

40 JAAR NEERLANDS TROTS: DONKERVOORT



BBC

# Top Gear

JUNI 2018 € 6,95



# WELKE BREXIT?

De nieuwe **Aston Martin Vantage** en andere beukers uit Engeland



Porsche 911 GT2 RS • McLaren Senna • TVR • BMW i8 Roadster  
Mercedes-AMG G-klasse • Ford Focus • Alfa Romeo Stelvio Q

De nieuwe  
Renault MÉGANE R.S.  
The everyday race

Vanaf

**€ 44.540,-\***

Met zijn sterke uitstraling en volledige focus op prestaties maakt de nieuwe Renault MÉGANE R.S. geen geheim van zijn sportieve karakter. 4CONTROL vierwielbesturing zorgt voor extra wendbaarheid op lage snelheid en perfecte stabiliteit in snelle bochten. Waarmee hij garant staat voor maximaal rijplezier op de weg én op het circuit.

**Ontdek meer op [renault.nl](http://renault.nl)**

\* Vanafprijs betreft de MÉGANE R.S. Turbo 280 EDC. De genoemde vanafprijs is een consumentenadviesprijs en is inclusief onvermijdbare kosten nodig voor aflevering van de auto aan de consument. Optionele pakketten en en/of uitrusting zijn altijd de keuze van de consument en kunnen desgewenst tegen meerprijs geleverd worden. Getoond model verkrijgbaar tegen meerprijs. Schrijf- en drukfouten voorbehouden. Voor meer informatie bel gratis 0800-0303 of kijk op [renault.nl/verkoopvoorwaarden](http://renault.nl/verkoopvoorwaarden).

Officiële brandstof- en CO<sub>2</sub>-gegevens: min./max. verbruik: 6,9-7,0 l/100 km, resp. 14,5-14,3 km/l. CO<sub>2</sub>: 155-158 gr./km.



**RENAULT**  
Passion for life





## Feest!

**V**orig jaar hadden we best wat humeurige zondagen. Elke keer als de auto van Max, met die zogenaamde TAG Heuer-motor die gewoon een krakkemikkige Renault-motor was, het begaf, konden we nog twee uur lang Hamilton op grote afstand van de rest op kop zien rijden. Ook al gebeurde er achter de grote leider hier en daar best wat aardigs, slaapverwekkend was het. Dit jaar zou het nog saaier worden.

Nou, dat moment breekt vooralsnog niet aan. Ten eerste lijkt de motor in de Red Bulls dit jaar iets betrouwbaarder. (Het team heet nu trouwens Aston Martin Red Bull Racing, hoewel er geen Aston Martin-onderdeeltje aan de auto zit. Er ligt nog steeds een Renault-motor in die nog steeds TAG Heuer-motor heet. Allemaal volstreekte sponsorflauwekul natuurlijk, maar hopelijk worden er zo meer Vantages, Monaco's en Clio RS'en verkocht.)

Ten tweede lijkt Max bij de eerste vier races een iets te geconcentreerd extract van de kauwgomballendrank van z'n teamsponsor te hebben gedronken, want hij vliegt alles en iedereen voorbij, en als dat even niet lukt, laat ie niks of niemand voorbij. Het gevolg is dat z'n auto lekker vaak spint, de onderdelen om z'n oren vliegen en de grote jongens te kakken worden gezet.

Ten derde: Niki Lauda kijkt zuur. Een grootheid hoor, die man, maar ook een janker.

De hele wereld huilt dat Max te wild is, z'n vorm kwijt, of een eikel. Wij, en gelukkig meer mensen met ons, vinden het allemaal geweldig. Max toont lef, laat zich niet piepelen en wil ten koste van alles winnen. Zoals het een echte coureur betaamt. Dus als Hamilton op doorgesleten banden als een oud vel rijdt, gaat ie eraan. Als Vettel een te klein gaatje laat, knalt Max erin. En als Ricciardo loopt te *kingen* omdat zijn batterij net even beter bijlaadt, heeft dat lachebekkie dikke pech, want hem ervoerbij laten: *no way*.

Laat Max de F1 dit jaar nog maar lekker op stelten zetten, dan kunnen wij genieten van de acties op de baan, het chagrijn van Lauda en de mentaliteit van Max. Hij kan altijd nog in 2019 wereldkampioen worden.



Roland & Martijn van der Spek  
UITGEVERS



## Aston Martin Vantage

Kijk, de nieuwe leaseauto van Max. We knalden ermee door Marokko voor een serieuze test

# 98



**40**  
DONKERVORT

**DONKERVORT  
40TH ANNIVERSARY  
LIMITED EDITION**

300 exclusive watches worldwide



**DONKERVORT  
40TH ANNIVERSARY**

Don't compromise. In close collaboration with Donkervoort we have developed 300 exclusive watches to celebrate Donkervoort's 40th anniversary. This unique limited edition has a 45mm PVD dark titanium coated case with a PVD black coated bezel and proudly showcases the Donkervoort logo on the dial.

● ●  
**TW STEEL**<sup>®</sup>  
EXPLORE [TWSTEEL.COM](http://TWSTEEL.COM)

TopGear

# Inhoud



We testen McLarens nieuwe hypercar.  
In het donker, dat wel

112

McLaren Senna

## 098 Aston Martin Vantage

Tjonge, deze heeft wel even in de pijlpil gezeten. We vierten de komst van Astons nieuwe kleintje – op de gave en verrassende wegen van Noord-Afrika

## 112 McLaren Senna

Nee, we konden McLarens heftigste straatauto nog niet zelf rijden. Maar we mochten wel een stukje meeliften in een prototype, in het holst van de nacht

## 118 LaRo Defender Works V8

Land Rover heeft de Defender al lang en breed uit productie genomen, maar getuige de heerlijke Works V8 kunnen ze nog niet helemaal van 'm afbliven

## 126 Gordon Murray

Hij ontwierp legendarische racewagens, wellicht de meest briljante straatauto ooit, en heeft nu een revolutionair productieproces ontwikkeld

## 130 TVR Griffith

Toevallig een telg van Murrays iStream-idee en tevens de veelbelovende rentree van een van de meest maffe Britse sportwagenmerken ooit

## 136 Jaguar F-Pace SVR

Waar legt Jaguar zijn briesende 5,0-liter supercharged V8 eigenlijk niét in? In ieder geval wel in deze middel-grote SUV, die er sportsedans mee gaat pesten

## 140 Auto's van Fukushima

De kernramp is zeven jaar geleden en inmiddels zijn delen van het getroffen gebied weer toegankelijk. We bekijken de vergeten vierwielaars en worden er stil van

## 148 Porsche 911 GT2 RS

Een 911 met 700 pk test je natuurlijk op een circuit. Of op een afgezette bergweg in de zon. Of, zoals in ons geval, in de stromende regen op cupbanden

## 055 TopGear Horlogespecial

Zin om extra hip de zomer in te gaan, of heb je gewoon een erfenisje van een ton gehad? Reken op TG om je de coolste klok om je pols te babbelen

# Inhoud

Het seizoen is pas een paar races oud.  
Wat hebben we tot nu toe geleerd?

# 028

## Formule 1



## Nieuws

### 016 Genesis Essentia

Hyundai kan meer dan alleen boodschappen-  
autootjes maken, en dat zul je weten ook

### 021 Pagani Huayra L'Ultimo

Pink een traantje weg: dit is de alleraatste Huayra.  
Echt de alleraatste? Vast niet, maar speel even mee

### 022 Ford Focus

Crossovertje kopen? Doe nog maar even niet; kijk  
eens wat Ford hier voor je heeft klaargestoomd

### 027 Brabham BT62

Als je opa over F1 vertelt, laat ie vast weleens de  
naam Brabham vallen. Nu zijn de Australiërs terug

## Planet *TopGear*

### 034 40 jaar Donkervoort

We rijden ze niet vaak, want het regent soms en we  
zijn watjes, maar we houden van Donkervoort. Hoera!

### 040 Auto-bio: Bobby D

F1-alumnus en TG-huiscolumnist Robert Doornbos  
vertelt over zijn autoverleden. Eén woord: Corsa

### 042 Dag uit het leven van...

Ho-Pin Tung, onze landgenoot die af en toe weleens  
racet, Le Mans wint en bijspringt in de Formule E

### 049/052 Reid/Harris

Rory vraagt zich af waar alle elektrische auto's blijven  
en Chris heeft z'n buik vol van achteloze SUV-rijders

## Drives

066 Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio

070 Suzuki Swift Sport

072 Jaguar F-type 2.0

072 Porsche 718 Cayman

074 Mercedes A 200 7G-DCT

078 Chevrolet Corvette Stingray Convertible

080 Audi RS 4 Avant

080 Mercedes-AMG C 63 S Estate

084 BMW i8 Roadster

088 Mercedes-AMG G 63

### 155 Koopgids

Zomaar een idee: koop eens een nieuwe auto of zo,  
joh. En lees hier dan eerst even wat wij ervan vinden



# #1 in ClimAir Zonne- en zijwindschermen

**ClimAir**<sup>®</sup>  
ar Comfort

## Vakmanschap

De Climair zonne- en zijwindschermen worden met ongekeerde vakmanschap en precisie geproduceert.

## Pasklaar

De ClimAir onderdelen hebben een originele pasvorm, speciaal voor uw type auto waardoor ze perfect passen op uw raamstijlen.

## Eenvoudige installatie

Eenvoudig op en in de auto te installeren. Bij zowel de zijwind- als de zonnenschermen zit een duidelijke gebruiksaanwijzing.



## ClimAir zijwindschermen

- Zorgen voor een perfecte tochtvrije ventilatie en optimale luchtcirculatie in de auto.
- Geen hinderlijk windgeruis
- Staan bekend om hun perfecte pasvorm! Zeer eenvoudige montage
- Verpakt per set à 2 stuks, compleet met een duidelijke handleiding.

Verkrijgbaar voor de voor- en achterportieren. Leverbaar in helder, smoke en dark.

**€59,<sup>95</sup>** per set  
(voordeuren)

## ClimAir Sonniboy zonnenschermen

- Eenvoudige, snel te gebruiken auto zonwering
- Sonniboy maakt alle auto zonnenschermen op maat. De auto zonwering past precies, werkt effectief.
- Gemakkelijk te installeren en te verwijderen.

Vanaf **€129,-**  
(per complete set)



**SONNIBOY**  
ClimAir

**TEPPER EFKA**

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

## 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 snelle Jags



**Lars Molema** Begin april heb ik in Meppel de nieuwe Jaguar XE SV Project 8 gespot! Bij mijn weten is dit de eerste keer dat deze in Nederland gezien is.

**TG** Bij ons weten ook, Lars – dank voor de foto. Geef ons je maat en adresgegevens even door, dan sturen we je een Stig-shirt op!

## Over BMW-opties



**Gerard Groters** In TG154 staat een rijtest van de BMW X2, door jullie Engelse collega's. Er wordt melding gemaakt van beperkt zicht naar achteren, maar ook van een standaard achteruitrijcamera. In Nederland zit deze echter níét bij de standaarduitrusting; het is een optie van 427 euro, of onderdeel van het Parking Pack.

**TG** Jij bent vast ontzettend leuk op feestjes, Gerard.

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 de volgende Lamborghini's (geen turbo, wel hybride)



**Daniel Gerssen** Hallelujah, we mogen nog iets langer genieten van schreeuwende Lambo's.

**Yannick Maes** De F40 heeft met zijn turbo's toch ook emotie? Liever turbo dan hybride voor mij hoor...

**Gijs Arts** geen turbo want t moet emotie hebben en dan gaan ze er van doe electro rommel in doen nee da geeft emoties..om te janken ja ik zeg weg met electro en gewoon dikke turbo eronder

**TG** Oké is goed hoor.

## Over het verlieslijdende Tesla (6.500 dollar per minuut)



**Daniel Gerssen** Toekomstvisie mag wat kosten. EV-productieprijzen zouden lager zijn als de rest van de auto-industrie niet zo traag was.

**Ruben Vitters** Snel lezen, anders is het zo'n duur grapje voor Tesla.

[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 eventuele afschaffing van BPM



**Jeremy Lesiputty** Is al jaren sprake van. Tot dusver niks van gekomen.

**Sander Coenders** Eerst wordt het vanaf september met de WLTP (waarheidsgetrouwe CO<sub>2</sub>-waarden) nog veel en veel snotgekker...

**TG** Boodschappenautootjes van 30 mille?

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



**TG** Even boodschappen gedaan. #Mercedes #G63



De nieuwe

# OPEL BLACK EDITION



- Styling-pakket inclusief zwarte lichtmetalen velgen, een zwart dak, zwarte buitenspiegels
- IntelliLink multimediasysteem incl. navigatie, Apple CarPlay™ en DAB+ radio
- Parkeer-, licht- en regensensoren plus automatische dimmende binnenspiegel

Gemiddeld brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot: liter/100 km 8,9 - 3,3; kms/liter 11,2 - 30,3; CO<sub>2</sub> gr/km 203 - 88.  
Genoemde prijs is de consumentenadviesprijs. Prijs incl. btw/bpm en kosten rijklaar maken.  
Kijk voor meer info en verkoopvoorwaarden op [opel.nl](http://opel.nl)



DE TOEKOMST IS VOOR IEDEREEN

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

**REDACTIE**  
Roland van der Spek (hoofd), Bas Heiderman (adjunct), Ruben Baeten, Mattijn Nederend

**MARKETING**  
Marcel Strijk

**VORMGEVING & PREPRESS**  
Joery Pijper

**AAN DIT NUMMER WERKTEN MEE**  
Fleur Boxmeier, Robert Doornbos, Dylan van Eijkeren, Chris Harris,  
Jeroen Jansen, Edwin Krijgsman, Ahmet Ozver, Rory Reid, Ingmar Timmer, 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.

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

© VDS Magazines B.V. ISSN 1876-7842

## ABONNEREN?

KIJK OP PAGINA 30 VOOR DE SPECIALE AANBIEDING VAN DEZE MAAND  
OF SURF NAAR: [WWW.TOPGEAR.NL/ABONNEMENT](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
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio	66
Aston Martin Vantage	98
Audi RS 4 Avant	80
BMW i8 Roadster	84
Brabham BT62	27
Chevrolet Corvette Stingray Convertible 3LT	78
Ford Focus	22
Genesis Essentia Concept	16
Jaguar F-Pace SVR	136
Jaguar F-type 2.0	72
Karlmann King	20
Land Rover Defender Works V8	118
Lexus ES	26
Maserati Levante V8	24
McLaren Senna	112
Mercedes A 200 7G-DCT	74
Mercedes-AMG C 63 S Estate	80
Mercedes-AMG G 63	88
Mini Electric Concept	24
Pagani Huayra L'Ultimo	21
Porsche 718 Cayman	72
Porsche 911 GT2 RS	148
Suzuki Swift Sport	70
TVR Griffith	130
Volkswagen I.D. R	20
Volkswagen Touareg	25

# BEPAAAL JE EIGEN WEG



## JEEP® COMPASS

Waar je ook heen gaat, er zijn ontelbare manieren om er te komen. Bepaal je eigen weg. Rij met de Jeep Compass comfortabel de toekomst tegemoet dankzij de 9-trapsautomaat en het 8,4" Uconnect™ NAV-infotainmentsysteem. En vertrouw bij elk nieuw avontuur op de trekkracht tot 1.900 kg en de 70 verschillende veiligheidssystemen. Je rijdt al in een Jeep Compass vanaf € 30.990.

**3 JAAR  
GARANTIE**

De prijs is incl. btw/bpm en de onvermijdbare kosten nodig voor aflevering van de auto aan de consument. Afgebeelde auto kan afwijken van de werkelijke uitvoering. Optionele pakketten of uitrusting zijn altijd de keuze van de consument en kunnen desgewenst tegen meerprijs geleverd worden. De verbruikscijfers zijn gebaseerd op de officiële Europese testmethode. Het daadwerkelijke verbruik hangt mede af van de omstandigheden en het rijgedrag. Prijswijzigingen en drukfouten voorbehouden. Kijk voor **FCA CAPITAL** de verkoopvoorwaarden op [jeep.nl/verkoopvoorwaarden](http://jeep.nl/verkoopvoorwaarden). Jeep is a registered trademark of FCA US LLC. Nederland

**Jeep**®

Gemiddeld verbruik: 4,4 - 6,9 l/100 km (1 op 14,5 - 22,7). CO<sub>2</sub>-uitstoot: 117 - 160 gr./km.



CHRISTIAAN VAN DER KLAUW®

ASTRONOMICAL WATCHES



ASTRONOMY, TIME IN ITS PUREST FORM.  
THE PLANETARIUM

The Astronomical Masterpiece Planetarium: ø 40 mm, equipped with the smallest mechanical planetarium in the world, displaying the solar orbits of Mercury, Venus, Earth, Mars, Jupiter and Saturn, automatic, twin barrel, 96 hour power-reserve.



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



---

# Nieuws

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

---



## Essentia

Hyundai's luxemerk Genesis heeft grootse plannen

# Genesis Essentia: 'In den beginne...'

Het premiummerk van Hyundai laat zien dat Zuid-Koreanen ook best auto's kunnen ontwerpen die je als poster aan de muur zou willen hangen

**N**iet tevreden met de verkoop van triljarden prima gebouwde, betaalbare en doorsnee auto's, besloot Hyundai in te zetten op de hogere marges die bedrijven als BMW, Audi en Mercedes behalen. De Koreanen doen dat sinds twee jaar door middel van een zelfstandig, eigen premiummerk dat de naam Genesis draagt.

Het probleem is: hoewel de modellen van Genesis tot op de dag van vandaag allemaal behoorlijk goed hebben verkocht (want veel luxe voor minder geld), biedt het merk tegelijkertijd niets anders aan dan tamelijk ongeïnspireerd uitzijnde, grote sedans. En dat is waar het Essentia-concept, dat werd onthuld op de autoshow van New York, om de hoek komt zeilen.

Als je nu nog niet spontaan zit te kwijlen of te neuriën van opwinding, wrijf dan je bril even op, want afgezien van de opmerkelijk gevormde grille

heeft het merk hier een behoorlijk opvallende rechtsomkeert qua design gemaakt.

Als je van je premiummerk ook een echt gewild merk wilt maken, moet je een sportwagen in je gamma hebben (zie Jaguar en de F-type). Maar de Essentia gaat een stapje verder door te laten zien dat Genesis niet alleen mee kan doen met de grote jongens als het gaat om zwerige lijnen en visuele



opwinding; ook de technologie lijkt behoorlijk toekomstbestendig.

Het meest verbazingwekkende is eigenlijk dat dit alles ons verbaast. De namen achter de Essentia zijn geen onbekenden: onder hen is merkbaas Manfred Fitzgerald (voorheen merk- en design-directeur van Lamborghini), designbaas Luc Donckerwolke (voorheen designbaas bij Bentley, Lamborghini en Audi), en de man die de baas is van alle snelle Hyundais, Albert Biermann (voorheen de baas van BMW's M-divisie). Wat je zegt: een lekker stel.

We praten met Fitzgerald. Hij is een indrukwekkende vent, en het is zodoende begrijpelijk dat hij de baas is geworden van Genesis. 'Ik kreeg in 1999 de taak om Lamborghini opnieuw aan de top te positioneren, net nadat Audi het bedrijf in 1998 had gekocht. Daar ontmoette ik Luc Donckerwolke. In 1999 stelde Lamborghini als merk niets





**Dubbel-bubbeldak, led-strips als koplampen: jazeker, dit is een echte conceptcar**

meer voor; om het naar het huidige niveau te brengen en het te positioneren op de plek waar het thuishoorde, was een behoorlijk uitdagende klus. En die heeft ervoor gezorgd dat ik klaar was voor iets als dit, om een nieuw merk als Genesis tot leven te brengen.

‘Ik denk dat de noodzaak van een auto als deze eigenlijk geen uitleg hoeft. We kwamen eerst met de G90, de G80 en nu net met de G70 – dat zijn voor mij de fundamenten van het merk. Maar we hebben ook een emotionele component nodig, en een tweedeurs GT is het meest opwindende product dat je kunt maken. Dit is onze visie op de toekomst, onze interpretatie van hoe een GT er in de 21<sup>e</sup> eeuw uit zou moeten zien.’

Terug naar de auto: het is een 2+2, geheel elektrische GT met een volledig transparant, Zagato-achtig dubbel-bubbeldak en dito ‘motorkap’ (die de prachtige interne ophanging laat zien), met proporties om van te watertanden. Om qua snelheid en prestaties



geloofwaardig te kunnen zijn, hebben de mannen van Genesis bepaald geen half werk geleverd – de auto heeft een volledig uit koolstofvezel opgetrokken monocoque, en veel carrosseriedelen zijn van datzelfde materiaal. Daarnaast liggen de accu's niet in een massieve laag onder de bodem, zoals bij een Jaguar I-Pace of een Tesla het geval is, maar zijn ze centraal in z'n ruggengraat geplaatst, waardoor de zitpositie en het dak zo laag mogelijk konden worden gehouden.

Dat is natuurlijk allemaal mooi en aardig, maar wat zal Hyundais afdeling Financiën hier straks van gaan vinden? 'Mochten we groen licht krijgen voor dit project, en ik hoop echt dat dat er zal komen, dan zullen we het meeste van wat je nu ziet op dit model ook echt kunnen uitvoeren', zegt Fitzgerald. 'Hoe lang we daar nog op moeten wachten? Nou, laten we eerst maar eens zien wat er na de presentatie op de autoshow gebeurt.'

Genesis claimt een theoretische tijd van 0 naar 100 km/u van 3,0 seconden, maar over het vermogen wordt vooralsnog angstvallig gezweven. We

kregen alleen te horen dat de accu's 'een hoge dichtheid' hebben en dat er 'meerdere' elektromotoren aanwezig zullen zijn. *Solid-state* accu's en



**Stoelen gemaakt van blauwe-walvisting: dapper en controversieel hoor, Genesis...**

Coupé-achtige daklijn?  
Het is dan ook een coupé



vierwielaandrijving, dus, gokken we. ‘Waarom elektrisch?’ vragen we Fitzgerald.

‘Ik geloof niet dat ik iets verklap als ik zeg dat elektriciteit, in de een of andere vorm, de toekomst van de auto zal bepalen. De vraag is alleen nog wanneer dat zal gaan gebeuren.’

De aerodynamica is ook niet over het hoofd gezien, met inlaten aan weerszijden van de erg op een opengesperde mond lijkende grille. Die zorgen ervoor dat de lucht soepel om de hoeken van de auto heen wordt geleid – een stroom die wordt weergegeven door de tweestreeps Genesis quadkoplampen, die doorlopen om en voorbij de voorwielen. Achteraan bevindt zich een heuse diffuser onder het verlichte Genesis-logo.

En daar stopt het theater niet mee. De auto heeft McLaren 720S-achtige vleugeldeuren die een deel van het dak omvatten, en worden geactiveerd door een sensor in de b-stijl, die zowel werkt via

vingerafdrukken als door middel van gezichtsherkenning. De auto communiceert naar wens ook met de smart-systemen in je huis, zodat de lichten in je zitkamer aanfloepen als je aan komt rijden, of de bagageruimte van de auto zich kan omtoveren in een kluisje voor de levering van pakketjes als je je ergens anders dan thuis bevindt.

Binnenin zien we een mix van minimalisme en haute-couture, met schermen in plaats van knoppen en een uiterst opwindende combinatie van cognac-kleurige leren stoelen met visgraat-design, Oxford-blauw leer op de middenconsole en de stoelen achterin, blauw fluweel voor de afwerking en een ingewikkeld, 3D-geprint, spinnenwebachtig patroon op de dorpels en de deuren.

Dat ziet er allemaal nogal ambitieus uit, maar Fitzgerald legt uit dat hij niet vindt dat zijn bedrijf een inhaalslag hoeft te maken. Hij heeft juist de betere kaarten in handen, zegt hij: ‘Ons voordeel is

dat we blanco konden beginnen. De huidige spelers hebben allemaal al een hoek gekozen en daar zijn ze nu eenmaal gepositioneerd, of ze dat willen of niet, en dan is het niet makkelijk om uit die hoek te komen. Dat probleem hebben wij niet; wij hebben geen rugzak vol bagage. We kunnen de bronnen van ons moederbedrijf aanspreken als we dat willen, maar vooral kunnen we ons volop concentreren op het maken van kwalitatief hoogstaande, begerenswaardige producten.’

Hyundai is niet een bedrijf dat snel op zijn laweren zal rusten: voor 2021 moeten er zes Genesis-modellen zijn verschenen, waarvan we de sedans inmiddels al kennen. Er volgen er dus nog drie – we zouden gokken dat het gaat om twee SUV’s en een productieversie van de Essentia, waardoor een fraai gamma ontstaat. Fitzgerald zwijgt even en zegt dan: ‘Op die gok van jullie ga ik nog maar even niet in.’



Geloof jij dat dit een echte Volkswagen is?



## VW op jacht naar Pikes Peak-record

Het plan: I.D., VW's elektrische submerk, opleuken door er een heuvel mee op te rijden. Prima plan, lijkt ons

**E**en paar jaar geleden, toen we voor het eerst hoorden over Volkswagens elektrische MEB-platform, werden we geïnformeerd dat er 'auto's groter en kleiner dan de Golf' op zouden worden gebaseerd. Dat namen we voor kennisgeving aan. Naar nu blijkt, zullen er tevens woest-hysterische raceauto's op worden gebouwd.

Dit is het eerste voorproefje – op een vage foto na die eind vorig jaar de wereld in werd geholpen – van Volkswagens gloednieuwe I.D. R-prototype. Het is een auto die twee specifieke doelen moet dienen. Ten eerste moet hij het huidige Pikes Peak-record voor elektrische auto's verpulveren, dat

momenteel in handen is van Rhys Millen met 8 minuten en 57,118 seconden. Millen zette deze tijd in 2016 neer met de ruim 1.600 pk sterke, uit datzelfde jaar stammende eO PP100. Op het tweede doel komen we zo nog terug.

'Het is tijd voor revanche', zegt Volkswagens motorsportbaas Sven Smeets. Daarvoor wordt dus het elektrische auto-platform van het merk ingezet. Waarschijnlijk heeft de I.D. R – al zijn er nog geen technische details bekend gemaakt – twee elektromotoren, net als Volkswagens nieuwste I.D.-concept, de Vizzion. In die auto zijn de motoren, een op de voor- en een op de achteras, goed voor 306 pk vanuit een krachtige lithium-ion-accu.

Aangezien VW voor het laatst aan Pikes Peak meedeed met een 661 pk sterke Golf met twee motoren, zal deze racewagen ongetwijfeld aanzienlijk meer vermogen krijgen. Het merk wil immers niet alleen het elektrische record op Pikes Peak verbeteren; ze willen ook de nodige lol en plezier toevoegen aan de al met al toch wat grauwe wereld van elektrische aandrijving.

En zo komen we op het tweede doel van VW in dezen. 'Het I.D. R-project is een fantastische mogelijkheid voor Volkswagen om de hele discussie over e-mobiliteit te laten kantelen, zowel vanuit emotioneel als vanuit sportief perspectief', zegt VW-man Jürgen Stackmann.



## De Karlmann King: 's werelds duurste SUV

Dacht je dat de Rolls-Royce Cullinan prijzig was? Ha!

**D**e Karlmann King is een zes ton zware, kogelvrije SUV die circa drie miljoen euro moet gaan kosten. Maar dan zit je tenminste wel lekker veilig. En dan vooral als je 's ochtends je kinderen naar school moet brengen.

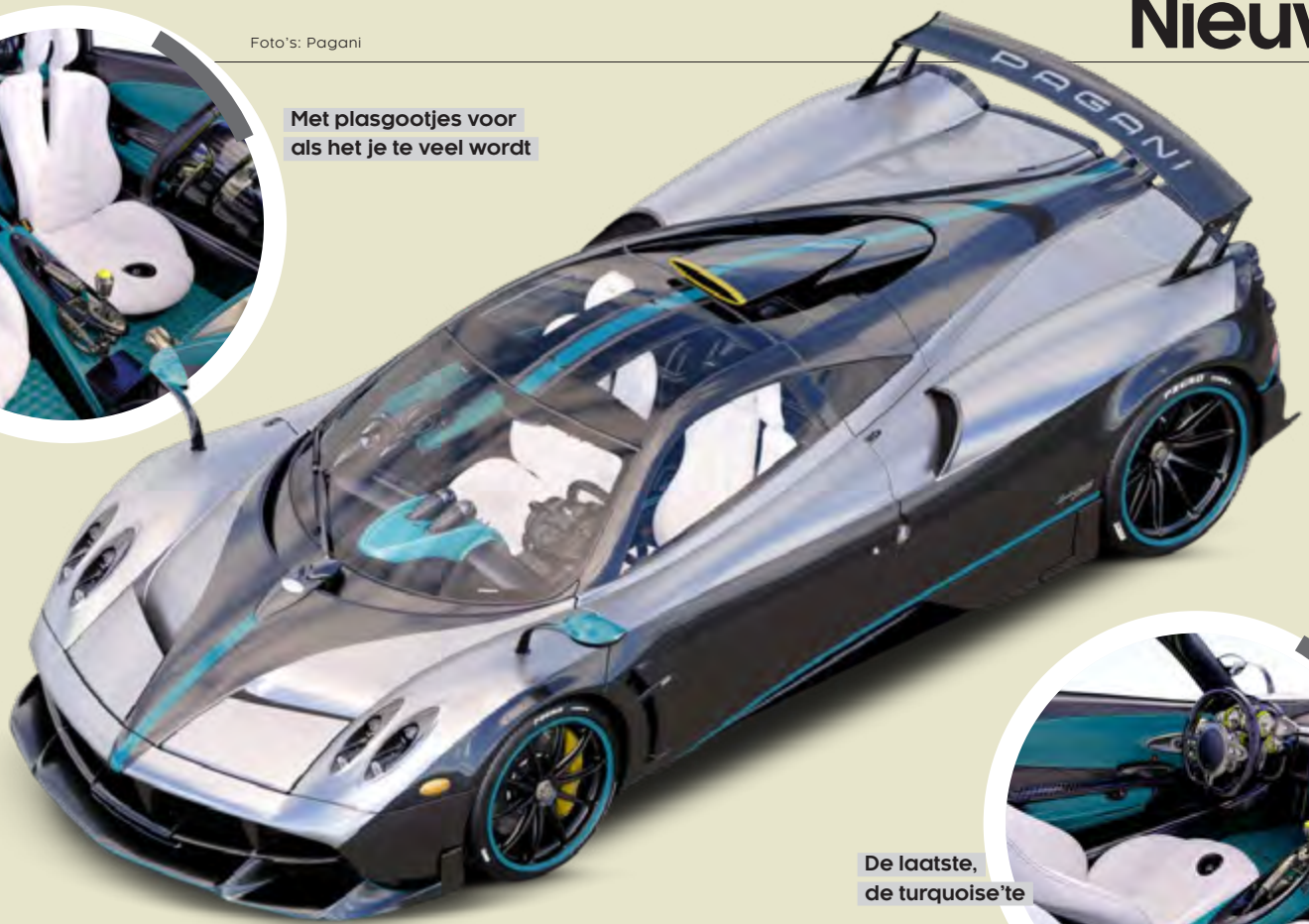
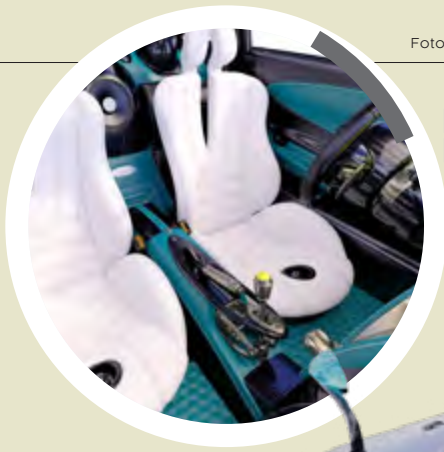
De King is gebouwd op het onderstel van een Amerikaanse Ford F-550. Karlmann beschrijft 'm even gemakkelijk als bescheiden als 'een visueel feest zonder precedent', en vertelt ons dat er 1.800 mensen betrokken zijn geweest bij het design. Helaas moeten we erkennen dat we, na zorgvuldige

bestudering van dit voertuig, tot de conclusie kwamen dat dat best eens waar zou kunnen zijn.

Het geheel wordt aangedreven door een Ford-motor van 6,8 liter, een V10 nog wel. Een grote motor, inderdaad, maar veel vermogen krijg je niet: 400 armzalige pk's. En vanwege het gewicht dat die motor dient voort te bewegen (4.500 tot 6.000 kilo, afhankelijk van hoe zwaar je alle bepantsering wilt hebben), zijn z'n prestaties op z'n zachtst gezegd een beetje aan de milde kant. Z'n top is bijvoorbeeld 140 km/u. Maar je rijdt, ook daarom, wel lekker veilig.

Foto's: Pagani

Met plasgootjes voor als het je te veel wordt



De laatste, de turquoise'te



## Pagani Huayra L'Ultimo

Zelfs Lewis Hamilton bemoeide zich met deze Huayra – tevens de laatste die Pagani zal bouwen

**S**nik. De laatste schroef op de productielijn van de Huayra is vastgedraaid. Alle 100 exemplaren zijn geproduceerd. Officieel, dan. Eén troost: de kunstzinnige autobouwer eindigt met een knal. Dit is de Pagani Huayra L'Ultimo.

De L'Ultimo integreert diverse elementen uit de zesjarige evolutie van het model. Een schepje BC hier, een toefje Tempesta daar. De bekende V12 van AMG produceert een niet te zuinige 800 pk en 1.100 Nm aan koppel. De koolstofvezel splitter, zijskirts en achterdiffuser komen van de Tempesta, de gulzige luchthapper en de brede achterspoiler van de BC.

De kleur? Grijs met Petronas-groen. Net als de

weekendauto van Lewis Hamilton. Ook binnenin komen de kleuren van het Mercedes F1-team terug. De Huayra kan het hebben, en Mercedes vond het klaarblijkelijk goed.

In 2012 lanceerde Pagani de opvolger van de legendarische Zonda, met de onuitspreekbare naam Huayra ('Hoewaaira' is het beste wat we ervan hebben kunnen maken). Zo'n beetje 4.700 onderdelen waren nieuw en de auto was langer, breder en sneller. Zelfs de naam van het materiaal van de carrosserie is spectaculair: carbotanium. Wat het is? Koolstofvezel met titaniumdraden. Dat je het even weet. Oh, en het motorgeluid – dat al de perfectie naderde – werd nog beter.

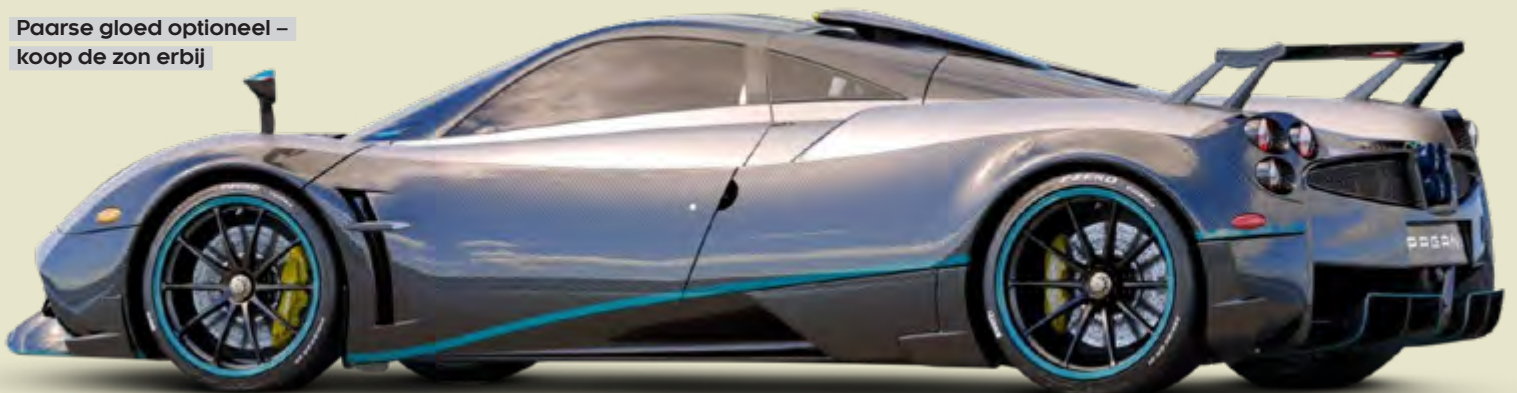
Horacio Pagani is een man van details. Elke van

de 3.000 bouten heeft een Pagani-logo. De sleutel is gefreesd uit één stuk aluminium in de vorm van de auto. Een leren band houdt de koolstofvezel kap omlaag. De term 'goed genoeg' komt niet voor in de vocabulaire van meneer Pagani.

Toen de Huayra voor het eerst werd geleverd, in 2013, kostte ie 910.000 euro, wat tegenwoordig als een koopje klinkt voor een hypercar. Destijds was het al wel drie keer zoveel als een Aventador. Voor deze laatste editie geeft Pagani geen exacte prijs, maar reken op een paar miljoen euro.

Pagani staat erom bekend elk jaar met een aller-, allerlaatste versie te komen. Is dit echt de laatste Huayra? Ze zeggen van wel. Niemand gelooft ze, en niemand boeit het. Hoe meer Pagani's, hoe beter.

Paarse gloed optioneel – koop de zon erbij



De nieuwe Focus komt er alleen als vijfdeurs. De driedeurs hatchback is een uitstervende soort. Zelfs Audi, dat je normaliter zelfs niches aansmeert waarvan je nooit wist dat ze bestonden, besloot recent te stoppen met de driedeurs A3



# Focus op nieuw

Lichter, groter en zelfs te onderscheiden van z'n voorganger: de nieuwe Ford Focus krijgt de liefde waar een nederige hatch recht op heeft

**H**et is overduidelijk dat de technici en de designers van Ford zo ongeveer alles hebben veranderd aan de nieuwe Focus. Slechts één ding, zeggen ze, is hetzelfde gebleven: hij rijdt nog steeds zo ontzettend fijn als hij altijd al deed.

Maar er is inderdaad behoorlijk wat veranderd. We vinden dat de nieuwe er beter uitziet, en aan de binnenkant behoorlijk mooier is geworden, met meer ruimte als dikke bonus. Z'n connectiviteit is ook aanzienlijk verbeterd. Hij is lichter en ondervindt minder luchtweerstand, waardoor ie minder brandstof opsloort, ook volgens de meer realistische, officiële nieuwe WLTP-verbruikstest. Daarbij is hij veiliger, niet alleen als je een ongeluk krijgt, maar juist door dat te vermijden – dankzij een behoorlijk fors aantal geavanceerde rij-assistenten.

Vorig jaar kreeg de Fiesta een opfrisbeurt, maar daarbij werd het design goeddeels ongemoeid gelaten. Ford deed dat omdat mensen in het algemeen nogal dol waren – en zijn – op het design van de

vorige Fiesta. De strategie voor de Focus is anders. De liefde voor het oude model was immers snel tanende, dus is de auto visueel behoorlijk onder handen genomen. De VW Golf is langzaam maar zeker geëvolueerd – subtiel, geleidelijk. Nou, dat is met de Focus bepaald anders.

En je zou kunnen zeggen: niet alleen de Focus, maar de Focussen. Of de Foci. Of de Focaccia. Hoe dan ook: diversiteit is nu echt een ding voor Ford. Er zijn meteen bij de lancering al vier verschillende Focussen te koop, elk met een andere grille, bumpers en verschillend uitzienende interieurs.

De gewone ziet er het best uit in de Titanium-uitvoering. De chiquere Vignale heeft meer leer en chroom. De Active staat hoger op z'n wielen en is bekleed met plastic en wat andere zaken om onverhard terrein aan te kunnen – of in ieder geval die indruk te wekken. En dan is er de ST-Line, de versie op de foto's, met een strakker onderstel, een bodykit en rood stiksel in het interieur. Van rood stiksel ga je harder, dat weet iedereen, dus dat is altijd goed.



De automaat heeft een Jaguar-achtige draaiknop



Het scherm meet maximaal 8 inch en draait op Fords Sync 3-systeem. Dat is goed

De grotere Wagon heeft een hoekige laadruimte; het rolgordijn kun je onder de laadvloer kwijt



Als de firma Ford die ST-initialen serieus neemt, betekent dat dan dat er ook een heuse volvette, hete ST-variant in het verschiet ligt? We vragen het Joe Bakaj, Fords technische chef in Europa. Hij zegt dat het Ford Performance-team ermee bezig is op de testbaan. 'En ik heb tegen hen gezegd: je hebt een stijvere, lichtere carrosserie met een grotere spoorbreedte en een langere wielbasis, en ook nog eens een betere ophanging, dus het moet voor jullie een fluitje van een cent zijn.'

De carrosserie van deze auto is echt de basis van z'n nieuwe kwaliteiten, en dan hebben we het niet alleen maar over het gewicht en de rijeigenschappen. Zo stond het bovenaan de lijst om de auto goed te laten scoren in de hedendaagse crashtests. Bakaj vertelt dat als ze geprobeerd hadden om de oude Focus aan te passen om de nieuwe veiligheidsstandaard te halen, die auto 100 millimeter langer zou zijn geworden in z'n neus en daardoor 'echt ontzettend lelijk' zou zijn geweest.

Dus ademen de Ford-mensen eens diep in en

begonnen ze de nieuwe Focus te tekenen vanaf het nulpunt. Dit gaf de designers tegelijkertijd wel een hoop vrijheid, waar ze vervolgens hun voordeel mee deden. De a-stijlen zitten verder naar achteren, zodat de motorkap lang en dynamisch oogt. Het dak is lager en de wielbasis is langer. De nieuwe proporties van de carrosserie hebben niet alleen effect op z'n uiterlijk, maar ook op de ruimte in de cabine. De achterbank is nu een van de ruimste en lichtste in z'n klasse.

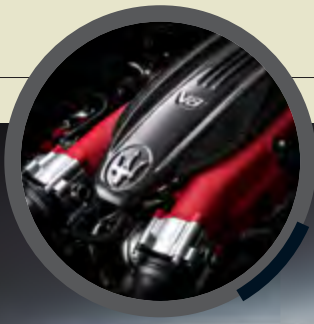
De trouwe 1,0-liter EcoBoost zal waarschijnlijk het best verkopen. Het is de sterk gereviseerde variant uit de nieuwe Fiesta, en hij komt er in 85, 100 en 125 pk sterke versies, met een CO<sub>2</sub>-uitstoot vanaf slechts 108 g/km, zelfs volgens de strikte WLTP-test. De grotere benzinemotor, een 1,5-liter EcoBoost, is 150 of 175 pk sterk.

De 1.5 diesel is helemaal nieuw en moet minstens aan de emissie-eisen tot en met 2025 voldoen, zo is de claim van Ford. De motor heeft een vermogen van maximaal 120 pk, en dan komt er ook nog een

gereviseerde 2.0 diesel die 150 pk levert. De oude automaat met dubbele koppeling was onpopulair in de VS, dus alle automatische versies krijgen nu een conventionele achttraps automaat.

Met zijn kersverse, solide basis kan de Focus optimaal profiteren van de nieuwe motoren, het nieuwe design, de nieuwe technologie, de nieuwe interieurkwaliteit, en zo verder. Hij heeft het potentieel om een frisse start te worden voor het model, waardoor de Focus voortaan een auto zou kunnen zijn die net zo interessant is wanneer ie stilstaat als wanneer je 'm de bocht om gooit.

Vandaag de dag is de reguliere hatchback niet echt een populair gespreksonderwerp meer, omdat iedereen het de hele tijd over crossovers heeft. Maar dat neemt niet weg dat hatchbacks nog steeds het best verkopen, en het heeft er alle schijn van dat Ford de Focus eindelijk weer eens de aandacht heeft gegeven die al die kopers verdienen. De Nederlandse prijzen beginnen bij 23.765 euro voor de 100 pk Trend – de Wagon kost 1.000 euro extra.



Maserati moest even slijmen bij de Nasa, maar mocht toen foto's maken op de maan



## Maserati Levante krijgt V8

Maserati overtroeft de Alfa Romeo Stelvio Q en de Jaguar F-Pace SVR met een 590 pk sterke super-SUV

**A**chter de grille van de nieuwe Levante Trofeo huist een 3,8-liter biturbo V8 die door Ferrari in Maranello is gebouwd en die z'n genen deelt met de motor van de nieuwe Portofino. In het geval van de Levante heeft ie 590 pk en 730 Nm, waardoor Maserati meteen meedraait in de top van de super-SUV's. Je moet met een Bentley Bentayga of een Lamborghini Urus komen om 'm te snel af te zijn.

En zelfs in dit tijdperk van uitzinnige 4x4-prestaties zijn de cijfers van de Levante Trofeo adembenemend. Maserati zegt dat de boosaardige

reus van 0 naar 100 km/u gaat in 3,9 seconden.

De gewichtsverdeling van de Levante Trofeo is vrij ideaal, namelijk 50:50, en uiteraard heeft ie standaard vierwielaandrijving, plus in hoogte verstelbare luchtvering. Ook is er een nieuwe Corsa-modus aan boord.

Z'n top is naar verluidt meer dan 300 km/u. Toen we dat hoorden, werd het ons iets te machtig en wilden we even niet nadenken over de krachten die op de nieuwe 22-inch aluminium wielen neerdalen.

Naast die enorme wielen en de gapende inlaten onderscheidt de Trofeo zich van de Levante waarin

je tandarts rijdt door z'n koolstofvezel aerodynamica, twee openingen in de motorkap en een koolstofvezel afdekplaat voor de motor met roodgelakte inlaatspruitstukken. Binnenin wordt ons beloofd dat we leer te zien krijgen dat 'zich niet laat vergelijken met enig ander leer zoals dat in de auto-industrie wordt gebruikt'. Je kunt kiezen uit drie kleuren: rood, zwart of beige. Wat dat leer zo uniek maakt? Nou, 'een natuurlijk en zacht aanvoelend oppervlak met een uniek karakter dat zich door de jaren heen ontwikkelt'. Hm. Vroeger noemden we dat toch gewoon slijtage en vlekken?



## Mini perfectioneert het retro-idee met een nieuw elektrisch concept

Bespaar miljoenen op nieuwe auto's – vul de oude gewoon met accu's!

**A**lle gevoelsmatige sensatie van de originele Mini, aangelengd met elektrische technologie. Volgens BMW heeft deze unieke conceptcar een actieradius van 100 kilometer, een top van 120 km/u en is hij in zo'n vier uur volledig op te laden via een regulier stopcontact.

We zouden kunnen speculeren over z'n vermogen, z'n tijd van 0 naar 100 km/u en dat soort

belangrijke zaken, maar helaas hebben we een tijdelijk tekort aan koffiedik op de redactie. Wat we wel weten, is dat ie maar 770 kilo weegt – niet veel meer dan de donorauto die op benzine reed.

Voor je al te enthousiast wordt: uiteindelijk is dit autootje helaas alleen maar bedoeld om aandacht te vragen voor de geheel nieuwe, moderne elektrische Mini die volgend jaar op de markt komt. Maar hé, wat een leuke manier om dat te doen.





VW komt met grote luxe SUV, want er waren nog niet genoeg grote luxe SUV's

## Nieuwe Touareg lacht om Bentley

Nou ja, niet echt, eerlijk gezegd – maar het nieuwe SUV-vlaggenschip van VW is wel gemaakt van dezelfde onderdelen

**H**ier is dan eindelijk de derde generatie Touareg. Gebaseerd op dezelfde aluminium en stalen architectuur en dito componenten als de Bentley Bentayga, de Porsche Cayenne en de Audi Q7. Dat belooft veel goeds.

Knap is ie ook, nietwaar? Al is het wel een beetje op een humorloze, streng-Duitse wijze. Maar dat wil nog niet zeggen dat het design saai zou zijn – kijk bijvoorbeeld eens naar de manier waarop de nieuwe led-matrix-koplampen overlopen in de grille. Jazeker, dat is een wereldprimeur.

Maar de echte nieuwigheden zitten aan de binnenkant. Daar vind je de nieuwe 'volledig gedigitaliseerde Innovision Cockpit' – of, zoals jij en wij het zouden zeggen: twee enorme, aan elkaar geplakte schermen zodat het één enkel scherm lijkt, en een opvallende afwezigheid van knoppen.

Niettemin: VW is trots op de manier waarop het 12 inch grote digitale instrumentenpaneel netjes overloopt in een 15 inch groot centraal scherm. Het ziet er inderdaad allemaal heel modern en minimalistisch uit, en erachter schuilt bovendien de technologie waarmee je de toekomst recht in de ogen kunt kijken.

Ga maar na: Night Vision om mensen en dieren in het donker te kunnen zien (en hopelijk te ontwijken) via een thermische camera; Roadwork Lane Assist, een systeem dat stuurt, remt en accelereert tot 50 km/u; vierwielbesturing, zodat de auto kleiner aanvoelt dan ie eigenlijk is; actieve stabilisatie, waardoor de carrosserie op magische wijze nauwelijks helt; en een head-up display dat informatie direct op de voorruit projecteert. Allemaal heel erg VW.

En dan moeten we het even hebben over z'n

afmetingen. Dit nieuwe model is uiteraard weer langer, breder en lager dan het oude, waardoor hij er wat woester uitziet, en waardoor er binnenin meer ruimte is voor mensen en spullen. Met de achterbank in de normale positie biedt hij 810 liter bagageruimte, dat was voorheen 697 liter. Handig als je een van die 'sportieve, actieve mensen' bent waarvan VW zegt dat ze de Touareg kopen.

Een 367 pk sterke plug-in hybrideversie komt alleen in China op de markt – waar de meeste Touaregs worden verkocht – hoewel we ons kunnen voorstellen dat dat model op een zeker moment ook in Europa te koop zal worden aangeboden.

Vooralsnog moeten wij het doen met twee V6-dieselsversies die 230 of 285 pk produceren, en daarmee kunnen we best leven. Later komt er een 340 pk sterke versie met een V6 die op benzine loopt, en daarmee kunnen we nog beter leven.

Je nieuwe telefoon heeft leer en een stuur



Net en fris interieur.  
Muisarm inbegrepen

Levinson, alias Mark de  
Beuker, is ook van de partij



# Nieuwe zaken-Lexus

De ES, met voorwielaandrijving en Camry-genen, stuurt de GS met pensioen

**H**oewel: alleen bij ons in Europa zien we de GS vertrekken. In andere werelddelen blijft ie bestaan en wordt ie net boven deze nieuwe ES geplaatst. Voor ons is de ES een geheel vers model, maar vergis je niet: dit is al de zevende generatie. Sommige bedrijven zien de wereld als een groot dorp, andere bedenken voor elke markt iets anders.

De voorwielaangedreven Lexus ES, die 8 centimeter langer en 3 centimeter breder is dan de GS die we kennen, komt (voorlopig) alleen in een 300h-uitvoering naar Nederland. Deze heeft een 2,5-liter viercilinder en een elektromotor, zodat het systeemvermogen 218 pk bedraagt. Jammer dat je in Nederland geen fiscale voordelen meer hebt met een hybride, dat was lange tijd een sterk punt van grote Lexusen. Nu dat is weggefallen, is het voor het merk veel lastiger om het op te nemen tegen de A6, 5-serie en E-klasse.

In technologisch opzicht onderscheidt de auto zich niet echt van z'n concurrenten. Sterker: als je naar het interieur en het infotainmentsysteem kijkt,

loopt ie nu al achter. Niet dat het matig is, maar veel zwarte knoppen op het stuur, een gedateerd touchpadsysteem om navigatie en andere instellingen te bedienen en hier en daar goedkope plastics zullen je niet helpen om die verfoeide Duitsers een tik te geven. De Amerikanen zijn er echter gek mee, daar verkopen Lexusen als een dolle.

Hier in Europa kabbelt het merk een beetje voort en wisselt het geniale modellen, zoals de LC, af met doorsnee sedans als deze. Die malle grille maakt 'm echt niet interessanter. Maar laat je niet te snel in slaap sussen door deze grijze ES,

want ook de Lexus UX komt eraan. Dat kan voor Europa echt een klapper worden, ondanks wederom die maffe grille.

Voorlopig is die UX nog niet leverbaar (hij wordt in 2019 verwacht); de ES staat eind dit jaar al in de showroom. Hoewel de prijs nog niet bekend is, kun je erop rekenen dat die – inclusief het te prijzen Red Carpet Treatment – precies onder die van een instap-5-serie zal liggen.

Kijk, een auto,  
met design en zo



# Brabham BT62

De geschiedenis snelt voort



Maar kun je er ook  
Donkey Kong op spelen?



**D**

e rijke geschiedenis van de Formule 1 is ongeëvenaard – geen andere motorsport-discipline kan er zelfs maar aan tippen. Onderdeel van de heroïsche verhalen is het Australische Brabham, dat ooit groots en succesvol was. Maar in plaats van verder in de vergetelheid te geraken, komt het merk nu met een gloednieuwe circuitauto: de Brabham BT62. Exact 70 jaar nadat ze als bedrijf startten.

Het idee voor de reïncarnatie komt van David Brabham (de zoon van Sir Jack Brabham) die er twaalf jaar geleden voorzichtig mee van start ging. Ongetwijfeld heeft zijn vader hem daarbij

geholpen, maar helaas mag Sir Jack van de wedergeboorte van zijn merk geen getuige zijn: hij overleed in 2014 op 88-jarige leeftijd.

De goudgroene kleuren van de body van de BT62 zijn gelijk aan die van de Brabham BT19, die in 1966 de Grand Prix van Frankrijk won. Sir Jack won datzelfde jaar het coureurskampioenschap. De auto weegt slechts 972 kilo; het vermogen van 710 pk uit een atmosferische 5,4-liter V8 brengt dat gewicht met gemak van z'n plaats. Schakelen doe je met een sequentiële zesbak.

Het vermogen gaat naar de achterwielen en alle aero genereert 1.200 kilo downforce bij elkaar.

Leuk om te weten, maar wat moet jij ermee? Afijn, hij zal op de weg blijven als je hard rijdt.

De afmetingen van de auto zijn vergelijkbaar met die van een Audi R8 en rondom vind je dubbele wishbone-ophanging. De instelbare stabilisatoren zijn actief. De remmen komen van Brembo; al met al een prettige mix voor het circuit. Want de BT62 is niet toegestaan op de openbare weg.

Mocht je er eentje willen, dan moet je gewoon even 1,15 miljoen euro overmaken; de opbrengst van de BT62's wordt grotendeels gestoken in het optuigen van een competitief Le Mans-team om Brabham weer helemaal terug te brengen.

'Ach, ik had toch al een  
spoiler en diffuser ontworpen'





## De Formule 1 is van start en bloedstollend spannend

Wat we leerden van de eerste vier races van het seizoen

**H**et nieuwe F1-seizoen is uit de start-blokken, en wat we nu weten, is dat Sebastian Vettel twee keer als eerste over de finish kwam, en Daniel Ricciardo en Lewis Hamilton één keer.

Maar wat betekent dit allemaal? Ferrari doet het goed en heeft de favorietenrol van Mercedes overgenomen. Maar het is nog vroeg in het seizoen; er is nog een lange weg te gaan. Toch zijn er al een paar dingen die we uit de eerste races kunnen concluderen.

### 1 Ferrari is het te kloppen team

Waar iedereen zijn geld aan het begin van het seizoen op Mercedes zette, lijkt het dit seizoen Ferrari te zijn dat de beste kaarten heeft. Vooral op de circuits in Bahrein, China en Azerbeidzjan was de Italiaanse auto het snelst. Door wat hulp van Verstappen in Shanghai en een foutje van Vettel in Bakoe staat Hamilton nog wel bovenaan in het kampioenschap. Hij zal echter harder dan ooit moeten vechten om die positie te

verdedigen tegen zijn grootste rivaal. Beide auto's zijn erg competitief, waardoor het kwartje beide kanten op kan vallen. De strijd om wie als eerste de vijfde wereldtitel behaalt, is volop begonnen.

### 2 Verstappen zit in een diep dal

Tegen de tijd dat je deze woorden leest, kan Max alweer gewonnen hebben in Spanje en de gevierde man zijn. Maar voorlopig gaat het beter met Verstappens acteerwerk in Jumbo-reclames dan met het racen in Grands Prix. Waar de machine het vorig seizoen af liet weten, is het nu de coureur die ervoor zorgt dat de races vroegtijdig worden beëindigd. De onbevangenheid en het zelfvertrouwen lijken plaats te hebben gemaakt voor gretigheid en (in het verlengde daarvan) roekeloosheid.

In de eerste vier races is Max niet één keer zonder kleerscheuren over de eindstreep gekomen. Dit zorgt ervoor dat hij slechts achttien schamele punten bij elkaar heeft weten te sprokkelen. Daarmee komt hij voorlopig niet verder dan de achtste

positie in het kampioenschap. Bij lange na niet genoeg om jezelf als potentieel kampioen te mogen bestempelen.

### 3 Max gaat zijn rijstijl niet aanpassen

Vooraf nadat hij in China zijn derde grote fout van het seizoen had gemaakt, kreeg Max een grote lading fecaliën over zich heen van de internationale pers. Hij erkende dat hij in dat specifieke geval fout zat. Dat betekent echter niet dat hij zijn rijstijl daardoor zal aanpassen. Voor Max zal het de rest van het seizoen ook nog gewoon de dood of de gladiolen zijn. Helaas draaide het de afgelopen races vaak uit op het eerste.

### 4 De 'drie motoren per seizoen'-regel gaat meer effect hebben dan we dachten

Dit is een nieuwe regel voor 2018 – teams moeten het hele seizoen doen met drie motoren, en niet zoals voorheen met vier. We dachten met z'n allen



Vettel heeft ook aero-voordeel onder zijn helm



Verstappen wikt geen millimeter voor Hamilton. Hamilton ook niet voor Verstappen



dat dat weinig verschil zou gaan maken omdat de moderne motoren superbetrouwbaar zijn (oké, misschien niet die van Honda), maar het werd een ander verhaal toen Hamilton al tijdens de eerste race besloot dat hij zijn motor moest sparen en niet alles wilde geven om Vettel in te halen in de laatste ronde. Sommige teams denken er nu al over om de boetes en straffen voor lief te nemen en toch een vierde motor te brengen, waardoor we later dit seizoen misschien rijders van de topteam niet op de eerste startrijen terug zullen zien, of op cruciale momenten uit zullen zien vallen vanwege motorproblemen. Spannend.

**6** Het nieuwe logo is vreselijk  
Het is een soort *Space Odyssey 2010*-lettertype – volstrekt onleesbaar. Het maakt een mens woedend. We realiseren ons best dat wij bij een magazine werken en het misschien daarom zo aanstootgevend vinden, en dat het jou waarschijnlijk niets kan schelen. Waarvan akte.



## 7 De kapsels moeten in 2018 aerodynamisch zijn

Toen Vettel in Melbourne zijn Ferrari-petje afzette verscheen er een draak van een kapsel. We kunnen ons alleen maar voorstellen dat hij er een aerodynamisch voordeel mee behaalde. Anders wil je niet publiekelijk rondlopen met zoiets op je hoofd. Het hielp blijkbaar wel, want hij won uiteindelijk de race. Bij Mercedes waren ze voor Hamilton blijkbaar ook een aerodynamische haar-unit aan het ontwikkelen, want hij toonde in Azerbeidzjan zijn *coupe d'aero*. Wellicht krijgt Max over een aantal races ook sneller haar.

## 8 Sommige teams gaan heel slim om met de halo

Het internet is een vrij grote plek. Maar toen de halo werd aangekondigd, was de digitale wereld te klein. Sommigen wisten echter deze maatregel om te zetten naar hun voordeel. De halo werd door de mensen met digitale hooivorken en fakkels veelal vergeleken met een teenslipper. Havaianas (het teenslippermerk) wist gelijk wat ze moesten doen en plakten een advertentie op de halo. Als de Force India's hierdoor maar niet te vaak een slippertje maken.

## 9 Liberty Media is flink aan het circuit aan het timmeren

Liberty Media is stevig hun stempel op de sport aan het drukken sinds ze de boel hebben overgenomen. Voor de GP van Bahrein maakten ze bekend wat hun plannen voor de toekomst zijn. De drie belangrijkste veranderingen zijn het budgetplafond dat ingevoerd moet worden; de coureur moet weer centraal komen te staan en de motoren moeten goedkoper, simpeler en luider worden. Al deze veranderingen moeten ervoor zorgen dat de verschillen tussen de teams minder groot en de races spannender worden. Deze veranderingen zijn pas gepland voor 2021, dus we moeten nog even geduld hebben. Aston Martin heeft in ieder geval aangegeven dat ze enthousiast zijn en het zien zitten om motoren aan Red Bull te leveren.

'Mijn baard groeit harder dan die van jou'





\* Voor België geldt een toeslag van € 1 per nummer. Voor alle voorwaarden ga je naar [www.topgear.nl/abonnementsvoorwaarden](http://www.topgear.nl/abonnementsvoorwaarden).

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

# 1 jaar *TopGear*

voor slechts

€ 49,95\*

40%  
korting

## 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





# MOTOGP

## FRANKRIJK

18 - 20 MEI

## ITALIË

01 - 03 JUNI

LIVE

EXCLUSIEF

  **PLAYER**

 **EUROSPORT**

Fuel your passion



---

# Planet

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

---

## Klaar voor de zandstorm?

FOTO VAN DE MAAND

Jeep is een Amerikaans icoon in de ware zin van het woord. De naam is zo bekend en beroemd dat het al jaren een generieke term is voor 'terreinwagen', ongeacht het merk. Ieder jaar komt Jeep, de fabrikant dus, met stoffige konijnen uit een hoge hoed tijdens de Moab Easter Jeep Safari; 'concepten' ontworpen om te inspireren en aspireren. De Sandstorm, hierboven, is zo'n concept. Met de motor van een Hellcat is het een soort über-Jeep, bedoeld om op hoge snelheid grote afstanden door de woestijn af te leggen. Met uiterst lange schokbrekers en vermogen te over lijkt hij meer op een ingekorte Trophy Truck dan op een traditionele Wrangler. En jazeker, hij maakt het soort geluid dat je hoopte dat ie zou maken.



# 40 jaar Donkervoort

De enige echte, serieuze sportwagenfabrikant van Nederland viert dit jaar zijn 40<sup>e</sup> verjaardag. Tijd voor een terugblik in de roerige geschiedenis, vol ups, downs en bovenal fenomenale auto's, van Neerlands automobiele trots: Donkervoort



Naast auto's ontwierp Joop ook zijn eigen terrasoverkappingen



**Niets kan je voorbereiden op een rit in een Donkervoort. Hoeveel je ook gelezen hebt, hoe vaak je foto's of de auto zelf al bekeken hebt: de rijervaring is volstrekt, geheel, volkomen, 100 procent uniek. Elke keer weer.**

Het verhaal wil dat het allemaal begon toen de destijds zestienjarige Joop Donkervoort over een parkeerplaats liep en een lege plek zag die geen lege plek bleek te zijn. Er stond alleen een auto die zo laag was dat hij door de andere aan het zicht werd onttrokken: een Lotus Seven. Wat er op dat moment gebeurde, is niet helemaal duidelijk, maar de aanwezigheid van een koor hemels zingende engelen, bliksemschichten en een diepe stem die iets over een lotsbestemming bulderde: het kan beslist niet worden uitgesloten.

Joop wil graag naar de Kunstacademie (auto's ontwerpen moet je tenslotte érgens leren), maar dat ziet zijn vader, die directeur is van een groot technisch bedrijf, niet zitten. Hij komt uiteindelijk terecht op de MTS Werktuigbouwkunde in Rotterdam. Daarna volgen de IVA (Instituut voor de Autohandel) en een periode in Frankrijk, waar hij onder andere bij DAF werkt. Terug in Nederland komt hij terecht bij Dynasafe, een bedrijf dat autogordels maakt. Dat levert hem veel contacten op, bijvoorbeeld met testinstituut TNO, waar hij later nog veel aan zal hebben.

Hij is dan al een tijd druk bezig met de verwezenlijking van zijn droom: zijn eigen Lotus Seven. Nu is de productie van de Seven inmiddels overgenomen door Caterham, dat de auto als bouwpakket levert. Dat komt Joop op zich niet eens zo slecht uit. Hij is al zo lang bezig met het bestuderen van de Seven en het pakket, dat hij tot de conclusie is gekomen dat een aantal zaken eigenlijk veel beter kan. En ach, Caterham is wel gewend aan klanten met speciale wensen, dus hij bestelt het bouwpakket, inclusief de door hem zo nodig geachte modificaties.

Maar er komt... niets. Joop gaat zelfs zo ver nog een tweede auto te bestellen, dit keer standaard, in de hoop een belangrijker klant te worden, waar wél naar geluisterd wordt. Weken worden maanden, maanden worden een jaar, maar er komt helemaal niks. In de tussentijd speelt iets anders: de importeur, Lotus Seven Nederland, wil er de brui aan geven. Joops droom schiet in een keer van nachtmerrie door naar dubbele droom – wat als hij de boel nou eens overneemt? En aldus geschiedt: in 1978 wordt hij de trotse eigenaar van Lotus Seven Nederland.

De euforie duurt precies drie weken – dan staan opeens politie en FIOD voor de deur. Die delen hem doodleuk mee dat zijn fraaie product illegaal is in Nederland en niet verkocht mag worden. De vorige eigenaar blijkt altijd te hebben beweerd overjarige bouwpakketten te hebben geïmporteerd, van vóór 1972, toen er nog geen typegoedkeuring nodig was. Niet helemaal waar – de bouwpakketten zijn splinternieuw. En dus is er wel een typegoedkeuring nodig, en die is er niet. En, simpel: geen typegoedkeuring, geen verkoop. Daar sta je dan.

Nu klinkt het misschien als een dingetje van niks, zo'n typegoedkeuring, maar daar vergis je je lelijk in. Naar de zin van de Nederlandse wetgever klopt er namelijk geen bal van zo'n hele Lotus Seven. Ten eerste is ie veel te smal: zo moet elke zitting van een stoel minstens 55 centimeter breed zijn. Bij een Seven is dat 40 centimeter, en wijder gaat niet. Dat betekent dus al dat er een nieuw, breder chassis moet komen. Verder zit de benzinetank op een gevaarlijke plek: helemaal achterin. Eén tikje van achteren en de boel is lek. Joop wil dan maar twee tanks, vóór de achteras, maar dan moet dus ook de hele achterwielophanging worden aangepast. De remmen moeten anders, de uitlaat – eigenlijk moet álles worden aangepast.

In zijn onschuld denkt Joop wel even met een stapeltje tekeningen naar de chassisfabrikant van Caterham te gaan, Arch. Die willen hem heel

graag helpen, echt, nee serieus; en doen vervolgens helemaal niets. Telkens andere smoesjes. Keer op keer voor niks naar Engeland – Joop wordt er horendol van. Daarbij zit al zijn geld in de zaak en begint de tijd écht te dringen. Uiteindelijk blijkt het Caterham te zijn dat dwarsligt. Waarom is niet duidelijk, wel dat Joop het van Arch, dat bang is de klantzide van Caterham te verliezen, niet moet hebben. Dan verzint hij een meesterlist. Hij vraagt Arch of hij misschien in hun fabriek, met alle faciliteiten die Joop zelf niet tot zijn beschikking heeft, zelf een chassis in elkaar mag lassen. En verdomd: dat mag. Na drie weken hard werken is er daadwerkelijk een chassis. Op basis van, saillant detail, een van de twee bouwpakketten waar Caterham, jaren na de bestelling, uiteindelijk toch nog mee was afgekomen.

Lang verhaal kort: uiteindelijk weet Joop, als eerste kleine autofabrikant in Nederland, na veel gedoe en RDW-tegenwerking, een typegoedkeuring binnen te slepen. Omdat Caterham moeilijk blijft doen, bijvoorbeeld over het gebruik van de naam Lotus, besluit hij het uiteindelijk over een radicaal andere boeg te gooien. Hij gaat het vanaf nu allemaal zelf doen. Niks Lotus, niks bouwpakketten, gewoon zijn eigen merk. Donkervoort is geboren.

De eerste Donkervoorts heten nog Super Seven, en worden noodgedwongen nog als bouwpakketten geleverd, evenals de opvolger, de Super Eight; het ontbreekt simpelweg aan de middelen om ze zelf te bouwen. Die komen er uiteindelijk wel, al gaat ook dat niet zonder slag of stoot. Leuke anekdote: zo moest er een 'kantbank' komen, een machine om aluminium te kunnen buigen. Die wordt gevonden, maar het is nogal een gevaarte. De vrachtwagen blijkt niet over het bruggetje dat naar de schuur leidt te passen. Als die hindernis is genomen, blijken de deuren van de schuur te laag – het ding past nooit naar binnen. Hij wordt dan maar even in de tuin neergezet. De volgende morgen komt Joop naar buiten en ziet dat de kantbank nu opeens wél past. Grote verwondering, die allengs minder wordt als blijkt dat het zes ton wegende apparaat in de nacht doodleuk een meter in de zachte veengrond is gezakt. Hij zal pas jaren later, als verhuisd wordt van Tienhoven naar Loosdrecht, gebruikt kunnen worden.

