

SPECIALE XPENG-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

DUBBELTEST XPENG G6 | PORSCHE MACAN

Verrassende conclusie

ZO HEET IS DE CHINESE ADEM

FORD EXPLORER | XPENG G6 | VOLKSWAGEN ID.4
TRIOTEST



INDRUKWEKKENDE **OVERWINNING** XPENG | NIEUWE G6 **SCOORT** OP VRIJWEL ALLE VLAKKEN
MEER PUNTEN DAN EXPLORER EN ID.4 | XPENG KOMT **VERDER OP EEN LADING**, MEDE DANKZIJ
GROTER ACCUPAKKET | 3x RUIME GEZINSAUTO, MAAR XPENG **DE RUIMSTE**

WAAR TWEE HONDEN VECHTEN OM EEN BEEN ...

Tekst Cornelis Kit,
foto's Maurice Volmeyer

Terwijl Ford en Volkswagen met dezelfde techniek dingen naar de gunst van de EV-rijder komt uit China een interessant alternatief. Hoe verhouden de Ford Explorer en de Volkswagen ID.4 zich tot elkaar en waar staat de Xpeng G6 ten opzichte van dit tweetal?



Ford Explorer Premium Extended Range RWD | 286 pk | €49.950

Of het nu is om het imago op te poetsen of om serieus het leven te beteren: na het dieselschandaal van 2015 tuint Volkswagen in volle vaart een vergroeningsplan op. Centraal in deze in 2016 gepresenteerde Transform 2025+-strategie staat elektrificatie. Zo wordt op basis van een schaalbare architectuur – intern aangeduid als MEB – concernbreed een complete range EV's uit de grond gestampt. De eerste exponent van Transform 2025+ waarmee we in de zomer van 2020 kennismaken, is de ID.3.

Enkele maanden later verschijnt op dezelfde basis – maar wel een maatje groter – de ID.4, en daar blijft het zeker niet bij. Inclusief de ID Buzz zijn er bij Volkswagen, Audi, Cupra en Skoda inmiddels tien MEB-auto's, maar ook

buiten het concern zijn er ondertussen twee MEB-modellen. Inderdaad, extern.

Ford heeft immers ook twee MEB-EV's: de Explorer en de Capri. Waar Volkswagen flink werk heeft gemaakt van EV's gaat dat bij Ford met meer aarzeling. Van iets vergelijkbaars als een Transform 2025+-strategie hebben we uit Detroit niets gehoord. Niet geheel onbegrijpelijk; wat is als autofabrikant het juiste moment om op de EV-trein te springen en al dan niet de modellen met verbrandingsmotoren uit te faseren?

De in 2020 gepresenteerde Ford Mustang Mach-E blijkt een eenling; zijn basis zien we niet terug in andere modellen. Om niet te veel ontwikkelingstijd te verliezen, klopt Ford in 2019 bij Volkswagen aan om gebruik te maken

van de MEB-techniek totdat er een eigen architectuur is. Zodoende maken we dit jaar de eerste kilometers met de op de schaalbare MEB-architectuur gebaseerde Explorer en Capri die in Keulen uit de Ford-fabriek rollen. In die fabriek is de verbrandingsmotoren-afdeling alvast voortvarend omgebouwd tot accu-assemblagelijnen. Het illustreert de hoge verwachtingen die Ford heeft van zijn nieuwe EV's. Is dat terecht?

Om een idee te krijgen of je voor het origineel (de ID.4) of de externe variant (de Explorer) moet gaan, hebben we dit MEB-duo voor een directe vergelijking naast elkaar gezet als achterwielaandrijver met een 286-pk elektromotor. Of ben je beter af met een Chinees alternatief in de vorm van de Xpeng



Xpeng G6 | 286 pk | €49.188

Volkswagen ID.4 Pro Business | 286 pk | €50.990



Ford Explorer Extended Range RWD | top 180 km/h | 0-100 km/h in 6,4 s

G6? Ford en Volkswagen zijn namelijk niet de enige autofabrikanten met een elektrische 286 pk achterwielaangedreven middenklasse-cross-over in het gamma. Met vergelijkbare specificaties lijkt deze outsider uit de Volksrepubliek China op papier in elk geval een prima alternatief voor de ID.4 en Explorer. Als nieuwkomer hoeft Xpeng niet af te rekenen met een rijk verleden met verbrandingsmotoren, maar kan het zich vanaf een leeg vel papier (of is het een beeldscherm) richten op EV's. Geen ballast, maar ook geen baggage.

