer en de duizelingwekkende uitzichten – als je tenminste je blik even kunt afwenden van de bocht waar je je op dat moment in bevindt – dat alles is in onze ogen uniek.

Het is wel een flink stuk rijden. Zo moet je eerst via een boot of tunneltrein bij Londen zien te komen, en daarna duurt het nóg vijf uur. Heb je de stoelen van de Performante Spyder gezien? Emmers zijn het, niets meer, niets minder. Stoelen van koolstofvezel die goed zijn voor een gebutst achterwerk en helse kramp in de schouders. Die van de Urus, daarentegen, zijn verstelbaar in talloze posities en hebben een massagefunctie. Met de radar-cruisecontrol op ongeveer de maximumsnelheid voor auto's met aanhangers is zijn motor een en al efficiëntie en stilte, met nog ongeveer 90 procent van zijn potentieel beschikbaar (een metertje geeft dat aan). De stereo, de navi en hulpmiddelen voor de bestuurder zijn allemaal uit het hoogste Audi-segment. Met de Urus of met de Performante over de snelweg: wat zou jij kiezen?

Bij Lamborghini hadden ze hun bedenkingen bij het slepen op een open aanhanger. Ze waren bang dat mensen zouden denken dat de auto pech had

gekregen. Nou, als je pechdienst Lamborghini-SUV's als sleepauto's gebruikt, mag je wel wat vragen gaan stellen over het jaarlijkse abonnementsgeld. Bovendien wilden we onszelf de scoop niet laten ontnemen door viraal te gaan op social media. Gelukkig kwam maar één plaatje van onze bizarre combi op Instagram terecht. Supercar-spotters zitten blijkbaar in Monte Carlo en Knokke, en niet bij wegrestaurant Trowell Services op de Britse M1.

De T6-trailer van Brian James is geweldig. Zijn hydraulisch kantelende oppervlak en de *nose lift* van de Huracán voorkomen dat de splitter lelijk over de grond schraapt. De wielen van de aanhanger steken niet uit, wat inhoudt dat hij niet breder is dan de (op zich al erg brede) Urus. We kunnen er dus op vertrouwen dat als we de Urus door een smalle doorgang manoeuvreren, de aanhanger zonder rampen zal volgen. Wat betreft het gewicht slaat de schrik je om het hart: de Huracán met volle tank weegt 1.600 kilo, de aanhanger is 900 kilo, met daarbij natuurlijk nog het gewicht van de Urus zelf, 2.200 kilo – alles bij elkaar toch bijna vijf ton. Maar het is een eitje voor hem. Op de M1 doen we na een stuk met werkzaamheden een dragrace met rollende start van 60 naar 100 km/u, en het lukt de twin-turbo V8 met z'n 650 pk om de Jaguar F-Pace van de cameraploeg te verslaan.

Terwijl hij dat doet, loeit hij er flink op los, maar de rest van de tijd houdt de motor zich zoevend op de achtergrond. En verbazingwekkend genoeg zijn de banden ook behoorlijk stil, dus het kost de B&O-installatie geen moeite om erbovenuit te komen. We zouden zomaar vergeten dat we überhaupt een aanhanger achter ons hebben. Behalve dan dat we iedere keer weer verbaasd zijn om te zien dat de kont van een supercar onze hele achteruitkijkspiegel in beslag neemt. (We hebben hem er op die manier op gezet om het gewicht van de V10 zo dicht mogelijk bij de assen van de aanhanger te plaatsen.) En stel je ook de verbaasde blikken voor van de mensen die een gele Lamborghini op volle snelheid achteruit zagen rijden op de middelste rijbaan van de M1.

Onder het voorwendsel 'Wat doen SUV-bezitters met hun SUV?' zei onze hoofdredacteur dat we ons tch echt onder het caravanvolk moesten begeven. We rijden daarom naar de camping van de Britse Caravan and Motorhome Club in Teesdale, waar de mensen naar ons toe belachelijk vergevingsgezind ►

## 'Supercar-spotters zitten blijkbaar in Monte Carlo en Knokke, en niet bij wegrestaurant Trowell Services'



Het liep niet echt storm bij de eerste openlucht-shisha-lounge op de camping in Teesdale

zijn, terwijl wij hun huisjes op wielen altijd genadeloos op de korrel hebben genomen. Ze zijn onder de indruk van de gele Huracán, maar ze merken niet, al staat het er met grote letters op, dat onze tweede auto ook een Lamborghini is. Als we dat zeggen, zijn ze verpletterd. Even overwogen we om ons zielige kleine tentje hier op te zetten en er de nacht door te brengen. Maar we willen vroeg opstaan om de Huracán op de hei verderop zijn ding te laten doen. Een koude start in om het even welke van deze Lamborghini's veroorzaakt wat wij auto-journalisten contractueel moeten omschrijven als 'een verkwikkende ontlading van uitlaatherrie gelaardeerd met een salvo van pruttelen en knallen'. En dat zou wel heel onbetamelijk zijn jegens een hele weide vol mensen in dunwandige onderkomens die op zoek zijn naar rust en ontspanning. Dus poetsen we 's avonds de plaat en gaan naar een hotel.

De volgende ochtend vroeg vormt een parkeerplaats langs de B6282 de toegangspoort tot de Performante. Hij rolt van de aanhanger, doet een warming-up en gaat op weg om zijn werk te doen. Er is veel geschreven over de zinderende circuitprestaties van de Performante-met-dak, zoals een rondetijd op de Nord-schleife die veel mensen niet geloofden. Daar was zijn actieve aerodynamica ongetwijfeld mede debet aan. Maar bij gewone snelheden dragen veel van zijn andere eigenschappen bij aan een aangenaam leven.

We beginnen in de Strada-stand. Niet in de Sport-stand, en al helemaal niet in de Corsa-stand. De motor is werkelijk overdonderend. Het is een betoverende,



liefdevolle, onvergetelijke ode aan natuurlijke aanzuiging. Lieve hemel, laten we ervoor zorgen dat die ode geen requiem wordt. We kunnen het toch niet laten gebeuren dat dit soort motoren niet meer gemaakt worden? Zuigers moeten in staat zijn om bij 8.500 tpm in een vrije val te raken, vlinderkleppen moeten zoveel lucht doorlaten als de van nature aanwezige druk dicteert, en de uitlaten mogen eigenlijk gewoon niet worden belemmerd door de dempende werking en de inertie van turbo's. De V10 van de Lamborghini geeft onmiddellijk en aanstekelijk blijk van zijn felheid, zelfs als hij nog nauwelijks op gang is, en smijt de auto door het midden van zijn toerenbereik. En dan, als je aan turbo's gewende vingers bij 6.000 tpm onwillekeurig naar de flipper reiken om op te schakelen, bereikt deze indrukwekkende tiencilinder een heel nieuwe fase van overdonderende kracht en beukt hij je voorwaarts. Pas na nog eens 2.500 tpm aan motorgeweld is zijn helse vermogen eindelijk ingetoomd. Vervolgens bedien je die flipper en grijpen de tandwielen weer in elkaar voor een volgende magische cyclus in een hogere versnelling.

Er komen bochten aan. De koolstof-keramische remmen nemen een hap uit de snelheid, en de auto duikt er vol in. In de bochten gedraagt hij zich majestueus, zonder ook maar een seconde zijn beheersing of gretigheid te verliezen. Oh, als je echt je best doet, zal hij in een vochtige tweede-versnellingsbocht heus zijn achterkant omgooien, maar zelfs dan blijft hij ingetogen. Meestal heeft hij gewoon grip, zelfs bij snelheden waar de aero niet veel kan bijdragen – de ►

**'Bij 6.000 tpm bereikt deze indrukwekkende tiencilinder een heel nieuwe fase van overdonderende kracht'**



Leuk feitje: deze redacteur heeft een bijpassend petje voor ieder mogelijk Lamborghini-interieur





Ontketend van zijn aanhanger gaat de Performante op zoek naar haarspeldbochten



Rollend in je Lambo kijk je op tv naar je andere Lambo...



asymmetrische ALA wordt alleen geactiveerd in de Corsa-stand, die we niet gebruiken; omdat de schokdempers dan worden strakgetrokken in een mate die op deze weg domweg onverstandig is.

In de Corsa-stand stuurt hij ook directer, zodat er minder stuuromwentelingen nodig zijn. Maar we blijven een voorkeur houden voor de Strada-stand. De lagere ratio zorgt ervoor dat je handen bij hobbels in de weg geen onbedoelde stuurbewegingen maken. Het lijkt een beetje op hoe de besturing van Ferrari's in de jaren negentig werkte, en daar denken we met veel plezier aan terug. De vering en demping van de Performante zijn op deze manier soepel genoeg om op deze hobbelige ondergrond ontspannen te kunnen blijven ademen.

Wat de Performante, even los van de enorme g-krachten in de lengte- en de breedterichting, tot zo'n genot maakt, zijn de sterke sensaties die hij je bezorgt. Je voelt hoe de banden hun grip aanpassen wanneer eerst de voor-, dan de achteras een bobbel of een kuil te verwerken krijgt, en de motor neemt bezit van je zenuwstelsel en je middenoor. We hebben vanzelfsprekend het dak omlaag gedaan om het genot bij iedere snelheid nog groter te maken. Alles aan deze auto ademt zinderende beweging.

Uiteindelijk keren we terug naar de parkeerplaats waar we zijn begonnen en gaat onze hartslag langzaam weer richting rust. Het ligt voor de hand om de Urus nu even van zijn aanhanger te verlossen en te kijken hoe hij zich op deze wegen gedraagt.

Ook hij kan krankzinnig snel zijn. Het is de snelste SUV die er te koop is. Zijn enorme gewicht lijkt niets af te doen aan zijn bezieling. Dankzij de verheven ondersteltechniek van de VW Groep, in combinatie met een of twee unieke aanpassingen van de Lamborghini-divisie, vertoont hij waanzinnig veel grip, helt hij heel weinig over, is het onderstuur tot een minimum beperkt en bieden zijn vering en demping toch behoorlijk comfort. Al is er een belangrijk kritiekpunt: hij mist dat onbenoembare dat snelheid écht opwindend maakt. De besturing en de motor voelen gedempt, de pedalen zijn vaag in hun respons.

Kijk, de Urus is natuurlijk een weergaloze auto. Op de snelweg is ie, zelfs met een aanhanger, ongelooflijk stil en comfortabel, en de bestuurder hoeft bijna niets te doen. Hij vervoert vier inzittenden en al hun spullen over zo'n beetje ieder soort terrein. En op rechte stukken en in bochten weet hij 99 procent van alle sportauto's bij te houden. Naar zo'n beetje iedere redelijke maatstaf kan de Urus alles.

Maar dat is het 'm nou juist. Een Lamborghini is een Lamborghini door wat hij níét kan. Je kunt er je kinderen en je spullen niet in kwijt, hij vertroetelt je niet, hij is niet tot kalmte te manen, hij kent geen compromissen, hij blijft eisen aan je stellen. En hij kan al helemaal niet onopvallend rondrijden.

De Urus kan het allemaal wél. Mensen zagen niet eens dat het een Lamborghini was. Hij is normaal gezien vrij stil, met het beschaafde, generieke geluid van een V8 met 90-graden krukas en turbo's. Die omschrijving van die 'verkwikkende ontlading van uitlaatherrie' en dat 'salvo van pruttelen en knallen' is in werkelijkheid geheel kunstmatig: het gebeurt alleen bij een koude start en in de agressievere rij-modi. De motor van de Performante daarentegen is één en al karakter, onder alle omstandigheden.

Met het uiterlijk van de Urus is ongeveer hetzelfde aan de hand: wat betreft belijning en proporties is het een gewone SUV, met een hoop gekunstelde vouwen en plooiën om de aandacht te trekken. De Huracán heeft de ware Lamborghini-proporties, waardoor hij kan bogen op dat authentieke, kalm glooiende plaatwerk van het merk.

De blauwe auto kan een heleboel dingen op grootse wijze, maar hij dóét niks met ons. De gele auto is eigenlijk vooral nutteloos, maar hij verovert je hart om wat hij is. En toch: vandaag heeft de eerste auto ons naar de weg gevoerd waar we hebben genoten van het beste dat de tweede auto te bieden heeft, en daar zijn we hem dankbaar voor. **TG**

Met dank aan Jackie en het team van de CAMC-camping in Teesdale.





# toy story

Wat gebeurt er als een kinderscooterfirma een klassieker uit de jaren vijftig uitrust met elektriciteit? TG zoekt het uit...





Milano Red is een van de acht 'stadkleuren' waaruit je kunt kiezen. Andere zijn Paris Mint, Gotham Black, London Grey en Utrecht-Overvecht Brown (nee geintje, dat is Barcelona)

# ping! Alweer een appje van het TG-kantoor. Ze zijn daar vandaag echt in een lollige bui.

Waarom we een Smeg-koelkast testen, hoe we het voor elkaar hebben gekregen een lesauto uit Madurodam te stelen, en hoe laat Noddy zijn auto terug wil hebben in Toyland. Niks anders dan jaloezie. Ondertussen reageren de normaliter toch wat stugge burgers van Zürich vrolijk en blij op de aanblik van de 2,4 meter korte nanoconsumptie-bubbel die het opneemt tegen de trams in de Bahnhofstrasse. Wil je graag een tweezitter met gekke deuren waarin je wordt nagekeken? Dan hoef je niet meer dan 20 pk te hebben.

Dit is de Microlino. Kiekeboe! Het is een Italiaans-Zwitserse elektro-dwerg die niet overduidelijker geïnspireerd had kunnen zijn op de Isetta-bubbelauto, zelfs niet als hij een 'Mijn andere auto is een BMW'-sticker achterop had zitten. Maar BMW heeft niets te maken met deze onderneming – de techniek is het werk van een Italiaans bedrijf waarvan je nog nooit hebt gehoord. Het heet Tazzari (we zeiden het toch) en het bouwt al sinds 2006 piepkleine elektrische auto's. En het design, de marketing, het achterliggende idee? Dat komt van Micro Mobility Systems. En dat bedrijf ken je waarschijnlijk wel – zij zijn de uitvinders van de opvouwbare micro-step (die ze, verwarrend genoeg, 'scooter' noemen).

De vader van het cadeau dat het zo goed deed onder de kerstboom in het jaar 2000 had makkelijk op zijn lauweren kunnen gaan rusten na het fenomenale succes van zijn kinder- en hipstertransportmiddel, maar Wim Ouboter en zijn zoons, Oliver en Merlin, besloten daarentegen om de koppen bij elkaar te steken en wat Zwitsers denkwerk los te laten op het fenomeen stadsauto's. 'Daar zit een flink gat in de markt', zegt Oliver, 'zo tussen fietsen, scooters en de kleine auto in.'

De mannen van Micro vertellen dat tijdens een gemiddelde autorit slechts 1,2 mens wordt getransporteerd (want meestal zit je alleen in de auto), en de hedendaagse supermini's met vijf zitplaatsen zijn op flagrante wijze te groot en te krachtig voor hun taken. 'Zelfs een Smart wordt getest voor de snelweg, maar wanneer zag je voor het laatst een Smart op de snelweg?' vraagt Oliver retorisch.

We zagen de Microlino voor het eerst op de autoshow in Genève in maart 2018. Vrijwel onmogelijk om er niet meteen verliefd op te worden, toch? Een emoji met hartjesogen op wielen. De Ouboters (het zijn geboren Zwitsers, maar de vader van oprichter Wim is, inderdaad, een Nederlander) dachten dat we er in de zomer wel mee zouden kunnen gaan testrijden, en nu is het zomer, en melden we ons dus. We trekken aan de chromen, koelkastachtige

deurhendel aan de voorkant van de auto en vleien ons met een elegante manier van instappen op het tweezitsbankje.

Net als bij de Isetta scharniert de deur naar links en neemt hij de hele stuur-ophanging en dashboard mee als je in- of uitstapt. We krijgen de Microlino mee met 65 procent lading in de 8-kWh accu, wat voldoende zou moeten zijn – de maximale actieradius met een volle accu is meer dan 120 kilometer, althans in deze versie met klein accupakket. Er komt later ook een 14-kWh *long range*-optie, die goed moet zijn voor meer dan 200 kilometer, hoewel het ons een raadsel is waar je dat voor nodig zou kunnen hebben. Want waar ga je nou helemaal heen met je Microlino?

De raampjes bedien je met de hand – we draaien ze meteen helemaal open, want Zürich zucht vandaag onder een hittegolf. Het leren zonnedak wordt ook handmatig geopend en gesloten. Er is een blower aanwezig (dat is een wettelijke vereiste zodat je een beslagen voorruit in een gesloten auto kunt ontwassen – een Renault Twizy hoeft er zodoende geen te hebben), maar er is geen airco. Wel is er een ruitenwisser, heb je richtingaanwijzers en zelfs een bekerhouder, maar naar stuurbekrachtiging of elektrische spiegels zul je vergeefs zoeken. Die spiegels zijn overigens bevestigd achterop de buitenboordkoplampen, zodat je ze niet kunt zien.

Er is geen navigatie, louter een duister, klein snelheidsmetertje waarvan je de acculading en de totale kilometerstand kunt aflezen, en in plaats van een radio kun je als optie je Microlino laten uitrusten met een bluetooth-speaker. Hij is dus Spartaans, maar hoeveel meer heb je nodig in een stadsautootje? Je gebruikt je smartphone voor de navigatie, en parkeersensoren lijken wat frivolus aangezien je de bumper van de buurauto ook met je tenen door het glasvezel heen kunt voelen. Eenvoud is prachtig. De Microlino is schitterend. Draai de sleutel in het contact, duw op de Fisher-Price-achtige pijlen op het vrolijke dashboard die naar voren en naar achteren wijzen, en zet je voet op het in de vloer bevestigde pedaal. En daar gaan we – eh, oh.

Er gebeurt niet veel. Dit is wellicht het moment om te vertellen dat de firma Microlino ons, heel sportief, een van de twee rijdende prototypes ter beschikking heeft gesteld. Dit rode exemplaar werd december jongstleden gebouwd, 'omdat je vroeger of later toch een keer moet stoppen met ontwerpen en gewoon een auto moet bouwen', zegt Oliver achteloos. Sindsdien hebben ze 250 verbeterpunten getraceerd die ze straks op de productieveries zullen doorvoeren – het bedrijf heeft al 6.300 reserveringen voor de auto binnen. Dat is bijna twee jaar aan productiecapaciteit. De auto gaat om en nabij de 12.000 euro kosten – met een gratis step in de 300 liter grote kofferbak.

Sommige zaken die zullen worden verbeterd, zijn voor de hand liggend – de spiegels zijn nutteloos, de riem wurgt je zo'n beetje en het pedaal om voor- of achteruit te gaan draait kennelijk op Windows 95. 'Dit is 's werelds eerste elektrische auto met een turbogat', grinnikt Oliver. Stap op het pedaal en de Microlino hobbelt er rustig vandoor, niet bepaald op de explosieve wijze die we inmiddels gewend zijn van lichtgewicht elektrische voertuigen (de Microlino weegt slechts 513 kilo). Dat kruipen duurt tot ongeveer 10 km/u, maar houd je je voet op het pedaal, dan wordt er ineens iets wakker in de software en worden alle 110 newtonmeters tegelijk naar het smalle asje tussen de twee achterwielen gestuurd. ▶

## 'Dit is de Microlino. Kiekeboe! Het is een Italiaans-Zwitserse elektro-dwerg'

MICROLINO



'Nee agent, ik stond niet stil op het zebrapad.  
Dit is gewoon een heel langzame auto'



'Heb ik wat van je aan?'



Ga rustig door de bochten in je Microlino, of je  
ligt op je rug als een hulpeloos torretje



De Microlino gaat van 0 naar  
zelfingenomen in enkele seconden





De Microlino: het meest opwindende ding uit Zürich sinds de Limmat-rivier



**MICROLINO**  
**Motor**

elektromotor  
20 pk / 110 Nm  
8 kWh (accu)

**Aandrijving**  
achterwielen  
1v

**Prestaties**  
0-100 km/u in, eh, nooit  
top 90 km/u

**Actieradius**  
120 km  
4 uur (laadtijd)

**Gewicht**  
513 kg  
**Prijs**  
ca. € 12.000

Dan zoekt hij tevreden, de motor in z'n element, de wielen krabbelend naar grip op de tramrails van Zürich. De knaap in een Ferrari 458 Italia kijkt zijn ogen uit als we ervandoor knallen, van 0 naar 50 km/u in 5 seconden. En we hebben ons laten vertellen dat hij een top heeft van 90 km/u.

Nogmaals: hoe veel meer heb je nodig in een stadsautootje? Hij kan stuiver-tje wisselen met scooters, is sneller dan de Deliveroos, en hij beschermt je tegen regen, wind, uitlaatgassen en een mond vol vliegen.

We parkeren onze Pokébal naast een gele Lamborghini Aventador. Vier voor-bijgangers vertellen ons ongevraagd, binnen een paar minuten, dat ze liever deze stuiterbal zouden bezitten dan de fluorescerende wig met de V12, omdat onze auto 'minder egoïstisch' is. Kleuters klauteren uit hun kinderwagens om 'm te komen inspecteren. Ze kwijlen van genot – of misschien kwijlen ze altijd. Een schare mensen verzamelt zich naast het wagentje. Ze vragen ons hoe snel en hoe veel en hoe pas je erin. Prima hoor, aardig dat je het vraagt. Vlakbij vindt een fotoshoot plaats met modellen. De fotograaf daarvan smeekt ons direct de Microlino even te mogen lenen. Maar natuurlijk. We halen de scooter uit de bak en proberen ondertussen op straat wat capriolen uit te halen die we sinds ons elfde niet meer hebben geoefend.

De *Polizei* mengt zich in de commotie om het nemen van selfies in goede banen te leiden. Er vormt zich een rij om in de Microlino te mogen zitten. Hij zou een draaideur moeten hebben. Een gele Lamborghini? Welke gele

Lamborghini? Het is ergens ook wel lekker om even in de frisse lucht te verkeren: binnen in de plastic cocon word je geroosterd, en 'm besturen is door z'n superscherpe bochtgedrag en het zwaar-licht-zwaar draaiende stuur een lastige, nogal zweterige oefening.

De firma Microlino weet dat de gelaste stuurarmen van het prototype nog niet voldoen en werkt aan een betere versie, waarbij ze gegoten zullen worden uit één stuk. De geometrie van de ophanging en de afstelling van de schokbreker achter (het exemplaar dat er nu op zit, komt van een motorfiets) moeten ook onderhanden worden genomen. Maar andere zaken zijn al wel gepolijst. Het valt moeilijk te geloven, maar de auto heeft regeneratieve remmen, en dat systeem werkt beter dan op veel andere elektrische voertuigen. In vier uur





laad je 'm op via het normale elektriciteitsnet.

Bovendien is dit nou eens een elektrisch voertuig waarin je niet in je rats hoeft te zitten vanwege de actieradius; ten eerste is hij daar te vrolijk voor, en ten tweede werkt de accu uiterst behoorlijk. We leggen vandaag ruim 30 kilometer af en verliezen daarmee slechts 40 procent van de acculading, ondanks dat 'turbogat' en de brute spurt die hij daarna weet in te zetten. Boven de 60 km/u lijkt het erop dat de achteras van plan is de vooras te passeren, en een stevige vlag zijwind geeft je het idee dat je om zult kieperen, maar deze auto getuigt van een ontzagwekkende leercurve voor een bedrijf dat tot voor kort alleen maar veredelde planken op wielen bouwde.

Waarom zijn ze er eigenlijk aan begonnen? Er is geen Microlino-deel-app of een milieuboodschap die door het ding wordt uitgedragen. De drie mannen erachter bedachten simpelweg dat het stadsverkeer gebaat zou zijn bij een listige, creatieve aanpak. En een sociale aanpak. Niet alleen voor de enthousiaste passanten, maar ook voor de inzittenden. Samen op dat bankje achter het stuur zitten is een heerlijkheid. Straks helemaal, als het bankje in de productieversie mooi gestoffeerd is. Hij biedt ruimte zat aan twee volwassenen van 1,80 meter, in een machine die kleiner is dan – en de helft weegt van – een elektrische Smart Fortwo. Daarbij stelt ie je in staat uiterst stijlvol uit te stappen: je duikt met de neus eerst richting de stoeprand, duwt de deur de lucht in en stapt de stoep op, een exercitie waarbij je net zo veel plaats gebruikt als met

## 'We knallen ervan-door, van 0 naar 50 km/u in 5 seconden'

een Vespa. En vergeet vooral ook je step niet mee te nemen.

Uiteraard is de Microlino zelf qua uiterlijk niets nieuws – hij is echter wel het bewijs dat de BMW Isetta, die werd ontworpen na de Tweede Wereldoorlog om stadstransport betaalbaar te houden, niet alleen elegant maar ook briljant was. Dit is zijn directe, lieflijke millennialle nakomeling. Electriciteit maakt 'm bovendien stiller, socialer en vinniger. Het is alsof je in een mooiere, meer charmante, en, ja, minder lompe Fiat 500 in rondrijdt.

Bovendien is het zo dat rijden in druk stadsverkeer in iets als dit feitelijk niets minder is dan het verlenen van een publieke dienst. Voorbijgangers vinden 'm fantastisch. En zelf voel je je alsof je speelkwartier hebt op de kleuterschool – een gevoel dat je dacht te zijn vergeten.

Oh. Is het al zo laat? Dan brengen we 'm maar snel terug naar Toyland. **TG**

# F U S I O N



Yakisoba Bolognese mag dan niet onze favoriete smaak



# K O O K P O T J E



zijn, dit Italiaans-Japanse mixje gaat erin als koek

**S**

ommige jaren griffen zich beter in je geheugen dan andere. Het lijkt er vooralsnog op dat we ons het jaar 2018 nog wel een poosje zullen herinneren, al zal het 1968 niet snel verslaan. Journalist Mark Kurlansky schreef er een even belangrijk als briljant boek over: *1968: The Year That Shook The World*. De rellen in Parijs, de Praagse Lente, het Tet-offensief, de moord op Martin Luther King – de droom van de jaren zestig lag onder vuur, de sfeer in alle grote wereldsteden was koortsig. Cultureel was het ook een belangrijk jaar: Stanley Kubrick kwam met de schokkende film *2001: A Space Odyssey*, The Beatles met hun *White Album* en Led Zeppelin werd opgericht.

Aan weerszijden van de wereld gebeurde er op het autovlak ook van alles. In Turijn richtten de uiterst getalenteerde Giorgetto Giugiaro en zijn zakenpartner Aldo Mantovani het bedrijf Italdesign op. In Tokio kwam Nissan met de eerste GT-R, een krachtige variant op de Skyline-sedan die zijn leven was begonnen als een model van de firma Prince (inmiddels geschiedenis, want Prince fuseerde met Nissan in 1966).