Het commerciële succes van Donkervoort gaat pas echt los met de komst van de S8. De auto krijgt overal lof toegezwaid, leidt tot een flirt met Porsche (die op niets uitloopt) en vooral tot veel (internationale) bekendheid én orders. En dat leidt in de zijlijn tot interessante kruisbestuivingen. Zo bestelt de designbaas van Mazda een exemplaar zonder de luchthapper op de motorkap. Dit, naar later blijkt, omdat hij daar zelf een ontwerp voor heeft gemaakt. Joop is zwaar onder de indruk van die veel mooiere happer, krijgt het ontwerp cadeau en monteert het vervolgens op elke volgende S8. Een andere bewonderaar was Harm Lagaay, de legendarische BMW- en Porsche-designer. Hij is vooral dol op het rijden zonder deurtjes. Toeval, dat zijn revolutionaire BMW Z1 deuren heeft die in de carrosserie wegzinken? Dacht het niet...

Er worden er honderden verkocht en dat blijft niet zonder gevolgen – ook negatieve. Zo steekt Caterham de kop weer op, dat Donkervoort wegens plagiaat voor de Britse rechter sleept. Die geeft Joop in alle opzichten gelijk, wat anderen (Westfield in Engeland, Martin in Frankrijk, VM in Duitsland) op het idee brengt ook Lotus Seven-interpretaties op de markt te brengen. Ze benaderen het Donkervoort-niveau geen van alle, maar concurrentie blijft het.

In 1985 verschijnt de opvolger van de S8, de S8A – met de A van Amber, de naam van Joops pasgeborene dochter. De verschillen met de S8 zijn groter dan de naam doet vermoeden. Het chassis is nieuw, de achterwielophanging en constructiemethoden eveneens – het is eigenlijk een geheel nieuwe auto. Zo nieuw dat er een (wederom met de hakken over de sloot gehaalde) typegoedkeuring moet komen. Commerciële succes blijft echter uit. Het grootste probleem is het motorvermogen – 5 pk meer dan in de S8, maar met 115 pk niet overbemeten. En dus kwam de S8AT, met turbo. Die stuwde de boel op naar 160 à 170 pk; riant voldoende en goed voor een boost in de verkopen. ►



**Oranje en nat asfalt: hoe Hollands wil je het hebben?**





En dat allemaal door die schattige Seven

1988: feest, want Donkervoort bestaat tien jaar. Reden om met een speciaal model te komen, in een oplage van tien stuks: de D10. Een extremeit: 190 pk, geen wiel achterop en zelfs geen voorruit. En de aankondiging van een nieuw probleem: de katalysator wordt wettelijk verplicht en Ford, de vaste motorenleverancier, heeft daar geen goed antwoord op. Er is een pracht van een Cosworth-motor, maar die zal nooit een kat krijgen, zegt Ford. Joop besluit dan zelf de Ford-motor door te ontwikkelen, wat met veel pijn, moeite en geld nog lukt ook. Later blijkt Ford wel degelijk een versie met katalysator te hebben ontwikkeld (die jaren later alsnog terug te vinden is in de D8 Cosworth Sport, getuned tot 280 pk). Dat zet een hoop kwaad bloed bij Joop, die op zoek gaat naar een andere motorenleverancier.

Hij komt uit bij Audi. Het blijkt enorm te klikken met de Duitsers – het begin van een samenwerking die tot op de dag van vandaag voortduurt. En die aanzienlijk verder gaat dan het leveren van een paar motoren; ook op technisch, commercieel en financieel vlak worden de banden stevig aangetrokken. Het begint allemaal met de overbekende 1.8-turbomotor die in die tijd in zo'n beetje elk VAG-product te vinden is. Hij blijkt ideaal voor de D8 – lichter, sterker en veelzijdiger dan de Ford-motoren. Met 150, 180 of zelfs 270 pk: het is de perfecte partner voor de D8.

Zoals Audi dat is voor Joop. Hij bedankt vriendelijk voor een door hen voorgestelde totale overname, maar de hand van het merk is vanaf dat moment wel overal in te zien. Zo zorgen zij ervoor dat er wordt verhuisd naar Lelystad. Vanuit Loosdrecht, in principe nog altijd een woonhuis met een behoorlijk uit de hand gelopen schuur erachter, naar een *clean* fabriek met een hoog representativiteitsgehalte. Ook dat brengt problemen met zich mee. Het meeste personeel ziet de verhuizing en de veranderende bedrijfscultuur (romantiek die verandert in professionalisme) niet zitten en neemt afscheid. In goede harmonie, maar toch.

Je kunt niet anders dan zeggen dat het Donkervoort-verhaal, zeker sindsdien, een succesverhaal is. Er komen records: een D8 verbetert het op naam van Porsche staande ronderecord op de Nürburgring met niet minder dan tien seconden – een ware sensatie. Er komen overwinningen: de 24-uursrace in Dubai wordt gewonnen, met Joops zoon Denis als een van de coureurs. Er komt uitbreiding: ook in Duitsland wordt een vestiging geopend.

En er komen nieuwe modellen. De D8 GT bijvoorbeeld, misschien wel de meest radicale auto die Donkervoort ooit heeft gemaakt. Geen open auto, maar een coupé, gericht op klanten in 'warmere streken' (lees: het Midden-Oosten), waar open rijden geen feest, maar een soort openluchtbarbecue is. Geen 'D8 met een hardtop', waar Joop in eerste instantie ook aan dacht, maar een totaal nieuwe auto die maar liefst 30 centimeter langer en 10 centimeter breder is dan zijn voorbeeld. En waarvoor de toevlucht moet worden gezocht tot buitengewoon innovatieve technieken

#### Super 7

Het prille begin, op basis van een door Joop zelf gemodificeerd en in elkaar gelast chassis. Je moest hem nog wel even zelf in elkaar zetten – het was een bouwpakket...

#### S8

De eerste hit. Door eindeloze aanpassingen mooier en beter dan de Lotus Seven ooit was. Trekt dan ook veel aandacht en bewondering tot ver over de landsgrenzen

#### S8A

Compleet nieuwe auto met nieuw chassis, onafhankelijke achterwielophanging en brandstof-injectie. Is daardoor wel wat zwaarder, terwijl hij maar 5 pk sterker is

#### D10

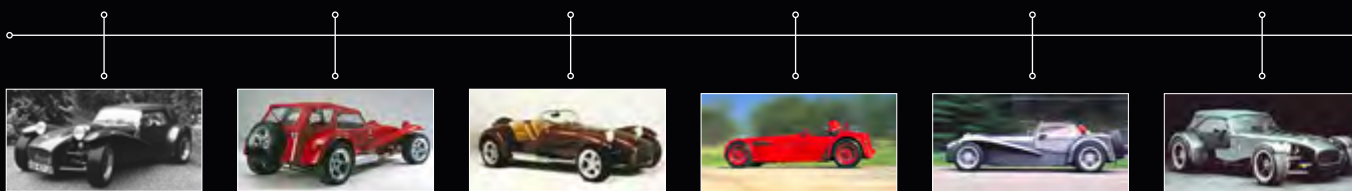
Speciale uitgave vanwege het tienjarig bestaan. Hardcore, zonder voorruit. Zet een acceleratierecord neer: 0-100 km/u in 3,8 s – in 1988. Er worden er tien gebouwd

#### S8AT

De S8A kan veel meer vermogen hebben (en gebruiken), vandaar de S8AT, met turbomotor en 170 pk. Het chassis wordt voor de gelegenheid verbreed. Groot succes

#### D8 Zetec

45 kilo lichtere S8A-opvolger met nieuwe neus (met spijlen in de grille), nieuwe spatborden, geen reservewiel, maar bovenal: met de nieuwe Ford Zetec-motor van 140 pk





Hoi Porsche, doe! Porsche



De optie 'met je passagier communiceren bij 100 km/u' blijkt al jaren erg gewild



die bijvoorbeeld leiden tot deurscharnieren van koolstofvezel en een voorruit van polycarbonaat met een keramische laag.

Maar de belangrijkste is zonder meer de GTO; de eerste Donkervoort met de roemruchte vijfcilinder van Audi. En niet zomaar die vijfcilinder – hij is door Joop dermate aangepast dat hij tientallen kilo's lichter is, en toch binnen alle Duits-strengere eisen van Audi blijft. Het vermogen ligt er niet om: 380 pk, in een auto die 700 kilo weegt. De auto zelf is ook volkomen nieuw; letterlijk alles is anders, innovatief en hoofdpijnbezorgend tegelijk. Maar het werkt. Zoals het, uiteindelijk, altijd werkt.

Want dat is het ware verhaal van Donkervoort. Keihard tegen de stroom in, tegenslagen overwinnen, doorgaan, geloven in je droom. Doorzetten, ook als iedereen zegt dat je gek bent, en er 40 jaar later nog altijd zijn – en wel beter en sterker dan ooit tevoren. Gefeliciteerd en proost; op de volgende 40 jaar! **TG**

### D8 Cosworth

Voorzien van de motor uit de Ford Sierra Cosworth, die 220 pk laat noteren. Later verschijnt van deze D8 ook een Sport-versie, die het zelfs tot 280 pk weet te schoppen

### D8 270RS

Sprong in de tijd; inmiddels met Audi-motor. In 2004 verpulverde Donkervoort het Nürburgring-ronderecord. Deze speciale editie (25 stuks) is een eerbetoon

### D8 GT

Bijzonder: de eerste dichte Donkervoort. De bouw leverde nogal wat hoofdbreken op, maar in de beste Donkervoort-traditie werd de klus geklaard. 650 kilo, 270 pk

### D8 GTO

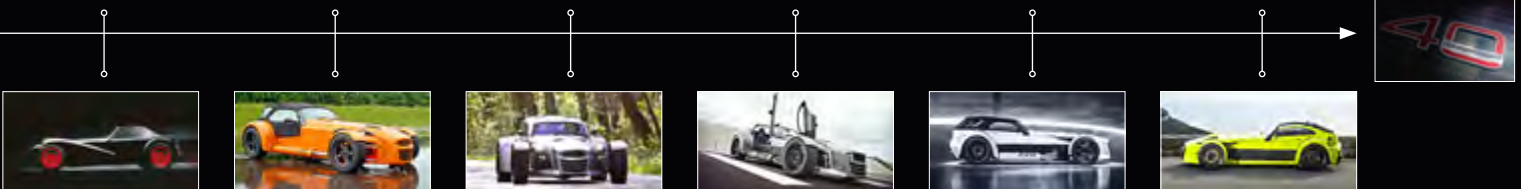
De eerste met de fenomenale vijfcilinder turbo van Audi. Eromheen wordt een volkomen nieuwe auto opgetrokken, die iedereen verbijstert. En anders doen die 380 pk's dat wel

### D8 GTO Bilster Berg

Speciale editie in oplage van veertien stuks. De naam verwijst naar het Duitse circuit waar Donkervoort een tijd een Duitse vestiging heeft en evenementen organiseert

### D8 GTO RS

De meest extreme Donkervoort tot nu toe. 415 pk in een auto die 695 kilo weegt. 0-100 in 2,7 s. Met aerodynamische aanpassingen voor de broodnodige extra downforce



# MIJN AUTO-BIOGRAFIE

## Robert Doornbos

De ex-Formule 1-coureur, presentator en TopGear-columnist racete ook buiten het circuit met zijn rivalen, wat vaak maar net goed ging

**M**ijn eerste auto was een Opel Corsa die ik kreeg toen ik 14 was. Mijn vader had een eigen bedrijf met grote voertuigen die in de bouw worden gebruikt, en zijn terrein was dus lekker ruim. Ik wilde daar graag spelen met iets met een motor, dus ik zeurde net zo lang aan z'n kop totdat ie helemaal gek van me werd. En een opgelapte Corsa van de sloop voor me kocht. Na drie rondjes val je natuurlijk in slaap, dus vroeg ik zijn personeel water en sop op het terrein te spuiten zodat ik lekker kon driften. Daar begon het eigenlijk...

Die Corsa heeft het trouwens niet lang volgehouden, maar m'n pa zag dat ik er veel aardigheid in had en nogal behendig met een auto kon omgaan. Dus toen ik hem aangaf dat ik heel, heel graag eens een keertje op een circuit zou willen rijden, gingen we naar Zandvoort en mocht ik een Formule Ford proberen. Lang verhaal kort: ik klokke aardige rondetijden en besloot me helemaal op het racen te focussen. En moest daarvoor naar Engeland verhuizen, want daar was de concurrentie het zwaarst en kon ik zo snel mogelijk leren.

Mijn vader wilde een auto voor mij kopen, zolang het iets veilig was, met al die kilometers die ik ging maken tussen Engeland en België. Hij nam mij mee naar de Audi-dealer en daar stond een nieuwe Audi S3 met mijn naam erop. Het kenteken was ROB-001. Dat was eigenlijk mijn echte eerste auto. Ik weet dat ik in m'n handen mocht knijpen met die S3, maar ik wilde eigenlijk liever een Renault Clio Williams. Veilig? Mwah. Handig voor lange afstanden? Niet echt. Maar nadat ik eenmaal met die Audi had gereden, was ik verkocht. Wat een topauto!

Toen ik in de Formule 1 startte, verdiende ik voor het eerst van m'n leven zelf een redelijk centje, dus mijn eerste salaris ging gelijk op aan een BMW M3 SMG. Die had *launch control* en elke keer als ik die liet schieten – dat kon je ongeveer zes keer doen, dan mocht ie weer naar de garage – keek ik toch in mijn achteruitkijkspiegel of de helft van de versnellingsbak niet op de weg lag. Maar wat was dat een kanon.

Ik moest in die tijd vaak van Monaco, waar ik inmiddels woonde, naar Viareggio in Italië, omdat daar mijn fysieke trainingscentrum zat ([www.formulamedicine.com](http://www.formulamedicine.com), red.).

Als je dat stuk normaal rijdt, doe je er ongeveer vieren-eenhalf uur over. Ik had er een sport van gemaakt om zoveel mogelijk tijd daarvan af te schaven met die M3. Op een gegeven moment deed ik het in drie uur en twaalf minuten. Het moest altijd sneller. Dus bij de tunnels van Genova probeerde ik bij elke bocht de apex te raken en elke centimeter asfalt te benutten. Dat er nooit wat is misgegaan, is een godswonder.

En dan had je nog jongens als Felipe Massa, die hetzelfde ritje moesten maken. Het kwam regelmatig voor

dat we tegen elkaar ging racen. Een keer ruilde ik voor een dag mijn auto met zijn Ferrari, die hij toen net had gekocht. Met die auto dacht ik dat ik mijn snelste tijd wel kon verbeteren. Op een gegeven moment kwam ik uit een van de tunnels, op een kaarsrechte weg die naar beneden liep, met slechts één vrachtwagen, verder niemand. Dus ik trap natuurlijk het gas vol in om te kijken hoe hard dat ding zou gaan. 300, 310, 320, en ik schiet met 330 die vrachtwagen voorbij. Waarna ik in mijn ooghoek nog net een Fiat Punto voor die vrachtwagen zie tuffen. Donkerblauw, met 'carabinieri' erop.

Tja, wat doe je dan? Ik dacht: doorknallen met die V12, ze halen me toch nooit in. Maar twaalf cilinders worden nogal dorstig met die snelheden, dus na tien minuten moest ik echt even tanken. Terwijl ik bij de pomp sta, zie ik die politie-Punto aan komen rijden. Een van die agenten stapt uit, doet zijn pet recht en komt naar mij toe gelopen. 'Mooie auto. Ging nogal hard hè?' Hij neemt een foto, stapt weer in z'n Punto en rijdt zo weer weg. Ferrari. Italiaans kenteken. Dat kwam dus helemaal goed. Had ik een Duitse auto en kentekenplaten gehad, dan zou ik waarschijnlijk nu nog vast hebben gezeten. Italianen zijn supertrots op Ferrari en Lamborghini, dus met dat soort auto's kom je bijna met alles weg.

Mijn Formule 1-carrière was onderweg en ik had inmiddels een handel opgezet in exclusieve auto's, iets waar ik tegenwoordig nog steeds veel mee bezig ben. Dus het is heerlijk om een ingekochte auto eerst even zelf te rijden alvorens 'm weer te verkopen. De ene week een C 63 AMG, dan weer een Panamera Turbo; ik geniet van al die auto's. Er stroomt benzine door mijn aderen, dus ik voel me daarom nog meer bevoorrecht dat ik van mijn hobby toen, en ook nu, mijn beroep heb kunnen maken. De leukste van die auto's is waarschijnlijk een Ferrari 575 Maranello die ik een tijdje reed, en die ik helaas te vroeg heb verkocht. Maar ja, je kunt niet alles hebben.

Als ik in Nederland ben, rij ik in de auto van mijn vriendin, een Range Rover Sport. Voor mij zijn auto's inmiddels meer handelswaar geworden. Ik heb op dit moment ook niet echt een favoriete auto. Maar de auto's aan het begin, toen ik net m'n rijbewijs had en begon met racen, die waren wel echt te gek. Daar bewaar ik veel goede herinneringen aan.

Red Bull-teambaas Horner heeft een zwak voor Nederlanders



Ook na zijn F1-carrière bleef Robert succesvol racen



# ONWAARSCHIJNLIJKE DRIFTCONVERSIONS

## ROBERTS AUTO'S



Opel Corsa



Audi S3



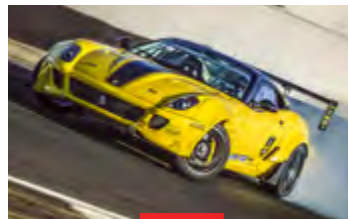
BMW M3 SMG



Ferrari 575M Maranello



Range Rover Sport (van moeders de vrouw)



FERRARI  
599

Driften is, in essentie, een Japanse sportdiscipline, maar toen Federico Sceriffo besloot mee te gaan doen aan de Formula Drift America, vond hij dat hij een meer patriottische auto nodig had: een 800 pk sterke Ferrari 599 met dubbele supercharger en een hydraulische handrem.



ROLLS-ROYCE  
SILVER SHADOW

Lachen met Shane Lynch. Deze ler besloot, nadat hij faam verwierf met Boyzone, dat het veel leuker zou zijn om rond te slippen in een Rolls uit 1979, met een 6,75-liter V8, dan om kinderliedjes te kwelen vanaf een barkruk, omringd door wolken droogijs. Eens, Shane, eens.



NITRO CIRCUS  
SCHOOLBUS

Op de Nitro Circus kun je bouwen als het je gaat om volstrekt onzinnige voertuigen. Een Amerikaanse schoolbus werd ontdaan van z'n interieur, kreeg een rolkooi en werd losgelaten op een blank staande parkeerplaats. Meer een spinner dan een drifter, maar punten voor de moeite.



FORD  
TRANSIT

Een agressief rijdend busje? Je dacht dat het niet bestond. De volgende keer dat je op je bumper wordt gezeten door een kwaai koerier in een wit bestelwagentje, wees dan maar blij dat zijn dienstvoertuig niet is voorzien van een 450 pk sterke V8 en een sperdifferentieel, zoals dit prototype.



TOYOTA  
PRIUS

Je zou verwachten dat een zich zijwaarts verplaatsende Prius een flauw antwoord is op het hogere doel van Toyota's wonderkindje. Hij heeft vast een V8, toch? Nou, nee. Dit is een volledig elektrische conversie, met rubberverpulverende mogelijkheden die een Tesla jaloers maken.



DODGE  
CHARGER (1968)

Neem je hoed af voor Alexandre Claudin, die besloot driftend een heuvelklim te doen in een 5,3 meter lange Dodge Charger – met een getuned BMW V8 waarvan de uitlaten boven uit de voorspatborden steken. Dat klinkt inderdaad allemaal heel veilig en verstandig. Bravo.



FORD  
FOCUS RS (EERSTE GENERATIE)

De Focus RS had een probleem met aandrijfreacties in het stuur. In 2002 was 215 pk op de voorwielen nogal, eh, spannend. Daarom kwam Kugel Street Rod Components met een idee.

Wat als je er de 4,6-liter V8 uit een Mustang in legt en 'm ombouwt naar achterwielaandrijving? Opgelost!



LAMBORGHINI  
MURCIÉLAGO

Japanners zijn er gek op om maffe dingen te doen met Lambo's – veelal hebben we het dan over sprookjesachtige led-verlichting en woeste kleuren. Professioneel drifter Daigo Saito kleedde er een uit, gooide er een speciaal driftklaar stuurhuis in en ging er bergpassen mee te lijf.



JAGUAR  
E-TYPE

Project Purist (hal) is het resultaat van een verrotte E-type die een nieuw leven werd gegund door de Britse broers Nick en Charlie Seward. Met z'n 450 pk sterke Toyota-motor en het onderstel van een BMW M5 V10 is de auto niet welkom op concours-evenementen van de Jaguar-club. Gelukkig.

# EEN DAG UIT HET LEVEN VAN...

## Ho-Pin Tung

Chinees-Nederlandse veteraan van vele raceklassen, Le Mans winnaar, testrijder voor Panasonic Jaguar Racing in Formule E

6:30

Het is de zaterdag van de E-Prix van Parijs. Ik loop 's ochtends samen met Jaguar-coureurs Nelson Piquet Jr. en Mitch Evans vanuit ons hotel naar het circuit, dat midden in de stad is opgebouwd bij Les Invalides. Ik ontbijt even snel in de hospitality en ga dan meteen door naar de briefing met alle engineers en het teammanagement.

8:00

De eerste vrije training gaat van start. Als rijder die niet hoeft te rijden, ga ik in verschillende bochten langs de baan staan om te kijken hoe de auto's zich gedragen – op zichzelf en ten opzichte van die van de andere teams. Hoe reageren ze op hobbels, raken ze de grond, treedt er onder- of overstuur op in de bochten, et cetera. Na afloop geef ik mijn feedback.

9:10

Ik geef een korte rondleiding door de pitbox aan gasten van het Jaguar-team. Het loopt iets uit, omdat Piquet tijdens de training is gecrasht en we moeten wachten tot de takelwagen zijn auto heeft teruggebracht. Daarna sprint ik naar het E-Village, de centrale ontvangst van FE-gasten, om een presentatie te verzorgen van onze titelsponsor Panasonic. Na afloop ren ik weer terug naar de garage.

10:30

De tweede vrije training volg ik vanuit de pits, samen met de engineers. Piquet crasht opnieuw, dus het wordt een zware taak voor het team om zijn auto's op tijd klaar te krijgen voor de kwalificatie en de race vanmiddag. Na de debriefing en pre-kwalificatiebriefing geef ik een tweede rondleiding door de pitbox, deze keer aan verschillende media.

12:00

Ook de kwalificatie bekijk ik vanuit de pits. Omdat Piquets auto niet op tijd klaar was, zet alleen Mitch Evans een tijd neer voor het Jaguar-team. Hij heeft echter een gridstraf van tien plaatsen omdat hij na de vorige race in Rome zijn transmissie moest

wisselen. Kortom, het is geen rooskleurig weekend voor ons.

12:30

Ik heb tijd om me even naar de hospitality te spoeden en wat te eten. Ondertussen volg ik op de schermen hoe de rest van de kwalificatie verloopt.

13:00

De Britse tv-show *A League of Their Own* is ter plaatse om opnames te maken. Ik geef voor hun camera's uitleg over de sport, zowel in naam van Jaguar Racing als de Formule E-organisatie. Tussendoor doe ik op Facebook Live nog een analyse van de kwalificatie.

14:30

Ik moet me haasten naar de Electric Vehicle Parade, waar de verschillende merken die aan de FE deelnemen hun elektrische auto's of concepten presenteren. Ik rijd over het circuit in de nieuwe I-Pace. Daarna snel terug naar de garage, waar ik nog net een stukje meepak van de pre-racebriefing. De auto's van Nelson Piquet zijn gelukkig op tijd klaar.

15:00

De race gaat van start. Met de rest van het team volg ik de gebeurtenissen vanuit de pits. Na afloop ben ik bij de debriefing en doe ik wederom een Facebook Live-sessie, samen met teamdirector James Barclay, terwijl het team al begint met inpakken.

17:30

Ik heb een meeting met gasten van onze teamsponsor Viessmann. Vervolgens ga ik naar het hotel om me om te kleden en even te chillen.

21:00

Ik begeef me naar een restaurant in de buurt voor een diner met het hele team, als afsluiting van het weekend. Na afloop drinken we nog wat.

23:45

Terug naar het hotel en even goed uitrusten. De volgende ochtend vertrek ik weer naar Nederland, waarna ik me voorbereid op mijn volgende raceweekend: de 6 uur van Spa in het FIA WEC.





OOGGETUIGE

# DIE KEER DAT DE ALPINE A110 TOT DE GROND TOE AFFIKTE

**Chris Harris**  
29 januari 2018



**H**et idee achter deze opname was dat Eddie zich een beetje vervelend zou gedragen. Dat deed hij echt supergoed, hij was echt monsterlijk irritant, en de tranen rolden over onze wangen van het lachen.

We kwamen aan bij de voet van ons rallyparcours, waar de regisseur ons vroeg de berg nog eens op te rijden en zo dicht mogelijk achter de filmauto te blijven om te kijken wat we ervan konden maken. Wat duidelijk was geworden, was dat de Alpine in z'n eerste en tweede versnelling precies genoeg koppel had om 'm even dwars te laten gaan bij het uitkomen van de haarspeldbochten. Dat begon me steeds beter te bevallen, maar ik wilde het niet overdrijven door steeds op de limiet te gaan rijden.

We waren net een paar minuten bezig toen in een lange bocht naar rechts het vermogen ineens iets afnam. Ik keek naar het dashboard en zag daar een vreemde mededeling: 'elektrische storing, gevaar'. Ik had nog nooit zo'n soort boodschap gezien, maar ik dacht: ach, het is niks, hij stelt zich gewoon een beetje aan. Dus keek ik vooruit naar de volgende

bocht, keek toen weer naar beneden, en zag dat het hele dashboard er de brui aan had gegeven... en prompt viel de motor uit. We stopten en ik zei tegen Eddie: 'Oh, dat is niet goed.' Toen keek ik in de spiegel en zag rook, en zei ik: 'We staan in brand - eruit.'

We weten nu dat er een brandstoflek onder de auto was, waarschijnlijk tussen Eddies linkerbil en mijn rechterbil. Toen ik de deur opende, blies de wind door de auto, waardoor de vlammen bij mijn deur naar binnen sloegen. Er lag op dit punt al een plas benzine op de grond, en die bleek in brand te zijn gevlogen - niet de auto zelf. Gelukkig droeg ik een race-overall, al had ik geen handschoenen - ik heb er alleen wat verschroeide haren op mijn hand aan overgehouden.

Wat echt frustrerend was, was dat we niets anders konden doen dan toekijken. Het begon als een hele auto met wat vlammen eronder, en eindigde als een hoop gesmolten metaal. Dat duurde waarschijnlijk een minuut of vijf, zes. Als vuur eenmaal ergens vat op heeft, gaat het razendsnel, en terwijl een auto

uitbrandt, zijn er heel wat knallen en ploffen en sissen te horen.

Het maakte me bedroefd om een auto zomaar helemaal te zien verdwijnen. Er was echt geen lol aan. Ik voelde geen boosheid jegens Alpine, want het was een ontwikkelingsvoertuig en dan kan zo iets gebeuren; ik was blij dat we er ongedeerd van af waren gekomen. Er bestaat waarschijnlijk geen project in de geschiedenis van het bouwen van auto's waarbij geen brand is voorgekomen. Dit was een pre-productieauto en het is een van die dingen die je moet accepteren. Als een fabrikant dapper genoeg is om ons journalisten in dat stadium al in een auto te laten rijden, dan kan er weleens iets misgaan. Het zal waarschijnlijk niet de laatste keer zijn geweest dat me zo iets overkomt.

Dus nu bestaat er geen prachtige scène met de Alpine en talloze WRC-auto's achter elkaar, en de regisseur was teleurgesteld, maar weet je wat? Het is een item geworden dat we ons nog lang zullen heugen, en het verandert helemaal niets aan het feit dat de A110 een geweldige auto is.



# RACELEGENDES

## Ferrari 512 S

**Z**iehier een auto waarvan de prestaties op het circuit in geen verhouding staan tot zijn sublieme uiterlijk. Maar dat doet er volstrekt niet toe. De Ferrari 512 S heeft ten minste drie vitale eigenschappen die in zijn voordeel werken. Ten eerste is het een Ferrari. Ten tweede ziet hij eruit zoals een Ferrari voor lange-afstandsraces er in 1970 uit zou moeten zien. En bovenal: hij werd aangedreven door een 5,0-liter V12, een gillend monster dat 550 pk leverde bij 8.500 tpm.

De 512 was een van Ferrari's laatste competitie-sportwagens voordat het merk zich volledig op de F1 richtte. In 1969 had Maranello de handen meer dan vol: de F1-auto voor dat seizoen, de 312, vertoonde vele gebreken. Dan was er ook nog de ongetemde 612 Can-Am-auto die de nodige aandacht opeiste. En aangezien Porsche met de 917 een competitieve auto had – die gebruikmaakte van een maas in het nieuwe reglement waardoor Groep 4-auto's een 5,0-liter motor mochten gebruiken, op voorwaarde dat er minstens 25 exemplaren van

werden geproduceerd – moest Ferrari haast maken met de 512 S als het een kans wilde maken.

Mauro Forghieri werd belast met het ontwerpen van de auto, waarvoor het stalen semi-monocoque buizenchassis van de 312 P op slimme wijze werd aangepast, en waarvan alle vier wielen voorzien waren van een dubbele wishbone-ophanging. Een deel van het plaatwerk was van aluminium, terwijl aan de achterkant lichtgewicht, nieuwerwets polycarbonaat werd toegepast. Al met al zat er slechts een periode van iets meer dan drie maanden tussen de tekentafelfase en de perspresentatie in december 1969...

De maand daarop werden de 25 auto's die het reglement voorschreef aan de FIA-officials gepresenteerd, in zowel Spider- als Berlinetta-uitvoering. En hoewel er bijna niet was getest, verscheen de auto zo'n drie weken later op Daytona. Onvoorstelbaar eigenlijk. En helemaal verbijsterend was dat Mario Andretti met de 512 S pole-position wist te pakken. Minder verrassend was het dat uiteindelijk vier van de vijf 512 S'en uitvielen, hoewel Andretti

toch maar mooi een podiumplaats wist binnen te slepen. En dan was er nog de valse hoop naar aanleiding van de 12 uur van Sebring, waar Andretti zelfs won. Daarnaast werden er twee keer, in Japan en Zuid-Afrika, overwinningen behaald die niet meetelden voor het kampioenschap. En in 1970 deden er niet minder dan elf 512's mee aan Le Mans, hoewel er maar liefst vier tegelijk uitvielen toen ze op de Maison Blanche-sectie met elkaar in botsing kwamen.

Een terugkeer naar de tekentafel leverde de 512 M op, een minder aantrekkelijke maar meer efficiënte auto, waar in 1971 voornamelijk niet-fabrieksrijders in uitkwamen.

Het tijdperk van de 512 eindigde daarom eerder dan gepland; in 1972 wierp Ferrari de 312 PB in de strijd, voorzien van een 3,0-liter twaalfcilinder boxermotor, die enkel door het fabrieksteam werd ingezet. Na 1973 viel het doek voor Maranello in de lange-afstandsracerij, totdat twee decennia later de 333 SP werd geïntroduceerd. En nu? Nu wachten we alweer een hele tijd...

## #TWEETS

Tiff Needell

'Wijsheden' van beroemdheden, zoals gezien op sociale media



Als ik windturbines zie, zie ik voor me dat ze de vechtmachines van Mars zijn die H.G. Wells beschreef... en dat deed hij al in 1898!!

**AUTO'S OP OULTON, MOTOREN OP DONINGTON, WIJN BIJ DE LUNCH... EN NU VOEL IK ME SCHULDIG OMDAT IK VANDAAG NIET VEEL HEB GEDAAN!**

Als je gevangenisstraffen uitdeelt vanwege het veroorzaken van dodelijke ongelukken, dan is het interessant om te zien hoe de Amerikanen de autonome auto zullen aanpakken die een ongeluk veroorzaakt?? Dat is een vraag die altijd wordt gesteld en nu zal moeten worden beantwoord

**Ik wou dat ik Wagamama had bedacht. Asahi van de tap, misosoep, udon!**

**Hebben jullie echt toelaten bij TopGear??!! Gelukzakken, bij Fifth Gear moesten we gewoon de wei in, de koeien wegjagen, checken of er niemand keek en dan... #MontyPython**

Foto's: Getty, Rex



UNDERCOVER #5

## CALIBURNUS: CRISIS



**V**anwege de recente, negatieve publiciteit rondom Caliburnus Automotive, beantwoordde Simon Coggle – de oprichter van de Welshe startup die 's werelds eerste 500 km/u rijdende productieauto wil gaan maken – deze week via WhatsApp vragen van bezorgde investeerders en potentiële klanten.

**Bevindt Caliburnus Automotive zich in een crisis?** In een business als de onze komt creativiteit vooral voort uit conflicten. We bevinden ons momenteel in een periode van ongebreidelde creativiteit, vooral als het gaat om investeringen, het betalen van rente, vermeende verduistering van bedrijfsgelden en een krankzinnige claim vanwege letselschade van onze receptionist Rhian. Hoe krijg je het overigens voor elkaar om je dij te branden aan een espressomachine? **Je beloofde ons een 500 km/u rijdende, elektrische hypercar. Waar is ie?**

Het is waar dat, vanwege de carrosserie, de vermogensafgifte, de kosten en de veiligheid, we de ambitie iets hebben moeten afschalen. Althans, wat betreft de 1.500 pk sterke, geheel elektrische aandrijving. De Caliburnus zal daarom worden voortgestuwd door een exotische benzinemotor uit het verre Japan: een *state-of-the-art* viercilinder van Toyota. We weten zeker dat onze klanten blij zullen zijn met de potente combinatie van betrouwbaarheid, niet te veel onderhoud en het feit dat ze niet iedereen die op minder dan twee meter van de auto komt, zullen elektrocuteren. De Caliburnus blijft echter, voor een deel althans, elektrisch aangedreven. De klok op het

dashboard, bijvoorbeeld. Die wordt elektrisch. Net als de zijramen. Als het goed is.

**Zetten jullie nog steeds in op een topsnelheid van 500 km/u?**

Natuurlijk doen we dat. Vergeet niet dat niemand wist of de Apollo 11 de maan zou bereiken voordat die daadwerkelijk de maan bereikte. Inderdaad is het zo dat ons eerste model het moeilijk had om driecijferige snelheden te halen, maar het is ook heel lastig te bewijzen dat een auto géén 500 km/u zou kunnen halen. Dat zegt onze advocaat tenminste.

**Hoeveel auto's hebben jullie tot nog toe gebouwd?**

Als ik zo vrij mag zijn, zou ik deze vraag met een tegenvraag willen beantwoorden. Zeg eens: hoeveel auto's heb JIJ tot nog toe gebouwd? Geen? Nou, precies. Wij ook.

**Wanneer krijgen klanten hun auto's?**

Dat hangt er helemaal van af hoe ver ze van onze fabriek in Wales wonen. Bryn, hier uit het dorp, heeft een paardentrailer waarvan hij denkt dat er een Caliburnus in zou passen als we de wielen eraf halen, maar hij is op z'n vroegst in oktober klaar met de agriculturale evenementen.

**Mag ik mijn aanbetaling terug?**

Nee.

**Waar woon je, jij vies vuil varkensscrotum? Ik kom naar je huis, pak mijn geld terug, en daarna gooi ik je verminckte lijk in een rivier.**

Nou zeg, mam, hier hebben we het toch al over gehad. Het is WhatsApp, ik weet het, maar je zou toch een béetje op je taalgebruik kunnen letten.



VROEGER

# LA JAMAIS CONTENTE, 1899

**D**e geschiedenis van de snelste auto (of eigenlijk: van de behaler van het landsnelheidsrecord, aangezien dat doorgaans meer raketachtige voertuigen dan auto's zijn) lijkt mistig, maar is dat niet. Sterker: er zit een elektrisch tintje aan. In 1898 schreef het Franse tijdschrift *La France Automobile* een wedstrijd uit, gebaseerd op de vraag: waarmee leg je het snelst een kilometer af over land? Tot dan toe stond het record op naam van, hou je vast, een wielrenner die deze afstand in 66 seconden voorbij wist te trappen. En dus 54,5 km/u haalde. Afijn, twee bedrijven uit Parijs schreven zich in: Jeantaud, eigendom van een Franse graaf die elektrische koetsjes maakte waarvoor geen paarden meer nodig waren, en de Belgische coureur en ingenieur Camille

Jenatzy, die net een fabriek had geopend die elektrische taxi's zou gaan maken en wel wat publiciteit kon gebruiken. Ze haalden eerst 63,15 km/u en overtroffen zichzelf later door aanpassingen en nieuwe wedstrijdje: 92,68 km/u. De toen magische grens van 100 moest en zou doorbroken worden. Jenatzy bouwde een torpedo-vormig geval op wielen, met twee loodzware accu's die tezamen 68 pk produceerden, en noemde het La Jamais Contente ('de nooittevredene'). Wat denk je? Op 29 april 1899 behaalde Jenatzy een snelheid van 105,88 km/u, waarmee ie het eerste voertuig ter wereld had dat sneller dan 100 km/u kon rijden. Een elektrisch voertuig, dus. Het record bleef drie jaar staan, waarna het verbroken werd... met een auto op stoom.

‘Onze klanten kunnen hun eigen auto ontwerpen: materialen kiezen, kleuren kiezen, de vorm van het silhouet bepalen’

# OPINIE

Dany Bahar, CEO van Ares Design



In de hedendaagse zakenwereld draait het erom oplossingen te bieden voor de behoeften van de mensen, zelfs als de mensen zich nog niet hadden gerealiseerd dat ze die behoeften hadden.

Het plezier van mensen is *big business*, en als je het mij vraagt, word je er goed in door voor de troepen uit te lopen – dus door niet alleen te leveren

wat de mensen sowieso al wel verwachten, maar door uit te vinden wat ze willen voordat ze weten dat ze het überhaupt willen.

Dat is waarom Netflix, Amazon en Tesla zo veel succes hebben. En die regel is zeker ook relevant aan de luxueuze kant van de auto-industrie. Niemand heeft per se een LaFerrari nodig, maar ik heb mensen zich in heel vreemde bochten zien wurmen om er een te mogen kopen. De luxe-automarkt is tegenwoordig enorm; tussen 2010 en 2016 groeide deze met bijna 80 procent, van 245 miljard tot 438 miljard euro, en ik sta bepaald niet alleen in het idee dat er nog veel meer potentiële groei zit in de individualisatie-niche.

Een kwart van alle nieuw verkochte Mercedesen krijgt in de een of andere vorm iets van AMG mee. Porsche is ook goed bij de tijd, want daar hebben ze met succes hun sportimago omgevormd tot een luxemerken waarvan je even makkelijk een kleine of grote SUV, of een GT koopt. Sterker nog: die modellen vormen het leeuwendeel van de Porsche-verkopen.

Jaren geleden ging ik eens in Zuid-Frankrijk lunchen met een vriend – die zal ik hier verder niet bij naam noemen. Hij werd helemaal gek toen we bij het restaurant kwamen en de parkeerplaats letterlijk helemaal vol stond met zeldzame en exclusieve supercars, waaronder vier Bugatti Veyrons. Hij dacht dat hij echt in een speciale auto reed en nu was hij ineens een van de velen. Zijn teleurstelling op dat moment leerde mij een les. Ik had het potentieel eerder al gezien bij het Ferrari Atelier en andere speciale projecten – mensen willen bijna per definitie iets anders, en ik voelde dat ik, met het juiste team om me heen, aan die wens zouden kunnen voldoen.

Nu een sprongetje in de tijd: naar 2018, naar mijn bedrijf Ares. We hebben

een team bij elkaar gezocht dat bestaat uit mensen die allemaal leidend zijn in de industrie, die met passie werken, en we hebben de steun van een wereldwijd netwerk van al even gepassioneerde investeerders die niet lullen maar poetsen. Hierdoor kunnen we op maat gemaakte, heel bijzondere auto's bouwen. Onze klanten kunnen hun eigen auto ontwerpen: materialen kiezen, kleuren kiezen, de vorm van het silhouet bepalen, en zelfs besluiten hoeveel deuren en ramen hij moet hebben. Stel je eens voor dat je de schitterende concepten die je bijvoorbeeld in Genève op de show ziet, echt zou kunnen laten bouwen. Nou, dat kan dus.

Onze 18.000 vierkante meter grote fabriek omvat alles van CAD tot koolstofvezelovens, elektronica-specialisten, een aandrijvingswerkplaats, een lakruimte, vakmensen die met leer werken, en een carrosserie-afdeling, maar we concentreren ons momenteel op drie creaties. Ten eerste: het leveren van unieke, handgemaakte automobiele interieurs en exterieurs, zoals 's werelds enige Bentley Mulsanne Coupé en ons Porsche GT3 Targa-concept. Ten tweede: het transformeren van klassiekers in geheel rijklare auto's vol moderne technologie die er nog steeds precies zo uitzien als de originelen van tientallen jaren geleden, zodat je wel de auto hebt, maar niet het potentiële technische drama. Zo bouwden we een Corvette Sting Ray uit 1964 op het onderstel van een C7. Hij ziet eruit als iets dat rechtstreeks is weggereden uit een oude film van Steve McQueen of Paul Newman, maar hij heeft een moderne, 530 pk sterke V8, *keyless go*, led-hallichten, airco, een moderne stereo, bluetooth, USB – en dat gaat allemaal schuil onder een grote *big block*-motorkap en een prachtige huid van rood leer.

Ten derde willen we automobiele iconen weer tot leven brengen. Onze huidige 'held' is een moderne interpretatie van een van de meest populaire Italiaans-Amerikaanse sportauto's aller tijden, de De Tomaso Pantera, met een compleet nieuwe carrosserie op het platform van een moderne sportauto. Of we de oplossing hebben gevonden om elke autodroom volledig waar te kunnen maken? Ik heb het idee van wel.





**Veiling:**  
silverstoneauctions.com

**Waar:**  
Northamptonshire, VK

**Wanneer:**  
19 mei 2018

**Geschatte veilingprijs:**  
£ 130.000-150.000

**Ook leuk:**  
Ford Sierra RS500 Cosworth  
en Ford GT

T.E.A.B.: LAMBORGHINI DIABLO SV



**Met de toevoeging 'SV' aan de Diablo haalde Lamborghini een oud en beproefd concept uit de mottenballen: neem een bestaand model en geef 'm meer vermogen en koppel. Voor de geïntrakteerde Lamborghini hun vlaggenschip ook nog op een flinke vleugel**

**N**a het succes van de Countach stond Lamborghini voor een zware taak: een auto maken met dezelfde *poster car*-kwaliteiten, die z'n voorganger in prestaties zou overklassen. Inderdaad, het waren flinke schoenen om te vullen voor de Diablo, die begin jaren negentig z'n intrede deed. Een van de missies van de nieuwe supercar was het behalen van een minimale topsnelheid van 320 km/u, iets wat de Countach nooit wist klaar te spelen.

Marcello Gandini mocht aan de slag met het ontwerp van de Diablo – dezelfde man die ons de Countach en de Miura gaf. Helaas voor hem besloot het nieuwe moederbedrijf van Lamborghini, Chrysler, dat zijn ontwerp te hoekig was. Chrysler-designer Tom Gale maakte de lijnen wat ronder en schiep zo de uiteindelijke Diablo. Tot grote ergernis van Gandini, uiteraard. Uit rancune stapte Gandini met zijn ontwerp naar een andere fabrikant, met als resultaat de extreem zeldzame Cizeta-Moroder V16T. Maar dat is een verhaal voor een volgende keer.

Met de SV-versie van de uiteindelijke Diablo ('SV' staat voor 'Super Veloce', waaruit maar weer blijkt hoe fantasierijk Italianen altijd met hun modelnamen omgaan; het betekent letterlijk 'Super Snel'...) gaf Lamborghini gehoor aan een stille wens vanuit hun klantenkring: een hardcore versie van hun twaalfcilinder-slagschip. Dat betekende achterwielaandrijving in plaats van vierwielaandrijving, meer vermogen, betere remmen en een straffere ophanging.

### Lamborghini Diablo SV (1997)

**Productiejaren:** 1997-1999  
**Motor:** 5.707 cc, V12, 510 pk, 580 Nm  
**Aandrijving:** achterwielen,  
5v handbak  
**Prestaties:** 0-100 km/u in 3,9 s,  
top 320 km/u  
**Gewicht:** 1.530 kg  
**Aantal gebouwd:** ca. 425

Oh, en een bijpassend uiterlijk, dankzij agressief ogende luchthappers en een verstelbare koolstofvezel spoiler. Het mooiste: de SV reed en presteerde beter, maar had een lagere basisprijs dan de 'gewone' Diablo. Die zag je niet aankomen, hè?

De exacte productieaantallen van de SV zijn in nevelen gehuld, de meest accurate schattingen liggen rond de 425 exemplaren. Slechts dertien daarvan zijn rechtsgestuurd. Nu weten wij ook wel dat een stuur aan de verkeerde kant niet ideaal is, maar met de Diablo SV in de unieke kleur Verde Mica op deze pagina is meer aan de hand. Dit is naar verluidt namelijk de enige SV ooit die werd besteld met de nóg heftiger GT-vleugel. Die zit er niet op, maar er wel los bij. En stiekem is hij zonder vleugel ook veel lekkerder, toch? Mocht je nog een laatste zetje nodig hebben: hij heeft uiteraard klapkoplampen.

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



‘Je businessmodel veranderen als het zoveel decennia zo goed heeft gewerkt, is niet makkelijk. Een revolutie ontketenen is gokken’

# Reid



Na een ongelooflijk lange incubatietijd die werd gekenmerkt door vele valse starts en dito beloftes, ziet het er nu dan toch naar uit dat elektrische accu-auto's (ik heb het hier over volledig elektrische voertuigen, niet over hybrides) de sprong zullen gaan maken naar de massamarkt. Audi accepteert inmiddels voor het eerst aanbetalingen voor haar elektrische SUV, voordat deze later in 2018 daadwerkelijk te koop komt. Je kunt vandaag nog een Jaguar I-Pace bestellen, en zowel Mercedes als BMW heeft beloofd binnen twee jaar te komen met een gamma aan elektrische modellen.

Dat juich ik allemaal toe. Maar het werpt ook een aantal vragen op: waarom duurde het zo lang? En: na de aanvankelijke weifelachtigheid van de fabrikanten zetten ze nu dan wel vaart achter elektrificatie, maar doen ze wel genoeg? Het verhaal van Audi is typisch voor de industrie. Nadat het bedrijf het e-tron-initiatief bekendmaakte op de autoshow van Genève in 2009 (!), en daarna nu en dan een concept of een prototype liet zien, heeft het pas recent, op de show in Genève van 2018, bekendgemaakt dat mensen vanaf nu daadwerkelijk een vol-elektrisch model kunnen bestellen.

Het wekt dus geen verbazing dat er in de praktijk maar heel weinig elektrische auto's zijn die de consument ook echt bereiken. Volgens de jongste cijfers heeft slechts 1,4 procent van de nieuwe personenauto's die in 2017 in Europa werden verkocht een stekker, waarvan ruwweg de helft vol-elektrisch is; de andere helft is een plug-in hybride. Er is dus nog een heel lange weg te gaan.

Het trieste is dat de elektrische ontwikkeling ook prima veel sneller zou kunnen verlopen. BMW, een van de meer pro-actieve fabrikanten, liet in 2011 de i3-conceptcar zien, en reeds twee jaar later was er een versie beschikbaar in de showrooms. Het kostte Tesla vier jaar om de Model S van een ronkend persbericht om te toveren in een stille productieauto, hoewel het bedrijf daarvoor nog nooit zelf een auto vanuit het niets had gebouwd. Met de Model X en de Model 3 heeft Tesla nu in totaal drie productieklare elektrische modellen op de markt gebracht in de tijd die het de meeste gevestigde fabrikanten kostte om met precies nul modellen te komen.

Het is duidelijk een misvatting om te veronderstellen dat

het allemaal zo langzaam gaat omdat elektrische voertuigen commercieel niet succesvol zouden kunnen zijn. De Tesla Model S verkoopt in sommige landen beter dan de Mercedes S-klasse en de BMW 7-serie [in Nederland tien keer zo goed, red.], en meer dan een half miljoen mensen reserveerden een Model 3 toen deze werd aangekondigd. Of het Tesla zal lukken om op die schaal auto's te produceren, is een ander verhaal – maar de vraag is er.

Misschien was de technologie er dan nog niet helemaal klaar voor? Het moet gezegd: de kosten van de accu's, de actieradius, de laadsnelheid en het gebrek aan laad-infrastructuur hebben

allemaal meegespeeld om het investeren in en het omarmen van volledig elektrische voertuigen te ontmoedigen. Maar als meer fabrikanten eerder meer vaart zouden hebben gemaakt, met volledige toewijding, stel je dan eens voor waar we nu hadden kunnen staan.

Ze hebben het op z'n beloop gelaten, en ik begrijp ook wel waarom. Het is een makkie om benzine- en dieselauto's te maken, en om je klanten producten te verkopen die ze kennen. Je businessmodel veranderen als het zoveel decennia zo goed heeft gewerkt, is niet makkelijk. Een revolutie ontketenen is gokken.

Maar nu is de tijd dan toch echt gekomen voor de grote elektrische sprong voorwaarts. Iemand moet de industrie bij de lurven grijpen en het voortouw nemen. Ik wil meer elektrische opties, en ik wil ze sneller. Stop met de behoedzaamheid, stop met de voorzichtigheid. Het voelt alsof we al tien jaar lang een Nokia-versus-Apple-moment hebben, terwijl geen enkele gevestigde naam dapper genoeg is om 'een Apple te doen' en de boel definitief op te schudden.

We komen er uiteraard wel, uiteindelijk. De Britse regering heeft verordonneerd dat alle nieuwe auto's die in 2040 worden verkocht op de een of andere manier geëlektrificeerd moeten zijn. De vraag zal toenemen. De kosten van de accu's zijn enorm gedaald, en dus zullen de auto's aanzienlijk goedkoper worden. En zelfs toegewijde benzinefans zijn niet blind voor de potentiële prestaties van elektrische auto's. Dus laten we hopen dat de fabrikanten nu eens

echt vaart gaan maken met de ontwikkeling, zodat de vooruitgang die we nu aan de horizon kunnen zien niet de volgende valse belofte zal blijken te zijn.



*TopGears* eigen ex-F1-coureur laat zijn licht schijnen over de (vele) gebeurtenissen in de afgelopen GP's. Komt het goed met Max?

# Doornbos

Het F1-seizoen heeft er inmiddels vier races op zitten en de tussenbalans is in het voordeel van de fans. Na een doodsaaie race *down under* in Melbourne was iedereen kritisch en zou het een 'dramatisch seizoen' worden. Maar daarna kwam de zandbak van Bahrein, met vuurwerk in het donker, in China werd de grid volledig door elkaar gehusseld dankzij de safetycar en de bandenopties voor het weekend, en de laatste race door de straten van Baku in Azerbeidzjan zorgde voor complete chaos en waanzinnige inhaalacties, met als uitkomst een nieuwe leider in het wereldkampioenschap.

De nieuwe eigenaren van de sport, Liberty Media, zijn hier uiteraard erg tevreden mee, want het lijkt erop dat dit een van de mooiste seizoenen ooit gaat worden. We hebben drie teams (Mercedes, Ferrari en Red Bull Racing) die allemaal auto's hebben gebouwd die snel genoeg zijn om te winnen. De verschillende circuits en baancondities zorgen ervoor dat het ene weekend Ferrari een iets beter pakket heeft, en het andere RBR of Mercedes. Als dit gedurende het hele seizoen zo blijft, zal het team dat de minste fouten maakt uiteindelijk kampioen worden. Ik vind dat een van de meest fascinerende dingen aan de Formule 1. Al die teams hebben ieder een paar honderd man in dienst om twee snelle raceauto's te bouwen met hun eigen filosofie en interpretatie van de reglementen die ze vanuit de FIA krijgen. Dit resulteert niet alleen in winnende Grand Prix-auto's voor de top-teams, maar zeker in het middenveld is er ook een grote strijd aan de gang. Teams als Haas hebben met hun klantenmotoren van Ferrari en goede, betrouwbare chassis een enorme sprong gemaakt en zijn elk weekend in staat dikke punten te scoren. Kevin Magnussen heeft dat al een paar keer gedaan, maar bij Grosjean wil het nog niet echt lukken. Het werkt ook niet als je in Baku spint achter de safetycar, met nog een paar rondes te gaan, en een zesde plaats de muur in boort.



Over de safetycar gesproken, deze is in drie van de vier races actief geweest dit seizoen. Is dit misschien een resultaat van de nieuwe Amerikaanse eigenaren van de sport, of puur toeval? Uit mijn eigen race-ervaringen in Amerika kan ik zeggen dat het daar echt hoort bij de sport, want de stewards van de race zullen daar elke mogelijkheid aangrijpen om de safety car het circuit op sturen om het hele veld weer bij elkaar te brengen. Dit zorgt weer voor spannende stints naar de volgende safetycar-periode of de finish. Misschien moeten we de naam van de safetycar wel gaan veranderen in *excitement car*.

Het is precies wat we in Azerbeidzjan hebben gezien; daar was de safetycar op de baan omdat Daniel en Max elkaar eraf beukten en er heel veel rommel op het circuit lag. De twee mannen mogen van Red Bull altijd vrij racen en daar staat het team ook om bekend, in tegenstelling tot de andere top-teams waar er duidelijke nummer 1- en 2-rijders zijn, die precies weten hoe en wanneer ze elkaar ruimte moeten geven op het circuit.

Als je een Max Verstappen-fan bent, is het tot nu toe een lastig seizoen – 18 punten na vier raceweekenden met een vijfde plaats als beste resultaat, dat is niet wat we verwacht hadden. En zeker Max zelf niet!

Na een moeizaam weekend voor Max in China, waar hij zich in zijn gretigheid naar een overwinning verremde en Sebastian Vettel in een spin beukte in de hairpin, was het heel belangrijk dat hij een foutloze race zou gaan rijden in Azerbeidzjan. De Red Bull-auto was snel en ondanks het extreem lange rechte stuk van 2,2 kilometer, waar de Renault-motor niet mee kon strijden ten opzichte van de krachtbronnen van Mercedes en Ferrari, maakte het uitstekende chassis van het team toch weer heel veel goed in het bochtige gedeelte van het stratencircuit.

De *race pace* is waar ze zich bij Red Bull terecht al het hele seizoen op focus-ten; daar worden uiteindelijk de punten verdeeld. In China leverde het team

# ‘Het gevecht tussen Verstappen en Ricciardo is mooi om te zien, maar niet als het in tranen eindigt’

nog een wereldprestatie vanaf de pitmuur door een strategisch meesterwerk uit te voeren. Beide auto's werden toen binnengehaald voor een dubbele pitstop op een alternatieve strategie. Dat betekende dat Max en Daniel met een Pirelli-band met zachtere compound meer grip hadden en de mannen vooraan konden binnenhengelen. Het was gewaagd, maar bleek uiteindelijk de winnende strategie te zijn. Max had deze race kunnen winnen, want hij lag vóór Ricciardo toen hij crashte met Vettel. Een schamele P5 was zijn beloning terwijl zijn teammaat de eerste overwinning voor het team behaalde. Dubbel pijnlijk voor Max.

Het zijn dan twee best lange weken naar de volgende GP. Eten, trainen, slapen en herhalen is dan het recept om maximale focus te krijgen op de volgende keer dat je weer in de auto zit. Dat was in Baku, waar Max meteen weer de snelste op de baan was, dus het weekend begon goed. Toen maakte hij een slordige fout, spinde en eindigde in de muur. Gelukkig weinig schade, waardoor hij de tweede training weer mee kon rijden. Je wilt op een straten-circuit zo min mogelijk tijd verliezen, want je moet vertrouwen opbouwen met het circuit en je auto, en de baancondities veranderen snel doordat er steeds meer rubber op het asfalt komt te liggen.

De kwalificatie-pace van Red Bull is nog steeds niet snel genoeg om echt voor de pole-position te gaan, maar een tweede startrij was het doel. Uiteindelijk kwamen de mannen een halve seconde tekort op Vettel. Het resultaat was een mooie P4 en P5 binnen een paar duizendsten van een seconde van elkaar. Op dat moment weten de engineers dat het maximale uit hun auto is gehaald.

Het gevecht in de race tussen de beide mannen was de regie van de F1 ook niet ontgaan en dus reden we vaak met Max of Daniel mee. Het was het echte werk om elkaar op de limiet geen centimeter te veel ruimte te geven, soms net te weinig, wat resulteerde in *wheelbangen*. Heel mooi om te zien, maar niet wanneer het in tranen eindigt.

Toen dus toch die crash. Je zou denken dat de man die van achteren komt de schuldige is. Maar dat is te kort door de bocht. Max verdedigde met hand en tand en geeft geen kadootjes. De *dummy* van Ricciardo (door eerst naar rechts te sturen en vervolgens snel naar links) werkte niet en op het moment dat hij dat besefte en Max de binnenkant verdedigde, was het eigenlijk al te laat. Ricciardo verloor alle downforce op zijn rechterspoorwiel en

blokkeerde zijn wiel. Daarna was hij passagier van zijn eigen auto. Er is in dit geval niet één schuldige aan te wijzen; de grote verliezer is Red Bull Racing.

En dat beseffen Ricciardo en Verstappen ook echt wel. De 600 man die aan de auto's hebben gewerkt, konden hier sowieso niks aan doen. Ook zij zagen hier al hun harde werk in rook opgaan. Logisch ook dat beide coureurs daar hun excuses voor hebben aangeboden. Overigens denk ik niet dat Red Bull nu heel doorzichtige teamorders gaat uitvaardigen. Daar is het het team niet naar. Al zal heel duidelijk worden gemaakt dat de mannen elkaar iets meer ruimte mogen gunnen en dat dit nooit meer mag gebeuren. Het is voor een team het meest gênante wat er kan gebeuren, maar alle topteams hebben het weleens meegemaakt.

De grote winnaar was Lewis Hamilton. Het was een van de meest onzichtbare races uit zijn carrière, met als resultaat een overwinning met dubbele emoties voor het team. Het was namelijk Bottas die zijn sterke seizoensopening vast kon houden en de winst al kon ruiken toen het noodlot toesloeg en met nog twee ronden te gaan, bij 340 km/u, zijn band ontplofte. Hamilton zag het vanaf P3 gebeuren en zag ook hoe zijn grote Ferrari-concurrent faalde in zijn poging de leiding over te nemen van de Fin. Zeker bij zo'n lang recht stuk krijg je bij de herstart achter de safetycar niet echt de temperatuur erin, en heb je het risico dat de remmen en banden koud zijn en makkelijk blokkeren. Precies wat er gebeurde bij Vettel. Het siert Vettel dat hij het toch probeerde. Het tekent de racer die hij is. Seb is gelukkig geen Alain Prost die op dit punt al zijn punten aan het tellen zou zijn voor het WK. Hij ging voor de winst, het lukte niet en hij werd vierde.

Nu weer even bijkomen en dan op naar Barcelona, een baan waar wij als Nederlanders uiteraard goede herinneringen aan hebben, maar wellicht is er wat minder spektakel dan in Azerbeidzjan. Barcelona is bekend terrein voor alle teams en coureurs, want het wordt veel gebruikt als testcircuit. De set-ups voor het weekend zullen dus ook redelijk duidelijk zijn. Al hebben veel teams een flink geüpdatete wagen en liggen de baantemperaturen wel wat hoger dan tijdens de wintertests. Downforce is hier belangrijker dan topsnelheid, en daar is Red Bull goed in. Precies twee jaar geleden ging heel Nederland uit zijn dak toen Max tijdens zijn debuutrace voor Red Bull Racing de Grand Prix won. Het moet voor hem allemaal even op zijn plek vallen en dan kan hij zijn 2018-seizoen een echte kickstart geven. Go for it, Max!

---

# TopGear-presentator Chris Harris ziet met lede ogen aan hoe een handvol bestuurders de verkeersstroom naar het platteland laat vastlopen

# Harris

---

De uittocht van de lemmingen begon vorige maand bijzonder soepeltjes. Op de westelijke verkeersslagader van Londen door Chiswick en vervolgens over het verhoogde deel van de A4 stond het verkeer nergens vast, en dat vond ik opvallend. Normaliter begint de ellende veel eerder. En toen het misging, was de schuldige een grote SUV, zoals altijd.

Wie deze lemmingen zijn? De kosmopolitische, op Ubers vertrouwende elite die geen behoefte heeft aan een persoonlijk transportmiddel voor hun dagelijkse beslommingen, maar die desalniettemin een gloednieuwe XC90 voor de deur heeft staan, louter om deze vol te laten poepen door vogels. Tot ze er eens in de zoveel tijd, bijvoorbeeld dus met Pasen, op uit trekken om het platteland te bekijken en te lunchen in de zogeheten gastronomische pubs. Dit soort mensen zijn zonder enige twijfel de slechtste bestuurders in het hele Verenigd Koninkrijk. Vergeet de aso-jongeren en de 30 km/u tuffende tachtigjarigen: de sporadisch rijdende SUV-bestuurder vormt in deze tijd de ware bedreiging.

De A4 verbreedt zich van twee naar drie rijstroken, waarna hij de M4 gaat heten, net voorbij de geneesmiddelen­tempel van GlaxoSmithKline – en dat is exact de plek waar deze losgeslagen gekken besluiten hun talenten te botvieren. Vanuit het niets, als ik mijn richtingaanwijzer aanzet om naar de derde rijstrook te gaan, verschijnt er een gigantische en nutteloze, niet voor het terrein gemaakte terreinwagen voor me, die ineens ook naar de buitenste strook gaat. Hij geeft weliswaar richting aan, maar dat is voor de bühne, want hij heeft helemaal geen enkele auto om in te halen – ik was hém aan het inhalen.



Waarom hij dan naar de buitenste baan kwam? Ik heb geen idee. Ik vermoed dat het zoiets is als de Wet van Murphy: iedereen weet dat die bestaat, maar niemand kan uitleggen waarom. We zullen nooit weten waarom de brave mensen uit Islington goedbetaalde banen hebben waarin op intellectueel niveau veel van hen wordt gevegd, terwijl ze niet eens even in hun spiegeltje kunnen kijken voordat ze besluiten van baan te wisselen. Maar dankzij mijn gedetailleerde veldwerk, dat ik nu al decennia beoefen, staat in elk geval wel vast dat ze hier echt niet toe in staat zijn.

De tijdens dit veldwerk opgedane visuele bewijslast wijst verder uit dat een deel van het probleem de hoeveelheid afleiding aan boord van hun privétrucks is. Zelfs de op Hollywood-achtige wijze verduisterde achterrauiten van hun babyvrachtwagens kunnen niet verhullen dat er op drie verschillende schermen naar drie verschillende films wordt gekeken, terwijl de mini-Islingtonen op de achterbank elkaar de hersens proberen in te slaan. Ik bedoel: waarom

zou je je nog aan de verkeersregels houden als de kleine Arabella ontevreden is met de instellingen van haar Dolby 5.1-systeem terwijl ze naar een tekenfilm kijkt? Het plebs zal simpelweg even afstand moeten houden tot vader de equalizer heeft bijgesteld.

Ik ga verzitten in mijn bestuurdersstoel en aanschouw het tafereel. Het heeft geen zin om met het grootlicht in de weer te gaan of 'm aan de verkeerde kant in te halen. Dit volk reageert daar nooit goed op. De ervaring heeft me geleerd dat wachten de enige optie is. Dit zijn immers de mensen die, als ze niet het verkeer aan het ophouden zijn, het gewone leven van anderen in de war sturen omdat ze geen idee hebben wat samenleven

# ‘Vergeet de aso-jongeren en de 30 km/u tuffende tachtigjarigen: de sporadisch rijdende SUV-bestuurder vormt in deze tijd de ware bedreiging’



betekent, of hoe sociaal gedrag eruitziet. Inderdaad: dit zijn de mensen die hun auto vijftien centimeter naast de jouwe parkeren en dan hun deur opengooien alsof jouw auto helemaal niet bestaat, en dus ook niet eens merken dat ze je lak beschadigen.

Want auto's doen er voor hen niets toe. Ze zijn in hun ogen enkel een vervuilend, noodzakelijk kwaad. De enige reden dat ze er een bezitten, is omdat ze anders in een lang weekend niet snel en gemakkelijk naar hun favoriete buitenverblijf kunnen afzakken.

Maar wat ik echt verbluffend vind, is de hoeveelheid geld die ze willen neertellen voor iets waar ze niets om geven – of in elk geval minder dan mensen die ooit van een studiebeurs hebben moeten leven en hun geld en hun auto's wel op waarde weten te schatten.

Het is altijd, zonder uitzondering, een heel riant uitgevoerde X5 of Range Rover die vreselijk is behandeld – vol deuken en krassen, met kapotte velgen. Een auto die is verwaarloosd als een Koreaanse hond. Een prachtig object dat vanaf de eerste dag iemands voetveeg is geweest. Waarom zou je zo'n mooie en letterlijk kostbare machine kopen als het je werkelijk helemaal geen snars kan interesseren?

En waarom zou je er zo slecht in rijden? Het moet hen toch ook opvallen

dat wij hen minachtend aankijken als de lange rij auto's in hun kielzog eindelijk, bij Gods gratie, de ruimte krijgt om in te halen? Maar misschien is zelfs dat niet zo. Misschien gaan ze puur toevallig of volstrekt willekeurig opzij, en hebben ze werkelijk geen benul. Of misschien zijn ze op zo'n moment juist druk bezig om zichzelf te prijzen, omdat ze zo goed zijn geweest terug te gaan naar de middelste rijstrook. Want nooit, echt nooit, zullen ze naar de langzaamste strook gaan. De af-en-toe-SUV-rijdende elite blijft nu eenmaal per definitie ver verwijderd van die plek op de weg. Die is voor vrachtwagens (de echte dan) en voor het klootjesvolk, voor arme mensen, voor arbeiders. Eigenlijk is zelfs die middelste strook lastig te verklaren. Misschien zien ze het als een soort goed doel.

Dat is waarom ik normaliter alleen tussen dinsdag en donderdag naar het westen van Engeland rijd. De lemmingen rijden immers alleen op vrijdag heen en op maandag terug, en daar houden ze zich strikt aan. Dus als ik me ook strikt aan mijn schema houd, kan ik elk contact met hen vermijden. Zo niet, dan is een machinegeweer ook vrij effectief.

# WeatherTech®

## Vloerbescherming

Perfekte pasvorm  
doormeting middels laser



Volkswagen



Volvo



Mercedes

## VOLLEDIGE VOERTUIGBESCHERMING



Vloerbedekking voor  
kofferbak



Windscherm en  
zonnenscherm voor zijruit



Zijraamdeflectors



Systeem voor het  
organiseren van de  
laadruimte in de kofferbak



Hondenrek

 +31208908043

Maandag - Vrijdag  
09:00 - 17:30

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

E-mailadres:  
[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

# Horloges

ALLES WAT JE MOET WETEN OVER DE **NIEUWSTE HORLOGES**

TW STEEL



**TW Steel Donkervoort 40<sup>th</sup> Anniversary Limited Edition**

Als je op pagina 34 begonnen bent met lezen, zal je niet zijn ontgaan dat Donkervoort dit jaar 40 jaar bestaat. Speciaal voor die gelegenheid creëerde het eveneens Nederlandse merk TW Steel een gelimiteerde chronograaf (300 stuks) die is geïnspireerd op de D8 GTO RS 40<sup>th</sup> Anniversary Limited Edition. De kast is van PVD-gecoat titanium, hij heeft een wijzerplaat met verwijzingen naar Donkervoort en op de achterkant is het Donkervoort-logo aangebracht.

Ø 45 mm | € 499

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

# CERTINA



### **Certina DS PH200M**

Prachtig retro-vormgegeven duikhorloge dat teruggrijpt naar de jaren zestig en zeventig, toen Certina met modellen kwam die tijdens onderzoeksprojecten en expedities werden gedragen en bestand waren tegen grote hoogtes en dieptes. Ook deze automaat is daarop toegerust: je kunt er gerust tot 200 meter mee onder water. Dan plof je zelf in elkaar, maar je horloge tenminste niet. En de prijs is uiterst vriendelijk.

Ø 42,8 mm | € 695

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





**Seiko 1968 Automatic Diver's Modern Re-interpretation**

Je raadt het al: dit is een herinterpretatie van Seiko's eerste duikhorloge uit 1968. Die eerste ging nog niet heel diep, deze is meer voor diepzeeduiken bedoeld – tot 200 meter diepte. Kloek uitgevoerd, perfect in het donker afleesbaar en met instelbare buitenring om je op de hoogte te houden wanneer je weer naar boven moet als je over de zeebodem grasduint.

ø 44 mm | € 1.100 [www.seikowatches.com](http://www.seikowatches.com)



**Oris TT1 Engine Date**

Oris is al sinds 2003 partner van het Williams F1-team en dat vind je terug in veel modellen van het Zwitserse merk. Deze TT1 heeft natuurlijk ook ontwerp-roots in de motorsport, wat extra versterkt wordt door de deels opengewerkte wijzerplaat die je een kijkje op de 'motor' van het horloge gunt. Het verplichte Williams-tintje zit 'm in de blauwe en gele kleuren van de wijzers, maar dat had je vast allang gezien...