Verder op een lading

Alle drie de auto's zijn desgewenst als vierwiel-aandrijver te bestellen. Ze krijgen dan een tweede elektromotor mee die de voorwielen aandrijft en ook zorgt voor hogere prestaties. Maar eerlijk is eerlijk, in geen van de drie komen we met 286 pk (oftewel 210 kW) op de achterwielen iets tekort. En hoewel de Xpeng-motor het laagste koppel levert (440 Nm tegen 545 Nm en 560 Nm van de Ford en de Volkswagen) doet hij op de verschillende sprintonderdelen van deze test niet onder voor de andere twee. Er is op dit vlak een redelijk evenwicht.

Datzelfde geldt voor het elektriciteitsverbruik. Tijdens onze testperiode noteren we voor de G6 een gemiddeld verbruik aan de laadpaal van 18,0 kWh/100 km en daarmee is het de zuinigste. De minst zuinige is de Ford, die slechts 0,2 kWh/100 km meer nodig heeft. De Volkswagen zit hier precies tussenin. Het meest opmerkelijke aan deze waarden is dat

de Explorer het meest afwijkt van wat Ford opgeeft en de Xpeng in onze testperiode juist het dichtst bij het WLTP-getal in de buurt blijft.

Ford geeft de Explorer standaard een 52-kWh accupakket mee, maar de blauwe auto op deze pagina's is voorzien van het grotere 77-kWh pakket, waarvoor je een meerprijs van € 4.500 moet betalen. Ook bij Xpeng heb je de keuze uit twee accupakketten: een van 66 kWh en een van 87,5 kWh. Die laatste zit in onze testauto en kost € 5.000 extra. Bij de ID.4 valt er in combinatie met de 286 pk elektromotor niets te kiezen. Die is alleen verkrijgbaar met een accupakket van 77 kWh.

Doordat het verbruik van de drie auto's nagenoeg gelijk is en de Xpeng een 10 kWh grotere accucapaciteit heeft dan de andere twee komen we met de G6 het verst op een lading: 534 km. Mocht het onderweg toch

nodig zijn, dan kan de Xpeng dankzij zijn 800 volt-techniek aan de gelijkstroomsnelader met 280 kW overweg, terwijl het bij de Ford en de Volkswagen ophoudt bij 135 kW DC. Aan de wisselstroomlaadpaal is er meer gelijkheid en houdt het bij alle drie op bij 11 kW. Volgens de grafieken van de diverse laadsessies blijven de Ford en de Volkswagen aan onze vaste 11 kW-paal keurig een hele nacht met 11 kW laden, maar in de grafiek van de Xpeng zien we het vermogen al snel meer dan halveren naar 5,2 kW. Dit betekent dat het laden bijna tweemaal langer duurt dan verwacht. Navraag bij Xpeng leert dat het niet aan de auto ligt, maar dat het te maken heeft met 'load balancing' van de laadpaal. Daar houden we het dan maar op.

Eigen karakter

Ford put voor de Explorer uitgebreid uit de Volkswagen-schappen. Dit gaat veel verder dan alleen elektrotechniek. Ook op ophangingsdelen en het onderhuidse plaatwerk komen we Volkswagen-logo's tegen. Het betekent dat de achterwielophanging bestaat uit een multilink-constructie en dat aan de voorkant McPherson-veerpoten worden gebruikt. Toch rijdt de Explorer niet als een Volkswagen. Op de testbaan in Lommel hebben de Ford-ingenieurs er alles aan gedaan om de afstemming van veren, schokdempers en ophangingsrubbers helemaal des Fords te maken. Niet dat de Explorer nu meteen een rijdersauto is in de traditie van de Focus of de Mondeo, maar hij voelt wel steviger aan dan