Italdesign zou in latere jaren de VW Golf, de Fiat Panda en de Fiat Uno ontwerpen, naast heel veel andere, veelal futuristische auto's en conceptcars. De GT-R overleefde ondertussen doodleuk zes generaties in allerhande vormen en gedaanten. Hij verloor onderweg de naam Skyline, maar werd een van de pijlers van de opwindende en soms abstracte Japanse auto-subcultuur. Nu

ontmoeten ze elkaar – en hoe. Dit is de GT-R50, ontworpen door Italdesign. De Nissan-directeur voor wereldwijd design, Alfonso Albaisa, vertelt het verhaal achter deze opmerkelijke combinatie.

'We werden net voor de Geneefse autoshow in 2017 door Italdesign benaderd met het voorstel om samen 'iets speciaals' te maken. Ze toonden ons hun Zerouno [de eerste auto onder het merk Italdesign Automobili, red.] op die show, en we bespraken hoe je een gelimiteerd aantal auto's produceert en hoe dat zou kunnen uitpakken voor een aantal van onze iconische auto's. We dachten er een poosje over na, en een paar maanden later kwamen zij naar Tokio. Tijdens die bijeenkomst kwam het idee naar boven om de 50<sup>e</sup> verjaardag van de GT-R en Italdesign te vieren met 50 speciale auto's.'

Dat is het soort bijeenkomsten waar TG gek op is. Italdesign is uiteraard inmiddels volledig eigendom van de Volkswagen Groep, nadat Giugiaro zijn laatste 10 procent in 2015 aan de Duitsers verkocht. De designbaas is de voormalige Lamborghini-man Filippo Perini, maar we moeten wel meteen opmerken dat de onderliggende techniek in dit geval minstens zo belangrijk is als het uiterlijk. Hoewel Italdesign de auto ontwikkelde, technisch ontwierp en bouwde, werd het opvallende exterieur van de GT-R50 ontworpen door de Nissan-ontwerpstudio's in de Londense wijk Paddington en in de Amerikaanse stad San Diego. De auto in kwestie liet zich voor het eerst zien op het Goodwood Festival of Speed in juli (dat zelf overigens z'n 25<sup>e</sup> verjaardag vierde), en daar ►

## 'In 1968 richtten Giugiaro en Mantovani het bedrijf Italdesign op. In Tokio kwam Nissan met de eerste GT-R'





Weer eens wat anders dan een taartje en een nieuw paar pantoffels



Het interieur blijft trouw aan de filosofie van de GT-R: 6.000 knoppen en schakelaars



was hij zonder meer een van de meest opvallende nieuwtjes te noemen.

Want: goud. Goud is echt een dingetje op de GT-R50. Een deel van de neus van de auto is ermee afgewerkt, waardoor het lijkt alsof dat stuk neus eigenlijk bij een andere auto hoort en zich een plaatsje op de GT-R heeft bevochten. Goud siert ook de samoeraizwaard-achtige koelsleuven achter de voorwielen, en we zien het terug aan de achterkant. Nissan zegt dat het de indruk moet wekken dat de auto uit separate, modulaire elementen bestaat.

‘Niet alleen is het de kleur van een 50-jarig jubileum, goud wordt ook gebruikt in Formule 1-auto’s en in andere machines die hard moeten werken, vanwege de hittewerende eigenschappen’, zegt Albaisa. ‘Met dat gegeven zijn we gaan spelen, en we kwamen op het idee om het goud aan de buitenkant de innerlijke structuur van de auto te laten weerspiegelen. Het is een soort auto-in-een-auto-idee.’

Het effect is tamelijk theatraal: zo lijkt het alsof de achterlichten geheel zelfstandig zweven. Een enorme spoiler en een diffuser helpen de GT-R50 qua aerodynamica, maar verder is de hele auto een geniale mix van Europese gevoeligheden en Japans anti-design. En was dat nou niet precies het punt van al die Skylines?

‘Mijn voormalige baas, Nakamura-san, zei tijdens de ontwikkeling van de huidige GT-R tegen me dat als iemand hem zou complimenteren met de

schoonheid van de auto, hij zou hebben gefaald. Wat hij bedoelde, was dat de mystiek en het DNA van de GT-R die van een beest moeten zijn. Hij is brutaal in z’n voorkomen en wetenschappelijk in z’n precisie. Ik vind dat uiteraard ook essentieel, en hij heeft een Japanse esthetica die een must voor ’m is. Dat gezegd hebbende, hebben we het over een natuurlijk proces, want uiteindelijk is de GT-R een accumulatie van noodzakelijkheden. Maar integratie en verfijning zijn niet altijd een bewust deel van het designproces.’

‘Wonen in Japan heeft iets unieks en verrassends’, vervolgt Albaisa. ‘De inspiratiebron voor designers van allerlei zaken – van mode tot auto’s tot gebouwen – is op de een of andere manier geïsoleerd van de rest van de wereld. Dat wil niet zeggen dat de wereld Japanse ontwerpen niet omarmt: er wordt juist met grote nieuwsgierigheid naar uitgekeken.’

Ware woorden. En deze samenwerking maakt het geheel extra intrigerend, uiteraard, want zoals iedere auto-ontwerper is Italdesign de poolster voor de op Cuba geboren Amerikaanse Nissan-designbaas. Hij zegt: ‘Mijn generatie ontwerpers is opgegroeid met boeken over Italdesign en Giugiaro is onze iconische held. Zijn vermogen om zoveel verschillende aspecten van design te vormen en vooral ook zo mooi samen te brengen, is een voortdurende bron van inspiratie voor me. Recent denk ik veel aan de Maserati Boomerang, maar dat is een voorbeeld – er is te veel om op te noemen.’





De GT-R50 vormt het bewijs dat de rijken der aarde steeds meer smachten naar 'individualiteit', en naar auto's die 'op maat zijn gemaakt', een wens die terug te voeren valt op de traditie van de Italiaanse carrozzeria-bouwers – iets waar Giugiaro zich dan weer door liet inspireren. 'Klopt helemaal', zegt Albaisa. 'Ik heb het idee dat nu prachtige en kwalitatief hoogwaardige dingen binnen het bereik van meer mensen komen, zeldzaamheid en niches steeds meer tot de verbeelding beginnen te spreken. Toen Italdesign ons benaderde, was ik me ervan bewust dat steeds meer mensen geïnteresseerd zijn in iets echt speciaals. Maar ik had nooit nagedacht over de rol die wij zouden kunnen spelen in deze terugkeer naar het genre van de carrosseriebouwers.'

Maar het is nog steeds een GT-R. Wellicht de ultieme versie, maar dat mag je ook wel hopen van een auto die straks (als ie in productie gaat) circa een miljoen euro gaat kosten. Dit is een heuse Nismo-machine, met een handgemaakte 3,8-liter V6 die 722 pk en 780 Nm produceert. Hij heeft twee enorme *high-flow* turbo's van de GT3-specificatie, vergrote intercoolers, een verstevigde krukas en zuigers, herziene in- en uitlaten, een versterkte bak met dubbele koppeling en een eveneens versterkt differentieel. De ophanging achter maakt gebruik van variabele Bilstein-dempers, er zijn flinke Brembo-remmen en om de 21-inch koolstofvezel velgen liggen Michelin Pilot Super Sports.

De GT-R50 mag dan geen schoonheid zijn, maar hij is wel schitterend. **TR**

**'De mystiek en het DNA van de GT-R moeten die van een beest zijn'**



**HET**  
het  
**HAUS**  
**DAT**  
dat  
**JIM**  
Jim  
**BOUWDE**  
bouwde

Waar geld in contact komt met passie, daar zie je verzamelaar, coureur en uitvinder Jim Glickenhaus





W

e rijden kalmpjes door een lommerrijke straat in een onaanzienlijke voorstad van het plaatsje Sleepy Hollow, in Westchester County in de Amerikaanse staat New York, als de schrille stem van onze navigatiemevrouw onverwacht uit de speakers schalt: 'You have arrived'. Dat zal toch niet?

De enige hint dat de kenau wel eens gelijk zou kunnen hebben, is een klein bordje aan de zijkant van een voormalig goederenmagazijn, wit gesausd tot in het absolute onopvallende. Op het bordje brandt de toorts van het Vrijheidsbeeld, en daaronder zien we drie letters: SCG.

We kloppen op de deur, en daar verschijnt al snel de leider van de Scuderia Cameron Glickenhaus – Jim Glickenhaus – die ons uitnodigt om binnen te komen. Onze pupillen moeten even wennen aan de duisternis in de grote

ruimte die we betreden, maar als dat is gebeurd, realiseren we ons dat we inderdaad, in meer dan een betekenis van het woord, zijn gearriveerd.

Iedere vierkante meter van de ruimte is voorzien van iconische memorabilia, trofeeën, verloren gewaande onderstellen en een aantal van de meest zeldzame en duurste auto's op aarde. Recht voor ons staat een 166 Spyder Corsa – de derde Ferrari die ooit werd gebouwd, en de oudste onverbouwde bestaande Ferrari op onze planeet.

Daarnaast staat een unieke, knalgele Ferrari 206 Dino Competizione uit 1967. Rechts een Ford GT40 Mark IV, een veteraan van Le Mans en de ex van Mark Donohue en Bruce McLaren, ook uit 1967. En de Model J Duesenberg, ooit eigendom van de Koningin van Joegoslavië. Daarachter de jaren-dertig Stutz DV32 uit *The Great Gatsby*. ▶

Dat is nog maar een opwarmrondje, want dan volgen de endurance-racers van Ferrari uit de jaren zestig. Met name de P3/4 en de 412P. Een daarvan is de uiterst controversiële, eerst afgedankte en toen weer opgebouwde auto met chassisnummer 0846 – een auto die op fora omtrent het steigerende paard meer dan eens tot een virtueel handgemeen leidde.

En dan zien we – inmiddels loopt het kwijl ongecontroleerd uit onze openstaande monden – Jims nieuwste aankoop: Ferrari's volslagen gestoorde, wigvormige en werkelijk schitterende Modulo uit de jaren zeventig.

Behalve dat ze allemaal hysterisch duur zijn en een significante rol hebben gespeeld in de autogeschiedenis hebben deze auto's nog iets gemeen: elk van hen heeft een kentekenplaat en wordt gereden op de openbare weg. En dat rijden gaat vaak hard. Zo staat Jims Can-Am-winnende Lola T70, ooit bestuurd door Mark Donohue en Roger Penske, achterin de werkplaats – helemaal gestript en uiteengereten – voor de tienjaarlijkse service, na 100.000 kilometer op de gebroken wegen van de staat New York. Zelfs de Modulo heeft een ontzierende gele kentekenplaat (in New York heeft men met dezelfde esthetische strubbelingen te maken als wij in Nederland): ooit een conceptcar, nu geregistreerd bij de Amerikaanse RDW als een ééndeurs sedan uit 1972.

'Niet in je Ferrari rijden is hetzelfde als geen seks hebben met je vriendin zodat ze begeerlijker is voor haar volgende vriendje', zo stelt Jim schouderophalend.

Zijn collectie is zijn levenswerk, en de tragische getuige van een beet door het autovirus op jonge leeftijd. Als zoon van een bankier op Wall Street, Seth Glickenhau, groeide Jim op in een voorstad van New York City, niet ver van de legendarische Ferrari-dealer Luigi Chinetti Motors.

Als kind stond Jim zich daar te vergapen aan al het moois uit Maranello. Tot op een dag in 1962, toen de hemel zich zowel letterlijk als figuurlijk voor hem opende. Bezorgd dat de twaalfjarige Jim kou zou vatten, pakte Luigi Chinetti een Ferrari-racejack van de kapstok en gaf het aan Jim. Het jack heeft nog altijd een ereplaats in Jims kantoor.

Een relatie was gesmeed. Tegen de tijd dat hij vijftien was, mocht Jim meneer Chinetti helpen met het onderhoud aan de auto's. Auto's als de uit 1965 stammende NART 250LM – de laatste Ferrari die *overall* eerste werd op Le Mans. Buiten de werkplaats modificeerde de jonge Jim zijn eigen Studebaker uit 1954 om op raketbrandstof te kunnen lopen en dragstrips aan flarden kon scheuren – hij was tamelijk dol op snelheid. Toen hij 21 was, ging Jim de filmwereld in als producent en regisseur. Hij specialiseerde zich in geweldadige b-films en had behoorlijk financieel succes met de harde actiefilm *The Exterminator*.

Met zijn eigen geld kocht hij zijn eerste Ferrari, een psychedelisch geel en paars gestreepte 275. Aanschafprijs? 6.000 dollar. De dagwaarde nu? Vele, vele miljoenen. Jim reed er dik 110.000 kilometer mee van en naar school, in de sneeuw en de regen. Soms als een woesteling.

Want als een echt kind van de jaren zestig moest hij zijn burgerlijke ongehoorzaamheid uiteraard wel ergens tonen (ook in de hoop te worden gearresteerd om publiciteit voor zijn films te genereren). Dus op de dag dat de Amerikaanse regering de nationale snelheidslimiet verlaagde tot 55 mph, reed Jim van Boston naar New York City, midden in de nacht, met een gemiddelde snelheid van 107 mph (170 km/u).

'Gelukkig is het verjaard, dus ik denk niet dat ik er alsnog voor in de gevangenis kan worden gegooid', zegt Jim lachend.

Hij verdiende geld met zijn films, belegde dat op Wall Street, waarna hij de groene dollars omzette in befaamde racewagens als de Lola T70 en de Ford

Mark IV, die hij dan ombouwde zodat hij ermee op de openbare weg mocht rijden. Hij voegde zaken toe als airco en raampjes die hij kon opendraaien, zodat hij tol kon betalen – in auto's die op Le Mans hadden gestreden. Echt berucht in de automobiele gemeenschap werd Jim echter pas toen hij in 2003 kwam met de schitterende, door Jason Castriota ontworpen P4/5, een voor drie miljoen euro



Een cadeau van Luigi Chinetti, in 1962. Jim heeft het jack nog nooit gewassen



verbouwde Enzo waar ze bij Ferrari niet echt enthousiast op reageerden.

'Willen jullie 'm rijden?' vraagt Jim opvallend achteloos. We kijken elkaar verbluft aan – we durfden het bijna niet te vragen, maar... We weten ook dat Jim ooit een bod op de auto heeft afgewezen – een bod van 40 miljoen euro van de koning van Saudi-Arabië voor deze prachtige, handgemaakte machine. We zeggen snel maar wel wat weifelend ja. YOLO, immers.

Als de deur aan de bestuurderskant dichtslaat, zit je ineens oog in oog met een realiteit waarvan je nooit wist dat ie bestond. Omdat het in essentie een verbouwde Enzo is met een uitbundig bubbeldak, loopt er een 15 centimeter dikke koolstofvezel streep dwars door je beeld. Niet echt ideaal als je meteen een kruising moet oversteken, nog voordat je gewend bent aan de bediening van de auto, om vervolgens te kunnen beginnen aan een van Jims favoriete routes. De angst sijpelt in dikke stromen uit je handpalmen. Slik.

Omdat hij is gebouwd zonder toestemming van Ferrari, maar wel ontworpen werd door Pininfarina, heeft de P4/5 de speciale relatie tussen de twee bedrijven destijds behoorlijk onder druk gezet. 'Andrea Pininfarina vertelde me dat Luca di Montezemolo kwaad was omdat hij de helikopter af had moeten zetten.' Normaal gesproken vloog de toenmalige baas van Ferrari van Maranello naar het hoofdkantoor van Pininfarina in Cambiano, waar hij de helikopter liet draaien zodat hij naar binnen kon sprinten, wat orders kon schreeuwen en meteen terug kon vliegen. Toen het over de P4/5 ging, moest hij de helikopter afzetten. Maar toen hij de schoonheid van de auto in het echt zag, draaide hij als een blad aan een boom en gaf de Ferrari-baas de auto zijn zegen.

'Iedereen dacht dat ik doodsbang was voor Ferrari, dat ze me zouden afschieten, dat ze me voor de rechtbank zouden slepen, dat ze... nou ja, God mag weten wat. Maar ik kende de wet en de feiten, en die zijn heel simpel: als je een auto hebt gekocht, dan ben jij de eigenaar. Wil je er Hello Kitty op schilderen? Dan schilder je er Hello Kitty op.'

Als je er nu op terugkijkt, was de P4/5 in feite de wegbereider voor Ferrari's financieel uiterst succesvolle 'SP'-projecten. Na ons ritje, dat gedomineerd wordt door de vreselijk abrupt werkende keramische remmen van de eerste ►



Steve McQueens Baja Buggy  
uit 1967. Maak je klaar voor SCG's  
'moderne interpretatie', binnenkort

'Wil je er Hello Kitty op  
schilderen? Dan schilder  
je er Hello Kitty op'



Ferrari Modulo-concept uit 1970. 'Modulo' is,  
zoals je weet, Italiaans voor 'vreselijke nekpijn'

Een gewone, rijkelijk gevulde  
garage ergens in de staat New York



In de cabine van de P4/5 zijn nog  
steeds boze spatjes spuug van  
Di Montezemolo te vinden

‘De angst sijpelt in  
dikke stromen uit je  
handpalmen. Slik’



generatie en de traag schakelende (maar we baadden met veel genoeg in het woeste gekrijs van een twaalfcilinder uit Maranello zonder geluiddempers), parkeren we de P4/5 weer veilig in de hangar, precies naast z'n racebroer, de P4/5 Competizione.

Jim had zijn zinnen erop gezet om in dat unieke exemplaar te gaan racen. Om precies te zijn: op Le Mans. Maar de ACO was niet erg toeschietelijk. Dus sprak Jim met de organisatoren van de 24 Uur van de Nürburgring (N24), die hem op hun beurt wel met open armen verwelkomden.

Hij gebruikte een 430 GT2 als donorauto, waarvan hij de motor en aandrijving op het onderstel van een straatlegale 430 Scuderia plakte, zodat hij 'm op kenteken kon zetten en ermee op de openbare weg kon rijden. Maar daar had Ferrari, zoals dat nu eenmaal gaat, opnieuw allerlei commentaar op. Dus rukte Jim de Cavallino's eraf, pakte een rol ducttape, tekende daar met een water-vaste stift een SCG-badge op en sloeg aan het racen - waarbij hij later het FIA-kampioenschap voor experimentele voertuigen behaalde toen hij de P4/5C tot een hybride ombouwde.

Maar Jim wilde meer. Hij wilde een raceauto die echt helemaal van hemzelf was. Dus begon hij in 2013 met het SCG003-project. Met alle ontwikkelingskennis die zijn team in de voorgaande jaren had opgedaan op de Nordschleife bouwden Jim en de zijnen een GT3-auto, maar met de aspiratie van een top-LMP1-racer. Het resultaat was zodoende een volledig uit koolstofvezel opgetrokken, kwaadaardig en krachtig uitziende *special*, vol spoilers en met stijlelementen van een Fiat Turbina, die de pole-position behaalde en als eerste in zijn klasse finishte bij de N24 van 2015.

De basis biedt Jim dezer dagen aan als een superexclusieve, 2,2 miljoen dollar kostende productieauto voor de openbare weg, in twee versies: de S om mee naar de warme bakker te rijden, en de CS om mee naar de warme bakker te rijden via de Nordschleife. Beide auto's hebben een top van 350 km/u en doen de Ring in 6 minuten en 30 seconden, dus ze zullen thuis verbaasd opkijken: het brood is elke keer nog warm wanneer je terugkomt.

Je stapt de S binnen over een brede dorpel, frommelt je benen onder het strikvormige stuur vol knoppen en maakt het jezelf zo makkelijk mogelijk. Met een solide klap zorgt de zwaartekracht ervoor dat de koolstofvezel vleugeldeur zich sluit, en dan wil je de spiegels instellen. Oh, er valt niets in te stellen. Er zijn in plaats daarvan twee camera's die de omgeving van de auto weergeven op het digitale dashboard. Je start de 750 pk en 1.152 Nm sterke, 4,4 liter grote *dry-sump* twin-turbo BMW V8-racemotor, die stationair aanzienlijk gemoeidelijker loopt dan je zou verwachten. Uitgerust met op drie manieren instelbare Bilstein-dempers biedt ie een bijzonder prettige rijervaring op de gruisige snelwegen van New York.

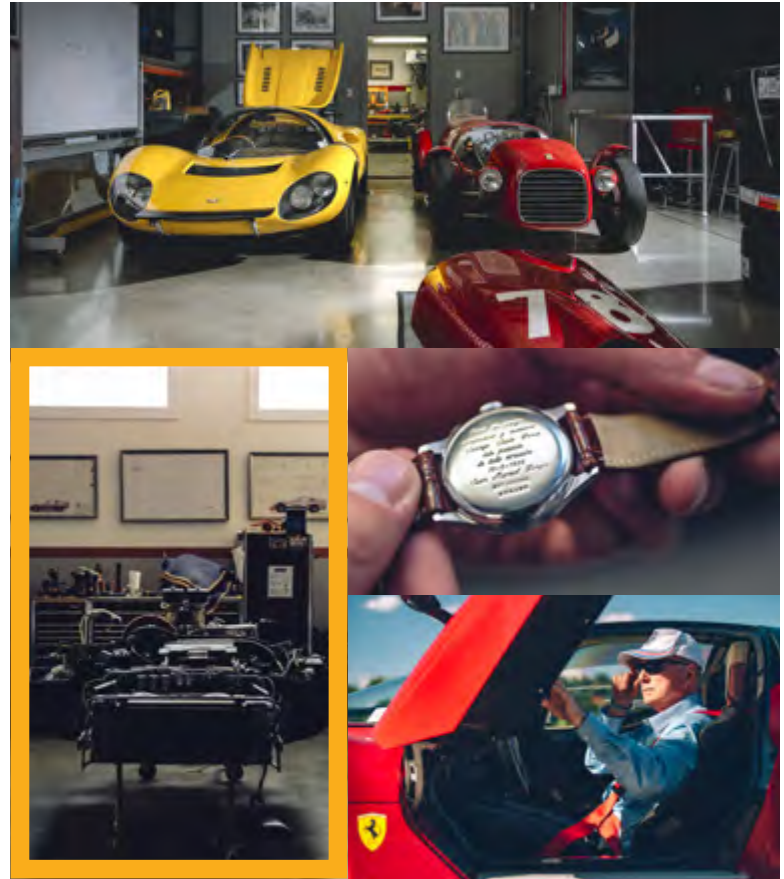
Als je eenmaal in 'm zit, is ie ook niet intimiderend. Nee, hij is niet zo makkelijk te manoeuvreren als een Renault Twingo, maar een Renault Twingo rijdt dan ook net wat minder hard over de Nordschleife.

In de stad trekt de SCG003 precies zoveel aandacht als je zou mogen verwachten van een dik 2 miljoen kostende hypercar. Maar er doemt wel een probleempje op: niemand weet wat het is. 'Is dat een Saleen?' vraagt een kind ons bij een pompstation.

Dat is de volgende uitdaging voor Jim: naamsbekendheid. Toch heeft hij genoeg ambities met het merk SCG. Volgend jaar komt hij met een tweede, meer betaalbare auto voor de openbare weg, de SCG004: een driezits, circa 600.000 dollar kostende supercar met een supercharged LT4-motor uit een Corvette en voor de puristen een handbak als optie. Omdat Jim nou eenmaal Jim is, zal de ziel van de auto liggen bij het competitieracen en komen er tevens GT3-, GT4- en GTE-varianten.

Alsof dat nog niet genoeg is, gaat Jim ook meedoen op de SUV-markt. Maar niet op de door marketing geïnstigeerde wijze waarop Lamborghini en Rolls-Royce dat doen. Want weet je: Jim heeft Steve McQueens Baja Boot uit 1967 in zijn garage staan. Toen hij die op een veiling kocht, kreeg hij er ook de technische bouwtekeningen bij. Die zijn gemaakt door dezelfde man die namens de NASA de auto's voor op de maan schetste (geen grap), en de auto lijkt met z'n enorme wielen, lage zwaartepunt, motor vóór de achteras en hydramatische transmissie tot ontzagwekkende zaken in staat te zijn.

Jim gebruikt die blauwdrukken om een moderne interpretatie te bouwen (de



**Heel simpel: dit is de coolste Jim ter wereld. Ja, vroeger was het Jim Henson van de Muppets. Maar die is dood**

SCG005) waarmee hij volgend jaar wil meedoen aan de Baja 1000, en vervolgens een Chileense vulkaan wil beklimmen in een poging in het *Guinness Book of World Records* te komen. Daarna zal de auto worden verkocht als alternatief voor de Mercedes G-klasse - dus voor op de openbare weg. Ten slotte heeft Jim plannen voor de SCG006, een jaren-zestig retro-achtige cabriolet met 650 pk waarmee hij - je raadt het al - wil gaan racen, maar ook gewoon op de weg wil kunnen rijden.