ø 42 mm | € 1.650 [www.oris.ch](http://www.oris.ch)



**Longines Conquest V.H.P. Chronograph**

Voor een quartz-horloge heeft ie een stevige prijs, maar dit is niet zomaar een quartz. V.H.P. staat voor *Very High Precision*, en dat komt tot uiting in het feit dat deze chronograaf maximaal vijf seconden per jaar (!) kan afwijken van de werkelijke tijd. Een afwijking die een doorsnee automaat zomaar per dag kan hebben. Verkrijgbaar in twee maten, dus ook geschikt voor de minder dikke pols.

ø 42 of 44 mm | € 1.750 [www.longines.com](http://www.longines.com)



**Edox Chronorally-S Chronograph Automatic**

Een combinatie van een sporthorloge dat qua design sterk samenhangt met motorsport. Want Edox heeft een aardig track record in de sponsoring van onder andere het WRC, de Dakar en de Formule 1. Naast een chronograaf biedt deze Chronorally-S ook een datumaanduiding en tachymeter, verpakt in een robuuste roestvrijstalen kast.

ø 43 mm | € 1.995 [www.edox.ch](http://www.edox.ch)



**Tissot PRS 516 Alpine Limited Edition**

Al in 1973 ontstond een partnerschap tussen Tissot en de Franse autobouwer Alpine, dus een nieuw model ter ere van die samenwerking én het verschijnen van de Alpine A110 is een logisch gevolg. Vandaar de Alpine-blauw gekleurde accenten en subtiele verwijzingen naar de autosport (kijk naar de wijzerplaat of de zuigervormige drukknoppen). Eigenlijk zou elke Alpine-rijder er verplicht eentje moeten kopen; helaas worden er maar 516 exemplaren gemaakt.

ø 45 mm | € 2.015 [www.tissotwatches.com](http://www.tissotwatches.com)

CITIZEN



**Citizen Satellite Wave GPS F990**

Dit is het ultieme horloge voor ontdekkingsreizigers; het laadt op door middel van licht, opgevangen door de wijzerplaat, en maakt connectie met GPS-satellieten om de exacte tijd in meerdere tijdzones vast te stellen en weer te geven – waarvan twee gelijktijdig. De kast is van lichtgewicht titanium en vrij groot. Qua functies is dit eigenlijk bijna een soort smartwatch.

ø 48,5 mm | € 2.495 [www.citizenwatch.com](http://www.citizenwatch.com)



#### Tudor Black Bay GMT

Je vindt deze Black Bay GMT wat weghebben van de GMT-Master van Rolex? Je hebt gelijk. Tudor is dan ook een zusteronderneming van Rolex (sommigen zeggen oneerbiedig: het goedkope zusje van Rolex) en brengt vaak wat stoerdere modellen tegen een aantrekkelijker prijs, met behoud van het hoge kwaliteitsniveau dat door de grote broer wordt gehanteerd. Wij vinden 'm evengoed fraai – vooral met een oud, bruin leren bandje.

ø 41 mm | € 3.680 [www.tudorwatch.com](http://www.tudorwatch.com)

#### Nomos Autobahn Neomatik 41 Date

Het Duitse Nomos Glashütte staat bekend om z'n ultradunne uurwerken en minimalistische vormgeving. Daar moet je van houden; bij deze op het dashboard van racewagens geïnspireerde Autobahn (Kraftwerk, iemand?) Neomatik pakt het fraai uit. Goed afleesbaar (de blauwe elementen op de wijzerplaat lichten op in het donker, evenals de wijzers), beschaafd van maat en met 10,5 millimeter dikte prettig slank voor een automaat. In diverse kleuren leverbaar.

ø 41 mm | € 3.800 [www.nomos-glashuette.com](http://www.nomos-glashuette.com)



#### Bell & Ross BR126 Renault Sport 40<sup>th</sup> Anniversary

Bell & Ross viert het 40<sup>e</sup> jaar dat Renault actief is in de Formule 1 met een speciale editie: de BR126. Het horloge is geïnspireerd op de eerste Renault F1-auto, de R.S. 01, met een turbo als primeur. De auto startte voor het eerst in 1977 bij de GP van Engeland (maar haalde de finish niet). Het automatische uurwerk met chronograaf is verpakt in een stalen kast van 41 millimeter doorsnee, een prettig formaat.

ø 41 mm | € 3.900 [www.bellross.com](http://www.bellross.com)

#### Montblanc Star Legacy Automatic Chronograph

Een chronograaf waar wij van houden: een beschaafd formaat met klassieke vormgeving die te herleiden is naar het begin van de Montblanc-geschiedenis, en bovendien verweven is met invloeden van het door Montblanc overgenomen Minerva, een vermaarde Zwitserse uurwerkfabrikant. Een stalen kast, zilverwitte wijzerplaat, blauwe wijzers en een uivormige ribbelkroon: stijlvol en tijdloos.

ø 42 mm | € 3.990 [www.montblanc.com](http://www.montblanc.com)



#### Chopard Mille Miglia 2018 Race Edition

Al 30 jaar is Chopard partner van en officieel tijdwaarnemer bij de Mille Miglia, en dat vieren de Zwitsers met deze 2018 Race Edition. De in antraciet uitgevoerde wijzerplaat heeft een machinale bewerking ondergaan om hem dezelfde looks te geven als het dashboard in vele klassieke auto's. En zoals bij elke Chopard is het uurwerk COSC-gecertificeerd – het officiële Zwitserse testinstituut voor chronometers.

ø 42 mm | Vanaf € 5.170 [www.chopard.com](http://www.chopard.com)

TAG HEUER



**TAG Heuer Carrera Calibre 16 Chronograph**

De Carrera van TAG Heuer is bij uitstek geschikt voor tijdwaarneming tijdens motorsportevenementen en de modellijn dateert van 1963 – de Carrera is dus 55 jaar oud. Dit nieuwe model heeft de Calibre 16-automaat met chronograaf en is uitgevoerd in een sportief maar subtiel rood-zwart-wit kleurschema.

Ø 41 mm | € 3.950 [www.tagheuer.com](http://www.tagheuer.com)



**Maurice Lacroix Aikon Automatic Skeleton**

Niet extreem dik, wel behoorlijk groot is deze opengewerkte automaat (vandaar de naam Skeleton), waarvan de kast grotendeels in staal is uitgevoerd. Het is fascinerend om de werking van de automaat met rodium- en DLC-afwerking – door de afwezigheid van een wijzerplaat – nauwkeurig te bestuderen. De gangreserve van 52 uur is een prettige bijkomstigheid.

ø 45 mm | € 5.600 [www.mauricelacroix.com](http://www.mauricelacroix.com)

**Zenith Pilot Type 20 Extra Special 40 mm**

Hoewel de term 'Extra Special' ons nogal overdreven in de oren klinkt, zegt het oog: dit is wat je een retro-pilotenhorloge noemt! Met een lekker groot, klassiek lettertype voor de uuraanduidingen die in het donker oplichten, net als de wijzers, en een kast die is uitgevoerd in brons. Tel daar de met olie bewerkte band van nubuck-leer bij op en je waant je een ware luchtvaartpionier. Ook leverbaar in blauw.

ø 40 mm | € 5.900 [www.zenith-watches.com](http://www.zenith-watches.com)



**Breitling Navitimer 8 Chronograph B01**

De Navitimer is een van Breitlings populairste pilotenhorloges en deze nieuwe versie memoreert wederom aan cockpitinstrumenten van vliegtuigen uit de jaren dertig. Naast het fraaie design biedt deze automaat met chronograaf een gangreserve van maar liefst acht dagen. Uiteraard ook verkrijgbaar met stalen band, maar wij zouden voor leer gaan. Een klassieker.

ø 43 mm | € 7.000 [www.breitling.com](http://www.breitling.com)

**Rolex GMT-Master II**

Z'n stamboom voert terug tot 1955 toen de eerste GMT-Master verscheen, speciaal voor piloten. De 24-uursring helpt bij het navigeren, bovendien kan het horloge, want GMT, twee tijdzones weergeven. Bij deze versie is die 24-uursring in rood-blauw uitgevoerd, waardoor je spreekt van een Pepsi-uitvoering. Er is ook een Coke-uitvoering (jep, afgeleid van Coca-Cola, in rood-zwart), eentje in zwart-blauw en heel lelijke met bruin of zelfs goud. Maar een Rolex in goud: doe het niet. De GMT-Master II staat trouwens bekend als een van de meest waardevaste horloges op de markt. En ook een van de meest nageaapte.

ø 40 mm | € 8.550 [www.rolex.com](http://www.rolex.com)



**Blancpain Fifty Fathoms Bathyscaphe Day Date 70s**

Een evolutie van een in de jaren vijftig voor de Franse marine ontworpen horloge, bedoeld voor kikvorsmannen. Fathom (vadem in het Nederlands) is een oude dieptemaat, ongeveer gelijk aan 1,83 meter. Destijds wilden de Fransen toch tenminste tot 91 meter diepte de tijd kunnen aflezen. Dit fraaie duikersmodel is gebaseerd op de tweede generatie van Blancpain die in de jaren zeventig werd gelanceerd en waaraan onder meer een datumaanduiding is toegevoegd. Gelimiteerd tot 500 stuks.

ø 43 mm | Vanaf € 12.000

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

# CHRISTIAAN VAN DER KLAAUW



## **Christiaan van der Klaauw Planetarium Black Aventurine Glass**

Hoe bijzonder wil je je horloge hebben? Deze CVDK heeft een compleet planetarium (het kleinste ter wereld) en de wijzerplaat is van zwart aventurine-glas. Dat is, simpel gesteld, een glassoort met minuscule glitters waardoor de wijzerplaat telkens van kleur verandert als het licht er anders op valt. Het lijkt dus of je telkens naar een ander horloge kijkt en het geeft het effect van een sterrenhemel. Wat weer perfect aansluit bij het astronomie-thema dat kenmerkend is voor dit Nederlandse merk.

Ø 40 mm | € 40.500 [www.klaauw.com](http://www.klaauw.com)



**Van der Gang Vlieger**

Het Nederlandse merk Van der Gang grijpt met dit model terug op klassieke vliegtuiginstrumenten. Binnenin een bekend automatisch uurwerk van het Zwitserse ETA (de 7753) met chronograaf-functie, datumaanduiding en weergave van een tweede tijdszone (GMT, door de rode wijzer). De kast is van staal met DLC, wat staat voor *Diamond-Like Coating*; dat geeft 'm een donkere, matte kleur. Zoals vaak bij de meters in oudere vliegtuigen; want mat weerkaatst de zon niet hinderlijk in je ogen als je net probeert om je kist aan de grond te zetten.

ø 44 mm | € 12.800 [www.vandergangwatches.nl](http://www.vandergangwatches.nl)



**Hublot Big Bang Unico Red Magic**

De term 'subtief' en Hublot gaan niet helemaal samen, maar dat is juist het unieke aan onder andere de Big Bangs van het merk. Deze Unico Red Magic valt door z'n kleur helemaal op; de kast is van ultra-hard keramiek, uitgevoerd in knetterknaalrood. De maat is flink, met 45 millimeter, de prijs ook, en er worden er maar 500 gemaakt. En aangezien Hublot partner is bij Ferrari, staat ie natuurlijk prima bij een felrode 488 Pista.

ø 45 mm | Ca. € 21.000 [www.hublot.com](http://www.hublot.com)



**Panerai Lo Scenziato - Luminor 1950 Tourbillon GMT Titania**

Een van de meest bijzondere Luminors van Panerai is deze 1950, uitgevoerd in titanium, voorzien van een tourbillon, weergave van een tweede tijdzone én 24-uursindicator. Daarnaast wordt de resterende gangreserve (zes dagen indien volledig geworden) aan de achterkant weergegeven en kun je door de opengewerkte wijzerplaat genieten van dit mechanische staaltje Italiaans vernuft. Al moet je daarvoor wel erg diep in de buidel tasten.

ø 47 mm | € 139.000 [www.panerai.com](http://www.panerai.com)



**Audemars Piguet Royal Oak Offshore Tourbillon Chronograph 25th Anniversary**

Precies 25 jaar geleden introduceerde Audemars Piguet hun eerste Royal Oak Offshore-model. Om dat te vieren lanceert het merk deze extreem geavanceerde chronograaf in de kenmerkende octagonale kastvorm. Het nieuwe handwind-uurwerk, met tourbillon voor nog meer precisie, valt te bewonderen door de opengewerkte wijzerplaat. De Royal Oak Offshore is leverbaar in staal of goud; beide zijn gelimiteerd tot 50 exemplaren.

ø 45 mm | Vanaf ca. € 230.000 [www.audemarspiguet.com](http://www.audemarspiguet.com)



**Patek Philippe World Time Minute Repeater ref. 5531R**

Patek is zo'n beetje de Rolls-Royce onder de horlogemerken als het gaat om uitstraling (en prijs). Nu moet je in dit geval houden van veel goud en geëmailleerde landschapjes, maar de automaat is voorzien van een heel bijzondere complicatie: een *minute repeater*. Kort door de bocht is het een gong die bij het indrukken van een knop de tijd 'slaat' - tot op de minuut nauwkeurig. Ideaal in het donker, maar vooral mechanisch een kunststuk van jewelste op de vierkante millimeter. En dat mag wat kosten.

ø 42 mm | Ca. € 415.000 [www.patek.com](http://www.patek.com)



TICKETS  
DTM.COM

13-15 JULI  
2018

# ZANDVOORT

DTM  
FEEL THE ROAR





---

# Drives

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

---



## Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio

Een circuit is in feite ook 'offroad'



# Stelvio in racemodus

Alfa Romeo **Stelvio Quadrifoglio**

ALS JE DAN TOCH MET EEN SUV KOMT, DOE HET DAN VOORAL GOED.  
DAT MOET HET IDEE ACHTER ALFA'S STELVIO QUADRIFOGLIO  
GEWEEST ZIJN. EEN FIJN IDEE, BOVENDIEN



**N**a 26 jaar schitteren door afwezigheid keert het Franse Circuit Paul Ricard terug op de Formule 1-kalender. Met een lengte van 5,842 kilometer en vijftien bochten is het circuit snel, uitdagend en – hopelijk – ook een beetje een recept voor spektakel. Al zal het qua extreme crashes wel meevallen. Iedereen die Paul Ricard een beetje kent, weet dat de baan bontgekleurde uitloopvlakken heeft ter grootte van een bescheiden trapveldje. Het maakt dit circuit niet alleen een pareltje om naar te kijken, maar ook nog eens extreem veilig om te rijden.

Circuit Paul Ricard is niet het enige dat dit jaar een feestelijke *comeback* viert in de Formule 1. Ook Alfa Romeo is terug van heel lang weggeweest. In naam dan, want een motor of auto heeft het Italiaanse merk helaas niet geleverd. Hun rentree in de F1 uit zich in de vorm van duidelijk zichtbare sponsoring van het team van Sauber. Op de flanken en de neus van de overwegend hagelwitte F1-wagens van het team prijkt het logo van Alfa Romeo. Jep, dit seizoen is een feest van herkenning voor de F1-fans die al een tijdje meelopen. De nostalgie druipt er nog nét niet van af.

Wacht even, ging dit verhaal niet over de langverwachte Stelvio Quadrifoglio?

Jazeker, daar komen we nu op. Met de terugkeer van Alfa in de Formule 1 en de retour van de Franse GP op Circuit Paul Ricard leek het de persafdeling van Alfa Romeo namelijk een uitermate goed idee om het autojournaal met een Stelvio Quadrifoglio los te laten op het kersverse asfalt van het roemruchte circuit. Welnu, daar waren wij het direct roerend mee eens. Een SUV met 510 pk vermogen en 600 Nm koppel pushen op een Formule 1-circuit? *Mais bien sûr!*

Voor we daartoe komen, eerst even wat huishoudelijke, doch informatieve mededelingen. De Stelvio Quadrifoglio, of Stelvio Q, is volgens Alfa Romeo géén opgepepte versie van de reguliere Q. Alfa ontwikkelde naar eigen zeggen, zoals dat ook bij de Giulia het geval was, eerst deze auto, om 'm daarna te *downtunen* tot de tamme(re) straatversies die de meeste klanten zullen bestellen. Je leest het goed: deze auto – die met een tijd van 7:51,7 het ronderecord voor SUV's op de Nürburgring op z'n naam zette – was het uitgangspunt en dus helemaal de bedoeling.

Mochten de specs op de volgende pagina je een tikkie bekend voorkomen: dat kan kloppen. De Stelvio Q staat op hetzelfde platform als de Giulia Q, heeft hetzelfde onderstel, gebruikt dezelfde

sequentiële achttraps automaatbak én deelt de 2,9-liter V6 biturbo. Je weet wel, dat lichtmetalen blok met *roots* in de Ferrari-fabriek in Maranello. Alleen staat de Stelvio ietsje hoger, heeft hij vier- in plaats van achterwielaandrijving, weegt hij wat meer en is de kofferbak ruim genoeg om een bescheiden feestje te realiseren.

De Stelvio Q sprint in 3,8 seconden van 0 naar 100 km/u. Zonder hulp van welke vorm van *launch control* dan ook. Dat zijn cijfers waar een basis-911 Carrera niet eens bij in de buurt komt. Nee, ook niet met vierwielaandrijving. Goed, dat is natuurlijk een scheve vergelijking. Maar wel één die duidelijk maakt dat deze power-SUV er eentje is om zeer serieus te nemen als het om vermogen gaat. Uiteraard helpt het ook mee dat de versnellingsbak met al die krachten kan omgaan. Het was tijdens het rijden lastig meten, maar volgens Alfa Romeo zelf schakelt de Stelvio Q in 150 milliseconden op als ie in de Race-modus staat.

Over die Race-modus gesproken: zoals je gewend bent van Alfa is ook de Stelvio uitgerust met DNA-modi. De A staat voor het zuinigere Advanced Efficiency, de N voor alledaags Natural en de D voor het sportievere Dynamic. Hou je de draaiknop iets langer richting de D, dan schakelt ie

De 20-inch zwarte velgen passen perfect bij de Q, de remschijven lijken alleen héél klein



## ‘Na 3.000 tpm gaat er een klep open en laat de V6 zich van z’n beste kant horen’

nog een tandje verder, naar Race. Maar, zo waarschuwt Alfa Romeo, deze modus is geoptimaliseerd voor maximale prestaties op het circuit en dus niet bedoeld voor de openbare weg. In Race verhoogt het elektronische brein namelijk het motorkoppel en worden alle vangnetten als ESC uitgeschakeld.

Met die kekke draaiknop maak je de Stelvio in letterlijk een handomdraai gretiger en feller. Dat komt voornamelijk door de slimme Alfa Chassis Domain



Controller, een systeem dat de magische balans tussen de rijdynamiekregeling, de actieve demping, de remmerij en de werking van de ESC bepaalt. Oh, en de actieve koppelverdeling, niet te vergeten, die je ook in snellere bochten binnen de lijntjes probeert te houden door de krachten ideaal over de achterwielen te verdelen.

Dat klinkt allemaal fabelachtig, maar het komt uiteindelijk aan op de praktijk. Op het uitdagende Circuit Paul Ricard mag de Stelvio Q alle registers opentrekken om ons zijn ware aard te tonen. Eerst in Dynamic – met de elektronische zijwieltjes paraat – en dan in circuitstandje Race.

In Dynamic bewijst de Q zich direct een feestelijke metgezel. Zeker voorbij 3.000 tpm, als er een klep in de uitlaat opengaat en de zescilinder zich van z’n beste kant laat horen. Met opschakelen klinkt er een salvo aan klappen en ploffen, bij gas los herhaalt die riedel zich. Alfa heeft het voor elkaar gekregen om lekker veel motorgeluid de cabine in te krijgen, zonder het kunstmatig te versterken. Wát een verslavend lekker kabaal, *chapeau*.

Bochten? Geen enkel probleem voor deze grote jongen. Ja, hij heeft vierwiel-aandrijving, maar de meeste krachten gaan alsnog naar achteren. De voorwielen gaan pas actief meedoen als je overenthousiast de bocht in duikt. Ondertussen helpt ook de actieve *torque vectoring* met de best mogelijke krachtverdeling tussen het binnenste en het buitenste achterwiel, waardoor je van onder- of overstuur uiteindelijk vrijwel geen last hebt. Daarbij zorgt de actieve demping er weer voor dat je niet continu het gevoel hebt een flink aantal kilo’s van links naar rechts te verplaatsen. *Nope*, deze gepeperde SUV ligt strak op de weg. Sterker nog, hij benadert de rijeigenschappen van de sedan waarmee hij z’n genen deelt: de Giulia Q.

Wat ook fijn is: je stuurmanshut is goed ingericht en uitgerust. De stoelen zitten zoals je wilt dat ze zitten, zeker de optionele koolstofvezel racekuijpes die we kennen uit de Giulia. De cabine is *clean* en strak afgewerkt, en volgt duidelijk het principe *less is more*: minder knoppen is beter. Laat je alleen niet beetnemen door





## BINNENIN

1

### Knopjes

Noem het infantiel, maar zo'n grote rode startknop op het stuur stemt ons vrolijk

2

### Tellers

Geen schermen, gewoon twee dikke analoge tellerunits. En geen flauwekulletjes. Het staat 'm goed

3

### Scherm

Laat je niet verleiden om dit chique scherm met je vette vingers aan te raken

4

### Rij-modi

Er staat 'DNA' op de knop, maar er is bij deze Q nog een verborgen pretmodus: Race

5

### Carbon

Net als in de heetste Giulia heeft de Stelvio Q lekker veel koolstofvezel afwerking

het heldere infotainmentscherm. Ziet eruit als een touchscreen, is het niet. Onthoud dat – dat scheelt een boel vette vingers. Het enige wat even tijd kost, is het vinden van de juiste stuurpositie. Die naar je zin zetten vereist wat meer doorzettingsvermogen dan je misschien zou willen. Lees: er gaat enig duw-, trek- en praktijktestwerk aan vooraf, eer je het alcantara/koolstofvezel stuur op de plek hebt waar je het wilt hebben. Gelukkig hoeft je dat maar één keer goed te doen.

Pas als je in Race-modus mag – hoera, circuit! – wordt duidelijk wat al die vangnetten voor je doen. Lang verhaal kort: veel. De bocht netjes doorgaan vereist meer inzicht, je rempunt niet missen was

nog nooit zo belangrijk. Gelukkig is de Stelvio geen auto die er doekjes om windt. Hij reageert loeisnel op het gas en laat zich uiterst direct sturen. Een extraatje dat de Race-stand biedt: de klep in het uitlaatsysteem staat permanent open. Dat betekent continu V6-plezier, ook bij een laag toerental. Een van de weinige verbeteringsuggesties van onze kant is dan ook: een simpel knopje voor altijd meer *Auspuff-geweld*, zoals concurrenten als Jaguar en Porsche ook hebben.

We zagen het al op papier, maar weten het nu zeker: de Stelvio Q is bloedjesnel. De overtuiging waarmee hij vooruitschiet op het rechte eind is verbluffend. Zeker als een seconde later het besef indaalt dat je

je bevindt in een 1,8 ton wegende SUV. Er is alleen één dingetje dat ons vooraf heel even wat zorgen baart. Of liever gezegd: vier dingetjes. De remmen op de Q zijn in ons geval niet koolstof-keramisch – die optie is er wel – en worden op het Franse race-asfalt binnen de kortste keren tot het uiterste gedreven. Bovendien ogen ze, zeker achter die machtig mooie 20-inch velgen, wat aan de kleine kant. De zorgen blijken onterecht: we missen niks aan remkracht tijdens onze Ricard-rondjes. Al hebben ze het na afloop wel wat warm, maar ja, wat verwacht je dan?

Voor we het vergeten: op de openbare weg presteert de Q net zo goed als op het circuit, al rijd je 'm natuurlijk een tikkie relaxter. Wel zouden we de dynamische stand – hoe lekker ook – niet per se aanbevelen in stedelijke gebieden. De Stelvio Q is dan, zeker als je 'm nog niet goed kent, soms iets té bijterig. Zo'n directe gasrespons is lekker, maar niet als je net bij het zebra-pad een oud vrouwtje voor hebt laten gaan. In de A-stand maakt de Stelvio Q bovendien gebruik van actieve cilinderuitschakeling, om zo je gemiddelde uitstoot en brandstofverbruik na een portie kronkelwegvreten weer wat omlaag te brengen. Mocht je de behoefte voelen iets terug te doen voor de natuur.

## SPECS

### Motor

2.891 cc  
V6 biturbo

510 pk @ 6.500 tpm  
600 Nm @ 2.500 tpm

### Aandrijving

vier wielen  
8v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 3,8 s  
top 283 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

9,0 l/100 km  
210 g/km CO<sub>2</sub> **G**

### Afmetingen

4.702 x 1.903 x 1.681 mm  
(l x b x h)

2.818 mm (wielbasis)  
1.730 kg

64 l (benzine)  
525 / 1.600 l (bagage)

### Prijzen

€ 127.750 (NL)  
€ 91.100 (B)



HET  
VONNIS

16

20

De Stelvio Q rijdt, voelt en klinkt bloedsnel, en dat is een fijne combinatie. Daarbij komt hij in een verpakking die je laat kwijlen. Perfect is ie niet helemaal, maar hij is zo overweldigend spectaculair dat we 'm dat spontaan vergeven

Foto's: Alfa Romeo





# Banzai-bonsai

Suzuki Swift Sport

Geschiedenis kan je vriend zijn, maar kan ook tegen je werken. Erfgoed is fijn om te hebben, maar wee je gebeente als de opvolgers van je iconen niet beter zijn dan hun voorbeelden. Dus, Suzuki Swift Sport: wat ga je doen?

**H**et is het eind van de jaren tachtig, vorige eeuw. De Eerste Hot Hatch-Oorlog woedt in alle hevigheid.

Legendarische strijders als de VW Golf GTI, Peugeot 205 GTI, Renault 5 GT Turbo, Opel Kadett GSi en Alfa 33 QV vechten op binnenwegen, rotondes en forse parkeerterreinen ware veldslagen uit. Het gaat er hard aan toe.

Opvallende afwezigen op het strijdtoneel: de Japanners. Tenminste: ze waren er wel, maar speelden nauwelijks een rol van betekenis. Honda had de Civic CRX, erg capabel maar ook een ontzettend ukkie. En er was de Nissan Sunny GTi, die zijn naam en zijn vreselijk saai uiterlijk tegen had. Dan was je er wel zo'n beetje.

En opeens was daar, in 1986, de Suzuki Swift GTi. Een verrassend leuk ding, niet alleen om te zien, maar nog veel meer om te rijden. Hij liep niet over van het vermogen (101 pk), maar compenseerde dat ruimschoots met een bizar laag gewicht van 746 kilo. Dat was nog eens 120 kilo minder dan bijvoorbeeld die 205 GTI.

Hij kon de rest dus aardig partij bieden en was nog een forse klap goedkoper ook. *A star was born.* Nou ja, een sterretje dan.

Maar de wereld woedde voort en langzaam maar zeker raakte de hot hatch een beetje in de vergetelheid. Suzuki hield de GTi tot 1996 in het programma en blies vervolgens de aftocht van het hot hatchfront. Pas tien jaar later, in 2006, toen het nieuwe, rondere model verscheen, kwam Suzuki weer met iets dat aan het oude gladiatorje deed denken: de Swift Sport. Probleem: we waren inmiddels twintig jaar verder, en de nieuwe Swift Sport moest het doen met dezelfde prestaties die twee decennia eerder nog prima waren – alsof er niets veranderd was. Daarbij was hij onder invloed van alle toegenomen veiligheidseisen wel even zo'n 250 kilo aangekomen. Hij was, kortom, zijn lichtvoetigheid kwijt – en daarmee zijn belangrijkste pluspunt.

Doorspoelen naar 2018. Daar staat de nieuwe Suzuki Swift Sport, in een verzenzend soort geel dat zelfs door vissen in een gemiddeld koraalrif als 'een beetje té'

zal worden beschouwd. Het lijkt de Swift niet te boeien en gelijk heeft ie: het staat 'm geweldig. Er zijn ook andere kleuren; zwart, blauw, wit, rood en (verheugt u, kleurenschuwe Nederlander) twee soorten grijs. Suzuki-humor: geel is standaard, de rest kost allemaal 499 euro extra.

De nieuwe Swift is sowieso een leuk ding om te zien. Er zijn al niet veel auto's waarin je in het front zo duidelijk een gezicht kunt herkennen als in deze (of ligt dat nou aan ons?) en in de Sport heeft dat gezicht manga-achtige trekjes gekregen. De werkelijk enorme grille wil lucht niet eten maar vreten, en wil er vervolgens weer van af via de dubbele uitlaten die omringd worden door een al even enorm, diffuser-achtig stuk plastic met koolstofvezelinspiraties. Hartstikke nep natuurlijk, maar vooruit.

Ook vanbinnen zit de stemming er al vlot in. Een lekker dik sportstuurpje, aluminium pedalen, een knalrode toeren-teller: het is vrij duidelijk wat hier de



Koolstofvezel? Welnee. Maar het oogt wel lekker





## BINNENIN

1

### Lekker dijk

Prima stuur, wel veel knopjes – wat doet die rijstroom-assistentie-knop hier eigenlijk?

2

### Rood

Toerenteller is sportief rood. Leuk, maar waar begint het rode gebied dan precies?

3

### Scherm

Duidelijk genoeg, maar een paar gewone knoppen (volume?) waren best prettig geweest

4

### Ouderwets

Geen automaat, gewoon lekker (wel zorgvuldig!) poken met prima handmatige zesbak

5

### Bling

Ja, dat glimt nogal. En zo goedkoop als het oogt, voelt het ook aan – is het ook, waarschijnlijk

## SPECS

### Motor

1.373 cc  
viercilinder turbo  
140 pk @ 5.500 tpm  
230 Nm @ 2.500 tpm

### Aandrijving

voorwielen  
6v handbak

### Prestaties

0-100 km/u in 8,1 s  
top 210 km/u

### Verbruik (gemiddeld)

5,6 l/100 km  
125 g/km CO<sub>2</sub> **F**

### Afmetingen

3.890 x 1.735 x 1.480 mm  
(l x b x h)

2.450 mm (wielbasis)

945 kg

37 l (benzine)

265 / 947 l (bagage)

### Prijzen

€ 24.999 (NL)

€ 23.974 (B)

bedoeling is. De sportstoelen zien er beter uit dan ze zitten. Er is zat zijdelingse steun; iets te veel voor mensen die meer van lekker eten houden dan goed voor ze is. Je zit echter nogal hoog en de zittingen staan te vlak om steun aan je bovenbenen te bieden, en aan geen van die dingen kun je door verstelbaarheid een eind maken.

Sommige knopjes zitten niet direct op de plek waar je ze verwacht en het op zich prima touchscreen moet wel erg veel werk verstouwen. Zo hadden wij het niet erg gevonden als er gewoon een fysieke volumeknop voor de radio was geweest, in plaats van dat je dat op het scherm (of op het stuur) moet doen. Wen je wel aan. Jammerder is het feit dat veel van de gebruikte plastics ook uit 1986 lijken te

komen – en toen eigenlijk al niet echt meer konden.

Qua ruimte geen klachten; achterin houdt het niet over, maar het gaat. Opbergruimte is er genoeg en ook de bagageruimte is oké – voor een kleine auto. Die standaard overigens wel opvallend goed in z'n spulletjes zit. Klimaatcontrole, 17-inch lichtmetaal, adaptieve cruisecontrol, verwarmbare sportstoelen, automatisch remmen voor domme mensen vóór je, hou-je-baanhulp, een achteruitrijcamera – zelfs led-koplampen horen er gewoon bij.

De motor is een 1,4-liter viercilinder die via een handmatige zesbak 140 pk naar de voorwielen mikt. Dat klinkt als niet heel veel vermogen, maar de Swift Sport weegt

maar 945 kilo (80 kilo minder dan de vorige, trouwens). Een 0-naar-100'tje is dan ook in 8,1 seconden voorbij, de top bedraagt 210 km/u. Prima waarden voor zo'n opdondertje, waarmee hij zich (zoals eigenlijk in elk opzicht) ergens tussen de VW Up GTI (115 pk, 8,8 seconden) en Polo GTI (200 pk, 6,7 seconden) in begeeft. Best een mooie plek om te zitten, want veel concurrentie is er niet.

Is de Swift Sport het gooi- en smijding dat je hoopt dat ie is? Ja, ten dele wel. Onderin het toerengebied gebeurt niet heel veel, dus je moet wel een beetje trappen om de vaart erin te houden. Te ver doorsleuren heeft echter weinig zin, omdat de turbo dan buiten adem is – hou hem grofweg tussen de 3.000 en 5.500 tpm en je zit goed. De besturing is wat rubberig, maar nauwkeurig genoeg. Vering en demping zijn niet al te hard, wat prettig is als je niet elke bocht aanvalt alsof het je ergste vijand is, maar een beetje tegenwerkt als je dat juist wél doet. Je wordt bij een beetje lompeheid al snel getraakteerd op een behoorlijke pot onderstuur en ingrijpende elektronica. Zet die laatste uit, en alleen het onderstuur blijft over. Liever iets minder smijterig dus, dan gaat het beter. Al had je de Swift Sport daar waarschijnlijk nou net niet voor gekocht...



HET  
VONNIS

13

20

Vermakelijke nieuwkomer. Had hier en daar een tandje scherper gekund, maar de vraag is of de 2018-klant dat echt wil. Zijn wat hoge prijs ligt vooral aan het feit dat ie alleen full options geleverd wordt – daar krijg je dus wel iets voor terug

Foto's: Suzuki

## SPECS

### JAGUAR F-TYPE 2.0

#### Motor

1997 cc

viercilinder turbo

300 pk @ 5.500 tpm

400 Nm @ 1.500 tpm

#### Aandrijving

achterwielen

8v automaat

#### Prestaties

0-100 km/u in 5,7 s

top 250 km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

7,2 l/100 km

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

#### Afmetingen

4.482 x 1.923 x 1.311 mm

(l x b x h)

2.622 mm (wielbasis)

1.525 kg

63 l (benzine)

310 / 408 l (bagage)

#### Prijzen

€ 73.730 (NL)

€ 59.560 (B)



# Iets te vieren?

Jaguar F-type 2.0 vs Porsche 718 Cayman

Of je het nu leuk vindt of niet: je kunt er maar beter aan wennen dat motoren steeds kleiner worden – ook die van sportieve typjes. Maar welke sportauto met viercilinder is de beste ambassadeur van kleinere motoren?

**D**e Jaguar F-type 2.0 en de Porsche 718 Cayman benaderen het tweezits sportauto-concept vanuit geheel verschillende invalshoeken. De Porsche heeft een viercilinder middenmotor in boxervorm, met een handgeschakelde zesbak. Bij de Jaguar zit de vier-in-lijn onder de motorkap voorin, en is hij gekoppeld aan een achtrtraps automaat. Maar afgezien van hun recente harttransplantaties zien we hier toch gewoon twee lichamen van middelbare leeftijd. Daar staat tegenover dat ze prachtig zijn opgedroogd.

Vanbinnen is de Porsche een knusse cocon. Het zicht naar buiten en de positie achter het stuur zijn uitstekend, al zijn de stoelen wat aan de nauwe kant. Niet alle knoppen zijn even handig geplaatst, maar de connectiviteit en het navigatiesysteem zijn super, en hij heeft CarPlay.

De cabine van de Jaguar is al even speciaal, met prachtige metalen schakelaars en grote klimaatknoppen. De stoelen zijn voor onze lichamen beter dan die in de Porsche, maar z'n infotainmentsysteem is minder

indrukwekkend, en hij werkt minder goed samen met je telefoon.

De F-type is snel: van 0 naar 100 km/u in 5,7 seconden. En hij voelt overal en altijd levendig aan. De achtrtraps automaat is attent als je 'm als automaat rijdt en accuraat als je zelf schakelt, en de ratio's zitten dicht genoeg bij elkaar om je altijd de keus te bieden tussen het riante koppel in het middengebiet van de toeren en, eh... het riante koppel in het middengebiet van de toeren. Hij biedt bij de rode lijn niet echt de spanning waarop je zou hopen.

Maar dan nog: zelfs als je een hoge versnelling kiest en de toeren dus laag blijven, pakt hij op zonder veel vertraging. Actieve versterking van het motorgeluid door de speakers geeft 'm een aangenaam, fladderend timbre. De uitlaat knalt als je terugschakelt bij wat meer toeren, vooral als je 'm in de Sport-stand rijdt – dan wordt het eerlijk gezegd enigszins gênant. Al met al is het een effectieve motor, die behoorlijk wat karakter heeft. De samenwerking tussen motor en transmissie zorgt ervoor dat hij rap op snelheid komt.

Dat geldt ook voor de Porsche. Die is bijna 200 kilo lichter, waardoor je meer hebt aan het vermogen. De motor trekt door tot een duizelingwekkende 7.500 toeren – erg veel voor een turbo. En het geluid? Erg goed voor een viercilinder. De Porsche heeft een optionele sportuitlaatknop, maar die zorgt louter voor meer bastonen, niet voor extra karakter. Maar 'erg goed voor een viercilinder' is toch maar een bleke schaduw in vergelijking met z'n voorganger – die een van de beste zescilinders had die we ooit in een betaalbare auto hebben aangetroffen.

Maar het geluid is niet het grootste punt. Het gaat nog veel meer om het verlies van progressie en urgentie. Niet dat de Cayman sneller had hoeven worden; dat is het werk van de 911. Hij bestond vanwege z'n precisie en z'n fijngevoeligheid, en om het gevoel dat je ook echt wat met 'm kon beginnen. In de zescilinderversie toonde het gaspedaal een exacte choreografie met de al even precieze besturing, de remmen en de koppeling. In de 718 gaat die vlieger nog wel op voor het remmen en het



HET VONNIS **14** 20

De F-type is de meer comfortabele van de twee, en hij ziet er briljant uit. Hij stuurt beter dan zijn zwaarder gemotoriseerde broertjes, dankzij het lagere gewicht. Maar met deze motor blaft ie harder dan ie bijt





## SPECS

### PORSCHE 718 CAYMAN

#### Motor

1.988 cc

viercilinder boxer turbo

300 pk @ 6.500 tpm

380 Nm @ 1.950 tpm

#### Aandrijving

achterwielen

6v handbak

#### Prestaties

0-100 km/u in 5,1 s

top **275** km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

7,4 l/100 km

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

#### Afmetingen

4.379 x 1.801 x 1.286 mm

(l x b x h)

2.475 mm (wielbasis)

1.310 kg

54 l (benzine)

425 l (bagage)

#### Prijzen

€ 71.979 (NL)

€ 55.273 (B)

sturen, maar de prachtige balans die hij had met de vermogensafgifte is in dit geval een beetje vervaagd.

Maar we moeten de kritiek niet overdrijven. Hij is nog altijd een groot plezier om te rijden op een stil achterafweggetje. De besturing heeft genoeg gevoel om er daadwerkelijk iets aan te hebben qua communicatie, en de middenmotor-balans geeft 'm een geweldig bochtgedrag met voorspelbare reacties als je eens halverwege moet corrigeren. Z'n grip is oneindig.

De 2,0-liter Jaguar is de meest beweeglijke van de F-types, aangezien z'n motor een zak cement minder weegt dan de V6. Soms lijkt ie zelfs te snel een bocht in te draaien. De iets te happige stuurbevestiging helpt ook niet. Maar in tegenstelling

tot de eerdere, achterwielaangedreven F-type met V8 heeft de 2.0 alle tractie die hij nodig heeft, dus op een mooie weg kun je prima met 'm uit de voeten.

Wel is ie vrij breed, en wordt ie gevoelsmatig nog breder door de manier waarop ie op hobbels in het wegdek reageert. Bij stadssnelheden zijn beide auto's stevig, maar niet te hard gedempt. De Jaguar is op de snelweg de fijnere auto, alleen al omdat hij aanzienlijk minder last heeft van bandenherrie.

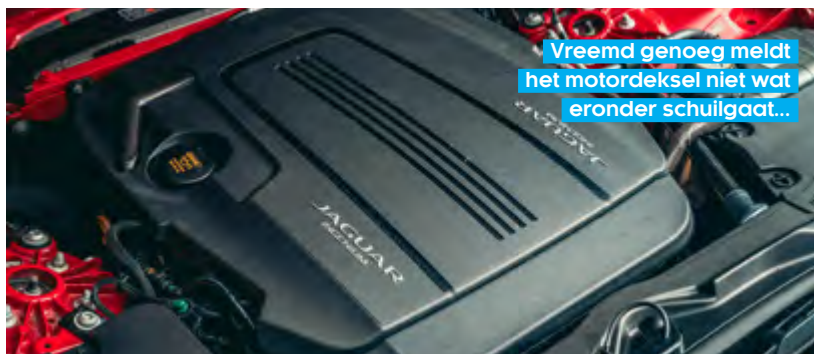
Over het geheel gezien is de F-type 2.0 een heel goede auto, maar z'n rijeigenschappen staan wel enigszins in de schaduw van z'n uiterlijk. Mede daarom is het beter om de V6 met een handbak te kopen, al is de redelijkheid van die overweging

sterk afhankelijk van waar je woont. In Engeland betaal je bijvoorbeeld slechts 3.000 pond extra. Woon je in België, dan groeit het verschil al naar 9.000 euro. Wat weer een schijntje is als je de pech hebt in Nederland te wonen. Hier kost een viercilinder F-type 73.730 euro; voor de V6 betaal je een even schrikbarende als bespottelijke 28 mille méér...

De Porsche is nog altijd een geweldig speciaal ding, zelfs - of misschien moeten we zeggen: vooral - als basismodel. Z'n onderstel en transmissie, de manier waarop hij zich over de weg beweegt - het voelt allemaal aan alsof het eindeloos is doorontwikkeld en bijgesteld door mensen die werkelijk veel van autorijden houden. Je wordt door die zaken meegezogen, en je deelt in z'n enthousiasme omdat hij je op iedere snelheid bij z'n rijgedrag betreft.

De motor van de Cayman deed daarvoorheen ook een duit bij in het zakje. De nieuwe is niet saai en ook bepaald niet sloom. Maar deze viercilinder turbo is een extern mechanisme, waarmee je verbonden bent door middel van samengedrukte gassen. De zescilinder had een directe link met je centrale zenuwstelsel. Dit was 's werelds beste sportauto, en dat is ie nog steeds. Maar z'n marge op de concurrentie is geslonken.

Vreemd genoeg meldt het motordeksel niet wat eronder schuilgaat...



HET  
VONNIS

16

20

Porsche krijgt het wederom voor elkaar. Een subliem onderstel, prachtige ergonomie en prima prestaties kenmerken deze 718 Cayman. Dat de motor kleiner en minder spannend is geworden, knaagt wel wat aan z'n ziel



# Minder A, meer klasse

Mercedes A 200 7G-DCT

BIJ A BEGINT ALLES. VANAF DAT MOMENT WORDT HET, IN DE MERCEDES-HIERARCHIE TENMINSTE, ALLEEN MAAR MOOIER, GROTER EN CHIQUER. DACTEN WE. EN TOEN WAS ER DE NIEUWE A-KLASSE



**H**et is even wennen, ja. De vormen van de oude A-klasse zitten er nog wel in, maar het is alsof ze er met grof schuurpapier overheen zijn gegaan. Hij oogt heel glad en strak, op het kale, wat saaie af. Zo is die voor de vorige A zo kenmerkende omhooglopende lijn in zijn flanken zo goed als verdwenen. Het komt mede doordat de Duitsers nogal nadrukkelijk op zoek waren naar zo laag mogelijke luchtweerstand, en dan werken al die lijntjes alleen maar tegen. Deze nieuwe is in die zin dan ook een procent of 10 beter. Voor jou als bestuurder zit de winst 'm vooral in een lager verbruik en minder rijwind-herrie.

De vorige A was razend populair, vooral bij mensen die daarvoor nooit een Mercedes hadden gereden. Uit onderzoek bleek dat die mensen hem vooral vanwege het uiterlijk hadden gekocht. Dat minder uitgesproken design houdt dus een risico in. Maar goed: vaak blijkt dat juist dit soort ontwerpen een stuk beter bestand is tegen hinderlijke zaken als de tand des tijds en modieuze hypes. Kijk naar de VW Golf. Al 100 jaar hetzelfde, nooit echt spectaculair, maar (misschien juist daarom) nog altijd goed en geliefd.

Het interieur is bijna lijnrecht het

tegenovergestelde van de buitenkant. Het is in één woord fantastisch. Het doet sterk denken aan dat van de S- en E-klasse, maar in zijn eigen segment is er niets dat hier, ook qua afwerking en materiaalgebruik, bij in de buurt komt. Zeker niet als je het volle spectrum aan keuzemogelijkheden voor de afwerking benut (diverse kleurencombinaties qua leer en stof; hout, pianolak of alu voor de paneeltjes – je kunt het haast zo gek niet verzinnen of het is er). Sterker nog: het wonderlijke geval doet zich nu zelfs voor dat de A een hipper, fraaiër en moderner binnenste heeft dan het model dat er een volle klasse boven zit: de C-klasse.

Dat komt voor een groot deel op het conto van die enorme schermen, natuurlijk, die ook nog eens standaard zijn. Waarmee Mercedes dus het definitieve einde van de analoge meters inluidt; als zelfs de A al vol-digitaal gaat, zal dat voor modellen die nu nog ouderwetse tellers hebben, niet lang meer duren. Een korreltje zout is wat betreft dat 'standaard' wel op zijn plek. In de basisversies zijn de schermen een stuk kleiner (7 in plaats van 10,25 inch), en er schijnt een tussenversie te zijn met een groot en een klein scherm. Benieuwd hoe dat eruitziet.

Hoe dan ook kun je alle varianten in

hoge mate aan je eigen voorkeuren aanpassen. Je hebt keuze uit een aantal fraaie meters die er in ieder geval reuze-analoog uitzien. Of je maakt ook van het scherm vlak voor je neus één groot navigatiescherm. Of iets met g-krachten of zo – net wat jij wilt. Pimp dat nog een beetje leuk op met de in 64 kleuren instelbare sfeerverlichting en je waant je, zeker in het donker, op de brug van de Starship Enterprise. Ook tof en vrij uniek: *augmented reality*, waarbij je op het scherm het beeld van de frontcamera ziet, met bewegende pijlen die je vertellen welke afslag van de rotonde je moet hebben. Mocht je aan al dat visuele geweld nóg niet genoeg hebben, dan bieden de Duitsers als optie ook nog eens een head-up display aan.

Wat betreft bediening neemt Mercedes geen risico: álles kan. Zo kun je veel functies op drie, soms zelfs vier manieren bedienen. Op het stuur zitten twee kleine touchpads (de linker voor het linker-scherm, de rechter voor het rechter) waarop je via duimvegen door alle mogelijkheden kunt bewegen. Op de middenconsole zit ook een groot touchpad, als je dat makkelijker vindt. Bij duurdere Mercedesen zit onder dat touchpad nog een grote ronde draai-/druknop, maar die is verdwenen. Dat heeft alles te maken met

Kijken hoe je auto eruit zou zien  
als jij een vogel was: het kan



## ‘De auto lijkt je beter te begrijpen als je je Engels een vet Duits accent meegeeft’

het feit dat het rechterscherm nu een touchscreen is (jawel, Mercedes is eindelijk overstag). En dan is er nog je stem, waarmee je zo goed als alles kunt bedienen. Zodra je ‘hé Mercedes’ zegt, is de auto één en al oor. Van ‘doe het zonnedak open’, ‘navigeer naar huis’ tot ‘wat voor weer is het in Schin op Geul?’, de A regelt het voor je. Het werkt niet altijd, maar meestal heel aardig. De auto lijkt je trouwens beter te begrijpen als je je Engels (want dat is natuurlijk de voertaal) een

vet Duits accent meegeeft. Maar dat kan ook aan onze wat kinderlijke aard liggen.

Opmerkelijk is dat het hele infotainmentsysteem zelflerend is. Het herkent je stem en weet dan bijvoorbeeld dat jij ’s middags naar een andere radiozender luistert dan ’s ochtends, of dat je als het donker is vaak de sfeerverlichting iets minder psychedelisch instelt. En het doet dat allemaal dus alvast voor je. Uiteraard kun je al je voorkeuren (ook qua onderstelafstemming, stoelinstelling, airco-voorkeur et cetera) ook in één preset opslaan, zodat in theorie ‘hé Mercedes, ik ben het!’ genoeg moet zijn om je in één klap thuis te voelen. Oh, en het systeem is continu met de interwebs verbonden en updatet zichzelf dus automatisch.

Een primeur is de integratie van de app What3words. Hierbij is de hele wereld opgedeeld in blokjes van drie bij drie meter. Aan elk blokje is een unieke combinatie van drie woorden toegewezen. Reuzehandig als je naar een plek wilt navigeren die geen adres heeft; een bepaalde parkeerplaats, bijvoorbeeld, of

een haventerminal, of een of andere boerderij die letterlijk in het midden van nergens ligt. Roep bijvoorbeeld ‘geliefd, beentje, gaafste’ tegen het navigatiesysteem en je wordt feilloos naat het Torentje van Mark Rutte gevoerd. Of ‘ontdekt, uiterste, iets’ en je staat op de middenstip van de Johan Cruijff Arena. Dit seizoen ook een beetje het midden van nergens, maar we dwalen af.

Ruimte, ook om spullen op te bergen, is er genoeg. De nieuwe A-klasse is in alle dimensies (iets) groter geworden, en ook op de achterbank heb je daar profijt van, zowel qua been- als hoofd- en schouder-ruimte. De bagageruimte is ook wat groter geworden en de opening is een stuk gegroeid – beladen is dus vooral veel makkelijker geworden.

De stoelen zitten erg goed, en een goede zitpositie vinden is een makkie. Wat wel weer raar is: het barst van de USB-aansluitingen (er is achterin zelfs een gewoon stopcontact te vinden), maar het zijn wel allemaal van die malle kleine plugjes. Zal de toekomst wel zijn, maar nu





## BINNENIN

1

### Sfeer!

Mooi hè? Of neem anders een van de andere 63 kleuren, als je daar vrolijker van wordt

2

### Stuur

Swipen, klikken, dracien, drukken – smartphones gaan er steeds vreemder uitzien, tegenwoordig

3

### Scherm 1

Analoog uitzieende tellers of liever je navi-kaart? Zo goed als alles is instelbaar

4

### Scherm 2

Alle multimedia en connectiviteit regel je hier. En ja: dit is tegenwoordig een touchscreen

5

### Touchpad

Als je niet wilt swipen op je stuur of brullen tegen de stembediening, kun je hier terecht

## SPECS

### Motor

1.332 cc

viercilinder turbo

**163** pk @ 5.500 tpm

250 Nm @ 1.620 tpm

### Aandrijving

voorwielen

7v automaat

### Prestaties

0-100 km/u in 8,0 s

top **225** km/u

### Verbruik (gemiddeld)

5,6 l/100 km

128 g/km CO<sub>2</sub>

### Afmetingen

4.419 x 1.796 x 1.440 mm

(l x b x h)

2.729 mm (wiellbasis)

1.375 kg

43 l (benzine)

1.210 l (bagage)

### Prijzen

€ 37.089 (NL)

n.b. (B)

heeft iedereen (nou ja: wij dan) nog gewoon die rechthoekige aansluitingen – en dus heb je verloopstekertjes nodig.

De hamvraag is natuurlijk: hoe rijdt ie? Wel: prima. Er zijn voorlopig drie motorisering. De 180 d, een diesel met 116 pk, de 224 pk sterke A 250 die op benzine draait, en de A 200 die wij reden. Dat is een nieuwe 1,3-liter motor, die het ondanks zijn 163 pk meer van souplesse dan van pure kracht moet hebben. Asfalt hoeft zich dus nergens zorgen te maken, maar de motor past evengoed perfect bij de nieuwe A. Hij is vlot zat (van 0 naar 100 km/u in 8,0 seconden), stil en zuinig. Dat laatste ook omdat hij af en toe cilinders vrijaf pleegt te geven als ze niet

nodig zijn; iets waar jij niets van merkt.

Het onderstel is bovenal comfortabel – je kunt het een hardere afstelling geven, maar je kunt je afvragen waarom je dat zou doen. De besturing is wat licht en ongevoelig – een ziekte van deze tijd – maar wel precies. De automatische zeventienbak (er is ook een handmatige zesbak) doet soms wat sloom, maar kwijt zich verder prima van z'n taak. Je kunt de A het (zeker op de snelweg) grotendeels zelf laten uitzoeken: de steeds beter wordende zelfrijdende software uit bijvoorbeeld de S-klasse is hier ook aan boord, net als diens hele scala aan andere elektronische veiligheidshulpjes.

Zo waarschuwt hij bijvoorbeeld ook als

je je deur wilt openen terwijl er net een fietser aankomt, en als je wat krap geparkeerd staat, kun je altijd een 360-graden beeld vanuit vogelperspectief op je scherm toveren. Daarnaast stuurt het actieve brein van de auto ook actief tegen als het 't vermoeden heeft dat er iets niet helemaal goed gaat.

Daar kleven nog wel nadelen aan. Zo hadden we op een tweebaans provinciale weg net een tractor ingehaald en wilden weer terugsturen naar onze eigen baan. Omdat we voor die laatste beweging geen richting hadden aangegeven, gaf de A een vrij nadrukkelijke sturinggreep om ons op die tweede baan te houden – terwijl er wel een tegenligger aankwam. Die was gelukkig niet erg dichtbij, en je duwt makkelijk door die sturinggreep heen, maar toch: je schrikt er even behoorlijk van. En op die typisch Nederlandse provinciale wegen waar de zijanten fietspaden zijn, maar de weg niet breed genoeg is voor twee fietsers en twee auto's (waardoor je nogal eens gedwongen bent ten dele op het fietspad te rijden), word je er stapelgek van. Maar vooruit: als je ziet hoe veel Mercedes op dit gebied inmiddels heeft geleerd, in betrekkelijk korte tijd, vermoeden we dat ook dat soort zaken er op den duur wel uitgefilterd zal worden.



HET  
VONNIS

15

20

De ware klasse van de nieuwe A zit hem in z'n interieur en z'n eindeloze scala aan opties, dat hem in alles (behalve grootte) naar het niveau van een S-klasse kan tillen. Natuurlijk, daar mag je fors voor betalen, maar dan heb je ook wat

Foto's: Mercedes



# Oergevoelens

Chevrolet Corvette Stingray Convertible 3LT

Is er veel nieuws te vertellen over de Corvette Stingray voor modeljaar 2018? Niet echt. Maar toch vinden we dit een mooi moment om hem even uit te lichten

**H**et zijn interessante tijden in de Corvette-wereld. Niet alleen wordt op dit moment de krachtigste versie ooit geïntroduceerd, in de vorm van de 765 pk sterke C7 ZR1. Ook lijken geruchten die al decennialang de ronde doen nu bewaarheid te worden: er komt binnen afzienbare tijd een geheel nieuwe Corvette met middenmotor aan. De talloze camouflage-auto's die in verschillende klimaten en op diverse circuits zijn gespot en het vastleggen van patenten door GM laten daar geen twijfel meer over bestaan.

Dat maakt dat wij ons automatisch afvragen wat de 'klassieke' Corvette te wachten staat. Wat gebeurt er met het beproefde concept: de tweezitter met de doodsimpele V8 voorin en de eigenwijze bladveren? Blijft ie bestaan als een soort instapmodel, of verdwijnt ie helemaal van het toneel als er straks een geavanceerde Ferrari-concurrent met een nieuw ontwikkelde 32-kleps turbomotor onder zijn naam verschijnt?

Dat laatste zouden we eeuwig zonde

vinden. Niet dat we er iets op tegen hebben om een nieuw soort Amerikaanse exoot te verwelkomen. Maar de huidige Corvette is van te ver gekomen om hem zomaar af te danken.

De C7 is inmiddels vier jaar op de markt, en op papier is ie al hopeloos verouderd. Maar dat was ie bij z'n introductie ook al, en z'n voorganger destijds ook. Immers, wie bouwt er tegenwoordig nog een V8 met een enkele onderliggende nokkenas en slechts twee kleppen per cilinder? Nou, Chevrolet – en met een goede reden. Hun legendarische *small block* heeft zich niet alleen te uit en te na bewezen, hij is ook compact van constructie: er zitten immers geen nokkenassen bovenop, waardoor de neus en het zwaartepunt van de Corvette laag kunnen blijven.

Eenzelfde soort verklaring is er voor de alom verguisde bladveren. Het beeld dat je erbij hebt – de gestapelde plakjes staal die je doorgaans onder pick-ups en oude postkoetsen kunt spotten – mag je hier vergeten: de Corvette gebruikt twee dwarsgeplaatste 'planken' van glasvezel, een vóór

en een achter, die tussen de wielen op de betreffende as tevens een stabiliserende werking hebben. Het is een stijve en lichte oplossing die weinig ruimte in beslag neemt.

Doorontwikkeling van beproefde ideeën heeft ervoor gezorgd dat de Corvette in zijn huidige gedaante met de beste concurrenten kan meekomen. Dat er misschien niet veel rek meer in het concept zit, vooral met het oog op het voldoen aan toekomstige milieureggeving in combinatie met almaar stijgend vermogen, begrijpen we ook. Maar wil dat echt zeggen dat de Corvette die we kennen dan maar helemaal met pensioen moet worden gestuurd?

De C7 Stingray zoals hij hier voor ons staat, met z'n 466 pk, is als pakket eigenlijk ideaal. Goed, we zouden liever de handgeschakelde zevenbak met tussengasfunctie hebben dan de achtrups automaat met z'n slome flippers. Maar verder: strik erom, niks meer aan doen. Hij is altijd en overal snel genoeg, z'n brede body heeft de wendbaarheid en balans van een ijshockeypuck,



Bekijk je snelheid eens in de verte

Witte auto, zwarte wielen: altijd goed





## BINNENIN

1

### On-Duits

Dit soort slordigheden kom je hier en daar tegen. Moet je doorheen kijken voor je 160 mille

2

### Tellers

Groot centraal scherm met veel info, geflankeerd door fysieke meters. Netjes en duidelijk

3

### Koolstofvezel

Een optioneel pakketje à 1.000 euro zorgt dat je halve dashboard met het spul is bekleed

4

### Scherm

Met navi, audio en parkeercamera's. Klapt weg om een vakje te onthullen voor je broodje of pistool

5

### Automaat

GM's achtrups unit is smeug en prettig – als je 'm zelf het werk laat doen. Flip-pers werken traag

## SPECS

**Motor**  
6.162 cc  
V8

**466 pk** @ 6.000 tpm  
630 Nm @ 4.600 tpm

**Aandrijving**  
achterwielen  
8v automaat

**Prestaties**  
0-100 km/u in 4,2 s  
top **280 km/u**

**Verbruik (gemiddeld)**  
12,3 l/100 km  
282 g/km CO<sub>2</sub> **G**

**Afmetingen**  
4.492 x 1.872 x 1.243 mm  
(l x b x h)  
2.710 mm (wielbasis)  
1.659 kg  
70 l (benzine)  
171 / 243 l (bagage)

**Prijzen**  
€ 161.940 (NL)  
€ 94.370 (B)

en hij beschikt over een dosis karakter waar niets bij in de buurt kan komen.

Als je de atmosferische 6,2-liter V8 start, schudt en wiegt de carrosserie heel even – alsof ie wakker schrikt uit een soezende droom. De flapjes in de uitlaten kun je permanent wijd open zetten, of je nu een circuit aandoet of op de snelweg in de eco-modus op vier cilinders tokkelt; en het geluid als je gas geeft, is allesverpulverend. De gasrespons, scherp en onmiddellijk, is een openbaring in dit turbotijdperk. Slimme tractie- en stabiliteitscontrole staan je bij, maar enkel de informatie die je via je handen en billen krijgt, is al genoeg om in *no-time* als een pro met de C7 te kunnen stoeien. Ondertussen blijft er altijd iets losbandigs sluimeren, een toefje

gevaar in z'n weggedrag, waardoor je de smaak van overwinning proeft als jij en de Stingray zich weer ontspannen. Dit is een auto die niet lang nodig heeft om onder je huid te kruijen.

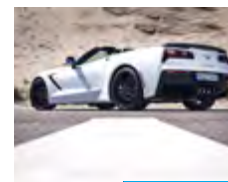
Het mooie is dat hij misschien af en toe licht hooligangedrag in de hand werkt, maar het niet nodig heeft om plezier te bieden. Juist door die aimabel gorgelende motor, die al z'n koppel onderin heeft zitten en niet opgejaagd hoeft te worden, heb je ook bij lage snelheden de grootste lol. En als je normaal rijdt, word je bij de pomp ook nog eens beloond: met een verbruik dat misschien net anderhalf keer zo hoog ligt als dat van een Fiat met stampende turbo-tweecilinder.

Voor 2018 heeft de Stingray standaard

grotere wielen – 19-inch voor, 20-inch achter – en zijn er nieuwe kleurtjes en stiksels. De gemakkelijke Performance Data Recorder, waarmee je videobeelden mét telemetrie van je circuitronpjes kunt opnemen, biedt nu ook input over wiel-snelheden, hellingshoek, luchtinlaattemperatuur en nog wat *nerdy* zaken. Maar voor de rest is dit de Corvette zoals we 'm kennen: een hartenbreker met puntige styling, bruikbare prestaties, een neus die drempels haat, een inmiddels acceptabel interieur en een door CO<sub>2</sub>-boetetaks gespekte prijs die alle logica ontstijgt.

Heb je 765 pk nodig om van een auto als deze te kunnen genieten? Niet per se. We staan voor in de rij om de nieuwe ZR1 te proberen, evenals de revolutionaire C8 wanneer hij volgend jaar verschijnt; maar tegelijkertijd is onze waardering voor het instapmodel alleen maar groter geworden. Deze Corvette heeft in 65 jaar tijd zijn eigen unieke plek in de sportautomarkt uitgebikt. Het is een auto die spannend en praktisch is, charmant en schofferend, en die kippenvelopwekkende prestaties (in andere landen) relatief bereikbaar maakt.

Chevrolet, dit is jullie 911. Al jullie prachtige toekomstplannen ten spijt, hopen we dat jullie hem niet zomaar naar de eeuwige jachtvelden zullen sturen.



HET VONNIS **15** **20**

Voor perfectie ga je naar Porsche; voor een rauw en rafelig karakter dat een beroep doet op je oergevoelens, moet je een Corvette hebben. Onder alle mooie technologie is dit nog steeds een simpele jongen met simpele wensen. Net als wijzelf eigenlijk

Foto's: Ingmar Timmer



Chic? Subtief? Nee



# Gezinsplanning

Audi **RS 4 Avant** vs Mercedes-AMG **C 63 S Estate**

Compacte, snelle stationwagens zijn misschien wel de handigste auto's ter wereld. Staat de nieuwe Audi RS 4 Avant zijn mannetje tegenover de AMG C 63 S van Mercedes?





**L**uidruchtig, agressief en gespierd versus effectief, soepel en (be)gripvol. Raad maar welke beschrijving bij welke auto hoort.

Niet moeilijk, toch? Rustig maar, dit is niet zo'n vraag waarbij dan het tegenovergestelde blijkt. Je raadde het goed: de nieuwste RS 4 is alles wat we inmiddels verwachten van een snelle Audi, en hetzelfde geldt voor de Mercedes C 63 S.

Ze zijn dus karikaturen van zichzelf, en in het bestek van de supersedans zijn ze de twee zijden van hetzelfde mes. Ze hebben opvallend veel gemeen: ze wegen op tien kilo na hetzelfde, claimen identieke tijden van 0 naar 100 km/u – 4,1 seconden – hebben tot op 4 g/km dezelfde CO<sub>2</sub>-uitstoot, ze hebben een identieke bagageruimte van 1.510 liter met de achterbank weggevouwen, en in lengte verschillen ze maar 10 millimeter. Wie puur rationeel beslissingen neemt, zou kunnen kiezen door een muntje op te gooien.

Maar op een meer filosofisch niveau zijn ze mijlenver van elkaar verwijderd. De Audi focust op veilige, betrouwbare snelheid. Hij leidt de 450 pk's en 600 Nm's van z'n twin-turbo 2,9-liter V6 naar alle vier de wielen, heeft diagonaal gelinkte dempers om de carrosserie te stabiliseren en zorgt

ervoor dat het vermogen daar is waar het het hardst nodig is.

De achterwielen van de Mercedes staan alleen voor de zware taak om de 510 pk en 700 Nm te verstouwen, en dat vermogen komt uit een twin-turbo 4,0-liter V8 in het geval van deze C 63 S (de versie zonder S moet het doen met een armzalige 476 pk en 650 Nm).

Maar 700 Nm is een kolossale hoeveelheid koppel voor een setje niet overdreven brede (265-millimeter) achterbanden. De vermogensafgifte van de C 63 S kan het best worden omschreven als woest. Hij werkt zichzelf als een doller door het middegebied van de toeren heen. Alles op de weg dat de grip of de koppelverdeling kan verstoren (witte lijnen, kattenoggen, banenschillen), zal deze ook verstoren. De kunst bij deze auto is om de achterkant in het gareel te houden.

Dit is het moment waarop we de C 63 S even laten voor wat ie is en het over de RS 4 moeten gaan hebben. De laatste auto die we met deze aandrijving reden, was de RS 5, een van de meest teleurstellende auto's van 2017. De RS 4 heeft veel van z'n onderdelen met 'm gemeen, maar de technici van Audi geven toe dat ze aan de afstelling hebben gesleuteld. Dat is te merken. Om te beginnen reageert de

motor scherper dan we ons van de RS 5 herinneren: hij is responsiever en veel happiger als je het gaspedaal aanraakt.

Het geluid dat ie maakt bij normale en lage snelheden is nog steeds een beetje blikerig en nep, maar als je ervoor gaat en je begint te concentreren op de snelheid, wordt z'n geluid toepasselijker. Het wordt helderder en eerlijker. En dan ineens, veel te snel, is het allemaal voorbij. De rode lijn bevindt zich bij 6.250 tpm; een Bentayga V8 klimt nog 1.000 tpm hoger. Oké, de begrenzer komt er pas in bij 6.600 tpm, maar het voelt toch aan alsof de RS 4 in z'n bloei wordt beknot.

De achttraps automaat is even snel als een bak met dubbele koppeling, de overbrengingen zijn kort, en dat zorgt ervoor dat de RS 4 prettig direct aanvoelt – en het geeft 'm geweldige sprintkwaliteiten. Zoals gezegd claimt Audi dat ie in 4,1 seconden naar de 100 km/u rijdt, maar hoewel we het niet zelf hebben nagemeten, weten we vrijwel zeker dat ie zelfs de opgegeven tijd van de RS 5 – 3,9 seconden – weet te verslaan. Hij is verschroeiend effectief.

Maar tijden zijn niet belangrijk, noch het feit dat als ie eenmaal grip gevonden heeft, de Mercedes iets sneller is dan de Audi (van 50 naar 110 km/u was de C 63 S destijds 0,1 seconde sneller dan de RS 5, met

## SPECS

### MERCEDES-AMG C 63 S ESTATE

#### Motor

3.982 cc

V8 biturbo

**510** pk @ 5.500 tpm

700 Nm @ 1750 tpm

#### Aandrijving

achterwielen

7v automaat

#### Prestaties

0-100 km/u in 4,1 s

top **250** km/u

#### Verbruik (gemiddeld)

8,4 l/100 km

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

#### Afmetingen

4.702 x 1.810 x 1.457 mm

(l x b x h)

2.840 mm (wielbasis)

1.700 kg

66 l (benzine)

490 / 1.510 l (bagage)

#### Prijzen

€ 122.782 (NL)

€ 91.839 (B)



De gewetensvraag: wil je je liever onderdompelen in hout of koolstofvezel?



## 'Ze moeten aankunnen wat van stationwagens wordt verwacht. Kinderen, honden, boodschappen, school'

3,0 seconden). Maar bij het soort rijden waar wij van houden, met bochten en draaien, is de RS 4 sneller. Door de aandrijving – en dus grip – op vier wielen komt ie sneller uit langzame bochten, en die diagonaal gelinkte dempers helpen 'm bij hogere snelheden. Anders gezegd: hij maakt het je makkelijk om op snelheid te komen en die snelheid te handhaven.

Is dat wat je belangrijk vindt? Alleen snelheid? Niet het gevoel, of de opwindend, of z'n behendigheid? Want dat zijn de zaken die er voor ons toe doen. Wij

gaan liever iets minder hard, maar dan met meer plezier. En zo komen we weer terug bij de Mercedes, want die geeft je precies dat. Hij is zeker wat bruusker dan de Audi; er is meer resonantie en geluid in het interieur. Tijdens een langere rit voel je dat de kilometers gaan tellen; de stoelen die je heupen nauw omsluiten zijn minder comfortabel, je voelt de grond onder de wielen, je voelt de motor werken, je voelt de mechanica z'n best doen.