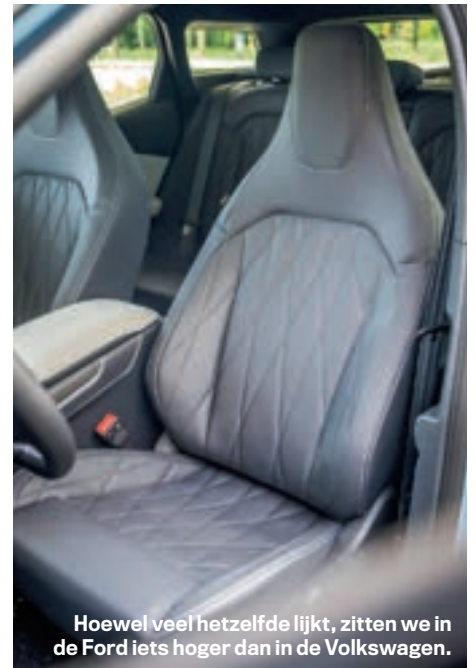


OPMERKELIJK

Doordat Volkswagen heeft bezuinigd op raambedieningsknopjes ontcom je daar in de Ford ook niet aan.



A Het instrumentarium geeft duidelijk en overzichtelijk de belangrijkste informatie.
B Het multimediascherm staat weliswaar rechtop, de opzet van het systeem is onmiskenbaar Volkswagen. **C** Op de afwerking en de gebruikte materialen valt weinig aan te merken.



Hoewel veel hetzelfde lijkt, zitten we in de Ford iets hoger dan in de Volkswagen.



In tegenstelling tot de Volkswagen beweegt het instrumentarium in de Explorer niet met de stuurkolom mee.

Achter het grote scherm zit een enigszins verborgen ruimte om losse spulletjes in op te bergen. Handig.

Bekerhouders in de middenarmsteun en een skiluk voor lange stukken bagage, keurig overgenomen van Wolfsburg.



Ook achterin de Explorer kun je de luchtstroom naar je hand zetten.

Knipperlicht- en ruitenwisserbediening van Volkswagen, maar daar is weinig mis mee.



Zoek de verschillen: op de plek van het Ford-logo prijkt in de ID.4 de tekst 'ergoActive'. Verder is de knoppenset krek eender.



De achterbankzitting zit vrij laag, waardoor de knieën al snel een scherpe hoek maken.



Op de ID.4-stoelen zit je vrij laag, maar je hebt wel in hoogte verstelbare armsteunen.



A Links achter het stuur lijken het net echte knopjes voor verlichting, en de ruitverwarming. **B** Helaas is de ID.4 nog niet aan de beurt voor echte knopjes op het stuur. **C** Een simpele draaiknop om de radio zachter te zetten, is er nog altijd niet. Swipen zul je!



Sinds de update eerder dit jaar heeft de ID.4 een groter multimedia-scherm.



Behalve de hoeveelheid en richting van de ventilatielucht kun je achterin de temperatuur regelen.

Het kleine instrumentarium beweegt met de stuurkolom mee omhoog of naar beneden.



Naast twee geheugenposities heb je in de ID.4 met een druk op de knop massage.

Twee knopjes minder voor de raambediening scheelt toch al snel een paar cent per auto. Schrapers.



Dankzij handige insteekvakjes hoeven achterpassagiers hun telefoon niet te laten rondslingeren.



Achter in de ID.4 heb je minder beenruimte dan in de Ford, maar wel meer hoofdruimte.





Volkswagen ID.4 | top 180 km/h | 0-100 km/h in 6,6 s

de veel soepeler ID.4. Als het gaat om stabiliteit en voorspelbaarheid doen de ID.4 en de Explorer weinig voor elkaar onder.

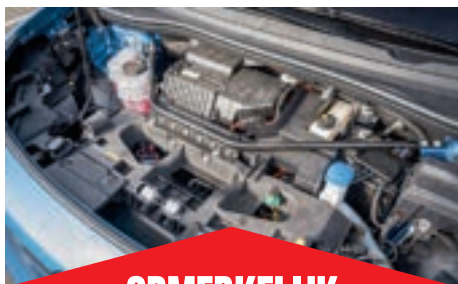
De G6 is net iets anders. Xpeng voorziet de G6 achter ook van een multilink-constructie met vijf draagarmen per wiel. Aan de voorkant zijn er echter geen McPherson-poten, maar vinden we een constructie met dubbele driehoekige draagarmen. Het zorgt bij elkaar voor een nog net iets stabiel en koersvaster rijgedrag. De schokdempers weten beweging snel uit de relatief soepel geveerde koets te krijgen, waardoor de auto qua beweeglijkheid dichterbij de Ford zit dan bij de Volkswagen. De Chinezen hebben hierin een mooie balans gevonden, naar onze smaak de mooiste van de drie. Voor een deel komt de stabiliteit van de Xpeng ook voort uit de iets grotere wielbasis van de auto ten opzichte van de andere twee. De afstand tussen voor- en achteras heeft ook direct invloed op het interieur. Voorin hebben