Vertilt hij zich niet? We zullen het moeten afwachten. Maar aangezien SCG een volledig zelf gefinancierde operatie is, kan Jim doen wat hij wil. We hebben zo'n vermoeden dat hij een man is die het geluk wel aan zijn zijde zal hebben, en als dat niet zo is, dan zorgt hij er rechts- of linksom wel voor dat het geluk hem toch gaat volgen. Sommige mensen kunnen dat. **TF**



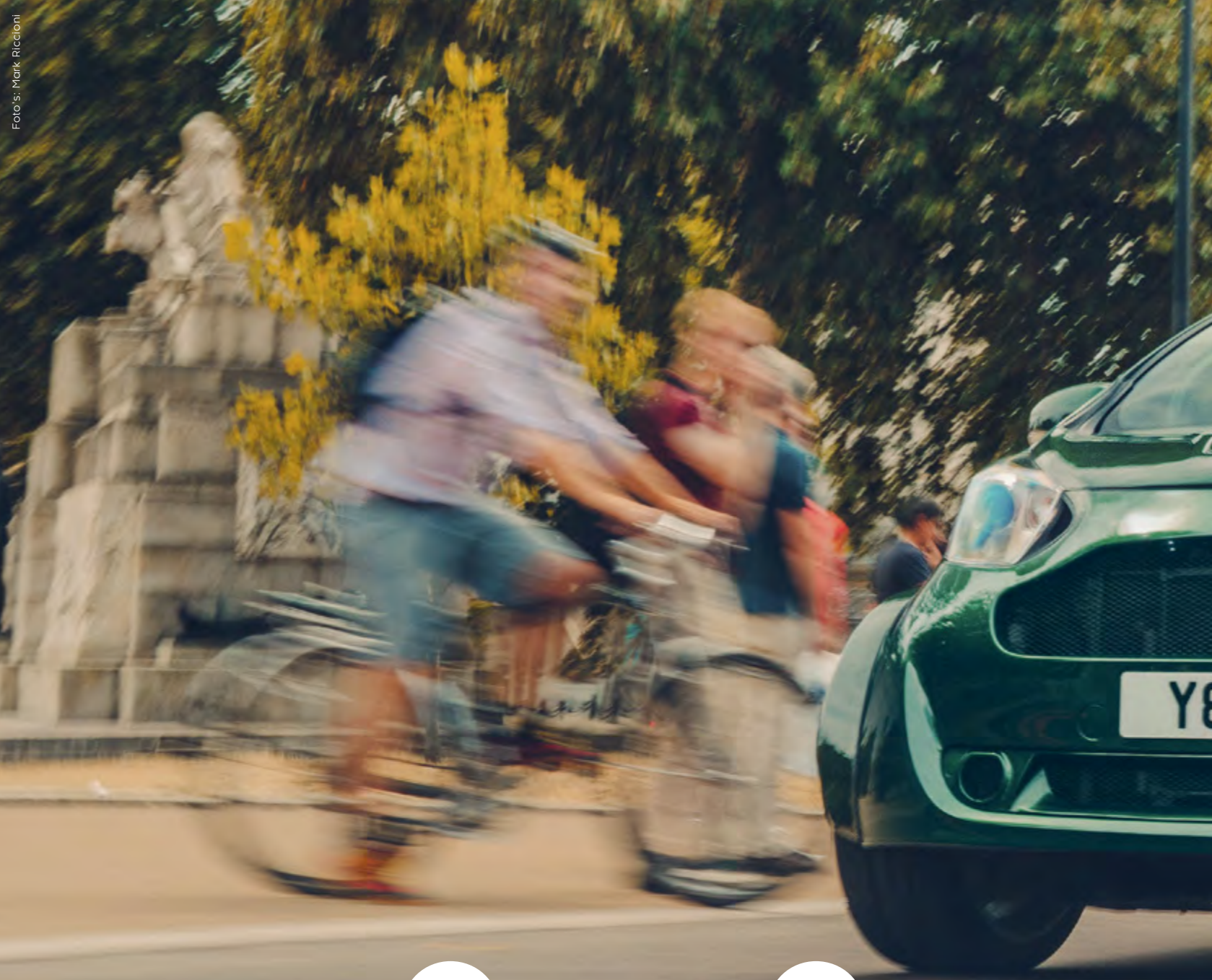


Foto: s. Mark Riccioni

# Mini monster



**Wat wordt er nou níét beter van als je er een V8 in legt? Deze steroïdale Aston Martin Cygnet doet een rondje milieuzone in Londen**



**H**erinner je de Aston Martin Cygnet nog? Het is een stadsautootje dat de voormalige CEO van Aston in 2011 gebruikte om op slimme wijze de gemiddelde uitstoot van het bedrijf naar beneden te brengen. Een tikkeltje lachwekkend betitelde de slappe hap van Atons marketingafdeling hem als een 'hulpschip' – een soort wendbaar extraatje voor bij je DBS-jacht. In werkelijkheid was het een buitensporig dure Toyota iQ van dik 40 mille met een in leer uitgevoerd interieur, die na zo'n twee jaar van de markt verdween. Het was een van de grootste grappen in de automobieltgeschiedenis. Een 1-april pr-stunt die werkelijkheid werd. Maar het is vreemd hoe je visie op iets verandert met de tijd – en met de toepassing van een 4,7-liter V8.

Een oogverblindende Cygnet in British Racing Green die bij het luxe Dorchester Hotel op Park Lane staat, zorgt ervoor dat autospottersgroepen op WhatsApp exploderen. Want het is niet zomaar een Cygnet. Je kunt het alleen maar beschrijven als iets wat uit het oogpunt van vrij denkende technenuten onvermijdelijk was: een Cygnet met een V8. En geen knutselwerk van een liefhebber. Nee, een echte Aston Martin van Gaydons eigen Q Division.

Kijk, als je een stel ingenieurs van Aston Martin maar lang genoeg alleen laat in een ruimte met een oude Vantage S en een Japans stadsautootje, dan zullen ze op een gegeven moment de wijze raad van de Spice Girls opvolgen: *two become*

*one*. Het was een idee waar Aston in 2012 voor het eerst over begon na te denken, waarna het weer in een la verdween. Maar toen een trouwe klant vorig jaar bereid was het prijzige geheime product nieuw leven in te blazen en financieel te steunen, zegde de Q Division toe. Maar er was een voorwaarde: het moest één uniek exemplaar worden. Want kijk, als je tot de bovenste laag van de maatschappij behoort, zoals voor deze klant duidelijk geldt, dan wil je echt alles op jouw maat gemaakt hebben. Iets bezitten wat niemand anders heeft, dat is immers het ultieme gespreksonderwerp op feestjes. Toch mochten wij het beestje even uitproberen voordat het bij de klant werd afgeleverd.

Normaal gesproken zou dit soort voertuigoptimalisatie plaatsvinden in het testcentrum van Aston op de Nürburgring, maar dit is geen supercar – dit is een superstadsautootje. En dus gaan we hem onderwerpen aan onze eigen testbaan: de Congestion Charge Zone van Londen.

Voor de niet-Londenaren onder jullie: de CCZ is een ruim 20 kilometer lange lassolus om het extravagante en welgestelde hart van Londen. Het is welbeschouwd een tolweg, die verrassend veel overeenkomsten vertoont met de Nord-schleife: hij is ongeveer even lang, hij heeft een vorm die er bizar veel op lijkt (als je de kaart draait en omkeert) en – het belangrijkste – iedereen die zich erop waagt, denkt dat hij de beste coureur ter wereld is. Het grootste deel van de tijd



Er zal maar één Cygnet V8 gemaakt worden. Volgens sommigen één te veel



is het een volkomen verstopte verkeersader voor mensen die geen 11,50 Britse pond willen ophoesten om hartje Londen binnen te kunnen. Maar bij TG vermoeden we dat het ook uiterst geschikt zou zijn als stratencircuit. We zien dit dan ook nadrukkelijk als een officiële verkenning.

Daar waar Park Lane het rechte stuk met start en finish vormt van de TG CCZ GP (oké, aan de naam moet nog gewerkt worden), fungeert de parkeerplaats van Dorchester als pitstraat. Onmiddellijk drommen er mensen om de Cygnet, en ze zijn behoorlijk onder de indruk van zijn waanzinnige proporties. Kinderen staren er via hun smartphone naar. Mensen willen ermee op de foto. Taxichauffeurs steken, met een grijns van oor tot oor, hun duim op. Hij zou weleens het volmaakte tegengif kunnen zijn voor de depressie die volgde toen bleek dat *'football is NOT coming home'*.

Nonchalant klauteren we over de rolkooi en laten we ons in de smalle, weelderige kuipstoelen zakken. Tot onze grote schaamte hebben we onszelf zo strak ingesnoerd met de vijfpunts gordel, dat het niet meer lukt om de koolstofvezel deur dicht te trekken. Gelukkig komt een van die kerels met maffe hoedjes ons te hulp. De uitgekledede cabine, die heel erg naar autosport riekt, zit vol met oude Vantage-onderdelen. Wanneer we de robuuste kristallen sleutel in het contact steken, beginnen de metertjes te draaien en komt de motor ronkend tot leven.

Als we vervolgens de D-knop op het dashboard indrukken en de Cygnet van de handrem halen, gaat de V8 over op een waanzinnig hypnotiserend diep gegorgel. Onze *flying lap* kan beginnen.

We gaan linksaf Park Lane op tot aan Wellington Arch (een snelle, krappe links-rechtscombinatie), en het wordt meteen duidelijk dat dit geen makkie zal gaan worden. Vanachter het stuur is het onmogelijk om de afmetingen van dit ding in te schatten. Om het geheel te laten werken, werden de voorste en achterste subframes van de Vantage S plus diens belangrijkste onderdelen (ophanging, motor, versnellingsbak, wielen, remmen, spoorbreedte) overgebracht op het frame van een iQ. Vervolgens werd er een speciale kooi gemonteerd die als centraal spaceframe dient, om te voorkomen dat het ding zou gaan wiebelen als een warme pudding. Je denkt dat je in een lullig stadsautootje zit, terwijl er in werkelijkheid gigawielen uit de wielkasten steken en hij zo breed is als een supercar.

Ons vertrouwen groeit als we ons door de lunchspits van Victoria (en de bijbehorende kamikazebezorgers van Uber Eats) hebben gelaveerd en op weg gaan naar Vauxhall Bridge. Het verkeer is nu iets minder intens, en als we langs MI6 komen, geven we gas. Állemachtig! 430 pk in iets met de afmetingen van een kindervagen, dat is nogal wat. Het is een feit dat de geautomatiseerde zeventraps transmissie van de Vantage nooit zijn sterkste punt is geweest, maar ►



Het interieur is V8 Vantage met een vleugje Praxis en Gamma



Zo klein, en dan toch klem komen te zitten



Gesigneerd door zijn knettergekke makers





aangezien de Cygnet V8 technisch nog niet helemaal klaar is, is deze versnellingsbak extreem stroperig; hij laat de koppeling slippen en doet er een eeuwigheid over om van versnelling te wisselen. Maar als dat eenmaal is gebeurd, wordt het volle vermogen losgelaten en krijg je een klap van achteren. Met de tractie is niets mis en de ophanging is comfortabel, dus als je het gaspedaal maar een beetje intrapt, wordt je blik naar de lucht gericht en heb je het gevoel dat je een wielie gaat maken tot de dikke stabilisatorstang achter de grond raakt.

Het volgende te nemen obstakel is de nieuw ingerichte rotonde van Elephant & Castle. Doordat de stoplichtgoden ons gunstig gezind zijn, kunnen we de krankzinnige zevenbaans oprit met twee rijrichtingen plotjes nemen. De *dry-sump* motor is een stuk lager en verder naar achteren geplaatst dan je denkt, waardoor het zwaartepunt laag ligt; fijn in dit soort bochten.

Via de Tower Bridge over de Theems gaat het een stuk langzamer. Terwijl de V8 borrelend over de majestueuze negentiende-eeuwse brug rijdt, draaien de zintuigen van de talloze met selfiesticks gewapende toeristen op volle toeren. Nooit eerder heeft een auto mensen zo in de war gebracht. Dit opgepompte standje op vier wielen klinkt simpelweg niet zoals hij zou moeten klinken, en hij ziet er al zeker niet zo uit. Alsof je naar een rampzalig slecht nagesynchroniseerde film zit te kijken, lijken de beelden die je ziet niet te passen bij wat je hoort. Dus blijven mensen stilstaan en kijken alleen maar, tot het hun hersenen lukt om alles te verwerken en te ijken.

Het verkeer begint ons ondertussen op te breken. Niet omdat onze tijd in sector 2 eronder lijdt (Spitalfields naar St Pancras), wat inderdaad het geval is, maar omdat we beginnen te zweten als een otter. Als je een motor monteert die twee keer zoveel cilinders en vijf keer zoveel vermogen heeft als gebruikelijk, dan komt er heel wat extra warmte naar binnen. Hij heeft airco, maar als je met 30 graden midden in het verkeer zit, vecht die een verloren strijd. Dus nemen we in Shoreditch wat kleinere straatjes. Op dat moment laten we Londen achter ons en gaan we 'Laandan' binnen. We weten niet precies waar de scheidslijn loopt, maar het moet rond Arnold Circus zijn, want dat is de plek waar de broeken tot halverwege de schenen komen en de niet-ironische baarden welig tieren.

In deze hipsterbuurt wordt iets normaliter enkel gevierd als het door niets

meer dan schijnheilige *fairtrade*-scheten wordt aangedreven. Maar deze lawaaierige, dorstige en decadente verbrandingsmotor raakt een gevoelige snaar. Als we stoppen bij een metershoge muur vol graffiti, komt een dame in camouflagebroek en met een gezicht vol metaal naar ons toe. 'Leuke auto, vriend!' roept ze. 'Wat is het? Wat kost ie? Hoe hard kan ie?' Gelukkig hebben we alle antwoorden paraat, omdat het dezelfde vragen zijn die je altijd en overal gesteld krijgt. 'Ergens tussen 300.000 en 550.000 euro, van 0 naar 100 km/u in 4,2 seconden, een topsnelheid van 275 km/u.' Ze barst uit in een bulderend gelach. We weten niet wat we moeten zeggen en vervolgen onze weg.

Het gedeelte van Kings Cross naar Euston Road is in principe de snelste sectie van de TG CCZ GP. Daar is ook de Euston-tunnel, ons antwoord op de tunnel van Monaco. We schakelen uiteraard terug en gaan vol op het gas. Onze oren stralen van geluk wanneer de toerenteller naar het rood gaat en een metalig gedaver van acht cilinders tegen de wanden roffelt. Het is een kwestie van je schrap zetten en hopen dat je niet achterover slaat. En dat je geen smerissen achter je aan krijgt. Maar de brandstofmeter gaat razendsnel naar leeg.

We steken binnendoor om sneller bij een tankstation te komen. Grote fout. Opeens belanden we in een levensgroot spelletje *Dokter Bibber*. Eén verkeerde beweging en we schuren iemand anders z'n peperdure 19-inch wielen langs de stoep. Gelukkig gaat alles goed. De kleine tank achterin (die door het voltallige Aston-team met Tipp-Ex is gesigneerd) wordt volgegooid, alvorens we bij Marble Arch rechtsaf slaan en, met een brede grijns, in vijf-uur-en-nog-wat over de finish gaan. Een nieuw baanrecord. Het enige baanrecord.

Maar we hebben iets geleerd. Londen is helemaal wild van deze waanzinnige kleine Aston. Hij is onschuldig en hilarisch. Uitbundig en onderhoudend. En hij is... typisch Brits. Zijn critici zullen hem misschien afdoen als een geestig maar nutteloos experiment, maar projecten als dit laten zien dat zowel Aston als hun klanten gevoel voor humor hebben. En dat is een eigenschap die overal in de stad werkt, en overal op de wereld. De V8 is een shot serotonine voor de maatschappij. De mensen in Londen worden er blij van, hij werkt zalvend in een metropool die soms sociaal onhandig kan zijn. In tegenstelling tot het origineel is deze Cygnet geen grapje. Maar hij is wel hilarisch. **TG**

# ZINVOL GEWELD



Twee auto's die verschillen als dag en nacht, behalve op één vlak: ze hebben allebei 800 pk. Een zonnige middag, een leeg stukje Zandvoort en een simpele vraag: wie wint?



**E**

en korte blik in de achteruitkijkspiegel is genoeg om de gestoordheid van deze situatie als een mokerslag bij ons binnen te laten komen.

We bevinden ons aan het begin van het start/finishgedeelte van Circuit Zandvoort. De oranje pylonen die we een kwartmijl (402 meter) verderop hebben geplaatst, lijken te trillen in de hete lucht die opstijgt van het asfalt. We zitten in een zwart leren omgeving, rondom afgewerkt met koolstofvezel, met in onze handen een stuur van alcantara en voor ons een tel-scherm waar het woordje 'Race' op staat aangegeven. Buiten, rechts van ons, zien we iets roods, laags en Italiaans.

Alles duidt erop dat we op het punt staan om een serieuze dragrace te ondernemen. Maar die achteruitkijkspiegel... Daarin zien we een achterbank, een lang dak en een laadruimte. Het binnenste van een brave stationwagen. Raar. Klopt niet. *Does not compute.*

Vorige maand kon je in *TopGear* een test lezen van een Mercedes-AMG E 63 S die onderhuids lichtjes was aangepakt door Brabus. Deze imponerende machine werd ons destijds verstrekt door exclusiviteitsspecialist Thijs Timmermans in Waardenburg. Toen we de auto weer inleverden, zei hij: 'Weet je wat er nog meer 800 pk heeft?' Hij wees op zijn rode Ferrari 812 Superfast. 'Is het niet een idee om eens uit te zoeken welke het snelst is?'

Vanzelfsprekend raakten we geïntrigeerd door dit voorstel. En hoe diep we er ook over nadachten, we konden niet bedenken wat het resultaat precies zou zijn. Tuurlijk, de 812 is lichter, en het is een Ferrari, wat betekent dat ie altijd sneller is dan je denkt. Maar de Brabus heeft veel, véél meer koppel en bovendien vierwiel-aandrijving. Die zal normaal gezien dus als eerste van zijn plek komen. De vraag is dan of een kwartmijl de Ferrari genoeg tijd geeft om hem in te halen. Of zou de 812 met behulp van z'n slimme tractiecontrole even snel of zelfs sneller weg zijn? We hebben werkelijk geen idee. Heel vervelend: er zit niets anders op dan op Timmermans' voorstel in te gaan en het proefondervindelijk vast te stellen.

We krijgen vandaag een Mercedes met vijf deuren mee: een AMG E 63 S Estate met hetzelfde Brabus 800-pakket als de sedan die we eerder testten. Des te leuker, want een grotere *underdog* dan een stationwagen valt er niet te verzinnen. Deze uitvoering is gemeen matzwart met zwarte accenten – er is geen chroomstripje te vinden – en grote goudkleurige klauwen voor z'n keramische remmen. Het blijkt bovendien een Edition 1 te zijn, met een al evenzo sinister interieur. Wanneer we ermee op Zandvoort aankomen, kijkt er niemand op of om. Er is al een redelijke kenner voor nodig om te zien dat het hier een AMG betreft, en Brabus heeft de aanwezigheid van hun oppepkit in dit geval niet groots aangekondigd. Alleen op de voorspatborden en de achterklep staat klein en bescheiden 'Brabus 800' te lezen.

Open je de motorkap, dan is het een heel ander verhaal. Een vuurrode afwerking, zeeën van koolstofvezel en twee grotere, in goudfolie gewikkelde turbo's glimmen je tegemoet. Hier moet je niet te lang naar kijken, anders zou je nog geïntimideerd kunnen raken.

Onze tegenstander verschijnt ten tonele. Rustig en zonder al te veel herrie rolt het rood glinsterende monster de paddock op, maar alle aanwezigen verdraaien hun nekken en laten vallen waar ze mee bezig zijn. Het is alsof Madonna stilltjes een winkelcentrum binnensluipt: hoe ze ook haar best doet, het gaat haar niet lukken om onopgemerkt te blijven.

Het is een vreemd duo, zo naast elkaar. De een praktisch en *stealthy*, als een spion die opgaat in een buitenwijk. De ander overduidelijk een extraverte presteerder, een beul die niet eens met z'n spieren hoeft te rollen om je al de nodige angst in te boezemen. Zo zien we het graag: het is natuurlijk mooi om twee supercars het tegen elkaar te laten opnemen, maar is dit niet nog veel leuker, spannender en interessanter?

Op papier ontlopen de auto's elkaar qua prestaties niet veel. De officieel opgegeven 0-naar-100-tijd van de Ferrari is 2,9 seconden, die van de Brabus 3,1 seconden. Maar dan nog even het koppel van die laatste: 1.000 Nm. Dui-zend newtonmeter, al bij 3.600 tpm, met dank aan die twee turbo's. En deze keer hoeft het niet elektronisch ingeperkt te worden, zoals bij vroegere potente Mercedesen; AMG's pientere 4Matic+, vol elektronische differentiëlen en andere goochelarij, kan het moeiteloos over alle vier de wielen verdelen. Dan lijkt z'n gewicht van haast twee ton – honderden kilo's zwaarder dan de 812 – plots niet zo belangrijk meer. ►



Gespierde nek aan gespierde nek

**MERCEDES-AMG E 63 S 4MATIC+  
ESTATE – BRABUS 800**

**Motor**

3.982 cc

V8 biturbo

**800** pk @ 6.600 tpm

1.000 Nm @ 3.600 tpm

**Aandrijving**

vier wielen

9v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 3,1 s

top 300 km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

>10,8 l/100 km

>246 g/km CO<sub>2</sub> **G**

**Afmetingen**

5.005 x 1.852 x 1.475 mm

(l x b x h)

2.939 mm (wielbasis)

1.995 kg

80 l (benzine)

640 / 1.820 l (bagage)

**Prijzen**

ca. € 220.000 (NL)

ca. € 160.000 (B)

**FERRARI 812 SUPERFAST**

**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 CO<sub>2</sub> **G**

**Afmetingen**

4.657 x 1.971 x 1.276 mm

(l x b x h)

2.720 mm (wielbasis)

1.525 kg

92 l (benzine)

bagageruimte n.b.

**Prijzen**

€ 398.146 (NL)

€ 298.414 (B)

De Ferrari stuurt 'slechts' 718 Nm naar enkel z'n achterwielen en moet daar ook nog eens 7.000 toeren voor draaien, maar daar heb je wel meteen een pluspunt te pakken: z'n toeren. Met een rode lijn bij 8.900 tpm en het maximale vermogen bij 8.500 tpm heeft de V12 een onbehoorlijk lange adem en veroorzaakt hij een geluid dat zo vreselijk fijn is dat het een tactiek op zich zou kunnen zijn: alle races winnen door je tegenstanders onderweg in katzwim te laten vallen. Nogmaals, dit kan echt alle kanten op.

Terug naar het moment van de waarheid. Onze eerste run voeren we 'droog' uit, zonder elektronische extra's: gewoon vol gas en kijken waar het schip strandt. De foto- en videograaf heeft zijn camera's aangezet, onze hoofdredacteur staat in de berm met zijn arm in de lucht en telt af: drie, twee, een... We begraven het gaspedaal en zien in onze ooghoek een rode schicht naar voren schieten. De Ferrari is ontzaglijk hard weg, terwijl de Mercedes nog druk bezig is om de macht van de V8 op een beschaafde manier door zijn MCT-bak te

geleiden. Wanneer de koppeling eenmaal volledig aangrijpt, komt alle gecombineerde AMG- en Brabus-toorn los en worden er krachten op ons botgeviert die ons naar adem laten snakken. Maar het haalt niets uit: de Ferrari is al zo ver weg dat het lijkt alsof hij een voorsprong had.

Tijd voor een andere aanpak. Het is kinderlijk eenvoudig om een heftiger vertrek uit de Brabus te persen: hou je linkervoet op de rem, geef maximaal gas en laat de rem los. Geen driedubbel getrek aan flippers, geen 'weet u het zeker'-bevestiging op het scherm – gewoon de Race-modus inschakelen (dat hadden we al gedaan) en een beetje voetenwerk. 'Race Start', zo noemt Mercedes hun kijk op *launch control*. Toepasselijk.

Opnieuw wordt er afgeteld. We duwen de beide pedalen naar beneden, het toerental klimt. De E 63 S pompt zich op en zet zich schrap, trillend en rommelend als een pitbull in de aanvalshouding. Dan klinkt het startsein, tillen we onze linkervoet op – en alles wordt een waas. ►





'Waar is onze redacteur?'  
'Die moest even z'n hartslag  
omlaag mediteren'



Ziet er onschuldig uit.  
Klinkt niet onschuldig



De Brabus schiet af als een kanonskogel. Zonder een hint van wielspin worden de twee ton staal, leer en koolstofvezel naar de horizon gesleurd; met ons erin, hulpeloos. We zijn blij met de stevige hoofdsteun achter ons – onze nekspieren weten niet wat hen overkomt. We verzamelen moed en richten onze blik vanuit de verte kort naar schuin rechtsvoor: geen Ferrari. Vlug en voorzichtig rechts van ons: geen Ferrari. In de rechterbuitenspiegel: ah, daar is de Ferrari. Maar hij komt razendsnel dichterbij.

De golf van geweld die over je wordt uitgestort als de 812 Superfast langszij komt, is onbeschrijflijk. Het is niet alleen de onvoorstelbare snelheid – het is alsof hij onderweg een gouden paddenstoel heeft opgepikt die wij even niet gezien hadden – maar ook de herrie, de schandalige herrie. We hebben de

uitlaatknop van de Brabus toch echt vol open staan, het diepe geklapper van de biturbo V8 dondert in ons kielzog, maar alles wordt verdrongen door de sublieme huil van de Italiaanse V12. De Ferrari scheert langs ons en ligt naar onze schatting een autolengte of twee à drie voor wanneer we niet veel later de pylonen passeren.

Oké, dat is duidelijk. De Ferrari is de winnaar, ruimschoots en onbetwist. We hoeven de launch control-functie van de 812 niet eens meer te proberen – dat zou bij een achtste mijl wellicht verschil maken, gezien de effectiviteit van de Brabus vanuit stilstand, maar hier bereik je er niets mee. Behalve dat onze arme E 63 S nog ongenadiger vernederd zou worden.

En toch... Toch is daarmee de kous niet af. Want wanneer we nog een aantal

**‘Je weet de waarde van een ten-second car. Nou, deze praktische E-klasse is een eleven-second car, keer op keer’**





runs uitvoeren (voor de video, heus niet omdat het zo verslavend is), slinkt de afstand tussen de beide auto's. Het is alsof de Brabus gaandeweg in z'n element komt: hij wordt letterlijk elke keer sneller, de Ferrari komt telkens fractioneel later voorbij en eindigt steeds minder ver voor ons. Ook als je niets van kwartmijlsprints weet, maar wel *The Fast & The Furious* hebt gezien, weet je de waarde van een *ten-second car*. Nou, deze ruime, praktische E-klasse Estate is een *eleven-second car*, keer op keer op keer. De Track App in zijn infotainmentsysteem houdt de tijden bij. Eerst 11,40 seconden, dan 11,29 seconden, dan 11,21 seconden, en dan de klapper: 11,14 seconden bij 212 km/u is onze beste score. Wellicht dat de auto zijn eigen tijd blijft verbeteren als we doorgaan, maar uit mechanisch respect vinden we het mooi geweest. De Ferrari, zonder launch

control dus, blijft in de *high tens* steken en stelt daarmee zijn suprematie vast.

We hebben hier geen wetenschappelijk onderzoek gedaan met windmetingen, bandenspanningcontroles, vaste doses racebenzine en hoogwaardige meetapparatuur. We hadden gewoon één simpele vraag: wie wint er als we een supercar en een vierwielangedreven Rambo-stationwagen met hetzelfde vermogen naast elkaar zetten? Het antwoord is duidelijk, maar de Brabus hoeft zich onder geen beding te schamen. Immers: dat een grote en bruikbare familieauto, met een prijs die zonder opties half zo hoog ligt, de heetste Ferrari van het moment *nagenoeg* kan bijhouden... Dat is eigenlijk ongelooflijk. **TF**

Met dank aan Thijs Timmermans en Circuit Zandvoort.