Maar de manier waarop de C 63 S rijdt, biedt zoveel meer textuur. Dit is een auto

die van je eist dat je met 'm samenwerkt. Hij heeft een meer directe, steviger en gevoeliger besturing, je voelt het differentieel verstrakken als je de bocht uitkomt, je voelt de krachten zich verplaatsen, je voelt 'm zich aanspannen als je accelereert. In de Comfort-modus is ie al agressiever dan de RS 4 in de Dynamic-stand. Hij is een veel gespierder, veel gemakkelijker auto, en hij communiceert tijdens het rijden veel beter met je. Hij betreft je echt bij de rit en eist je aandacht op, al is het maar door middel van een beetje wielspin.

Maar dit zijn ook compacte gezinsstationwagens. En je weet wat dat betekent: ze moeten het werk aankunnen dat van compacte gezinsstationwagens wordt verwacht. Kinderen en honden en boodschappen en school. En dan komt de Audi toch weer bovendien. Als een auto waar je simpelweg instapt en mee wegrijdt, is hij vriendelijker. Hij start met wat minder geweld, en de cabine is aanzienlijk beter als het gaat om het design, de kwaliteit van de materialen en de geïntegreerde

Laagprofielbanden blinken uit in comfort op pokdalige wegen. Geintje natuurlijk



HET VONNIS

16

20

Deels gezinsauto, deels velociraptor. De Mercedes-AMG C 63 S Estate geeft je dagelijkse bestaan een extra dosis opwindend en spanning. Alleen al daarom – en om z'n machtige V8 – zou je 'm moeten willen

De perfecte auto's voor het  
gezinshoofd dat nog niet helemaal  
klaar is om gezinshoofd te zijn



## SPECS

### AUDI RS 4 AVANT

<b>Motor</b>	2.894 cc V6 biturbo
<b>450 pk @ 5.700 tpm</b> 600 Nm @ 1.900 tpm	
<b>Aandrijving</b>	vier wielen 8v automaat
<b>Prestaties</b>	0-100 km/u in 4,1 s top 250 km/u
<b>Verbruik (gemiddeld)</b>	8,8 l/100 km 199 g/km CO <sub>2</sub> <b>G</b>
<b>Afmetingen</b>	4.781 x 1.866 x 1.404 mm (l x b x h) 2.826 mm (wielbasis) 1.690 kg 58 l (benzine) 505 / 1.510 l (bagage)
<b>Prijzen</b>	€ 119.095 (NL) € 84.700 (B)

technologie. Achterin heeft ie meer beenruimte, de stoelen zijn comfortabeler, en hij heeft een kleinere draaicirkel, een soepeler schakelende bak en is wat minder stug geveerd. Maar is ie ook zuiniger?

Verbazingwekkend genoeg niet. Hij heeft iets minder luchtweerstand, maar de Mercedes was in ons geval minder dorstig (12,0 l/100 km tegen 12,4). Hoe rijdt de Audi verder? In de stad is ie iets te veel geveerd en niet genoeg gedempt, waardoor hij iets te beweeglijk is. Toch hebben we dat liever dan de stugheid van de Mercedes of het houten onderstel van een oudere Audi RS. Dat rijdt minder lekker, en de rijeigenschappen worden er ook niet beter op. De Audi is wat dat betreft oké.

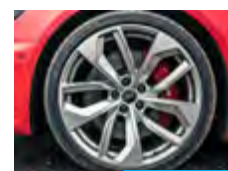
Maar wat er opnieuw aan ontbreekt, is opwinding. Laten we echter in het oog houden wat ze zijn: kleine stations, geen

coupés, dus ze hebben een ander publiek. Er zijn lessen die Mercedes kan en moet leren van Audi. De RS 4 is een geweldige auto om grote afstanden mee af te leggen, hij rijdt doorgaans soepel, de verfijning is goed, en je gezin zal zich er veilig en beschermd in voelen. Maar tegelijkertijd zijn er belangrijker lessen die Audi van Mercedes zou moeten leren, en dan hebben we het over de wijze waarop je een snelle, sportieve auto bouwt die spannend is om te besturen.

Want de RS 4 draagt de verkeerde badge. Hij zou S4 moeten heten. Audi heeft een logische, duidelijke aanduiding voor haar sportmodellen: eerst S, dan RS. Wij vinden dat de S'en vlotte, klinische, onopvallende en efficiënte auto's zouden moeten zijn, zodat er ruimte is voor de RS'en om agressiever, uitdagend en sportiever te zijn. We

weten dat Audi dat het ook allemaal precies zo bedoelt, maar in praktijk hebben de S'en geen smoel. Meer onderscheidend vermogen zou Audi meer breedte geven, en bovendien een modellenstrategie waaraan Mercedes, BMW, Alfa en anderen niet kunnen tippen. Dat idee zou beter en nadrukkelijker moeten worden doorgevoerd, maar als de ervaring ons iets heeft geleerd, is het dat als Audi eenmaal iets goeds beet heeft (neem bijvoorbeeld de eerste R8, de TT, de RS 4), het weinig meer doet aan doorontwikkeling.

Er zijn duidelijke redenen om de RS 4 te prefereren boven de C 63. Maar wij bevelen 'm alleen aan als je puur op zoek bent naar een snelle, makkelijk te rijden auto voor elke dag. En z'n sterke punten benadrukken de zwaktes van de C 63 S: moet die echt zo agressief zijn? Wat gaan je gezinsleden ervan vinden – zitten die constant huiverend en gillend naast en achter je? Mettertijd zullen ze er allemaal heus aan wennen, maar dit is in principe een auto die uitblinkt als er maar één persoon aan boord is. Als je de honden, kinderen, vrouwen en boodschappentassen hebt uitgeladen kun je 'm eindelijk echt gaan rijden. Dan zwelg je in z'n geluid, dan voel je 'm bewegen en trekken en duwen. En dan zul je blij zijn dat je voor de Mercedes hebt gekozen.



HET  
VONNIS **14**  
20

De nieuwe RS 4 is een stille presteerder. Hij biedt te weinig drama, maar is bloedsnel en prettig om te rijden. Hij zit ook nog eens prachtig in elkaar. Maar hij had zoveel meer kunnen (en moeten) zijn





# Natuur- liefhebber

BMW i8 Roadster

VIER, BIJNA VIJF JAAR NA ZIJN INTRODUCTIE IS ER DAN EINDELIJK GEBEURD WAT IEDEREEN AL METEEN ZAG AANKOMEN: DE BMW I8 IS VAN ZIJN DAK BEROOFD. MAAR IN TEGENSTELLING TOT EEN NORMALE DIEFSTAL LEVERT DIT ALLEEN MAAR MÉÉR OP



**H**et leek zo logisch: coupés en cabrio's zijn eerder twee-eiige tweelingen dan verre neefjes. Bovendien had BMW al twee jaar voordat de i8 Coupé überhaupt op de markt kwam, een studiemodel voor een open versie laten zien, de Concept i8 Spyder. Toch was een cabrio nooit de bedoeling; in de ontwikkeling werd alleen rekening gehouden met een coupé. Dat maakt de zaken er niet eenvoudiger op als er opeens besloten wordt dat er toch maar een open versie moet komen...

Nu klinkt het op zich niet al te ingewikkeld om een cabrio te maken van een coupé: gewoon, dak eraf zagen en gaan. Simplistisch? Toch is dat precies wat de BMW-ingenieurs hebben gedaan. Om er vervolgens (uiteraard) achter te komen dat ze het daarmee alleen niet zouden redden.

Allereerst bleek dat de carrosserie, ondanks zijn overdaad aan loeierkoolstofvezel, qua stijf- en stevigheid nogal te lijden had onder de onthoofding. En dus werden er diverse verstevigingen aangebracht. Zo werd bijvoorbeeld de stabilisatorstang achter fors sterker, wat ook helpt om het onderstuur tegen te gaan waar de vorige i8 nogal door geplaagd werd. Die verstevigingsmaatregelen zijn om die reden trouwens ook meteen bij de gelijktijdig

geïntroduceerde facelift van de coupé doorgevoerd, die dus ook meeprofiteert. Voor de Roadster waren ze in ieder geval meer dan toereikend – we hebben geen moment het idee gehad in een wiebelig ding rond te rijden; integendeel.

Er bleek echter meer aan de hand. Zo zijn de sleuven in de motorkap bedoeld om de warme lucht af te voeren die van de radiator komt. Niets mis mee, maar bij de opengezaagde i8 bleek die hete lucht rechtstreeks de cabine in te waaien en de voorhoofden van de inzittenden te roosteren – niet per se heel prettig. En dus zijn de sleuven nu dicht (ze bleven puur voor het mooie wel gehandhaafd) en wordt de lucht via de zijpanelen afgevoerd. Zelfs in de motorruimte moesten dingen worden omgegooid. Het bleek namelijk dat de luchtstroom die normaal gesproken over het dak de motorruimte wordt ingevoerd, bij de Roadster nogal anders verloopt als het dak eraf is. Daardoor zou één kant van de motorruimte veel warmer worden dan de andere – zozeer dat de dempervloeistof en ophangingsrubbers aan één kant warmer en dus zachter werden, waardoor het weggedrag op een wiebelige manier beïnvloed werd. Een cabrioetje bouwen – er komt nog heel wat bij kijken...

En zo waren er nog wat dingetjes. In de

daklijst van de Coupé zitten airbags – dat gaat wat lastig in een roadster. En dus kreeg die nieuwe stoelen met ingebouwde plofzakken. Ook de deuren moesten anders, want een roadster ziet er wel zo fraai uit zonder raamstijlen. Ze klappen gelukkig nog wel naar boven open – blijft een erg cool gezicht, en nog praktisch qua krap parkeren en toch kunnen uitstappen ook. Al is dat in- en uitstappen wel iets waar je een beetje op zult moeten oefenen om er niet meteen als een motorisch nogal uitgedaagd iemand uit te zien. De auto is erg laag en de dorpel enorm breed, en dat levert niet altijd even charmante in- en uitstapperikelen op. Blij dat wij doorgaans niet kortgerokt door het leven gaan. Wat ook iets minder elegant is: de zijruiten passen net niet helemaal in de deuren – er blijft altijd een randje uitsteken.

Een ander navrant verschil tussen de beide i8-varianten is dat de Coupé twee minuscule stoeltjes achter heeft – van het type waar Roel van Velzen zwaar claustrofobisch van zou worden, maar toch. Die schitteren bij de Roadster door afwezigheid. Daar wordt namelijk het dak verticaal opgeborgen en kun je, eigenlijk wel handig, nog best het een en ander aan bagage kwijt. Dat dak kun je trouwens in 15 seconden openen of sluiten, ook rijdend tot 50 km/u.



Klap de pook naar links en je hebt de sportmodus te pakken

## ‘Surrealistisch: de wind door die paar haren voelen waaien, héél hard rijden en toch alle vogeltjes horen’

Welbeschouwd is de i8 Roadster meer een targa dan een echt open tweezitter, maar dat heeft ook zijn voordelen. De turbulentie is zeer beperkt en je kunt er ook open tot op hoge snelheden op normaal volume een gesprek in voeren. Waar je na een open snelwegritje in een Mazda MX-5 een week later nog de klitten uit je haren kunt proberen te kammen, stap je bij de i8 nog alleszins herkenbaar uit.

Wat ons bij het rijden brengt, het beste dat de i8 Roadster te bieden heeft – wat met zo’n uiterlijk op zich al bijzonder is. Ook qua aandrijving is het nogal een buitenbeentje. Een sportauto met een 1,5-liter driecilindertje, daar krijg je aan de bar van de kroeg nou niet meteen de handjes voor op elkaar. En als je ter verdediging roept dat een elektromotor daar heus nog wel een prestatieduit bij in het zakje doet, sta je waarschijnlijk de rest van de avond alleen, tevergeefs drankjes aan te bieden aan de treurigste muurbloem van de zaak.

Toch hebben niet zij gelijk, maar jij. Het is een wat malle, maar gouden combinatie, die driecilinder met zijn elektrische maatje.

De eerste zorgt voor een best donkere grom (oké, geholpen door wat versterking via de speakers, maar die overdrijft niet en klinkt natuurlijk) die een viercilinder niet kan leveren. Daarbij: met 231 pk zit je niet direct om power verlegen. Doe daar 143 elektro-pk's bij (12 meer dan voorheen), en je begrijpt dat vermogen nooit het probleem van de i8 Roadster kan zijn. Blijkt ook wel uit de cijfertjes. Van 0 naar 100 km/u? 4,6 seconden. Top? 250 km/u. En het mooie is: die kracht is er *altijd*. De elektromotor is immers altijd wakker, ook als de turbo van de benzinemotor dat nog niet is. Elk gat dat die laatste laat liggen, wordt door de eerste opgevangen. En dat resulteert niet alleen in een volstrekt lineaire versnelling, zonder hippe gadgets als *launch control* – ook bij 130 km/u op de snelweg krijg je als je op het rechterpedaal drukt een onmiddellijke schop in je rug. Een Prius met kapsones, deze aandrijflijn? De Toyota kan het woord kapsones niet eens spellen, terwijl de i8 met deze combi de middelste letter van de merknaam een heel nieuw, futuristisch elan geeft.

Daarbij: hij biedt een aantal mogelijkheden die je tot voor kort als cabrijder met een lampje kon zoeken. Zo kun je op dat verlaten bergweggetje in dat fraaie natuurgebied gewoon de boel op vol-elektrisch zetten. Stel je voor: jij beukt de ene na de andere haarspeldbocht keihard de moeder, terwijl je ondertussen niet eens de zingende vogeltjes in hun paringsdrift stoort. Dat frêle nachtegaaltje dat zo zijn best doet om dat lekkere blondje zijn nest in te tralalaën, en jij bent er, snot in je ogen van de inspanning, gewoon getuige van. Kom daar eens om in je Lambo Huracán Spyder, lompe hork dat je d'r bent.

Het is een bijna surrealistische ervaring om de wind door je schamele haardos te voelen, écht heel hard door te rijden en toch gewoon alle omgevingsgeluiden ongefilterd door te krijgen. Alles is normaal – nou ja, voor zover een *elektrische* stuurbeveiliging die precies doet én communiceert wat de banden meemaken dat ooit zal worden. Dat lukt bijna nooit, maar het kan dus wel. De vering en demping, die afgesteld zijn op een haast griezelig





## BINNENIN

1

### In de weg

A-stijl is heel dik en zit bij bochten naar links echt ontzettend in de weg. Uitkijken dus

2

### Digitaal

Meterwinkel is helemaal digitaal en biedt een schat aan zelf te kiezen informatie

3

### Ukkie

In tijden dat schermen steeds groter worden, is dit een ukkie. Wel fraai en superscherp

4

### iDrive

Wordt elke keer beter en werkt gewoon prima. Scherm aanraken kan ook, trouwens

5

### Vakje

Klein vakje voor rommel – opbergruimte houdt, zoals vaak bij roadsters, niet over

## SPECS

**Motor**  
1.373 cc

driecilinder turbo hybride  
**374** pk @ 5.800 tpm  
570 Nm @ 3.700 tpm

**Aandrijving**  
achterwielen  
6v automaat

**Prestaties**  
0-100 km/u in 4,6 s  
top **250** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**  
2,1 l/100 km  
46 g/km CO<sub>2</sub> **A**

**Afmetingen**  
4.689 x 1.942 x 1.291 mm  
(l x b x h)

2.800 mm (wielbasis)  
1.570 kg

42 l (benzine)  
88 l (bagage)

**Prijzen**  
€ 163.995 (NL)  
€ 166.500 (B)

perfecte mix tussen comfort en sportief weggedrag: dat we bochten zó konden nemen zonder dat er ook maar een bandje begon te piepen, is ook niet echt normaal. De *push*, de *power* die uit de hele aandrijflijn klotst – het lijkt normaal, voor een sportwagen met een blauw-witte propeller op z'n neus, maar tegelijkertijd blijft iets in je zich afvragen: 'Een driecilindertje? Dit?'

Waarbij we komen op het laatste punt: wielrenners. Geachte MAMIL's (wat, zeer toepasselijk, staat voor *Middle-Aged Men in Lycra*), even het volgende. Heus, we begrijpen dat jullie wat aan die immer groeiende bierbuik willen doen. Wij zouden er geen met sponsornamen bedekt plastic pakje voor aandoen, en zo'n broekje staat zelfs

Doutzen belachelijk, maar goed. Als we jullie, zes rijen dik en zeven rijen lang, zwendend en stoempend zo'n prachtige slingerende bergweg op Mallorca omhoog zien kreuken: respect. We vragen ons ook af hoe dat in vredesnaam gezond voor je kan zijn, maar toch. We doen het jullie niet na. Heel bewust, overigens, maar dat terzijde.

Het is ons echter een raadsel waarom jullie daar zulke ontzettende hufters van moeten worden. Waarom jullie geen bocht kunnen nemen zonder op de verkeerde weghelft uit te komen. Waar dat onuitstaanbare en schijnbaar permanente rothumeur vandaan moet komen. Waarom jullie niet begrijpen dat er ook nog andere mensen op de weg zijn. Die, want 374 pk,

net iets vlotter zijn dan jullie en er dus misschien weleens langs zouden willen. En waarom jullie die, als ze jullie uiteindelijk dan toch inhalen, zonder enig gevaar of risico, dan collectief moeten trakteren op boze gebaren en een scala aan veelal buitenlandse scheldwoorden, met ziektes, of over onze moeder.

We probeerden het eerst in de hybride-modus, en vooruit – misschien schrikken jullie dan van het geluid. Van dat driecilindertje. Dus probeerden we het later op vol-elektrische wijze – misschien schrokken jullie toen van het gebrek aan geluid. Kan allemaal wezen. Wij schrokken ook, telkens, van jullie totale gebrek aan sociaal besef. 'Alleen op de wereld' was een boek, vrienden, niet de naam van jullie levensmotto. Gebruik in plaats daarvan eens 'Het leven is mooi'. Geloof ons: dat is beter. Voor iedereen.

Waren wij dan wel voorzichtig genoeg, vraag je? Zeker. Wat helpt is dat het uitzicht uit de i8 vrij dramatisch is. De a-stijlen zijn dik genoeg om een heel peloton in te laten verdwijnen, dus dan kijk je wel uit. En met die altijd meteen beschikbare kracht merk je maar weer eens dat vermogen bij inhaalacties gewoon een veiligheidsaspect heeft: hoe sneller je er voorbij bent, hoe beter. Hoer je ook wat minder scheldwoorden...



En nou goed klapwieken, dan stij je op



HET  
VONNIS

16

20

Blijft een futuristisch ontwerp dat zonder dak alleen maar aan karakter wint. Een van de charmes van open rijden, de motor extra goed kunnen horen, werkt ook tegengesteld: zonder motorgeluid zijn fluitvogeltjes en scheldfietzers extra vermakelijk

Foto's: BMW



# Op karakter

Mercedes-AMG G 63

EEN MEMORABEL MOMENT: EEN VAN DE LAATST OVERGEBLEVEN  
DINOSAURUSSEN UIT DE AUTOWERELD IS DRASTISCH AANGEPAKT.  
AL ZOU JE DAT OP HET EERSTE GEZICHT NIET ZEGGEN





**W**e zullen niet beweren dat we er elke dag mee bezig waren, maar regelmatig spookte de vraag toch wel door ons hoofd: wat moet er toch van de G-klasse worden als hij door moderne veiligheids-eisen wordt weggereguleerd? Mercedes had hun trotse terreinwagen, die volgend jaar zijn 40<sup>e</sup> verjaardag viert, in zijn loopbaan al enkele malen gewijzigd; begin jaren negentig zelfs zo ingrijpend dat de auto een nieuwe interne modelcode kreeg toegewezen. Maar ondanks de stroom updates in de vorm van modernere motoren, frisse interieurs en de nodige vlotte led'jes was de G-klasse onderhuids nog altijd het Spartaanse hok dat in 1979 op de markt kwam.

Om eerlijk te zijn is dat iets wat ons langzaam maar zeker begon tegen te staan. De G was immers nooit bedoeld als luxueuze SUV – hij was een werkpaard dat in de loop van de tijd werd verstikt met lappen leer en alcantara. Hij was zo langzamerhand te chic voor terreinkrasjes, maar ook te archaisch om acceptabele rijeigenschappen te hebben, waardoor je er dus eigenlijk precies niets mee kon.

Voor het geld dat een G-klasse moest kosten, bood een Range Rover niet alleen betere prestaties op de weg en meer

veelzijdigheid, maar ook een duidelijke denkwijze en een ondubbelzinnig doel. De gestoorde versies die Mercedes de laatste jaren op de wereld losliet – de G 65, de 6x6, de 4x4<sup>2</sup> – waren hilarisch, maar hielpen bepaald niet om de geloofwaardigheid van het model op te vijzelen. Het viel niet te ontkennen: Mercedes' venerabele nutsvoertuig was alle nut voorbij.

Toen Land Rover enkele jaren geleden een conceptversie van de volgende Defender liet zien – een retro-guitig hip-geval dat niets meer met het origineel te maken had – lag het voor ons eigenlijk voor de hand dat de G-klasse hetzelfde lot wachtte. Hij zou opnieuw worden uitgevonden, voor een nieuwe doelgroep in nieuwe tijden. Er zouden wat eervolle verwijzingen naar z'n voorvader in zitten, maar verder zou er na de wervelwind van design en techniek 'gewoon weer een SUV' overblijven.

Onze slok koffie vloog dan ook door ons kantoor toen de eerste foto's van deze nieuwe G eerder dit jaar werden vrijgegeven. Is het echt waar? Heeft Mercedes gedaan wat de regelgeving anno 2018 onmogelijk zou moeten maken en hebben ze hun vierkante relikwie niet omgegooid, maar doorontwikkeld?

Je hoeft maar één blik op de nieuwe

G-klasse te werpen om vast te stellen dat ie fundamenteel nog steeds antiek is. Externe scharnieren voor de deuren, een vlakke voorruit, die typische knipperlichten op de voorspatborden. Tegelijkertijd spot je de nodige verschillen: hij is duidelijk breder, heeft een iets ronder ogend front, en de naden tussen de carrosseriedelen zijn kleiner. Maar dat was het dan ook wel. De relatie met de oer-G is onmiskenbaar.

In werkelijkheid is alles nieuw – op de deurgrepen, de reservewielhoes en de koplampsproeiers na. Mercedes bespaarde maar liefst 170 kilo door het gebruik van ultrasterk staal en aluminium. Onder-tussen maakten ze de boel 55 procent stijver, onder andere door het dakpaneel op z'n plek te laserlassen. Ze waakten ervoor om niet alleen de *look*, maar ook de *feel* van het origineel te behouden: de deuren moesten per se sluiten met die kenmerkende, metalige klik.

Ook onderhuids zijn er talloze wijzigingen. Er zijn nog steeds een ladderchassis en drie volledig te sperren differentiëlen, maar de vooras is niet langer star – er werd een compleet nieuwe, onafhankelijke ophanging met dubbele wishbones ontwikkeld. De achteras kreeg een multi-link ophanging, de transferbox voor

Beenruimte zat, en je kunt een hoge hoed op



## 'Z'n mud cred werd op alle vlakken nog indrukwekkender dan ie al was'

de lage overbrenging gebruikt nu een lamellenkoppeling. Er is meer grondspeling en doorwaaddiepte, een grotere hellingshoek, en ook de aanloop- en afrolhoeken zijn gegroeid. De *mud cred* van de G, kortom, werd op alle vlakken nog indrukwekkender dan ie al was.

Instappen is een verwarrende ervaring: je gaat terug in de tijd, maar ook weer niet. Het is een forse klim naar de bestuurdersstoel (de AMG-versie die we testen, heeft standaard treeplanken) en als je eenmaal zit, kijk je je ogen uit. Om te beginnen is het herkenbaar G-klasse: het dashboard is ondiep omdat de voorruit zowat rechtop staat, de zit is ongevoelbaar hoog en toch zit het plafond gevoelsmatig nog een meter boven je. Midden op het dashboard prijken drie grote schakelaars voor de differentiëlen, en de passagier heeft de traditionele handgreep voor zijn neus om zich aan vast te grijpen als het er te wild aan toe gaat.

Dit is echter ook de plek waar je de grootste zichtbare wijzigingen aan de G zult vinden. Mercedes implementeerde

hun nieuwste dashboard-opzet met twee mega-schermen naast elkaar, te bedienen met een centrale controller of met twee aanraakgevoelige knopjes op het stuur. Het aardige is dat het totaal niet doet met de ouderwets-hoekige omgeving waarin je je bevindt. De ronde ventilatieopeningen kennen we uit de CLS. De afwerking, in dit geval met koolstofvezel, is zoals gebruikelijk onberispelijk.

De G-klasse werd maar liefst 12 centimeter breder en dat is uiteraard in het interieur te merken. Zat je voorheen bijna tegen het deurpaneel aan, nu is de ruimte voor je heupen en schouders een stuk minder beklemmend. De zitpositie is zelfs uitstekend: je hebt alle overzicht en het stuur komt ver naar je toe. Je zou haast het idee krijgen dat je klaar bent om een stevig potje met de G te gaan hoeken. En weet je wat? Dat zou nog kunnen ook.

Oké, we zullen niet overdrijven: dit is nog steeds een hoge auto van 2.500 kilo, dus een echt feest in de bochten zal ie nooit worden. Wie echter de forse portie hellingen en wringen verwacht waar de

vorige AMG G-klasse om bekendstond, komt bedrogen uit. De extra breedte en de nieuwe ophanging zorgen voor een solide voetafdruk op het asfalt, waardoor de G 63 nu fysiek problemen kan oplossen waar z'n voorganger elektronica voor nodig had. Ga je toch te ver, dan grijpt het ESP alsnog vriendelijk in en hervind je snel de balans.

Ook uitnodigend werkt de nieuwe besturing, die nu elektrisch bekrachtigd is en direct reageert – maar niet zo direct dat het stuur op onverhard terrein uit je handen slaat. Er zijn verschillende rijmodi die de zwaarte beïnvloeden, en ja, de nieuwe techniek betekent dat de G-klasse nu zichzelf kan inparkeren. Sowieso is Mercedes losgegaan qua gadgets: er is actieve rijstrookassistentie, adaptieve cruisecontrol, de carrosserie zit vol met camera's en er zijn sensoren voor zo'n beetje alles, van wielhoeken tot bandendruk en -temperatuur. Geen enkele G heeft luchtvering – te fragiel – maar adaptieve dempers weten zelfs de klappen van de grootste (22-inch) wielen te isoleren.

Dit is wat je hond ziet. Geef hem gehoorbescherming





## BINNENIN

1	2	3	4	5
<b>Spiegel</b>	<b>Stoelen</b>	<b>Schermen</b>	<b>Differentiëlen</b>	<b>Low Range</b>
Al met al is dit waarschijnlijk het meest gestroomlijnde onderdeel van de hele G-klasse	Verwarmd, gekoeld, met massage – en met bolsters die tegen-duwen in de bochten. Kan handig zijn	Alles wat je ooit wilde weten over wat er gaande is met je G. In de Sport-modus zie je dit	Volledig te sperren voor het betere klauterwerk. Standaard koppelverdeling is 40/60	Nu écht low: 2,93:1 in plaats van 2,1:1. Is rijdend in te schakelen: kort de pook in neutraal zetten

## SPECS

<b>Motor</b>	3.982 cc V8 biturbo
<b>585 pk @ 6.000 tpm</b> 850 Nm @ 2.500 tpm	
<b>Aandrijving</b>	vier wielen 9v automaat
<b>Prestaties</b>	0-100 km/u in 4,5 s top <b>220 km/u</b>
<b>Verbruik (gemiddeld)</b>	13,2 l/100 km 299 g/km CO <sub>2</sub> <b>G</b>
<b>Afmetingen</b>	4.873 x 1.984 x 1.966 mm (l x b x h) 2.890 mm (wielbasis) 2.485 kg 100 l (benzine) 454 l (bagage)
<b>Prijzen</b>	€ 231.550 (NL) € 156.211 (B)

Erg mooi allemaal, maar we hebben het nog niet gehad over het absolute *party piece* van deze auto – en eigenlijk van elke AMG die de cijfers ‘63’ krijgt opgespeld. Ja, de snelste G-klasse mag het voortaan doen met de 4,0-liter biturbo V8 uit de AMG GT, in dit geval getuned tot GT R-specificaties: 585 pk en 850 Nm. In combinatie met de sublieme 9G-Tronic-automat gaat hij van 0 naar 100 km/u in 4,5 seconden en bereikt hij een begrensde top van 220 km/u (optioneel 240 km/u) – een snelheid waar ie zo ontstellend rap naartoe dendert dat je zou zweren dat iemand de luchtweerstand even heeft uitgeschakeld. Alleen het windgeruis en de flapperende ruitenwissertjes laten je

weten dat je in feite iets bovennatuurlijks aan het doen bent.

Zoals gebruikelijk negeert deze V8 het feit dat hij twee turbo's heeft die het uitlaatgeluid zouden moeten dempen. Zijn klank is ongelooflijk: diep en dreunend, aangevuld met de juiste dosis schel geklepper. Het interieur fungeert als een grote, vierkante versterker voor de donkerste tonen, en door de *sidepipes* die onder de treeplanken naar buiten priemen, is het af en toe alsof er een kwaai hommel in je oor zit. De sensatie van dit geluid in combinatie met de bedrieglijke versnelling van iets enorms gaat nooit, maar dan ook nooit vervelen.

Echte G-fanaten kan dit wellicht weinig

schelen. De vraag voor hen is: hoe doet ie het in het terrein? Wel, de AMG krijgt uitgebreide offroad-instellingen mee, en op een ruig pad vol modder en stenen dachten we dat we goed bezig waren door er met een redelijk tempo overheen te hobbelen. Tot we de instructeur van AMG vroegen om ons een rondje mee te nemen voor onze video (zie [topgear.nl](#)). Wat volgde, vergeten we nooit meer: een rallystage-achtige dollemansrit waarbij de wielen stuiterden in hun kasten en de keien tegen de flanken klapten. De G 63 leek uit graniet gehouwen: hij gaf geen piepje, kraakje of waarschuwinglampje. Enkel het leer van de handgrepen is wellicht iets verkleurd door ons onwillkeurige angstzweet.

Je denkt misschien dat Mercedes de makkelijke weg heeft gekozen door de G-klasse grotendeels 'hetzelfde' te laten. Het tegendeel is waar. Zorgen dat een auto met een vorm als deze voldoet aan moderne eisen en regelgeving is wellicht lastiger dan een ander ontwerp tekenen dat daar van meet af aan rekening mee houdt. Het is prijzenswaardig dat Mercedes zich inspande om dit stukje historie met gepast respect te laten evolueren. De G is nog steeds een G, en de wereld is een unieke machine rijker.



Er was geen pad, tot de G er reed



HET VONNIS **19** 20

Een ongewone score voor een nogal ongewone creatie. De AMG G 63 is waarom wij van auto's houden. Z'n opzet is puur, hij is volstrekt capabel en tegelijkertijd volslagen gestoord. Een van de geweldigste auto's die er zijn

Foto's: Mercedes

Check ook  
[jfkmagazine.nl](http://jfkmagazine.nl)

NU IN DE  
WINKEL

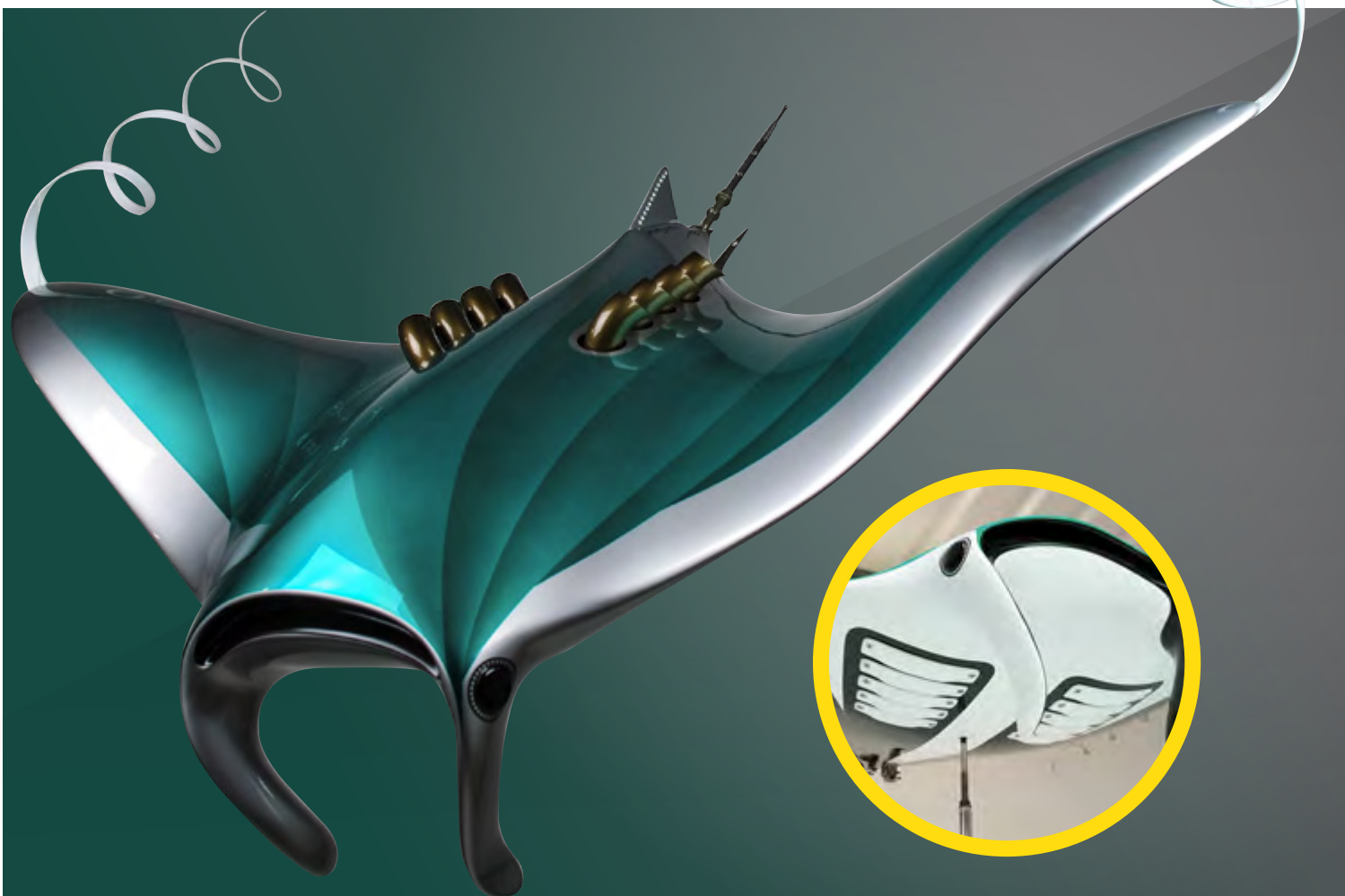


# JFK MAGAZINE

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

# Coolstuff

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



## Racing J-kunstwerk

De vis wordt duur betaald. Althans, als ie van koolstofvezel is en geconcipteerd blijkt door kunstenaar Alastair Gibson, zoals deze Racing J Manta. Gibson stelde zijn werken (het betreft hier een reeks) samen uit originele Formule 1-gear. Hij heeft daarbij de *look & feel* van drie illustere teams (Mercedes, Ferrari en Force India) in zijn art-zeebanket verwerkt. Deze Racing J Manta's zijn net zo schaars als de blauwvintonijn, want het blijft bij deze drie.

Ca. € 34.000

[www.carbonart45.com/artwork](http://www.carbonart45.com/artwork)



01

02



03

04



05

01

## YVRA 1958 L'ESSENCE DE L'AUTOMOBILE

Oké, je ruitenwisservloeistof meurt naar chemicaliën en daar biedt geurmerk Yvra een oplossing voor: 2,5 liter hemelse geur voor 40 euro. Een beetje aan de prijs, maar je auto ruikt niet meer naar natte hond. Ook wat waard.

€ 39,50

[www.yvra1958.com](http://www.yvra1958.com)

02

## Nokia 8110 4G

Toen Keanu Reeves hem twintig jaar geleden in *The Matrix* (met een stiekem door de SFX-afdeling aangebracht veertje) stoicijns openklapte, wilde iedereen fluks de Nokia 8110 hebbôn. Gelukkig is er nu een officiële Finse 2018-reboot, waarvan de batterijduur heel 1999 is: 25 dagen!

€ 79

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

03

## Lanmodo carcover

Je hebt geen garage, carport of stalling voor je geliefde auto? Plant er dan gewoon een pluutje op, oftewel: een carcover, die je met een zuignap en scheerlijnen (dus windproof) aanbrengt. Deze autotent met glasvezelgeraamte past op de meeste bolides en is diefstalbestendig.

Ca. € 240

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

04

## Cellularline HIDE

Ze zijn bijna bionisch, deze in-ear-dopjes. Je gesprekken en muziek slaan de oorschelp over en komen rechtstreeks binnen bij het trommelvlies. De lijn heet HIDE (omdat je ze – dūh – niet ziet), maar RAIN was beter geweest, want je wordt er vrij autistisch van. De dopjes bewaar je in een rond doosje dat ook fungeert als powerbank.

€ 79,99

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

05

## Aquajet Dive H2

Zie de Aquajet Dive H2 als je persoonlijke Flipper die de Noordzee voor jou verandert in één groot Dolfijnarium. Pak de Aquajet bij de zijvinnen en hij sleurt je met zijn elektromotor over, door én onder het sop met 10 km/u en tot 20 meter diep. Jules Verne, eat your heart out.

Ca. € 570

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

## CADEAU VAN DE MAAND

(ALLEEN VOOR ABONNEES)

**TopGear geeft weg:**

**6x Calvin Klein-zonnebril van € 139 per stuk**



CALVIN KLEIN

Calvin Klein is één van de meest vooraanstaande fashion- en designstudio's van de wereld. Het Amerikaanse merk is in 1968 opgericht door modeontwerper Calvin Klein, werd groot in de jaren zeventig en viel daarna onder meer op door de controversiële marketingcampagnes met wereldsterren als Kate Moss, Mark Wahlberg, Doutzen Kroes, Lara Stone en Justin Bieber.

Vandaag de dag staat de Belgische ontwerper Raf Simons aan het hoofd als Chief Creative Officer en is het merk heter dan ooit tevoren. 'Wij staan voor modern, hedendaags, puur en minimalistisch. En voor seks, met hoofdletters.'

Dit jaar bestaat Calvin Klein 50 jaar en om dat te vieren, mogen wij zes te gekke zonnebrillen ter waarde van 139 euro cadeau geven!

Voor meer informatie: [www.calvinklein.nl](http://www.calvinklein.nl), of telefonisch: 00800 7200 2020.

**Wat moet je doen om zo'n Calvin Klein-bril 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 6 juni) en je dingt automatisch mee naar de bril. Mocht je tot de winnaars behoren, dan krijg je vanzelf bericht.

De Vanguard-tassen van vorige maand zijn gewonnen door Ton Doornberg uit Oldenzaal (aktetas) en Jan Zagema uit Utrecht (weekendtas). Jullie krijgen de prijs zo snel mogelijk thuisgestuurd.

Abonnees die de afgelopen twee jaar al een mooie prijs hebben gewonnen, zijn helaas uitgesloten van deelname.

VETTE  
FIETS



## AUTO FABRICA TYPE 11

Vloeiend vormgegeven straatvechter met schitterende propties ★★★★★

→ In de Yard Built-serie van Yamaha, waarin zowel dealers als professionele motorfietsbouwers zich vergrijpen aan productiemodellen van het merk, komen regelmatig interessante projecten langs. Dit is de laatste die ons opviel: een XSR900 die door het Britse Auto Fabrica werd omgetoverd tot de prachtige Type 11 Prototype 2.

De Type 11 'verkent de grenzen van vakmanschap en conceptueel design', aldus Auto Fabrica. Wat ze daar waarschijnlijk mee willen zeggen: hij zit uitmuntend in elkaar en ziet eruit als niets anders op twee wielen. Grappig genoeg begonnen de broers Bujar en Gazmend Muharremi, oprichters van de customshop, eerst te sleutelen aan een klassieke Yamaha XS750, die uitmondde in een stijlsoefening die ze Type 11 Prototype 3 noemden. Vervolgens bouwden ze, nu wel op basis van de XSR900, een circuitgerichte racer onder de naam Prototype 1. Deze twee fungeerden als inspiratie voor de uiteindelijke Yard Built-creatie die je op deze foto's ziet, de

Type 11 Prototype 2. We hadden geen idee dat ze er in Engeland zo'n vreemde telling op na hielden.

Gecentreerd in de Type 11 vinden we Yamaha's 900-cc driecilinder; daaromheen veranderde zo'n beetje alles. Het frame werd aan de achterkant ingekort en erbovenop werd een kunstige, ogen-schijnlijk uit één stuk bestaande combinatie van kuip, tank en zadel geplaatst. Handgemaakte uitlaten – twee rechts, één links – buigen zich sierlijk een weg naar achter. De voorvork draagt niet langer een stuur, maar twee clip-ons die aan weerszijden uit de kuip steken. Een priemende koplamp, een gelaagd custom-achterlicht en een digitale teller zijn feilloos in het geheel verwerkt.

De Type 11 is geen museumstukje: hij wordt daadwerkelijk in een gelimiteerde oplage geproduceerd. Auto Fabrica verwacht de eerste exemplaren rond de herfst af te zullen leveren.

**Prijs: n.b.**

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



# THE ULTIMATE GIFTBOX FOR MEN

VOOR SLECHTS  
**€ 39,95!**

EXCL. VERZENDKOSTEN À € 4,90\*

TER WAARDE VAN

**€ 354,26**

1



2



3



4

II Gemini



5



## 1. Safety Experience Center – anti-slipcursus t.w.v. € 129

Hoe krijg je een slippende auto weer onder controle? Wat is de maximale remcapaciteit van een voertuig? Hoe kun je het veiligst een obstakel ontwijken? Tijdens deze spannende, drie uur durende anti-slipcursus krijg je inzicht in het ontstaan van ongevallen. Onder begeleiding van ervaren instructeurs leer je hoe ongevallen voorkomen kunnen worden.

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

## 2. 1922 by J.M. KEUNE CLASSIC GEL t.w.v. € 19,50

Styling-gel voor extra stevigheid en glans. Fixeert elke stijl. Bevat creatine en hennep.

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

## 3. Castelij n & Beerens notitieboekje t.w.v. € 34,95

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

[www.castelijnenbeerens.com](http://www.castelijnenbeerens.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 aanstekers-aansluiting. En met de extra USB-poort heb je nog een extra laadpunt.

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

## 6. Vanguard-weekentas t.w.v. € 49,95

Vanguard richt zich op mannen die schoonheid en hoogstaand design belangrijk vinden en dit zoeken – en vinden – in klassieke motoren, stijl-

\* De verzendkosten voor België zijn € 9,90





**JE BESPAART  
BIJNA  
90%**



volle 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. 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)

**9. 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 meesters, 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)

**10. 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)

**11. TRESANTI zomersjaal t.w.v. € 29,95**

Luxe, blauw met grijs gestreepte sjaal gemaakt van viscose, wol en acryl-blend 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)



ASTON MARTIN

K067 LXM

**ASTON MARTIN VANTAGE**

**Motor**

3.982 cc

V8 biturbo

**510** pk @ 6.000 tpm

685 Nm @ 2.000 tpm

**Aandrijving**

achterwielen

8v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 3,6 s

top **314** km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

10,5 l/100 km

245 g/km CO<sub>2</sub> 

**Afmetingen**

4.465 x 1.942 x 1.273 mm

(l x b x h)

2.704 mm (wielbasis)

1.530 kg

73 l (benzine)

bagageruimte n.b.

**Prijzen**

€ 211.000 (NL)

€ 152.000 (B)

# RUWE DIAMANT

Waar kun je beter de nieuwe sportauto van Aston Martin testen dan in het Atlasgebergte, diep in het hart van Marokko? Al moet je er dan wel eerst zien te komen



## Beroemde laatste woorden: 'Hé, een makkie.'

**De veerboot heeft de nieuwe Aston Martin Vantage precies op tijd op Afrikaanse bodem afgeleverd, en als we de haven van Tanger binnenrollen, mompelen we zoiets als 'hé, een makkie, dan zitten we om acht uur aan het diner in het hotel'. Idioten die we zijn. Het duurt vervolgens nog twee uur voordat we door de douane komen.**



Het geeft ons in elk geval ruim de tijd de eerste nieuwe sportauto van Aston in dertien jaar (als je de DB11 tenminste een GT noemt) goed in ons op te nemen, voordat we 'm (hopelijk) drie dagen zullen rijden op de vreemde en prachtige wegen in de binnenlanden van Marokko. Dit was niet het plan dat Aston voor ogen had. Aston had voor de nieuwe Vantage een extravagante persintroductie bedacht op de wegen rondom en op het circuit van Portimão, in Portugal, maar dat vonden we toch iets te gewoontjes. Als je een auto echt wilt leren kennen, als je al z'n makkes en bijzonderheden aan den lijve wilt ondervinden, dan is er geen betere methode dan 'm mee op avontuur te nemen op onbekend terrein. En dat is waarom we, slechts een uur na de auto te hebben opgehaald in Gibraltar, op een boot naar Tanger zaten, terwijl we ons afvoegen wat ons te wachten stond.

De Vantage is niet langer een concurrent van de Porsche 911 Carrera – hij is nu een 211.000 euro (152.000 euro in België) kostende, 510 pk sterke supersportauto die extravert en ontzettend is, omdat de DB11 (waarvan hij zijn ingekorte aluminium platform leent) zo veel meer relaxt is. Te vroeg in het verhaal voor een Bond-analogie? Vooruit: de DB11 is de keurig gekapte Pierce Brosnan, waar de Vantage de gespierde Daniel Craig is, die niet lacht maar hooguit vilein grijnst.

We moeten het eerst maar eens hebben over de meest onderscheidende karaktertrek van de Vantage. Nee, dat zijn niet z'n twee turbo's, noch is het de 4,0-liter AMG V8 waarin die turbo's zich bevinden. Het is de Vulcan-achtige, walvismuilvormige opening in z'n neus, omgeven door een fluorescerende rand die zeker tijdens een Marokkaanse zonsondergang pijn doet aan je ogen. Die definieert 'm. Hij is niet zo mooi als de oude Vantage, wel dan? Maar hij is gemener. Onbeleefder. Die fluorlijn zuigt z'n brede schouders visueel omlaag en zorgt ervoor dat z'n houding nog fermier wordt. Hij lijkt aan de grond te zijn genageld, ook door de al even goed zichtbare diffuser. Z'n vorm is prachtig, met gedurfde details. Mooi werk, je kunt er uren naar kijken.

Drie in scherp gesneden uniformen gestoken douaniers zijn niet onder de

indruk van het papierwerk dat bij de Vantage hoort. Uit een beetje gebroken Engels, wat woordjes Frans en ons gênante Spaans, begrijpen we uiteindelijk dat ze de eigendoms papieren willen zien.

Ze hebben nog nooit gehoord van 'Eshun Mertien'. Een exemplaar van dit magazine om uit te leggen waarom we een auto hebben die we niet kunnen betalen, wordt ook niet met groot enthousiasme ontvangen. Uiteindelijk, meer door uitputting aan hun kant dan door onze overtuigingskracht, mag de Aston verder – al kost dat ons een van onze videocamera's, die zomaar wordt geconfisqueerd.

Nog steeds vervuld van een naïef optimisme wat betreft de rest van de avond rijden we in de schemering Tanger binnen. Vanavond willen we naar Casablanca, bijna 400 kilometer naar het zuidwesten. Daar kijken we naar uit. De film hebben we nooit gezien, maar we zijn ervan overtuigd dat het een stad is die is blijven steken in de glamour uit die tijd. Anders dan Tanger. Tanger is van de gekke.

Tanger past, als het om verkeersgekte gaat, zo in een rijtje met Parijs en Rome. Het verkeer gedraagt zich als een Russische Olympiër: snel en agressief en verwaarloosbaar wars van regels. Daarbij beschikken we niet over een kaart. In deze Vantage zit alleen Europese navigatie, en data downloaden op een ander continent kost waarschijnlijk twee keer zoveel als de benzine die de V8 verbruikt.

Gelukkig is de Vantage een vriendelijke auto. Hij reageert onmiddellijk op het gaspedaal, het rempedaal is zo geplaatst dat je het met je linkervoet kunt bedienen, en de transmissie is alert (hoewel de kruipneiging meer een sprintneiging is; stadsverkeer wordt er nogal knikkebollend staccato van). De spiegels op de deuren hebben het formaat van rugbyballen en zijn heel handig, totdat de lokale brommerbandietjes ons al snaphattend tussen de rijstroken door omsingelen.

Tijd om de stad zo snel mogelijk achter ons te laten en de Vantage te laten proeven van Marokko's tamelijk sublieme snelwegennetwerk. Plastisch chirurgen uit Beverly Hills kunnen alleen maar dromen van zulke smetteloze lijnen en oppervlakten. Iedereen rijdt en blijft netjes op z'n rijstrook, al is er wel eens een ►

bestuurder die geschrokken aan de kant gaat als ie ons achter zich ziet komen aandenderen. Er staan geen flitsers, trouwens. Het is rustig op de weg, en buiten koelt het snel af – met de airco uit verbruikt de Vantage op kruissnelheid 10,5 l/100 km. Z'n honger naar brandstof is dus overzichtelijk. Maar wij beginnen inmiddels wel trek te krijgen.

Na voor 250 dirham te hebben getankt (iets meer dan 20 euro – niet slecht voor 50 liter), kan de Aston er weer even tegenaan. Wij ook, overigens, want het bord Marokkaanse tajine bij het tankstation was werkelijk erg lekker. De Vantage is hier compleet in z'n element, zo lijkt het. De stoelen zitten ook na een paar uur nog steeds heel goed, z'n verbruik is fantastisch, er is minder bandengeruis dan in een 911, en op snelheid is hij prachtig stabiel, hoewel hij ten opzichte van de DB11 wat wielbasis heeft ingeleverd en minder ingewikkelde aerodynamica heeft. We hopen dat we Casablanca voor middernacht zullen bereiken.

De duistere keerzijde van Marokko's sublieme snelwegen is de corruptie bij de tolhuisjes. Ze horen en zien je aankomen in je Aston Martin met Britse platen, en dan is het betalen geblazen. Pinpassen: nooit van gehoord. Grijnzende mannen omsingelen de Vantage met pylonen en linten totdat hun geldhonger is gestild. Een bonnetje? Nooit van gehoord.

Goed, maar dan kom je uiteindelijk toch in Casablanca aan en is alles in orde, nietwaar? Nou, dat valt tegen. Het is er een smerige bende. Om twee uur 's nachts worden we gedwongen gaten in de weg ter grootte van kleine auto's te ontwijken, en leren we dat stoppen voor rood licht een optie is, voornamelijk vanwege je eigen veiligheid: niemand staat stil als het niet per se hoeft. Het is alsof we ons bevinden in een ineengestorte voormalige Sovjetstaat, en opeens is het feit dat we nog maar vier uur kunnen slapen als we de Vantage eenmaal hebben geparkeerd, achter een hek waar een waakhond de wacht houdt, van geen enkel belang meer. We willen zo snel mogelijk weg van deze plek. Wat een verschrikking. Bezoek alle steden ter wereld als je wilt, maar blijf hier weg.

Maar de volgende ochtend ziet de wereld er heel anders uit. Door een volle tank

benzine, met het vooruitzicht om Casablanca voorgoed te verlaten en de echte reden dat we naar Marokko zijn gekomen in het verschiep – de Tizi n'Tichka-pas dwars door het Atlasgebergte – worden we moraal gesterkt. Wat daarbij helpt, is dat we al van de Vantage zijn gaan houden, zelfs nog voordat we 'm echt aan de tand hebben kunnen voelen.

Hij is stevig geveerd. Hij is veel stijver dan de DB11, maar uitstekend gedempt. Het strakke en precieze weggedrag van de Vantage zorgt ervoor dat er een duidelijk verschil is tussen de tweezits sportauto en de 2+2 GT, waardoor iets waarover al jaren klagen – dat alle Astons op elkaar lijken en eigenlijk maar één kunstje kennen – eindelijk wordt opgelost. Je merkt aan alles dat er echt goed over 'm is nagedacht. Z'n ophanging heeft Porsche 911 GT3-kwaliteiten, en gaat goed om met elk soort wegdek. Hij neemt obstakels en gaten in de weg heel gemakkelijk, met stille, snelle bewegingen.

Het is een rechte maar niet al te lange weg voordat we de ring rond Marrakech zullen nemen rond lunchtijd (dat wordt vast een makkie), zodat we even de tijd hebben om de cabine te bestuderen. Die is om te beginnen behoorlijk comfortabel. De positie achter het stuur is niets minder dan uitstekend, de stoel is een geslaagde mix van afdoende ondersteuning en bruikbaar comfort. Je kijkt uit op een prachtige cockpit – cool, modern, en technisch – al valt er ook wel wat te mekkeren. Er is bijvoorbeeld geen handschoenvakje. Dan is er het virtuele instrumentarium van de DB11, gelukkig zonder de Playmobil-rand die de grote GT zo goedkoop doet lijken, maar helaas nog steeds met een gruiszige resolutie. Kom op jongens – dit is het tijdperk van oled-retinaschermen, niet van pixels.

Zoals je wellicht hebt gezien in de enigszins bekende film *Spectre*, reed Daniel Craig onlangs nog in een Vantage-designidee dat regisseur Sam Mendes ergens zag en toen besloot in te zetten voor de fictieve Britse geheime dienst. Wat ons betreft, is de productie-Vantage mooier dan 007's DB10, maar de verleiding om de cabine toch beter te maken dan die van de Q-afdeling heeft ervoor gezorgd dat hij nogal rijkelijk is bezaaid met knoppen. Nu hebben we niets tegen knoppen. ►

**‘Hij gaat van 0 naar 100 km/u in 3,6 seconden en heeft een top van 320 km/u. Hoe veel sneller had je 'm gehad willen hebben?’**





'Laat dat papierwerk maar even;  
wat is dat in vredesnaam voor  
bеспottelijke korte broek?'



Touwladdertje, nachtkijkers: de Vantage  
smeedt een snoop plan



Eerlijk is eerlijk: Aston wist  
het nieuwe SUV-prototype  
goed te camoufleren



Mevrouw Al-Hamadoui haalde ons buitenom in,  
maar op het rechte stuk zouden we zegevieran





Knoppen voelen lekker aan, het is fijn om eraan te draaien, ze zijn eenvoudiger in gebruik dan touchscreens terwijl je rijdt, en ze worden niet smoezelig door vieze vingers. Maar hebben we echt twee aparte tuimelschakelaars nodig voor de centrale vergrendeling? Moet de oeps-ik-geloof-dat-ik-ben-gecrasht SOS-knop echt per se pal naast die voor de tractiecontrole zitten? Wat ons betreft had dat warrige nest knoppen best wat simpeler gekund.

Maar dat is, toegegeven, spijkers op laag water zoeken. Het fundament van de cabine is puik. Het ruikt er letterlijk naar kwaliteit – geen enkele autobouwer weet leer zo lekker te laten ruiken als Aston Martin. Het Mercedes-infotainment en de Mercedes-stengels aan het stuur zijn mooi elegant geïntegreerd; de hele omgeving waarin je zit, voelt duurder aan dan die van een 911 of een 570S, en meer bijzonder dan die van een R8. Voor dit geld mag dat trouwens ook wel.

We passeren Marrakech – veel kleur, hitte en Aston-bewondering, en opnieuw een openbaring wanneer het weggedrag van de lokale bestuurders ervoor zorgt dat die in Tanger plots op goedmoedige verkeersregelaars lijken. Desondanks ongeschonden vecht de Vantage zich een weg zuidwaarts, waar hij eindelijk de kans krijgt z'n benen te strekken en te onthullen hoe Aston is omgegaan met de opmerkelijk directe reacties van AMG's geweldige biturbo V8. De Britten hebben daadwerkelijk iets toegevoegd: z'n geluid is nu rijker, maar meer ingetogen; we horen een rommelende grom die het midden houdt tussen de soundtrack van *Bullitt* en het geluid van Liam Gallagher tijdens een soundcheck.

Hij is aanzienlijk sneller dan de oude Vantage, maar nou ook weer niet zo snel dat je niet kunt genieten als je plankgas geeft: hij gaat van 0 naar 100 km/u in 3,6 seconden en heeft een top van bijna 320 km/u. Hoe veel sneller had je 'm gehad willen hebben? De transmissie heeft het soms lastig om soepel van z'n eerste naar z'n tweede versnelling te gaan, en schakelt niet zo vlot als de beste bakken met dubbele koppeling, maar Aston heeft duidelijk z'n best gedaan om de achttraps automaat zo goed mogelijk bij de levendigheid van de Vantage te laten passen.

Het weer verandert als we de bergen in rijden. Een vale zon wordt versluierd door dikke bewolking, waaruit op grotere hoogte eerst motregen en dan natte sneeuw begint te vallen. Een straatvechter met een korte wielbasis en turbo's zou hier in theorie een nachtmerrie moeten zijn, maar de Vantage heeft twee technische foefjes aan z'n kant. Ten eerste is Aston niet in de moderne val getrappt om de besturing zo direct te maken dat je, als je even aan de volumeknop komt, meteen achterstevoren staat. Je gaat bochten met vertrouwen in, en de auto volgt de ingezette lijn keurig – ook dankzij het elektronische differentieel, dat een primeur is voor Aston – en vindt telkens sensationeel veel grip.

De besturing van de oude Vantage was hydraulisch; voor fetisjistten van gevoelige besturing bestaat er niets mooiers. Nu is er elektrische assistentie, en het valt niet te ontkennen dat het een beetje ontbreekt aan gevoel en communicatie. Maar dit is pas de tweede keer dat Aston dat systeem toepast, en bovendien is dit

een heel prille Vantage: chassisnummer 39. We hadden geen hoge pet op van Porsches elektrische stuurbekrachtiging toen deze voor het eerst werd toegepast in een 911; zeven jaar later werkt het super. Zo lang zal het Aston waarschijnlijk niet kosten om dit systeem te perfectioneren.

Tizi n'Tichka heeft ook potentieel, en wel om een van 's werelds beste rijders-wegen te worden – als hij straks af is. Hier en daar treffen we een haarspeldbocht waarin het asfalt plots ophoudt en we ons op gravel bevinden; de Vantage werpt de steentjes hoog de lucht in. Het is een geweldige plek voor een heuvelklim-rally, maar alleen op de top is het wegdek momenteel effen genoeg om flink los te kunnen gaan.

Wat een onderstel heeft deze auto. We rijden 'm in de Track-modus voor de aandrijving en de Sport Plus-modus voor de demping, instellingen die je selecteert via makkelijk te bedienen knoppen op het stuur. De auto houdt zo de volledige controle over z'n bewegingen, maar reageert scherp op iedere input van de bestuurder. In het geval van een weg die zo glad is als gepolijst laminaat kun je in de Track-modus lekkere mini-driftjes maken bij het uitkomen van iedere apex. Hij voelt echt goed bedacht en gebalanceerd aan. Lekker laag, no-nonsense, geen aanstellerij maar superserieus. Veel beter handelbaar dan een AMG GT. Glorieus.

Jammer dat we zo weinig kansen krijgen om van 'm te genieten, omdat de weg onder ons volledig blank komt te staan. De regen die we eerder nog dachten te kunnen ontlopen, gutst nu naar beneden, als ruis in de lichtstralen van de led-koplampen. We leggen de rest van de route af in de duisternis; de Vantage sleept ons naar het hotelletje in Ouarzazate, waar we onder een miljoen sterren zullen overnachten. Dit is het meest zuidelijke punt van onze reis, ongeveer 800 kilometer van Tanger. Tegen de tijd dat we de Vantage terugbezorgen bij de mensen van Aston Martin in Gibraltar, zal de teller meer dan 2.500 kilometer hoger staan dan toen we 'm daar ophaalden.

Voor we weer de boot naar Europa nemen, krijgt Marokko nog een laatste kans om de Vantage te zegenen met een weg die de auto echt verdient; want eigenlijk hebben we die nog niet gevonden. Maar dan verschijnt zo'n weg alsnog, in de kronkelende, terracottakleurige vorm van de Dadès-kloof. De enorme canyons van zandsteen waren ooit koraalriffen vol leven, diep onder de zeespiegel. Miljoenen jaren van tektonisch geschuif later bakken ze in de Afrikaanse zon terwijl de Dadès-rivier kalmpjes een nieuwe bedding uitslijt in de diepste diepten van de valleien. Op de flanken van de bergen bevindt zich een sensationele weg.

De Vantage verslindt het asfalt. Hij knettert en gromt en z'n geluiden echoën tegen de wanden van het gebergte als hij de nauwe bochten uitkomt, de lange bochten verschroeit, en je bij iedere bocht meer vertrouwen geeft. De lokale inlanders horen 'm al van verre aankomen en komen uit hun huisjes om 'm te bekijken – ze wuiven 'm na, als echte rallyliefhebbers, om 'm dan in de volgende bocht voor eeuwig te zien verdwijnen. ►

**'Hier en daar treffen we een haarspeldbocht, waarin het asfalt plots ophoudt en we ons op gravel bevinden – de Vantage werpt de steentjes hoog de lucht in'**

**Gastvrij als Marokko is, werden we getrakteerd op druilerig Hollands weer**



Zelfs in een landschap als dit springt de Vantage in het oog



We kregen al snel spijt van ons plan om de Dadès-kloof in z'n achteruit te doorkruisen



De V8 turbo klinkt geweldig. Hier niet nee, maar dat heb je met foto's

## OP PAD MET DE VANTAGE



Onze 2.500 kilometer lange rondrit door de Atlas gaf de Vantage de kans zichzelf te bewijzen in steden, op snelwegen, op vloeiende a-wegen en op bergpassen die leken op kopieën van de Stelvio-pas, maar dan op Mars. Ben je ook van plan te gaan? Neem contant geld mee en vergeet niet het eten langs de snelwegen te proberen: dat is van Michelin-ster-achtige kwaliteit.

Het aardige aan de noodzaak om foto's en video's te maken van deze witte kogel, is dat we de mooiste delen van de weg door de Dadès-kloof drie of vier keer moeten rijden voordat de mannen met de lenzen tevreden zijn met hun shots. De geur van sissende remmen, de hete motor en het warme rubber tracht het aroma van het leer te overstemmen, maar de Vantage geniet duidelijk van de afstraffing. Na drie dagen samen op pad te zijn geweest, raken we steeds dieper onder de indruk van het gemak waarmee hij zich overal voor laat gebruiken. Hij biedt comfort als dat nodig is, en is toegankelijk als je 'm op z'n donder geeft. In het verleden duurde het vaak een paar jaar voordat nieuwe Astons echt goed werden; vaak moesten er nog zaken worden veranderd en instellingen worden gewijzigd. Ze waren meestal nog niet helemaal bij de les als ze werden geïntroduceerd. Maar deze Vantage is uit ander hout gesneden. Je merkt meteen dat hij goed in z'n vel zit – dat hij in essentie al klopt. Je vraagt je af hoe hij straks zal zijn, met een opvouwbaar dak, of met een V12, of als ie wordt gestript om gewicht te besparen.

De Vantage en wij genieten samen van de Dadès, in de wetenschap dat 1.000 kilometers aan bar rotsig landschap, dieven bij tolpoorten en stadsoorlog ons nog scheiden van de veerboot terug naar Europa. Het is allemaal net *Mad Max: Fury Road* – maar dan enger. De Vantage zal zich hopelijk niet laten kennen. Met een soort brute onoverwinnelijkheid zal hij zich overal doorheen moeten werken. Dat gebeurt, en dus komen we veilig thuis. En voor de verandering hoeven we nu eens niet onze optimistische laatste woorden in te slikken.

Want soms mag het dan wel tegenzitten, maar soms zit het ook weleens mee. De uitdagende trip terug, via Errachidia en dan noordwaarts naar Meknès voordat we via de kust naar Tanger rijden, blijkt – jawel – een makkie. Beleefde mensen bij de péage. Geen opstoppen. Prachtig weer. Het is net alsof de Aston deze hoek van Afrika voor zich heeft gewonnen, en het achterlaat als een betere plaats dan we drie dagen geleden aantroffen. Behalve Casablanca, dat is nog steeds een ramp.

De passage op de veerboot is stressvol vanwege de herrie en de drukte, maar geen totale nachtmerrie – althans, voor de collega's die niet brakend van zee-ziekte over de reling hangen. De Vantage staat veilig benedendeks en langzaam aan komt de rots van Gibraltar dichterbij.

Zit de klus erop? Voor Aston Martin in elk geval wel. Voor ons en de Vantage is het nog een paar kilometer rijden naar de vriendelijke mensen van Aston Martin, waar we hem inleveren om vervolgens in het vliegtuig naar huis te stappen. Een makkie? Laten we dat eerst maar even afwachten. **TG**

**'De geur van sissende remmen, de hete motor en het warme rubber tracht het aroma van het leer te overstemmen, maar de Vantage geniet duidelijk van de afstraffing'**





# BRITS BLOED, EEN DUIJS HART

Een Aston aangedreven door AMG? Geef de schroevendraaier maar dan, we gaan ervoor



**T**oen Aston Martin bekendmaakte dat het motoren van AMG zou gaan gebruiken, was het internet niet blij. Nou is het internet zelden blij, en wie door een doorsnee voorraadje comments scrolt, hoeft sowieso maar weinig ratio te verwachten. Maar de hoeveelheid haat die Aston over zich kreeg uitgestort nadat het de beslissing nam om haar nieuwste sportauto's uit te rusten met motoren uit Affalterbach – waaronder de nieuwe Vantage – was desalniettemin schokkend.

De vriendelijker en redelijker commentaren beweerden dat Aston meer tijd en geld zou moeten besteden aan het ontwikkelen en bouwen van eigen motoren; de onvriendelijker en smakelozer commentaren refereerden veelal aan de Tweede Wereldoorlog. Och, internet toch.

Maar beide partijen gingen geheel voorbij aan het feit dat AMG een aantal van de meest theatrale, hartslag-opstuwende V8-motoren ter wereld bouwt. En aan het feit dat Astons eigen V12 elders in Duitsland wordt gebouwd...

Tijd om dus eens poolshoogte te nemen door, eh... door er zelf een te bouwen. Hoe dat zo? Nou, zodat we zeker weten dat Aston ons niet in de luren legt door voor een prikkie een bulk Mercedes-motoren te kopen; en dat het de motoren niet louter selecteert vanwege hun geluid en prestaties, maar ook om het feit dat er oprecht vakmanschap in wordt gestoken. Want als dit een ziellose, door een robot gemaakte motor zou zijn, dan zou een halvegare van de TG-redactie 'm ook in elkaar kunnen zetten. Toch?

Maar rond de fabriek van AMG in Affalterbach, waar de V8 wordt gebouwd, zijn de voortekenen geruststellend. Het is een tamelijk rustiek Duits dorp waar ogenschijnlijk per ongeluk een paar fabriekshallen tussen de vakwerkhuisen terecht zijn gekomen. Om de fabriek heen staat geen hoog veiligheidshek en het lijkt net alsof er mensen op het bedrijfsterrein wonen, wat doet denken aan de oude fabriek van Aston Martin, in de Engelse plaats Newport Pagnell. Dat is een obscure link met het handwerk van Aston; wat

er vandaag meer toe doet, is AMG's 'één man, één motor'-filosofie. Vanaf het selecteren van het blok tot het koud testen van de motor zal slechts één paar handen het geheel hebben geïnspecteerd, schoongemaakt en geassembleerd, in een proces dat goeddeels handmatig verloopt. Als dat niet bij het ethos van Aston past, wat dan wel?

Even ter geruststelling: als je al op een Vantage hebt aanbetaald, annuleer dan niet je bestelling. 'Onze' motor is een uitzondering op de regel, en ons nieuwe, nette AMG-jack geeft ons niet de vrije hand aan de productielijn. 'Onze' motor zullen we bouwen met de specialistische hulp van Savo Popovic, een van AMG's meester-vakmensen en de man die het eerste prototype bouwde van Aston Martins versie van de M177 V8. Zodoende is hij de aangewezen persoon om ons te helpen de onderdelen op de juiste plaatsen te positioneren, zoals de twin-turbo's op hun fameuze plek binnen in de V-vorm van het blok ('hot in vee'), een van de kenmerken van deze 4,0-liter AMG-motor. Dat moet uiteraard in een specifieke volgorde gebeuren, en er zitten al genoeg verschillen tussen de processen bij de C 63 en E 63, laat staan bij Astons eigen, unieke variant van deze motor, die onder meer een geheel ander carter krijgt – om maar eens iets te noemen.

Savo is 24 jaar jong, maar heeft al een bak aan ervaring. Zoals de meeste technici hier startte hij met een driejarige leerstage, in zijn geval als monteur bij een Mercedes-dealer. Hij werkt inmiddels vier jaar bij AMG en prutst in zijn vrije tijd aan een oude W123. Zoals iedereen in de fabriek is hij gek van auto's. Ook is hij een groot fan van Lego, zo blijkt, als we de wat onhandige vergelijking trekken tussen de constructie van deze motor en 'een grote Lego-set'. Gelukkig kan hij erom lachen.