Bekijk de video:  
[topgear.nl/800vs800](http://topgear.nl/800vs800)



# VREDESTEIN SuperCar Sunday

Foto: Mick Kok | Photography

## Vredestein Super Car Sunday

Zondag 30 september vindt de Zandvoort editie plaats van de Vredestein Super Car Sunday. Een dag met de mooiste en dikste supercars en performance cars op de paddocks en in actie op het circuit. Sta vooraan om te kijken bij de Top Gear Magazine Dragraces! Ook vindt als side event de Autogespot Cars & Coffee plaats op Paddock 2. Koop je tickets met korting op [www.supercarsunday.nl](http://www.supercarsunday.nl) en volg het laatste nieuws op sociale media en onze website!

 @supercarsundaynl

 /supercarsunday.nl

[supercarsunday.nl](http://supercarsunday.nl)

**30.09.2018**

Circuit  
Zandvoort

# 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. At the top, it says 'VOOR HET LAATSTE NIEUWS: WWW.TOPGEAR.NL'. The page is filled with tables of car models, including their prices, performance metrics, and other details. Five yellow callouts are overlaid on the page, each pointing to a specific section:

- 01** Points to the 'Alfa Romeo' section, with a sub-note: 'Zo einc Als Ve'.
- 02** Points to the 'TOPGEARS OORDEEL' section, with a sub-note: 'scaldede: De auto voor artist m, maar inmiddels verras'.
- 03** Points to the 'Aston Martin Rapide' section, with a sub-note: 'Aston Martin Rapide - ut van een acht'.
- 04** Points to the 'ST QUATTRO' section, with a sub-note: 'Na twee succesvolle generaties enaan te kellen. Fellos en gera'.
- 05** Points to the 'TOPGEARS KEUZE' section, with a sub-note: 'TOPGEARS KEUZE: 2.0 TDI met hanc'.

### Alfa Romeo [www.alfaromeo.nl](http://www.alfaromeo.nl) / [www.alfaromeo.be](http://www.alfaromeo.be)

Alfa kon jarenlang zijn stoere imago niet waarmaken, maar met de Giulia en Stelvio hebben ze zichzelf weer op de kaart gezet.  
**Verkopten NL 2017: 1.720**

**MiTo:** Was bedoeld als troef om de verkoopcijfers onder de kleintjes op te krikken. Maakte nooit echt veel indruk en is inmiddels aardig op leeftijd. Rijdt prima, dat wel.

**TOPGEARS KEUZE:** de snelste, als het even kan

**MITO (3-DEURS)**

0.9 TWINAIR ECO BUSINESS	16.645	A	B	2	875	99	145	11,4	182	4,2	88	1.105	V	H
1.4 T MULTIAIR BUSINESS SUPER	24.050	D	B	4	1.368	140	230	8,1	209	5,4	124	1.145	V	A
1.4 T MULTIAIR VELOCE	27.700	D	B	4	1.368	170	250	7,3	219	5,4	124	1.145	V	A
1.3 JTDM ECO BUSINESS	19.045	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)**

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)**

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)**

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	126.825	F	B	6	2.891	510	600	3,8	283	9,0	210	1.830	V+A	A
2.2D	54.365	D	D	4	2.143	150	450	8,8	198	4,7	124	1.579	A	A
2.2D	56.365	D	D	4	2.143	180	400	7,2	210	4,7	124	1.579	A	A
2.2D AWD SUPER	63.865	D	D	4	2.143	209	470	6,6	215	4,8	127	1.659	V+A	A

**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)**

1750T1 TCT	75.360	F	B	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A	A
1750T1 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)														
1750T1 TCT	86.260	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A	A
1750T1 TCT CPZ TRACK EDITION	90.760	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A	A

### Alpine [www.alpinecars.com](http://www.alpinecars.com)

Renaults sportieve submerk is terug van weggeweest. Zet in op exclusiviteit, comfort én een laag gewicht - op zich al heel bijzonder.  
**Verkopten NL 2017: n.v.t.**

**Alpine A110:** Het eerste model van het herboren Alpine is er meteen 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)**

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](http://www.astonmartin.nl) / [www.astonmartin.be](http://www.astonmartin.be)

De coolste auto's die er bestaan. Niet altijd even verfijnd, maar ze houden zich staande met pure schoonheid en charisma.  
**Verkopten NL 2017: 32**

**Vantage:** De 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)**

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	4,8	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

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)**

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)**

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)**

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](http://www.audi.nl) / [www.audi.be](http://www.audi.be)

Het premiummerk van VW blijft ambitieus en creëert eindeloos veel niches. Dus is er nu geen Audi die je aanspreekt, wacht dan even tot volgende week.  
**Verkopten NL 2017: 14.626**

**A1:** Audi's eerste stap in het b-segment ziet er met de jaren eigenlijk steeds beter uit. Voelt zwaar premium aan en is met lekkere opties uit te rusten.

**TOPGEARS KEUZE:** de S1, maar de 150-pk versie is ook goed

**A1 (3-DEURS)**

1.0 TFSI	20.190	B	B	3	999	95	160	10,9	186	4,2	97	1.035	V	H
1.0 TFSI	22.390	B	B	3	999	95	160	10,9	186	4,4	102	1.065	V	A
1.4 TFSI	22.980	D	B	4	1.395	125	200	8,8	204	4,9	115	1.080	V	H
1.4 TFSI	24.140	C	B	4	1.395	125	200	8,8	204	4,9	112	1.115	V	A
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.020	F	B	4	1.984	231	370	5,8	250	7,0	162	1.315	V+A	H
1.4 TDI	23.320	D	D	3	1.422	90	230	11,4	182	3,8	99	1.090	V	H
1.4 TDI	26.030	E	D	3	1.422	90	230	11,4	182	4,0	104	1.120	V	A
A1 SPORTBACK (5-DEURS)														
1.0 TFSI	20.940	B	B	3	999	95	160	11,1	186	4,2	97	1.060	V	H
1.0 TFSI	23.140	B	B	3	999	95	160	11,1	186	4,4	102	1.090	V	A
1.4 TFSI	23.730	D	B	4	1.395	125	200	8,9	204	5,1	118	1.105	V	H
1.4 TFSI	24.890	C	B	4	1.395	125	200	8,9	204	4,9	112	1.140	V	A
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.770	F	B	4	1.984	231	370	5,9	250	7,1	166	1.340	V+A	H
1.4 TDI	24.070	D	D	3	1.422	90	230	11,6	182	3,9	102	1.120	V	H
1.4 TDI	26.780	E	D	3	1.422	90	230	11,6	182	4,0	104	1.145	V	A

**A3:** Begon ooit als een licht verbouwde Golf, maar inmiddels staat de A3 - in hatchback-, sedan- en cabrioform - stijlvol en solide op zichzelf.

**TOPGEARS KEUZE:** 2.0 TDI met handbak

**A3 SPORTBACK (5-DEURS)**

1.0 TFSI	28.810	B	B	3	999	116	200	9,9	206	4,5	104	1.155	V	H
1.0 TFSI	30.630	B	B	3	999	116	200	9,9	206	4,5	104	1.175	V	A
1.5 TFSI COD	31.330	C	B	4	1.495	150	250	8,2	220	5,0	114	1.230	V	H
1.5 TFSI COD	32.590	B	B	4	1.495	150	250	8,2	220	4,8	110	1.240	V	A
2.0 TFSI	37.430	D	B	4	1.984	190	320	6,8	244	5,6	126	1.290	V	A
2.0 TFSI QUATTRO	40.160	D	B	4	1.984	190	320	6,2	236	5,7	130	1.360	V+A	A
2.0 TFSI S3 QUATTRO	55.660	F	B	4	1.984	310	400	4,6	250	6,5	149	1.465	V+A	A
2.5 TFSI RS 3 QUATTRO	80.740	F	B	5	2.480	400	480	4,1	250	8,3	189	1.485	V+A	A
1.4 TFSI G-TRON	32.150	A	B/A	4	1.395	110	200	10,8	197	5,1	89	1.255	V	A
1.6 TDI	32.640	E	D	4	1.598	116	250	10,4	202	4,0	106	1.260	V	H
1.														

	PRIJS NL	ENERGIEBEL	BRANDSTOF	GEINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
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	51.580	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
<b>A4 AVANT (5-DEURS)</b>														
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
<b>A4 ALLROAD (5-DEURS)</b>														
2.0 TFSI QUATTRO MHEV EDITION	57.990	D	B	4	1.984	252	370	6,1	246	6,8	153	1.600	V+A	A
2.0 TDI QUATTRO EDITION	54.990	E	D	4	1.968	163	400	7,8	220	5,0	132	1.640	V+A	A
2.0 TDI QUATTRO	58.170	E	D	4	1.968	190	400	7,8	220	4,9	128	1.640	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	64.980	F	D	6	2.967	218	400	6,6	231	5,1	137	1.690	V+A	A
<b>A5: De oorspronkelijke A5 was een schitterend hoogtepunt van design. Deze weet 'm in dat opzicht niet te overtreffen, maar is desondanks een plaatje - en rijdt als vanouds heerlijk.</b>														
<b>TOPGEARS KEUZE:</b> de S5, een geniale motor														
<b>A5 COUPÉ (2-DEURS)</b>														
1.4 TFSI	42.060	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
<b>A5 CABRIO (2-DEURS)</b>														
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
<b>A5 SPORTBACK (5-DEURS)</b>														
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
<b>A6: Een lange traditie van stijlvolle en ingetogen sedans en stations mondt uit in dit technologische hoogstandje van rust en welbehagen. Om niet te zeggen: fijne kar, man.</b>														
<b>TOPGEARS KEUZE:</b> een snelle TFSI-Avant														
<b>A6 LIMOUSINE (4-DEURS)</b>														
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
<b>A6 AVANT (5-DEURS)</b>														
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	3,4	250	9,6	223	1.950	V+A	A
2.0 TDI ULTRA	53.100	C	D	4	1.968	150	350	9,7	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
<b>A6 ALLROAD (5-DEURS)</b>														
3.0 TDI QUATTRO	77.630	F	D	6	2.967	190	500	7,9						



**Bentley** [www.nederland.bentleymotors.com](http://www.nederland.bentleymotors.com) / [www.belgium.bentleymotors.com](http://www.belgium.bentleymotors.com)  
 Grote, luxe auto's die vooral foute voetballers aan lijken te spreken. Vergis je niet: ze zijn een stuk geavanceerder dan hun 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 handelstjes. Tja, wat doe je eraan.

**TOPGEARS KEUZE:** de V8S, een brulbeer  
**CONTINENTAL GT (2-DEURS)**

Model	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.0 V8	228.022	D	B	8	3.993	507	660	4,8	303	10,5	246	2.295	V+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
6.0 W12	287.161	D	B	12	5.998	590	720	4,5	318	14,1	330	2.320	V+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
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

**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	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.0 V8	248.813	D	B	8	3.993	507	660	5,2	295	10,9	254	2.425	V+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
6.0 W12	293.007	D	B	12	5.998	626	800	4,6	320	14,3	332	2.475	V+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

**Bentayga:** Bentleys kijkt op een ultraluxe SUV, voor wie zich een klein beetje olesjeuk wil voelen. Of je kunt leven met dat uiterlijk, moet je zelf bepalen.

**TOPGEARS KEUZE:** nee eigenlijk, koop iets fatsoenlijks  
**BENTAYGA (5-DEURS)**

Model	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
4.0 V8	235.226	D	B	8	3.996	549	770	4,5	290	11,4	260	2.395	V+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
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
6.0 W12 7P ONYX EDITION	287.154	D	B	12	5.950	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+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
6.0 W12 7P	289.297	D	B	12	5.998	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+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
4.0 D	224.687	D	B	8	3.956	435	900	4,8	270	8,0	210	2.538	V+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

**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	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
6.7 V8	397.218	D	B	8	6.752	513	1.020	5,3	296	14,6	342	2.585	V+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
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



**BMW** [www.bmw.nl](http://www.bmw.nl) / [www.bmw.be](http://www.bmw.be)  
 De i-auto's zijn de toekomst. De 2-serie Active Tourer is Het Kwaad. Modellen met een M zijn fantastisch. De rest mag je zelf een plek geven.  
**Verkopten NL 2017: 18.892**

**1-serie:** De laatste achterwielgedreven hatchback; z'n opvolger komt op het voorwielgedreven Mini-platform te staan. Dus grijp je kans nu hij er nog is.

**TOPGEARS KEUZE:** M140i, want het moet eigenlijk wel een zescilinder zijn  
**1-SERIE (3-DEURS)**

Model	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
116i	28.935	D	B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,3	116	1.275	A	H
118i	30.112	D	B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,1	112	1.290	A	H
118i	30.668	D	B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,3	116	1.275	A	H
120i	34.325	D	B	4	1.998	184	270	7,1	225	5,5	126	1.350	A	H
120i	35.020	D	B	4	1.998	184	290	7,1	230	5,7	131	1.340	A	H
125i	41.339	D	B	4	1.998	224	310	6,1	243	5,7	130	1.375	A	H
M140i	55.050	D	B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,1	163	1.445	A	A
M140i	62.378	D	B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,8	179	1.420	A	H
M140i XDRIVE	62.536	D	B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,4	169	1.515	V+A	A
114D	31.070	E	D	3	1.496	95	235	12,2	185	4,1	107	1.295	A	H
116D	33.299	F	D	3	1.496	116	270	10,3	200	4,2	111	1.295	A	H
116D	34.431	F	D	3	1.496	116	270	10,3	200	4,4	116	1.325	A	A
118D	36.820	F	D	4	1.995	150	320	8,3	212	4,4	115	1.325	A	H
118D	36.820	F	D	4	1.995	150	320	8,1	212	4,4	115	1.350	A	H
118D XDRIVE	41.217	D	B	4	1.995	150	320	8,4	210	5,1	135	1.395	V+A	H
120D	41.753	D	D	4	1.995	190	400	7,0	228	4,5	120	1.360	A	A
120D	41.980	D	D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,6	121	1.345	A	A
120D XDRIVE	47.534	D	B	4	1.995	190	400	6,8	222	5,1	135	1.425	V+A	A
125D	47.721	D	D	4	1.995	224	450	6,3	240	4,7	123	1.400	A	A

**1-SERIE (5-DEURS)**

Model	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
116i CORPORATE LEASE	27.894	D	B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,3	116	1.280	A	H
118i	31.131	D	B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,1	112	1.295	A	H
118i	31.687	D	B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,3	116	1.280	A	H
120i	35.344	D	B	4	1.998	184	290	7,1	225	5,5	126	1.355	A	H
120i	36.039	D	B	4	1.998	184	290	7,1	230	5,7	131	1.345	A	H
125i	42.358	D	B	4	1.998	224	310	6,1	243	5,7	130	1.375	A	H
M140i	56.171	D	B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,1	163	1.450	A	A
M140i	63.499	D	B	6	2.998	340	500	4,8	250	7,6	179	1.425	A	H
M140i XDRIVE	63.657	D	B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,4	169	1.515	V+A	A
114D	32.089	F	D	3	1.496	95	235	12,2	185	4,1	107	1.295	A	H
116D	34.319	F	D	3	1.496	116	270	10,3	200	4,2	111	1.295	A	H
116D	35.451	F	D	3	1.496	116	270	10,3	200	4,4	116	1.325	A	A
118D	37.839	F	D	4	1.995	150	320	8,3	212	4,4	115	1.325	A	H
118D	37.839	F	D	4	1.995	150	320	8,1	212	4,4	115	1.350	A	H
118D XDRIVE	42.236	D	B	4	1.995	150	320	8,4	210	5,1	135	1.405	V+A	H
120D	42.770	D	D	4	1.995	190	400	7,0	228	4,5	120	1.365	A	A
120D	42.997	D	D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,6	121	1.350	A	H

Model	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
120D XDRIVE	48.554	D	B	4	1.995	190	400	6,8	222	5,1	135	1.430	V+A	A
125D	48.740	D	B	4	1.995	224	450	6,3	240	4,7	123	1.405	A	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	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
218i	37.284	D	B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,1	118	1.365	A	A
218i	37.423	D	B	3	1.499	136	220	8,8	210	5,1	119	1.345	A	H
220i	43.472	D	B	4	1.998	184	270	7,2	230	5,5	127	1.405	A	A
230i	50.620	D	B	4	1.998	252	350	5,6	250	5,7	131	1.430	A	A
M240i	62.440	D	B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,1	163	1.490	A	A
M240i	69.768	D	B	6	2.998	340	500	4,8	250	7,8	179	1.475	A	H
M240i XDRIVE	70.029	D	B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,4	169	1.540	V+A	A
M2 DCT	89.145	D	B	6	2.979	370	465	4,3	250	7,9	185	1.470	A	H
218D	42.303	F	D	4	1.995	150	320	8,4	213	4,4	116	1.380	A	H
218D	42.303	F	D	4	1.995	150	320	8,9	213	4,4	116	1.400	A	A
220D	45.713	F	D	4	1.995	190	400	7,1	230	4,5	119	1.395	A	H
220D	45.939	F	D	4	1.995	190	400	7,0	230	4,5	120	1.415	A	A
220D XDRIVE	51.360	D	B	4	1.995	190	400	6,9	225	5,0	132	1.490	V+A	A
225D	54.103	F	D	4	1.995	224	450	6,2	243	4,6	121	1.430	A	A

**2-SERIE CABRIO (2-DEURS)**

Model	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
218i	41.633	D</												

	PRIJS NL	ENERGIEBEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (NM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
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	400	8,2	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	H
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

**3-SERIE GRAN TURISMO (5-DEURS)**

320I	46.264	C	B	4	1.998	184	270	8,1	229	5,8	132	1.600	A	A
320I	47.237	C	B	4	1.998	184	290	8,0	230	6,1	139	1.580	A	H
320I XDRIVE	50.521	D	B	4	1.998	184	270	8,4	224	6,3	144	1.675	V+A	A
320I XDRIVE	52.811	D	B	4	1.998	184	270	8,1	227	6,7	154	1.660	V+A	H
330I	53.996	C	B	4	1.998	252	350	6,1	250	5,9	134	1.620	A	A
330I XDRIVE	58.205	D	B	4	1.998	252	350	6,2	250	6,3	145	1.685	V+A	A
340I	65.774	E	B	6	2.998	326	450	5,1	250	7,0	159	1.660	A	A
340I XDRIVE	71.798	E	B	6	2.998	326	450	5,0	250	7,4	168	1.725	V+A	A
318D	49.665	E	D	4	1.995	150	320	9,2	210	4,7	124	1.595	A	H
318D	50.118	E	D	4	1.995	150	320	9,3	210	4,8	126	1.570	A	H
320D	53.710	E	D	4	1.995	190	400	7,7	226	4,9	128	1.595	A	H
320D	54.842	F	D	4	1.995	190	400	7,8	230	4,9	133	1.580	A	H
320D XDRIVE	55.846	F	D	4	1.995	190	400	7,7	225	5,2	138	1.660	V+A	A
330D	70.247	G	D	6	2.993	258	560	5,7	250	5,6	148	1.660	A	A
330D XDRIVE	74.473	G	D	6	2.993	258	560	5,4	250	5,9	156	1.730	V+A	A
335D XDRIVE	77.997	G	D	6	2.993	313	630	4,9	250	6,3	165	1.745	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	A
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	4,9	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: verfijnd, geavanceerd en leverbaar met de nieuwste techniek. Ziet er ook beter uit dan ooit, als je het ons vraagt.

**TOPGEARS KE**

	PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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	675	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	675	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	42.857	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 turbomotor 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](http://www.bugatti.nl) / [www.bugatti.be](http://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	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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](http://www.cadillac.nl) / [www.cadillac.be](http://www.cadillac.be)

Ooit waren ze groot en zwart en bedoeld voor Al Capone. Toen waren ze lang en roze en reed Elvis erin. Nu doen ze Duits en koopt niemand ze.

**Verkopten NL 2017:** 1

**ATS:** Het heeft even geduurd, maar met de ATS heeft Cadillac een waardige tegenhanger van de compacte Duitsers neergezet. 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	555	5,7	240	9,6	218	1.879	V+A	A
-------------------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	---

**XT5:** Cadillac's bestverkopende model. Elders op de wereld, dan. Ziet er goed uit en rijdt niet gek, maar ook hier geldt: zonder diesel wordt ie niet snel begeerlijk.

**TOPGEARS KEUZE:** niet echt

**XT5 (5-DEURS)**

3.6 V6 AWD LUXURY	93.412	F	B	6	3.649	314	368	7,5	210	10,0	229	1.831	V+A	A
-------------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	-----	---

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE ESCALADE: 'Belachelijk, maar lachen!'**

**Escalade:** Kijk, zo kennen we die Amerikanen weer. De Escalade is gigantisch, onmogelijk ruim en extreem comfortabel. Helaas (in ons land) ook extreem duur.

**TOPGEARS KEUZE:** de verlengde ESV in parelmoerwit



PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
---------	----------------	-----------	----------	------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GLINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
---------	----------------	-----------	----------	------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**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)**

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

**C1 (5-DEURS)**

1.0 VTI LIVE	11.250	B	B	3	998	72	93	12,6	160	3,8	86	815	V H
1.0 VTI FEEL	14.000	C	B	3	998	72	93	15,7	160	4,2	95	835	V A

**C3:** Met recht een van de leukste kleintjes. Probeer niet sportief te doen en 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)**

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

**C3 AIRCROSS (5-DEURS)**

1.2 PURETECH LIVE	19.190	D	B	3	1.199	82	118	14,1	163	5,0	118	1.063	V H
1.2 PURETECH S&S FEEL	22.290	C	B	3	1.199	110	205	10,0	188	4,8	109	1.134	V H
1.2 PURETECH S&S FEEL	24.990	E	B	3	1.199	110	205	10,7	185	5,7	131	1.178	V A
1.2 PURETECH S&S SHINE	26.190	D	B	3	1.199	131	230	8,8	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)**

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 H
1.6 BLUEHDI BUSINESS	34.840	D	D	4	1.560	120	300	11,2	188	3,9	103	1.295	V H
2.0 BLUEHDI BUSINESS	34.040	D	D	4	1.997	150	370	9,7	210	4,1	106	1.390	V H
2.0 BLUEHDI BUSINESS	36.140	E	D	4	1.997	150	370	10,1	207	4,3	112	1.410	V A

**GRAND C4 SPACETOURER (5-DEURS)**

1.2 PURETECH START	27.430	B	B	3	1.199	131	230	10,8	196	5,0	115	1.272	V H
1.2 PURETECH BUSINESS	31.230	B	B	3	1.199	131	230	10,3	206	5,1	115	1.292	V A
1.6 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 A
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

**C4 CACTUS (5-DEURS)**

1.2 PURETECH LIVE	21.150	C	B	3	1.199	110	205	10,3	193	4,6	106	1.040	V H
1.2 PURETECH BUSINESS	24.850	D	B	3	1.199	110	205	11,0	188	5,0	117	1.065	V 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)**

1.6 VTI LIVE	25.670	E	B	4	1.598	98	152	13,8	166	6,4	148	1.295	V H
--------------	--------	---	---	---	-------	----	-----	------	-----	-----	-----	-------	-----

**BERLINGO MULTISPACE (5-DEURS)**

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	67	200	19,5	110	0,0	0	1.604	V A

**Dacia** [www.dacia.nl](http://www.dacia.nl) / [www.dacia.be](http://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)**

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)**

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)**

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)**

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)**

1.2 TCE ESSENTIAL	18.490	D	B	4	1.197	125	205	10,4	177	6,1	138	1.175	V H
1.2 TCE 4X4 ESSENTIAL	21.490	E	B	4	1.197	125	205	11,0	179	6,4	145	1.292	V+A H

**Donkervoort** [www.donkervoort.com](http://www.donkervoort.com)

Nederlandse bouwer van krankzinnig snelle schichten met Audi-turbomotoren. Een Donkervoort is licht, puur en veeleisend: zo hoort het.

**Verkop NL 2017: 2**

**D8:** In essentie een turbo-vijfcilinder met een stoel eraan vast. De D8 is een sensatie - kies je aantal pk's naar aanleiding van je mentale gezondheid.



**TOPGEARS KEUZE:** we gaan all the way: de GTO-RS

**D8 GTO (2-DEURS)**

2.5 S	158.575	C	B	5	2.480	345	450	3,3	255	10,0	178	720	A H
2.5 RS	203.345	C	B	5	2.480	379	450	3,3	255	10,0	178	720	A H

**DS** [www.citroen.nl](http://www.citroen.nl) / [www.citroen.be](http://www.citroen.be)

Na een korte reprise als premium-Citroëns is DS nu een apart merk. Veel loze brouhaha over vooruitstrevendheid, maar wat zijn ze mooi.

**Verkop NL 2017: 998**

**'TopGear Auto van het Jaar 2010'**

**3:** De eerste succesvolle Mini-concurrent; in 2010, toen hij onze auto van het jaar werd. Nog altijd mooi, maar inmiddels wel een beetje voorbijgestreefd.



**TOPGEARS KEUZE:** de Performance, of anders de 1.6 THP

**3 (3-DEURS)**

1.2 PURETECH BUSINESS	19.020	B	B	3	1.199	82	118	12,3	174	4,5	99	949	V H
1.2 PURETECH BUSINESS	20.820	B	B	3	1.199	110	205	9,6	190	4,5	100	1.045	V H
1.2 PURETECH BUSINESS	22.950	C	B	3	1.199	110	205	9,9	189	4,7	105	1.065	V A
1.2 PURETECH PERFORMANCE LINE	24.950	C	B	3	1.199	131	230	8,9	204	4,5	105	1.065	V H
1.6 THP PERFORMANCE BLACK SPECIAL	36.400	E	B	4	1.598	208	300	6,5	230	5,4	125	1.150	V H
1.6 BLUEHDI BUSINESS	22.350	B	D	4	1.560	102	254	10,8	189	3,0	79	1.060	V H

**3 CABRIO (2-DEURS)**

1
---

**GTC4 Lusso:** Treedt in de voetsporen van de FF, maar oogt een stuk smakelijker en is nog steeds even praktisch met passagiers en op glad wegdek.

**TOPGEARS KEUZE:** zo stealth mogelijk

GTC4 LUSSO (3-DEURS)

3.9 V8 T	293.385	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](http://www.fiat.nl) / [www.fiat.be](http://www.fiat.be)



Veel gekroonde bouwer van kleine autootjes waar je heel blij van wordt; het meeste andere wat ze proberen, is doorgaans minder geslaagd.

**Verkop NL 2017:** 10.559

**Panda:** Barst van de vierkante cirkelvormpjes en is daar nog trots op ook. Maakt niet uit: de Panda is en blijft een voorbeeld voor alle kleintjes.

**TOPGEARS KEUZE:** gewoon een basisuitvoering

PANDA (5-DEURS)

1.2 POP	11.459	D	B	4	1.242	69	102	15,0	164	4,7	110	915	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR	11.959	B	B	2	875	80	145	12,0	175	3,8	88	950	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR	12.959	B	B	2	875	80	145	12,0	175	3,8	88	955	V	H
0.9 TWINAIR 4X4 CROSS	19.259	D	B	2	875	90	145	12,0	167	4,9	114	1.090	V+A	H
0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	12.559	B	B/A	2	875	80	145	12,0	170	3,6	85	1.055	V	H

**Punto:** Een opvolger is al heel lang hard nodig, want ook al rijdt ie nog steeds heerlijk, de Punto is inmiddels aan alle kanten ingehaald.

**TOPGEARS KEUZE:** een Ford Fiesta

PUNTO (5-DEURS)

0.9 TWINAIR POPSTAR	13.910	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 LUSSO	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	D	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 LUSSO	27.285	E	B	4	1.598	110	152	11,7	192	6,3	146	1.195	V	A
1.4 T-JET 16V BUSINESS	24.785	E	B	4	1.368	120	215	9,6	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	C	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	D	B	2	875	105	145	10,0	188	4,2	99	915	V	H
1.4 T-JET ABARTH 595	25.030	E	B	4	1.368	146	206	7,8	210	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH 595	26.730	E	B	4	1.368	146	206	8,0	210	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH 595 PISTA	30.530	E	B	4	1.368	160	230	7,3	216	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	28.930	E	B	4	1.368	165	230	7,3	216	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	30.630	E	B	4	1.368	165	230	7,4	218	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	32.630	E	B	4	1.368	180	250	6,7	225	6,0	139	1.045	V	H
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	34.330	E	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	E	B	4	1.368	146	206	7,8	210	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH 595	29.730	E	B	4	1.368	146	206	8,0	210	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	31.930	E	B	4	1.368	165	230	7,3	216	6,0	139	1.010	V	H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	33.630	E	B	4	1.368	165	230	7,4	218	5,8	134	1.020	V	A
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	35.630	E	B	4	1.368	180	250	6,7	225	6,0	139	1.045	V	H
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	37.330	E	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	B	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	B	B	2	875	105	145	12,5	180	4,8	111	1.290	V	H
0.9 TWINAIR POPSTAR 7P.	23.380	C	B	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

1.3 M-JET LOUNGE 7P.	29.680	E	D	4	1.248	95	200	15,7	169	3,9	104	1.320	V	A
1.6 M-JET LOUNGE	29.285	E	D	4	1.598	120	320	10,9	189	4,2	109	1.410	V	H
1.6 M-JET LOUNGE 7P.	30.180	E	D	4	1.598	120	320	10,9	189	4,2	109	1.420	V	H

**500X (5-DEURS)**

1.6 POP	22.485	E	B	4	1.598	110	152	11,5	180	6,0	139	1.275	V	H
1.4 TURBO MULTIAIR MIRROR	25.185	E	B	4	1.368	140	230	9,8	190	5,9	137	1.295	V	H
1.4 TURBO MULTIAIR MIRROR	26.685	D	B	4	1.368	140	230	10,5	190	5,6	131	1.295	V	A
1.6 MULTIJET POPSTAR	27.885	D	D	4	1.598	120	320	10,5	186	4,0	106	1.295	V	H
1.6 MULTIJET POPSTAR	29.385	D	D	4	1.598	120	320	10,5	186	4,3	110	1.320	V	A

**124 Spider:** Fiat wilde weer een klein roadstertje, maar zag geen kans er zelf een te bouwen. Dus bouwt Mazda 'm voor ze, op MX-5-basis, met MultiAir-motor. Niet gek!

**TOPGEARS KEUZE:** oei, een Arbarth met handbak!

124 SPIDER (2-DEURS)

1.4 MULTIAIR TURBO	35.165	C	B	4	1.368	140	240	7,5	215	6,4	148	1.025	A	H
1.4 MULTIAIR TURBO LUSSO	40.165	C	B	4	1.368	140	240	7,6	214	6,6	153	1.045	A	A
1.4 MULTIAIR TURBO ABARTH	44.760	C	B	4	1.368	170	250	6,8	232	6,4	148	1.035	A	H
1.4 MULTIAIR TURBO ABARTH	47.160	C	B	4	1.368	170	250	6,9	229	6,6	153	1.055	A	A

**Doblo:** Jarenlang maakte de Doblo er een punt van om het lelijkste busje op de markt te zijn, maar inmiddels ziet ie er aardig fris uit. Ruim is ie natuurlijk ook.

**TOPGEARS KEUZE:** misschien een zevenpersoonsversie, als vakantiekar

DOBLO (5-DEURS)

1.4 FIRE S&S	33.630	E	B	4	1.368	95	N.B.	N.B.	161	N.B.	165	2.084	V	H
1.4 T-JET	36.672	F	B	4	1.368	120	N.B.	N.B.	172	N.B.	169	2.170	V	H
1.4 T-JET NATURAL POWER	30.374	C	B/A	4	1.368	120	N.B.	N.B.	172	N.B.	134	2.150	V	H
1.6 MJ ECO JET	32.983	F	D	4	1.598	99	N.B.	N.B.	170	N.B.	124	2.164	V	H
1.6 MJ MAXI ECO JET	35.672	E	D	4	1.598	99	N.B.	N.B.	170	N.B.	130	2.349	V	H
1.6 MJ ECO JET	33.951	F	D	4	1.598	120	N.B.	N.B.	170	N.B.	124	2.164	V	H
1.6 MJ MAXI ECO JET	36.579	E	D	4	1.598	120	N.B.	N.B.	170	N.B.	130	2.349	V	H

**Ford** [www.ford.nl](http://www.ford.nl) / [www.ford.be](http://www.ford.be)

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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

**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														
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														
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														
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														
1.0 ECOBOOST STYLE	21.210	C	B	3	998	101	170	13,2	175	4,9	114	1.179	V	H
1.6 TI-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	210	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	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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](http://www.honda.nl) / [www.honda.be](http://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	155	10,0	190	5,4	124	1.124	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE CIVIC: 'Ziet er niet uit, maar stuk gaat ie niet'**

**Civic:** Tjonge, hoe druk wil je je design hebben? We vergeleken deze Civic eerder met een ontplofte kikker, maar om de fenomenale Type R kun je niet heen.

TOPGEARS KEUZE: de Type R dus, zonder meer														
CIVIC (5-DEURS)														
1.0 I-VTEC S	24.420	B	B	3	988	129	200	10,4	203	4,8	110	1.229	V	H
1.0 I-VTEC S	25.260	B	B	3	988	129	180	10,2	200	4,7	106	1.239	V	A
1.5 I-VTEC SPORT	33.800	D	B	4	1.498	182	240	8,2	220	5,8	133	1.307	V	H
1.5 I-VTEC SPORT	35.950	D	B	4	1.498	182	220	8,2	200	6,1	139	1.340	V	A
2.0 I-VTEC TYPE R	54.890	F	B	4										

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.6 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
<b>i30 WAGON (5-DEURS)</b>														
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
<b>i30 FASTBACK (5-DEURS)</b>														
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	206	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 wijkt 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	H/B	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	H/B	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 CO<sub>2</sub> opgekrikte prijzen enkel nog in de marge meespeelt. Ergens best een beetje zonde.

**TOPGEARS KEUZE:** met 4WD, als je dan toch een bak geld uitgeeft

**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](http://www.infiniti.nl) / [www.infiniti.be](http://www.infiniti.be)

De luxedivisie van Nissan probeert wanhopig om in de voetsporen van Lexus te springen. In Europa doet het ons 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	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**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	A	A

**QX30:** Goh, wat een, eh, apart ding. Vist uit dezelfde vijver (met dezelfde techniek) als de Mercedes GLA. Dus vind je dat niks, dan misschien dit wel.

**TOPGEARS KEUZE:** potje dieselen dan maar

**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](http://www.jaguar.nl) / [www.jaguar.be](http://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	60.67													

PRISJ NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 KM/U (S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
----------	----------------	-----------	-----------	---------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**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	5,5	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 H
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	400	696	4,8	200	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	G	D	6	2.987	190	440	10,2	191	7,0	184	2.303	V+A A
3.0 CRD LIMITED	92.835	G	D	6	2.987	250	570	8,2	202	7,0	184	2.303	V+A A

**Wrangler:** Staat het dichtst bij de oer-Jeep. Maar het is hier geen oorlog, hij rijdt ruk en is zo groen als een boorplatform in de Golf van Mexico. Stoer, dat wel.



**TOPGEARS KEUZE:** openbaar vervoer. Nee, we gaan wel lopen

WRANGLER UNLIMITED (4-DEURS)													
2.8 CRD SAHARA	105.536	G	D	4	2.776	200	460	11,7	172	9,0	235	1.973	V+A A
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: oit 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	12,8	185	4,7	109	1.179	V H
1.0 T-GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	22.050	D	B	3	998	120	171	11,1	190	4,9	115	1.179	V H
1.6 GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	23.050	D	B	4	1.591	135	164	10,2	190	5,2	124	1.171	V H
1.6 GDI DYNAMICLINE	28.050	E	B	4	1.591	135	164	10,8	195	5,9	136	1.202	V A

**TOPGEARS KEUZE:** CEE'D SPORTSWAGON (5-DEURS)

1.0 T-GDI COMFORTLINE	21.4
-----------------------	------

**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)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
27.995	D	B	4	1.591	132	164	11,5	182	6,3	147	1.354	V H	
36.995	F	B	4	1.591	177	265	8,2	205	7,3	169	1.424	V H	
42.495	F	B	4	1.591	177	265	9,1	201	7,5	175	1.509	V+ A	A
34.695	F	D	4	1.685	116	260	11,5	176	4,6	119	1.400	V H	
38.195	F	D	4	1.685	140	340	11,5	185	4,9	129	1.445	V H	
60.995	F	D	4	1.995	184	392	9,5	201	6,3	166	1.590	V+ A	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)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
59.020	F	D	4	2.199	200	441	9,4	205	6,0	159	1.801	V A	A
69.995	F	D	4	2.199	200	441	9,4	205	6,5	170	1.853	V+ A	A

**Lamborghini** [www.lamborghini.nl](http://www.lamborghini.nl)

Dit zijn supercars voor mensen die niets om rondetijden geven. Of om uitstootcijfers. Of om overzichtelijkheid. Maar die wel van zeshoeken houden.

**Verkop NL 2017: 9**

**Urus:** Het is zover: Lambo is aan de SUV. De Urus voldoet gelukkig aan alle eisen - bloedsnel, verbazend wendbaar - en ziet er nog gemeen uit ook.

**TOPGEARS KEUZE:** doorsparen - in twee Huracans kun je ook vier mensen kwijt

**URUS (5-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
278.646	F	B	8	3.996	650	850	3,6	305	12,7	290	2.200	V+ A	A

**Huracan:** De opvolger van de legendarische Gallardo maakt zijn harige borst nat en trotseert het supercarsegment. Snel, strak en luid: een Lambo ten voeten uit.

**TOPGEARS KEUZE:** de LP 580-2: dwars!

**HURACAN COUPE (2-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
247.221	F	B	10	5.204	579	540	3,4	320	11,9	278	1.389	A	A
276.433	F	B	10	5.204	611	560	3,2	325	12,5	290	1.422	V+ A	A
318.207	F	B	10	5.204	639	600	2,9	325	13,7	314	1.382	V+ A	A

**HURACAN SPYDER (2-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
266.745	F	B	10	5.204	579	540	3,6	319	12,1	281	1.509	A	A
294.653	F	B	10	5.204	611	560	3,4	324	12,3	285	1.542	V+ A	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE AVENTADOR:** 'Volledig buiten zinnen'

**Aventador:** Als geld werkelijk geen rol speelt, en wat mensen van je vinden ook niet, dan is dit je immens brede, luidruchtige supercar der supercars.

**TOPGEARS KEUZE:** kom zeg, gewoon meteen de Superverloce

**AVENTADOR COUPE (2-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
459.531	F	B	12	6.498	740	690	2,9	350	16,9	394	1.575	V+ A	A
498.021	F	B	12	6.498	740	690	3,0	350	16,9	394	1.625	V+ A	A

**Land Rover** [www.landrover.nl](http://www.landrover.nl) / [www.landrover.be](http://www.landrover.be)

Vroeger roken ze naar geit; nu wil al het hipvolk erin gezien worden. Offroad nog altijd extreem bekwaam, als je modder op je glimvelgen niet erg vindt.

**Verkop NL 2017: 1.905**

**Discovery Sport:** De langverwachte opvolger van de Freelander is een knap staaltje design. Een flitsend uiterlijk, capabel rij- en terreingedrag, wat wil je nog meer?

**TOPGEARS KEUZE:** als je maar vierwiel aandrijving heeft, al kost dat een lieve duit

**DISCOVERY SPORT (5-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
64.110	F	B	4	1.997	241	340	7,6	200	8,0	181	1.796	V+ A	A
66.261	F	B	4	1.997	241	340	7,9	200	8,0	182	1.883	V+ A	A
78.220	F	B	4	1.997	290	400	6,7	228	8,2	186	1.884	V+ A	A
81.428	F	B	4	1.997	290	400	6,8	218	8,4	190	1.947	V+ A	A
46.350	D	D	4	1.999	150	380	10,6	180	4,7	123	1.732	V H	
50.360	D	D	4	1.999	150	380	11,7	180	4,9	129	1.775	V+ A	H
54.315	F	D	4	1.999	150	380	11,7	180	5,3	139	1.874	V+ A	H
55.040	F	D	4	1.999	150	380	10,3	180	5,3	139	1.785	V+ A	H
56.733	F	D	4	1.999	150	380	10,3	180	5,3	139	1.884	V+ A	H
53.690	F	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,1	134	1.775	V+ A	H
56.515	F	D	4	1.999	180	430	9,9	188	5,3	139	1.874	V+ A	H
57.240	F	D	4	1.999	180	430	8,9	188	5,3	139	1.785	V+ A	H
58.933	F	D	4	1.999	180	430	8,9	188	5,3	139	1.884	V+ A	H
77.960	F	D	4	1.999	241	500	7,5	204	6,4	169	1.896	V+ A	A
79.336	F	D	4	1.999	241	500	7,5	204	6,4	169	1.990	V+ A	A

**Discovery:** We weten niet of we ooit aan dat uiterlijk zullen wennen, maar wat rijdt deze Discovery fijn en wat doet ie het als vanouds goed in het terrein.

**TOPGEARS KEUZE:** de TD6, het is immers geen lichtgewicht

**DISCOVERY (5-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
96.490	D	B	4	1.997	301	400	7,7	201	9,4	219	2.093	V+ A	A
99.547	D	B	4	1.997	301	400	7,7	201	9,6	222	2.093	V+ A	A
118.730	F	B	6	2.995	340	450	7,1	215	10,9	254	2.155	V+ A	A
120.413	F	B	6	2.995	340	450	7,1	215	10,9	254	2.155	V+ A	A
76.870	F	D	4	1.999	180	430	10,5	189	6,2	163	2.105	V+ A	A
80.189	F	D	4	1.999	180	430	10,5	189	6,3	166	2.105	V+ A	A
83.520	F	D	4	1.999	241	500	8,3	207	6,4	168	2.115	V+ A	A
86.839	F	D	4	1.999	241	500	8,3	207	6,5	171	2.115	V+ A	A
100.000	F	D	6	2.993	258	600	8,1	209	7,2	189	2.230	V+ A	A
101.683	F	D	6	2.993	258	600	8,1	209	7,2	189	2.230	V+ A	A

**'TopGear Auto van het Jaar 2011'**

**Range Rover Evoque:** Dé moderne crossover voor iedereen met stijl en smaak. Niet te groot, niet te klein en buitengewoon cool. Zelfs (een klein beetje) als cabrio.

**TOPGEARS KEUZE:** met vierwiel aandrijving

**RANGE ROVER EVOQUE (5-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
59.670	F	B	4	1.997	241	340	7,3	221	7,3	165	1.752	V+ A	A
81.040	F	B	4	1.997	290	400	6,3	231	7,6	173	1.833	V+ A	A
45.750	D	D	4	1.998	150	380	11,2	182	4,3	113	1.679	V H	
50.340	F	D	4	1.998	150	380	10,8	182	4,8	125	1.735	V+ A	H
54.870	F	D	4	1.998	150	380	10,0	180	5,1	134	1.746	V+ A	H
53.340	F	D	4	1.998	180	430	10,0	200	4,8	125	1.735	V+ A	H
57.870	F	D	4	1.998	180	430	9,0	195	5,1	134	1.746	V+ A	A
73.020	F	D	4	1.999	241	500	7,3	217	5,8	153	1.844	V+ A	A

**RANGE ROVER EVOQUE COUPE (3-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
81.040	F	B	4	1.997	290	400	6,3	231	7,6	173	1.798	V+ A	A
48.830	F	D	4	1.999	150	380	11,2	182	4,2	109	1.621	V H	
62.090	F	D	4	1.999	180	430	10,0	200	4,8	125	1.725	V+ A	H
65.490	F	D	4	1.999	180	430	9,0	195	4,9	129	1.760	V+ A	A
76.920	F	D	4	1.999	241	500	7,3	217	5,8	153	1.825	V+ A	A

**RANGE ROVER EVOQUE CONVERTIBLE (2-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
82.390	F	B	4	1.997	241	340	8,1	217	8,2	185	2.085	V+ A	A
67.710	F	D	4	1.999	150	380	12,0	180	5,7	149	2.037	V+ A	A
75.360	F	D	4	1.999	180	430	10,3	195	5,7	149	2.085	V+ A	A
86.040	F	D	4	1.999	241	500	8,0	217	6,2	164	2.085	V+ A	A

**Range Rover Velar:** Misschien wel de lekkerste Land Rover van dit moment. De Velar maakt indruk met de modernste technieken en een gladgestreken uiterlijk.

**TOPGEARS KEUZE:** de V6 diesel

**RANGE ROVER VELAR (5-DEURS)**

PRISJEN	ENERGIE	BRANDSTOF	CLINDERS	CLINDERSHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
75.640	F	B	4	1.997	250	365	6,7	217	7,6	173	1.804	V+ A	A
81.460	F	B	4	1.997	301	400	6,0	234	7,8	178	1.813	V+ A	A
105.240	F	B	6	2.995	381	450	5,7	250	9,4	214	1.884	V+ A	A
73.050	F	D	4	1.9									

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO2-EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
----------	---------------	-----------	-----------	---------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	--------------------	--------------	-------------	-------------

**TOPGEARS KEUZE:** in het knaloranje gaag

RC (2-DEURS)	300H BUSINESS LINE PRO	5.0	47.645	A	H/B	4	2.494	223	N.B.	8,6	190	5,0	114	1.700	A	A
			136.645	B	B	8	4.969	477	530	4,5	270	11,3	258	1.740	A <th>A</th>	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.



**TOPGEARS KEUZE:** in antraciet met donkerrood leer

LS (4-DEURS)	500H LUXURY LINE	500H AWD LUXURY LINE	115.575	B	H/B	6	3.456	359	N.B.	5,4	250	6,2	141	2.165	A	A
			122.575	C <th>H/B</th> <th>6</th> <th>3.456</th> <th>359</th> <th>N.B.</th> <th>5,5</th> <th>250</th> <th>7,0</th> <th>158</th> <th>2.240</th> <th>V+A</th> <th>A</th>	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 vloeigende coupés maken die we ooit gezien hebben? Wauw.



**TOPGEARS KEUZE:** inclusief hippe condo in Malibu gaag

LC (2-DEURS)	500H	500	115.445	C	H/B	6	3.456	359	N.B.	5,0	250	6,4	145	2.060	A	A
			165.615	B <th>H/B</th> <th>8</th> <th>4.969</th> <th>477</th> <th>540</th> <th>4,7</th> <th>270</th> <th>26,3</th> <th>263</th> <th>2.010</th> <th>A</th> <th>A</th>	H/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	300H AWD	53.645	B	H/B	4	2.494	197	N.B.	9,3	180	5,5	127	1.695	V	A
			55.145	C <th>H/B</th> <th>4</th> <th>2.494</th> <th>197</th> <th>N.B.</th> <th>9,3</th> <th>180</th> <th>5,7</th> <th>130</th> <th>1.760</th> <th>V+A</th> <th>A</th>	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 4WD	72.950	B	H/B	6	3.456	313	335	7,7	200	5,8	132	2.075	V+A	A
--------------	----------	--------	---	-----	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	---

**Lotus** [www.lotuscars.nl](http://www.lotuscars.nl) / [www.lotuscars.be](http://www.lotuscars.be)

Na een wat vreemde episode is Lotus nu weer druk bezig met waar ze goed in zijn: echte sportauto's maken die je in hogere rijdersferen brengen.

**Verkopend NL 2017: 2**

**Elise:** Het oermodel van Lotus en de essentie van waar het merk voor staat. Licht, puur, eindelijk en in staat om alles in de bochten zoek te rijden.



**TOPGEARS KEUZE:** 1.8 Sport

ELISE (2-DEURS)	1.6 16V SPORT	1.8 16V SPORT	1.8 16V CUP	50.522	B	B	4	1.598	136	160	6,5	204	6,3	149	829	A	H
				66.477	B	B	4	1.798	220	250	4,6	234	7,5	173	877	A	H
				80.442	B	B	4	1.798	246	250	4,3	248	7,5	175	884	A	H

**Exige:** Moet het manischer dan een Elise? Dan beland je bij de Exige: harder, heftiger en voorzien van een dikke V6 met genoeg pk's om je oogballen te verpulveren.



**TOPGEARS KEUZE:** ja, ja, duizendmaal ja

EXIGE (2-DEURS)	3.5 S	3.5 S	3.5 SPORT 380	3.5 SPORT 380	3.5 CUP 380	116.798	B	B	6	3.456	351	400	3,8	261	9,4	219	1.130	A	A
						121.754	B	B	6	3.456	351	400	3,9	274	10,1	235	1.125	A	H
						136.119	B	B	6	3.456	381	410	3,7	274	0,0	225	1.087	A	A
						140.839	B	B	6	3.456	381	410	3,7	286	0,0	242	1.076	A	H
						160.362	B	B	6	3.456	381	410	3,6	286	10,4	242	1.071	A	H

**Evora:** De meer upscale Lotus heeft z'n handschoenen uitgetrokken en komt nu met spoilers, luchtchoppers en bakken vermogen. Onderschat 'm niet.



**TOPGEARS KEUZE:** met handbak en zonder achterbank

EVORA (2-DEURS)	3.5 400 2+2	3.5 400 2+0	3.5 400 2+0	3.5 400 2+0	3.5 400 2+2	3.5 SPORT 410 2+0	3.5 SPORT 410 2+0	138.153	B	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
								138.153	B	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
								143.172	B	B	6	3.456	405	410	4,2	280	9,7	230	1.407	A	A
								143.172	B	B	6	3.456	405	410	4,2	280	9,7	230	1.407	A	A
								150.953	B	B	6	3.456	416	420	4,2	305	9,7	225	1.280	A	A
								155.971	B	B	6	3.456	416	420	4,1	280	9,7	230	1.291	A	A

**Maserati** [www.maserati.com](http://www.maserati.com)

Ferrari's stille, nukkige neefje. Maakt auto's die op alle mogelijke manieren door de Duitsers verslagen worden - behalve wat betreft pure stijl.

**Verkopend 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	3.0 V6 S	3.0 V6 S Q4	3.0 V6 D	106.785	B	B	6	2.979	350	500	5,5	267	8,9	207	1.710	A	A
					127.213	B	B	6	2.979	430	580	5,0	285	9,6	223	1.710	A	A
					131.687	B	B	6	2.979	430	580	4,8	284	9,7	226	1.770	V+A	A
					89.860	D	D	6	2.987	275	600	6,3	250	5,9	158	1.765	A	A

**Levante:** Wie Maserati er niet voor aanzag om zomaar even een geslaagde SUV te introduceren, had het mooi mis. De Levante is misschien wat log, maar maakt indruk.



**TOPGEARS KEUZE:** weet je wat? Doe de diesel maar

LEVANTE (5-DEURS)	3.0 V6 AWD	3.0 V6 S AWD	131.921	B	B	6	2.979	350	500	6,0	251	10,7	249	1.815	V+A	A
			147.353	B	B	6	2.979	430	580	5,2	264	10,9	253	2.084	V+A	A

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO2-EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
----------	---------------	-----------	-----------	---------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	--------------------	--------------	-------------	-------------

3.0 V6 D AWD	110.651	B	D	6	2.987	275	600	6,9	230	7,2	189	2.180	V+A	A
--------------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	---

**Quattroporte:** Z'n voorganger was de schoonheid zelf. Deze generatie Quattroporte is nog altijd niet te versmaden. Maar of we 'm zouden verkiezen boven die prachtige Ghibli?



**TOPGEARS KEUZE:** ook hier gaan we voor de 3.0 S

QUATTROPORTE (4-DEURS)	3.0 S	3.0 S Q4	3.0 V6 GTS GRANDSPORT	3.0 D	153.513	B	B	6	2.979	411	550	5,1	286	9,6	223	1.760	A	A
					159.237	B	B	6	2.979	411	550	4,9	286	9,7	226	1.820	V+A	A
					217.829	B	B	8	3.799	530	710	4,7	310	10,7	250	1.800	A	A
					122.963	B	D	6	2.987	275	600	6,4	252	6,2	161	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	4.7 MC	GRANCABRIO (2-DEURS)	4.7 SPORT	4.7 MC	219.507	B	B	8	4.691	460	520	4,8	299	14,3	331	1.800	A	A
						253.067	B	B	8	4.691	460	520	4,7	301	14,3	331	1.815	A	A
						239.665	B	B	8	4.691	460	520	5,0	288	14,5	337	1.770	A	A
						260.415	B	B	8	4.691	460	520	4,9	291	14,5	337	1.770	A	A

**Mazda** [www.mazda.nl](http://www.mazda.nl) / [www.mazda.be](http://www.mazda.be)

Ambitieuze merk dat steeds leuker wordt. Ze denken slim, hebben weggedrag hoog zitten en weigeren om turbo's op hun benzinemotoren te schroeven.

**Verkopend 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	1.5 SKYACTIV-G TS	1.5 SKYACTIV-G TS	1.5 SKYACTIV-G GT-M	1.5 SKYACTIV-D GT-M	15.700	D	B	4	1.496	75	135	12,1	171	4,7	110	945	V	H
						17.000	D	B	4	1.496	90	148	9,4	183	4,5	105	945	V	H
						19.500	D	B	4	1.496	90	148	12,0	177	4,8	112	945	V	A
						22.350	D	B	4	1.496	116	148	8,7	200	4,9	115	945	V	H
						24.000	D	D	4	1.499	105	220	10,1	178	3,4	89	1.015	V	H

**3:** Een van de moiere ontwerpen in het c-segment. Rijdt ook nog eens erg goed en biedt genoeg keus uit een handvol eigenzinnige motoren.