Het hele bouwproces kost ongeveer vier uur, en in tegenstelling tot in de meeste hedendaagse fabrieken is het de arbeider die beweegt, niet de productielijn. Iedere fase van het bouwproces vindt plaats op een vast punt, ►



waar de motor arriveert op een trolley die door de verantwoordelijke bouwer in kwestie wordt voortgeduwd. 'Het is net als naar de supermarkt gaan', zegt Savo, als we met een leeg boodschappenkarretje op pad gaan en hij nauwlettend toekijkt hoe we een maagdelijk motorblok in de trolley laten zakken, zo voorzichtig als we dat zouden doen met een pasgeboren baby. De motor wordt vastgemaakt op de trolley en blijft daar tot het eind van de lijn; een elektromotortje draait 'm om als je iets aan de onderkant moet doen.

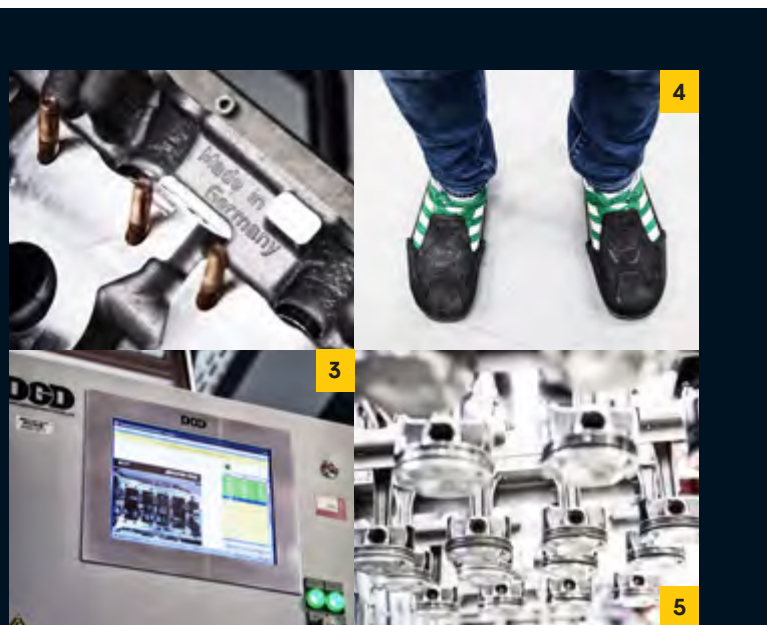
Alle belangrijke zaken gebeuren vrijwel direct daarna: het plaatsen van de krukas, de zuigers in de cilinders laten zakken, de cilinderkoppen installeren. Dit alles gaat gepaard met een ruim gebruik van vloeistoffen – Savo legt uit dat je olie moet sprenkelen 'zoals een goede kok'. Als hij laat zien hoe we de cilinders moeten smeren voordat de zuigers erin gaan, draait hij behendig met de fles, waarna hij een delicaat spiraalpatroon van olie tevoorschijn tovert. Wij mogen het ook proberen, en spuiten in een grote bloop twee keer zoveel olie als nodig is in de cilinder. Oeps.

Het supermarkt-thema keert terug omdat we constant een infrarode scanner gebruiken. Iedere stap in het bouwproces heeft een eigen barcode, zij het op de gereedschappen die je gebruikt, zij het op een onderdeel van de motor. Elke zuiger wordt gekoppeld aan een cilinder en die gegevens worden

opgeslagen in een elektronisch bestand dat voor eeuwig verbonden blijft met de auto, voor het geval zich later problemen voordoen. Doordat je bent ingelogd op een scherm op je trolley, kun je niet naar het volgende werkstation voordat je elke schroef en moer precies met de juiste kracht hebt aangedraaid. En mocht het gereedschap niet de juiste kracht zetten, dan weet het scherm dat ook, en geeft het een seintje. Dus alle fouten die we maken, worden exact gedocumenteerd – een hele opluchting.

Dat brengt ons op de inspectie. De helft van de tijd van de technici gaat op aan het inspecteren van onderdelen op schade, aan het schoonmaken en aan het oliën van de boel. Savo vertelt dat hij tijdens zijn werk veel meer schoonmaakt dan thuis. Ontwaart hij iets waarmee hij niet volmaakt blij en tevreden is, dan heeft hij de vrijheid om dat onderdeel weg te gooien. En ja: ook als het om een heel motorblok gaat.

'Een robot in een fabriek zou de schade niet zien. Die zou het onderdeel monteren, en de motor zou lopen bij het verlaten van de fabriek, maar na 30.000 kilometer heeft de koper een probleem', zegt Savo. 'Ik zie de kras, ik verwijder dat onderdeel uit de productielijn en haal een nieuw onderdeel. Dat is het gedeelte van het werk dat niet kan worden gedaan door een camera of een robot, want die zien dat niet.' Dat is de 'één man, één motor'-filosofie





in de praktijk: absolute verantwoordelijkheid voor – en trots op – het belangrijkste deel van een kostbare sportauto.

Dat is ook de reden waarom AMG-kopers graag naar de fabriek komen en daar de tour doen: ze willen de man achter de naam op hun motor ontmoeten. Savo is zelfs weleens op bezoek gegaan bij een eigenaar thuis en samen hebben ze een rondje gereden in diens C 63, met Savo's naamplaatje op het blok.

In het geval van de Astons gaat het enigszins anders: ze krijgen geen AMG-badge, maar in plaats daarvan worden ze in het Engelse Gaydon voorzien van een inspectieplaatje dat geldt voor de hele auto, en niet alleen voor de motor. Als een motor zoals de onze eenmaal af is en Affalterbach verlaat, begint hij aan een reis van zo'n 1.100 kilometer naar het Engelse Warwickshire, waar hij wordt gekoppeld aan een versnellingsbak, een uitlaat en andere onderdelen, waarna dat geheel wordt gekoppeld aan een gloednieuwe Vantage.

We kunnen nu uit ervaring zeggen dat de motor met evenveel vakmanschap met de hand wordt gebouwd als de rest van de auto. Tijdens onze ronde langs de productielijn treffen we maar

weinig geheel elektronische of gerobotiseerde processen aan – eigenlijk zijn alleen de checks en een aantal heel precieze klusjes volledig geautomatiseerd.

Verder is het hele productieproces mooi ambachtelijk, hoewel het daarvoor niet begrijpelijker voor ons is. Als we blij zijn omdat we de enorme turbo's in de 'V' hebben gelegd, beseffen we tegelijkertijd dat we net een vis in een sleepnet zijn: we weten eigenlijk niet waarin we verzeild zijn geraakt. Het in elkaar zetten van een AMG V8 vereist aanzienlijk meer vakmanschap (en meer training) dan het knutselen aan een grote Lego-set. Maar inmiddels begrijpen we wel waarom vakidioten als Savo het zo mooi vinden om eraan te werken.

'Het is mooi om de lach op het gezicht van de nieuwe eigenaars te zien als ze hun AMG hier uit de hal rijden, dat maakt me blij', zegt Savo. 'Het is zo cool dat Aston Martin nu onze V8 gaat gebruiken, want zodoende zullen er meer mensen met mijn motoren rijden.' Hopelijk zullen de reacties op het internet enigszins verstommen als de tikkende haters dit verhaal hebben gelezen. **TG**



6



- 1 Olie, olie en nog meer olie
- 2 Het e-log van de V8 omvat onder meer foto's van de motor voordat deze – hopelijk – voor altijd wordt verzegeld. Hier wordt er een genomen...
- 3 ... en dit is de foto
- 4 AMG's gepatenteerde sportschoenbeschermers doen het vast ook leuk op de vrijmibo
- 5 De zuigers worden ter plekke in elkaar gezet
- 6 Savo Popovic: fikser van alle fouten van TopGear, sinds 2018
- 7 AMG-motor, brul hallo tegen de Aston Martin Vantage



7

In de duisternis leren we de  
Senna manieren. Iemand  
moet het doen, immers

# NACHTVLINDER











**‘Vanavond zal de VP725-P15, zoals op de meeste avonden de afgelopen tijd, onder de sluier van de duisternis worden getest’**

**E**r gaat een zekere kwaadaardige dreiging uit van de VP725-P15, het in twee tinten zwart uitgevoerde McLaren Senna-prototype. Hij staat als een broedend zwart gat aan de rand van het meer bij het McLaren Technology Centre (MTC) in Engeland. Door z'n extreme aerodynamica lijkt hij aan de grond te zijn vastgezogen, door z'n houding beschermd tegen de koude wind die vanaf het water op de oever blaast. Het is een ijskoude nacht, eind maart. Vanavond zal de VP725-P15, zoals op de meeste avonden de afgelopen tijd, onder de sluier van de duisternis worden getest en worden aangepast door het Ultimate Series-team. Zo worden de laatste puntjes op de i gezet voordat hij groen licht zal krijgen en de productie echt kan beginnen.

Normaliter vindt dit eenzame proces in de kleine uurtjes plaats, om zo min mogelijk aandacht te trekken. Maar vanavond zal Andy Palmer, baas van McLaren's Ultimate Series en de man die ervoor moet zorgen dat de Senna het legendarische erfgoed van zijn naamgever eer aan zal doen, in zijn rust en stilte worden lastiggevallen door TG. Vanavond mogen we namelijk meerijden op de passagiersstoel. Maar voor we vertrekken, eerst even recapituleren hoe het ook alweer zit met de Senna.

De Senna is pas het tweede model in de Ultimate Series, na de nu al legendarische P1. Hij wordt door de mannen uit het Engelse Woking als volgt omschreven: 'Het McLaren-DNA in zijn meest extreme vorm. Een compromisloze circuitauto, wel legaal op de openbare weg, maar niet bedoeld om er daadwerkelijk gebruikt te worden. We hebben ingezet op niets anders dan de meest intense rijervaring op het circuit.'

Als je dat verhaal hoort, word je vanzelf benieuwd naar z'n specificaties. De Senna heeft dezelfde 4,0-liter twin-turbo V8 die in andere McLaren's wordt gebruikt, maar in dit geval levert de motor 800 pk vermogen en 800 Nm koppel. Die power moet de auto in 2,8 seconden van 0 naar 100 km/u laten sprinten (en van 0 naar 200 km/u in 6,8 seconden, en van 0 naar 300 km/u in 17,5 seconden, mocht je het je afvragen). Zonder enig voorbehoud is hij volgens het adagium 'vorm volgt functie' ontworpen: de woeste styling en uit-zinnige vleugel achterop zorgen samen voor 800 kilo aan downforce om de Senna op het wegdek te houden. Wat ook wel nodig is, want met een gewicht van 1.200 kilo is de Senna de lichtste McLaren in z'n soort sinds de F1.

Een bezoekje aan de Ultimate Series-productielijn bevestigt de obsessie waarmee is gewerkt aan het terugdringen van het gewicht. We komen net aan wanneer de deur aan de bestuurderskant wordt geplaatst, die een gewicht heeft van 9 kilo – de helft van het gewicht van de deur van een 720S. De uit één stuk koolstofvezel gemaakte stoelframes wegen 3 kilo per stuk, de achtereuleugel weegt 4,89 kilo en levert 500 kilo aan downforce. De carrosserie, die over de auto valt als een nat laken, is op sommige plaatsen maar 1 millimeter dik, waardoor hele delen ervan puur vedergewicht zijn – een achterspatbord weegt in zijn geheel maar 2,87 kilo.

De voorruit, het glazen dak en de deurpanelen zijn gemaakt van Gorilla Glass, het lichtste en hardste glas op onze planeet. De lijst is eindeloos. We zouden uren kunnen praten over de details, maar we moeten aan het 'werk'.

Na het openen van de passagiersdeur val je in de lichtgewicht stoel – die is stevig, maar de op strategische plekken geplaatste schuimrubber kussens zorgen ervoor dat hij tegelijkertijd ook opvallend comfortabel is, en prettig ►



Glazen deurpanelen:  
want waarom zou je je  
fleurlige sokken niet  
aan het plebs tonen?



Vleugel achter, van 5 kilo, ontwikkelt 500 kilo aan  
downforce. Waarom weegt ie niet gewoon 500 kilo?



# ‘Palmer is constant bezig met verwerken – hij neemt overal notie van, en zet alles af tegen de eerdere instellingen’

ondersteuning biedt. Palmer laat zich zakken in de bestuurdersstoel, ver stelt de zitting en de stuurkolom. Hij duwt op de startknop op het plafond, en de Senna komt tot leven met de bekende grom van de McLaren V8. Hij doet het halve raampje naar beneden (een eerbetoon aan de gespleten ruiten in de McLaren F1), schakelt de versnelling in en we doen een rondje rond het meer – waarbij hij niet harder rijdt dan 90 km/u. We verlaten dan de gemaniciurde precisie van het MTC, passeren het verlichte McLaren-logo op de fabriek en duiken de nacht in... boem, middenin een file.

‘Nee echt, ik rijd deze testroule al jaren en dit is me nog nooit overkomen’, zegt Palmer. Maar het geeft ons wel de kans de cabine van de Senna nader te bekijken. Die is (voorspelbaar) Spartaans, functioneel en bekleed met koolstofvezel. Het zicht naar buiten is indrukwekkend goed, geholpen door de smalle a-stijlen, de dakpanelen van Gorilla Glass en de doorkijksecties onder in de deuren. Onze route vandaag, de Chobham Loop, wordt frequent gebruikt door het ontwikkelingsteam en is waarschijnlijk een van de slechtste asfaltwegen in het VK. Omdat z’n circuiteigenschappen in Spanje worden doorontwikkeld, ligt onze focus vandaag op z’n gedrag op de openbare weg, wat enigszins vreemd lijkt, aangezien de Senna uitdrukkelijk bedoeld is voor het circuit. Maar toekomstige eigenaren zullen hun auto’s daar soms ook naartoe willen rijden – en ’m af en toe aan hun vrienden laten zien – dus de Senna moet zich ook op een normale weg weten te gedragen.

Als we uit de file zijn, vertelt Palmer over zijn eigen testritten. ‘Ik rijd drie of vier keer per week; ik moedig iedereen in het team aan om de auto’s te rijden, dat vind ik echt belangrijk. Dus ik vraag hen: “Wanneer reed je voor het laatst in de auto? Waarom rijdt je er dit weekend niet mee? Waarom rijdt je er vanavond niet mee? Pak ’m mee, ga er boodschappen mee doen, leef ermee. Gooi ’m vol bij een pompstation. Ervaar de auto zoals een klant dat straks zal doen.”

Vanavond moeten we uitvinden of de nieuwe afstellingen aan de demping en de besturing goed zijn doorgevoerd, maar ook moeten we op geluiden en trillingen letten. Aangezien de Senna erg kaal is en er weinig geluidsisolerend materiaal is toegepast om z’n gewicht zoveel mogelijk te drukken, bestaat de kans dat de cabine te luidrechtig zou zijn, in elk geval op de openbare weg. Maar als we ons een weg banen over het beroerdste asfalt dat Surrey te bieden heeft, blijkt de Senna een onverwacht stevige indruk te maken en weet de demping in de Normal-modus het gros van de oneffenheden goed en met gemak op te vangen.

Het gebrek aan geluiddemping tussen jou en de V8 zorgt ervoor dat de motor een hoofdrol vertolkt in de Senna, en maakt je ervan bewust dat er achter je rug een complexe hoeveelheid mechanica druk aan de slag is, wat voor reuring in de cabine zorgt. ‘Hoorde je dat? Er zit daar een klein ruisje’, zegt Palmer, refererend aan een frequentie die de meesten van ons niet zouden horen. Hij neemt er notie van om het straks terug te kunnen koppelen aan het team.

Na een paar kilometer zet Palmer ’m in de Sport-stand en spant de Senna z’n spieren. De hele auto gedraagt zich nu drukker op het slechte wegdek, en hij lijkt wat meer feedback via de besturing door te geven. Wanneer de weg zich verbreedt, accelereert Palmer hard. Als de toeren zich opbouwen, wordt het mechanische geluid van de motor overstemd door de uitlaat van de Senna. Die unieke Inconel- en titaniumconstructie is zo ontwikkeld dat hij iedere 2.000 toeren 10 decibel luider wordt, zodat je wordt aangemoedigd

om keer op keer de rode lijn op te zoeken. We vinden het indrukwekkend.

Maar vanavond draait het om de fitnesses en de details, niet om het opzoeken van de grenzen van z’n prestaties. Dus na een korte adrenaline-rush gaan we terug naar standje Normal en laat Palmer de automaat z’n schakelwerk zelf doen (bij weinig gas is de auto geneigd om te vroeg op te schakelen – weer een aantekening in het boekje). We vervolgen onze weg, checken de straal van de koplampen, bestuderen het verschil tussen de Normal- en de Sport-modus en kijken hoe de Senna omgaat met een dwarsrichel in het wegdek. De checklist is eindeloos, en Palmer is constant bezig met verwerken – hij neemt overal notie van, en zet alles af tegen de eerdere in- en afstellingen.

Al die informatie gaat terug naar het team, en voordat de auto morgen weer naar buiten gaat, zullen de veranderingen zijn doorgevoerd in het doorlopende proces om ervoor te zorgen dat de auto de man naar wie hij is vernoemd ook daadwerkelijk de juiste eer betoont.

Veel te snel keren we terug naar het MTC, parkeren de Senna en tijdens een etentje bij de lokale curryspecialist bespreken we even later onze bevindingen. Deze maand moet de Senna het groene licht krijgen van een ‘jury’ bestaande uit zes McLaren-bazen, onder wie Palmer zelf, McLaren-CEO Mike Flewitt en Indianapolis-legende Kenny Bräck (wiens Indy-ongeluk, waarbij hij niet minder dan 214 g voor z’n kiezen kreeg, nog altijd een wereldrecord is), die nu meewerkt aan de ontwikkeling van McLarens. Tot die tijd zal het af- en bijstellen en optimaliseren dag in, dag uit doorgaan.

De korte tijd die ons was gegeven om mee te mogen kijken in de laatste fase van het ontwikkelingsproces heeft ons een fascinerende blik achter de schermen gegeven. De obsessieve aandacht voor detail en het constante evolutieproces zullen straks ongetwijfeld leiden tot een auto die onze blik op snelheid en prestaties zal veranderen. We kunnen niet wachten om binnen afzienbare tijd met het eindproduct te kunnen rijden.

Maar nu, nog even, is het proces in handen van Andy Palmer en zijn bewonderenswaardig toegewijde Ultimate Series-team. Ondertussen kunnen we rustig slapen in de wetenschap dat de zwarte Senna in het holst van de nacht wordt bijgeslepen en vervolmaakt op de barre wegen van Surrey. **TG**



Zelfs Wokings meest onzichtbare auto  
ontsnapt niet aan het oog van  
Wokings meest alziende slagboom





# Strikt in de leer

Een Defender met 405 pk? Dat interesseert ons wel, maar maakt ons ook een beetje bang

**D**

e Universele Wet der Sukkels schrijft voor dat je alleen iets gênants doet als er mensen kijken, en dat er nooit iemand kijkt als je iets cools doet. Zo is het ook met auto's. Als een groepje Land Rover-technici en pr-lui staat te wachten tot we wegrijden in de nieuwe Defender Works V8 – nadat we ze uitgebreid hebben verteld dat we in onze meest prille jaren als automobilist ook al in Land Rovers reden – schatten we de zwaarte van de besturing en de draaicirkel volledig verkeerd in, en komen we niet in één beweging uit onze parkeerplaats. Twee keer steken en veel gedraai aan het stuur later, krijgen we het dan toch voor elkaar de Defender 90 (met korte wielbasis) te bevrijden, en doen we wat de meeste mensen zouden doen om te bewijzen dat ze toch niet vreselijk incompetent chauffeurs zijn. We geven plankgas.

Dat was een vergissing. Deze auto is uitgerust

met een 5,0-liter V8 en ruim 400 pk, plus een achttraps ZF-automaat uit de Range Rover Sport, en dus haalde hij als reactie op onze voetbeweging diep adem en lanceerde zichzelf, met vier gillende banden. Er was herrie. Er was absurde snelheid. Er was grote verbazing, die voortduurde tot de eerste rotonde, waar we eerst een bak onderstuur voor onze kiezen kregen, onmiddellijk gevolgd door een paar handenvol overstuur. In een Defender. Dat was even schrikken. Hij houdt je bezig, kortom, want de pogingen van Land Rover Works om al die pk's te beteugelen zijn moedig geweest, maar ook slechts ten dele succesvol. De remmen zijn wel effectief, maar leveren constant een gevecht met de aard van de Defender, die natuurlijk niet helemaal (of eigenlijk helemaal niet) aan snelheid is gewend.

Hij zorgt, kortom, voor een unieke ervaring. Onze fotograaf in de passagiersstoel maakte een geluid dat het midden hield tussen geamuseerd en

doodsbang. We keken wat perplex en besloten het toen wat rustiger aan te doen. Deze auto vergt enige gewenning.

Maar om eerlijk te zijn is het concept achter de Defender Works V8 niet zo moeilijk te begrijpen. Je neemt een Defender van het laatste type – want dit zijn geen nieuwe auto's, maar conversies – strip 'm tot je een enorm Meccano-pakket hebt, voegt die dikke motor en een moderne transmissie toe, en behoudt de transferbox met lage overbrenging voor het terrein. Dan gooi je er nog een differentieel in dat 90 procent van het koppel desgewenst naar de voor- of de achteras kan brengen, en je updatet het interieur, de ophanging, de remmen en andere onderdelen, waarna je het geheel serveert voor 150.000 Britse ponden (in de Lage Landen is het ding officieel niet te koop).

Wacht even, voor hóéveel? Omgerekend 170.000 euro voor een tweedehands Defender? Jazeker.





Kennelijk is het een kostbare grap om een Defender geschikt te maken voor een nieuwe bak en motor – mede omdat ook alle ondersteunende functies zoals tractiecontrole moeten werken als in een normale productieauto. En het interieur mag dan zijn voorzien van leer en behoorlijke Recaro-stoelen, het is nog steeds een echte Defender: je zit rechtop, krap, en hij ontbeert de moderne ergonomie die het menselijk lichaam op waarde weet te schatten. De tweedeurs Defender 90 biedt plaats aan vier mensen, de vierdeurs 110 zelfs aan zeven mensen, maar comfortabel zit niemand erin.

Hij heeft een 'nieuw' infotainmentsysteem dat voorziet in de door Land Rover Classics recent gelanceerde DAB Classic Radio, *surround-sound* speakers, smartphone-synchronisatie en navigatie, maar om eerlijk te zijn is het allemaal troep. Het slecht geplaatste scherm is miniem, het geluid dat de stereo maakt is afgrijselijk (het plaatstaal van de

**LAND ROVER DEFENDER 90  
WORKS V8 70TH EDITION**

**Motor**

5.000 cc  
V8

**405 pk @ 6.000 tpm**  
515 Nm @ 5.000 tpm

**Aandrijving**

vier wielen  
8v automaat

**Prestaties:**

0-96 km/u in 5,6 s  
top **170 km/u**

**Verbruik (gemiddeld)**

15,3 l/100 km  
352 g/km CO<sub>2</sub>

**Afmetingen**

4.040 x 1.790 x 2.182 mm  
(l x b x h)

2.360 mm (wielbasis)

1.950 kg

60 l (benzine)

1.600 l (bagage)

**Prijzen**

n.b. (NL)

n.b. (B)

**'Er was herrie. Er was absurde snelheid. Er was grote verbazing'**



Lijkt op 'netjes insturen'.  
Is in feite 'wanhopig de problemen van de vorige bocht corrigeren'



Pook van de F-type past hier als een zebra in een nonnenklooster



De 5,0-liter V8 levert 405 pk. Dat is ongeveer 395 pk meer dan je echt wilt of nodig hebt



De LaRo van onze redacteur, met CarPlay 1.0.  
Ofwel: prop je iPhone in de ventilatieopening



Defender is niet per se gemaakt voor akoestiek), en eigenlijk zou je beter af zijn met een goede houder voor je smartphone. Ook de buitenkant is voorzichtig onderhanden genomen: hij heeft nu een zwart dak, 18-inch velgen en led-koplampen. Hij ziet er geweldig uit, zeker, maar hij oogt vooral nog altijd als een Defender, en niet als iets waar je naar omkijkt.

Het toeval wil dat een van *TopGears* redacteurs een Defender V8 heeft, hoewel die van een wat eerder bouwjaar is en er wat rustieker uitziet. Die auto is uitgerust met de eerbiedwaardige 3,5-liter Rover achtcilinder, die circa 190 pk zou moeten hebben, en is voorzien van een speciale uitlaat waardoor hij veel sneller klinkt dan hij daadwerkelijk is. Hij heeft een handgeschakelde vijfbak die vager is dan de belofte van een politicus, ruikt naar oude hond en ziet er eigenlijk exact hetzelfde uit als de herboren versie, op z'n stuur na, aangezien onze collega kennelijk liever stuurt met iets dat hij uit een speedboot heeft gepikt. Hoewel je de term 'sturen' ruim moet zien, kostte deze auto (in Engeland) zo'n 8.000 euro. Dus waarom zou je zo veel betalen voor de officiële moderne versie? Garantie en een pook uit een Jaguar F-type zijn leuk, maar...

En dat is precies het punt. Als je snapt waar het bij deze auto om draait, dan heeft hij helemaal geen uitleg nodig, zelfs niet voor 150.000 pond. De technici hebben uitmuntend werk geleverd, gezien het feit dat de auto waarmee ze moesten werken allang de pensioengerechtigde leeftijd had bereikt, maar ook zij kunnen geen wonderen verrichten – deze Defender V8 is in geen enkel opzicht partij voor een 'moderne' SUV.

Maar één ding heeft ie wel: karakter. Hij is leuk en lollig, en een prettig anti-gif voor al die hedendaagse, gevoelige quasi-terreinwagens. Je moet 'm misbruiken, je moet blijven opletten, en in veel opzichten is ie meer een rijdersauto dan een moderne Porsche 911. Als je tenminste van een uitdaging houdt. Hij is waard wat de gek ervoor geeft, zo eenvoudig is het. Aangezien honderden geïnteresseerden zich hebben gemeld die allemaal een aanbetaling willen doen, zou Land Rover Classic deze inkomensstroom nog meer hebben kunnen uitbuiten dan het zegt te gaan doen: er zijn 150 exemplaren gepland.

Hij heeft te veel vermogen, is dynamisch uitgedaagd, oncomfortabel, beperkt en zeer kostbaar. Maar hij is ook briljant, uniek, geweldig leuk en bizar begeerlijk. Dit is een nichevoertuig, maar dan wel een dat exact past in de leemte die de Defender heeft achtergelaten. **VB**

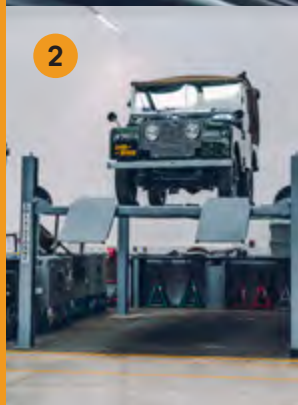


Foto's: Mark Riccioni

# Beter dan nieuw



Wat voor soort fabriek bedenkt zoiets als een Defender Works V8? Tijd om eens op onze eigen wijze door het sleutelgat te loeren



## ‘De fabriek is opgezet als een plek waar oude auto’s van top tot teen opnieuw worden aangekleed en opgebouwd’

1 Nieuwe XKSS, gebouwd uit oude voorraad: een van de continueringsauto's 2 De Reborn-versie van de eerste generatie Land Rover 3 De opslagruimte bevat nogal wat automobiele verrassingen, waaronder deze F-type-racewagen 4 Ook de gehele afwerking van de interieurs wordt hier gedaan 5 Een Sahara Gold-kleurige tweedeurs Range Rover van de eerste generatie. Gewoonweg prachtig 6 De Jaguar C-X75 Concept – de auto die ontsnapte 7 & 8 Het magazijn waarin 400 auto's staan, niet alleen Jaguar Land Rover-producten, en we zouden ze allemaal wel willen hebben

**W**e zijn hier dan wel gekomen om de Defender V8 te testen, maar z'n geboorteplaats is ook de moeite waard: JLR Classic Works in Ryton, Coventry, Engeland. De fabriek is opgezet als een plek waar oude auto's van top tot teen opnieuw worden aangekleed en opgebouwd – een soort SVR voor senioren. Zowel Jaguar als Land Rover maakt er enthousiast gebruik van, aangezien er veel vraag van klanten naar dit soort voertuigen is. Hier moet je zijn voor een authentieke restauratie of subtiele upgrade, uitgevoerd door dezelfde mensen die de auto's ooit bedachten en bouwden. Enerzijds geeft dat klassiekerliefhebbers de kans te ontsnappen aan beunhazen die wel graag maar wellicht niet erg vakkundig aan oude auto's sleutelen, anderzijds zijn de prijzen aanzienlijk hoger.

Dat dit geen achterafgelegen schuur is, is meteen duidelijk. Bij binnenkomst glanst alles je tegemoet en lijkt het alsof je bent beland in een museum. In de werkplaats treffen we een volgestouwde hal vol oude JLR-producten aan. Het is er zo schoon en glimmend dat je een zonnebril op wilt zetten, het lijkt wel een operatiezaal voor auto's. Hoewel – dat is het in feite ook, maar dan op een industriële schaal. We hebben het hier over 14.000 vierkante meter aan Eerste Hulp van JLR met een speciale afdeling voor cosmetische chirurgie, met 54 separate bruggen en werkstations, en plaats voor bijna 500 voertuigen.

Dit is de plek waar de 'gecontinueerde' Jaguar Lightweight E-types, de XKSS'en en de D-types worden gebouwd, en de plek waar de zogeheten Reborn-auto's worden gerestaureerd – waarbij elke moer en schroef van een klassieke, originele Range Rover, Land Rover of oude Jaguar met liefde geheel nieuw wordt gemaakt – en waar uiteraard ook wordt gewerkt aan speciale edities als de Defender V8.

Je kunt je geliefde machine in concoursstaat laten brengen, waarbij ieder ruitenwischerblad, iedere kruiskopschroef historisch verantwoord is. Of je kiest voor een patina-restauratie, waarbij je auto mechanisch wordt opgefrist, maar dat deukje dat opa ooit (in 1953) linksachter opliep, wordt gelaten voor wat het is – aangezien dat een eerbetoon is

aan het karakter van je auto. Ja, het doet allemaal wat klinisch en commercieel aan, maar de mensen die hier werken, lijken hun geluk niet op te kunnen, en zijn op een prachtige, maniakaal-gefixeerde wijze bezig het allemaal precies goed te krijgen, van de leren bekleding tot het chassis.

Het is zo dat de oudere, met name eerste generatie Land Rovers er iets te Disney-achtig perfect uitzien als ze volledig worden gerestaureerd, maar de aandacht voor detail is ontzagwekkend: zelfs de slordige *overspray* onder de motorkap wordt in ere hersteld, want zo kwamen de auto's immers de fabriek uit in de late jaren veertig. De Range Rovers zijn heerlijk, de E-types angstaanjagend prachtig, zelfs als ze niet helemaal je, eh, type zijn.

Voor echte fans zijn er zelfs rondleidingen met een gids beschikbaar, voor iets meer dan 50 euro, en alleen al de opslagruimte achterin de fabriek is de entree waard. En dan krijg je er een hele rij XJ220's gratis bij (want Works is waar ze worden onderhouden) – meer zul je er nooit op één plek aantreffen. Het is allemaal zeer de moeite waard. **TG**



Een reis  
door de  
geest van

# Gordon Murray

Een van de weinige  
automobiele visionairs die  
we echt zo durven noemen,  
downloadt de toekomst

## Stel je het stereotype van een technisch genie voor. Een enigszins excentrieke, uiterst onafhankelijke en vrijdenkende uitvinder, die het met een beperkt budget en kleine teams opneemt tegen het grote en machtige bedrijfsleven. De omschrijving past bij Gordon Murray als een vliegtuig bij een piloot.

Hij heeft inmiddels een Brits paspoort, met werd niet in het VK geboren. Hij kwam op zijn 23<sup>e</sup> naar Engeland vanuit zijn geboorteland Zuid-Afrika, om racewagens te ontwerpen en dichterbij popmuziek te zijn, twee creatieve sectoren waarin de Britten destijds uitblonden – en dat volgens Murray nog steeds doen. Sindsdien heeft hij de wellicht beste supercar voor op de openbare weg ontworpen, plus de meest dominante F1-auto uit de geschiedenis van de sport. Tevens raakte hij bevriend met een Beatle en heeft meer dan duizend souvenir-T-shirts verzameld – allemaal gekocht bij optredens van pop- en rockgroepen. Je zou dus kunnen stellen dat zijn missie is geslaagd.

Hij is nu 72 jaar, en denkt dat zijn beste jaren nog voor hem liggen. Elf jaar geleden begon hij met Gordon Murray Design, samen met zestien vertrouwelingen met wie hij werkte bij McLaren. Het bedrijf bestaat dankzij geheime design- en productieadviezen aan automakers, terwijl ze achter de schermen stug doorwerkten aan Murrays hoofddoel. Dat is, je weet het waarschijnlijk, de iStream. In het kort: een revolutionaire composietstructuur die auto's lichter en sterker moet maken, en tegelijkertijd de productiekosten aanzienlijk moet drukken door de grote stalen carrosseriefabrieken te vervangen door veel eenvoudiger processen en machines.

Elf jaar later is het eerste in massa geproduceerde iStream-exemplaar nog altijd niet binnen handbereik. Is dat de oude Britse ziekte? De ziekte waarvan het patroon is dat een bolleboos een briljante uitvinding doet, maar Engelse bedrijven daar niet op weten te kapitaliseren, zodat er uiteindelijk een firma uit een ander land met de buit vandoor gaat? Zou het allemaal anders zijn gelopen als Murray niet in Surrey zou hebben gewoond, maar in een dorp net buiten Stuttgart of in een voorstad van Detroit?

Hij zegt: 'Wat er in het verleden gebeurde, is dat iemand met een goed idee kwam, en dan werd dat gekocht door een ander land.'

'Wat we hier bij GMD doen, is zo ontregelend dat we hadden kunnen verwachten dat het tien jaar zou duren voor er iets zou gebeuren. We zijn GMD gestart om iStream te ontwikkelen en het te industrialiseren [ofwel: de fabrieken ervoor te ontwerpen, red.], en er dan licenties voor te verkopen. We zijn in essentie namelijk een licentiebedrijf. Dus we hebben het stadium simpelweg nog niet bereikt waarin we dat ook daadwerkelijk doen. We verkopen onze huid niet aan Silicon Valley of aan China. De technologie en de inkomsten van de licentie zullen in Engeland blijven.'

Een verstikkend conservatisme is de leidraad van de gemiddelde autofabrikant, niet in de laatste plaats vanwege de kolossale investeringen die ze hebben gedaan in hun stalen carrosseriefabrieken, en die ze niet willen of kunnen afschrijven. Maar dezer dagen lijken er allerhande nieuwe autofabrikanten vanuit het niets te worden gelanceerd. In eerste instantie waren die startups inderdaad Murrays doelgroep, maar inmiddels beginnen de traditionele bedrijven te volgen.

'Startups beginnen de oudere automakers te bedreigen, en dwingen hen de productiemogelijkheden beter te bestuderen. Wij bevinden ons nu op de top van een golf. Dit wordt ons jaar. We hebben een aantal belangrijke zaken op stapel staan en in de pijplijn zitten, waaronder een productieauto.' En dan heeft hij het niet eens over kleine merkjes met buitengewoon bijzondere modellen: 'Het proces dat wij hebben bedacht, wordt pas echt interessant vanaf 100.000 voertuigen per jaar.'

Zijn er dan al grote klanten die hebben toegezegd? 'Die zijn er. Er zijn contracten getekend, waarschijnlijk maakt de eerste fabrikant heel binnenkort bekend dat ze gaan werken volgens de iStream-productie. Vanaf dat moment gaan de sluisen open. We hebben een aantal klanten die allemaal ongeveer even ver van de productie zijn verwijderd, en ze willen het eigenlijk allemaal geheimhouden, tot er een als eerste met de ogen knippert.'

Hij zegt dat twee of drie van die bedrijven daadwerkelijk auto's in het VK zullen gaan bouwen. Zijn dat wereldwijd bekende merken of startups? 'Beide. Ik heb er een goed gevoel bij dat we autoproduktie naar het VK gaan brengen.'





## MURRAY'S CV

- 1946** Wordt geboren in Durban, Zuid-Afrika
- 1964** Ontwerpt en begint met het (thuis) bouwen van een racewagen
- 1967** Wint races met die auto
- 1969** Komt naar het VK, wil een baan bij Lotus, maar wordt aangenomen bij Brabham
- 1986** Ontwerpt verschillende revolutionaire GP-wagens; zijn auto's winnen twee wereldkampioenschappen
- 1988** Zijn McLaren MP4/4 behaalt tien keer een één-tweetje in de handen van Prost en Senna
- 1990** Verzamelt een klein team om zich heen en begint aan de McLaren F1
- 1992** Lanceert de LCC Rocket: de lichtste auto voor de openbare weg ooit (375 kilo), met een motorfietsmotor
- 1995** Hoewel ie was bedoeld voor de openbare weg, wint de McLaren F1 op Le Mans
- 2005** Begint Gordon Murray Design
- 2005** Onthult zijn iStream-proces
- 2017** Toont de nieuwe TVR Griffith aan de wereld





# ‘We zullen onze huid niet aan Silicon Valley of aan China verkopen’

Wacht even. TVR heeft inmiddels al een iStream-auto aangekondigd. Dat mag dan zo zijn, maar hoewel de Griffith wel de iStream-structuur gebruikt, wordt de auto niet volgens het volledige iStream-proces gebouwd.

‘TVR kwam inderdaad langs en we wilden dolgraag met ze samenwerken, maar we moesten het proces noodgedwongen aanpassen omdat ze maar 2.000 auto’s per jaar maken.’ Murrays team gaf desalniettemin vorm aan de planning van de TVR-fabriek. ‘De volgende fase is, onvermijdelijk, om groen licht te krijgen voor het saaie deel – de crashtests, de homologatie, de duurzaamheid.’ Dat gaat minstens nog een jaar kosten.

GMD ontwierp de basisvorm van de TVR, de structuur en de carrosserie, en de styling. ‘Ik ben er dol op om de styling van een auto te doen, maar we hebben een creatief directeur genaamd Kev Richards, en uiteindelijk is het zijn verantwoordelijkheid om de klant tevreden te stellen, niet de mijne. De uitdaging voor ons was om de auto niet te retro te maken, maar vrij modern, en met genoeg herkenbare TVR-genen.’

De TVR past bij Murrays manier van denken. Hij houdt van pure, lichte, responsieve auto’s. Zijn eigen collectie bestaat vrijwel geheel uit lichtgewicht auto’s, waaronder een aantal vroege Lotussen en drie kleine, zeldzame en prachtige Abarth-sportracewagens.

‘Ik houd van het merk TVR. Er zit pit in. De auto verplettert alles wat er nu op de markt is met die dikke V8 voorin, zonder turbo’s of elektromotor, en hij maakt een prachtig geluid. Omdat ie 300 kilo lichter is dan al z’n concurrenten, waan je je meteen op een andere planeet als je met ’m wegrijdt. Z’n meest naaste concurrent is de AMG GT R, met dezelfde vermogens-gewichtsratio, maar de TVR is 315 kilo lichter. Hij weegt maar 1.300 kilo met alle vloeistoffen erin, behalve de benzine.’

‘Ik heb de auto vorige week voor het eerst gereden, voor een laatste

technische test. Ik moet zeggen dat als er ooit een motorvoertuig is geweest dat het verdient om te worden gebouwd, het wel deze auto is. Hij heeft een absurde hoeveelheid torsiestijfheid. Hij rijdt alsof ie is gehouwen uit een stuk steen. Hij is heel vaardig, het is een heel moderne auto wat z’n structuur en aerodynamica betreft. Hij heeft aerodynamisch bodemeffect – daarom zitten de uitlaten aan de zijkanten. Hij is pas de tweede auto ter wereld met de motor voorin en bodemeffect – de eerste was de SLR.’ Die, we zeggen het maar even, ook werd ontworpen door Murray.

Ondertussen is hij bezig een ander bedrijf op te zetten, Gordon Murray Automotive, waarmee hij auto’s in heel kleine oplages wil bouwen. Sommige daarvan zullen speculatieve iStream-auto’s zijn die fabrikanten in licentie kunnen overnemen en aanpassen. Leuk weetje: GMA heeft zich gevestigd naast de *TopGear*-testbaan in Dunsfold, Surrey.

Sportautofans kunnen alvast beginnen met kwijlen, want Murray wil met GMA nieuwe sportwagens gaan bouwen die op de markt moeten komen onder de merknaam IGM (Ian Gordon Murray). Recent zagen we al een schets van een tweezitter met middenmotor. Als we hem daaraan herinneren, bloest hij even, en vertelt dat het eigenlijk om twee verschillende auto’s gaat. Een heeft de prestaties van een supercar dankzij een redelijk krachtige motor en een laag gewicht. De ander is een waar vedergewicht, met een baby motor. Huh?

‘Grappig maar waar: ik had voor beide een plan liggen. Ik ging naar de jongens van de styling en tekende het silhouet van beide, en toen bleken ze erg op elkaar te lijken, alleen de formaten waren anders. We kondigen ze dit jaar dus allebei aan, maar ik heb nog niet besloten welke we eerst gaan bouwen. Ze hebben allebei een middenmotor en rijden allebei op benzine.’ Mocht je geïnteresseerd zijn, blijf dan goed bij de les, want van beide modellen zullen er maar een paar handenvol worden geproduceerd.

Waarschijnlijk zullen ze gebruikmaken van de nieuwste ‘Superlight’-vorm van iStream. Het frame is daarbij van aluminium (bij de TVR is het van staal), met een goedkope soort koolstofvezel voor de versterkte delen. Ze worden uiteraard auto’s met een eigen bestaansrecht, maar ook uithangborden voor het systeem. ‘Ik wil ze ook graag uitvoeren met een andere technologie; we kunnen al 3D-printen met titanium en met koolstofvezel.’

En dat gaat ook weer gebeuren in zijn geliefde Engeland. ‘Er zijn heel wat slimme mensen in dit land en er worden heel wat dingen hier uitgevonden. Daarbij is dit het centrum van de Formule 1 – het leeuwendeel van alles wat Mercedes doet, gebeurt hier, zoals het chassis en de motoren.’

Murray claimt dat zijn Superlight-uitvinding maar een vijfde van het bedrag vergt dat je anders aan de investering van een normale, stalen-monocoquefabriek kwijt zou zijn, en dat het bouwen van de auto maar 10 procent duurder zal zijn.

Dat zal zich snel terugbetalen in het geval van elektrische auto’s (die een groot deel van GMD’s productie moeten gaan vormen), aangezien minder gewicht betekent dat je minder accu’s nodig hebt, dus minder kosten maakt, en minder accugewicht hebt. Et cetera, en dan in een spiraal naar beneden. Hij denkt dat een grote elektrische sedan 30 procent lichter zou kunnen worden en zodoende duizenden euro’s minder aan accu’s nodig zou hebben. ‘Volgens mij is dit het buskruit van deze tijd. Ik ben al composiet-engineer sinds de jaren tachtig en ik kan me niet voorstellen dat er binnen een aantal decennia een lichter materiaal beschikbaar komt voor de structuur van auto’s, tenzij er nano-materialen komen.’

Kijk naar de korrelige oude foto’s van Murray in de pit met F1-royalty, Murray die George Harrison diens McLaren F1 laat zien – en de indrukwekkende rest. De saaie omschrijving ‘composiet-engineer’ doet hem totaal geen recht. ‘Ik heb altijd heel veel aan de Formule 1 te danken gehad. Ik heb het idee dat ik nu eindelijk iets terug kan doen. Het iStream-systeem is echt Formule 1-technologie voor de gewone man. Voor mij is de cirkel rond.’ **TVR**



# TVR



De firma die ons de brutaalste sportwagens van de jaren negentig en nul gaf, is volwassen geworden. Maar niet té...

TVR  
GRIFFITH



griffith



# De TVR Griffith klinkt geweldig.

Het geluid dat uit de uitlaatpijpen aan de zijkant komt, is een lekker vette, ronde V8-ronk, maar met een racerandje eraan, scherp en hoogtoerig. En toch *smooth*. Het is echt een interessant geluid; deze 5,0-liter motor zonder turbo levert zijn herrie in diverse lagen, het is een motor waar je voor je plezier naar luistert.

Het geluid is een van de pijlers waarop TVR is gebouwd. De andere twee zijn dat de auto's er goed uit moeten zien en dat ze ongenadig hard moeten gaan. Over dat laatste bestaat geen twijfel. De combinatie van een natuurlijk ademende, door Cosworth getunede 500 pk sterke 5,0-liter V8 van Ford en een gewicht van 1.250 kilo komt neer op een verhouding van 400 pk per ton. Dat zorgt ervoor dat de Griffith betere cijfers kan overleggen dan de McLaren 570S.

Ziet ie er goed uit? Qua dakprofiel heeft ie wel iets van de Sagaris, de achterkant is mooi strak, maar we weten nog niet zo goed wat we van de voorkant moeten vinden. En toen we 'm parkeerden naast de Aston Martin Vantage, zagen we dat de TVR eenvoudiger is, minder genuanceerd. Hij ziet er wat smal uit, hij is misschien wat hoog, hij zou wat assertiever op zijn wielen kunnen staan, denken we. En toch is ie al 50 millimeter breder dan Gordon Murray eigenlijk wilde. 'Dat was een hele strijd met Gordon, want hij houdt nu eenmaal van compacte auto's', zegt TVR-baas Les Edgar. 'Het was ongelooflijk ingewikkeld uit te voeren, maar we hadden die extra breedte echt nodig om plaats te hebben voor meer achtereervleugel.'

Dan hebben we het over een veel grotere vleugel, een vleugel die er momenteel nog niet is, maar die zal volgen wanneer TVR weer gaat racen. Op Le Mans, zo is het plan. En over niet al te lange tijd. 'Ironisch genoeg hadden we de GT-racewagen al klaar kunnen hebben voordat we de eerste auto voor de weg af hadden, en wat doe je eigenlijk als je sportwagens bouwt en niet meedoet aan duurraces; ben je dan wel goed bezig? Want dat is de ultieme test.'

Maar laten we niet op de zaken vooruitlopen. Het plan is dat TVR per jaar 2.000 auto's zal gaan verkopen. Aanvankelijk de helft in het VK en de andere helft in Europa, en daarna ook op andere continenten. 'Dat was een van de redenen om te kiezen voor deze specifieke motor,' zegt Edgar, 'want die is klaar voor de komende Californische emissie-eisen.'

De nieuwe TVR zal worden gebouwd in een nieuwe fabriek in Ebbw Vale in Zuid-Wales, die wordt geleased van de Welshe regering. Daar zien ze het wel zitten met TVR: niet alleen kocht Wales een belang van 3 procent in het merk voor 500.000 Britse ponden (wat de marktwaarde van het bedrijf op ongeveer 18 miljoen euro waardeert), maar ook kreeg de firma een lening van 2 miljoen pond (circa 2,2 miljoen euro). Op het moment dat we dit schrijven, is de fabriek nog leeg – TVR krijgt het gebouw van bijna 19.000 vierkante meter eind augustus casco opgeleverd. 'Tussen nu en dan hebben we de tijd om aan de details te werken, aan de kieren van de deuren en dat soort zaken, er valt nog genoeg te doen. We hopen de eerste auto's te kunnen leveren in het vroege voorjaar van 2019.'

Er zijn parallellen te trekken tussen Les Edgar en de man die TVR tot leven wekte en er succes mee had, Peter Wheeler. Beiden zijn *self-made* mannen, beiden zijn technenuten, en ze maakten hun fortuin met geheel andere zaken voordat ze TVR kochten. Maar de tijden zijn wel veranderd.

Waar Wheeler op legendarische wijze verkondigde dat de tractiecontrole zich onder je rechtersoet bevond en dat je geen airbags nodig had als je maar zorgde dat je niet crashte, heeft Edgar daadwerkelijk veiligheidssystemen moeten ontwikkelen. Je voelt 'm zuchten voor hij er iets over zegt. 'Ik begrijp echt niet waarom het zo is, maar kennelijk duurt het negen maanden om de airbags af te stellen. Ik zou zeggen: je hoeft alleen maar te checken dat ze niet afgaan als je tegen een stoerprand rijdt en dat ze wel afgaan als je tegen een andere auto aanrijdt. Alles duurt zo lang en alles kost een fortuin. Want hetzelfde geldt voor ABS.' ►



De Griffith heeft een knokig pookje om rap mee te kunnen schakelen



'Dus hij vliegt niet meer in brand als je een keer hard remt? Doe eens voor?'



Als eenmaal besloten is aan welke kant de kap moet scharnieren, is ie wel zo'n beetje af



Stoelen vormgegeven naar TVR's traditionele 'spookje met handen omhoog'-model



Les' uitvoering van het volkslied was eerlijk gezegd niet om aan te horen



**‘Het design is niet zo opzettelijk vreemd als dat van TVR’s die in de vroege jaren nul op de markt kwamen’**

De cabine is uit te rusten met epoxyharsverstuiver, voor die traditionele TVR-geur

En dan zijn er de crashtests. De Griffith heeft geen traditionele subframes, in plaats daarvan heeft ie voor en achter kleinere, vervormbare en vervangbare crashstructuren die de kracht van de botsing wegleiden van het centrale platform. Er zijn al computersimulaties mee gedaan, maar de crashtestauto zelf moet worden gebouwd als een normale productieauto.

Je krijgt het idee dat Edgar al doende de lessen leert van de moderne auto-industrie. Kan zijn kleine team, met momenteel slechts een dozijn mensen, de productieauto's daadwerkelijk komend voorjaar klaar hebben? Dat is nogal een opgave. Anderzijds: het zijn wel grote namen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de auto. Gordon Murrays iStream-proces belooft niet alleen een lichtere auto, maar zou ook de ontwikkeling van de auto moeten stroomlijnen en de kosten van de productie omlaag moeten brengen.

De auto die nu voor ons staat, is op zichzelf al een indrukwekkend bewijs van hun kunnen. Het is de allereerste, ruwste versie, maar hij kan rijden, de deuren sluiten netjes, en hij heeft al een snelheid van 250 km/u gehaald op de startbaan van Dunsfold.

Edgar vertelt dat er nog aan de cabine moet worden gewerkt – de stoelen zijn niet de juiste, sommige sierdelen zitten provisorisch vast, dat soort dingen. Maar dit is dan ook een prototype. De basis is nu al indrukwekkend.

Edgar is niet de kortste, maar hij past er prima in. Instappen gaat makkelijk: de auto is compact, maar niet klein, en zeker niet claustrofobisch. Het design is niet zo opzettelijk vreemd als dat van TVR's die in de vroege jaren nul op de markt kwamen (de laatste, een Sagaris, werd twaalf jaar geleden gebouwd), hij is prettig licht vanbinnen en er is weinig afleiding. Dit is geen auto die je verwacht met ontelbaar veel instellingen.

De motor blaft zichzelf wakker – ongefiltreerd en luidruchtig, maar met een honingzoet randje dat zijn toon enige beschaving geeft. Als de uitlaten zich bij je enkels bevinden, gebeurt alles per definitie vóór je (iets wat de nieuwe Griffith gemeen heeft met de Mercedes SLR McLaren, ook een auto waar Murray de hand in had). Daardoor voel je de actie nadrukkelijker, er is meer leven in de brouwerij, er zijn meer trillingen. Het geluid komt van dichterbij, alsof iemand iets te hard in je oor fluistert.

Dat in aanmerking nemend, en het feit dat de bak direct achter de motor zit (en niet bij de achteras), vraag je je af hoe het TVR is gelukt om de gewichtsverdeling precies op 50:50 te laten uitkomen. We openen de kap op de plek waar de uitlaat en de motor pal naast elkaar huizen. Dat is erg netjes gedaan; de V8 zit ver naar achteren en erg laag. 'Hij maakt gebruik van dry-sump, wat ervoor heeft gezorgd dat we de motorkap laag konden houden, maar ik moet er wel bij vertellen dat we alleen aan die 50:50-verhouding komen als we de bestuurder en een volle benzinetank meerekenen', zegt Edgar. 'Bij lage snelheden is z'n tractie beperkt, maar als je eenmaal op snelheid bent, zeg vanaf 100 km/u, dan begint de downforce goed te werken.'

Edgar spreekt met overtuiging, hij is duidelijk een man met een missie. Hij ziet TVR als een merk dat het gat tussen Lotus en Aston moet opvullen. Daar is nog ruimte, al is die vrij krap als je bedenkt hoe dicht een Evora en een Vantage al bij elkaar zitten. Maar de eerste editie van de Griffith zal straks 90.000 pond kosten (Nederlandse en Belgische prijzen zijn nog niet bekend), en dat is aanzienlijk goedkoper dan de nieuwe Aston Martin – een verschil van ongeveer 30.000 pond. Het merk TVR heeft allure, want al 600 mensen hebben een aanbetaling gedaan op een auto die nog niet eens een eigen fabriek heeft. Maar hij ziet eruit en voelt aan als een echte TVR – hij is een sympathieke, relevante wedergeboorte. Nog wat ruw, ja, maar toch al met een zweempje beschaving.

Maar er zijn nog hindernissen te nemen. De firma kan nog geen mensen in dienst nemen omdat er nog geen bedrijfspand is, en uiteindelijk weet je pas zeker dat de missie kan slagen als je die fabriek hebt, als er machines en gereedschappen in staan, en als er arbeiders in rondlopen. Je kunt uittekenen dat er moeilijkheden en problemen zullen opduiken, dat er zich obstakels zullen voordoen, en dat sommige horden lastig te nemen zullen zijn.

Hij is innovatief, deze TVR, en dat is niet iets wat we snel zouden hebben gezegd over een product uit het vorige leven van dit merk. De bodemeffect-aerodynamica, het gebruik van koolstofvezel panelen om de stalen structuur te versterken (het onderstel is zeven keer sterker dan dat van een oude TVR), de focus op een laag gewicht. Edgar heeft het zelfs al over iets elektrisch, maar dat ligt nog verhuuld in de toekomst. En de toekomst is immers altijd zonnig. Het heden is de tijd die je opzadelt met problemen. **TVR**



De diffuser produceert een heus bodemeffect. Maar wat dat effect behelst, moeten we nog maar afwachten







# RACEPAGE

Nu Jaguars SVO-afdeling zich heeft toegelegd op de F-Pace, wordt het moeilijk om nog te kiezen voor de standaarduitvoering



De ijdele F-Pace SVR bekijkt zichzelf op het grote scherm

**A**ls je zoekt naar een manier om te bewijzen dat de SUV het automobiele concept is dat de wereld heeft veroverd, dan hoef je niet verder te kijken dan de F-Pace. Dit is de auto die eigenhandig de financiële toekomst van Jaguar heeft veiliggesteld. Tot op heden heeft het merk er wereldwijd 132.000 exemplaren van verkocht – vorig jaar gingen er zelfs meer van over de toonbank dan ze in 2011 van alle modellen bij elkaar verkochten. De emissie-loze, elektrische I-Pace mag dan geen geluid maken, je kunt nu al zien aankomen dat het een gillend succes gaat worden. Zo ziet een bestseller eruit in 2018.

Zelfs al mag een *high-performance-SUV* nu dan een ‘doorontwikkeling’ heten van de mal die ons de types D en E bracht, we mogen de nieuwe F-Pace SVR beschouwen als een lauwerkrans op het succes van het model. Hij is het werk van JLR’s Special Vehicle Operations-divisie, die 550 pk aan vermogen uit Jaguars bekende supercharged 5,0-liter V8 weet te halen. Dat is, voor de goede orde, 44

procent meer vermogen dan de V6 S heeft. De SVR gaat van 0 naar 100 km/u in 4,3 seconden, heeft een topsnelheid van 283 km/u, maar kan ook vrij snel stoppen dankzij verbeterde Brembo-remmen, met schijven die vóór 395 millimeter en achter 396 millimeter in doorsnee zijn.

Hij ziet er nogal oorlogszuchtig uit, maar alle veranderingen zijn puur functioneel en niet voor de show. Aan de aerodynamische vereisten wordt voldaan door middel van enorme luchtinlaten aan de voorkant. Openingen achter de wielen reduceren de druk die daar wordt opgebouwd, maar voorzien ook in minder opwaartse krachten, en zorgen indirect voor de extra koeling die de hardwerkende remmen van de SVR nodig hebben. De wielkasten zijn verbreed, evenals de dorpels, en er zijn sleuven om de lucht te geleiden die uit de motor komt, zodat er minder druk onder de kap ontstaat en de voorkant minder omhoog gestuwd wordt.

‘We zijn volledig geslaagd in de opzet van het programma’, zegt de baas van Jaguars *production design studio* annex SVO-chef Wayne Burgess.

‘De remmen, de wielen en de banden zorgden ervoor dat we de wielkasten moesten verbreden, maar we zijn nooit van plan geweest om ’m, à la Project 8, aan de achterkant veel breder te maken.’ Dat is een nette manier om te zeggen dat het veel te duur was geweest om de auto te voorzien van nieuw plaatwerk. Jammer eigenlijk, vinden we, want een echt SVO-model is dat wel waard.

Maar gelukkig zijn er wel nieuwe, lichtgewicht velgen van 22 inch verkrijgbaar, die vóór 2,4 kilo en achter 1,7 kilo minder wegen. De veren zijn aan de voorkant 30 procent en achteraan 10 procent stijver, en een herzien stabilisatiesysteem reduceert de neiging tot overhellen met 5 procent.

Hij zal goed klinken: de SVR gebruikt Jaguars Variable Valve Active Exhaust-systeem, dat ideaal is als je ervan houdt om je burens ochtends te laten schrikken, hoewel ze je daarna zullen omhelzen als je vertelt dat het 6,6 kilo minder weegt dan de standaard uitlaat. Dit is ook de eerste F-Pace die is uitgerust met het elektronische, actieve achterdifferentieel. De instelbare ophanging, de elektronische



**‘Hij gaat van 0 naar 100 km/u in 4,3 seconden en heeft een topsnelheid van 283 km/u’**



Met meer vermogen dan de nieuwe Aston Vantage is de snelste F-Pace f-ing vlot

stuurbeheersing, de *torque vectoring* en de rij-modi werken allemaal op speciale SVR-software.

‘Het helpt dat de basis van de F-Pace zo goed is’, zegt senior SVO-programmamanager Duncan Smith. ‘Het is allemaal veel makkelijker als een auto in essentie al klopt, en het duidelijk is wat je wilt bereiken. Dit is een auto die je elke dag kunt gebruiken, en waarin je met vijf mensen en hun bagage heel hard kunt rijden. Het was van groot belang om te zorgen dat de balans in orde zou zijn. Mijn favoriete eigenschap van de F-Pace SVR is z’n wendbaarheid.’

De onstuitbare opmars van alwetende algoritmes heeft gelukkig niet in de weg gezeten van Jaguars haast ouderwetse zucht naar een perfecte synthese tussen comfort aan de ene en weggedrag aan de andere kant. ‘Het is niet alleen de software’, zegt Smith. ‘De besturing, de transmissie, de motor en de vermogensafgifte: het komt misschien een beetje droog over om het erover te hebben in termen van nulletjes en eentjes, maar je hebt wel degelijk een bijzonder capabele onderstel-ingenieur nodig om de auto precies te laten doen wat jij wilt.

‘Op dynamisch vlak hebben we ook enorm veel werk gestoken in het verbeteren van de elektrische stuurbeheersing. Persoonlijk denk ik dat het nu even goed is als een elektro-hydraulische setup. De afstelling van de software is zo precies dat je als bestuurder exact de karakteristieken kunt instellen die je wenst.’

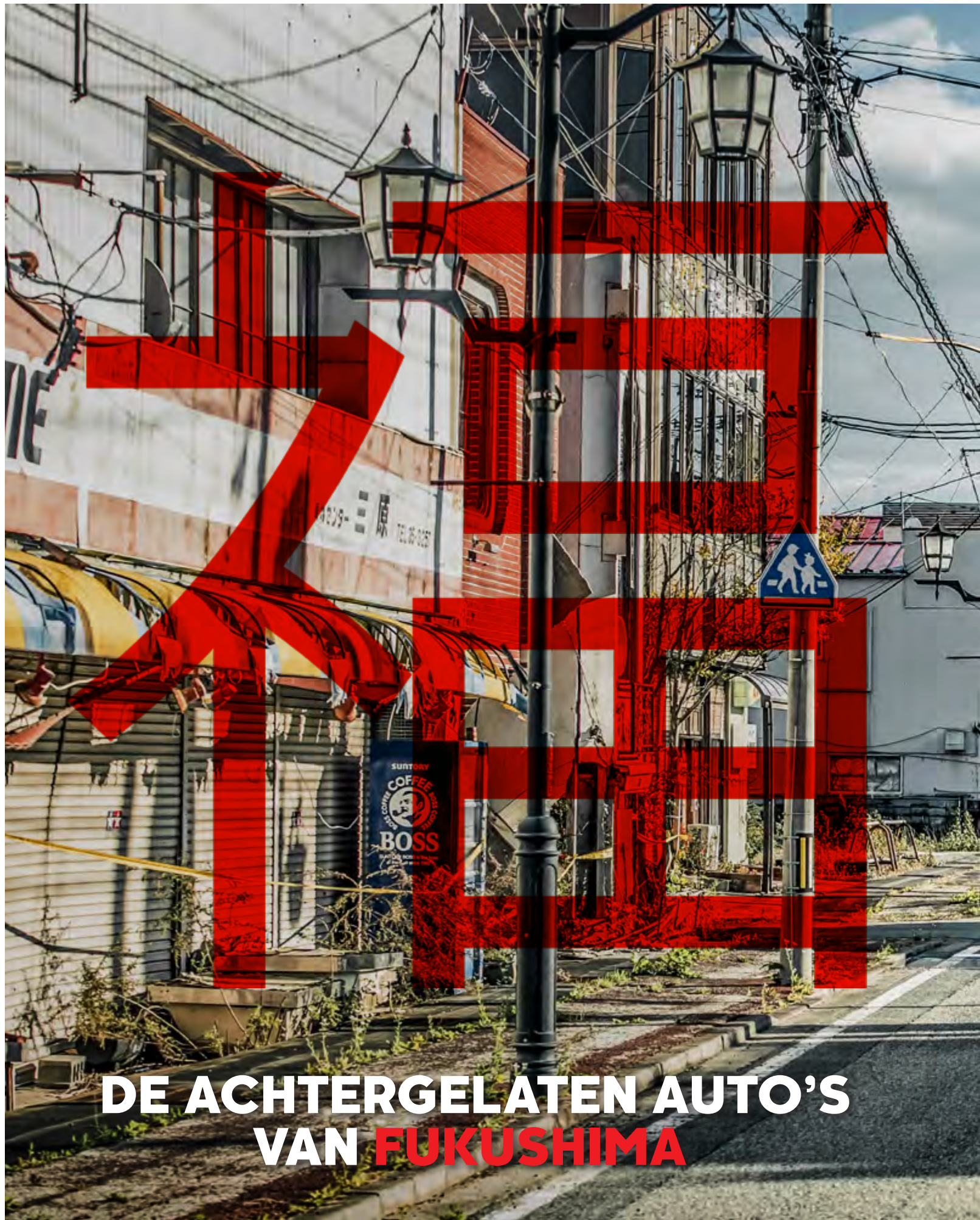
Daarnaast heeft SVO hard gewerkt om de F-Pace SVR meer dan één persoonlijkheid mee te geven. Als je daar iemand voor wilt bedanken, dan moet je eigenlijk bij de beheerder van het immer afbrokkelende Britse wegennetwerk zijn. ‘De F-Pace SVR zal natuurlijk veel op Britse b-weggetjes te vinden zijn. Als je hem te hard veert en dempt, verlies je al snel tractie als er weer eens een enorme bult midden in de bocht blijkt te zitten’, zegt Smith. ‘Je moet enige vergevingsgezindheid inbouwen, anders kan het zomaar fout aflopen. En dat hebben we gedaan. Een normale bestuurder zal niet snel in de problemen komen; een getalenteerd iemand kan ook serieuze lol met de SVR hebben.’

Vanbinnen zijn er *‘slim-line’* performance-stoelen, een speciaal SVR-stuur en is er keuze uit vier

verschillende interieurkleuren. Inzittenden hebben de beschikking over 4G-wifi voor maximaal acht apparaten (zodat je geen last hebt van kibbelende kinderen terwijl je je verplaatst met intergalactische snelheden), en het inmiddels bekende maar niet echt geweldige Touch Pro-touchscreen van 10 inch is ook van de partij.

‘We hoefden niet alles overhoop te halen bij de F-Pace, omdat de basis al zo goed klopte,’ zegt Burgess. ‘De SVR heeft echt zijn eigen plekje binnen het gamma. We kunnen er nog meer uit halen, maar dat is waarom er Project-auto’s zijn: kleinere aantallen, hogere prijs en dan helemaal losgaan. Daarbij is er natuurlijk ook al een Range Rover SVR, dus ten opzichte van die auto moesten we een ander smaakje creëren.’

Ten slotte, gezien het feit dat Burgess gitarist is in een hardrockband genaamd Scattering Ashes, willen we afsluiten met een muzikale vergelijking. ‘Britpop?’ lacht Wayne. ‘Nou, de SVR mag er oppervlakkig gezien een beetje uitzien als Blur, maar daaronder huist een behoorlijke dosis Oasis.’ *Definitely maybe.* **TG**



# DE ACHTERGELATEN AUTO'S VAN **FUKUSHIMA**



We gingen op zoek naar auto's die na de kernramp van 2011 achterbleven.  
Een tocht om stil van te worden

**Blijf stilstaan en sluit je ogen – dan ervaar je het. Het geploink van 8-bit geluidseffecten, de stemmen, het verkeer buiten en de vlaag sigarettenrook die als een donderwolk boven de hoofden van de gokkers hangt. Wanneer je vervolgens je ogen weer opent, bevind je je in een van de stilste ruimtes ter wereld.**

Een vergeelde kalender geeft de datum 11 maart 2011 aan. Overal op de grond liggen plastic mandjes en pachinkoballetjes, waardoor je je zorgvuldig een weg moet banen tussen het puin.

Overal is de vernietigende kracht tastbaar. Je proeft het aan de klamme, verstikkende lucht. Buiten de gokhal ligt een omgevallen kinderfietsje, inmiddels helemaal verroest en misschien nog in de precies dezelfde positie als zeven jaar geleden, toen de kleine eigenaar ervan alles uit zijn handen liet vallen en op de vlucht sloeg. Op de parkeerplaats staat een zilvergrijze Audi A4 Avant, zo op het oog nog volledig intact, die wordt overwoekerd door onkruid en zo langzaam weer wegzakt in de aarde waar hij uit voortkwam.

Dit begon als een nogal spontaan, weinig doordacht idee. We moesten sowieso in Tokio zijn, en waarom zouden we dan Honda niet vragen of we zo'n malle kei-car konden lenen om de drie uur durende tocht naar de kerncentrale van Fukushima Daiichi te maken? Er waren berichten en foto's van dappere fotografen waarop je overal achtergelaten auto's ziet staan, en omdat Japanners zo'n bijzondere band met auto's hebben, lag het voor de hand dat er na die exodus weleens heel interessant spul te vinden zou kunnen zijn.

Onze beweegredenen waren niet morbide of respectloos, maar kwamen voort uit nieuwsgierigheid. Precies zes jaar nadat een zeebeving van 9,0 op de schaal van Richter een reeks tsunami's tot wel 39 meter hoog veroorzaakte die de noordoostkust van Japan geselden, een gebied van 217 vierkante kilometer overspoelden, 16.000 slachtoffers maakten en het koelsysteem van drie kernreactoren platlegden, met als gevolg een *meltdown* en de verspreiding van radioactiviteit, werd het er geldende gebiedsverbod door de regering opgeheven. Dat was in maart 2017.

Voormalige bewoners, behalve van plaatsen die vlak bij de reactoren liggen en waar het niveau van radioactieve straling nog te hoog wordt geacht, worden gestimuleerd om terug te keren naar hun huizen. Er is 175 miljoen euro gereserveerd om de gezondheidszorg en andere basisfaciliteiten weer op te starten. Hoewel de tegemoetkoming in woonkosten voor geëvacueerden, bijna 750 euro per maand, werd afgeschaft, is maar 15 procent ingegaan op het aanbod van de regering. Volgens wetenschappers mag het er dan veilig zijn, maar zou jij je kinderen er weer naar school laten gaan? Zou jij het water drinken?

Onze eerste tussenstop is de gokhal van Tomioka, en die bepaalt onmiddellijk onze stemming. Dit voelt niet aan als een ontdekkingsreis ►





Ooit een en al activiteit, nu is het of de tijd werd stilgezet



Als dat ornament op de kap niet illegaal is, dan die wielen wel

naar plekken waar slechts weinigen ons voorgingen; dit voelt alsof je echt in de levens van mensen aan het wroeten bent. Een achtergelaten Audi is geen vondst die je triomfantelijk mee naar huis zou willen nemen; het was ooit het gekoesterde eigendom van iemand die het achterliet omdat hij zijn leven belangrijker vond dan bezit.