**TOPGEARS KEUZE:** een SkyActiv-G 120 met handbak

3 (5-DEURS)	1.5 SKYACTIV-G 100 S	2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE	2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE	2.0 SKYACTIV-G 165 GT-M	2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	21.900	D	B	4	1.496	101	150	10,6	182	5,1	119	1.160	V	H
							24.800	D	B	4	1.998	120	210	8,9	195	5,1	119	1.180	V	H
							27.000	D	B	4	1.998	120	210	10,4	194	5,6	129	1.215	V	A
							33.100	D	B	4	1.998	165	210	8,2	210	5,8	135	1.200	V	H
							28.100	D	D	4	2.191	150	380	8,1	210	4,1	107	1.295	V	H
							32.800	D	D	4	2.191	150	380	9,0	201	4,8	127	1.305	V	A

**TOPGEARS KEUZE:** geloof het of niet: die met 130 pk, en dan altijd en overal toeren maken

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<b>MX-5 (2-DEURS)</b>													
1.5 SKYACTIV-G 131 S	F	B	4	1.496	131	150	8,3	204	6,0	139	950	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 TS	D	B	4	1.998	160	200	7,3	214	6,6	154	990	A	H
<b>MX-5 RF (2-DEURS)</b>													
1.5 SKYACTIV-G 131 TS	F	B	4	1.496	131	150	8,6	203	6,1	142	1.005	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 TS	D	B	4	1.998	160	200	7,5	215	6,6	154	1.040	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 GT-M	D	B	4	1.998	160	200	8,5	194	6,4	149	1.060	A	A

**McLaren** [www.mclarenautomotive.com](http://www.mclarenautomotive.com)



Ontzettend Britse denktank die met veel ambitie en F1-kennis steeds maar meer idioot snelle supercars de wereld in rikt. Ga zo door!  
**Verkopen NL 2017: 5**

**Sports Series:** Met de zogeheten Sports Series wil McLaren een betaalbaar alternatief bieden voor hun supercars. Dat het nog steeds knoerhard gaet en loeiduur is, spreekt voor zich.

**TOPGEARS KEUZE:** met een abonnement op het CJIB


PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<b>540C (2-DEURS)</b>													
3.8	D	B	8	3.799	540	540	3,5	320	11,1	258	1.311	A	A
<b>570S (2-DEURS)</b>													
3.8	D	B	8	3.799	570	600	3,2	328	10,7	249	1.313	A	A
<b>570S SPIDER (2-DEURS)</b>													
3.8	D	B	8	3.799	570	600	3,2	328	10,7	249	1.359	A	A
<b>570GT (2-DEURS)</b>													
3.8	D	B	8	3.799	570	600	3,4	328	10,7	249	1.350	A	A

**Super Series:** Slechts enkele jaren na de 12C en 650S is het alweer tijd voor de 720S, compleet met nieuwe motor en ongelooftijke prestaties.

**TOPGEARS KEUZE:** in stealth-matzwart

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<b>720S (2-DEURS)</b>													
4.0	D	B	8	3.994	730	770	2,9	341	10,7	249	1.283	A	A

**Mercedes-Benz** [www.mercedes-benz.nl/](http://www.mercedes-benz.nl/) [www.mercedes-benz.be](http://www.mercedes-benz.be)



Ooit wist je met een Mercedes precies wat je kreeg: het allerbeste. Nu moet je vooral hopen dat je de juiste letter/cijfercombinatie bestelt.  
**Verkopen NL 2017: 15.911**

**A-klasse:** De vorige A was geslaagd, maar dit is opnieuw een hele stap. Het design is prachtig simpel, en een mooier interieur hebben wij in deze klasse nog nooit gezien.

**TOPGEARS KEUZE:** in het donkerderd of zo

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<b>A-KLASSE (5-DEURS)</b>													
200	D	B	4	1.331	163	250	8,2	225	5,8	133	1.255	V	H
200	C	B	4	1.331	163	250	8,2	225	5,2	120	1.255	V	A
250	E	B	4	1.991	224	350	6,2	250	6,2	141	1.355	V	A
180 D	E	D	4	1.461	116	260	10,5	202	4,1	108	1.345	V	A

**B-klasse:** Voor zover je een busje een mooi uiterlijk kunt meegeven: Mercedes is het met de B-klasse aardig gelukt. Wat niet wil zeggen dat we er een willen.

**TOPGEARS KEUZE:** een A-klasse met aanhanger

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<b>B-KLASSE (5-DEURS)</b>													
160	D	B	4	1.595	102	180	10,7	190	5,5	126	1.295	V	H
160	C	B	4	1.595	102	180	10,7	190	5,4	127	1.295	V	A
180 ACTIVITY EDITION	C	B	4	1.595	122	200	9,3	190	5,4	129	1.325	V	A
180 BLUE EFFICIENCY	D	B	4	1.595	122	200	9,3	200	5,2	122	1.295	V	H
200	C	B	4	1.595	156	250	8,6	220	5,7	130	1.295	V	H
200	D	B	4	1.595	156	250	8,4	220	5,4	127	1.295	V	A
250	E	B	4	1.991	211	350	6,8	240	6,1	145	1.365	V	A
250 4MATIC	F	B	4	1.991	211	350	6,7	235	6,6	158	1.405	V+A	A
180 D BLUEEFFICIENCY	D	D	4	1.461	109	260	11,6	190	3,6	94	1.310	V	H
180 D	E	D	4	1.461	109	260	11,9	190	4,0	104	1.320	V	A
200 D	E	D	4	2.143	136	300	9,9	210	4,2	109	1.385	V	H
200 D	E	D	4	2.143	136	300	9,8	210	4,0	104	1.385	V	A
220 D	E	D	4	2.143	177	350	8,3	224	4,1	107	1.405	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE CLA: 'Strak, sleek en origineel'**

**CLA:** Noem 'm een A-klasse sedan, maar de CLA staat aardig op zichzelf. Al was het maar door z'n wat vreemde, naar achter aflopende design.

**TOPGEARS KEUZE:** een vlotte benzineversie

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<b>CLA-KLASSE (4-DEURS)</b>													
180 BLUE EFFICIENCY	D	B	4	1.595	122	200	9,0	190	5,0	117	1.290	V	H
180	D	B	4	1.595	122	200	8,7	210	5,2	121	1.430	V	A
200	D	B	4	1.595	156	250	8,2	230	5,5	126	1.295	V	H
200	D	B	4	1.595	156	250	7,9	230	5,2	121	1.330	V	A
250	E	B	4	1.991	211	350	6,5	240	6,0	140	1.380	V	A
250 SPORT 4MATIC	F	B	4	1.991	218	350	6,4	250	6,8	160	1.450	V+A	A
45 AMG 4MATIC	F	B	4	1.991	381	475	4,2	250	6,9	162	1.485	V+A	A
180 D	D	D	4	1.461	109	260	11,6	205	3,7	98	1.340	V	H
180 D	D	D	4	1.461	109	260	11,6	205	3,8	100	1.365	V	A
200 D	D	D	4	2.143	136	300	9,5	220	4,0	104	1.400	V	H
200 D	D	D	4	2.143	136	300	9,0	220	3,8	100	1.425	V	A
220 D	D	D	4	2.143	177	350	7,7	232	4,1	106	1.425	V	A
<b>CLA-KLASSE SHOOTING BRAKE (5-DEURS)</b>													
180	D	B	4	1.595	122	200	9,1	210	5,5	128	1.330	V	H
180	D	B	4	1.595	122	200	8,8	210	5,4	126	1.360	V	A
200	D	B	4	1.595	156	250	8,5	225	5,6	130	1.330	V	H
200	D	B	4	1.595	156	250	8,2	225	5,4	126	1.360	V	A

250	E	B	4	1.991	211	350	6,7	240	6,1	145	1.400	V	A
250 SPORT 4MATIC	F	B	4	1.991	218	350	6,7	240	6,9	160	1.455	V+A	A
45 AMG 4MATIC	F	B	4	1.991	381	475	4,3	250	6,9	162	1.515	V+A	A
180 D	D	D	4	1.461	109	260	11,9	200	3,9	101	1.370	V	H
180 D	D	D	4	1.461	109	260	11,9	200	4,1	107	1.395	V	A
200 D	D	D	4	2.143	136	300	8,5	225	4,1	108	1.430	V	H
200 D	D	D	4	2.143	136	300	8,2	225	3,9	101	1.460	V	A
220 D	D	D	4	2.143	177	350	7,8	228	4,2	108	1.455	V	A

**C-klasse:** De C-klasse blijft een prominente plek innemen tussen de luxe compacte sedans. Neem 'm met ster in of op de grille, afhankelijk van hoe sportief of conservatief je jezelf vindt.

**TOPGEARS KEUZE:** de 250 is uitstekend, de AMG natuurlijk nog beter

PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
<b>C-KLASSE (4-DEURS)</b>													
160	B	B	4	1.595	129	210	9,6	216	5,2	120	1.295	A	H
160	C	B	4	1.595	129	210	9,6	216	5,7	132	1.325	A	A
180	C	B	4	1.595	156	250	8,2	225	5,5	132	1.325	A	A
200	C	B	4	1.991	184	300	7,5	237	5,9	126	1.365	A	A
200	C	B	4	1.991	184	300	7,7	239	6,0	136	1.405	A	A
200 4MATIC	D	B	4	1.991	184	280	8,1	234	6,5	152	1.495	V+A	A
250	D	B	4	1.991	211	350	6,6	250	5,7	133	1.380	A	A
400 4MATIC	F	B	4	2.996	333	480	5,2	250	7,6	172	1.545	V+A	A
43 AMG 4MATIC	F	B	4	2.996	367	520	4,9	250	7,9	183	1.590	V+A	A
63 AMG	F	B	4	3.982	476	650	4,1	250	8,2	192	1.615	A	A
63 AMG S	F	B	4	3.982	510	700	4,0	250	8,2	192	1.630	A	A
350 E	A/H/B	B	4	1.991	279	600	5,9	250	2,1	48	1.680	A	A
180 CDI	D	D	4	1.598	116	280	11,1	205	3,9	101	1.385	A	H
180 CDI	D	D	4	1.598	116	280	11,6	204	4,2	111	1.405	A	H
200 CDI	D	D	4	2.143	136	320	10,2	216	4,2	109	1.405	A	A
220 CDI	D	D	4	2.143	170	400	7,4	233	4,2	109	1.470	A	A
220 D	D</												



	PRIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U(S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
43 AMG 4MATIC	114.412	D	B	6	2.996	401	520	4,6	250	8,6	197	1.830	V+A	A
63 AMG 4MATIC	157.651	D	B	8	3.982	571	750	3,6	250	9,4	214	1.960	V+A	A
63 S AMG 4MATIC	168.541	D	B	8	3.982	612	850	3,5	300	9,4	214	1.970	V+A	A
200 D	59.413	C	D	4	1.950	150	360	8,7	217	4,2	109	1.680	A	A
220 D	61.834	C	D	4	1.950	194	400	7,7	235	4,2	109	1.680	A	A
220 D 4MATIC	68.465	D	D	4	1.950	194	400	7,8	233	4,9	126	1.740	V+A	A
350 D	81.651	D	D	6	2.987	258	620	6,0	250	5,7	151	1.790	V+A	A
350 D 4MATIC	90.096	D	D	6	2.987	258	620	6,0	250	6,3	166	1.840	V+A	A
<b>E-KLASSE ALL-TERRAIN (5-DEURS)</b>														
220 D 4MATIC	75.433	E	D	4	1.950	194	400	8,0	231	5,2	137	1.820	V+A	A
350 D 4MATIC	100.209	D	D	6	2.987	258	620	6,2	250	6,7	177	1.910	V+A	A
<b>E-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)</b>														
200	56.176	C	B	4	1.991	184	300	7,8	240	6,2	139	1.555	A	A
300	63.448	D	B	4	1.991	245	370	6,5	250	6,6	150	1.585	A	A
400 4MATIC	93.060	F	B	6	2.996	333	480	5,3	250	8,1	183	1.745	V+A	A
220 D	60.623	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	D	D	6	2.987	258	620	7,6	239	5,6	165	1.950	V+A	A
<b>E-KLASSE CABRIO (2-DEURS)</b>														
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	99.547	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	D	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' gladdige, platte sedan (we weigeren om de onzinterm '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 tijdens de beste auto ter wereld, volgens Mercedes. En volgens vele anderen ook, trouwens. Deze nieuwste generatie bulkte 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	164.625	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	9,9	225	2.000	V+A	A
560 4MATIC LANG	167.650	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	9,9	225	2.025	V+A	A
560 MAYBACH 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
<b>S-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)</b>														
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
<b>S-KLASSE CABRIO (2-DEURS)</b>														
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	8,9	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	4,4	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	A
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	D	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 smeug

**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	D	D	6	2.987	258	620	6,2	238	5,9	159	1.790	V+A	A
<b>GLC-KLASSE COUPÉ (5-DEURS)</b>														
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

	PRIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U(S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
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	D	D	6	2.987	258	620	6,2	238	6,0	161	1.715	V+A	A

**GLC:** 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	F	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
350 D 4MATIC	99.005	E	D	6	2.987	258	620	7,1	225	6,4	169	2.075	V+A	A
<b>GLE-KLASSE COUPÉ (5-DEURS)</b>														
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	E	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

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 COOPER SD	37.275	F	D	4	1.995	170	360	7,3	223	4,1	110	1.270	V	A
MINI CABRIO (2-DEURS)														
1.5 ONE	27.175	D	B	3	1.499	102	190	13,2	190	5,6	127	1.225	V	H
1.5 COOPER	30.275	D	B	3	1.499	136	220	8,8	208	5,6	127	1.205	V	H
1.5 COOPER	32.675	D	B	3	1.499	136	220	8,7	206	5,4	122	1.240	V	A
2.0 COOPER S	38.675	F	B	4	1.998	192	280	7,2	230	6,8	154	1.270	V	H
2.0 COOPER S	39.175	E	B	4	1.998	192	280	7,1	228	5,7	129	1.290	V	A
1.5 COOPER D	33.375	E	D	3	1.496	116	270	9,9	195	4,0	111	1.240	V	H
1.5 COOPER D	35.975	E	D	3	1.496	116	270	9,9	195	3,8	109	1.260	V	A
2.0 COOPER SD	42.275	F	D	4	1.995	170	360	7,7	218	4,3	114	1.280	V	A

**Clubman:** Deze is voor gezinnen die iets harder gegroeid zijn dan hun gewone Mini en dus meer ruimte en klaptentjes zoeken. Ziet er ook top uit.

**TOPGEARS KEUZE:** hup, een Cooper S

**CLUBMAN (6-DEURS)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.5 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	A
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	7,1	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	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,8	127	1.405	V+A	A

**Countryman:** De tweede generatie van de familie-Mini behoudt z'n koddige uiterlijk en voegt wat verfijning toe. Maar het kan een stuk goedkoper en praktischer.

**TOPGEARS KEUZE:** Cooper D

**COUNTRYMAN (6-DEURS)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.5 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	H/B	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	4,0	119	1.455	V	H
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	H
2.0 COOPER D ALL4	43.175	F	D	4	1.995	150	330	8,9	208	4,3	124	1.460	V+A	H
2.0 COOPER D ALL4	44.975	F	D	4	1.995	150	330	8,8	208	4,4	127	1.475	V+A	H
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	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,8	127	1.510	V+A	H

**Mitsubishi** [www.mitsubishi-motors.nl](http://www.mitsubishi-motors.nl) / [www.mitsubishi-motors.be](http://www.mitsubishi-motors.be)

Jankte zich ooit je hart binnen met wilde rallyauto's, maar doet tegenwoordig vooral in offroad-achtigen, al dan niet met een stekker.

**Verkop NL 2017:** 4.494

**Space Star:** Heette eigenlijk Mirage, maar die naam mocht Mitsubishi niet voeren in Europa. Dus werd het Space Star, net als dat oude busje. Is vooral klein en simpel.

**TOPGEARS KEUZE:** een stel wandelschoenen

**SPACE STAR (5-DEURS)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 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	H
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)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.6 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, afgeplaat geval met de naam van een oude sportcoupé. Huh?

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar niet

**ECLIPSE CROSS (5-DEURS)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.5 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)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 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	34.530	H/B	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	F	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)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
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

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
I-MIEV (5-DEURS)	25.990	E	E	0	0	64	180	15,9	130	0,0	0	1.085	A	A
I-MIEV														

**Morgan** [www.morgan-cars.nl](http://www.morgan-cars.nl)

Bouwt nog altijd auto's zoals de Vikingen vroeger hun schepen bouwden. Je moet aan boord ook ongeveer net zo hard zwoegen. Is goed voor je.

**Verkop NL 2017:** 4

**4/4:** De 'betaalbare' manier om in iets te rijden dat je grootouders op jouw leeftijd ook al nieuw konden kopen. Je moet ervan houden, zeg maar.

**TOPGEARS KEUZE:** een kast vol beige wollen truien

**4/4 (2-DEURS)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.6	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)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 2-SEATER	71.450	D	B	4	1.999	144	187	7,5	189	7,0	164	877	A	H
<b>PLUS 8 (2-DEURS)</b>														
4.8	172.950	F	B	8	4.799	367	490	4,5	249	11,0	256	1.100	A	A
4.8	182.450	F	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)**

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)</
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	------------------

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.6 DCI ASENTA 7P	47.900	D	D	4	1.598	131	320	11,4	180	5,1	135	1.570	V	A
1.6 DCI ASENTA 4WD	48.000	D	D	4	1.598	131	320	11,0	186	5,3	139	1.555	V+A	H
1.6 DCI ASENTA 4WD 7P	49.500	D	D	4	1.598	131	320	11,0	186	5,3	139	1.585	V+A	H
2.0 DCI ASENTA	49.900	D	D	4	1.995	177	380	9,6	199	5,6	148	1.570	V	A
2.0 DCI ASENTA 7P	51.400	D	D	4	1.995	177	380	9,6	199	5,6	148	1.625	V	A
2.0 DCI ASENTA 4WD	51.640	D	D	4	1.995	177	380	9,4	204	5,6	149	1.590	V+A	H
2.0 DCI ASENTA 4WD 7P	53.140	D	D	4	1.995	177	380	9,4	204	5,6	149	1.650	V+A	H
2.0 DCI ASENTA 4WD	54.490	D	D	4	1.995	177	380	10,0	196	6,0	158	1.640	V+A	H
2.0 DCI ASENTA 4WD 7P	55.990	D	D	4	1.995	177	380	10,0	196	6,0	158	1.700	V+A	H

**370Z:** Loopt op z'n laatste laag-profielbandjes, maar is desalniettemin nog steeds de fijne stoecoupé die ie altijd was. Wel duur.

**TOPGEARS KEUZE:** een tweedehandsje

370Z (3-DEURS)	3.7 V6 PACK	3.7 V6 PACK	3.7 V6 NISMO
98.150	100.150	104.800	101.050
103.050			103.050

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE GT-R: 'Verpultert en negeert natuurwetten'**

**GT-R:** Was ooit een superdeal, 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	3.8 V6 TRACK EDITION	3.8 V6 NISMO
164.900	180.200	249.900	

**Opel** [www.opel.nl/www.opel.be](http://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.

**Verkop 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	1.0 ECOFLEX EDITION	1.0 ROCKS ONLINE EDITION	1.0 ROCKS ONLINE EDITION
10.899	13.199	14.399	15.299	

**Adam:** Opel eist een stukje van de hippe-kleine-outzieting-taart op. De Adam is een tof ding, ondanks de sterk geforceerd jeugdige marketingzin eromheen.

**TOPGEARS KEUZE:** de 1.0 Turbo met 115 pk, prima ding

ADAM (3-DEURS)	1.0 TURBO JAM FAVORITE	1.0 TURBO ROCKS
16.399	19.099	

**Corsa:** De nieuwste telg in de lange Corsa-bloedlijn scoort met z'n frisse uiterlijk en volwassen uitrusting. Maar zeg eens eerlijk: heb je dit echt liever dan een Fiesta?

**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste 1.0 turbo is vlot en fluisierstil

CORSA (3-DEURS)	1.2	1.0 TURBO SELECTION	1.4 EDITION	1.4 EDITION
14.070	14.149	16.399	17.199	

**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	1.0 SELECTION	1.4 TURBO S/S	1.4 ONLINE EDITION	1.4 BUSINESS+	1.6 INNOVATION	1.6 INNOVATION	1.4 CNG ONLINE EDITION	1.6 CDTI BUSINESS+	1.6 CDTI BUSINESS+	1.6 CDTI BUSINESS+	1.6 BITURBO INNOVATION
23.370	21.074	22.070	24.474	28.974	32.674	34.674	26.974	24.924	31.624	33.724	39.074	

**Cascada:** Met simpelweg een Astra Cabrio kon Opel niet meer aankomen, vonden ze zelf. De Cascada is groter en weelderiger. Een heerlijke boulevardruiser.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.6 Turbo, fijn ding met een diep geluidje

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
--	----------	---------------	-----------	-----------	---------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

CASCADA (2-DEURS)	1.4 TURBO ECOFLEX INNOVATION	1.6 TURBO INNOVATION	2.0 CDTI ECOFLEX INNOVATION
35.504	40.004	42.504	

**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+	1.5 TURBO BUSINESS+	1.6 CDTI ECOTEC BUSINESS+	1.6 CDTI ECOTEC BUSINESS+	1.6 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	2.0 CDTI ONLINE EDITION	2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	2.0 BITURBO 4X4 EXCLUSIVE	2.0 BITURBO 4X4 GSI
31.854	32.354	35.249	36.454	37.454	40.454	41.004	43.954	70.154	72.004

**Ampera-e:** De EV die een Tesla-achtige actieradius biedt voor een (soort van) Opel-achtige prijs. De Ampera-e schopt het letterlijk en figuurlijk ver.

TOPGEARS KEUZE: jazerker	AMPERA E (5-DEURS)	BUSINESS
45.549		

**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	1.2 TURBO ONLINE EDITION	1.2 TURBO ONLINE EDITION	1.2 TURBO ONLINE EDITION	1.5 CDTI ONLINE EDITION
19.404	23.404	25.604	24.954	28.104	

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE MOKKA: 'Prima in Afrika of op drempels'**

**Mokka X:** Uitstekend ding. Mooi formaatje en optioneel zelfs vierwielaandrijving: kom er nog maar eens om. Ziet er sinds de facelift ook weer fris uit.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.4 Turbo 4x4

MOKKA X (5-DEURS)	1.4 TURBO ONLINE EDITION	1.4 TURBO ONLINE EDITION	1.4 TURBO 4X4 INNOVATION	1.6 CDTI ONLINE EDITION	1.6 CDTI ONLINE EDITION
27.374	33.374	35.874	37.174	40.674	

**Grandland X:** Samenwerken met (en toetreden tot) PSA heeft z'n voordelen. Zo kun je naar hartelust SUV's uitzoeken en verbouwen tot iets Duits. Best prima, deze Grandland X.

**TOPGEARS KEUZE:** een Mokka met 4WD

GRANDLAND X (5-DEURS)	1.2 TURBO ONLINE EDITION	1.2 TURBO ONLINE EDITION	1.6 CDTI LIMITED BUSINESS EDITION	1.6 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	1.5 CDTI ONLINE EDITION	1.5 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE
29.804	31.804	33.804	36.754	35.254	38.254	44.504	

**Zafira:** MPV's zijn stevig op hun retour. Maar de Zafira ziet er niet verkeerd uit en je kunt er nog altijd zeven personen in proppen.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.6 CDTI

ZAFIRA TOURER (5-DEURS)	1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE 7P	1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE 7P	1.4 TURBO BUSINESS EXECUTIVE 7P	1.6 TURBO BUSINESS EXECUTIVE	1.6 CDTI BUSINESS EXECUTIVE 7P	1.6 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE	2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE 7P	2.0 CDTI BUSINESS EXECUTIVE
35.404	35.404	40.504	40.504	29.904	35.904	35.904	34.654	36.904	40.271	40.904	56.354

**Peugeot** [www.peugeot.nl/www.peugeot.be](http://www.peugeot.nl/www.peugeot.be)

Bouwd oit fantastische rij-ijertjes, toen dodelijk saai burgerbakken. Nu worden ze weer wat spannender en gaan ze op chik.

**Verkop NL 2017:** 31.728

**108:** Het a-segment hoeft niet suf te zijn: Peugeot zet een volwassen en stijlvol C1/Aygo-bronje neer. Neem 'm in het dieppaars.

**TOPGEARS KEUZE:** de 1.0 met wat glimmertjes

108 (3-DEURS)	1.0 E-VTI ACCESS
10.225	

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.0 E-VTI ACCESS	10.585	B	B	3	998	68	95	14,3	157	3,8	88	815	V	H
1.0 E-VTI ACTIVE	13.800	B	B	3	998	68	95	14,6	157	4,2	97	835	V	A
1.2 PURETECH GT-LINE	16.560	B	B	3	1.199	82	116	11,0	170	4,3	99	840	V	H

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 208: 'Fris, vlot en met klein stuur'**

★★★★★

**208:** Dit bevat ons wel. De 208 is een toffe verschijning die mooi in elkaar zit en leuk stuurt. De GTi met Peugeot Sport-invloeden is een feest.

**TOPGEARS KEUZE:** altijd de GTi!

208 (3-DEURS)	208 (5-DEURS)
1.2 PURETECH ACTIVE	17.090
1.2 PURETECH GT-LINE	21.280
1.6 E-THP GTI	29.400
1.6 E-THP GTI BY PEUGEOT SPORT	33.400
1.6 BLUEHDI ALLURE	21.010

208 (5-DEURS)	
1.2 PURETECH BLUE LION	16.580
1.2 PURETECH ACTIVE	18.290
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	20.530
1.2 PURETECH ALLURE	23.190
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	18.480
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	19.280

**308:** Deze 308 is wat braaf qua design, maar dat legt Peugeot geen windeieren. Is zuinig en slim, rijdt goed en steekt mooi in elkaar. Wel wat prijzig.