Wat ons op onze auto brengt. De Honda N Box Slash Mugen is op en top Japan: een doosje op wielen, opgetuigd met dubieuze aerodynamische toevoegingen, 16-inch spaakwielen, een sportonderstel, een dubbele uitlaat en stickers die om onduidelijke redenen verwijzen naar 'Muscle American Style'. En voordat je die vraag stelt: onder de motorkap tref je niets aan wat ook maar in de verste verte met gespierdheid te maken heeft, maar wel een 660-cc driecilindermotor met 57 hele pk's. Toen we eerder Tokio verlieten, kreeg hij behoorlijk wat bekijks – waarschijnlijk meer hoongelach dan opgestoken duimen, maar nog altijd: bekijks. Hier in deze beklemmende atmosfeer is hij een nogal ongepaste verschijning. Of liever gezegd, dat zou hij zijn geweest als er mensen in de buurt waren om hem te zien.

We blijven op de nationale Route 6, de kustweg die dwars door het niet-toegankelijke gebied voert. Behalve de enorme geigertellers die langs de weg staan, zien we af en toe een bord dat waarschuwt voor radioactieve wilde zwijnen (een ernstig probleem – de verlaten dorpen werden erdoor overspoeld, tot plaatselijke jagers werden opgetrommeld om de aantallen terug te brengen), en afgesloten en bewaakte wegen die naar het centrale deel van het rampgebied voeren. De verkeersintensiteit is hier normaal. Als je afslaat naar de plaatsen die voor het publiek toegankelijk zijn, zoals Tomioka en Namie, wordt het duidelijk dat de regering weliswaar graag wil investeren in herpopulatie, maar de bevolking zelf daar weinig trek in lijkt te hebben.

We rijden over de hoofdstraat van Namie en zien alleen maar ingestorte gebouwen en dichtgetimmerde winkels. Heel af en toe rijdt er een auto langs; het grootste deel van de tijd zijn we moederziel alleen. Doorgaans zijn we tijdens onze reizen wel in voor een geintje, maar nu zeggen we geen stom woord tegen elkaar. Overal waar we kijken, zien we indringende beelden: een eenzame achtergelaten fiets op het station, aanplakbiljetten voor een verkiezing van lang geleden en snackautomaten die sinds de aarde schudde en de vloedgolf kwam niet meer werden gebruikt of geleegd.

In Tomioka komen we langs een verlaten school; de treurigheid van alles raakt ons als een klap met een voorhamer. En dan niet zozeer het vervallen gebouw, maar het feit dat er geen kind te bekennen is... de volledige afwezigheid van menselijk leven. Net buiten Tomioka zien we een veld met zwarte zakken tot zover het oog reikt. Ze zijn gevuld met de bovenste laag aarde die werd weggehaald, een klus waar de overheid jaren mee bezig is geweest om ooit landbouw weer mogelijk te maken.

Af en toe rijdt er hier een auto, maar pas als we terug zijn op de drukke Route 6 zien we iets dat het vermelden waard is. Onze eerste ontdekking is een handelaar in tweedehands auto's wiens aanbod griezelig precies staat uitgesteld - alleen is het kantoorgedeelte al heel lang verlaten. Onze blik valt op een Jaguar XJ met 20-inch wielen en een beeldje op de motorkap dat voetgangers meedogenloos zou spiezen, een oude Cadillac en een schitterende boeddhistische lijkwagen die ooit een Lincoln Town Car was. Om de volgende hoek wacht ons een Mercedes S-klasse die door zijn luchtvering is gezakt en zachtjes op zijn buik rust.

Een eindje verder is er weer een stuk grond vol auto's die door hoog gras aan het oog worden onttrokken. Daarom besluiten we om het allemaal van dichtbij te gaan bekijken. Ook hier een lijkwagen en nog meer Amerikaans plaatwerk, dit keer een verlengde limousine, een oranje Chevrolet Impala SS waarvan het portier een stukje ►





**‘Een oranje  
Chevrolet  
Impala SS –  
we kunnen het  
niet laten om  
er even in te  
gaan zitten’**

---



Uiteindelijk wint de natuur het altijd...

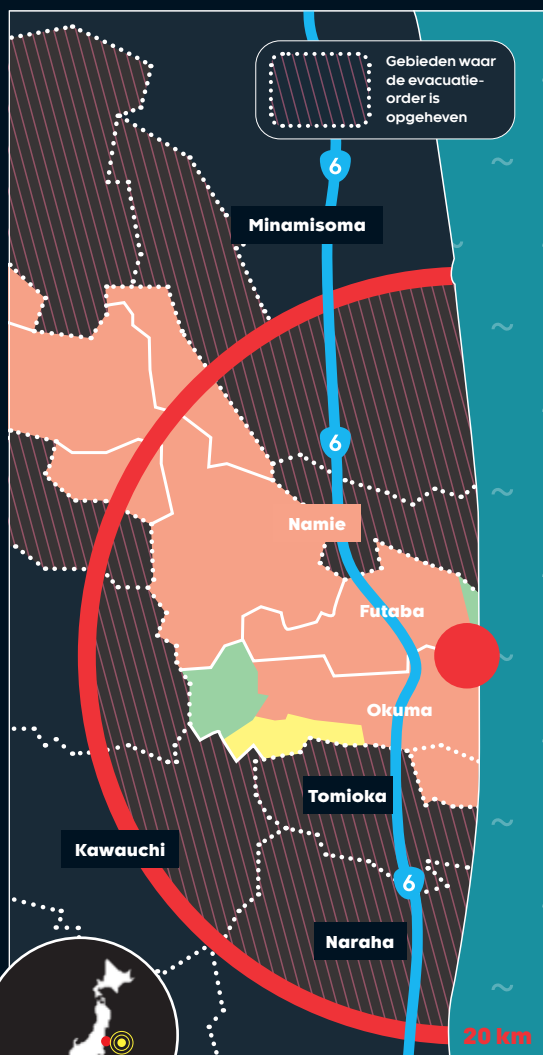


Op Amazon heb je geigertellers voor een paar euro. Of je neemt deze



**‘Hier in deze beklemmende atmosfeer is onze kei-car volstrekt niet op zijn plaats’**

## DE WEG NAAR HET RODE GEBIED



Onmiddellijk na de drievoudige reactor-meltdown werd iedereen binnen een straal van 20 kilometer van de kerncentrale geëvacueerd, een gebied dat later werd uitgebreid. Er kwamen drie zones: rood (verboden), geel (betreden toegestaan, maar bewoning niet) en groen (vrij toegankelijk, met een enkele restrictie). Deze kaart van recente datum laat zien dat er sinds maart 2017 veel is vrijgegeven, maar een groot gebied blijft nog altijd ontoegankelijk voor het publiek... en voor nieuwsgierige automagazines.



Het zal pijn hebben gedaan om deze auto achter te laten

open staat – we kunnen de verleiding niet weerstaan en gaan er even in zitten – en... een waterscooter. Ooit, lang geleden, behoorde dit allemaal trotse bezitters toe, nu zijn het een soort museumstukken. Wie weet, misschien komt iemand ze op een dag opeisen, maar het kan ook zijn dat ze hier over honderd jaar nog staan.

Op weg naar het zuiden, richting Tokio, krijgen we een donkergroene Mini in het vizier die wel heel ver van huis is. Hij staat achter een hek en wordt omringd door dicht struikgewas. Bij nadere inspectie blijkt ook dit een flink terrein dat vol staat met onopvallende Japanse hatchbacks en beige sedans. En dan spotten we opeens iets wits tussen de klimop. We worstelen ons door de begroeiing heen en ontdekken een hagelwitte Nissan R32 GT-R V-Spec II. Het is niet de meest waardevolle GT-R, maar er staat hier nog altijd voor zo'n 35.000 euro weg te roesten. Ernaast prijkt, voor de liefhebbers van bizarre Japanse autonamen, een Mazda Bongo Friendee.

Na dit hoogtepunt beschouwen we ons werk hier als gedaan en besluiten we te vertrekken. Niet met het gevoel bevestiging te hebben gekregen dat Japanners een superieure smaak hebben als het om auto's gaat, maar diep getroffen vanwege het leed dat deze enorme natuurramp heeft aangericht.

Voor wie zich afvraagt of alles wat we deden wel even veilig was, of we geen beschermende kleding hadden moeten dragen of een maand in quarantaine hadden moeten blijven, hebben we wat cijfers. Met een tamelijk primitieve geigerteller op onze smartphone deden we onderweg verschillende metingen. Bij de school in Tomioka lazen we 0,38  $\mu\text{Sv}/\text{u}$  af (microsieverts per uur, waarbij sievert de eenheid van blootstelling aan straling is), een goede indicatie van de gemiddelde dosis die we kregen. Ter vergelijking, een inwoner van Tokio staat bloot aan 0,04  $\mu\text{Sv}/\text{u}$ .

We verbleven vijf uur in het gebied rond Fukushima, dus we kregen een totale dosis van  $(0,38 \times 5 =) 1,9 \mu\text{Sv}$ . Als we er een jaar zouden blijven, zouden we blootstaan aan een totaal van  $(0,38 \times 24 \times 365 =) 3.329 \mu\text{Sv}$ . Ben je er nog? Mooi. Ter vergelijking: als je van New York naar Los Angeles vliegt, onderga je een eenmalige dosis van 40  $\mu\text{Sv}$ , een mammografie staat gelijk aan 3.000  $\mu\text{Sv}$ , de maximaal toegestane dosis per jaar voor een medewerker van een kerncentrale is 50.000  $\mu\text{Sv}$ , en pas als je 100.000  $\mu\text{Sv}$  in een jaar ontvangt, wordt er gesproken van een verhoogde kans op kanker. Dus je ziet, op papier was het veilig. De overheid probeert niemand te misleiden, maar nuchtere cijfers zijn iets anders dan een gerust gevoel.

Als we iets hebben geleerd van deze onderneming, dan is het wel dat we onze gebouwen nog zo robuust kunnen maken en nog zo veel veiligheid kunnen inbouwen, we blijven overgeleverd aan de grillen van Moeder Natuur. Zoals de schrijver Jack London opmerkte toen hij na de grote aardbeving in 1906 door San Francisco liep: 'De straten waren op het ene punt omhoog gekomen en op het andere ingezakt, en ze lagen vol puin van ingestorte muren. De stalen rails waren verbogen in allerlei vormen en hoeken. De telefoon- en telegraafverbindingen waren verbroken. En de hoofdwaterleidingen waren gebarsten. Al het vernuftige werk van de mens, alle veilige constructies die hij had bedacht, werden overhoop gegooid in de 30 seconden dat de aarde schudde.' **VG**

# VRIENDSCHAPPELIJK GEVECHT

---

In de wereld van Porsche is alles perfect. Maar zet een Porsche in de echte wereld, en het kan weleens minder ideaal verlopen...







**W**at doen wij als een fabrikant van Ontzettend Snelle Dingen een nieuw topmodel uitbrengt? We testen de betreffende machine in een zonnig oord op bochtig asfalt, zodat we als een soort talentenjachtjury z'n uiterlijk en prestaties kunnen prijzen of verpulveren. We zetten Chris Harris erin en sturen hem ermee een circuit op, zodat hij het hart van het beest op z'n merites kan beoordelen. Wat we niet doen, is het ding op cup-banden door een kletsnat berggebied sturen – waar een voorjaarsstorm zo hevig heeft huisgehouden dat er een kleine 24 uur eerder nog diverse overstromingen aan de hand waren.

Voor alles is een eerste keer.

Nadat we je eerder al uitgebreid over 'm berichtten via de belevenissen van onze Britse collega's, is het deze maand de beurt aan de Nederlandse *TopGear*-redactie om de nieuwe Porsche 911 GT2 RS te temmen. We reizen daarvoor af naar Noord-Spanje, naar de omgeving van Pamplona. Niet alleen vanwege de treffende overeenkomsten tussen het achtervolgd worden door een horde dolle stieren en door een twin-turbo boxermotor met 700 pk. Maar ook omdat de wegen er rustig zijn, het landschap gloeiend en uitdagend, en omdat het in het voorjaar in Spanje doorgaans mooi weer is. Doorgaans.

Hoe indringend we ook naar onze weer-app staren in de aanloop naar deze test, de voorspelling voor Pamplona lijkt onwrikbaar: storm, regen, grauweheid, ellende. We worden gerustgesteld door het feit dat we er niet alleen voor staan. Porsche was zo vriendelijk (of zo wantrouwend?) om rijinstructeur en Porsche-expert Dolf Dekking mee te sturen om onze korte tijd met de 911 GT2 RS soepel te laten verlopen. Een pak van ons hart: met dit vermogen, enkel achterwielaandrijving en een setje Dunlop Sportmaxx Race 2's, eigenlijk bedoeld voor mooi weer en af en toe een circuitdag, kunnen we vandaag alle hulp en advies gebruiken.

Voor we het vergeten: inderdaad, op de foto's ziet het er allemaal niet bepaald dramatisch uit. Deze werden dan ook een dag later geschoten, toen we zelf alweer veilig in het (zul je altijd zien) droge Nederland zaten en het weer ook in Pamplona was opgeklaard. Kijk anders even op [topgear.nl](http://topgear.nl) of op een van onze social-media-kanalen voor een korte video van de barre omstandigheden waarin we werkelijk reden. Een kleine *spoiler* kun je hier alvast uit afleiden: ondanks alles wisten we de GT2 RS heel te houden.

Over spoilers gesproken: het eerste wat je opvalt als je deze nogal uit de hand gelopen 911 benadert, is de koolstofvezel knoepers op z'n achtersteven. Kijk je verder, dan zie je de kieuwen in z'n voorspatborden, de enorme luchthappers in z'n voorbumper en de gigantische keramische remschijven achter z'n magnesium wielen. Deze specifieke GT2 RS is ook nog eens uitgerust met het Weissach-pakket – met 31.000 euro de duurste, maar ook de meest populaire optie – wat inhoudt dat onder meer z'n dak, stabilisatorstangen en schakelflippers van koolstofvezel zijn en z'n rolkooi van titanium. Het is één grote rollende klomp vernuftig materiaal, wat deels z'n Nederlandse prijs van zo'n vier euroton verklaart.

Voor dit gestoorde bedrag – meer dan menig exotische middenmotor-supercar en ruim drie keer zoveel als een basis-911 – krijg je ook een gestoorde auto. Want het idee achter de GT2 RS is eigenlijk vrij ziek. Hee, dacht Porsche, laten we de techniek uit onze toch al onaards snelle 911 Turbo S nog eens wat oppeppen, in een licht en aerodynamisch heftig pakket stoppen, en tegelijkertijd de vierwielaandrijving weglaten. Zodat het ontzettend veel listiger wordt om al die pk's in goede banen te leiden.

Al vrezen we dat 'listiger' in deze situatie de lading niet helemaal dekt. 's Ochtends als we opstaan, in het vliegtuig, op weg naar het hotel; we krijgen enkel nog visioenen van een weg die in een rivier is veranderd, brede achterbanden die plotseling grip verliezen, en een heel bijzondere 911 die zich als een sierlijke schoonspringer achterwaarts van een berg lanceert.

Nadat we als opwarmertje de omgeving hebben verkend in een 718 Cayman GTS – op heel verantwoorde en gripgrage Pirelli's – nemen we plaats in de GT2 RS. Knoertharde, nauwelijks verstelbare kuipstoelen grijpen ons vast, het rode alcantara op de a-stijlen brandt in onze ogen. Dolf zit in de passagiersstoel en geeft aan dat we kunnen vertrekken. De motor slaat aan met een hese knerp en trilt zich een weg naar onze adrenalineklieren. We hebben dit soort spanning eerder gevoeld, maar toch meestal in combinatie met passend weer. Gelukkig hebben we airco (Porsche laat het bij deze auto liever weg, maar wil het eventueel toch voor je monteren – zonder meerprijs nog wel), anders zouden de ramen sneller beslaan dan we onze gordel om kunnen doen.

Spoilers en rolkooien ten spijt blijkt de GT2 RS verrassend niet-intimiderend. Het helpt al meteen dat ie vertrouwd en herkenbaar is in z'n opzet, met een optimale zitpositie, goed zicht en alles waar je het verwacht. Op de middenconsole vinden we een knopje met een uitlaatje (altijd indrukken, tenzij je lange tijd op de snelweg gaat

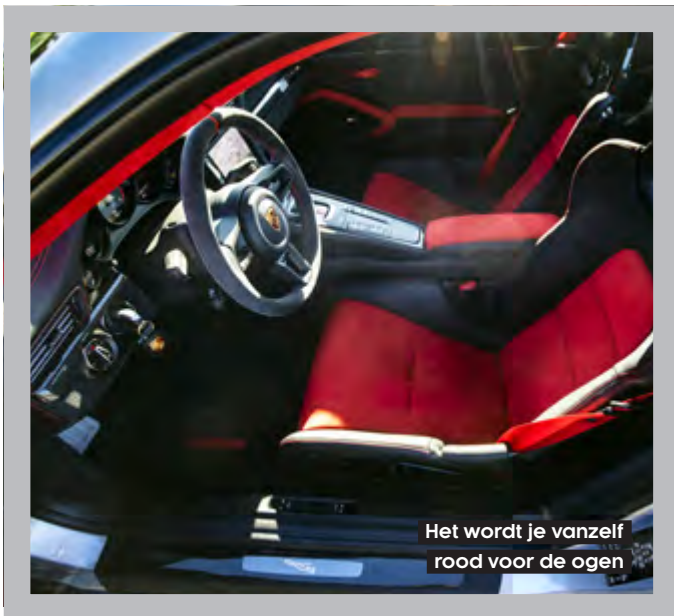


‘De lijntjes tussen je hersenen  
en de wielen voelen korter  
aan dan je voor mogelijk  
had gehouden’



Hij heeft een motor,  
maar waar?





Het wordt je vanzelf rood voor de ogen



GT2 RS vs wolken:  
GT2 RS wint

rijden), maar ook een met een schokdempertje, voor het actieve onderstel. Dit treft, want bij beperkte grip bewijst al te harde demping je geen dienst. De bekende PDK-transmissie heeft een sportstand waarvan we het nut niet begrijpen; de schakelmomenten zorgen nu af en toe al voor een gespiegelde Weissach-afdruk in ons achterhoofd. Daarnaast zijn er nog knopjes voor de stabiliteits- en tractiecontrole. Ha, leuk, mooi hoor. Die negeren we maar even.

Niet alleen het interieur zorgt voor gemoedsrust. Het zit 'm in de manier waarop de GT2 RS op je reageert. De lijntjes tussen je hersenen en de wielen voelen korter aan dan je voor mogelijk had gehouden. Sturen is meteen sturen, remmen is meteen remmen – onmiddellijk en zonder enige benodigde gewenning of aanpassing. Op een leeg stuk weg zorgt Dolf dat we weten waar we precies aan toe zijn: hij laat ons vanaf hoge snelheid hard en vasthoudend remmen om te voelen wanneer het ABS er precies in komt, en hoe snel de vaart er vervolgens uit gaat. Dan accelereren we vanuit bijna-stilstand: opbouwen, doorduwen, merken wanneer je grip verliest en hoe de elektronica je redt. Nu zoeken met het gaspedaal naar het punt waar je de achterbanden nog net kunt laten happen. Alles draait om gevoel. En om het simpele besef dat je genoeg power tot je beschikking hebt om de seizoenen te verschuiven.

Wanneer de bochten komen en we ze voorzichtig aanvallen, krijgen we van Dolf op onze kop. Onze remtechniek is niet goed – te voorzichtig en in druk toenemend in plaats van eerst hard, dan afbouwend – en we houden het stuur te strak vast, waardoor de banden, besturing en ophanging niet de kans krijgen om de oneffenheden op een natuurlijke en vloeiende manier te verwerken. Er moet meer venijn uit onze benen komen, terwijl onze armen juist moeten ontspannen. Eigenlijk kunnen we dus nog beter op onze kop achter het stuur gaan zitten dan doorgaan met rijden zoals we nu doen. Dit is geen bemoedigende realisatie.

Dan is er nog de kwestie van staande plassen water, waarop de GT2 RS met zijn racerubber zonder enige waarschuwing zou kunnen gaan aquaplanen. We moeten er dus omheen sturen indien mogelijk, en anders in ieder geval geen plotselinge bewegingen maken. Niet blijven accelereren en ook niet sturen – straks staan je voor- of achterwielen onder een hoek als je ineens weer grip vindt, met alle gevolgen van dien – maar ook niet bruusk het gas loslaten. Ondertussen vóór je kijken, het hoofd houden en blijven nadenken. Maar niet te veel nadenken.

Het zou allemaal enorm overweldigend zijn als de 911 GT2 RS niet stiekem de goedheid zelve was. Hij heeft een hoop praatjes, met z'n overdrovende en doffe boxerdreun, z'n genadeloze transmissie en – als je je dapper genoeg voelt – wielspin tot in z'n vier op het natte asfalt. Maar in feite dient dit alles alleen maar om jou dichter bij zijn niveau te tillen.

De GT2 RS is in feite onwerkelijk benaderbaar. Hij is er om jou te assisteren en te helpen leren. Als je denkt dat er ergens grip is, zul je het meteen weten als het niet zo is – en wanneer je wel grip hebt, wordt je intentie bemoedigd en beloond. Je gaat effectiever rijden, omdat deze auto effectiever is dan andere.

Het feit dat al dat vermogen alleen naar achteren gaat, lijkt in deze omstandigheden misschien eng, maar het is ook kraakhelder: dit is wat er gebeurt, dit is hoe het voelt. Correcties zijn rechttoe rechtaan, en als de auto door een gemene hobbel z'n beheersing even dreigt te verliezen, herpakt hij zich letterlijk meteen. Het lage onafgeveerde gewicht – de magnesium wielen zijn samen ruim 11 kilo lichter dan conventionele exemplaren – draagt voor een belangrijk deel bij aan dit rotsvaste karakter. Net als het uitmuntende onderstel en het simpele feit dat het een Porsche 911 is, wat inhoudt dat de motor op de aangedreven wielen leunt als een strenge coach op z'n team.

Het kost wat tijd en moeite – en de beklimming van een steile leercurve – maar er begint langzaam wat hitte in de banden en remmen te ontstaan. Dit betekent dat de gehele ervaring alleen maar mooier, harder en beter wordt. De GT2 wordt in zijn geheel vasthoudender en hoewel we nog steeds een beetje op eieren rijden, bouwt ons vertrouwen zich snel op tot een niveau dat we hier en nu niet hadden verwacht.

Iedere andere auto met 700 pk had ons bij dit weer geprobeerd te vermoorden. De 911 GT2 RS laat je niet eens schrikken (je laat hooguit jezelf schrikken) – in plaats daarvan waarschuwt en helpt hij je. Pas wanneer we weer naast de auto staan, realiseren we ons wat we zojuist hebben gedaan. We hebben de meest extreme straat-911 ooit door een nog net niet overstroomd gebied gejaagd met snelheden die de verbeelding tartten. Dit zou niet moeten kunnen.

Porsche heeft een naam hoog te houden als het gaat om de connectie tussen mens en machine, om rijdbaarheid en toegankelijkheid van prestaties. Het was om die reden dat we stilletjes vermoedden dat een drijfmatte sessie met de GT2 RS niet per se rampzalig hoefde te zijn. Dat we er min of meer als herboren uit zouden komen, konden we niet voorzien. **TG**



**PORSCHE**  
911 GT2 RS

**PORSCHE 911 GT2 RS WEISSACH**

**Motor**

3.800 cc

zescilinder boxer biturbo

700 pk @ 7.000 tpm

750 Nm @ 2.500 tpm

**Aandrijving**

achterwielen

7v automaat

**Prestaties**

0-100 km/u in 2,8 s

top 340 km/u

**Verbruik (gemiddeld)**

11,8 l/100 km

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

**Afmetingen**

4.549 x 1.880 x 1.297 mm

(l x b x h)

2.453 mm (wielbasis)

1.440 kg

64 l (benzine)

115 l (bagage)

**Prijzen**

€ 385.914 (NL)

€ 324.183 (B)

‘De GT2 RS is in  
feite onwerkelijk  
benaderbaar’



Slok alle lucht  
genadeloos op



# BRITISH RACE FESTIVAL

# ZANDVOORT

## VINTAGE REVIVAL



WWW.DVSCC.NL



2018

# 7/8 JULY



LOUWMAN  
EXCLUSIVE

**TopGear**  
MAGAZINE NEDERLAND

**AUTOCAR**

**Octane**  
BRANDSTOF VOOR AUTOLIEFHEBBERS

INFO &  
TICKETS

WWW.BRITISHRACEFESTIVAL.NL

# Koopprijs

INFORMATIEF, ONDERHOUDEND, VERMAKELIJK. DENKEN WE. EN VOORAL OOK BEHOORLIJK COMPLEET

## Hoe te gebruiken

**01 HET MERK**  
Wie zit er achter de auto's die je ziet, wat doen ze, waar vind je ze en hoeveel verkopen ze

**02 TOPGEAR OVER...**  
... een specifiek model waar iets mee is dat wij jou graag onder de aandacht brengen. Dat we een auto best mooi vinden bijvoorbeeld

**03 PRIJS**  
Wat kost jouw favoriete model. Handig richting je bank of je baas

**04 TOPGEARS KEUZE**  
Welk model zouden wij nemen, als we er het geld voor hadden? Of de kinderen... In ieder geval eentje met V8

**05 TRIVIA**  
Hoe snel, zuinig, dik, zwaar: de belangrijkste kenmerken compact bijeen

VOOR HET LAATSTE NIEUWS: WWW.TOPGEAR.NL

**01** Zo einc Als Ve

**02** TOPGEARS OORDEEL

**03** Aston Martin Rapide

**04** Na twee succesvolle generaties

**05**



**Alfa Romeo** www.alfaromeo.nl / www.alfaromeo.be

Alfa kon jarenlang zijn stoere imago niet waarmaken, maar met de Giulia en Stelvio hebben ze zichzelf weer op de kaart gezet. **Verkopten NL 2017:** 1.720

**MiTo:** Was bedoeld als troef om de verkoopcijfers onder de kleintjes op te krikken. Maakte nooit echt veel indruk en is inmiddels aardig op leeftijd. Rijdt prima, dat wel.

TOPGEARS KEUZE: de snelste, als het even kan. MITO (3-DEURS)

Model	Prijs NL	Embleem	Brandstof	Cilinders	Cilinderinhoud (CC)	Vermogen (PK)	Koppel (NM)	0-100 (NM/U/S)	Top snelheid (NM/U)	Verbruik (l/100 KM)	CO2-emissie (G/KM)	Gewicht (KG)	Aandrijving	Transmissie
0.9 TWINAIR ECO BUSINESS	16.645	A	B	2	875	99	145	11,4	182	4,2	88	1.105	V	H
1.4 T MULTIAIR BUSINESS SUPER	24.050	D	B	4	1.368	140	230	8,1	209	5,4	124	1.145	V	H
1.4 T MULTIAIR VELOCE	27.700	D	B	4	1.368	170	250	7,3	219	5,4	124	1.145	V	H
1.3 JTDM ECO BUSINESS	19.045	B	B	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 ommekeer 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	D	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	E	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	31.550	C	D	4	1.598	120	320	10,2	195	3,8	99	1.285	V	H
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 zakensedenegment 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	C	B	4	1.995	200	330	6,7	235	6,0	138	1.404	A	A
2.0T AWD VELOCE	54.900	C	B	4	1.995	280	400	5,2	240	6,4	152	1.505	V+A	A
2.9 V6 QUADRIFOGLIO	113.370	E	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	D	D	4	2.143	209	470	6,8	235	4,7	122	1.510	V+A	A

**Stelvio:** De stijlvolle laatkoude: Alfa Romeo bouwt voor het eerst een SUV en doet het meteen goed. De Stelvio ziet er super uit en rijdt zoals een Alfa hoort te rijden.

TOPGEARS KEUZE: in vuurrood. STELVIO (5-DEURS)

2.0 T AWD	54.865	D	B	4	1.995	200	330	6,7	215	7,0	161	1.635	V+A	A
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	E	B	6	2.891	510	600	3,8	283	9,0	210	1.830	V+A	A
2.2D	54.365	C	D	4	2.143	150	450	8,8	198	4,7	124	1.579	A	A
2.2D	56.365	C	D	4	2.143	180	400	7,2	210	4,7	124	1.579	A	A
2.2D AWD SUPER	63.865	D	D	4	2.143	209	470	6,6	215	4,8	127	1.659	V+A	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 4C: 'Keihard de lekkerste'**

**4C:** Bunga bunga! 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)

1750TBI TCT	74.750	F	B	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A	A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	79.250	F	B	4	1.742	241	350	4,5	258	6,8	157	895	A	A
1750TBI TCT	85.650	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A	A
1750TBI TCT CPZ TRACK EDITION	90.150	F	B	4	1.742	241	350	4,5	257	6,9	161	974	A	A

**Aston Martin** www.astonmartin.nl / www.astonmartin.be. De coolste auto's die er bestaan. Niet altijd even verfijnd, maar ze houden zich staande met pure schoonheid en charisma. **Verkopten NL 2017:** 32

**Vantage:** De vierwielige versie van George Clooney: inmiddels echt een opa, maar wat ziet ie er nog jaloesmakend 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	E	B	8	4.735	426	470	4,9	290	12,9	296	1.630	A	A
4.7 V8	184.640	E	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.570	A	H
4.7 V8 N430 SPORTSHIFT	185.235	E	B	8	4.735	426	470	4,9	290	12,9	296	1.630	A	A
4.7 V8 N430	190.537	E	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.570	A	H
4.7 V8 S SPORTSHIFT	194.081	E	B	8	4.735	437	490	4,5	305	12,9	296	1.585	A	A
4.7 V8 S	199.383	E	B	8	4.735	437	490	4,5	305	13,8	321	1.585	A	A
6.0 V12 S	266.260	E	B	12	5.935	573	620	3,9	328	17,3	343	1.665	A	A
4.7 V8 GTB	322.804	E	B	8	4.735	446	490	4,4	305	12,9	319	1.510	A	H
VANTAGE ROADSTER (2-DEURS)	191.421	E	B	8	4.735	426	470	4,8	290	12,9	296	1.685	A	A
4.7 V8 SPORTSHIFT	196.687	E	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.710	A	H
4.7 V8 N430 SPORTSHIFT	197.316	E	B	8	4.735	426	470	4,8	290	12,9	296	1.685	A	A
4.7 V8 N430	202.583	E	B	8	4.735	426	470	4,8	290	13,8	321	1.710	A	H
4.7 V8 S SPORTSHIFT	206.170	E	B	8	4.735	437	490	4,5	305	12,9	296	1.665	A	A
4.7 V8 S	211.437	E	B	8	4.735	437	490	4,5	305	13,8	321	1.665	A	A
6.0 V12 VANTAGE S	278.379	E	B	12	5.935	573	620	4,1	322	17,3	343	1.745	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 donkergrize met Bond-snufjes. RAPIDE (4-DEURS)

6.0 V12 S	261.879	E	B	12	5.935	559	630	4,4	327	12,9	300	1.950	A	A
-----------	---------	---	---	----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

**DB11:** De beeldschone DB9 opvolger; zo'n taak kun je niemand. Maar de DB11 doet het overtuigend met eigen styling en een kleinere biturbo V12 die meer kracht levert voor minder peut.

TOPGEARS KEUZE: in bordeauxrood met crèmekleurig leer

Table with 15 columns: Prijs NL, Embleem, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (NM/U/S), Top snelheid (NM/U), Verbruik (l/100 KM), CO2-emissie (G/KM), Gewicht (KG), Aandrijving, Transmissie.

DB11 (2-DEURS) 5.2 V12 271.914 B B 12 5.204 608 700 3,9 322N.B. 270 1.770 A A

**Vanquish:** Zijn we Atons fraaie ontwerpen al zat? Nee toch? De Vanquish volgde de DBS op en heeft ons stevig in zijn greep. De ultieme bruut in een zijden jasje.

TOPGEARS KEUZE: de Volante graag, inclusief jaarvoorraad smokings. VANQUISH (2-DEURS)

6.0 V12 TOUCHTRONIC	322.018	E	B	12	5.953	577	630	3,8	323	12,8	298	1.739	A	A
6.0 V12 CARBON B/W TOUCHTRONIC 2+2	337.262	E	B	12	5.953	577	630	3,8	323	12,8	298	1.739	A	A
VANQUISH VOLANTE (2-DEURS)	337.272	E	B	12	5.953	577	630	4,0	317	12,8	298	1.844	A	A

**Audi** www.audi.nl / www.audi.be. Het premiummerk van VW blijft ambitieus en creëert eindeloos veel niches. Dus is er nu geen Audi die je aanspreekt, wacht dan even tot volgende week. **Verkopten NL 2017:** 14.626

**A1:** Audi's eerste stap in het B-segment ziet er met de jaren eigenlijk steeds beter uit. Voelt zwaar premium aan en 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
1.4 TFSI COD	25.200	C	B	4	1.395	150	250	7,8	215	4,7	109	1.120	V	H
1.4 TFSI COD	26.780	C	B	4	1.395	150	250	7,8	215	5,0	109	1.130	V	A
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.020	C	B	4	1.984	231	370	5,8	250	7,0	162	1.315	V+A	H
1.4 TDI ULTRA	23.750	D	D	3	1.422	90	230	11,4	182	3,8	99	1.090	V	H
1.4 TDI	26.460	E	D	3	1.422	90	230	11,4	182	4,0	104	1.120	V	A
A1 SPORTBACK (5-DEURS)	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
1.4 TFSI COD	25.950	C	B	4	1.395	150	250	7,9	215	4,7	109	1.145	V	H
1.4 TFSI COD	27.530	C	B	4	1.395	150	250	7,9	215	4,7	109	1.155	V	H
2.0 TFSI S1 QUATTRO	45.770	C	B	4	1.984	231	370	5,9	250	7,1	166	1.340	V+A	H
1.4 TDI	24.730	D	D	3	1.422	90	230	11,6	182	3,9	102	1.120	V	H
1.4 TDI	27.210	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	35.610	D	B	4	1.984	190	320	6,9	244	5,5	126	1.290	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	H
2.0 TFSI S3 QUATTRO	56.820	C	B	4	1.984	310	380	5,3	250	7,0	162	1.430	V+A	H
2.5 TFSI RS 3 QUATTRO	80.740	C	B	5	2.480	400	480	4,1	250	8,3	189	1.485	V+A	A
1.4 TFSI G-TRON	30.520	A	B/A	4	1.395	110	200	10,8	197	5,2	92	1.235	V	H
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
1.4 E-TRON SPORT	41.740	A	H/B	4	1.395	204	250	7,6	222	1,7	38	1.540	V	A
1.6 TDI	32.640	E	D	4	1.598	116	250	10,4	202	4,0	106	1.260	V	H
1.6 TDI	33.780	E	D	4	1.598	116	250							

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U.S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	ANDRIJVING	TRANSMISIE
1.4 TFSI	41.750	B	B	4	1.395	150	250	8,9	210	5,2	119	1.415	V	A
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	45.280	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
3.0 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	H
2.0 TFSI G-TRON	43.720	A	B/A	4	1.984	170	270	8,4	210	5,5	102	1.595	V	H
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	46.170	C	D	4	1.968	122	270	10,6	198	4,0	104	1.525	V	H
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	47.540	C	D	4	1.968	150	320	9,0	210	3,9	102	1.525	V	H
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 ULTRA	49.340	C	D	4	1.968	190	400	7,9	210	4,0	106	1.530	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	6,3	250	4,4	114	1.540	V	A
3.0 TDI QUATTRO	60.680	E	D	6	2.967	218	400	6,6	250	4,6	123	1.620	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	68.160	F	D	6	2.967	272	600	5,4	250	5,3	138	1.695	V+A	A

**A5:** De oorspronkelijke A5 was een schitterend hoogtepunt van design. Deze weet 'm in dat opzicht niet te overtreffen, maar is desondanks een plaatje - en rijdt als vanouds heerlijk.



**TOPGEARS KEUZE:** de S5, een geniale motor

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U.S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	ANDRIJVING	TRANSMISIE
A5 COUPÉ (2-DEURS)														
1.4 TFSI	42.060	B	B	4	1.395	150	250	8,7	216	5,3	122	1.385	V	A
2.0 TFSI MHEV	45.990	B	B	4	1.984	190	320	7,2	240	5,6	128	1.380	V	H
2.0 TFSI MHEV	47.540	B	B	4	1.984	190	320	7,3	240	5,0	124	1.425	V	A
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	D	D	4	1.968	190	400	7,7	210	4,1	108	1.460	V	H
2.0 TDI ULTRA	52.780	C	D	4	1.968	190	400	7,7	210	4,0	106	1.490	V	H
2.0 TDI QUATTRO	56.910	D	D	4	1.968	190	400	7,2	235	4,4	114	1.565	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	63.950	E	D	6	2.967	218	400	6,2	250	4,6	119	1.605	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	75.100	F	D	6	2.967	286	620	5,2	250	5,3	137	1.660	V+A	A

**A5 CABRIO (2-DEURS)**

2.0 TFSI MHEV	54.930	C	B	4	1.984	190	320	7,9	239	5,9	135	1.615	V	H
2.0 TFSI MHEV	56.490	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	148	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	61.910	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	4	2.967	218	400	6,8	241	4,9	128	1.795	V+A	A

**A5 SPORTBACK (5-DEURS)**

1.4 TFSI	41.660	B	B	4	1.395	150	250	8,9	210	5,4	124	1.425	V	A
2.0 TFSI MHEV	45.580	C	B	4	1.984	190	320	7,5	240	5,8	131	1.445	V	H
2.0 TFSI MHEV	47.140	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	H
2.0 TFSI G-TRON	46.010	A	B/A	4	1.984	170	270	8,4	224	5,7	106	1.580	V	H
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	51.120	D	D	4	1.968	150	320	8,9	217	4,2	110	1.490	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	52.560	D	D	4	1.968	190	400	7,9	235	4,2	109	1.520	V	H
2.0 TDI QUATTRO	56.510	D	D	4	1.968	190	400	7,4	235	4,5	117	1.600	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	63.550	D	D	6	2.967	218	400	6,4	250	4,6	119	1.615	V+A	A
3.0 TDI QUATTRO	74.700	D	D	6	2.967	286	620	5,3	250	5,4	141	1.700	V+A	A

**A6:** Of je 'm nu op de weg tegenkomt of er zelf in zit, de A6 maakt indruk. Zeker als Avant een van de fijnere manieren om jezelf te verplaatsen.



**TOPGEARS KEUZE:** 3.0 TDI

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U.S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	ANDRIJVING	TRANSMISIE
A6 LIMOUSINE (4-DEURS)														
1.8 TFSI	50.350	B	B	4	1.798	190	320	7,9	233	5,9	138	1.570	V	H
1.8 TFSI ULTRA	51.950	B	B	4	1.798	190	320	7,9	233	5,7	133	1.570	V	A
2.0 TFSI	56.700	B	B	4	1.984	252	370	6,7	250	5,9	137	1.595	V	A
2.0 TFSI QUATTRO	62.190	C	B	4	1.984	252	370	6,5	250	6,7	153	1.660	V+A	A
4.0 TFSI S6	127.050	G	B	8	3.993	450	550	4,4	250	6,0	124	1.895	V+A	A
2.0 TDI ULTRA	49.950	C	D	4	1.968	150	350	9,4	214	4,3	114	1.625	V	H
2.0 TDI ULTRA	51.340	C	D	4	1.968	150	350	9,9	209	4,2	110	1.725	V	H
2.0 TDI ULTRA	53.030	C	D	4	1.968	190	400	8,5	232	4,3	114	1.625	V	H
2.0 TDI ULTRA	54.420	C	D	4	1.968	190	400	8,5	226	4,2	110	1.725	V	H
2.0 TDI QUATTRO ULTRA	60.630	D	D	4	1.968	190	400	7,7	230	4,9	128	1.745	V+A	A
3.0 TDI	62.220	C	D	6	2.967	218	400	7,1	244	4,7	115	1.695	V	A
3.0 TDI QUATTRO	69.550	E	D	6	2.967	218	500	6,6	245	5,3	138	1.765	V+A	A
3.0 TDI BIT QUATTRO	79.320	G	D	6	2.967	320	650	5,0	250	6,0	159	1.835	V+A	A

**A6 AVANT (5-DEURS)**

1.8 TFSI	53.500	C	B	4	1.798	190	320	8,2	226	6,2	144	1.570	V	H
1.8 TFSI ULTRA	54.820	B	B	4	1.798	190	320	7,9	233	5,9	137	1.570	V	A
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
2.0 TFSI RS 6 QUATTRO	158.360	G	B	8	3.993	650	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	3,7	250	9,6	223	1.950	V+A	A
2.0 TDI ULTRA	53.100	C	D	4	1.968	150	350	9,4	214	4,5	118	1.625	V	H
2.0 TDI ULTRA	54.720	C	D	4	1.968	150	350	9,9	209	4,4	115	1.725	V	A
2.0 TDI ULTRA	56.180	C	D	4	1.968	190	400	8,4	232	4,5	119	1.625	V	H
2.0 TDI ULTRA	57.570	C	D	4	1.968	190	400	8,5	226	4,4	115	1.725	V	H
2.0 TDI QUATTRO ULTRA	64.430	D	D	4	1.968	190	400	7,9	224	5,1	133	1.810	V+A	A
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 QUATTRO	73.810	E	D	6	2.967	218	500	6,8	237	5,6	144	1.830	V+A	A
3.0 TDI BIT QUATTRO	82.470	G	D	6	2.967	320	650	5,0	250	6,2	164	1.835	V+A	A

**A7:** De oorspronkelijke A7 gaat de geschiedenis in als de eerste Audi die er niet hetzelfde uitzag als de rest van het gamma. Ook deze is weer onderscheidend - en prachtig.



**TOPGEARS KEUZE:** graag, in diepdonkergrjts met bruin leer

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U.S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	ANDRIJVING	TRANSMISIE
A7 SPORTBACK (5-DEURS)														
55 TFSI QUATTRO	88.020	C	B	6	2.995	340	500	5,3	250	6,9	157	1.815	V+A	A

	PROJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/US)	TOPSNELHEID (KM/US)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	---------------	---------------------	--------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**TOPGEARS KEUZE:** de V8S, een brulbeer

**CONTINENTAL GT (2-DEURS)**

4.0 V8	228.022		B	8	3.993	507	660	4,8	303	10,5	246	2.295	V+A	A
4.0 V8 S	244.563		B	8	3.993	529	680	4,7	309	10,7	250	2.295	V+A	A
6.0 W12	287.161		B	12	5.998	590	720	4,5	318	14,1	330	2.320	V+A	A
6.0 W12 SPEED	314.677		B	12	5.993	635	820	4,2	331	14,5	338	2.320	V+A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	372.940		B	12	5.998	710	1.017	3,5	336	15,7	358	2.280	V+A	A

**CONTINENTAL GT CONVERTIBLE (2-DEURS)**

4.0 V8	249.609		B	8	3.993	507	660	5,0	301	10,9	254	2.470	V+A	A
4.0 V8 S	267.602		B	8	3.993	529	680	4,7	308	10,9	253	2.470	V+A	A
6.0 W12	308.309		B	12	5.998	590	720	4,7	314	14,2	333	2.495	V+A	A
6.0 W12 SPEED	340.574		B	12	5.998	635	820	4,4	327	14,9	347	2.495	V+A	A
6.0 W12 SUPERSPORTS	401.763		B	12	5.998	710	1.017	3,9	330	15,9	362	2.455	V+A	A

**Flying Spur:** Ben je klaar met professioneel balletjes trappen en heb je inmiddels een koter of twee rondlopen, overweg dan eens een Flying Spur. De Continental, maar dan ruimer en statiger.



**FLYING SPUR (4-DEURS)**

4.0 V8	241.260		B	8	3.993	507	660	5,2	295	10,9	254	2.425	V+A	A
4.0 V8 S	241.260		B	8	3.993	528	680	4,9	306	10,9	254	2.417	V+A	A
6.0 W12	293.919		B	12	5.998	626	800	4,6	320	14,3	332	2.475	V+A	A
6.0 W12 S	313.615		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 olesiejk wil voelen. Of je kunt leven met dat uiterlijk, moet je zelf bepalen.



**TOPGEARS KEUZE:** nee eigenlijk, koop iets fatsoenlijks

**BENTAYGA (5-DEURS)**

6.0 W12	286.257		B	12	5.998	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
6.0 W12 7P:	289.560		B	12	5.998	608	900	4,1	301	13,1	296	2.422	V+A	A
4.0 D	223.250		B	8	3.956	435	900	4,8	270	8,0	210	2.506	V+A	A
4.0 D 7P:	226.553		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)**

6.7	398.300		B	8	6.752	513	1.020	5,3	296	14,6	342	2.585	V+A	A
6.7 EXTENDED WHEELBASE	454.499		B	8	6.752	513	1.020	5,5	296	14,6	344	2.730	V+A	A
6.7 SPEED	425.477		B	8	6.752	537	1.100	5,3	296	14,6	342	2.585	V+A	A

**1-serie:** De laatste achterwielaangedreven hatchback; z'n opvolger komt op het voorwielaangedreven Mini-platform te staan. Dus grijp je kans nu hij er nog is.



**TOPGEARS KEUZE:** M140i, want het moet eigenlijk wel een zescilinder zijn

**1-SERIE (3-DEURS)**

116i	28.935		B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,3	116	1.275	A	H
118i	30.112		B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,1	112	1.290	A	A
118i	30.668		B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,3	116	1.275	A	A
120i	34.325		B	4	1.998	184	270	7,1	225	5,5	126	1.350	A	A
120i	35.020		B	4	1.998	184	290	7,1	230	5,7	131	1.340	A	A
125i	41.339		B	4	1.998	224	310	6,1	243	5,7	130	1.375	A	A
M140i	55.050		B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,1	163	1.445	A	A
M140i	62.378		B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,1	179	1.420	A	A
M140i XDRIVE	62.536		B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,4	169	1.515	V+A	A
114D	31.070		D	3	1.496	95	235	12,2	185	3,9	95	1.295	A	H
116D	33.299		D	3	1.496	116	270	10,3	200	4,0	97	1.295	A	H
116D	33.676		D	3	1.496	116	270	10,3	200	3,9	99	1.325	A	A
118D	36.820		D	4	1.995	150	320	8,3	212	4,1	104	1.325	A	A
118D	37.046		D	4	1.995	150	320	8,1	212	4,0	105	1.350	A	A
118D XDRIVE	41.217		D	4	1.995	150	320	8,4	210	4,3	113	1.395	V+A	A
120D	40.448		D	4	1.995	190	400	7,0	228	3,9	103	1.360	A	A
120D	41.980		D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,1	108	1.345	A	A
120D XDRIVE	47.534		D	4	1.995	190	400	6,8	222	4,3	113	1.425	V+A	A
125D	47.721		D	4	1.995	224	450	6,3	240	4,3	114	1.400	A	A

**1-SERIE (5-DEURS)**

116i	29.954		B	3	1.499	109	180	10,9	195	5,3	116	1.280	A	H
118i	31.131		B	3	1.499	136	220	8,7	210	5,1	112	1.295	A	A
118i	31.687		B	3	1.499	136	220	8,5	210	5,3	116	1.280	A	A
120i	35.344		B	4	1.998	184	290	7,1	225	5,5	126	1.355	A	A
120i	36.039		B	4	1.998	184	290	7,1	230	5,7	131	1.345	A	A
125i	42.358		B	4	1.998	224	310	6,1	243	5,7	130	1.375	A	A
M140i	56.171		B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,1	163	1.450	A	A
M140i	63.499		B	6	2.998	340	500	4,8	250	7,6	179	1.425	A	A
M140i XDRIVE	63.657		B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,4	169	1.515	V+A	A
114D	32.089		D	3	1.496	95	235	12,2	185	3,9	95	1.295	A	H
116D	34.319		D	3	1.496	116	270	10,3	200	3,9	97	1.295	A	H
116D	34.696		D	3	1.496	116	270	10,3	200	3,9	99	1.325	A	A
118D	37.839		D	4	1.995	150	320	8,3	212	4,1	104	1.325	A	A
118D	38.065		D	4	1.995	150	320	8,1	212	4,0	105	1.350	A	A
118D XDRIVE	42.236		D	4	1.995	150	320	8,4	210	4,3	113	1.405	V+A	A
120D	41.865		D	4	1.995	190	400	7,0	228	3,9	103	1.365	A	A
120D	42.987		D	4	1.995	190	400	7,1	228	4,1	108	1.350	A	A
120D XDRIVE	48.554		D	4	1.995	190	400	6,8	222	4,3	113	1.430	V+A	A
125D	48.740		D	4	1.995	224	450	6,3	240	4,3	114	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)**

218i	37.284		B	3	1.499	136	220	8,9	210	5,1	118	1.365	A	A
220i	37.423		B	3	1.499	136	220	8,8	210	5,1	119	1.345	A	H
220i	43.472		B	4	1.998	184	270	7,2	230	5,5	127	1.405	A	A
230i	50.620		B	5	1.998	252	350	5,6	250	5,7	131	1.430	A	A
M240i	62.440		B	6	2.998	340	500	4,6	250	7,1	163	1.490	A	A
M240i	69.768		B	6	2.998	340	500	4,8	250	7,8	179	1.475	A	A
M240i XDRIVE	70.029		B	6	2.998	340	500	4,4	250	7,4	169	1.540	V+A	A
M2 DCT	89.145		B	6	2.979	370	465	4,3	250	7,9	185	1.470	A	A
218D	41.171		D	4	1.995	150	320	8,9	213	3,8	101	1.400	A	A
218D	42.303		D	4	1.995	150	320	8,4	213	4,0	106	1.380	A	H
220D	45.034		D	4	1.995	190	400	7,0	230	4,0	104	1.415	A	A
220D	45.713		D	4	1.995	190	400	7,1	230	4,1	107	1.395	A	H
220D XDRIVE	51.360		D	4	1.995	190	400	6,9	225	4,3	113	1.490	V+A	A
225D	54.103		D	4	1.995									

PRISJA	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U.S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
350D XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	6	2.993	313	630	4,9	250	5,6	148	1.695	V+A	A
<b>3-SERIE GRAN TURISMO (5-DEURS)</b>													
320i	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	270	8,1	229	5,8	132	1.600	A	A
320i XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.998	184	270	8,1	229	6,1	139	1.580	A	A
320i XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.998	184	270	8,1	227	6,3	144	1.675	V+A	A
330i	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	6,2	250	5,9	134	1.620	A	A
330i XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.998	252	350	6,2	250	6,3	145	1.685	V+A	A
340i	<b>E</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	5,1	250	7,0	159	1.660	A	A
340i XDRIVE	<b>E</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	5,1	250	7,4	168	1.725	V+A	A
318d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	150	320	9,2	210	4,3	112	1.595	A	A
318d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	150	320	9,2	210	4,5	117	1.570	A	A
320d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,8	226	4,3	113	1.595	A	A
320d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,8	226	4,6	120	1.580	A	A
320d XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,7	225	4,5	119	1.660	V+A	A
320d XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,8	230	4,8	126	1.645	V+A	A
330d	<b>F</b>	<b>D</b>	6	2.993	258	560	5,2	250	5,1	135	1.660	A	A
330d XDRIVE	<b>F</b>	<b>D</b>	6	2.993	258	560	5,2	250	5,4	142	1.730	V+A	A
350d XDRIVE	<b>F</b>	<b>D</b>	6	2.993	313	630	4,9	250	5,6	148	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-uitterlijk aan en je hebt een winnaar.

**TOPGEARS KEUZE:** 440i Cabrio

PRISJA	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U.S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
418i	<b>D</b>	<b>B</b>	3	1.499	136	220	9,2	212	5,3	124	1.450	A	A
420i	<b>D</b>	<b>B</b>	3	1.499	136	220	9,2	212	5,3	124	1.430	A	A
420i	<b>D</b>	<b>B</b>	3	1.499	184	270	7,5	236	5,5	127	1.495	A	A
420i	<b>D</b>	<b>B</b>	3	1.499	184	290	7,3	236	5,8	134	1.475	A	A
420i XDRIVE	<b>D</b>	<b>B</b>	3	1.499	184	270	7,8	231	5,9	137	1.570	V+A	A
420i XDRIVE	<b>D</b>	<b>B</b>	3	1.499	184	290	7,6	233	6,6	154	1.560	V+A	A
430i	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	5,9	250	5,5	129	1.510	A	A
430i	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	5,9	250	6,1	143	1.490	A	A
430i XDRIVE	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	5,8	250	5,9	138	1.575	V+A	A
440i	<b>E</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	5,2	250	6,6	154	1.555	A	A
440i	<b>F</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	4,9	250	7,0	162	1.625	V+A	A
440i XDRIVE	<b>E</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	4,9	250	7,4	172	1.540	A	A
M4	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	431	550	4,1	250	8,3	194	1.512	A	A
M4	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	431	550	4,3	250	8,8	209	1.472	A	A
M4 COMPETITION	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	450	550	4,2	250	8,3	194	1.515	A	A
M4 COMPETITION	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	450	550	4,2	250	8,8	209	1.490	A	A
M4 CS	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	460	600	3,9	280	8,4	197	1.480	A	A
420d	<b>E</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,3	232	4,0	121	1.440	A	A
420d	<b>E</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,5	240	4,2	122	1.425	A	A
420d XDRIVE	<b>E</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,3	229	4,4	134	1.515	V+A	A
430d	<b>F</b>	<b>D</b>	6	2.993	258	560	5,5	250	4,9	129	1.515	A	A
430d XDRIVE	<b>F</b>	<b>D</b>	6	2.993	258	560	5,2	250	5,2	137	1.615	V+A	A
435d XDRIVE	<b>F</b>	<b>D</b>	6	2.993	313	630	4,7	250	5,4	143	1.600	V+A	A

**4-SERIE CABRIO (2-DEURS)**

420i	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	270	8,4	230	5,8	136	1.650	A	A
420i	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	290	8,2	230	6,2	145	1.625	A	A
420i	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	6,3	250	5,9	138	1.675	A	A
430i	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	6,4	250	6,6	154	1.655	A	A
430i XDRIVE	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	6,4	250	6,4	149	1.675	V+A	A
440i	<b>E</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	5,4	250	6,8	159	1.725	A	A
440i XDRIVE	<b>F</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	5,4	250	7,3	169	1.795	V+A	A
M4	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	431	550	4,4	250	9,1	218	1.725	A	A
M4	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	431	550	4,6	250	9,1	218	1.725	A	A
M4 COMPETITION	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	450	550	4,3	250	8,7	203	1.765	A	A
M4 COMPETITION	<b>G</b>	<b>B</b>	6	2.979	450	550	4,5	250	9,1	218	1.740	A	A
420d	<b>E</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	8,0	228	4,4	116	1.665	A	A
420d	<b>F</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	8,1	235	4,8	127	1.655	A	A
425d	<b>F</b>	<b>D</b>	4	1.995	224	450	6,7	241	4,8	127	1.705	A	A
425d	<b>F</b>	<b>D</b>	4	1.995	224	450	7,1	241	5,1	133	1.690	A	A
430d	<b>G</b>	<b>D</b>	6	2.993	258	560	5,9	250	5,3	139	1.745	A	A
435d XDRIVE	<b>G</b>	<b>D</b>	6	2.993	313	630	5,2	250	5,7	151	1.825	V+A	A

**4-SERIE GRAN COUPÉ (5-DEURS)**

418i	<b>B</b>	<b>B</b>	3	1.499	136	220	9,6	210	5,2	122	1.485	A	A
418i	<b>C</b>	<b>B</b>	3	1.499	136	220	9,4	210	5,4	125	1.455	A	A
420i	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	270	7,7	236	5,5	127	1.540	A	A
420i	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	290	7,5	236	5,9	134	1.520	A	A
420i XDRIVE	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	270	8,1	231	5,9	137	1.615	V+A	A
420i XDRIVE	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	270	7,8	233	6,6	154	1.600	V+A	A
430i	<b>C</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	5,9	250	5,5	129	1.540	A	A
430i	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	5,9	250	6,1	143	1.520	A	A
430i XDRIVE	<b>D</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	5,9	250	5,9	138	1.615	V+A	A
440i	<b>E</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	5,1	250	6,6	154	1.615	A	A
440i XDRIVE	<b>F</b>	<b>B</b>	4	2.998	326	450	5,0	250	5,1	165	1.685	V+A	A
418d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	150	320	8,9	213	4,1	107	1.505	A	A
418d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	150	320	9,0	213	4,1	109	1.485	A	A
420d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,3	231	4,0	106	1.500	A	A
420d	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,5	240	4,2	111	1.485	A	A
420d XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,4	230	4,5	118	1.575	V+A	A
420d XDRIVE	<b>D</b>	<b>D</b>	4	1.995	190	400	7,6	235	4,6	121	1.560	V+A	A
425d	<b>E</b>	<b>D</b>	4	1.995	224	450	6,3	247	4,6	120	1.560	A	A
425d	<b>F</b>	<b>D</b>	4	1.995	224	450	6,7	247	4,7	125	1.550	A	A
430d	<b>G</b>	<b>D</b>	6	2.993	258	560	5,6	250	5,1	134	1.580	A	A
430d XDRIVE	<b>G</b>	<b>D</b>	6	2.993	258	560	5,3	250	5,3	140	1.650	V+A	A
435d XDRIVE	<b>G</b>	<b>D</b>	6	2.993	313	630	4,8	250	5,6	146	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 KEUZE:** 550d Touring met veel opties

PRISJA	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (NM/U.S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
520i EXECUTIVE	<b>A</b>	<b>B</b>	4	1.998	184	290	7,8	235	5,4	124	1.530	A	A
530i EXECUTIVE	<b>B</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	6,2	250	5,5	126	1.515	A	A
530i XDRIVE EXECUTIVE	<b>B</b>	<b>B</b>	4	1.998	252	350	6,0	250	6,0	137	1.570	V+A	A
540i EXECUTIVE	<b>C</b>	<b>B</b>	6	2.998	340	450	5,1	250	6,				

















	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CLINDERINHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 KM/U (S)	TOPSLEELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
--	----------	--------------	-----------	-----------	--------------------	----------------	-------------	----------------	---------------------	--------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

XDRIVE35D 85.946  D 6 2.993 313 630 5,2 247 6,0 157 1.860 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		B	6	2.979	306	400	6,5	235	8,5	197	2.005	V+A	A
XDRIVE35I 7P	96.851		B	6	2.979	306	400	6,5	235	8,5	197	2.005	V+A	A
XDRIVE50I	134.178		B	8	4.395	449	650	5,0	250	10,4	224	2.150	V+A	A
XDRIVE50I 7P	136.292		B	8	4.395	449	650	5,0	250	10,4	224	2.150	V+A	A
M	178.579		B	8	4.395	575	750	4,2	250	11,1	258	2.275	V+A	A
XDRIVE40E iPERFORMANCE	92.983		H/B	4	1.997	313	450	6,8	210	3,3	77	2.230	V+A	A
SDRIVE25D	74.671		D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,3	139	1.970	A	A
SDRIVE25D 7P	76.785		D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,3	139	1.970	A	A
XDRIVE25D	79.315		D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,3	146	2.015	V+A	A
XDRIVE25D 7P	81.429		D	4	1.995	231	500	7,7	220	5,3	146	2.015	V+A	A
XDRIVE30D	101.154		D	6	2.993	258	560	6,9	230	6,2	183	2.045	V+A	A
XDRIVE30D 7P	103.268		D	6	2.993	258	560	6,9	230	6,2	183	2.045	V+A	A
XDRIVE40D	107.130		D	6	2.993	313	630	5,9	236	6,2	183	2.085	V+A	A
XDRIVE40D 7P	109.244		D	6	2.993	313	630	5,9	236	6,2	183	2.085	V+A	A
M50D	146.848		D	6	2.993	381	740	5,3	250	6,7	205	2.165	V+A	A
M50D 7P	148.417		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 weggekapt. Blijft een raar ding.



**TOPGEARS KEUZE:** een X5





X6 (5-DEURS)														
XDRIVE35I	98.421		B	6	2.979	306	400	6,4	240	8,5	198	2.025	V+A	A
XDRIVE50I	135.662		B	8	4.395	449	650	4,8	250	9,7	225	2.170	V+A	A
M	181.279		B	8	4.395	575	750	4,2	250	11,1	258	2.265	V+A	A
XDRIVE30D	105.130		D	6	2.993	258	560	6,7	230	6,0	183	2.065	V+A	A
XDRIVE40D	110.981		D	6	2.993	313	630	5,8	240	6,3	183	2.105	V+A	A
M50D	149.131		D	6	2.993	381	740	5,2	250	6,6	206	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	38.313		E	0	0	170	250	7,3	150	0,0	0	1.245	A	A
S 94AH	41.913		E	0	0	184	270	6,9	160	0,0	0	1.265	A	A
RANGE EXTENDER 94AH	43.258		H/B	2	647	170	250	8,1	150	6,0	13	1.365	A	A
S RANGE EXTENDER 94AH	46.878		H/B	2	647	184	270	7,7	160	6,0	14	1.385	A	A

**'TopGear Auto van het Jaar 2014'**

**i8:** Een supercar maken met een minuscuul turbomotortje en bergen elektropower? BMW doet het gewoon. De i8 is heel bijzonder en ziet er ook nog eens cool uit.



**TOPGEARS KEUZE:** ja, met zo veel mogelijk blauwe accenten

i8 (2-DEURS)														
1.5	143.250		H/B	3	1.500	362	570	4,4	250	2,1	49	1.485	V+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 teleportatiemachines.  
**Verkopen NL 2017: n.b.**

**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

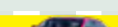
CHIRON (2-DEURS)														
8.0 W16	3.082.765		B	16	7.993	1.500	1.600	2,5	420	22,5	516	1.970	V+A	A

**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.  
**Verkopen 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	54.430		B	4	1.998	276	353	5,9	240	7,6	174	1.593	A	A
2.0 PERFORMANCE AWD	66.760		B	4	1.998	276	353	6,1	230	7,9	181	1.655	V+A	A
3.6 V	130.612		B	6	3.564	471	603	3,9	304	11,6	265	1.775	A	A
ATS COUPÉ (2-DEURS)														
2.0 ELEGANCE	57.890		B	4	1.998	276	400	6,2	240	7,7	175	1.602	A	A
2.0 PERFORMANCE AWD	73.920		B	4	1.998	276	400	6,2	230	8,3	191	1.647	V+A	A
3.6 V	130.891		B	6	3.564	471	603	3,9	304	11,4	260	1.775	A	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	65.300		B	4	1.998	276	400	6,6	250	7,8	180	1.734	A	A
2.0 ELEGANCE AWD	74.010		B	4	1.998	276	400	6,9	250	8,4	193	1.782	V+A	A
6.2 V	175.770		B	8	6.162	649	855	3,7	320	13,0	298	1.863	A	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	111.780		B	6	2.997	418	555	5,7	240	9,6	218	1.879	V+A	A

**XT5:** Cadillacs bestverkopende model. Elders op de wereld, dan. Ziet er goed uit en rijdt niet gek, maar ook hier geldt: zonder diesel wordt je niet snel begerlijk.



**TOPGEARS KEUZE:** niet echt

XT5 (5-DEURS)														

	PRISJ NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CLINDERINHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 KM/U (S)	TOPSLEELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSE
--	----------	--------------	-----------	-----------	--------------------	----------------	-------------	----------------	---------------------	--------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------



3.6 V6 AWD LUXURY 92.575  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

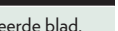
ESCALADE (5-DEURS)														
6.2 V8 PREMIUM	171.575		B	8	6.162	426	610	6,7	180	12,6	287	2.751	V+A	A
6.2 V8 PREMIUM ESV	177.165		B	8	6.162	426	610	6,9	180	12,6	287	2.857	V+A	A

**Chevrolet** [www.chevrolet.nl](http://www.chevrolet.nl) / [www.chevrolet.be](http://www.chevrolet.be)





Ben je op zoek naar de Aveo of de Cruze, dan lees je het verkeerde blad. En heb je pech: Chevy leeft in Europa alleen nog het leuke spul.

**Verkopen NL 2017: 7**

**Camaro:** Een typische moderne musclecar: je kunt 'm nu ook met een viercilinder turbomotor krijgen. Koop er een, dat fleurt ons straatbeeld behoorlijk op.



**TOPGEARS KEUZE:** de door BPM veel te dure V8

CAMARO (2-DEURS)														
2.0 TURBO	60.720		B	4	1.998	275	400	5,9	240	8,0	181	1.539	A	A
6.2 V8	104.100		B	8	6.162	453	617	4,4	290	11,1	252	1.659	A	A
6.2 V8	120.560		B	8	6.162	453	617	4,6	290	12,8	292	1.659	A	H
CAMARO CONVERTIBLE (2-DEURS)														
2.0 TURBO	69.870		B	4	1.998	275	400							



	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
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	H
1.2 PURETECH BUSINESS	19.290	B	B	3	1.199	82	118	12,9	167	4,6	105	940	V	H
1.2 PURETECH BUSINESS	19.390	B	B	3	1.199	82	118	15,0	172	4,3	98	950	V	H
1.2 PURETECH BUSINESS	20.290	B	B	3	1.199	110	205	9,3	188	4,3	99	995	V	H
1.2 PURETECH BUSINESS	22.590	B	B	3	1.199	110	205	10,7	188	4,6	99	1.025	V	H
1.6 BLUEHDI BUSINESS	21.690	C	D	4	1.560	99	254	15,4	184	3,4	89	1.060	V	H
1.6 BLUEHDI BUSINESS	21.990	B	D	4	1.560	99	254	10,7	184	3,1	82	1.045	V	H

**Berlingo:** 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 (5-DEURS)

1.6 VTI LIVE	25.670	E	B	4	1.598	98	152	13,8	166	6,4	148	1.295	V	H
1.2 PURETECH FEEL	27.390	C	B	3	1.199	110	205	12,2	180	5,1	119	1.295	V	H
1.2 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	H
1.6 BLUEHDI XTR	33.780	E	D	4	1.560	120	300	12,1	172	4,4	113	1.373	V	H
E-FEEL	30.700	A	E	0	0	67	200	19,5	110	0,0	0	1.604	V	A



Dacia www.dacia.nl / www.dacia.be

Goedkope auto's uit Oost-Europa die via Frankrijk worden verscheept naar mensen die 's zaterdag vroege opstaan om met 3 cent korting te tanken. **Verkoplen NL 2017:** 4.444

**Sandero:** Behoorlijk lollig rijdend hatchbackje, praktisch en betaalbaar. Ziet er ook nog eens best aardig uit. En dat voor dit soort prijzen.

**TOPGEARS KEUZE:** de allergoedkoopste

SANDERO (5-DEURS)

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 AMBIANCE	11.790	C	B	3	898	90	140	11,1	175	4,9	109	990	V	H
0.9 TCE BI-FUEL SL STEPWAY	14.590	B	B/L	3	898	90	140	11,1	168	5,1	103	1.090	V	H
0.9 TCE SL STEPWAY	15.590	C	B	3	898	90	140	11,1	168	5,1	115	1.040	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 BI-FUEL AMBIANCE	12.090	A	B/L	3	898	90	140	11,1	175	4,9	98	1.090	V	H
0.9 TCE AMBIANCE	12.790	B	B	3	898	90	140	11,1	175	4,9	109	1.071	V	H
1.5 DCI LAUREATE	16.890	B	D	4	1.461	90	220	11,8	173	3,5	90	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	17.490	D	B	4	1.198	116	190	10,4	175	5,8	130	1.180	V	H
1.2 TCE S&S SÉRIE LIMITEE STEPWAY	20.290	D	B	4	1.198	116	190	10,4	175	5,8	130	1.180	V	H
1.5 DCI S&S LAURÉATE	21.700	E	D	4	1.461	90	220	13,3	163	4,2	108	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	C	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,5	124	1.156	V	H
1.2 TCE AMBIANCE 7P	18.460	C	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,5	124	1.180	V	H
1.2 TCE S&S SÉRIE LIMITEE STEPWAY 5P	20.360	D	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,5	124	1.156	V	H
1.2 TCE S&S SÉRIE LIMITEE STEPWAY 7P	21.260	D	B	4	1.199	116	190	10,6	179	5,5	128	1.180	V	H
1.5 DCI S&S LAURÉATE 5P	22.390	D	D	4	1.461	109	260	11,2	177	4,4	105	1.180	V	H
1.5 DCI S&S SÉRIE LIMITEE STEPWAY 5P	23.190	E	D	4	1.461	109	260	11,2	177	4,4	105	1.180	V	H
1.5 DCI S&S LAURÉATE 7P	23.290	D	D	4	1.461	109	260	11,2	177	4,4	105	1.180	V	H
1.5 DCI S&S SÉRIE LIMITEE STEPWAY 7P	24.090	E	D	4	1.461	109	260	11,2	177	4,4	105	1.180	V	H

**Duster:** Ons lievelings-SUV'tje zit inmiddels in z'n tweede generatie en heeft niets van z'n oorspronkelijke aanbaarheid en semi-ruigheids 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

Nederlandse bouw van krankzinnig snelle schichten met Audi-turbomotoren. Een Donkervoort is licht, puur en veelzijdig: zo hoort het. **Verkoplen NL 2017:** 2

**D8:** In essentie een turbo-vijfcilinder met een stiel 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 GTO-S	158.575	C	B	5	2.480	345	450	3,3	255	10,0	178	720	A	H
2.5 GTO-RS	203.345	C	B	5	2.480	379	450	3,3	255	10,0	178	720	A	H



DS www.citroen.nl / 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. **Verkoplen 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	18.820	B	B	3	1.199	82	118	12,3	174	4,5	99	949	V	H
1.2 PURETECH BUSINESS	19.520	B	B	3	1.199	82	118	14,4	176	4,2	97	955	V	A
1.2 PURETECH BUSINESS	20.520	B	B	3	1.199	110	205	9,6	190	4,5	100	1.045	V	H

	PRISJ NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.2 PURETECH BUSINESS	22.550	B	B	3	1.199	110	205	9,9	189	4,7	105	1.065	V	A
1.2 PURETECH BUSINESS	21.950	B	B	3	1.199	131	230	8,9	204	4,5	105	1.065	V	H
1.6 THP SPORT CHIC	28.390	B	B	4	1.598	163	240	7,5	218	5,6	129	1.115	V	H
1.6 THP PERFORMANCE	32.600	D	B	4	1.598	208	300	6,5	230	5,4	125	1.150	V	H
1.6 BLUEHDI BUSINESS	21.950	B	D	4	1.560	102	254	10,8	189	3,0	79	1.060	V	H
3 CABRIO (2-DEURS)														
1.2 PURETECH SO CHIC	24.020	B	B	3	1.199	110	205	8,9	190	4,5	100	1.065	V	H
1.2 PURETECH SO CHIC	26.050	C	B	3	1.199	110	205	9,9	189	4,9	112	1.108	V	A
1.2 PURETECH SPORT CHIC	29.350	B	B	3	1.199	131	230	9,0	202	4,5	105	1.095	V	H
1.6 THP SPORT CHIC	31.390	E	B	4	1.598	163	240	7,6	217	5,6	129	1.140	V	H
1.6 THP PERFORMANCE	35.600	D	B	4	1.598	208	300	6,5	230	5,4	125	1.141	V	H

**4:** Dit is een raar geval. Qua uiterlijk op zich best geslaagd, maar blinkt nergens in uit en blijft niet hangen. Volgende keer misschien beter, DS.

**TOPGEARS KEUZE:** liever niet

4 (5-DEURS)

1.2 PURETECH CHIC	26.950	B	B	3	1.199	131	230	9,9	198	5,0	112	1.230	V	H
1.6 THP CHIC	30.290	C	B	4	1.598	165	240	8,7	215	5,5	128	1.285	V	A
1.6 BLUEHDI CHIC	29.400	D	D	4	1.560	120	300	10,9	193	3,7	97	1.265	V	H
1.6 BLUEHDI CHIC	31.550	D	D	4	1.560	120	300	11,4	190	3,8	102	1.285	V	A
2.0 BLUEHDI BUSINESS	31.845	E	D	4	1.997	181	400	8,6	205	4,3	113	1.395	V	A

★★★★★ TOPGEARS OORDEEL OVER DE 5: 'Toonbeeld van Franse stijl'

**5:** De opvallendste DS, en wat is ie prachtig. Compleet met uniek design en bakken stijl, en al zweeft ie niet zoals z'n verre voorganger, wij vinden 'm tot.

**TOPGEARS KEUZE:** een dikke diesel met handbak

5 (5-DEURS)

1.6 THP BUSINESS EXECUTIVE	37.760	C	B	4	1.598	165	240	9,5	202	5,9	135	1.404	V	A
1.6 BLUEHDI BUSINESS	33.050	B	D	4	1.560	120	300	11,7	191	3,8	100	1.403	V	H
1.6 BLUEHDI BUSINESS	34.790	D	D	4	1.560	120	300	11,9	189	4,0	105	1.409	V	A
2.0 BLUEHDI BUSINESS EXECUTIVE	37.250	C	D	4	1.997	150	370	9,8	210	4,0	110	1.512	V	H
2.0 BLUEHDI BUSINESS EXECUTIVE	40.950	D	D	4	1.997	181	400	9,2	220	4,3	113	1.515	V	A

**7:** Juist als luxe submerk moet je iets SUV-achtigs in de showroom hebben staan. DS komt daarom met de 7 Crossback. Wat ons betreft had z'n uiterlijk nog wel wat bijzonderder gekund.

**TOPGEARS KEUZE:** liever z'n broertjes van Peugeot

7 CROSSBACK (5-DEURS)

1.6 PURETECH BE CHIC	44.700	C	B	4	1.598	177	0	9,3	217	0,0	135	1.425	V	A
1.6 PURETECH PERFORMANCE LINE	50.900	D	B	4	1.598	224	300	8,3	227	5,9	135	1.425	V	A
1.5 BLUEHDI DRIVE EFFICIENCY CHIC	42.200	B	D	4	1.499	131	300	11,7	195	3,9	103	1.425	V	H
2.0 BLUEHDI BE CHIC	53.500	E	D	4	1.997	177	400	9,4	215	4,9	128	1.535	V	A



Ferrari www.ferrari.nl / www.ferrari.be

Kunst en kunde komen samen in de meest briljante en diverse reeks supercars in de illustere geschiedenis van dit merk. Enzo zou trots zijn. **Verkoplen NL 2017:** 28

**California T:** Klappdakcabrio die elke keer dat je hem ziet toch weer mooier blijkt te zijn dan je dacht. Fenomenaal rijgedrag, magistrale geluiden en een snuffe praktisch nut.

**TOPGEARS KEUZE:** een blauwe met pindakaaskleurig leer

CALIFORNIA T (2-DEURS)

3.9 HELE	237.235	B	B	8	3.855	560	755	3,6	316	10,5	251	1.625	A	A
----------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	---	---

**488:** De opvolger van de 458 Italia is de eerste middenmotor-Ferrari met turbo's sinds de legendarische F40. Hij was het wachten waard, want wat gaat ie hard en wat is ie mooi.

Fiat tot Ford

PROJUS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIVING	TRANSMISSE
<b>TOPGEARS KEUZE:</b> met gewoon een motor													
<b>TIPO HATCHBACK (5-DEURS)</b>													
1.4 16V POP	19.185	D	B	4	1.368	95	127	12,1	185	5,7	129	1.070	V H
1.6 16V BUSINESS LUSO	26.285	E	B	4	1.598	110	152	11,7	192	6,3	146	1.195	V A
1.4 T-JET 16V BUSINESS	23.785	E	B	4	1.368	120	215	9,6	200	6,0	139	1.180	V H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	23.185	C	D	4	1.598	120	320	9,8	200	3,4	89	1.170	V H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	24.185	C	D	4	1.598	120	320	10,2	200	3,4	90	1.195	V H
<b>TIPO STATIONWAGON (5-DEURS)</b>													
1.4 16V POP	20.185	D	B	4	1.368	95	127	12,3	185	5,7	129	1.080	V H
1.6 16V BUSINESS LUSO	27.285	E	B	4	1.598	110	152	11,7	192	6,3	146	1.195	V A
1.4 T-JET 16V BUSINESS	24.785	E	B	4	1.368	120	215	9,8	200	6,0	139	1.180	V H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	24.185	C	D	4	1.598	120	320	10,1	200	3,4	89	1.195	V H
1.6 MULTIJET 16V POPSTAR	25.185	C	D	4	1.598	120	320	10,4	200	3,5	92	1.225	V A
<b>TIPO SEDAN (4-DEURS)</b>													
1.4 16V POP	19.685	D	B	4	1.368	95	127	11,5	185	5,7	133	1.225	V H

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE 500: 'Pruttelend knuffelbeestje'**

**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)**

1.0 TWINAIR POP	15.535	B	B	2	964	60	88	15,0	157	3,8	88	840	V H
1.2 POPSTAR	16.935	C	B	4	1.242	69	102	14,8	160	4,3	99	840	V H
0.9 TWINAIR TURBO MIRROR	17.235	A	B	2	875	80	145	11,0	171	3,8	88	905	V H
0.9 TWINAIR TURBO POPSTAR	18.335	B	B	2	875	80	145	11,0	171	3,8	88	915	V H
0.9 TWINAIR TURBO S	18.635	C	B	2	875	105	145	10,0	188	4,2	99	915	V H
1.4 T-JET ABARTH 595	25.030	B	B	4	1.368	146	206	7,8	210	6,0	139	1.020	V H
1.4 T-JET ABARTH 595	26.730	B	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	B	B	4	1.368	160	230	7,3	216	6,0	139	1.010	V H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	28.930	B	B	4	1.368	165	230	7,3	218	6,0	139	1.010	V H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	30.630	B	B	4	1.368	165	230	7,4	218	5,8	134	1.020	V A
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	32.630	B	B	4	1.368	180	250	6,7	225	6,0	139	1.045	V H
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	34.330	B	B	4	1.368	180	250	6,9	225	5,8	134	1.055	V A

**500C (2-DEURS)**

1.0 TWINAIR POP	18.535	B	B	2	964	60	88	15,0	157	3,8	88	880	V H
1.2 POPSTAR	19.935	C	B	4	1.242	69	102	14,8	160	4,3	99	880	V H
0.9 TWINAIR TURBO MIRROR	20.235	A	B	2	875	80	145	11,0	173	3,8	88	945	V H
0.9 TWINAIR TURBO POPSTAR	21.335	B	B	2	875	80	145	11,0	171	3,8	88	955	V A
0.9 TWINAIR TURBO S	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	B	B	4	1.368	146	206	7,8	210	6,0	139	1.020	V H
1.4 T-JET ABARTH 595	29.730	B	B	4	1.368	146	206	8,0	210	5,8	134	1.020	V A
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	31.930	B	B	4	1.368	165	230	7,3	218	6,0	139	1.010	V H
1.4 T-JET ABARTH TURISMO	33.630	B	B	4	1.368	165	230	7,4	218	5,8	134	1.020	V A
1.4 T-JET ABARTH 695 XSR YAMAHA	37.230	F	B	4	1.368	165	230	7,3	218	6,0	139	1.010	V H
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	35.630	B	B	4	1.368	180	250	6,7	225	6,0	139	1.045	V H
1.4 T-JET ABARTH COMPETIZIONE	37.330	B	B	4	1.368	180	250	6,9	225	5,8	134	1.055	V A

**500L (5-DEURS)**

0.9 TWINAIR POPSTAR	21.485	C	B	2	875	105	145	12,3	180	4,7	108	1.260	V H
1.4 T-JET LOUNGE	28.085	F	B	4	1.368	120	206	10,2	189	6,7	155	1.290	V H
1.4 T-JET CROSS	29.085	F	B	4	1.368	120	206	11,1	183	6,7	157	1.300	V H
0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	22.685	B	B/A	2	875	84	145	14,8	167	4,5	105	1.390	V H
1.3 M-JET POPSTAR	24.485	E	D	4	1.248	95	200	13,9	171	3,7	99	1.305	V H
1.3 M-JET CROSS	27.285	F	D	4	1.248	95	200	15,5	163	4,0	106	1.315	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 A
1.3 M-JET CROSS	28.785	F	D	4	1.248	95	200	15,5	163	4,0	106	1.315	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
1.6 M-JET CROSS	29.285	F	D	4	1.598	120	320	11,5	183	4,3	111	1.390	V H

**500L WAGON (5-DEURS)**

0.9 TWINAIR POPSTAR	22.485	C	B	2	875	105	145	12,5	180	4,8	111	1.290	V H
0.9 TWINAIR POPSTAR 7P.	23.380	C	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
0.9 TWINAIR CNG POPSTAR	23.685	B	B/A	2	875	84	145	14,8	167	4,5	105	1.420	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 LOUNGE	26.380	E	D	4	1.248	95	200	15,4	169	3,7	106	1.320	V H
1.3 M-JET CROSS	28.785	F	D	4	1.248	95	200	14,4	171	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 POPSTAR	25.785	E	B	4	1.368	140	230	9,8	190	5,9	137	1.295	V H
1.4 TURBO MULTIAIR CITY CROSS	26.785	E	B	4	1.368	140	230	9,8	190	5,9	137	1.295	V H
1.4 TURBO MULTIAIR POPSTAR	27.285	D	B	4	1.368	140	230	10,5	190	5,6	131	1.295	V A
1.4 TURBO MULTIAIR CITY CROSS	28.285	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 Abarth met handbak!

**124 SPIDER (2-DEURS)**

1.4 MULTIAIR TURBO	35.165	D	B	4	1.368	140	240	7,5	215	6,4	148	1.025	A H
1.4 MULTIAIR TURBO LUSO	40.165	E	B	4	1.368	140	240	7,6	214	6,6	153	1.045	A A
1.4 MULTIAIR TURBO ABARTH	47.265	E	B	4	1.368	170	250	6,8	232	6,4	148	1.035	A A
1.4 MULTIAIR TURBO ABARTH	49.797	E	B	4	1.368	170	250	6,9	229	6,6	153	1.055	A A

**Doblò:** Jarenlang maakte de Doblò er een punt van om het leukste 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

**DOBLÒ (5-DEURS)**

1.4 FIRE S&S	32.459	E	B	4	1.368	95	N.B.	N.B.	161	N.B.	165	2.084	V H
1.4 T-JET	34.858	F	B	4	1.368	120	N.B.	N.B.	172	N.B.	169	2.170	V H
1.4 T-JET NATURAL POWER	30.199	C	B/A	4	1.368	120	N.B.	N.B.	172	N.B.	134	2.150	V H
1.6 MJ ECO JET	32.533	F	D	4	1.598	99	N.B.	N.B.	170	N.B.	124	2.164	V H
1.6 MJ MAXI ECO JET	35.254	E	D	4	1.598	99	N.B.	N.B.	170	N.B.	130	2.349	V H
1.6 MJ ECO JET	33.501	F	D	4	1.598	120	N.B.	N.B.	170	N.B.	124	2.164	V H
1.6 MJ MAXI ECO JET	36.161	E	D	4	1.598	120	N.B.	N.B.	170	N.B.	130	2.349	V H

**Edge:** In Amerika een van de kleinere opties, maar hier het gigantische crossover-vlagschip. De Edge is vrij onbetaalbaar, maar niet verkeerd.

**TOPGEARS KEUZE:** joh, gewoon een Kuga met veel opties

**EDGE (5-DEURS)**

1.5 T-JET TITANIUM	26.395	F	B	4	1.998	112	140	14,1	172	6,3	149	1.287	V A
1.0 ECOBOOST TREND	20.695	D	B	3	898	125	170	12,7	180	5,3	125	1.180	V H
1.0 ECOBOOST TITANIUM	27.905	E	B	3	998	125	170	11,6	180	5,8	134	1.263	V A
1.5 TDCI TITANIUM	27.570	F	D	4	1.999	95	215	14,0	160	4,4	115	1.284	V H

**Kuga:** Als je toe bent aan een middelgrote SUV, kun je het een stuk slechter treffen dan de tweede generatie Kuga. Stuurt uitstekend en is aardig bij de tijd.

**TOPGEARS KEUZE:** een flinke diesel

**KUGA (5-DEURS)**

1.5 ECOBOOST TREND ESSENTIAL	27.895	D	B	4	1.998	120	240	12,5	180	6,2	143	1.479	V H
1.5 ECOBOOST TREND ULTIMATE	31.995	D	B	4	1.998	150	240	9,7	195	6,2	143	1.479	V H
1.5 ECOBOOST TITANIUM	43.495	F	B	4	1.998	182	240	10,1	200	7,4	171	1.586	V+A A
1.5 T													

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
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 ruimtevondtje met z'n aparte deuren. Misschien als Ford 'm op wat ruig plastic en dikke banden zou trakteren?



**TOPGEARS KEUZE:** hm, nee hoor

**B-MAX (5-DEURS)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
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	A
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-truei

**C-MAX (5-DEURS)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
1.0 AMBIENTE	23.295	B	B	3	998	101	170	12,6	174	5,1	117	1.391	V	H
1.0 TREND	26.495	B	B	3	998	125	170	11,4	187	5,1	117	1.391	V	H
1.5 TITANIUM	30.245	D	B	4	1.498	150	240	9,4	204	6,1	139	1.394	V	H
1.5 TITANIUM 7P	32.745	D	B	4	1.498	150	240	10,2	200	6,4	149	1.413	V	A
1.5 TDCI TREND	27.795	D	D	4	1.499	95	250	13,3	170	4,1	105	1.303	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	31.545	D	D	4	1.499	120	270	11,3	184	4,1	105	1.303	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	36.045	F	D	4	1.999	150	370	10,3	202	4,8	124	1.519	V	A

**GRAND C-MAX (5-DEURS)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
1.0 TREND	27.695	B	B	3	998	125	170	13,6	172	5,2	119	1.493	V	H
1.0 TREND 7P	28.495	B	B	3	998	125	170	13,6	172	5,2	119	1.493	V	H
1.5 TITANIUM	31.445	D	B	4	1.498	150	240	9,7	202	6,3	144	1.473	V	H
1.5 TITANIUM 7P	32.245	D	B	4	1.498	150	240	9,7	202	6,3	144	1.473	V	H
1.5 TITANIUM	33.945	E	B	4	1.498	150	240	10,5	199	6,8	154	1.509	V	A
1.5 TITANIUM 7P	34.745	E	B	4	1.498	150	240	10,5	199	6,8	154	1.509	V	A
1.5 TDCI TREND	28.995	E	D	4	1.499	95	250	14,3	166	4,4	113	1.501	V	H
1.5 TDCI TREND 7P	29.795	E	D	4	1.499	95	250	14,3	166	4,4	113	1.501	V	H
1.5 TDCI TITANIUM	32.745	E	D	4	1.499	120	270	12,3	180	4,4	113	1.501	V	H
1.5 TDCI TITANIUM 7P	33.545	E	D	4	1.499	120	270	12,3	180	4,4	113	1.501	V	H
2.0 TDCI TITANIUM	37.245	F	D	4	1.999	150	370	10,7	200	5,0	129	1.605	V	A
2.0 TDCI TITANIUM 7P	38.045	F	D	4	1.999	150	370	10,7	200	5,0	129	1.605	V	A

**Galaxy:** Heb jij nog steeds een zwak voor busjes met zeven zitplaatsen en enorme vooruurt, dan bedient Ford je op je wenken met deze ruime en zweverige Galaxy.



**TOPGEARS KEUZE:** met zo'n supersmeuige diesel

**GALAXY (5-DEURS)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
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	A
2.0 TDCI TITANIUM	57.535	C	D	4	1.997	150	350	10,9	192	5,4	134	1.760	V	A

**S-Max:** Oké, z'n dak is aan de lage kant, maar beterrijdende of mooierogende 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)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
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	A
2.0 TDCI TITANIUM 7P	51.085	C	D	4	1.997	180	400	9,5	210	5,0	129	1.678	V	A
2.0 TDCI TITANIUM	52.385	C	D	4	1.997	180	400	9,5	208	5,0	129	1.678	V	A
2.0 TDCI TITANIUM 7P	54.085	C	D	4	1.997	180	400	9,5	208	5,0	129	1.678	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?



**TOPGEARS KEUZE:** iets anders

**TOURNEO CONNECT (5-DEURS)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
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	10,0	157	5,0	129	1.452	V	A
1.5 TDCI TREND 7P	40.900	D	D	4	1.499	101	250	10,0	157	5,0	129	1.493	V	H
1.5 TDCI TITANIUM	38.200	E	D	4	1.499	120	300	11,7	175	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	10,0	168	5,0	129	1.452	V	A
1.5 TDCI TITANIUM 7P	45.900	D	D	4	1.499	120	300	12,9	168	5,0	129	1.551	V	A

**Honda** [www.honda.nl/www.honda.be](http://www.honda.nl/www.honda.be)



Door en door degelijke, maar ook nogal duffe auto's. Al begint het merk langzaam maar zeker z'n autosporthistorie weer door te krijgen en te benutten. Verkopen 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)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
1.3 I-VTEC TREND	18.920	D	B	4	1.318	102	123	11,2	190	5,1	116	1.073	V	H
1.3 I-VTEC TREND	19.620	C	B	4	1.318	102	123	12,0	182	4,7	106	1.093	V	A
1.5 I-VTEC DYNAMIC	25.160	E	B	4	1.498	131	155	8,7	190	5,9	133	1.104	V	H
1.5 I-VTEC DYNAMIC	25.160	D	B	4	1.498	131	155	10,0	190	5,4	124	1.124	V	A

**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)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
1.0 I-VTEC S	23.870	A	B	3	988	129	200	10,4	203	4,8	110	1.229	V	H
1.0 I-VTEC S	23.670	A	B	3	988	129	180	10,2	200	4,7	106	1.239	V	A
1.5 I-VTEC SPORT	33.310	C	B	4	1.498	182	240	8,2	220	5,8	133	1.307	V	H
1.5 I-VTEC SPORT	35.480	D	B	4	1.498	182	220	8,2	200	6,1	139	1.340	V	A
2.0 I-VTEC TYPE R	53.150	E	B	4	1.996	320	400	5,8	272	7,7	176	1.380	V	H

**TOPGEARS KEUZE:** de Type R dus, zonder meer

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
1.5 I-VTEC COMFORT	31.790	C	B	4	1.498	182	240	8,4	210	5,7	130	1.279	V	H
1.5 I-VTEC COMFORT	33.235	C	B	4	1.498	182	220	8,1	200	5,8	131	1.307	V	A

**HR-V:** Ooit een merkwaardig vierkant doosje, nu een alleraardigste crossover: de HR-V. Fris, ruim en met makkelijk omlapbare stoelen, ideaal voor je actieve ouders.



**TOPGEARS KEUZE:** in ieder geval zonder cvt-transmissie

**HR-V (5-DEURS)**

	PRISJAAL	ENERGIELABEL	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	TRANSMISSIE
1.5 I-VTEC COMFORT	26.780	D	B	4	1.498	131	155	10,2	192	5,6	130	1.241	V	H
1.5 I-VTEC ELEGANCE														

**TOPGEARS KEUZE:** een stevige diesel en 4WD

**TUCSON (5-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.6 GDI I-DRIVE	27.205	D	B	4	1.591	132	161	11,5	182	6,3	147	1.354	V H
1.6 T-GDI I-MOTION	37.505	E	B	4	1.591	177	265	9,2	205	7,3	169	1.424	V H
1.6 T-GDI I-MOTION 4WD	44.005	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	38.705	F	D	4	1.995	136	373	10,6	186	4,8	127	1.504	V H
1.7 CRDI HP I-MOTION	37.200	F	D	4	1.685	141	340	11,5	185	4,9	129	1.445	V H
2.0 CRDI COMFORT 4WD	54.995	F	D	4	1.995	185	406	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)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.2 CRDI COMFORT	55.225	F	D	4	2.199	197	436	8,7	203	5,9	155	1.712	V H
2.2 CRDI 4WD COMFORT	58.525	F	D	4	2.199	197	436	9,0	203	6,0	159	1.781	V+A H
2.2 CRDI COMFORT	62.725	F	D	4	2.199	197	436	8,8	203	6,6	174	1.736	V A
2.2 CRDI COMFORT 7P.	63.225	F	D	4	2.199	197	436	8,8	203	6,6	174	1.769	V A
2.2 CRDI 4WD COMFORT	65.525	F	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.807	V+A A
2.2 CRDI 4WD COMFORT 7P.	66.025	F	D	4	2.199	197	436	10,1	203	6,6	174	1.840	V+A A

**ix35:** De voorloper van de Tucson is van de markt gehaald, behalve de bizar bijzondere waterstofversie: die kun je nog bestellen. Kost wat; heb je de toekomst.

**TOPGEARS KEUZE:** nu nog even niet, is wat lastig tanken

**IX35 (5-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE	
FCEV	66.500	N/A	W	0	0	0	136	N.B.	12,5	160	0,0	0	1.821	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.  
**Verkopende 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)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
1.6T	28.895	B	B	4	1.595	122	200	9,4	200	5,7	133	1.407	V H
1.6T BUSINESS	32.935	B	B	4	1.595	156	250	8,9	215	5,8	129	1.491	V A
2.0T SPORT AWD	51.815	D	B	4	1.991	211	350	7,2	235	6,4	156	1.545	V+A A
1.5D	30.075	D	D	4	1.461	109	260	12,0	190	3,9	103	1.434	V H
1.5D BUSINESS	32.865	D	D	4	1.461	109	260	11,9	190	3,9	102	1.497	V A
2.2D	37.595	D	D	4	2.143	170	350	8,3	220	4,2	109	1.522	V A
2.2D PREMIUM AWD	49.285	E	D	4	2.143	170	350	8,5	215	4,9	127	1.598	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)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0T PREMIUM	50.285	D	B	4	1.991	211	350	7,2	245	6,3	146	1.487	A A
3.0T SPORT	66.415	D	B	6	2.997	405	475	5,1	250	9,1	206	1.699	A A
3.5 HYBRID PREMIUM	57.295	E	H/B	6	3.498	364	546	5,1	250	5,9	139	1.712	A A
3.5 HYBRID PREMIUM AWD	63.235	F	H/B	6	3.498	364	546	5,4	250	6,6	154	1.788	V+A A
2.2D	47.605	D	D	4	2.143	170	400	8,9	231	4,3	114	1.567	A H
2.2D	49.665	D	D	4	2.143	170	400	8,7	230	4,5	119	1.588	A A

**Q60:** Elegante sportcoupé met frisse styling, goede techniek en een voorkomen waarvan iedereen gegarandeerd zal zeggen: 'Huh?! Wat is dat in vredesnaam?'

**TOPGEARS KEUZE:** in die dieprode kleur

**Q60 COUPÉ (2-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0T PREMIUM	49.335	D	B	4	1.991	211	350	7,3	235	6,8	156	1.622	A A
3.0T AWD SPORT	88.935	F	B	6	2.997	405	475	5,0	250	9,1	210	1.774	V+A A

**Q70:** Infiniti's poging mensen eens wat anders te laten kopen dan een BMW 5, Audi A6 of Mercedes E. Schitterend apparaat, maar zal men dat zien tussen de Duitsers door?

**TOPGEARS KEUZE:** doe eens gek en neem de hybride

**Q70 (4-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
3.7 S PERFORMANCE+	82.900	F	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)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0T AWD PREMIUM	51.355	D	B	4	1.991	211	350	7,3	230	6,7	155	1.442	V+A A
2.2D AWD PREMIUM	52.035	E	D	4	2.143	170	350	8,5	215	4,9	128	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)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
3.7 GT	113.955	F	B	6	3.696	320	360	6,8	233	12,1	282	2.012	V+A A
5.0 S PREMIUM	135.555	F	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.  
**Verkopende 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)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 PURE PRO EDITION	40.050	C	B	4	1.997	200	280	7,1	238	6,3	144	1.540	A A
2.0 PURE	48.230	C	B	4	1.997	250	365	6,3	250	6,3	144	1.540	A A
2.0 PURE AWD	52.670	D	B	4	1.997	250	365	6,2	250	6,8	154	1.595	V+A A
2.0 PURE AWD	57.753	E	B	4	1.997	301	400	5,5	250	6,9	157	1.620	V+A A
3.0 S	85.180	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	B	D	4	1.999	163	380	8,4	227	3,8	99	1.474	A H

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 D PURE PRO EDITION	41.640	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	43.410	C	D	4	1.999	180	430	7,8	228	4,2	109	1.550	A A
2.0 D PURE AWD	53.080	D	D	4	1.999	180	430	9,9	225	4,7	123	1.615	V+A A
2.0 D PURE AWD	60.580	D	D	4	1.999	241	500	6,1	250	5,2	137	1.650	V+A A

**XJ:** Net als Audi laat Jaguar tegenwoordig haar modellen ontzettend op elkaar lijken. Niet dat dat bezwaarlijk is: ook deze XJ is weer een plaatje.

**TOPGEARS KEUZE:** misschien de 3.0-liter diesel?

**XJ (4-DEURS)**

PRISJ NL	ENERGIE-LABEL	BRAANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNELEIJD (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
2.0 PURE PRO EDITION	53.240	C	B	4	1.999	200	340	7,5	235	6,8	154	1.635	A A
2.0 PURE	60.040	C	B	4	1.999	250	365	6,6	244	6,8	154	1.635	A A
2.0 PURE AWD	66.240	C	B	4	1.999	250	365	6,6	237	6,9	159	1.685	V+A A
2.0 PURE AWD	71.770	C	B	4	1.999	301	400	5,8	250	7,2	163	1.715	V+A A
3.0 S	98.350	C	B	6	2.995	381	450	5,4	250	8,3	198	1.710	A A
3.0 S AWD	103.940	C	B	6	2.995	381	450	5,4	250	8,6	204	1.760	V+A A

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	CLINDERINHOUW (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	---------------	-----------	------------	--------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**TOPGEARS KEUZE:** de Trailhawk is onbetaalbaar, dus dan maar de 1.4 MultiAir

**RENEGADE (5-DEURS)**

1.6 E-TORO SPORT	24.105	D	B	4	1.598	110	152	11,8	177	6,0	141	1.295	V	H
1.4 MULTIAIR LONGITUDE	28.265	D	B	4	1.368	140	230	10,9	181	6,0	140	1.295	V	H
1.4 MULTIAIR LONGITUDE	30.065	D	B	4	1.368	140	230	11,0	181	5,9	137	1.295	V	H
1.4 MULTIAIR LIMITED 4WD	38.865	F	B	4	1.368	170	250	8,8	196	6,9	160	1.405	V+A	A
1.6 MULTIJET SPORT	28.905	F	D	4	1.598	120	320	10,2	178	4,4	115	1.365	V	H
1.6 MULTIJET LONGITUDE	32.565	F	D	4	1.598	120	320	10,2	178	4,5	118	1.365	V	H
2.0 MULTIJET LONGITUDE 4WD	36.065	G	D	4	1.956	140	350	9,5	182	5,1	134	1.405	V+A	H
2.0 MULTIJET LIMITED 4WD	44.165	D	D	4	1.956	140	350	10,2	182	5,8	150	1.505	V+A	A
2.0 MULTIJET TRAILHAWK 4WD	45.465	F	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	D	B	4	1.368	140	230	9,8	195	6,2	143	1.330	V	H
1.4 MULTIAIR OPENING EDITION 4X4	41.540	E	B	4	1.368	170	250	9,3	200	6,9	160	1.449	V+A	A
1.6 MULTIAIR SPORT	33.340	E	D	4	1.598	120	320	10,7	188	4,4	117	1.419	V	H
2.0 MULTIAIR LONGITUDE 4X4	42.040	G	D	4	1.956	140	350	10,1	192	5,2	138	1.475	V+A	H
2.0 MULTIAIR LONGITUDE 4X4	44.540	G	D	4	1.956	140	350	10,5	190	5,7	148	1.519	V+A	A
2.0 MULTIAIR LIMITED 4X4	49.040	G	D	4	1.956	170	380	10,1	190	5,7	148	1.806	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	G	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	10,7	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 (6-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
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. Steer, dat wel.

**TOPGEARS KEUZE:** openbaar vervoer. Nee, we gaan wel lopen

**WRANGLER UNLIMITED (4-DEURS)**

3.6 SAHARA	107.916	G	B	6	3.604	284	347	8,9	180	11,7	273	1.895	V+A	A
2.8 CRD SAHARA	104.507	G	D	4	2.776	200	460	11,7	172	9,0	235	1.973	V+A	A
WRANGLER UNLIMITED SOFTTOP (4-DEURS)														
3.6 RUBICON	109.535	G	B	6	3.604	284	347	8,9	180	11,7	276	1.895	V+A	A
2.8 CRD SPORT	98.021	G	D	4	2.776	200	460	11,7	172	9,0	235	1.973	V+A	A

**Kia** [www.kia.nl](http://www.kia.nl) / [www.kia.be](http://www.kia.be)

Verdraaid goed uitzijnde auto's, met dank aan ex-Audi-ontwerper Peter Schreyer. Hebben veel te bieden, zoals zeven jaar garantie. **Verkoopen NL 2017: 23.281**

**Picanto:** Ha, hier worden we vrolijk van. De vorige Picanto had zich al aardig in het segment naar voren geworfeld. Deze is helemaal leuk, maar wordt wel snel prijzig.

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar een basisversie dan

**PICANTO (5-DEURS)**

1.0 CVT ECONOMYLINE	11.115	G	B	3	998	67	96	14,5	158	4,0	90	830	V	H
1.2 CVT GT-LINE	16.465	D	B	4	1.248	84	122	12,0	173	4,5	104	830	V	H
1.2 CVT DYNAMICPLUSLINE	19.210	F	B	4	1.248	84	122	13,7	161	5,4	124	859	V	H
1.0 T-GDI GT-LINE	17.315	D	B	3	998	101	171	10,1	180	4,5	104	920	V	H

**Rio:** Er is geen duidelijk bewijs voor de opmars van Kia dan deze Rio: ooit een tranen-trekend vervoersmiddel, nu een fijn en blij b-segmentertje.

**TOPGEARS KEUZE:** de sterkste turbo-benzinemotor

**RIO (5-DEURS)**

1.0 T-GDI ECONOMYLINE	14.925	G	B	3	998	101	172	10,7	188	4,1	94	1.055	V	H
1.0 T-GDI COMFORTLINE	16.425	G	B	3	998	101	172	10,7	188	4,1	94	1.055	V	H
1.0 T-GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	17.425	G	B	3	998	101	172	10,7	188	4,1	94	1.055	V	H
1.0 T-GDI DYNAMICLINE	19.425	G	B	3	998	101	172	10,7	188	4,5	102	1.055	V	H
1.0 T-GDI EXECUTIVELINE	21.425	G	B	3	998	101	172	10,7	188	4,5	102	1.055	V	H
1.4 DYNAMICLINE	25.425	F	B	4	1.368	101	133	13,9	166	6,1	140	1.058	V	H
1.0 T-GDI DYNAMICLINE	20.925	G	B	3	998	120	172	10,2	190	4,7	107	1.060	V	H
1.0 T-GDI EXECUTIVELINE	22.925	G	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
1.4 CRDI BUSINESS DYNAMICLINE	21.685	D	D	4	1.396	90	240	12,0	175	3,8	98	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-bronkte.

**TOPGEARS KEUZE:** gewoon een diesel met handbak

**CEE'D (5-DEURS)**

1.0 T-GDI COMFORTLINE	20.150	G	B	3	998	101	171	12,8	185	4,7	109	1.179	V	H
1.0 T-GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	22.050	G	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
<b>CEE'D SPORTSWAGON (5-DEURS)</b>														
1.0 T-GDI COMFORTLINE	21.400	G	B	3	998	101	171	13,1	182	5,0	117	1.205	V	H
1.0 T-GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	23.300	G	B	3	998	120	171	11,4	187	5,2	120	1.205	V	H
1.6 GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	24.300	D	B	4	1.591	135	164	10,2	192	5,0	134	1.196	V	H
1.6 GDI DYNAMICLINE	29.300	D	B	4	1.591	135	164	11,1	192	5,9	136	1.230	V	A
1.6 CRDI BUSINESS NAVIGATOR	24.245	D	D	4	1.582	110	280	11,5	188	3,9	102	1.289	V	H
1.6 CRDI DYNAMICLINE	28.245	D	D	4	1.582	136	280	10,5	194	3,9	102	1.289	V	H
1.6 CRDI BUSINESS GT-LINE	31.545	E	D	4	1.582	136	300	10,9	197	4,2	109	1.316	V	A

	PRIJS NL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	CLINDERINHOUW (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U S)	TOPSNELHEID (KM/H)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/NM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	---------------	-----------	------------	--------------------	---------------	-------------	----------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**Optima:** De dag dat een Koreaanse sedan in Europa potten weet te breken, eten wij onze hond op. Maar heb je gezien dat ie er ook als SW is, en als GT?

**TOPGEARS KEUZE:** die GT dus, en dan Audi's opjagen op de Autobahn

**OPTIMA (4-DEURS)**

2.0 GDI PHEV BUSINESS DYNAMICLINE	40.370	A	B/H	4	1.999	205	375	9,4	192	1,6	37	1.680	V	A
1.7 CRDI COMFORTPLUSLINE	31.820	G	D	4	1.685	141	340	10,0	195	4,2	110	1.490	V	H
1.7 CRDI COMFORTPLUSLINE	34.320	D	D	4	1.685	141	340	11,0	203	4,4	116	1.505	V	A
<b>OPTIMA SPORTSWAGON (4-DEURS)</b>														
2.0 T-GDI GT	62.520	F	B	4	1.998	245	353	7,6	232	8,2	191	1.580	V	A
2.0 GDI PHEV BUSINESS DYNAMICLINE	41.870	A	B/H	4	1.999	205	375	9,7	192	1,4	33	1.715	V	A
1.7 CRDI COMFORTPLUSLINE	33.320	G	D	4	1.685	141	340	10,2	203	4,4	113	1.520	V	H
1.7 CRDI COMFORTPLUSLINE	35.820	D	D	4	1.685	141	340	11,1	203	4,6	120	1.535	V	A

**Stinger:** Die zag je niet aankomen: Kia neemt het op tegen de BMW's en Audi's van deze wereld en maakt een heuse premium sportsedan. Goede poging, jammer van de prijzen.

**TOPGEARS KEUZE:** als drie jaar oude occasion voor de helft van het geld

**STINGER (5-DEURS)**

2.0 T-GDI GT-LINE	67.020	F	B	4	1.998	256	353	6,0	240	8,3	190	1.617	V	A
3.3 V6 T-GDI AWD GT	99.020	F	B	6	3.342	370	510	4,9	270	10,6	244	1.809	V+A	A
2.2 CRDI GT-LINE	59.020	F	D	4	2.199	200	440	7,6	230	5,6	147	1.678	V	A

**Venga:** Was bij z'n introductie best oké, maar dat is een half mensenleven geleden en inmiddels willen we allemaal een crossover. Succes, Venga.

**TOPGEARS KEUZE:** nee

**VENGA (5-DEURS)**

1.4 CVT ECONOMYLINE	19.185	D	B	4	1.396	90	137	12,7	169	5,6	130	1.153	V	H
1.6 CVT DYNAMICLINE	23.485	E	B	4	1.591	125	156	10,8	185	5,9	139	1.155	V	H
1.6 CVT DYNAMICLINE	26.085	F	B	4	1.591	125	156	11,5	180	6,5	150	1.197	V	A

**Carens:** Hip busjesgeval met dezelfde neus als de Ceed. Rijdt niet bepaald spannend, maar ziet er in ieder geval nu eens niet uit als een verveeld pantoffeldier.

**TOPGEARS KEUZE:** de allergeedkoopste

**CARENS (5-DEURS)**

1.6 GDI COMFORTLINE	25.495	D	B	4	1.591	135	5	11,3	185	6,2	143	1.358	V	H
1.7 CRDI BUSINESS DYNAMICLINE	26.995	E	D	4	1.685	116	260	13,2	178	4,2	109	1.481	V	H

**Soul:** Een paar jaar terug haalde Kia hun leukst ogende model van onze markt, maar later brachten ze 'm terug als hip elektrohojke. Best leuk!

**TOPGEARS KEUZE:** welja, als we toch gaan stekkeren

**SOUL (5-DEURS)**

EV EDITION 30KWH	35.395	A	E	0	0	110	285	11,2	145	0,0	0	1.480	V	A
------------------	--------	---	---	---	---	-----	-----	------	-----	-----	---	-------	---	---

**Stonic:** Klein, kleurrijk, vrolijk: de Stonic lijkt het allemaal te hebben. Rijdt prima en zit goed in elkaar, maar je moet wel tegen harde plastics en stomme modelnamen kunnen.

**TOPGEARS KEUZE:** de turbo-benzine in een felle kleurcombinatie

**STONIC (5-DEURS)**

1.2 MPI ECONOMYLINE	18.185	D	B	4	1.248	84	122	13,2	165	5,2	118	1.045	V	H
1.0 T-GDI COMFORTPLUSLINE NAVIGATOR	22.185	G	B	3	998	120	172	10,3	184	5,0	115	1.085	V	H
1.6 CRDI BUSINESS NAVIGATOR	26.185	F	D	4	1.582	110	260	11,3	175	4,2	109	1.155	V	H

**Niro:** Wat is het? Een hoge hatchback? Een lage crossover? Het kan ons niet schelen, want als je uit eten gaat, kun je heel

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 6.5 V12 LP700-4 PIRELLI EDITION.

Land Rover www.landrover.nl / www.landrover.be. Vroeger roken ze naar geit; nu wil al het hipvolk erin gezien worden. Offroad nog altijd extreem bekwaam, als je modder op je glimvelgen niet erg vindt. Verkopende 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?

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 2.0 S14 4WD PURE.

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.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 2.0 S14 S.

'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.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 2.0 S14 PURE.

Range Rover Evoque Coupé: Dé moderne crossover voor iedereen met stijl en smaak. Niet te groot, niet te klein en buitengewoon cool. Zelfs (een klein beetje) als cabrio.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 2.0 S14 HSE DYNAMIC.

Range Rover Velar: Misschien wel de lekkerste Land Rover van dit moment. De Velar maakt indruk met de modernste technieken en een gladgestreken uiterlijk.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 2.0 I4 TURBO AWD.

Range Rover Sport: Prachtig, krachtig en verbazend capabel. Net wat aan de forse kant voor 's lands wegen, maar dat kan ze in Amsterdam en het Gooi niet schelen.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 2.0 S14 S.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 4.4 SDV8 HSE DYNAMIC.

TOPGEARS OORDEEL OVER DE RANGE ROVER: 'Verwent, vertroetelt, vertrap'

Range Rover: Wellicht de allereerste luxe-SUV ooit. Is groter dan groot en komt ongehoord ver in de drek. Prijzig, maar wat wil je: hij laat weinig te wensen over.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 5.0 V8 SC VOGUE.

Lexus www.lexus.nl / www.lexus.be. Maker van puntig luxesplut. Houdt zich vooral bezig met uiterlijk stille en soepele hybrides, maar heeft soms plots een geniale pk-uitspatting. Verkopende NL 2017: 931

CT: Lexus' A3- en 1-serie-concurrent genoot een tijdlang veel aandacht met weinig bijtelling, maar inmiddels ziet men in dat ie vrij suf is.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 200H.

TOPGEARS OORDEEL OVER DE IS: 'Niet sportief, maar zuinig en ontspannend'

IS: Zoek je een sedan die je kippenvell geeft, dan moet je ergens anders zijn. In de IS kun je daarentegen baden in stilte en comfort. Ook wel eens prettig.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 300H HYBRID.

GS: Lexus' imposante zakensedan was altijd al erg goed, maar ook nogal saai. Dat kun je nu niet meer van 'm zeggen, zeker niet als je voor de GS F kiest.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 300H BUSINESS LINE.

RC: De coupéversie van de GS, min of meer. Blies ons eerst van onze sokken als RC F, kwam daarna ook als brave hybride. Wij weten wel welke we willen.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 300H BUSINESS LINE PRO.

LS: Statig 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.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 500H LUXURY LINE.

LC: Menen jullie dit, Lexus? Gaan jullie nu ineens een van de mooiste, meest zalvende en vloeioende coupés maken die we ooit gezien hebben? Wauw.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 500H.

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.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 300H.

RX: Van anoniem muurbloempje is de Lexus RX plots verworven tot een hoekig en radicaal muurbloempje. Milieulief is ie nog steeds, stil en comfortabel ook.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 300H AWD.

TOPGEARS NEUZE: vooruit, met bruin leer en mega-audio

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 450H 4WD.

Lotus www.lotuscars.nl / www.lotuscars.be. Na een wat vreemde episode is Lotus nu weer druk bezig met waar ze goed in zijn: echte sportauto's maken die je in hogere rijdersferen brengen. Verkopende NL 2017: 2

Elsce: Het oermodel van Lotus en de essentie van waar het merk voor staat. Licht, puur, eerlijk en in staat om alles in de bochten zoek te rijden.

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 1.8 SPORT.

TOPGEARS NEUZE: 1.8 Sport

Table with columns: Prius NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (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. Rows include models like 1.6 16V SPORT.

PRISJ AL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSKELEDE (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
----------	---------------	-----------	------------	---------------------	---------------	-------------	----------------	-------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

PRISJ AL	ENERGIE LABEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	CILINDERVOLUME (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSKELEDE (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
----------	---------------	-----------	------------	---------------------	---------------	-------------	----------------	-------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**Exige:** Moet het manischer dan een Elise? Dan beland je bij de Exige: harder, heftiger en voorziet van een dikke V6 met genoeg pk's om je oogbollen te verpulveren.

TOPGEARS KEUZE: ja, ja, duizendmaal ja  
EXIGE (2-DEURS)

3.5 S	116.798	B	6	3.456	351	400	3,8	261	9,4	219	1.130	A	A
3.5 S	121.754	B	6	3.456	351	400	3,9	274	10,1	235	1.125	A	H
3.5 SPORT 380	136.119	B	6	3.456	381	410	3,7	274	0,0	225	1.087	A	H
3.5 SPORT 380	140.839	B	6	3.456	381	410	3,7	286	0,0	242	1.076	A	H
3.5 CUP 380	160.362	B	6	3.456	381	410	3,6	286	10,4	242	1.071	A	H

EXIGE ROADSTER (2-DEURS)

3.5 S	116.798	B	6	3.456	351	400	3,8	233	9,4	219	1.120	A	A
3.5 S	121.754	B	6	3.456	351	400	3,9	233	10,1	235	1.115	A	H
3.5 SPORT 380	136.119	B	6	3.456	381	410	3,7	233	0,0	225	1.087	A	H
3.5 SPORT 380	140.839	B	6	3.456	381	410	3,7	233	0,0	242	1.076	A	H

**Evora:** De meer upscale Lotus heeft z'n handschoenen uitgetrokken en komt nu met spoilers, luchthappers en bakken vermogen. Onderschat 'm niet.

TOPGEARS KEUZE: met handbak en zonder achterbank  
EVORA (2-DEURS)

3.5 400 2+2	138.153	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
3.5 400 2+0	138.153	B	6	3.456	405	410	4,2	300	9,7	225	1.395	A	H
3.5 400 2+2	143.172	B	6	3.456	405	410	4,2	280	9,7	230	1.407	A	A
3.5 400 2+0	143.172	B	6	3.456	405	410	4,2	280	9,7	230	1.407	A	A
3.5 SPORT 410 2+0	150.953	B	6	3.456	416	420	4,2	305	9,7	225	1.280	A	H
3.5 SPORT 410 2+0	155.971	B	6	3.456	416	420	4,1	280	9,7	230	1.291	A	H

**Maserati** [www.maserati.com](http://www.maserati.com)

Ferrari's stille, nukkige neefje. Maakt auto's die op alle mogelijke manieren door de Duitsers verslagen worden – behalve wat betreft pure stijl.  
Verkopon 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 kwijlen. En dan rijdt je ook nog eens hemels. Voor kilometrvreters is er tevens een diesel.

TOPGEARS KEUZE: 3.0 S  
GHIBLI (4-DEURS)

3.0 V6	103.420	F	6	2.979	350	500	5,5	267	8,9	207	1.710	A	A
3.0 V6 S	124.138	B	6	2.979	430	580	5,0	285	9,6	223	1.710	A	A
3.0 V6 S Q4	128.664	B	6	2.979	430	580	4,8	284	9,7	226	1.770	V+A	A
3.0 V6 D	86.866	C	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	129.218	B	6	2.979	350	500	6,0	251	10,7	249	1.815	V+A	A
3.0 V6 S AWD	144.666	B	6	2.979	430	580	5,2	264	10,9	253	2.084	V+A	A
3.0 V6 D AWD	106.587	E	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  
QUATTORPORTE (4-DEURS)

3.0 S	149.811	E	6	2.979	411	550	5,1	286	9,6	223	1.760	A	A
3.0 S Q4	155.558	E	6	2.979	411	550	4,9	286	9,7	226	1.820	V+A	A
3.8 V8 GTS GRANDSPORT	213.844	B	8	3.799	530	710	4,7	310	10,7	250	1.800	A	A
3.0 D	119.707	B	6	2.987	275	600	6,4	252	6,2	163	1.815	A	A

**GranTurismo:** Oogverblindend fraaie coupé of cabrio met twee zitjes achterin waar je het nog redelijk kunt uithouden. Mits iemand daar wil zitten als je zo achterlijk hard rijdt.

TOPGEARS KEUZE: GranCabrio graag, in diepdonkerblauw met crèmekleurig leer  
GRANTURISMO (2-DEURS)

4.7 SPORT	220.244	B	8	4.691	460	520	4,8	299	14,3	331	1.800	A	A
4.7 MC	243.774	B	8	4.691	460	520	4,7	301	14,3	331	1.815	A	A

GRANCABRIO (2-DEURS)

4.7 SPORT	240.484	B	8	4.691	460	520	5,0	288	14,5	337	1.770	A	A
4.7 MC	252.130	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)

Ambitieuus merk dat steeds leuker wordt. Ze denken slim, hebben weggedrag hoog zitten en weigeren om turbo's op hun benzinemotoren te schroeven.  
Verkopon NL 2017: 9.609

**2:** Mazda parkeert met de 2 een fris en volwassen autootje in het b-segment. Ziet er wijs uit, z'n interieur is top en hij rijdt als een baasje.

TOPGEARS KEUZE: de sterkste is de leukste  
2 (5-DEURS)

1.5 SKYACTIV-G S	15.700	C	4	1.496	75	135	12,1	171	4,7	110	945	V	H
1.5 SKYACTIV-G TS	17.000	C	4	1.496	90	148	9,4	183	4,5	105	945	V	H
1.5 SKYACTIV-G TS	19.500	D	4	1.496	90	148	12,0	177	4,8	112	945	V	H
1.5 SKYACTIV-G GT-M	22.350	D	4	1.496	116	148	8,7	200	4,9	115	945	V	H
1.5 SKYACTIV-D SKYLEASE GT	24.000	C	4	1.499	105	220	10,1	178	3,4	89	1.015	V	H

**3:** Een van de mooiere ontwerpen in het c-segment. Rijdt ook nog eens erg goed en biedt genoeg keus uit een handvol eigenzinnige motoren.

TOPGEARS KEUZE: een SkyActiv-G 120 met handbak  
3 (5-DEURS)

1.5 SKYACTIV-G 100 S	21.900	C	4	1.496	101	150	10,6	182	5,1	119	1.160	V	H
2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE	24.800	C	4	1.998	120	210	8,9	195	5,1	119	1.180	V	H
2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE	27.000	D	4	1.998	120	210	10,4	194	5,6	129	1.215	V	H
2.0 SKYACTIV-G 165 GT-M	33.100	D	4	1.998	165	210	8,2	210	5,8	135	1.200	V	H
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	28.100	E	4	2.191	150	380	8,1	210	4,1	107	1.295	V	H
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	32.800	E	4	2.191	150	380	9,0	201	4,8	127	1.305	V	A

3 (4-DEURS)

1.5 SKYACTIV-G 100 TS	24.900	B	4	1.496	101	150	10,5	185	5,0	118	1.160	V	H
2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE	24.800	C	4	1.998	120	210	8,8	198	5,1	119	1.175	V	H

2.0 SKYACTIV-G 120 SKYLEASE	27.000	C	4	1.998	120	210	10,3	198	5,6	128	1.210	V	A
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	28.100	D	4	2.191	150	380	8,0	213	3,9	104	1.285	V	H

**6:** Deze Mazda 6 ziet er niet alleen prachtig uit, hij rijdt zo fijn dat de Ford Mondeo zich een beetje zorgen moet gaan maken. Een beetje.

TOPGEARS KEUZE: de benzine met 165 pk  
6 (4-DEURS)

2.0 SKYACTIV-G 145 S	30.350	B	4	1.998	146	210	9,5	208	5,5	129	1.275	V	H
2.0 SKYACTIV-G 165 SKYLEASE+	33.850	C	4	1.998	165	210	9,1	216	6,0	139	1.275	V	H
2.0 SKYACTIV-G 165 SKYLEASE DRIVE	36.950	C	4	1.998	165	210	10,1	209	6,0	139	1.360	V	A
2.5 SKYACTIV-G 192 GT-M	45.450	D	4	2.488	192	256	7,8	223	6,3	148	1.325	V	A
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE+	36.650	C	4	2.191	150	380	9,1	210	3,9	104	1.385	V	H
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE DRIVE	41.350	E	4	2.191	150	380	9,8	204	4,8	127	1.395	V	H
2.2 SKYACTIV-D 175 GT-M	44.850	D	4	2.191	175	420	8,8	223	4,5	119	1.380	V	H
2.2 SKYACTIV-D 175 GT-M	47.650	E	4	2.191	175	420	8,4	216	4,8	127	1.395	V	A

6 SPORTBREAK (5-DEURS)

2.0 SKYACTIV-G 145 S	31.350	C	4	1.998	146	210	9,6	206	5,6	131	1.280	V	H
2.0 SKYACTIV-G 165 SKYLEASE+	34.850	C	4	1.998	165	210	9,1	214	6,0	139	1.280	V	H
2.0 SKYACTIV-G 165 SKYLEASE DRIVE	37.950	C	4	1.998	165	210	10,2	206	6,0	139	1.390	V	A
2.5 SKYACTIV-G 192 GT-M	46.650	D	4	2.488	192	256	7,9	220	6,4	150	1.340	V	A
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE+	37.550	C	4	2.191	150	380	9,3	210	4,2	110	1.385	V	H
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE DRIVE	42.350	E	4	2.191	150	380	10,0	202	4,9	129	1.400	V	A
2.2 SKYACTIV-D 175 GT-M	45.850	D	4	2.191	175	420	8,6	221	4,6	121	1.400	V	A
2.2 SKYACTIV-D 175 GT-M	48.650	E	4	2.191	175	420	8,6	215	4,9	129	1.400	V	A

**CX-3:** Je weet zelf ook wel dat je eigenlijk een kleine crossover wilt. Mazda zet de toon met deze CX-3: toffe looks, uitstekende rijeigenschaften, wat wil je nog meer?

TOPGEARS KEUZE: eentje met vierwielaandrijving, omdat het kan  
CX-3 (5-DEURS)

2.0 SKYACTIV-G 120 S 2WD	23.100	E	4	1.998	120	204	9,0	192	5,9	137	1.130	V	H
2.0 SKYACTIV-G 120 TS 2WD	27.600	E	4	1.998	120	204	9,9	187	5,8	136	1.170	V	A
2.0 SKYACTIV-G 150 GT-M 4WD	33.700	F	4	1.998	150	204	8,7	200	6,4	150	1.210	V+A	H
2.0 SKYACTIV-G 150 GT-M 4WD	35.300	F	4	1.998	150	204	9,6	195	6,3	146	1.240	V+A	A
1.5 SKYACTIV-D 105 DYNAMIC 2WD	28.000	E	4	1.499	105	270	10,1	177	4,0	105	1.175	V	H

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE CX-5:** 'In alles toonaangevend'

**CX-5:** Na het doorslaande succes van de eerste CX-5 is dit de tweede incarnatie, met een strakgetrokken uiterlijk en fingslepen techniek: heel goed.

TOPGEARS KEUZE: een dieseltje  
CX-5 (5-DEURS)

2.0 SKYACTIV-G 165 S	31.050	D	4	1.998	165	210	10,4	201	6,4	149	1.335	V	H
2.0 SKYACTIV-G 165 SKYLEASE	34.250	E	4	1.998	165	210	9,9	192	6,6	152	1.365	V	H
2.0 SKYACTIV-G 160 GT-M 4WD	46.650	E	4	1.998	160	208	10,5	188	6,5	155	1.400	V+A	A
2.0 SKYACTIV-G 195 GT-M 4WD	49.950	E	4	1.998	194	N.B.	9,2	195	7,1	162	1.460	V+A	A
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	39.050	F	4	2.191	150	380	9,4	204	5,0	132	1.435	V	A
2.2 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE	44.250	F	4	2.191	150	380	10,1	200	5,6	147	1.455	V	A
2.2 SKYACTIV-D 175 GT-M 4WD	54.450	G	4	2.191	175	420	9,5	206	5,8	152	1.510	V+A	A

**MX-5:** De vierde generatie van Mazda's wereldverbeterende speelroadster mag er zijn. Rijdt als een skelter en doet je minstens zo hard schateren.

TOPGEARS KEUZE: geloof het of niet: die met 130 pk, en dan altijd en overal toeren maken  
MX-5 (2-DEURS)

1.5 SKYACTIV-G 131 S	31.100	F	4	1.496	131	150	8,3	204	6,0	139	950	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 TS	37.300	G	4	1.998	160	208	7,3	214	6,6	154	990	A	H

MX-5 RF (2-DEURS)

1.5 SKYACTIV-G 131 TS	34.800	F	4	1.496	131	150	8,6	203	6,1	142	1.005	A	H
2.0 SKYACTIV-G 160 TS	39.900	G	4	1.998	160	208	7,5	215	6,6	154	1.040	A	H
2.0 SKYACTIV													





	PRIJS NL	ENERGIEBEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	GLINDERHOUD (CC)	VERMOEGER (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	TRANSMISIE
560 MAYBACH	177.029	E	B	8	3.982	469	700	4,9	250	8,8	209	2.140	A	A
560 4MATIC	149.468	E	B	8	3.982	469	700	4,6	250	8,8	195	2.000	V+A	A
560 4MATIC LANG	152.493	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	8,8	195	2.025	V+A	A
560 MAYBACH 4MATIC	186.126	E	B	8	3.982	469	700	4,9	250	8,8	209	2.195	V+A	A
63 AMG 4MATIC+ LANG	205.056	E	B	8	3.982	612	900	3,5	250	11,7	203	1.790	V+A	A
600 LANG	253.308	D	B	12	5.980	530	830	4,6	250	11,2	195	2.135	A	A
650 MAYBACH	278.818	D	B	12	5.980	630	1.000	4,7	250	12,7	203	2.150	A	A
65 AMG LANG	313.514	D	B	12	5.980	630	1.000	4,3	250	11,9	203	2.150	A	A
350D	106.728	B	D	6	2.925	286	600	6,0	250	5,4	147	1.870	A	A
350D LANG	111.689	B	D	6	2.925	286	600	6,0	250	5,4	147	1.890	A	A
350D 4MATIC	113.381	C	D	6	2.925	286	600	5,8	250	5,7	147	1.925	V+A	A
350D 4MATIC LANG	118.342	C	D	6	2.925	286	600	5,8	250	5,7	147	1.950	V+A	A
400D	113.746	B	D	6	2.925	340	700	5,4	250	5,4	147	1.925	A	A
400D LANG	116.650	B	D	6	2.925	340	700	5,4	250	5,4	147	1.925	A	A
400D 4MATIC	120.399	C	D	6	2.925	340	700	5,2	250	5,7	147	1.960	V+A	A
400D 4MATIC LANG	123.303	C	D	6	2.925	340	700	5,2	250	5,7	147	1.975	V+A	A
<b>S-KLASSE COUPÉ (2-DEURS)</b>														
400 4MATIC	131.457	E	B	6	2.996	367	500	5,6	250	8,3	193	1.935	V+A	A
450 4MATIC	141.779	F	B	6	2.996	367	500	5,5	250	8,9	204	1.950	V+A	A
500	155.778	E	B	8	4.663	456	700	4,6	250	8,3	193	1.930	A	A
500 4MATIC	166.188	F	B	8	4.663	456	700	4,6	250	8,4	206	1.990	V+A	A
560	158.781	D	B	8	3.982	469	700	4,6	250	8,0	183	1.975	A	A
560 4MATIC	169.065	E	B	8	3.982	469	700	4,6	250	8,7	197	2.035	V+A	A
63 AMG 4MATIC	229.873	D	B	8	5.461	585	900	3,9	250	10,3	242	1.970	V+A	A
63 AMG 4MATIC+	219.763	D	B	8	3.982	612	900	3,5	250	9,3	211	1.980	V+A	A
65 AMG	324.041	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>														
500	174.358	D	B	8	4.663	456	700	4,6	250	8,5	199	2.015	A	A
63 AMG 4MATIC	246.553	D	B	8	5.461	585	900	3,9	250	10,4	244	2.085	V+A	A
65 AMG	330.033	D	B	12	5.980	630	1.000	4,1	250	12,0	272	2.155	V+A	A

**GLA:** Kleiner is tegenwoordig steeds fijner, dus hoogde 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	37.692	C	B	4	1.595	122	200	9,0	200	5,7	133	1.295	V	H
200	39.822	C	B	4	1.595	156	250	8,8	215	5,5	131	1.335	V	H
200	40.257	C	B	4	1.595	156	250	8,9	215	5,8	134	1.295	V	H
250	45.097	C	B	4	1.991	211	350	7,2	235	5,7	134	1.355	V	A
250 4MATIC	50.313	E	B	4	1.991	211	350	7,1	230	6,4	152	1.405	V+A	A
45 AMG 4MATIC	80.221	F	B	4	1.991	381	475	4,4	250	7,4	172	1.485	V+A	A
180 D	39.056	D	D	4	1.461	109	260	12,0	190	3,9	103	1.340	V	H
180 D	39.520	D	D	4	1.461	109	260	12,0	190	4,0	105	1.340	V	H
200 D BUSINESS SOLUTION	42.031	E	D	4	2.143	136	300	9,9	205	4,2	108	1.435	V	H
200 D BUSINESS SOLUTION	42.495	E	D	4	2.143	136	300	10,0	205	4,2	110	1.405	V	H
220 D	49.148	E	D	4	2.143	177	350	7,7	223	4,2	110	1.435	V	H
220 D 4MATIC	54.297	D	D	4	2.143	177	350	7,7	218	5,8	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	58.057	D	B	4	1.991	211	350	7,3	222	6,5	152	1.635	V+A	A
43 AMG 4MATIC	89.869	D	B	6	2.996	367	520	4,9	250	8,3	189	1.745	V+A	A
63 AMG 4MATIC+	137.743	E	B	8	3.982	476	650	4,0	250	10,3	234	1.900	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	150.963	F	B	8	3.982	510	700	3,8	250	10,7	244	1.910	V+A	A
350E 4MATIC	61.607	A	H/B	4	1.991	320	560	5,9	239	2,5	59	1.925	V+A	A
220 D 4MATIC	60.689	D	D	4	2.143	170	400	8,3	210	5,0	129	1.745	V+A	A
250 D 4MATIC	61.657	D	D	4	2.143	204	500	7,6	222	5,0	129	1.745	V+A	A
350 D 4MATIC	75.374	G	D	4	2.987	258	620	6,2	238	5,9	159	1.790	V+A	A
<b>GLC-KLASSE COUPÉ (5-DEURS)</b>														
2250 4MATIC	65.894	D	B	4	1.991	211	350	7,3	222	6,9	159	1.745	V+A	A
43 AMG 4MATIC	98.796	D	B	6	2.996	367	520	4,9	250	8,4	192	1.755	V+A	A
63 AMG 4MATIC+	139.679	E	B	8	3.952	476	650	4,0	250	10,3	234	1.910	V+A	A
63 S AMG 4MATIC+	152.899	F	B	8	3.952	510	700	3,8	250	10,7	244	1.920	V+A	A
350E 4MATIC	69.351	A	H/B	4	1.991	320	560	5,9	235	2,5	59	1.940	V+A	A
220 D 4MATIC	68.050	D	D	4	2.143	170	400	8,3	210	5,0	131	1.845	V+A	A
250 D 4MATIC	69.138	D	D	4	2.143	204	500	7,6	222	5,0	131	1.845	V+A	A
350 D 4MATIC	84.131	D	D	6	2.987	258	620	6,2	238	6,0	161	1.715	V+A	A

**GLE:** Heette ooit ML en was een van de grondleggers van het luxe-SUV-segment. Nu heet ie GLE en is ie nagenoeg bejaard. Kom maar door, Mercedes.



**TOPGEARS KEUZE:** wachten op de volgende

**GLE-KLASSE (5-DEURS)**

400 4MATIC	92.459	F	B	6	2.996	333	480	6,1	247	8,8	197	2.030	V+A	A
43 AMG 4MATIC	101.516	E	B	6	2.996	390	520	5,7	250	8,6	199	2.080	V+A	A
500 4MATIC	129.192	D	B	8	4.574	456	700	5,3	250	10,4	243	2.135	V+A	A
63 AMG S 4MATIC	193.751	D	B	8	5.461	585	760	4,3	250	11,8	276	2.245	V+A	A
500 E 4MATIC	92.717	A	H/B	6	2.996	442	650	5,3	245	3,5	78	2.365	V+A	A
250 D	72.676	C	D	4	2.143	204	480	8,6	210	5,4	140	1.975	A	A
350 D 4MATIC	89.264	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	100.790	D	B	6	2.996	333	480	6,0	245	8,7	199	2.080	V+A	A
43 AMG 4MATIC	113.768	E	B	6	2.996	390	520	5,7	250	8,9	209	2.120	V+A	A
500 4MATIC	138.603	D	B	8	4.663	456	700	4,9	250	10,5	246	2.170	V+A	A
63 AMG S 4MATIC	202.687	D	B	8	5.461	585	760	4,2	250	11,9	278	2.250	V+A	A
250 D 4MATIC	77.423	D	D	4	2.143	204	500	8,6	210	5,7	149	2.050	V+A	A
350 D 4MATIC	97.862	D	D	6	2.987	258	620	7,1	225	6,9	180	2.150	V+A	A

**GLS:** De kolossale Mercedes GLS misstaat niet op een Amerikaanse oprit en dat is dan ook voornamelijk waar je 'm zult tegenkomen. Heerlijke cruiser met ruimte te over.



**TOPGEARS KEUZE:** de instappertje is al uitstekend

**GL-KLASSE (5-DEURS)**

400 4MATIC	114.662	E	B	6	2.996	333	480	6,6	240	8,9	206	2.335	V+A	A
500 4MATIC	161.910	D	B	8	4.663	456	700	5,3	250	10,9	255	2.345	V+A	A
63 AMG 4MATIC	213.928	D	B	8	5.461	585	760	4,5	250	12,3	288	2.480	V+A	A
350 D 4MATIC	116.737	E	D	6	2.987	258	620	7,8	222	7,1	190	2.355	V+A	A

**G-klasse:** Ouder dan je ope, maar geen nood: Mercedes schaaft hem regelmatig bij en creëerde zo de ultieme voetballers- en popstretjes-SUV.



**TOPGEARS KEUZE:** de AMG 63 is voor ons al gek genoeg

**G-KLASSE (5-DEURS)**

500	181.655	G	B	8	3.982	422	610	5,9	210	12,3	289	2.495	V+A	A
500 4X4 <sup>2</sup>	320.136	G	B	8	3.982	422	610	7,4	210	13,8	289	2.921	V+A	A
63 AMG	236.776	G	B	8	5.461	571	760	5,4	210	13,8	322	2.450	V+A	A
65 AMG	404.049	G	B	12	5.980	630	1.000	5,3	230	17,0	397	2.480	V+A	A
350 D	169.616	G	D	6	2.987	245	600	8,8	192	9,9	261	2.512	V+A	A

**SLC:** Mercedes' kleine kladdakroadster is een feestje om mee te rijden, maar als jij er nu geen koopt, vrezen we dat ie binnenkort verdwijnt.



**TOPGEARS KEUZE:** de instappertje met handbak is al lachen

**SLC-KLASSE (2-DEURS)**

180	42.388	C	B	4	1.595	156	250	7,9	226	5,6	127	1.335	A	H
180	42.533	C	B	4	1.595	156	250	8,1	223	5,6	128	1.360	A	A
200	51.123	D	B	4	1.991	184	300	6,9	237	5,7	133	1.380	A	A
43 AMG	79.683	D	B	6	2.996	367	520	4,7	250	7,8	178	1.495	A	A

**SL:** Z'n uiterlijk is even wennen, maar wát een denderend goede auto is dit toch weer. Rijdt hemels en vervent je helemaal suf. Relax.