**TOPGEARS KEUZE:** we hebben niet echt een voorkeur

308 (5-DEURS)	
1.2 PURETECH BLUE LEASE	22.150
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	26.250
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	28.850
1.6 E-THP GT 225	39.980
1.6 E-THP GTI 270	42.510
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE	25.920
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	31.620
2.0 BLUEHDI GT	42.440

308 SW (5-DEURS)	
1.2 PURETECH BLUE LEASE	23.150
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	27.350
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	29.950
1.6 E-THP GT 225	41.080
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE	26.920
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	32.720
2.0 BLUEHDI GT	43.540

**508:** Dertien-in-een-dozijn middenklassers zijn er al genoeg, vond Peugeot: ze maakten van deze 508 een rollend brokje stijl en sofisticatie.

**TOPGEARS KEUZE:** een diesel in een brons tint

508 (4-DEURS)	
1.6 PURETECH BLUE LEASE ACTIVE	40.300
1.6 PURETECH GT	53.800
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	36.700
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE ACTIVE	39.500
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE ALLURE	44.050
2.0 BLUEHDI GT	54.350

508 SW (5-DEURS)	
1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	35.100
1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	37.800
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	35.410
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	38.110
2.0 BLUEHDI	52.340

**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

2008 (5-DEURS)	
1.2 PURETECH ACTIVE	20.740
1.2 PURETECH BLUE LION	21.570
1.2 PURETECH BLUE LION	23.820
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	26.200
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	24.320
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	28.680

**3008:** Na z'n verschrikking van een voorganger is deze 3008 een verademing: mooi ontwerpen, fijn om te rijden en met nog meer nadruk op z'n semi-stoere SUV-voorkomen. Geslaagd!

**TOPGEARS KEUZE:** 1.2 Puretech met handbak

3008 (5-DEURS)	
1.2 PURETECH ACCESS	30.270
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	34.420
1.6 E-THP ALLURE	37.730
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	37.210
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	42.370
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT LINE	47.180

**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

5008 (5-DEURS)	
1.2 PURETECH ACCESS	32.720
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	36.870
1.6 E-THP ALLURE	40.250
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	40.020
1.5 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	45.180
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT-LINE	49.990

**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

1.6 VTI Access	1.2 PureTech Active
25.700	27.360

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.6 BlueHDI Active	31.160	E	D	4	1.560	99	254	12,4	166	4,1	109	1.349	V	H
1.6 BlueHDI Active	31.860	E	D	4	1.560	99	254	14,3	171	4,2	109	1.374	V	A
Electric Access	29.925	E	0	0	67	200	19,5	110	0,0	0	1.579	V	A	

**Porsche** [www.porsche.nl](http://www.porsche.nl) / [www.porsche.be](http://www.porsche.be)

Porsches rijden zo briljant dat het bijna irritant is. Zelfs hun plompe SUV's zijn wendbaar als ballerina's. De 911 is de eeuwige benchmark in sportauto-land.

**Verkop NL 2017:** 1.437

**718:** De nieuwste incarnatie van Porsches vechtersbaasje heeft een viercilinder turbo-boxer in het midden. Even wennen, maar met dit soort snelheden ben je vast snel overtuigd.

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 718: 'Ondergeschoven wonderkindje'**

**TOPGEARS KEUZE:** ga dan maar meteen voor de S

718 CAYMAN (2-DEURS)	
2.0	69.728
2.0	70.407
2.5 S	85.428
2.5 S	90.229
2.5 GTS	105.728
2.5 GTS	110.993

718 BOXSTER (2-DEURS)	
2.0	71.728
2.0	72.407
2.5 S	87.429
2.5 S	92.229
2.5 GTS	107.728
2.5 GTS	112.993

**911:** Een klassieke rassportwagen, door Porsche doorontwikkeld tot iets geweldigs. Heeft wel zo veel varianten dat je er onmogelijk een kunt kiezen.

**TOPGEARS KEUZE:** 3.8 Carrera GTS Targa Turbo RS Cup 4 S

911 (2-DEURS)	
3.0 CARRERA	120.328
3.0 CARRERA	126.239
3.0 CARRERA 4	131.428
3.0 CARRERA 4	138.712
3.0 CARRERA T	141.525
3.0 CARRERA T	147.441
3.0 CARRERA S	137.028
3.0 CARRERA S	144.771
3.0 CARRERA 4S	147.328
3.0 CARRERA 4S	154.613
3.0 CARRERA GTS	158.028
3.0 CARRERA GTS	164.647
3.0 CARRERA 4 GTS	167.328
3.0 CARRERA 4 GTS	173.947
4.0 GT3	226.528
4.0 GT3	227.444
4.0 GT3 TOURING PACKAGE	232.940
3.8 TURBO	216.628
3.8 TURBO S	245.328
3.8 TURBO S EXCLUSIVE SERIES	300.025
3.8 GT2 RS	352.725

911 TARGA (2-DEURS)	
3.0 TARGA 4	147.028
3.0 TARGA 4	154.312
3.0 TARGA 4S	162.428
3.0 TARGA 4S	169.712
3.0 TARGA 4 GTS	182.528
3.0 TARGA 4 GTS	189.147

911 CABRIO (2-DEURS)	
3.0 CARRERA	135.028
3.0 CARRERA	141.855
3.0 CARRERA 4	147.028
3.0 CARRERA 4	154.312
3.0 CARRERA S	152.128
3.0 CARRERA S	159.413
3.0 CARRERA 4S	162.428
3.0 CARRERA 4S	169.712
3.0 CARRERA GTS	172.228
3.0 CARRERA GTS	178.847
3.0 CARRERA 4 GTS	182.528
3.0 CARRERA 4 GTS	189.147
3.8 TURBO	231.828
3.8 TURBO S	260.528

**Macan:** De Cayenne is voor Porsche zo'n succes gebleken dat ze er wel een modelletje onder moesten proppen. De Macan ziet er geslaagd uit en rijdt voorbeeldig.

**TOPGEARS KEUZE:** 3.0 S, laten we het 'betaalbaar' houden

MACAN (5-DEURS)	
2.0	73.661
3.0 S	97.060
3.0 GTS	112.660
3.6 TURBO	123.060
3.6 TURBO PERFORMANCE PACKAGE	134.160

**Cayenne:** De ultieme makelaars-nepjeep doet het goed. Porsche verkoopt er steeds meer, en dat is goed nieuws: hebben ze centjes over om echte sportwagens te maken.

**TOPGEARS KEUZE:** de Turbo S, geen half werk in dit segment

CAYENNE (5-DEURS)	
3.0	109.438
2.9 S	128.637
4.0 TURBO	202.837
3.0 E-HYBRID	101.008

**Panamera:** De eerste zag er niet best uit, maar Porsche maakt het goed met deze tweede generatie Panamera. Bloedmooi (zeker als Sport Turismo), onwettelijk snel.

**TOPGEARS KEUZE:** die Turbo S E-Hybrid slaat alles

PANAMERA (5-DEURS)	
3.0	109.860
3.0 4	115.860
3.0 4 EXECUTIVE	126.960

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.9 4S	140.660	D	B	6	2.894	441	550	4,4	289	8,1	184	1.870	V+A	A
2.9 4S EXECUTIVE	156.060	C	B	6	2.894	441	550	4,5	289	8,2	187	1.980	V+A	A
4.0 TURBO	194.860	E	B	6	3.996	549	770	3,8	306	9,3	212	1.995	V+A	A
4.0 TURBO EXECUTIVE	209.960	E	B	6	3.996	549	770	3,9	306	9,4	215	2.100	V+A	A
2.9 4 E-HYBRID	115.830	A	H/B	6	2.894	462	700	4,6	278	2,5	56	2.170	V+A	A
2.9 4 E-HYBRID EXECUTIVE	123.530	A	H/B	6	2.894	462	700	4,7	278	2,5	56	2.250	V+A	A
4.0 TURBO S E-HYBRID	196.530	A	H/B	6	3.996	680	850	3,4	310	2,9	66	2.310	V+A	A
4.0 TURBO S E-HYBRID EXECUTIVE	210.230	A	H/B	6	3.996	680	850	3,5	310	2,9	66	2.410	V+A	A

**Renault** [www.renault.nl/](http://www.renault.nl/) [www.renault.be](http://www.renault.be)  
 Renault heeft de afgelopen tijd een geheel eigen stijl ontwikkeld: gedistinctieerd en toch benaderbaar. Dat moet haast wel iedereen aanspreken.  
**Verkopende 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	H
1.3 TCE BOSE	28.140	C	B	4	1.330	163	260	9,2	212	5,2	117	1.245	V	H
1.3 TCE BOSE	30.340	C	B	4	1.330	163	260	8,8	210	5,2	117	1.279	V	H
1.8 TCE 280 RS	41.490	E	B	4	1.798	279	390	5,9	255	7,2	161	1.407	V	H
1.8 TCE 280 RS	43.690	E	B	4	1.798	279	390	5,9	255	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	H
1.6 DCI BOSE	30.740	D	D	4	1.598	131	320	10,0	199	4,0	103	1.293	V	H

**MÉGANE ESTATE (5-DEURS)**

1.3 TCE LIFE	22.340	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 Duitser?

**TOPGEARS KEUZE:** een sterke diesel past 'm prima

**TALISMAN (4-DEURS)**

1.6 TCE LIMITED	34.500	B	B	4	1.618	150	220	9,6	215	5,6	127	1.405	V	A
1.6 TCE INTENS	39.600	B	B	4	1.618	200	260	7,6	237	5,8	130	1.405	V	A
1.5 DCI LIFE	31.600	B	D	4	1.461	110	260	11,9	190	3,6	95	1.362	V	H
1.5 DCI LIMITED	36.300	B	D	4	1.461	110	260	11,9	190	3,7	97	1.386	V	H
1.6 DCI INTENS	38.300	B	D	4	1.598	131	320	10,4	205	3,9	102	1.405	V	H
1.6 DCI INTENS	40.800	C	D	4	1.598	131	320	10,8	205	4,4	115	1.474	V	H
1.6 DCI INTENS	42.900	D	D	4	1.598	160	380	9,4	215	4,5	118	1.497	V	A

**TALISMAN ESTATE (5-DEURS)**

1.6 TCE LIMITED	35.700	B	B	4	1.618	150	220	9,9	215	5,8	132	1.465	V	A
1.6 TCE INTENS	40.800	B	B	4	1.618	200	260	7,9	237	6,0	135	1.469	V	A
1.5 DCI LIFE	32.800	B	D	4	1.461	110	260	12,2	190	3,7	98	1.402	V	H
1.5 DCI LIMITED	37.500	B	D	4	1.461	110	260	12,2	190	3,8	99	1.427	V	H
1.6 DCI INTENS	39.500	C	D	4	1.598	131	320	10,8	205	4,0	108	1.491	V	H
1.6 DCI INTENS	42.000	C	D	4	1.598	131	320	11,2	205	4,5	117	1.515	V	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 elektrokarretje. Dit is 'm geworden. Hij rijdt leuk en is betaalbaar, maar een gewoon stopcontact lust je niet.

**TOPGEARS KEUZE:** ja, met 40-kWh accu voor een goede actieradius

**ZOE (5-DEURS)**

R90 ENTRY 22 KWH (EX ACCU)	21.800	A	E	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	92	220	13,5	135	0,0	0	1.455	V	A
R90 ENTRY 22 KWH	29.700	A	E	0	0	92	220	14,5	135	0,0	0	1.402	V	A
R90 LIFE 40	32.200	A	E	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
--------------	--------	---	---	---	-----	----	-----	------	-----	-----	-----	-------	---	---

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
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 INTENS	25.770	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	H
1.2 TCE BOSE	26.070	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	H
1.2 TCE INTENS	27.370	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	H
1.2 TCE BOSE	27.670	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	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 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	H
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	H

**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 vierwielaandrijving

**KOLEOS (5-DEURS)**

2.0 DCI INITIALE PARIS	52.700	E	D	4	1.995	177	380	9,3	202	5,5	146	1.635	V	A
2.0 DCI 4X4 INITIALE PARIS	56.200	E	D	4	1.995	177	380	9,5	201	5,9	156	1.729	V+A	A

**Scénic:** Scherp gesneden opvolger van de succesvolle Mégane Scénic, in korte of verlengde zevenzits-uitvoering. Goede kwaliteit en nog steeds een praktisch interieur.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.6 dCi, die voldoet prima

**SCÉNIC (5-DEURS)**

1.4 TCE LIFE	26.020	B	B	4	1.330	116	220	11,3	182	5,4	122	1.388	V	H
1.4 TCE LIMITED	28.720	B	B	4	1.330	140	240	10,1	195	5,4	122	1.402	V	H
1.4 TCE LIMITED	30.920	B	B	4	1.330	140	240	10,2	195	5,5	122	1.405	V	A
1.4 TCE BOSE	35.220	B	B	4	1.330	163	270	9,1	200	5,5	122	1.405	V	A
1.5 DCI LIMITED	32.420	C	D	4	1.461	110	260	12,4	184	3,9	100	1.405	V	H
1.5 DCI LIMITED	34.620	C	D	4	1.461	110	260	12,4	184	4,0	104	1.476	V	H
1.6 DCI BOSE	37.720	E	D	4	1.598	131	320	11,4	194	4,5	118	1.515	V	A
1.6 DCI BOSE	39.920	E	D											

**Seat** [www.seat.nl](http://www.seat.nl) / [www.seat.be](http://www.seat.be)

De sportievere tak van de Volkswagen-groep. Daarom begrijpen we niet waarom ze ook een zeventzits MPV maken. Neem een Leon Cupra: wat een ding.  
Verkoppen NL 2017: 8.749

**Mii:** Seats idee van een klein en toch volwassen autootje. Is nagenoeg hetzelfde als zusjes Skoda Citigo en VW Up, maar oogt net even wat leuker.

**TOPGEARS NEUZE:** 75 pk, kekke velgjes, in het rood

**MII (5-DEURS)**

	PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 REFERENCE	11.435	D	B	3	999	60	95	14,4	161	4,1	97	840	V	H
1.0 SPORT INTENSE	14.635	D	B	3	999	75	95	13,2	172	4,1	97	840	V	H
1.0 SPORT INTENSE	14.835	D	B	3	999	75	95	13,9	172	4,2	98	931	V	A
1.0 SPORT ECOFUEL	14.585	D	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 vernieuwend. Ziet er goed uit ook, als een mini-Leon.

**TOPGEARS NEUZE:** 1.0 TSI 115 pk, in FR-uitvoering

**IBIZA (5-DEURS)**

	PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 MPI REFERENCE	14.660	D	B	3	999	75	95	14,7	167	4,9	112	991	V	H
1.0 TSI STYLE	17.460	D	B	3	999	95	175	10,9	182	4,7	106	1.022	V	H
1.0 TSI STYLE	18.360	D	B	3	999	116	200	9,3	195	4,7	108	1.040	V	H
1.0 TSI STYLE	20.560	D	B	3	999	116	200	9,5	193	4,7	108	1.064	V	A
1.5 TSI EVO FR	21.360	D	B	4	1.498	150	250	7,9	215	4,9	112	1.084	V	H
1.0 TGI STYLE	18.460	D	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

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE LEON: 'Scherp gelijnde aanbieder'**

**Leon:** De sportieve, design-technisch meer gewaagde tegenhanger van de VW Golf, met dezelfde fijne techniek. Hier valt weinig op af te dingen.

**TOPGEARS NEUZE:** een van de Cupra's, of gewoon een 1.4 TSI FR

**LEON (5-DEURS)**

	PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 ECOTSI REFERENCE	21.710	D	B	3	999	116	200	9,6	202	4,4	102	1.102	V	H
1.0 ECOTSI STYLE	25.360	D	B	3	999	116	200	10,0	202	4,4	102	1.125	V	A
1.4 ECOTSI STYLE	26.310	D	B	4	1.395	150	250	8,0	215	4,8	113	1.141	V	H
1.4 ECOTSI STYLE	27.710	D	B	4	1.395	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 CUPRA 300	41.910	D	B	4	1.984	301	380	5,8	250	6,9	158	1.295	V	H
2.0 TSI CUPRA 300	43.910	D	B	4	1.984	301	380	5,7	250	6,7	156	1.321	V	A
2.0 TSI CUPRA R	56.110	D	B	4	1.984	301	380	5,7	250	6,8	156	1.321	V	A
1.4 TGI STYLE	24.960	D	B/A	4	1.395	110	200	10,9	194	5,3	96	1.259	V	H
1.6 TDI REFERENCE	26.510	D	D	4	1.598	116	250	9,8	197	4,0	105	1.160	V	H
1.6 TDI STYLE	30.160	D	D	4	1.598	116	250	9,8	197	4,1	108	1.180	V	A
2.0 TDI FR	32.410	D	D	4	1.968	150	320	8,4	211	4,5	117	1.235	V	A
2.0 TDI XCELLENCE	35.360	D	D	4	1.968	150	320	8,4	211	4,5	117	1.235	V	A
2.0 TDI FR	35.260	D	D	4	1.968	184	380	7,5	228	4,5	118	1.270	V	H
2.0 TDI FR	38.210	D	D	4	1.968	184	380	7,5	226	4,6	120	1.290	V	A

**LEON SC (3-DEURS)**

	PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.8 TSI FR	30.810	D	B	4	1.798	180	250	7,5	226	6,0	138	1.190	V	H
1.8 TSI FR	32.210	D	B	4	1.798	180	250	7,2	224	5,8	134	1.207	V	A
2.0 TSI CUPRA 300	41.560	D	B	4	1.984	301	380	5,7	250	6,9	158	1.275	V	H
2.0 TSI CUPRA 300	43.560	D	B	4	1.984	301	380	5,6	250	6,7	153	1.295	V	H
2.0 TDI FR	34.910	D	D	4	1.968	184	380	7,4	228	4,5	118	1.250	V	H
2.0 TDI FR	37.860	D	D	4	1.968	184	380	7,4	226	4,6	120	1.270	V	A

**LEON ST (5-DEURS)**

	PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 ECOTSI REFERENCE	22.710	D	B	3	999	116	200	9,8	202	4,4	102	1.136	V	H
1.0 ECOTSI STYLE	26.360	D	B	3	999	116	200	9,8	202	4,4	102	1.159	V	A
1.4 TSI X-PERIENGE	28.210	D	B	4	1.395	125	200	9,7	200	5,3	122	1.163	V	H
1.4 ECOTSI STYLE	27.310	D	B	4	1.395	150	250	8,2	215	4,8	113	1.177	V	H
1.4 ECOTSI STYLE	28.710	D	B	4	1.395	150	250	8,2	215	4,8	116	1.197	V	A
1.8 TSI FR	32.160	D	B	4	1.798	180	250	7,5	226	6,0	138	1.255	V	H
1.8 TSI XCELLENCE	33.560	D	B	4	1.798	180	250	7,2	224	5,8	134	1.272	V	A
1.8 TSI X-PERIENGE 4-DRIVE	40.560	D	B	4	1.798	180	280	7,2	221	6,5	152	1.386	V+A	A
2.0 TSI CUPRA 300	42.910	D	B	4	1.984	301	380	6,0	250	7,0	161	1.340	V	H
2.0 TSI CUPRA 300	44.910	D	B	4	1.984	301	380	5,9	250	6,8	156	1.366	V	A
2.0 TSI CUPRA 300 4DRIVE	48.810	D	B	4	1.984	301	380	4,9	250	7,2	164	1.445	V+A	A
1.4 TGI STYLE	25.960	D	B/A	4	1.395	110	200	11,0	194	5,4	96	1.295	V	H
1.6 TDI REFERENCE	27.510	D	D	4	1.598	116	250	9,9	197	4,1	108	1.205	V	H
1.6 TDI X-PERIENGE	31.210	D	D	4	1.598	116	250	10,0	193	4,1	109	1.231	V	H
1.6 TDI STYLE BUSINESS INTENSE	31.560	D	D	4	1.598	116	250	9,9	197	4,2	111	1.226	V	H
2.0 TDI FR	33.410	D	D	4	1.968	150	340	8,6	215	4,2	112	1.258	V	H
2.0 TDI FR	36.360	D	D	4	1.968	150	320	8,6	213	4,5	117	1.288	V	H
2.0 TDI FR	36.260	D	D	4	1.968	184	380	7,8	228	4,6	121	1.315	V	H
2.0 TDI FR	39.210	D	D	4	1.968	184	380	7,8	226	4,8	125	1.335	V	A
2.0 TDI X-PERIENGE 4-DRIVE	43.560	D	D	4	1.968	184	380	7,1	224	5,4	139	1.429	V+A	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 NEUZE:** een mondvol chilipepers

**ARONA (5-DEURS)**

	PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 TSI REFERENCE	18.710	D	B	3	999	95	175	11,4	173	4,9	111	1.065	V	H
1.0 TSI STYLE	22.810	D	B	3	999	116	200	9,8	182	4,9	113	1.087	V	H
1.0 TSI STYLE	24.310	D	B	3	999	116	200	10,0	182	5,0	113	1.110	V	A
1.5 TSI EVO FR	26.610	D	B	4	1.498	150	250	8,3	205	5,1	115	1.222	V	H
1.6 TDI STYLE	25.910	D	D	4	1.598	95	250	11,9	172	4,0	105	1.297	V	H
1.6 TDI STYLE	27.910	D	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 NEUZE:** liefst een vierwiel aandrijver natuurlijk

**ATECA (5-DEURS)**

	PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.0 ECOTSI REFERENCE	26.910	D	B	3	999	116	200	10,5	183	5,2	119	1.180	V	H
1.4 ECOTSI STYLE	31.060	D	B	4	1.395	150	250	8,5	201	5,3	122	1.259	V	H
1.4 ECOTSI STYLE	33.660	D	B	4	1.395	150	250	8,6	198	5,4	124	1.275	V	A
1.4 ECOTSI FR 4DRIVE	36.660	D	B	4	1.395	150	250	9,0	192	6,1	139	1.360	V+A	A
1.4 ECOTSI FR 4DRIVE	40.210	D	B	4	1.395	150	250	9,9	189	6,3	149	1.376	V+A	A
2.0 ECOTSI FR 4DRIVE	47.010	D	B	4	1.984	190	320	7,9	212	6,0	159	1.436	V+A	A
1.6 TDI REFERENCE	32.060	D	D	4	1.598	116	250	10,5	184	4,5	118	1.275	V	H
2.0 TDI XCELLENCE 4DRIVE	44.460	D	D	4	1.968	150	340	8,6	196	5,1	134	1.448	V+A	A

2.0 TDI XCELLENCE 4DRIVE

PROIS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMO
----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	-------

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
2.0 TDI STYLE BUSINESS	43.270	C	D	4	1.968	150	340	9,0	217	4,4	113	1.470	V	A
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
<b>SUPER COMBI (5-DEURS)</b>														
1.4 TSI ACTIVE BUSINESS	31.770	D	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	D	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	H
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	1.475	V	H
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 passende iPads voor je kinderen

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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	8,4	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	H
1.6 TDI AMBITION	32.900	E	D	4	1.598	116	250	10,7	188	4,5	118	1.426	V	H
1.6 TDI AMBITION	34.700	E	D	4	1.598	116	250	10,9	188	4,3	115	1.441	V	H
2.0 TDI 4X4 STYLE BUSINESS	45.500	D	D	4	1.968	150	340	9,3	195	5,2	138	1.591	V+A	A

**Kodiaq:** Dit is de sleutel tot de toekomst: een grote, semi-stoere, betaalbare SUV-achtige met plek voor zeven. Wat wil een doorzovader nog meer?



**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met vierwielaandrijving

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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](http://www.smart.nl/be.smart.com)  
Het idee was aardig, de uitvoering matig: een auto voor twee mensen die niet groter is dan twee mensen. Deze generatie is al beter dan het origineel.  
**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, matzwaar sloopkogeltje

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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	H
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
<b>FORTWO CABRIO (3-DEURS)</b>														
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

**Fortour:** 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	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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	H
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](http://www.ssangyong.nl/www.ssangyong.be)  
Maakte niet dezelfde groei door als andere Koreaanse merken. Bouwt vooral auto's die caravans kunnen trekken, en verder niks. Zal ook wel zo blijven.  
**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	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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	29.879	F	D	4	1.597	116	300	12,0	175	4,5	119	1.390	V+A	H

**XLV:** Hier is het antwoord op al je vragen: de SsangYong XLV, eigenlijk een verlengde Tivoli. Kijkt een beetje teuring, is dat misschien ook wel.



**TOPGEARS KEUZE:** voor deze prijzen?

**XLV (5-DEURS)**

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.6 2WD CRYSTAL	26.646	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 niimmer

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -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	H
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			

	PRIUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	----------------	-----------	-----------	---------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

<b>CELERIO (5-DEURS)</b>														
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!

<b>IGNIS (5-DEURS)</b>														
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

<b>SWIFT (5-DEURS)</b>														
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	A
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 pruk

<b>BALENO (5-DEURS)</b>														
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	D	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

<b>S-CROSS (5-DEURS)</b>														
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	D	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	D	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	A

**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

<b>VITARA (5-DEURS)</b>														
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	A
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	A

**Tesla** [www.teslamotors.com](http://www.teslamotors.com)

Het merk dat elektrisch rijden eigenhandig cool maakte. Zorgt steevast voor een flinke dosis lol in zijn auto's, en dat waarderen we.

**Verkopende NL 2017:** 3.317

**Model S:** De Tesla die de boel echt in beweging zette. Grote, knappe sedan die als 100D werkelijk iedereen het snot voor de ogen rijdt.

**TOPGEARS KEUZE:** absoluut de 100D

<b>MODEL S (5-DEURS)</b>														
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

<b>MODEL X (5-DEURS)</b>														
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](http://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

**AYGO:** Zo zeg, veel groter hadden ze het contrast met z'n voorganger niet kunnen maken. Verkrijgbaar in allerlei kleurcombinaties en met rare accenten. Cool!