**TOPGEARS KEUZE:** voor de 500 kun je ons 's nachts wakker maken

**SL-KLASSE (2-DEURS)**

400	122.181	E	B	6	2.996	367	500	4,9	250	7,7	175	1.635	A	A
500	158.816	D	B	8	4.663	456	700	4,3	250					

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.5 COOPER ALL4	36.164	D	B	3	1.499	136	220	9,8	197	6,1	139	1.430	V+A	H
1.5 COOPER ALL4	37.734	D	B	3	1.499	136	220	9,8	197	6,0	136	1.445	V+A	A
2.0 COOPER S	39.554	E	B	4	1.998	192	280	7,5	225	6,2	141	1.405	V	H
2.0 COOPER S	40.984	D	B	4	1.998	192	280	7,4	225	6,0	137	1.435	V	A
2.0 COOPER S ALL4	44.664	E	B	4	1.998	192	280	7,2	222	6,4	146	1.505	V+A	A
2.0 COOPER S ALL4	45.654	F	B	4	1.998	192	280	7,3	222	7,0	159	1.485	V+A	H
2.0 JOHN COOPER WORKS ALL4	51.064	F	B	4	1.998	231	350	6,5	234	6,9	158	1.530	V+A	A
2.0 JOHN COOPER WORKS ALL4	52.334	F	B	4	1.998	231	350	6,5	234	7,4	169	1.515	V+A	H
2.0 COOPER S E ALL4	39.379	H/B	B	3	1.499	224	385	6,8	198	2,1	49	1.635	V+A	A
1.5 ONE D	34.553	E	D	3	1.496	116	270	10,9	190	4,1	109	1.360	V	H
2.0 COOPER D	37.424	E	D	4	1.995	150	330	8,9	208	4,3	113	1.380	V	H
2.0 COOPER D	39.864	F	D	4	1.995	150	330	8,8	208	4,4	115	1.405	V	A
2.0 COOPER D ALL4	42.544	F	D	4	1.995	150	330	8,9	208	4,3	127	1.460	V+A	H
2.0 COOPER D ALL4	44.214	F	D	4	1.995	150	330	8,8	208	4,4	126	1.475	V+A	H
2.0 COOPER SD	44.484	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,3	121	1.440	V	A
2.0 COOPER SD ALL4	48.444	F	D	4	1.995	190	400	7,4	225	4,8	129	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)**

1.0 ENTRY	10.510	B	B	3	999	71	88	13,6	172	4,2	96	820	V	H
1.0 COOL+	13.610	B	B	3	999	71	88	15,2	166	3,9	91	840	V	A
1.2 INSTYLE	15.710	B	B	3	1.193	80	106	11,7	180	4,3	100	820	V	H
1.2 INSTYLE	17.510	B	B	3	1.193	80	106	12,8	173	4,3	99	840	V	A

**ASX:** Iedereen heeft een kleine crossover, dus ook Mitsubishi. Op zich een prima ding, maar ons doet ie niks. Niet alleen ons, denken we.

**TOPGEARS KEUZE:** dan toch in ieder geval met 4WD, en die wordt in Nederland niet verkocht

**ASX (5-DEURS)**

1.6 CLEARTEC ENTRY	20.600	D	B	4	1.590	117	154	11,5	183	5,7	131	1.235	V	H
--------------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-------	---	---

**Eclipse Cross:** Mitsubishi wilde een SUV-model tussen de ASX en de Outlander. Dus bouwen ze nu een radicaal vormgegeven, afgeplat geval met de naam van een oude sportcoupé. Huh?

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar niet

**ECLIPSE CROSS (5-DEURS)**

1.5 DI-T PURE	28.100	E	B	4	1.499	163	250	10,3	205	6,6	151	1.400	V	H
1.5 DI-T PURE	30.100	E	B	4	1.499	163	250	9,3	200	6,7	154	1.435	V	A
1.5 DI-T 4WD FIRST EDITION	39.100	E	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 *fiifteen 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)**

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	44.580	D	B	4	1.998	150	195	11,5	192	6,4	149	1.500	V+A	A
2.0 PHEV PURE	38.530	H/B	B	4	1.998	203	300	11,0	170	1,7	41	1.835	V+A	A
2.2 DI-D CONNECT PRO	40.580	F	D	4	2.268	150	380	10,3	200	4,8	130	1.485	V	H
2.2 DI-D INSTYLE+ 4WD	54.080	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 matrozen met enorme banden

**PAJERO (5-DEURS)**

3.2 DI-D INSTYLE	118.690	F	D	4	3.200	190	441	12,7	180	9,3	245	2.285	V+A	A
------------------	---------	---	---	---	-------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-------	-----	---

**I-MIEV:** Een echte elektro-pionier, maar is inmiddels links en rechts ingehaald door snellere, betere en hipper auto's met grotere actieradii.

**TOPGEARS KEUZE:** misschien als je paleis erg lange gangen heeft

**I-MIEV (5-DEURS)**

I-MIEV	25.990	A	E	0	0	64	180	15,9	130	0,0	0	1.085	A	A
--------	--------	---	---	---	---	----	-----	------	-----	-----	---	-------	---	---

**Morgan** [www.morgan-cars.nl](http://www.morgan-cars.nl)

Bouwt nog altijd auto's zoals de Vikingen vroeger hun schepen bouwden. Je moet aan boord ook ongeveer net zo hard zwoegen. Is goed voor je. **Verkop NL 2017: 4**

**4/4:** De 'betaalbare' manier om in iets te rijden dat je grootouders op jouw leeftijd ook al nieuw konden kopen. Je moet ervan houden, zeg maar.

**TOPGEARS KEUZE:** een kast vol beige wollen truien

**4/4 (2-DEURS)**

1.6	62.950	F	B	4	1.595	112	142	8,0	185	6,4	143	795	A	H
-----	--------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---	---

**Plus:** Heb je meer te besteden, dan koop je een Plus 4 voor de prijs van een Porsche Boxster of een Plus 8 voor de prijs van een 911 GT3 Cabrio.

**TOPGEARS KEUZE:** die twee alternatieven die we hierboven noemden

**PLUS 4 (2-DEURS)**

2.0 2-SEATER	71.450	F	B	4	1.999	144	187	7,5	189	7,0	164	877	A	H
PLUS 8 (2-DEURS)	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)**

3.7	119.450	F	B	6	3.700	284	380	5,5	225	9,8	240	950	A	H
-----	---------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---	---

	PRIJS NL	ENERGIELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U (S))	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUIK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
--	----------	--------------	-----------	-----------	-------------------	---------------	-------------	------------------	--------------------	---------------------	---------------------------------	--------------	-------------	------------

**Aero:** Als je denkt dat alle Morgans oubollig zijn, kijk dan eens naar dit apparaat. Zo snel dat hij een nieuwe invulling geeft aan de term 'hardhout'.

**TOPGEARS KEUZE:** iets dat Supersports heet, moet wel tof zijn

**AERO (2-DEURS)**

4.8 V8	184.950	F	B	8	4.799	367	490	4,5	273	11,0	256	1.175	A	A
AERO SUPERSPORTS (2-DEURS)	194.450	F	B	8	4.799	367	490	4,5	273	12,1	282	1.175	A	A
4.8 V8 SUPERSPORTS	194.450	F	B	8	4.799	367	490	4,5	273	12,1	282	1.175	A	A

**Nissan** [www.nissan.nl/](http://www.nissan.nl/) / [www.nissan.be](http://www.nissan.be)

Eén grote, rare Addams Family van zuinige hatchbacks, middelgrote cashcow-crossovers en fonkelende wonderpjes van snelheidstechniek. **Verkop NL 2017: 13.147**

**Micra:** Iedereen kan veranderen. Kijk maar naar de Micra: was zo'n 143 jaar lang een suif gebakje, is nu plots vlot en modern. Mooi werk, Nissan.

**TOPGEARS KEUZE:** het benzine-turbootje

**MICRA (5-DEURS)**

1.0L VISIA	14.840	B	B	3	998	73	95	15,1	161	4,6	103	945	V	H
0.9 IG-T BUSINESS EDITION	16.340	B	B	3	898	90	140	12,1	175	4,4	99	953	V	H
1.5 DCI BUSINESS EDITION	18.540	C	D	4	1.461	90	220	11,9	179	3,2	85	1.040	V	H

**Pulsar:** Wie absoluut geen Golf, Astra, Mégane, 308, Focus, Mini, Leon, Octavia, Civic, Mazda 3, Auris, i50 of Ceed wil hebben, kan altijd nog een Pulsar nemen.

**TOPGEARS KEUZE:** een van al die andere

**PULSAR (5-DEURS)**

1.2 DIG-T VISIA	21.490	C	B	4	1.197	116	190	10,7	190	5,0	117	1.165	V	H
1.2 DIG-T BUSINESS EDITION	26.740	C	B	4	1.197	116	165	12,7	185	5,1	119	1.180	V	A
1.5 DCI ACENTA	27.490	D	D	4	1.461	110	260	11,5	190	3,6	94	1.245	V	H

**Leaf:** De auto die eigenhandig een gat sloeg in de markt voor eco-lieve hatchbacks. Vol-elektrisch, slim en met een vriendelijk prijskaartje.

**TOPGEARS KEUZE:** verrassend genoeg: ja

**LEAF (5-DEURS)**

VISIA 30 KWH	32.740	A	E	0	0	109	N.B.	11,5	144	0,0	0	1.405	V	A
2.ZERO EDITION 40 KWH	34.140	A	E	0	0	150	320	8,6	144	0,0	0	1.475	V	A

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE JUKE: 'Raar en schrikbarend goed'**

**Juke:** Laat het maar aan Nissan over om lekker gek te doen en vervolgens toe te kijken hoe andere volgen. De Juke was en is best wel tof.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.6 DIG-T

**JUKE (5-DEURS)**

1.6 VISIA	20.290	E	B	4	1.598	94	140	12,0	168	6,0	138	1.109	V	H
1.2 DIG-T S/S ACENTA	23.890	D	B	4	1.197	116	190	10,8	178	5,7	128	1.178	V	H
1.6 ACENTA	26.440	E	B	4	1.598	117	158	11,5	170	6,0	139	1.150	V	A

**Qashqai:** De originele middelgrote crossover. Was meteen een grote hit en houdt dat tot op de dag van vandaag vol. Rijdt goed, is ruim en betaalbaar.

**TOPGEARS KEUZE:** de 1.6 benzine

**QASHQAI (5-DEURS)**

1.2 VISIA	26.190	D	B	4	1.197	116	190	10,6	185	5,6	129	1.250	V	H
1.2 ACENTA	30.790	D	B	4	1.197	116	165	12,9	173	5,6	129	1.260	V	A
1.6 ACENTA	31.040	D	B	4	1.618	163	240	8,9	200	5,8	134	1.290	V	H
1.5 DCI VISIA	29.390	D	D	4	1.461	110	260	11,9	182	3,8	99	1.285	V	H
1.6 DCI ACENTA	34.790	F	D	4	1.598	131	320	11,0	186	4,4	116	1.340	V	H
1.6 DCI ACENTA	37.290	F	D	4	1.598	131	320	11,1	183	4,7	122	1.380	V	A
1.6 DCI ACENTA 4WD	38.190	F	D	4	1.598	131	320	10,5	190	4,9	129	1.435	V+A	H

**X-Trail:** Ooit een vierkante offroad-achtige, nu een gelikte crossover die er qua bruikbaarheid en rijeigenschappen zeker mag zijn. Zolang je niet te ver het zand in gaat.

**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met 4WD en zeven zitplaatsen

**X-TRAIL (5-DEURS)**

1.6 DIG-T VISIA	31.090	D	B	4	1.618	163	240	9,7	200	6,2	145	1.405	V	H
1.6 DIG-T ACENTA 7P.	35.390	D	B	4	1.618	163	240	9,7	200	6,2	145	1.405	V	H
1.6 DCI VISIA	40.790	F	D	4	1.598	131	320	10,5	188	4,9	129	1.475	V	H
1.6 DCI ACENTA 7P.	45.090	F	D	4	1.598	131	320	10,5	188	4,9	129	1.525	V	H
1.6 DCI ACENTA	46.440	F	D	4	1.598	131	320	11,4	180	5,1	135	1.515	V	A
1.6 DCI ACENTA 7P.	47.940	F	D	4	1.598	131	320	11,4	180	5,1	135	1.570	V	A
1.6 DCI ACENTA 4WD	48.090	F	D	4	1.598	131	320	11,0	186	5,3	139	1.555	V+A	H
1.6 DCI ACENTA 4WD 7P.	49.590	F	D	4	1.598	131	320	11,0	186	5,3	139	1.585	V+A	H
2.0 DCI ACENTA	49.990	F	D	4	1.995	177	380	9,6	199	5,6	148	1.570	V	A
2.0 DCI ACENTA 7P.	51.490	F	D	4	1.995	177	380	9,6	199	5,6	148	1.625	V	A
2.0 DCI ACENTA 4WD	51.640	F	D	4	1.995	177	380	9,4	204	5,6	149	1.590	V+A	H
2.0 DCI ACENTA 4WD 7P.	53.140	F	D	4	1.995	177	380	9,4	204	5,6	149	1.650	V+A	H
2.0 DCI ACENTA 4WD	54.490	F	D	4	1.995	177	380	10,0						

Opel www.opel.nl / www.opel.be
Na een periode van vrij... ingetogen design is Opel de laatste tijd op de frivole toer.
Verkoop NL 2017: 34.878

Karl: Nee, de originaliteitsprijs ga je er niet mee winnen. Maar de Karl rijdt prima en biedt veel - we zeggen het gewoon - waar voor z'n geld.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Karl.

Adam: Opel eist een stukje van de hippe-kleine-autootjes-taart op. De Adam is een tof ding, ondanks de sterk geforceerd jeugdige marketingzin zin.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Adam.

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?

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Corsa.

Corsa: De sterkste 1.0 turbo is vlot en fluisierstijl.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Corsa.

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.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Astra.

Astra Sports Tourer (5-DEURS)

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Astra Sports Tourer.

Cascada: Met simpelweg een Astra Cabrio kon Opel niet meer aankomen, vonden ze zelf. De Cascada is groter en weelderiger. Een heerlijke boulevardcruiser.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Cascada.

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.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Insignia.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel models.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel models.

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.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Ampera-e.

Crossland X: Opels antwoord op succesnummertjes als de Nissan Juke en Renault Captur. Ziet er in ieder geval iets normaler uit dan die modellen.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Crossland X.

TOPGEARS OORDEEL OVER DE MOKKA: 'Prima in Afrika of op drempels'

Mokka X: Uitstekend ding. Mooi formaatje en optioneel zelfs vierwielandrijving; kom er nog maar eens om. Ziet er sinds de facelift ook weer fris uit.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Mokka X.

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.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Grandland X.

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.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Opel Zafira.

Peugeot www.peugeot.nl / www.peugeot.be

Bouwde ooit fantastische rij-ijertjes, toen dodelijk saai burgerbakken. Nu worden ze weer wat spannender en gaan ze op chic. Verkoop NL 2017: 31.728

108: Het a-segment hoeft niet suf te zijn: Peugeot zet een volwassen en stijlvol C1/Aygo-broertje naar. Neem 'm in het dieppaars.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Peugeot 108.

208: Dit bevalt ons wel. De 208 is een toffe verschijning die mooi in elkaar zit en leuk stuur. De GTI met Peugeot Sport-invloeden is een feest.

Table with columns for model name, price, and various technical specifications for Peugeot 208.

PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNEELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
-----------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	---------------------	--------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**TOPGEARS KEUZE:** altijd de GTi!

208 (3-DEURS)													
1.2 PURETECH ACCESS	16.180	B	3	1.199	82	118	12,2	175	4,3	99	935	V	H
1.2 PURETECH GT-LINE	21.280	B	3	1.199	110	205	9,6	190	4,3	99	1.035	V	H
1.6 E-THP GTI	29.400	D	4	1.598	208	275	6,5	230	5,4	125	1.135	V	H
1.6 E-THP GTI BY PEUGEOT SPORT	33.400	D	4	1.598	208	275	6,5	230	5,4	125	1.135	V	H
1.6 BLUEHDI ALLURE	21.010	D	4	1.560	101	254	10,7	187	3,0	79	1.065	V	H

**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 ACCESS	23.560	B	3	1.199	110	205	11,1	197	4,9	112	1.055	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	28.250	B	3	1.199	131	230	9,1	210	5,0	116	1.064	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE PREMIUM	28.340	B	3	1.199	131	230	9,1	206	4,5	106	1.125	V	A
1.6 E-THP GT 225	39.980	D	4	1.598	224	300	7,4	235	5,7	132	1.179	V	H
1.6 E-THP GTI 270	42.510	D	4	1.598	272	330	6,0	250	6,0	139	1.180	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	25.160	D	4	1.560	120	300	9,4	196	3,1	82	1.160	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	30.660	D	4	1.560	120	300	9,5	196	3,6	95	1.175	V	A
1.5 BLUEHDI ALLURE	31.290	D	4	1.499	131	300	9,8	204	3,6	93	1.160	V	H
2.0 BLUEHDI GT	42.440	F	4	1.997	180	400	8,2	222	4,5	116	1.400	V	A

**508:** Deze sedan en stationwagen zijn niet de nieuwste meer, maar ze zijn nog altijd prachtig: simpel, elegant en strak gelijnd. Goede cruisers.



**TOPGEARS KEUZE:** een diesel

508 (4-DEURS)													
1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	33.380	B	4	1.598	165	240	8,6	210	5,6	129	1.375	V	H
1.6 E-THP BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	36.080	B	4	1.598	165	240	8,9	210	5,6	130	1.385	V	A
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	33.690	D	4	1.560	120	300	11,0	202	7,7	95	1.385	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE PACK	36.390	D	4	1.560	120	300	11,0	201	3,8	99	1.400	V	A

**2008:** Je wilt een 208 met meer ruimte? Hier heb je 'm. De 2008 is compact en handig, lichtvoetig en ziet er goed uit met modderspatten op z'n dorpels.



**TOPGEARS KEUZE:** 1.2 PureTech met 130 pk

2008 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH ACTIVE	20.740	C	3	1.199	82	118	13,5	169	4,9	114	1.030	V	H
1.2 PURETECH BLUE LION	21.570	B	3	1.199	110	205	9,9	191	4,4	103	1.065	V	H
1.2 PURETECH BLUE LION	23.820	C	3	1.199	110	205	9,9	188	4,4	110	1.115	V	A
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	26.200	C	3	1.199	131	230	9,3	200	4,8	110	1.135	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE	24.420	D	4	1.560	101	254	11,3	180	3,7	97	1.135	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	28.680	D	4	1.560	120	300	9,6	192	3,7	96	1.175	V	H

**3008:** Na z'n verschrikking van een voorganger is deze 3008 een verademing: mooi ontworpen, fijn om te rijden en met nog meer nadruk op z'n semi-stoere SUV-voorkomen. Geslaagd!



**TOPGEARS KEUZE:** 1.2 Puretech met handbak

3008 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH ACCESS	30.270	B	3	1.199	131	230	10,6	188	5,0	115	1.229	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	34.420	B	3	1.199	131	230	10,8	188	5,3	120	1.245	V	A
1.6 E-THP ALLURE	37.730	C	4	1.598	165	240	8,9	206	5,7	129	1.275	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	36.560	C	4	1.560	120	300	11,2	189	3,8	100	1.279	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	41.520	D	4	1.560	120	300	11,6	185	4,0	108	1.290	V	A
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT LINE	43.010	E	4	1.997	150	370	9,6	207	4,4	114	1.440	V	H
2.0 BLUEHDI GT	49.740	E	4	1.997	180	400	8,9	207	4,8	124	1.440	V	A

**5008:** Voor een busje zag de vorige 5008 er gek uit. Maar toch: busjes zijn stom. Dus maakte Peugeot er voor deze generatie een ruime SUV van met een gaaf interieur en zeven zitplaatsen.



**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met handbak

5008 (5-DEURS)													
1.2 PURETECH ACCESS	32.720	B	3	1.199	131	230	10,9	188	5,0	115	1.290	V	H
1.2 PURETECH BLUE LEASE EXECUTIVE	36.870	B	3	1.199	131	230	10,8	188	5,3	120	1.290	V	A
1.6 E-THP ALLURE	40.250	C	4	1.598	165	240	9,2	206	5,8	133	1.340	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE EXECUTIVE	39.370	C	4	1.560	120	300	11,4	188	4,0	105	1.345	V	H
1.6 BLUEHDI BLUE LEASE PREMIUM	44.330	D	4	1.560	120	300	11,9	184	4,3	112	1.355	V	A
2.0 BLUEHDI BLUE LEASE GT-LINE	45.450	E	4	1.997	150	370	9,6	206	4,6	118	1.465	V	H
2.0 BLUEHDI GT	52.190	E	4	1.997	180	400	9,1	208	4,8	124	1.505	V	A

**Partner:** Lekker functioneel familiehek dat je van het begin tot het eind kunt houden, want kan qua ruimte als kraamkamer én als lijkwagen dienst doen.



**TOPGEARS KEUZE:** een diesel in een vrolijke tint

PARTNER TEPEE (5-DEURS)													
1.6 VTi Access	25.200	E	4	1.598	98	152	12,8	175	6,4	148	1.295	V	H
1.2 PureTech Active	27.050	B	3	1.199	110	205	12,0	177	5,1	119	1.295	V	H
1.6 BlueHDI Active	30.400	E	4	1.560	99	254	12,4	166	4,1	109	1.349	V	H
1.6 BlueHDI Active	31.100	E	4	1.560	99	254	14,3	171	4,2	109	1.374	V	A
Electric Access	29.500	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.  
 Verkopen NL 2017: 1.437



PROJUS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEGEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U/S)	TOPSNEELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISSIE
-----------	----------------	-----------	-----------	-------------------	----------------	-------------	----------------	---------------------	--------------------	---------------------------------	--------------	-------------	-------------

**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'

ga dan maar meteen voor de S

718 CAYMAN (2-DEURS)													
2.0	67.425	F	4	1.988	299	380	5,1	275	7,4	168	1.310	A	H
2.0	68.030	E	4	1.988	299	380	4,9	275	6,9	158	1.330	A	A
2.5 S	82.625	F	4	2.497	350	420	4,4	285	7,3	167	1.360	A	A
2.5 S	87.478	F	4	2.497	350	420	4,6	285	8,1	184	1.330	A	H
2.5 GTS	105.725	F	4	2.497	366	430	4,1	290	8,2	186	1.405	A	A
2.5 GTS	110.990	F	4	2.497	366	420	4,6	290	9,0	205	1.375	A	H

718 BOXSTER (2-DEURS)													
2.0	69.425	F	4	1.988	299	380	5,1	275	7,4	168	1.310	A	H
2.0	70.030	E	4	1.988	299	380	4,9	275	6,9	158	1.330	A	A
2.5 S	84.725	F	4	2.497	350	420	4,4	285	7,3	167	1.360	A	A
2.5 S	89.578	F	4	2.497	350	420	4,6	285	8,1	184	1.330	A	H
2.5 GTS	107.725	F	4	2.497	366	430	4,1	290	8,2	186	1.405	A	A
2.5 GTS	112.990	F	4	2.497	366	420	4,6	290	9,0	205	1.375	A	H

**911:** Een klassieke rassportwagen, door Porsche doorontwikkeld tot iets geweldigs. Heeft wel zo veel varianten dat je er onmogelijk een kunt kiezen.



**TOPGEARS KEUZE:** 3.8 Carrera GTS Targa Turbo RS Cup 4 S

911 (2-DEURS)													
3.0 CARRERA	117.125	F	6	2.981	370	450	4,4	293	7,4	169	1.450	A	A
3.0 CARRERA	123.392	F	6	2.981	370	450	4,6	295	8,3	190	1.430	A	H
3.0 CARRERA 4	128.425	F	6	2.981	370	450	4,3	295	7,7	177	1.510	V+A	A
3.0 CARRERA 4	136.118	F	6	2.981	370	450	4,5	292	8,7	201	1.480	V+A	H
3.0 CARRERA S	133.925	F	6	2.981	420	500	4,1	306	7,7	174	1.460	A	H
3.0 CARRERA S	142.093	F	6	2.981	420	500	4,3	308	8,7	199	1.440	A	H
3.0 CARRERA 4S	144.325	F	6	2.981	420	500	4,0	303	7,9	180	1.510	V+A	A
3.0 CARRERA 4S	152.018	F	6	2.981	420	500	4,2	305	8,9	204	1.490	V+A	H
3.0 CARRERA T	141.525	F	6	2.981	370	450	4,2	291	6,5	193	1.445	A	A
3.0 CARRERA T	147.441	F	6	2.981	370	450	4,5	293	9,5	215	1.425	A	H
3.0 CARRERA GTS	155.125	F	6	2.981	450	550	3,7	310	8,3	188	1.470	A	A
3.0 CARRERA GTS	162.153	F	6	2.981	450	550	4,1	312	9,4	212	1.450	A	H
3.0 CARRERA 4 GTS	164.525	F	6	2.981	450	550	3,6	308	8,5	192	1.515	V+A	A
3.0 CARRERA 4 GTS	171.552	F	6	2.981	450	550	4,0						

	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GEINDERS	GEINDERSHOUD (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
PANAMERA SPORT TURISMO (5-DEURS)														
3.0 4	118.457	C	B	6	2.995	330	450	5,3	259	7,8	178	1.880	V+A	A
2.9 4S	145.657	C	B	6	2.894	441	550	4,2	286	8,2	187	1.915	V+A	A
4.0 TURBO	198.057	E	B	8	3.996	549	770	3,6	304	9,4	215	2.035	V+A	A
2.9 4 E-HYBRID	119.807	A	H/B	6	2.894	462	700	4,6	275	2,6	59	2.190	V+A	A
4.0 4S	153.957	D	D	8	3.956	422	850	4,3	282	6,7	176	2.095	V+A	A

**Renault** [www.renault.nl/](http://www.renault.nl/) [www.renault.be](http://www.renault.be)  
 Renault heeft de afgelopen tijd een geheel eigen stijl ontwikkeld: gedistingeerd en toch benaderbaar. Dat moet haast wel iedereen aanspreken.  
**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
0.9 TCE INTENS	15.400	C	B	3	898	90	135	10,8	165	4,3	99	918	A	H
0.9 TCE INTENS	17.400	D	B	3	898	90	135	10,8	165	4,8	108	968	A	A
0.9 TCE GT	17.900	E	B	3	898	109	170	9,6	182	5,2	115	955	A	H

**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 ZEN	19.100	D	B	4	1.197	120	205	9,0	199	5,3	118	1.065	V	H
1.2 TCE ZEN	20.600	D	B	4	1.197	120	205	9,2	192	5,4	120	1.065	V	H
1.6 TURBO R.S.	29.600	E	B	4	1.618	200	260	6,7	235	5,9	133	1.179	V	A
1.6 TURBO R.S. TROPHY	33.300	E	B	4	1.618	220	280	6,6	235	5,9	135	1.179	V	A
1.5 DCI ECOLEADER LIFE	18.600	C	D	4	1.461	90	220	12,0	180	3,2	82	1.065	V	H
1.5 DCI ZEN	23.200	D	D	4	1.461	90	220	12,9	176	3,5	92	1.180	V	H
1.5 DCI INTENS	23.600	D	D	4	1.461	110	260	11,2	194	3,5	90	1.179	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 ZEN	20.100	D	B	4	1.197	120	205	9,0	199	5,3	118	1.143	V	H
1.2 TCE ZEN	21.600	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
1.5 DCI ZEN	24.200	D	D	4	1.461	90	220	12,9	176	3,5	92	1.165	V	H
1.5 DCI INTENS	24.600	C	D	4	1.461	110	260	11,2	194	3,5	90	1.180	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)**

1.2 TCE LIFE	20.740	C	B	4	1.198	101	175	12,3	182	5,4	120	1.180	V	H
1.2 TCE ZEN	24.040	C	B	4	1.198	131	205	10,6	198	5,3	119	1.180	V	H
1.2 TCE LIMITED	26.740	C	B	4	1.198	131	205	10,8	199	5,4	122	1.233	V	A
1.6 TCE GT	32.540	D	B	4	1.618	205	280	7,1	230	6,0	134	1.367	V	A
1.5 DCI ECO2 LIFE	24.440	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	219	4,0	103	1.293	V	H
1.6 DCI GT	35.640	F	D	4	1.598	163	380	8,8	214	4,6	120	1.405	V	A
MÉGANE ESTATE (5-DEURS)														
1.2 TCE LIFE	21.740	B	B	4	1.198	101	175	12,6	182	5,4	120	1.266	V	H
1.2 TCE ZEN	25.040	B	B	4	1.198	131	205	11,0	198	5,3	119	1.268	V	H
1.2 TCE LIMITED	27.740	B	B	4	1.198	131	205	11,7	199	5,4	122	1.292	V	H
1.6 TCE GT	33.540	C	B	4	1.618	205	280	7,4	230	6,0	134	1.405	V	A
1.5 DCI ECO2 LIFE	25.440	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
1.6 DCI GT	36.640	F	D	4	1.598	163	380	8,9	214	4,7	124	1.491	V	A

**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 ZEN	33.800	A	B	4	1.618	150	220	9,6	215	5,6	127	1.405	V	A
1.6 TCE INTENS	39.400	B	B	4	1.618	200	260	7,6	237	5,8	130	1.405	V	A
1.5 DCI LIFE	31.300	A	D	4	1.461	110	260	11,9	190	3,6	95	1.362	V	H
1.5 DCI ZEN	35.800	A	D	4	1.461	110	260	11,9	190	3,7	97	1.386	V	H
1.6 DCI INTENS	37.800	B	D	4	1.598	131	320	10,4	205	3,9	102	1.405	V	H
1.6 DCI INTENS	40.300	C	D	4	1.598	131	320	10,8	205	4,4	115	1.474	V	A
1.6 DCI INTENS	42.400	C	D	4	1.598	160	380	9,4	215	4,5	118	1.497	V	A
TALISMAN ESTATE (5-DEURS)														
1.6 TCE ZEN	35.000	A	B	4	1.618	150	220	9,9	215	5,8	132	1.465	V	A
1.6 TCE INTENS	40.600	B	B	4	1.618	200	260	7,9	237	6,0	135	1.469	V	A
1.5 DCI LIFE	32.500	A	D	4	1.461	110	260	12,2	190	3,7	98	1.402	V	H
1.5 DCI ZEN	36.700	A	D	4	1.461	110	260	12,2	190	3,8	99	1.427	V	H
1.6 DCI INTENS	39.000	A	D	4	1.598	131	320	10,8	205	4,0	108	1.491	V	H
1.6 DCI INTENS	41.500	C	D	4	1.598	131	320	11,2	205	4,5	117	1.515	V	H
1.6 DCI INTENS	43.600	C	D	4	1.598	160	380	9,6	215	4,6	120	1.515	V	A

**Zoe:** Jarenlang werkte Renault aan een praktisch, doordacht en eigenwijs elektrokarretje. Dit is 'm geworden. Hij rijdt leuk en is betaalbaar, maar een gewoon stopcontact lust je niet.

**TOPGEARS KEUZE:** ja, met 40-kWh accu voor een goede actieradius

**ZOE (5-DEURS)**

090 LIFE QUICKCHARGE 40 (EX ACCU)	25.000	A	E	0	0	88	220	13,5	135	0,0	0	1.455	V	A
090 LIFE QUICKCHARGE 40	32.900	A	E	0	0	88	220	13,5	135	0,0	0	1.455	V	A
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	18.370	C	B	3	898	90	140	13,0	171	5,1	113	1.148	V	H
1.2 TCE INTENS	24.070	D	B	4	1.197	120	205	9,9	182	5,5	125	1.170	V	H
1.2 TCE INTENS	25.670	D	B	4	1.197	120	205	10,6	192	5,5	125	1.177	V	H
1.5 DCI LIFE	21.370	D	D	4	1.461	90	220	13,1	171	3,7	95	1.175	V	H

	PRISJAL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	GEINDERS	GEINDERSHOUD (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
1.5 DCI INTENS	27.770	E	D	4	1.461	90	220	13,8	172	3,8	101	1.265	V	A
1.5 DCI EDITION ONE	27.270	E	D	4	1.461	110	260	11,4	182	3,9	101	1.180	V	H

**Kadjar:** Als concernegenoot Nissan een enorm succesvolle midi-crossover in het gamma heeft, wie is Renault dan om dat platform links te laten liggen?

**TOPGEARS KEUZE:** iets met een ziel

**KADJAR (5-DEURS)**

1.2 TCE LIFE	26.520	C	B	4	1.198	131	205	10,1	192	5,6	126	1.281	V	H
1.2 TCE ZEN	30.720	C	B	4	1.198	131	205	10,7	192	5,5	123	1.295	V	A
1.6 TCE LIMITED	30.620	D	B	4	1.618	163	240	9,2	205	6,0	134	1.351	V	H
1.5 DCI ZEN	31.020	C	D	4	1.461	110	260	11,9	182	3,8	99	1.355	V	H
1.5 DCI ZEN	33.220	C	D	4	1.461	110	250	11,7	181	3,8	99	1.382	V	A
1.6 DCI INTENS	36.120	E	D	4	1.598	131	320	9,9	190	4,3	113	1.390	V	H
1.6 DCI 4X4 BOSE	41.820	E	D	4	1.598	131	320	10,5	190					

Mii (5-DEURS)

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 REFERENCE, 1.0 SPORT INTENSE, 1.0 SPORT, 1.0 SPORT ECOFUEL.

Ibiza: Seats hitje heeft weer een fris gezicht: de nieuwste Ibiza is compleet, volwassen en toch verknocht. Ziet er goed uit ook, als een mini-Leon.



TOPGEARS KEUZE: 1.0 TSI 115 pk, in FR-uitvoering

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 MPI REFERENCE, 1.0 TSI STYLE, 1.0 TSI DRIVE, 1.0 TSI MONTE CARLO, 1.5 TSI FR, 1.6 TDI REFERENCE, 1.6 TDI STYLE.

Toledo: Heb jij gevraagd om een kleine Seat-sedan? Wij ook niet, maar toch is ie er. De Toledo doet wat ie moet doen, maar zonder veel emotie.



TOPGEARS KEUZE: nee

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 TSI REFERENCE, 1.4 TSI FR BUSINESS INTENSE.

TOPGEARS OORDEEL OVER DE LEON: 'Scherp gelijnde aanbieding'

Leon: De sportieve, design-technisch meer gewaagde tegenhanger van de VW Golf, met dezelfde fijne techniek. Hier valt weinig op af te dingen.



TOPGEARS KEUZE: een van de Cupras, of gewoon een 1.4 TSI FR

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 ECOTSI REFERENCE, 1.0 ECOTSI STYLE, 1.4 ECOTSI STYLE, 1.4 ECOTSI STYLE, 1.8 TSI FR, 1.8 TSI FR, 2.0 TSI SUPRA 300, 2.0 TSI SUPRA 300, 2.0 TSI SUPRA R, 1.4 TDI STYLE, 1.6 TDI REFERENCE, 1.6 TDI STYLE, 2.0 TDI FR, 2.0 TDI XCELLENCE, 2.0 TDI FR, 2.0 TDI FR BUSINESS INTENSE.

LEON SC (3-DEURS)

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.8 TSI FR, 1.8 TSI FR BUSINESS INTENSE, 1.8 TSI FR, 1.8 TSI FR BUSINESS INTENSE, 2.0 TSI SUPRA 300, 2.0 TSI SUPRA 300, 2.0 TDI FR, 2.0 TDI FR BUSINESS INTENSE, 2.0 TDI FR, 2.0 TDI FR BUSINESS INTENSE.

LEON ST (5-DEURS)

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 ECOTSI REFERENCE, 1.0 ECOTSI STYLE, 1.4 TSI X-PERIENCE, 1.4 ECOTSI STYLE, 1.4 ECOTSI STYLE, 1.8 TSI FR, 1.8 TSI FR, 1.8 TSI X-PERIENCE 4-DRIVE, 2.0 TSI SUPRA 300, 2.0 TSI SUPRA 300, 2.0 TSI SUPRA 300 4DRIVE, 1.4 TDI STYLE, 1.6 TDI REFERENCE, 1.6 TDI X-PERIENCE, 1.6 TDI STYLE BUSINESS INTENSE, 2.0 TDI FR, 2.0 TDI FR, 2.0 TDI X-PERIENCE 4-DRIVE, 2.0 TDI FR BUSINESS INTENSE.

Arona: Seat laat de auto emotie maar weer eens flink (niet) gelden en bouwt een doorsnee midsize-SUV 'tje met een ietwat puntig uiterlijk. Spannend hoor.



TOPGEARS KEUZE: een mandvol chilipepers

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 TSI STYLE LAUNCH EDITION, 1.0 TSI XCELLENCE LAUNCH EDITION, 1.0 TSI XCELLENCE LAUNCH EDITION.

Ateca: Seat snoept voor het eerst van de SUV-kaart met deze helemaal niet verkeerde Ateca. De techniek van de VW Tiguan, de looks van de Leont - we like.



TOPGEARS KEUZE: liefst een vierwiel aandrijver natuurlijk

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 ECOTSI REFERENCE, 1.4 ECOTSI XCELLENCE 4DRIVE, 1.4 ECOTSI XCELLENCE 4DRIVE, 1.4 ECOTSI STYLE, 1.4 ECOTSI STYLE, 2.0 ECOTSI FR 4DRIVE, 1.6 TDI REFERENCE, 2.0 TDI XCELLENCE 4DRIVE, 2.0 TDI XCELLENCE 4DRIVE.

Alhambra: De vorige ging een halve eeuw mee, maar deze ziet er fris uit. Het Spaanse temperament ten opzichte van zusje Sharan vinden we nergens terug.



TOPGEARS KEUZE: 2.0 TDI, downsizen werkt niet als je zeven man moet meenemen

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Row includes 1.4 TSI REFERENCE.

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.4 TSI STYLE BUSINESS INTENSE, 2.0 TSI STYLE BUSINESS INTENSE, 2.0 TDI STYLE, 2.0 TDI FR BUSINESS INTENSE 4DRIVE.

Skoda www.skoda.nl / www.skoda.be



De goedkopere tak van de Volkswagen-groep. Daarom begrijpen we niet waarom ze ook enorme limo's met leer maken. Neem een Rapid met zwarte bumpers. Verkoop NL 2017: 16.610

Citigo: Klein stadskarretje dat z'n oorsprong deelt met de Seat Mii en VW Up. Is de meest strakke en zakelijke van de drie; moet je van houden.



TOPGEARS KEUZE: dan maar in een leuk groentje

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 GREENTECH ACTIVE, 1.0 GREENTECH AMBITION, 1.0 CNG G-TEC AMBITION.

Fabia: Skoda's middenmaatje is tegenwoordig een strak geval met een aantrekkelijk design, prima motoren en talloze opties. Valt niet op, toch rijd je er behaaglijk bij.



TOPGEARS KEUZE: 1.0 TSI 115 pk met handbak

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.0 ACTIVE, 1.0 MPI DRIVE, 1.0 TSI DRIVE, 1.0 TSI MONTE CARLO, 1.0 TSI DRIVE, 1.0 MPI ACTIVE, 1.0 TSI DRIVE, 1.0 TSI MONTE CARLO, 1.0 TSI DRIVE, 1.4 TDI DRIVE, 1.4 TDI DRIVE, 1.4 TDI DRIVE.

Rapid: Compacte, goedkope en ruime hatchback die frivoliteit bodemloos laag in het vaandel heeft staan. Een auto, en een goede ook. Meer niet.



TOPGEARS KEUZE: thuiswerken

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include RAPID SPACEBACK (5-DEURS), 1.0 TSI GREENTECH DRIVE, 1.0 TSI GREENTECH DRIVE, 1.0 TSI GREENTECH DRIVE, 1.4 TDI GREENTECH DRIVE, 1.4 TDI GREENTECH DRIVE.

Octavia: Skoda's middenklasser heeft nog altijd veel te bieden. Hanteert nu een scherp design dat aan Tsjecho glaswerk moet doen denken. Dus.



TOPGEARS KEUZE: een handgeschakelde 2.0 TDI

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include OCTAVIA (5-DEURS), 1.0 TSI GREENTECH ACTIVE, 1.0 TSI GREENTECH AMBITION, 1.5 TSI GREENTECH AMBITION, 1.5 TSI GREENTECH AMBITION, 1.8 TSI GREENTECH STYLE BUSINESS, 1.8 TSI GREENTECH STYLE BUSINESS, 2.0 TSI RS 245 BUSINESS, 2.0 TSI RS 245 BUSINESS, 1.4 TSI G-TEC AMBITION, 1.6 TDI GREENTECH ACTIVE, 1.6 TDI GREENTECH AMBITION BUSINESS, 2.0 TDI GREENTECH AMBITION, 2.0 TDI GREENTECH STYLE, OCTAVIA COMBI (5-DEURS), 1.0 TSI GREENTECH ACTIVE, 1.0 TSI GREENTECH AMBITION, 1.5 TSI GREENTECH AMBITION, 1.5 TSI GREENTECH AMBITION, 1.8 TSI GREENTECH STYLE BUSINESS, 1.8 TSI GREENTECH STYLE BUSINESS, 2.0 TSI RS 245 BUSINESS, 2.0 TSI RS 245 BUSINESS, 1.4 TSI G-TEC AMBITION, 1.6 TDI GREENTECH ACTIVE, 1.6 TDI GREENTECH AMBITION BUSINESS, 2.0 TDI GREENTECH AMBITION.

TOPGEARS OORDEEL OVER DE SUPERB: 'Betaalbaar universum op wielen'

Supert: Veel ruimte voor weinig geld, dat was altijd al het credo van de Skoda Superb. Deze generatie is ook nog eens bijzonder stijlvol en luxe. Waarom nog een Passat kopen?




TOPGEARS KEUZE: 1.4 TSI ACT met een paar leuke opties

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include 1.4 TSI ACTIVE, 1.4 TSI ACT AMBITION, 1.4 TSI ACT AMBITION BUSINESS, 1.8 TSI STYLE BUSINESS, 1.8 TSI STYLE BUSINESS, 2.0 TSI 4X4 SPORTLINE BUSINESS, 1.6 TDI ACTIVE, 1.6 TDI ACTIVE BUSINESS, 2.0 TDI AMBITION BUSINESS, 2.0 TDI STYLE BUSINESS, 2.0 TDI SPORTLINE BUSINESS, 2.0 TDI 4X4 SPORTLINE BUSINESS.

Table with 12 columns: Prijs NL, Energieefficiëntie, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (Nm), G-100 (km/u), Top snelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Rows include SUPERB COMBI (5-DEURS), 1.4 TSI ACTIVE, 1.4 TSI ACT AMBITION, 1.4 TSI ACT AMBITION BUSINESS, 1.8 TSI STYLE BUSINESS, 1.8 TSI STYLE BUSINESS, 2.0 TSI 4X4 SPORTLINE BUSINESS, 1.6 TDI ACTIVE, 1.6 TDI ACTIVE BUSINESS, 2.0 TDI AMBITION BUSINESS.

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	CIJLINDERINHOUW (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 TDI STYLE BUSINESS	44.770	C	D	4	1.968	150	340	9,1	214	4,4	114	1.495	V	A
2.0 TDI SPORTLINE BUSINESS	54.770	C	D	4	1.968	190	400	7,8	233	4,6	120	1.475	V	H
2.0 TDI 4X4 SPORTLINE BUSINESS	59.470	D	D	4	1.968	190	400	7,7	228	5,1	135	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. *Empy-Nesters*, doe je ding. 

**TOPGEARS KEUZE:** in helder wit met bijpassende iPads voor je kinderen

**KAROQ (5-DEURS)**

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	C	B	3	999	116	200	10,7	186	5,1	114	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	A
1.6 TDI AMBITION	32.700	E	D	4	1.598	116	250	10,7	188	4,3	118	1.426	V	H
1.6 TDI AMBITION	34.900	E	D	4	1.598	116	250	10,9	188	4,3	115	1.441	V	A
2.0 TDI 4X4 STYLE BUSINESS	45.500	D	D	4	1.968	150	340	9,3	195	5,2	138	1.591	V+A	A

**Kodiaq:** Dit is de sleutel tot de toekomst: een grote, semi-stoere, betaalbare SUV-achtige met plek voor zeven. Wat wil een doorzovader nog meer? 

**TOPGEARS KEUZE:** een diesel met vierwielaandrijving


**KODIAQ (5-DEURS)**

1.4 TSI ACTIVE	29.265	C	B	4	1.395	125	200	10,5	190	6,0	137	1.427	V	H
1.4 TSI AMBITION BUSINESS 7P.	34.703	C	B	4	1.395	125	200	10,8	189	6,1	141	1.470	V	H
1.4 TSI ACT AMBITION BUSINESS	27.755	C	B	4	1.395	150	250	9,6	197	6,2	143	1.472	V	A
1.4 TSI ACT AMBITION 7P.	36.745	C	B	4	1.395	150	250	9,7	197	6,2	141	1.514	V	A
1.4 TSI ACT 4X4 AMBITION	36.655	D	B	4	1.395	150	250	9,8	197	6,8	153	1.535	V+A	H
1.4 TSI ACT 4X4 AMBITION 7P.	37.794	D	B	4	1.395	150	250	9,9	196	6,8	154	1.570	V+A	H
1.4 TSI 4X4 AMBITION	38.655	D	B	4	1.395	150	250	9,9	194	7,0	161	1.550	V+A	H
1.4 TSI 4X4 AMBITION 7P.	39.845	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.	46.695	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 AMBITION 7P.	42.715	E	D	4	1.968	150	340	10,3	198	4,9	129	1.635	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 4X4 AMBITION 7P.	43.990	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	G	D	4	1.968	190	400	8,9	210	5,7	150	1.677	V+A	A
2.0 TDI 4X4 STYLE 7P.	51.979	G	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 factische automaat. 


**TOPGEARS KEUZE:** een Prime met 90 pk, matzwart sloopkogeltje

**FORTWO (3-DEURS)**

1.0 BASE	10.991	B	B	3	999	71	91	14,4	151	4,1	93	790	A	H
1.0 PURE	13.517	B	B	3	999	71	91	15,1	151	4,1	94	835	A	A
1.0 TURBO PURE	12.994	B	B	3	898	90	135	10,4	155	4,2	97	815	A	H
1.0 TURBO PURE	14.373	B	B	3	898	90	135	11,3	155	4,1	96	840	A	A
1.0 TURBO BRABUS	21.754	B	B	3	898	109	170	9,5	165	4,1	102	895	A	A
ELECTRIC DRIVE PURE	22.603	A	E	0	0	82	160	11,5	130	0,0	0	1.085	A	A

**FORTWO CABRIO (3-DEURS)**

1.0 PURE	15.767	C	B	3	999	71	91	15,1	151	4,3	99	840	A	H
1.0 PURE	17.215	C	B	3	999	71	91	15,1	151	4,3	99	875	A	H
1.0 TURBO PURE	16.341	B	B	3	898	90	135	11,7	155	4,2	97	860	A	H
1.0 TURBO PURE	17.789	B	B	3	898	90	135	11,7	155	4,2	97	895	A	A
1.0 TURBO BRABUS	26.749	B	B	3	898	109	170	9,5	165	4,1	104	940	A	A
ELECTRIC DRIVE PURE	25.944	A	E	0	0	82	160	11,8	130	0,0	0	1.015	A	A

**Fortwo:** 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


**FOUR FOUR HATCHBACK (5-DEURS)**

1.0 BASE	11.278	B	B	3	999	71	91	15,9	151	4,2	97	875	A	H
1.0 PURE	13.667	B	B	3	999	71	91	16,9	151	4,2	96	905	A	A
1.0 TURBO PURE	13.289	B	B	3	898	90	135	11,2	165	4,3	99	895	A	H
1.0 TURBO PURE	14.668	B	B	3	898	90	135	11,9	165	4,2	98	925	A	A
1.0 T BRABUS	22.309	B	B	3	898	109	170	10,5	180	4,6	104	925	A	A
ELECTRIC DRIVE PURE	22.980	A	E	0	0	82	155	12,7	130	0,0	0	1.200	A	A

**SsangYong** [www.ssangyong.nl/www.ssangyong.be](http://www.ssangyong.nl/www.ssangyong.be)

Maakte niet dezelfde groei door als andere Koreaanse merken. Bouwt vooral auto's die caravans kunnen trekken, en verder niks. Zal ook wel zo blijven.


**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

**TIVOLI (5-DEURS)**


1.6 CRYSTAL	24.526	E	B	4	1.597	128	160	12,0	170	6,4	149	1.270	V	H
1.6 CRYSTAL	30.417	D	B	4	1.597	128	160	11,0	160	7,2	167	1.300	V	A
1.6D CRYSTAL	25.040	E	D	4	1.597	116	300	11,0	175	4,2	109	1.355	V	H
1.6D CRYSTAL AWD	29.357	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 teurig, is dat misschien ook wel. 

**TOPGEARS KEUZE:** voor deze prijzen?

**XLV (5-DEURS)**

1.6 2WD CRYSTAL	28.063	F	B	4	1.597	128	160	12,2	178	9,0	159	1.315	V	H
1.6 2WD CRYSTAL	35.699	D	B	4	1.597	128	160	11,9	172	7,6	176	1.345	V	H
1.6 4WD CRYSTAL	41.435	D	B	4	1.597	128	160	12,7	172	7,9	184	1.450	V+A	A
1.6D 2WD CRYSTAL	27.942	F	D	4	1.597	116	300	11,9	170	4,5	117	1.405	V	H
1.6D 2WD CRYSTAL	38.581	D	D	4	1.597	116	300	12,0	174	5,9	154	1.425	V	H
1.6D 4WD CRYSTAL	32.195	F	D	4	1.597	116	300	12,0	170	5,1	127	1.505	V+A	H
1.6D 4WD CRYSTAL	43.764	D	D	4	1.597	116	300	13,3	174	6,3	164	1.535	V+A	H

**Korando:** Begon ooit als huifkar met kikkerogen; heeft zich nu tot een aardige crossover ontwikkeld. Alleen: met 'aardig' red je het niet in dit segment... 


**TOPGEARS KEUZE:** nooit en te nimmer

**KORANDO (5-DEURS)**

2.0 E-XGI200 CRYSTAL 2WD	36.319	F	B	4	1.998	150	197	12,2	163	7,5	175	1.537	V	H
2.0 E-XGI200 QUARTZ 2WD	47.180	D	B	4	1.998	150	197	14,6	165	8,0	185	1.545	V	A
2.0 E-XGI200 QUARTZ 4WD	51.110	D	B	4	1.998	150	197	12,2	163	8,2	192	1.618	V+A	H

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CIJLINDERS	CIJLINDERINHOUW (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 E-XGI200 QUARTZ 4WD	55.291	D	B	4	1.998	150	197	14,9	165	8,5	198	1.625	V+A	A
2.2 E-XDI CRYSTAL 2WD	34.861	D	D	4	2.157	178	400	9,9	185	5,3	139	1.598	V	H
2.2 E-XDI QUARTZ 2WD	51.983	D	D	4	2.157	178	400	9,9	185	6,4	169	1.613	V	A
2.2 E-XDI QUARTZ 4WD	45.138	D	D	4	2.157	178	400	9,9	185	5,8	152	1.679	V+A	H
2.2 E-XDI QUARTZ 4WD	59.536	D	D	4	2.157	178	400	9,9	185	6,8	179	1.694	V+A	A

**Rexton:** Je zou 'm inmiddels als een soort klassieker kunnen beschouwen. Heeft tegenwoordig een Lincoln-grille en een frisse dieselmotor. 

**TOPGEARS KEUZE:** iets anders

**REXTON (5-DEURS)**

2.2 E-XDI CRYSTAL	58.412	D	D	4	2.157	178	400	13,3	192	7,0	184	2.059	V+A	H
2.2 E-XDI QUARTZ	70.563	D	D	4	2.157	178	400	0,0	187	7,4	194	2.070	V+A	A

**Rodius:** Kijk, dit vinden we dus humor. De oorspronkelijke Rodius was zo leuk dat ie legendarisch werd. Deze is gewoon raar. Lachen! 

**TOPGEARS KEUZE:** hm, wel een duur geintje eigenlijk

**RODIUS (5-DEURS)**

2.2 E-XDI 2WD CRYSTAL PLUS	58.256	D	D	4	2.157	178	400	14,4	187	7,2	189	1.981	A	H
2.2 E-XDI 2WD QUARTZ	67.996	D	D	4	2.157	178	400	0,0	187	7,5	196	1.995	A	A
2.2 E-XDI 4WD QUARTZ	75.108	D	D	4	2.157	178	400	14,0	187	7,8	205	2.135	V+A	A

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.2 STIJL SMART HYBRID	17.752	D	B	4	1.242	90	120	11,9	170	4,3	97	810	V	H
1.2 ALLGRIP SELECT	18.011	D	B	4	1.242	90	120	11,9	170	4,3	97	810	V	H
1.2 ALLGRIP STIJL SMART HYBRID	19.752	D	B	4	1.242	90	120	11,5	165	4,7	106	860	V	H

**Yaris:** Populair en spraakmakend karretje, waarin je toch iets grotere kleuters kwijt kunt dan in een Aygo. Klein en Japans betekent dat je nauwelijks afschrijft, dat's fijn.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.5 VVT-i

1.0 VVT-I ACCESS	13.875	D	B	3	998	69	95	15,3	155	4,3	99	955	V	H
1.5 VVT-I COMFORT	17.075	D	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,6	103	1.020	V	H

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE SWIFT:** 'Fijn karretje, stemt vrolijk'

**Swift:** Oogt wat rond en liever dan z'n voorganger, die een waar pareltje was. Toch rijdt je nog steeds erg geinig. Er komt ook weer een Sport-versie.

**TOPGEARS KEUZE:** wachten op die Sport-versie

**SWIFT (5-DEURS)**

1.2 COMFORT	14.711	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
1.2 STIJL SMART HYBRID	18.452	A	B	4	1.242	90	120	11,9	180	4,0	90	925	V	H
1.0 SELECT	17.461	D	B	3	998	112	170	10,6	195	4,6	104	840	V	H
1.0 STIJL SMART HYBRID	19.952	D	B	3	998	112	170	10,6	195	4,3	97	850	V	H
1.0 STIJL SMART HYBRID	21.461	D	B	3	998	112	170	10,0	190	5,0	114	915	V	A

**Baleno:** Klinkt als een chocoladereep, maar is in werkelijkheid het zoveelste nietszeggende Suzuki-hatchbackje dat verrassend leuk blijkt te rijden.

**TOPGEARS KEUZE:** in het grijs met grijs interieur en een grijze pruijk

**BALENO (5-DEURS)**

1.2 COMFORT	14.711	B	B	4	1.242	90	120	12,3	180	4,2	98	840	V	H
1.2 EXCLUSIE	18.461	B	B	4	1.242	90	120	12,3	175	4,2	99	890	V	A
1.2 SMART HYBRID HIGH EXECUTIVE	18.702	B	B	4	1.242	90	120	12,3	180	4,0	93	880	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 je daar nou beter van wordt...

**TOPGEARS KEUZE:** toch maar de Vitara dan

**S-CROSS (5-DEURS)**

1.0 BOOSTERJET COMFORT	21.311	D	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	D	B	4	1.373	140	220	9,5	200	5,4	120	1.125	V	A
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
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

**Vitara:** In haar beste traditie van in-house-concurrentie introduceerde Suzuki de Vitara om het op te nemen tegen de ongeveer even dure S-Cross. Goed bezig.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.4 S AllGrip

**VITARA (5-DEURS)**

1.6 COMFORT	20.961	D	B	4	1.586	120	156	11,5	180	5,3	123	1.050	V	H
1.6 EXCLUSIE	25.261	D	B	4	1.586	120	156	12,5	180	5,5	127	1.095	V	A
1.6 HIGH EXECUTIVE ALLGRIP	29.761	D	B	4	1.586	120	156	12,0	180	5,6	130	1.135	V	A
1.6 HIGH EXECUTIVE ALLGRIP	31.761	D	B	4	1.586	120	156	13,0	180	5,7	131	1.160	V	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	A
1.4 S ALLGRIP	31.261	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,4	127	1.185	V	A
1.4 S ALLGRIP	33.261	D	B	4	1.373	140	220	10,2	200	5,5	128	1.210	V	A
1.6D EXCLUSIE	27.011	D	B	4	1.598	120	320	11,5	180	4,0	106	1.205	V	H
1.6D HIGH EXECUTIVE ALLGRIP TCSS	35.511	D	B	4	1.598	120	320	12,4	180	4,5	118	1.300	V	A

**Tesla** www.teslamotors.com  
Het merk dat elektrisch rijden eigenhandig cool maakte. Zorgt steevast voor een flinke dosis lol in zijn auto's, en dat waarderen we.  
Verkoppen NL 2017 : 3.317

**Model S:** De Tesla die de boel echt in beweging zette. Grote, knappe sedan die als 100D werkelijk iedereen het snot voor de ogen rijdt.

**TOPGEARS KEUZE:** absoluut de 100D

**MODEL S (5-DEURS)**

75 BUSINESS ECONOMY	71.700	A	E	0	0	320	440	5,8	225	0,0	0	2.075	A	A
75D BASE	86.100	A	E	0	0	333	525	6,3	210	0,0	0	2.180	V	A
100D	109.150	A	E	0	0	418	967	4,3	250	0,0	0	2.316	V	A
100D PERFORMANCE	149.200	A	E	0	0	612	967	2,7	250	0,0	0	2.316	V	A

**Model X:** Tesla brengt elektrificatie naar het SUV-segment. Gaat onnaards hard, maar helaas willen de vleugeldeuren alleen bij stilstand open - anders was het tevens de eerste vliegende SUV.

**TOPGEARS KEUZE:** zo krachtig mogelijk, wel gewoon als vijfzitter

**MODEL X (5-DEURS)**

75D BASE	92.850	A	E	0	0	333	525	6,3	210	0,0	0	2.352	V	A
75D BASE 7P	96.050	A	E	0	0	333	525	6,3	210	0,0	0	2.352	V	A
75D BASE 6P	99.150	A	E	0	0	333	525	6,3	210	0,0	0	2.352	V	A
100D	112.500	A	E	0	0	418	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V	A
100D 7P	115.700	A	E	0	0	418	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V	A
100D 6P	118.800	A	E	0	0	418	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V	A
100D PERFORMANCE	158.450	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V	A
100D PERFORMANCE 7P	161.650	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V	A
100D PERFORMANCE 6P	164.750	A	E	0	0	612	967	3,1	250	0,0	0	2.562	V	A

**Toyota** www.toyota.nl / www.toyota.be  
Schepper van vele saai, beige dingen. En van de GT86, die dan weer zo ontzettend goed is dat we Toyota al die andere ellende bijna zouden vergeven.  
Verkoppen NL 2016: 18.524

**TOPGEARS OORDEEL OVER DE AYGO:** 'Rollend stripfiguurtje'

**Aygo:** Zo zeg, veel groter hadden ze het contrast met z'n voorganger niet kunnen maken. De kleuren van die enorme X kun je veranderen, want hij is afneembaar. Cool!

**TOPGEARS KEUZE:** knaloranje met zwarte X en boemstereo

**AYGO (3-DEURS)**

1.0 WT-I X	10.810	B	B	3	998	69	95	14,3	160	3,8	88	815	V	H
1.0 WT-I X-PLAY	14.310	B	B	3	998	69	95	15,5	160	4,2	97	835	V	A

**AYGO (5-DEURS)**

1.0 WT-I X	11.155	B	B	3	998	69	95	14,3	160	3,8	88	815	V	H
1.0 WT-I X-PLAY	14.655	B	B	3	998	69	95	15,5	160	4,2	97	835	V	A

**GT86:** Ja, Toyota heeft zowaar weer een leuke auto in haar modellengamma. De GT86 staat voor puur rijplezier, niets meer, niets minder.

	PRIJS NL	ENERGIEBELABEL	BRANDSTOF	CILINDERS	CILINDERHOUD (CC)	VERMOEKEN (PK)	KOPPEL (NM)	0-100 (KM/U S)	TOPSNELHEID (KM/U)	VERBRUK (L/100 KM)	CO <sub>2</sub> -EMISSIE (G/KM)	GEWICHT (KG)	AANDRIJVING	TRANSMISIE
1.8 Yaris	17.075	D	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,6	103	1.020	V	H

**Yaris:** Populair en spraakmakend karretje, waarin je toch iets grotere kleuters kwijt kunt dan in een Aygo. Klein en Japans betekent dat je nauwelijks afschrijft, dat's fijn.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.5 VVT-i

1.0 VVT-I ACCESS	13.875	D	B	3	998	69	95	15,3	155	4,3	99	955	V	H
1.5 VVT-I COMFORT	17.075	D	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,6	103	1.020	V	H

**YARIS (5-DEURS)**

1.0 VVT-I COMFORT	15.375	B	B	3	998	69	95	15,3	155	4,3	99	955	V	H
1.5 VVT-I COMFORT	17.575	D	B	4	1.496	112	136	11,0	175	4,6	103	1.020	V	H
1.5 VVT-I ASPIRATION	19.175	D	B	4	1.496	112	136	11,2	175	4,2	96	1.040	V	A
1.8 GRMN	45.670	D	B	4	1.798	212	249	6,3	230	7,5	170	1.135	V	H
1.5 HYBRID ASPIRATION	19.825	A	H/B	4	1.497	100	169	11,8	165	3,3	75	1.065	V	A

**Auris:** De opvolger van de Corolla, een auto waar iedereen overal ter wereld wel eens in heeft gezeten. Best scherp gelijnd eigenlijk, maar spannend?

**TOPGEARS KEUZE:** de dikke diesel

**AURIS (5-DEURS)**

1.3 NOW	20.870	D	B	4	1.329	99	128	12,6	175	5,5	128	1.125	V	H
1.2 ASPIRATION	25.270	D	B	4	1.197	116	185	10,1	200	4,8	112	1.165	V	H
1.2 DYNAMIC	27.570	D	B	4	1.197	116	185	10,5	195	5,1	106	1.180	V	A
1.8 HYBRID DYNAMIC GO	28.070	A	H/B	4	1.798	136	207	10,9	180	3,6	82	1.295	V	A

**AURIS TOURING SPORTS (5-DEURS)**

1.3 NOW	22.170	D	B	4	1.329	99	128	13,2	175	5,6	130	1.150	V	H
1.2 ASPIRATION	26.570	D	B	4	1.197	116	185	10,4	195	4,8	112	1.180	V	H
1.2 DYNAMIC	28.870	D	B	4	1.197	116	185	10,8	195	5,3	110	1.200	V	A
1.8 HYBRID DYNAMIC GO	27.370	A	H/B	4	1.798	136	207	11,2	175	3,6	82	1.310	V	A

**Avensis:** Als je iets doodgewoons wilt rijden, maar je vindt een Passat té doodgewoon, dan heeft Toyota deze Avensis voor je. Uitstekend ding, verder.

**TOPGEARS KEUZE:** 1.8 VVT-i met automaat

**AVENSIS (4-DEURS)**

1.6 VVT-I COMFORT	31.010	D	B	4	1.598	132	160	10,4	200	6,1	142	1.340	V	H
1.8 VVT-I ASPIRATION	34.465	D	B	4	1.798	147	180	9,4	200	6,0	139	1.350	V	H
1.8 VVT-I DYNAMIC	38.665	D	B	4	1.798	147	180	10,4	200	6,1	140	1.380	V	A

**AVENSIS TOURING SPORTS (5-DEURS)**

1.8 VVT-I ASPIRATION	35.810	D	B	4	1.798	147	180	9,7	200	6,1	140	1.
----------------------	--------	---	---	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----



Table with 13 columns: Prijs NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (cc), Vermogen (PK), Koppel (Nm), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie.

Table with 13 columns: Prijs NL, EnergieLabel, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (cc), Vermogen (PK), Koppel (Nm), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-Emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie.

Volkswagen logo and text: '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. Verkop NL 2017: 43.649'

Up: Klein, slim en aalbaar, dat is de Volkswagen Up. We vinden 'm leuk, maar nog niet zo leuk dat we 'n naam met een uitroepetken schrijven.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: in een frisse tint en met hippe velgjes' listing Volkswagen Up models and their specifications.

Polo: Populair kleintje met een behoorlijke uitrusting, fijne rijeigenschappen en topkwaliteit. Een van de sjiekere karretjes in dit segment.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: de sterkste 1.0 TSI' listing Volkswagen Polo models and their specifications.

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 oniekheid en originaliteit. Maar goed, dat is ie.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: de GTI blijft een topper' listing Volkswagen Golf models and their specifications.

Table titled 'GOLF VARIANT (5-DEURS)' listing Volkswagen Golf Variant models and their specifications.

Table titled 'GOLF ALLTRACK (5-DEURS)' listing Volkswagen Golf Alltrack models and their specifications.

Table titled 'GOLF SPORTSVAN (5-DEURS)' listing Volkswagen Golf Sportsvan models and their specifications.

Table listing Volkswagen Beetle models and their specifications.

Beetle: Na de afschrikwekkende klomp retro-blijheid die zijn voorganger was, is deze Beetle een verademing. Een bijzonder top ding.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: 1.4 TSI Dune, breng wat pret in je leven' listing Volkswagen Beetle models and their specifications.

Table listing Volkswagen Beetle Cabrio models and their specifications.

Table listing Volkswagen Beetle models and their specifications.

Passat: Een dijk van een ding, en qua design strakker en aantrekkelijker dan ooit tevoren. Erg compleet uit te rusten, en met snelle motoren.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: die biturbodiesel lonkt' listing Volkswagen Passat models and their specifications.

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.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: 2.0 TSI' listing Volkswagen Arteon models and their specifications.

T-Roc: Traditioneel kijkt VW bij trends eerst de kat uit de boom, alvorens er keihard in te komen met een uitstekende propositie. Zo ook bij deze T-Roc.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: in het paars met oranje stoelen' listing Volkswagen T-Roc models and their specifications.

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.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: 1.4 TSI 4Motion' listing Volkswagen Tiguan models and their specifications.

Table titled 'TIIGUAN ALLSPACE (5-DEURS)' listing Volkswagen Tiguan Allspace models and their specifications.

Touareg: Samen met de Volvo XC90 is dit de beschaafde SUV. Is er nog maar in één versie, omdat ie binnenkort wordt vervangen door iets veel hipper.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: ja hoor, krijg je geen spijt van' listing Volkswagen Touareg models and their specifications.

Touareg: Onopvallende maar doordachte midi-MPV waar zeven personen in zouden moeten passen. Met een beetje proppen. Een nuttig ding voor familiesensen.

Table titled 'TOPGEARS KEUZE: 2.0 TDI, dan kun je die zeven personen tenminste ook op gang brengen' listing Volkswagen Touareg models and their specifications.

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like Touran (5-Deurs) and Sharan.

Sharan: Een van de laatst overgebleven grote MPV's – de rest is inmiddels allemaal verzameld door de zeventzits SUV. Toch is dit ook praktisch. En saai...

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like Sharan (5-Deurs) and Caddy.

Caddy: Vaak te zien in het wit met zelfmoetkoeriers achter het stuur. Ook zeer geschikt om je grote familie plus picknickspul te vervoeren.

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like Caddy Combi (5-Deurs) and Trendline.



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. Verkopend NL 2017: 14.268



TOPGEARS OORDEEL OVER DE V40: 'Prachtig gelijnde degelijkheid'

V40: Een van de mooiere hatchbacks in z'n segment. Zet 'm af tegen een A3 of 1-serie en die lijken plots nogal saai. En hij is nog goedkoper ook.

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like V40 (5-Deurs) and V40 Cross Country.

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like V40 Cross Country (5-Deurs).

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like V40 Cross Country (5-Deurs).

V60: Deze ontzettend prettige auto geeft aan waar Volvo naartoe wil. Volgens het merk hun meest dynamische auto ooit. 'Dynamisch', wat een raar woord eigenlijk.

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like V60 D4 and V60 Cross Country.

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like S90/V90.

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 NEUZE: een V90 D5, snel en stijlvol

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like S90 (4-Deurs) and V90 (5-Deurs).

XC40: Als Volvo een nieuw SUV-segment betreedt, doen ze dat meteen ontzettend goed. Deze XC40 breekt niet met de traditie, maar is wel behoorlijk aan de prijs.



TOPGEARS NEUZE: een T4 met AWD

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like XC40 (5-Deurs).

XC60: Was in zijn eerste gedaante een ongekend grote hit; deze heeft alles in zich om dat kunstje te gaan herhalen. Een mini-XC90 met stijl en klasse.



TOPGEARS NEUZE: T5 AWD

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like XC60 (5-Deurs).

XC90: Onbehoorlijk prachtig, deze tweede generatie XC90. Voorzien van vlekkeloos werkend iPad-scherm, massa's ruimte en kleine zuinige viercilinder-tjes – gewaagd.



TOPGEARS NEUZE: T8 Twin Engine, een verantwoord beest

Table with columns: Prijs NL, Energiebeheer, Brandstof, Cilinders, Cilinderinhoud (CC), Vermogen (PK), Koppel (NM), 0-100 (km/u), Topsnelheid (km/u), Verbruik (l/100 km), CO2-emissie (g/km), Gewicht (kg), Aandrijving, Transmissie. Includes models like XC90 (5-Deurs).

# LIJST VAN ADVERTEERDERS

- 2 Renault www.renault.nl
- 54 Weathertech USA www.weathertech.eu
- 6 TW Steel www.twsteel.com
- 64 CPZ www.circuitzandvoort.nl
- 8 Tepper-Efka www.autostyle.nl
- 92 JFK www.jfk.men
- 11 Opel www.opel.nl
- 154 CPZ www.circuitzandvoort.nl
- 13 Jeep www.jeep.nl
- 168 Thijs Timmermans www.thijstimmermans.com
- 14 Christiaan van der Klaauw www.klaauw.com
- 179 Thijs Timmermans www.thijstimmermans.com
- 32 Eurosport www.eurosport.nl
- 180 Tagheuer www.tagheuer.com
- 35 WE brochure www.wefashion.nl



THIJS TIMMERMANS

waardenburg

Thijs Timmermans Waardenburg B.V. | Filipsweistraat 9 | 4181 CH Waardenburg | 0418 - 745130

Ontdek onze wereld van exclusieve auto's

[thijstimmermans.com](https://thijstimmermans.com)



#DontCrackUnderPressure



**TAG Heuer**

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



**TAG HEUER CARRERA SPECIAL EDITION**  
TAG Heuer is the Official Timekeeper  
and Team Performance Partner  
of Aston Martin Red Bull Racing.  
Two teams who #DontCrackUnderPressure  
both on and off the track.