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE AYGO:** 'Rollend stripfiguurtje'

	PRIUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	----------------	-----------	-----------	---------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**TOPGEARS KEUZE:** knaloranjie met zwarte X en boemstereo

<b>AYGO (3-DEURS)</b>														
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

<b>AYGO (5-DEURS)</b>														
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

<b>YARIS (3-DEURS)</b>														
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

<b>YARIS (5-DEURS)</b>														
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

<b>AURIS (5-DEURS)</b>														
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	A
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

<b>AURIS TOURING SPORTS (5-DEURS)</b>														
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

<b>AVENIS TOURING SPORTS (5-DEURS)</b>														
1.8 VVT-I ASPIRATION	35.810	C	B	4	1.798	147	180	9,7	200	6,1	140	1.385	V	




PRISJ.NL	ENERGIEBELA	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
----------	-------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**TOPGEARS KEUZE:** in het vuurrood  
**GT86 (2-DEURS)**  
 2.0 D-4S SPORT 57.020 ■ B 4 1.998 200 205 8,2 210 8,0 183 1.238 A A  
 2.0 D-4S SPORT 61.395 ■ B 4 1.998 200 205 7,6 226 8,6 196 1.215 A H

**Volkswagen** [www.volkswagen.nl](http://www.volkswagen.nl) / [www.volkswagen.be](http://www.volkswagen.be)

Er zijn niet veel auto's die nagenoeg alles goed doen, maar veel ervan 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 aardig, 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 ■ B 3 999 60 95 14,4 162 4,1 96 834 V H  
 1.0 TSI GTI 19.055 ■ D B 3 999 116 200 8,8 196 4,8 110 1.070 V H  
**UP! (5-DEURS)**  
 1.0 BMT TAKE UP! 11.285 ■ C B 3 999 60 95 14,4 162 4,1 96 834 V H  
 1.0 BMT MOVE UP! 14.230 ■ C B 3 999 60 95 15,3 162 4,1 95 840 V A  
 1.0 BMT UP! BEATS 13.860 ■ C B 3 999 75 95 13,5 172 4,1 96 836 V A  
 1.0 BMT HIGH UP! 16.760 ■ C B 3 999 75 95 14,9 172 4,2 97 840 V A  
 1.0 TSI BMT UP! BEATS 14.975 ■ C B 3 999 90 160 9,9 185 4,4 101 902 V H  
 1.0 TSI GTI 19.430 ■ D B 3 999 116 200 8,8 196 4,8 110 1.070 V H  
 1.0 ECOFUEL MOVE UP! 14.265 ■ A B/A 3 999 68 90 16,3 165 0,0 82 933 V A  
 E-UP! 26.790 ■ A E 0 0 82 210 12,4 130 11,7 0 1.129 V H

**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 H  
 1.0 MPI COMFORTLINE 17.735 ■ C B 3 999 75 95 14,9 170 4,7 108 1.005 V H  
 1.0 TSI COMFORTLINE 18.835 ■ B B 3 999 95 175 10,8 187 4,4 101 1.045 V H  
 1.0 TSI COMFORTLINE 20.635 ■ C B 3 999 95 175 10,8 187 4,6 105 1.080 V A  
 1.0 TSI COMFORTLINE 19.975 ■ C B 3 999 116 200 9,5 200 4,6 105 1.055 V H  
 1.0 TSI HIGHLINE 23.135 ■ C B 3 999 116 200 9,5 200 4,6 105 1.090 V A  
 2.0 TSI GTI 29.275 ■ E B 4 1.984 200 320 6,7 237 5,9 134 1.241 V A  
 1.0 TGI TRENDLINE 17.075 ■ A B/A 3 999 90 160 11,9 183 3,1 85 1.139 V H  
 1.6 TDI TRENDLINE 20.075 ■ D D 4 1.598 95 250 11,2 185 3,7 97 1.147 V H

**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 góód, 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 H  
 1.0 TSI TRENDLINE 23.880 ■ B B 3 999 110 200 9,9 196 4,7 106 1.137 V H  
 1.0 TSI COMFORTLINE 28.420 ■ B B 3 999 110 200 9,9 196 4,7 106 1.157 V H  
 1.5 TSI COMFORTLINE 26.880 ■ C B 4 1.498 131 200 9,1 210 4,9 113 1.180 V H  
 1.5 TSI COMFORTLINE 29.380 ■ B B 4 1.498 131 200 9,1 210 4,8 110 1.222 V A  
 1.5 TSI HIGHLINE 29.720 ■ C B 4 1.498 150 250 8,3 216 5,1 116 1.216 V H  
 1.5 TSI HIGHLINE 32.220 ■ C B 4 1.498 150 250 8,3 216 5,0 114 1.238 V A  
 2.0 TSI GTI BUSINESS 38.580 ■ E B 4 1.984 230 350 6,4 250 6,4 148 1.286 V H  
 2.0 TSI GTI PERFORMANCE BUSINESS 40.120 ■ E B 4 1.984 245 370 6,2 250 6,6 150 1.309 V H  
 2.0 TSI GTI PERFORMANCE BUSINESS 42.620 ■ E B 4 1.984 245 370 6,2 248 6,3 144 1.337 V A  
 2.0 TSI AMOTION R 55.680 ■ G B 4 1.984 310 380 5,1 250 7,9 180 1.405 V+A H  
 2.0 TSI AMOTION R 58.180 ■ G B 4 1.984 310 380 4,6 250 7,0 163 1.427 V+A H  
 28.520 ■ G B 4 1.395 110 200 10,6 195 5,6 98 1.282 V H  
 1.4 TGI CNG COMFORTLINE 31.020 ■ A B/A 4 1.395 110 200 10,6 195 5,3 95 1.295 V H  
 1.6 TDI TRENDLINE 27.920 ■ E D 4 1.598 116 250 10,2 198 4,0 104 1.223 V H  
 1.6 TDI TRENDLINE 30.420 ■ D D 4 1.598 116 250 10,2 198 3,8 100 1.243 V H  
 2.0 TDI HIGHLINE 33.520 ■ E D 4 1.968 150 340 8,6 216 4,3 111 1.286 V H  
 2.0 TDI HIGHLINE 36.020 ■ F D 4 1.968 150 340 8,6 214 4,5 117 1.330 V A  
 2.0 TDI GTD BUSINESS 40.280 ■ F D 4 1.968 184 380 7,5 230 4,5 119 1.277 V H  
 2.0 TDI GTD BUSINESS 42.780 ■ F D 4 1.968 184 380 7,5 228 4,5 118 1.295 V A  
 E-GOLF 38.490 ■ A E 0 0 136 290 9,1 150 0,0 0 1.515 V A

**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 H  
 1.0 TSI TRENDLINE 27.480 ■ B B 3 999 110 200 10,4 197 4,8 109 1.217 V H  
 1.5 TSI COMFORTLINE 27.980 ■ B B 4 1.498 131 200 9,5 211 4,9 113 1.246 V A  
 1.5 TSI COMFORTLINE 30.480 ■ B B 4 1.498 131 200 9,5 211 4,8 110 1.278 V A  
 1.5 TSI HIGHLINE 30.820 ■ B B 4 1.498 150 250 8,7 218 5,1 116 1.260 V H  
 1.5 TSI HIGHLINE 33.320 ■ B B 4 1.498 150 250 8,7 218 5,0 114 1.284 V A  
 2.0 TSI AMOTION R 59.280 ■ F B 4 1.984 310 400 4,8 250 7,2 164 1.493 V+A H  
 1.4 TGI CNG COMFORTLINE 29.620 ■ A B/A 4 1.395 110 200 10,9 196 5,6 98 1.263 V H  
 1.4 TGI CNG COMFORTLINE 32.120 ■ A B/A 4 1.395 110 200 11,5 196 5,3 95 1.291 V H  
 1.6 TDI TRENDLINE 29.020 ■ D D 4 1.598 116 250 10,7 200 4,0 104 1.276 V H  
 1.6 TDI TRENDLINE 31.520 ■ D D 4 1.598 116 250 10,7 200 3,9 101 1.295 V H  
 2.0 TDI HIGHLINE 34.620 ■ E D 4 1.968 150 340 8,9 218 4,4 113 1.338 V H  
 2.0 TDI HIGHLINE 37.120 ■ E D 4 1.968 150 340 8,9 216 4,6 117 1.358 V A  
 2.0 TDI GTD BUSINESS 40.980 ■ F D 4 1.968 184 380 7,9 231 4,7 124 1.375 V H  
 2.0 TDI GTD BUSINESS 43.480 ■ F D 4 1.968 184 380 7,9 229 5,0 125 1.395 V A

**Beetle:** Na de afschrikwekkende klomp retro-blijheid die zijn voorganger was, is deze Beetle een verademing. Een bijzonder tof ding.

**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 H  
 1.2 TSI DUNE 30.560 ■ C B 4 1.197 105 175 11,3 177 5,5 126 1.266 V H  
 1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES 30.720 ■ C B 4 1.390 150 250 8,7 203 5,5 126 1.263 V A

1.4 TSI DUNE 34.520 ■ C B 4 1.395 150 250 8,8 200 5,5 127 1.295 V A  
 2.0 TSI DUNE 38.920 ■ B B 4 1.984 220 350 6,9 228 6,6 153 1.364 V H  
 2.0 TSI DUNE 41.020 ■ B B 4 1.984 220 350 6,9 226 6,8 157 1.389 V A

**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 H  
 1.2 TSI DUNE 35.370 ■ D B 4 1.197 105 175 12,1 175 5,6 129 1.360 V H  
 1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES 35.820 ■ D B 4 1.390 150 250 9,1 201 5,7 130 1.332 V A  
 1.4 TSI DUNE 39.570 ■ D B 4 1.395 150 250 9,2 198 5,6 130 1.404 V A  
 2.0 TSI DUNE 43.800 ■ E B 4 1.984 220 350 7,1 226 6,8 157 1.447 V H  
 2.0 TSI DUNE 45.900 ■ E B 4 1.984 220 350 7,1 224 6,9 161 1.471 V H

**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 A  
 1.4 TSI COMFORTLINE 35.175 ■ B B 4 1.395 125 200 9,7 208 5,3 122 1.267 V H  
 1.4 TSI ACT COMFORTLINE 37.035 ■ A B 4 1.395 150 250 8,4 220 5,0 114 1.317 V H  
 1.4 TSI ACT COMFORTLINE 37.035 ■ B B 4 1.395 150 250 8,4 220 4,8 112 1.283 V H  
 1.4 TSI GTE 44.305 ■ A B/H 4 1.395 218 400 7,4 225 1,7 38 1.622 V A  
 1.6 TDI COMFORTLINE 37.975 ■ C D 4 1.598 120 250 10,8 206 4,0 101 1.359 V A  
 1.6 TDI COMFORTLINE 37.975 ■ C D 4 1.598 120 250 10,8 206 4,0 103 1.344 V H  
 2.0 TDI COMFORTLINE 40.475 ■ D D 4 1.968 150 340 8,7 218 4,3 112 1.444 V A  
 2.0 TDI COMFORTLINE 40.475 ■ C D 4 1.968 150 340 8,7 220 4,2 108 1.403 V H  
 2.0 BITDI AMOTION HIGHLINE 55.075 ■ G D 4 1.968 239 500 6,1 240 5,7 149 1.621 V+A H

**PASSAT VARIANT (5-DEURS)**  
 1.4 TSI COMFORTLINE 36.775 ■ B B 4 1.395 125 200 9,9 206 5,3 123 1.294 V H  
 1.4 TSI COMFORTLINE 36.775 ■ B B 4 1.395 125 200 9,9 206 5,0 116 1.266 V A  
 1.4 TSI ACT COMFORTLINE 38.635 ■ B B 4 1.395 150 250 8,6 218 5,0 116 1.353 V A  
 1.4 TSI ACT COMFORTLINE 38.635 ■ A B 4 1.395 150 250 8,6 218 5,0 116 1.329 V H  
 2.0 TSI AMOTION HIGHLINE 56.635 ■ E B 4 1.984 280 350 5,7 250 7,3 167 1.574 V+A H  
 1.4 TSI GTE 45.905 ■ A B/H 4 1.395 218 400 7,6 225 1,7 38 1.635 V A  
 1.6 TDI COMFORTLINE 39.575 ■ C D 4 1.598 120 250 11,0 204 4,0 105 1.385 V H  
 1.6 TDI COMFORTLINE 39.575 ■ C D 4 1.598 120 250 11,0 204 4,0 103 1.400 V H  
 2.0 TDI COMFORTLINE 42.075 ■ D D 4 1.968 150 340 8,9 218 4,2 111 1.440 V H  
 2.0 TDI COMFORTLINE 42.075 ■ D D 4 1.968 150 340 8,9 216 4,4 113 1.479 V H  
 2.0 BITDI AMOTION HIGHLINE 56.675 ■ G D 4 1.968 239 500 6,3 238 5,8 151 1.635 V+A H

**Arteon:** Als je de Passat niet mooi genoeg vindt - of je buurman heeft er al een - kun je kiezen voor de Arteon. Schitterend en indrukwekkend, ook qua tech.

**TOPGEARS KEUZE:** 2.0 TSI  
**ARTEON (4-DEURS)**  
 1.5 TSI 39.235 ■ B B 4 1.448 150 320 9,0 222 5,1 117 1.404 V H  
 1.5 TSI 39.235 ■ B B 4 1.448 150 320 8,9 220 5,8 129 1.456 V A  
 2.0 TSI ELEGANCE 44.075 ■ B B 4 1.984 190 320 7,7 239 6,0 135 1.500 V A  
 2.0 TSI 4MOTION BUSINESS R 56.535 ■ D B 4 1.984 280 350 5,6 250 7,3 164 1.616 V+A H  
 2.0 TDI 42.975 ■ C D 4 1.968 150 340 9,4 222 4,0 110 1.514 V H  
 2.0 TDI 42.975 ■ C D 4 1.968 150 340 9,1 220 4,5 114 1.543 V A  
 2.0 TDI ELEGANCE 48.435 ■ D D 4 1.968 190 400 8,0 238 4,7 122 1.555 V A  
 2.0 TDI 4MOTION BUSINESS R 56.835 ■ D D 4 1.968 239 500 6,5 245 5,9 152 1.728 V+A H

**T-Roc:** Traditioneel kijkt VW bij trends eerst de kat uit de boom, alvorens er keihard in te komen met een uitstekende positie. Zo ook bij deze T-Roc.

**TOPGEARS KEUZE:** in het paars met oranje stoelen  
**T-ROC (5-DEURS)**  
 1.0 TSI 25.680 ■ C B 3 999 116 200 10,1 187 5,1 116 1.170 V H  
 1.5 TSI STYLE 29.160 ■ C B 4 1.498 150 250 8,4 205 5,3 120 1.230 V H  
 1.5 TSI 29.180 ■ D B 4 1.498 150 250 8,4 205 5,4 122 1.250 V A  
 2.0 TSI 4MOTION SPORT 37.320 ■ F B 4 1.984 190 320 7,2 216 6,7 153 1.395 V+A H

**Tiguan:** De tweede generatie van VW's SUV-succesnummer mag er zijn: moderne technologie, een vlot uiterlijk en precies zo veel (of weinig) offroad-capaciteit als je verwacht.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.4 TSI 4Motion  
**TIGUAN (5-DEURS)**  
 1.4 TSI COMFORTLINE 32.605 ■ C B 4 1.395 125 200 10,5 190 6,0 135 1.390 V H  
 1.4 TSI ACT COMFORTLINE 35.685 ■ C B 4 1.395 150 250 9,2 202 5,7 130 1.390 V H  
 1.4 TSI ACT COMFORTLINE 38.045 ■ D B 4 1.395 150 250 9,2 200 6,0 137 1.398 V A  
 1.4 TSI AMOTION COMFORTLINE 38.045 ■ E B 4 1.395 150 250 9,2 200 6,8 153 1.492 V+A H  
 2.0 TSI AMOTION HIGHLINE 47.685 ■ F B 4 1.984 180 320 7,7 208 7,2 166 1.545 V+A H  
 2.0 TSI AMOTION HIGHLINE 53.345 ■ F B 4 1.984 220 350 6,5 220 7,7 177 1.569 V+A H  
 2.0 TDI COMFORTLINE 38.825 ■ F D 4 1.968 116 320 10,9 185 4,7 123 1.474 V H  
 2.0 TDI COMFORTLINE 41.925 ■ F D 4 1.968 150 340 9,3 204 4,7 123 1.468 V H  
 2.0 TDI COMFORTLINE 44.285 ■ F D 4 1.968 150 340 9,3 202 4,8 127 1.515 V H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 49.145 ■ G D 4 1.968 150 340 9,3 200 5,7 141 1.573 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 59.245 ■ G D 4 1.968 239 500 6,5 228 6,4 167 1.695 V+A H

**TIGUAN ALLSPACE (5-DEURS)**  
 1.4 TSI TRENDLINE 36.545 ■ C B 4 1.395 150 250 9,5 200 6,0 135 1.470 V H  
 1.4 TSI TRENDLINE 7P. 37.151 ■ C B 4 1.395 150 250 9,5 200 6,0 135 1.470 V H  
 1.4 TSI TRENDLINE 38.845 ■ D B 4 1.395 150 250 9,5 198 6,3 143 1.490 V A  
 1.4 TSI TRENDLINE 7P. 40.048 ■ D B 4 1.395 150 250 9,5 198 6,3 146 1.490 V A  
 2.0 TSI AMOTION HIGHLINE 50.845 ■ F B 4 1.984 180 320 8,2 208 7,6 172 1.635 V+A H  
 2.0 TSI AMOTION HIGHLINE 7P. 52.825 ■ F B 4 1.984 180 320 8,2 208 7,6 175 1.635 V+A H  
 2.0 TSI AMOTION HIGHLINE 55.985 ■ B B 4 1.984 220 350 6,8 223 8,1 185 1.655 V+A H  
 2.0 TSI AMOTION HIGHLINE 7P. 56.591 ■ B B 4 1.984 220 350 6,8 223 8,1 185 1.655 V+A H  
 2.0 TDI TRENDLINE 42.645 ■ F D 4 1.968 150 340 9,8 202 4,9 129 1.560 V H  
 2.0 TDI TRENDLINE 7P. 43.251 ■ F D 4 1.968 150 340 9,8 202 4,9 129 1.560 V H  
 2.0 TDI TRENDLINE 44.945 ■ F D 4 1.968 150 340 9,8 200 5,0 130 1.595 V H  
 2.0 TDI TRENDLINE 7P. 45.551 ■ F D 4 1.968 150 340 9,8 200 5,0 130 1.595 V H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 49.525 ■ G D 4 1.968 150 340 9,9 199 5,6 147 1.635 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 7P. 51.080 ■ G D 4 1.968 150 340 9,9 199 5,6 150 1.635 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 52.025 ■ G D 4 1.968 150 340 9,9 198 5,9 153 1.675 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 7P. 52.631 ■ G D 4 1.968 150 340 9,9 198 5,9 153 1.675 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 55.225 ■ G D 4 1.968 190 400 8,6 210 5,9 153 1.705 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 7P. 55.831 ■ G D 4 1.968 190 400 8,6 210 5,9 153 1.705 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 62.085 ■ G D 4 1.968 239 500 6,7 228 6,5 170 1.780 V+A H  
 2.0 TDI AMOTION HIGHLINE 7P. 62.691 ■ G D 4 1.968 239 500 6,7 228 6,5 170 1.780 V+A H


**Touareg:** Imposanter dan ooit, en met meer technologie aan boord dan het gemiddelde vliegtuig. Gaaf ding, maar het ingetogene is er wel een beetje van af.

**TOPGEARS KEUZE:** in een beschaafd kleurtje dan maar  
**TOUAREG (5-DEURS)**  
 3.0 TDI 88.555 ■ F D 6 2.967 286 600 6,1 235 6,9 182 2.070 V+A H

**Touvan:** Onopvallende maar doordachte midi-MPV waar zeven personen in zouden moeten passen. Met een beetje proppen. Een nuttig ding voor families.


**TOPGEARS KEUZE:** 2.0 TDI, dan kun je die zeven personen tenminste ook op gang brengen

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
<b>TOURAN (5-DEURS)</b>														
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	D	D	4	1.598	116	250	11,9	190	4,2	111	1.460	V A	
1.6 TDI SCR COMFORTLINE 7P	40.341	D	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 laatste overgebleven grote MPV's - de rest is inmiddels allemaal verzameld door de zeventzits SUV. Toch is dit ook praktisch. En saai... 

**TOPGEARS KEUZE: 2.0 TDI SHARAN (5-DEURS)**

1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	48.535	C	B	4	1.395	150	250	9,9	200	6,5	150	1.655	V H	
1.4 TSI EXCLUSIVE SERIES	52.935	C	B	4	1.395	150	250	9,9	198	6,7	156	1.668	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. 

**TOPGEARS KEUZE: met heel veel dvd-schermen erin CADDY COMBI (5-DEURS)**

1.2 TSI TRENDLINE	27.060	D	B	4	1.197	84	160	14,7	157	6,1	139	1.380	V H	
1.2 TSI TRENDLINE 7P	27.733	D	B	4	1.197	84	160	14,7	157	6,1	139	1.380	V H	
1.0 TSI TRENDLINE	27.190	C	B	4	999	102	175	12,1	172	5,5	126	1.371	V H	
1.0 TSI TRENDLINE 7P	27.863	C	B	4	999	102	175	12,1	172	5,5	126	1.371	V H	
1.4 TSI TRENDLINE	29.560	D	B	4	1.395	125	220	10,9	185	5,8	133	1.417	V H	
1.4 TSI TRENDLINE 7P	30.233	D	B	4	1.395	125	220	10,9	185	5,8	133	1.417	V H	
1.4 TSI TRENDLINE	31.420	D	B	4	1.395	125	220	10,9	183	5,8	132	1.443	V A	
1.4 TSI TRENDLINE 7P	32.093	D	B	4	1.395	125	220	10,9	183	5,8	132	1.443	V A	
1.4 TGI TRENDLINE	31.220	B	B/A	4	1.395	110	200	12,9	174	4,3	118	1.568	V H	
1.4 TGI TRENDLINE 7P	32.005	B	B/A	4	1.395	110	200	12,9	174	4,3	118	1.568	V H	
1.4 TGI TRENDLINE	34.320	C	B/A	4	1.395	110	200	12,9	172	4,4	122	1.605	V A	
1.4 TGI TRENDLINE 7P	34.993	C	B/A	4	1.395	110	200	12,9	172	4,4	122	1.605	V A	
2.0 TDI TRENDLINE	33.860	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	E	D	4	1.968	102	250	13,0	172	4,6	126	1.487	V H	
2.0 TDI TRENDLINE	40.650	E	D	4	1.968	102	250	13,0	170	4,9	130	1.523	V A	
2.0 TDI TRENDLINE 7P	41.323	E	D	4	1.968	102	250	13,0	170	4,9	130	1.523	V A	


**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.

Verkopende 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. 

**TOPGEARS KEUZE: een T4 met goede uitrusting V40 (5-DEURS)**


1.5 T2 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	8,9	210	6,0	139	1.315	V H	
1.5 T3 EDITION	29.015	D	B	4	1.498	152	250	8,3	210	5,7	132	1.343	V A	
2.0 D2 EDITION	31.015	F	D	4	1.969	120	280	10,6	190	4,6	122	1.353	V H	
2.0 D2 EDITION	31.015	F	D	4	1.969	120	280	10,5	190	4,5	118	1.383	V H	
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	
<b>V40 CROSS COUNTRY (5-DEURS)</b>														
1.5 T3 EDITION	30.015	D	B	4	1.498	152	250	8,5	210	5,8	134	1.360	V A	
2.0 D2 EDITION	32.015	D	D	4	1.969	120	280	10,7	190	4,7	123	1.394	V H	
2.0 D2 EDITION	32.015	F	D	4	1.969	120	280	10,6	190	4,6	121	1.394	V A	
2.0 D3 EDITION	34.015	F	D	4	1.969	150	320	8,7	205	4,7	123	1.402	V H	
2.0 D3 EDITION	34.015	F	D	4	1.969	150	350	8,6	205	4,6	121	1.396	V A	

**V60:** Volvo lijkt haast geen stap verkeerd te kunnen doen: deze V60 is alwéér een plaatje. Of is dat omdat ie als twee druppels water op de V90 lijkt? 

**TOPGEARS KEUZE: die T8 zal een flitsend feestje zijn V60 (5-DEURS)**

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	H	H/B	4	1.969	390	N.B.	N.B.	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	
<b>V60 (MY2018) (5-DEURS)</b>														
1.5 T2 POLAR	35.415	C	B	4	1.498	122	220	10,3	190	5,9	138	1.489	V A	
2.0 T3 POLAR	35.415	C	B	4	1.969	152	250	8,7	205	5,8	135	1.479	V H	
1.5 T3 POLAR	37.415	C	B	4	1.498	152	250	8,7	205	5,9	138	1.472	V A	
2.0 D2 POLAR	36.915	C	D	4	1.969	120	280	11,5	195	3,8	101	1.460	V H	
2.0 D2 POLAR	39.415	D	D	4	1.969	120	280	11,7	195	4,3	111	1.457	V A	
2.0 D3 POLAR	38.415	C	D	4	1.969	150	320	9,1	210	4,0	105	1.474	V H	
2.0 D3 POLAR	40.915	D	D	4	1.969	150	320	9,1	210	4,3	111	1.457	V A	
<b>V60 CROSS COUNTRY (5-DEURS)</b>														
2.0 T5 POLAR+	47.915	D	B	4	1.969	245	350	6,6	210	6,6	153	1.546	V A	
2.0 T5 AWD POLAR+	51.915	E	B	4	1.969	245	350	6,8	210	7,4	168	1.599	V+A A	
2.0 D3 POLAR+	41.915	D	D	4	1.969	150	320	9,1	205	4,2	111	1.532	V H	
2.0 D3 POLAR+	44.415	D	D	4	1.969	150	320	9,1	205	4,6	120	1.565	V A	

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERINHOUW (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
<b>2.0 D4 POLAR+</b>														
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 H	
2.0 D4 AWD POLAR+	54.815	D	D	5	2.400	190	420	8,9	205	5,7	149	1.629	V+A A	

**S90/V90:** Met deze schitterende sedan/station-combinatie zet Volvo zich neer als wellness-specialist bij uitstek. Hierin rijden is ontspannen genieten; zelfs met enkel viercilinders. 

**TOPGEARS KEUZE: een V90 D5, snel en stijlvol S90 (4 -DEURS)**

2.0 T4 MOMENTUM	49.315	C	B	4	1.969	190	300	8,7	210	6,7	155	1.603	V A	
2.0 T5 MOMENTUM	54.515	C	B	4	1.969	250	350	6,8	230	6,6	154	1.603	V A	
2.0 T8 AWD MOMENTUM	64.685	H	H/B	4	1.969	407	640	5						



THIJS TIMMERMANS

waardenburg

Thijs Timmermans Waardenburg B.V. | Filipsweistraat 9 | 4181 CH Waardenburg | 0418 - 745130

Ontdek onze wereld van exclusieve auto's

[thijstimmermans.com](https://thijstimmermans.com)

De nieuwe Audi Q8  
**Welcome to the  
8th dimension**



De nieuwe Audi Q8 voegt een nieuwe dimensie toe aan ruimte en luxe. Gedefinieerd door de ruimte van een SUV en de sportiviteit van een coupé. Het gedigitaliseerde interieur van de Q8 biedt touch respons bediening, spraakbesturing en hightech navigatie. De Mild-Hybrid krachtbron maakt de Q8 krachtig en efficiënt.

Gemiddeld brandstofverbruik: 6,8 l/100 km, gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie: 178 - 179 g/km.