we in alle drie de auto's meer dan genoeg ruimte. Laten we ons chaufferen, dan stappen we het liefst achterin de G6. Die biedt de achterpassagiers zowel de meest been- als hoofdruimte. Opmerkelijk genoeg hebben we achterin de Ford net iets meer beenruimte dan achterin de Volkswagen, terwijl dat met de hoofdruimte juist andersom is. Onder de streep kun je het op beide MEB-achterbanken prima uithouden. Wel is het zo dat we achterin de Ford iets lager zitten dan in de andere twee, waardoor de knieën een scherpere hoek moeten maken. Terwijl we op de voorstoelen van de Explorer juist wat hoger zitten, of althans: iets minder onderuit. Hoewel het platformdelers zijn, is de bagageruimte van de Explorer met een inhoud van 450 liter beduidend kleiner dan die van de ID.4 met zijn 543 liter. Het grootste laadvolume biedt echter de Xpeng: 571 liter. En als dat niet toereikend is, mag de G6 nog een aanhanger

trekken van 1.500 kg, terwijl dat bij de andere twee maximaal 1.000 kg mag zijn.

Pictogrammetjes

Volkswagen heeft de ID.4 vorig jaar een tussentijdse update gegeven. Daarbij is niet alleen de aandrijftechniek aangepast, maar is ook de bediening van de auto tegen het licht gehouden en waar nodig verbeterd. Zo zit de versnellingspook voortaan niet meer als een grote draaiknop naast het instrumentarium, maar is het een hendel aan de stuurkolom geworden, analoog aan wat we bij ook bij andere Volkswagens zien. Ford heeft dit meteen overgenomen, net als de nieuwe indeling van de knopjes op het stuur. Dat laatste is bij de ID.4 en de Explorer gelijk, alleen is er hier en daar een net iets ander pictogrammetje gebruikt om in de eigen huisstijl te blijven. Net als bij de andere twee zit ook bij de Xpeng de selectiehendel rechts aan de stuur-



OPMERKELIJK

Voorin zit geen motor, maar plaats voor een frunk is er evengoed niet.





Xpeng G6 RWD Long Range | top 200 km/h | 0-100 km/h in 6,4 s

kolom. Bij de G6 is die hendel tevens de hoofdschakelaar van de cruisecontrol. Dat is uitermate handig, want hierdoor heb je de multifunctionele knoppen op het stuur minder nodig.

De knoppen op het Xpeng-stuur blijken in de praktijk prettig te werken, niet in de laatste plaats omdat we met een van de twee rolletjes snel en nauwkeurig het volume kunnen regelen. Bij de Ford en de Volkswagen moet je wrijven en dat vinden we minder prettig werken. Volkswagen heeft bij de update vorig jaar ook het mediasysteem aangepast. Het kan echter niet tippen aan het systeem van de Xpeng, dat een veel volwassener indruk achterlaat. We vinden snel en simpel onze weg in het G6-systeem. Dat is niet alleen fijn maar ook noodzakelijk, want fysieke knoppen zijn er in het minimalistische Xpeng-interieur amper. Hoewel het vrij talig is, navigeren we sneller en logischer door de Xpeng HMI dan door die van de Volkswagen en de Ford. Het Ford-infotainmentsysteem ziet er met zijn verticaal georiënteerde scherm op het eerste gezicht anders uit dan dat van de ID.4. In de praktijk blijkt het weinig anders dan het Volkswagen-systeem, maar dan voorzien van de Ford-typografie. Er zit dezelfde logica in.

In de drang om knopjes uit het interieur te bannen, zijn ze bij Xpeng wellicht een beetje doorgesloten. Zo moet je de stand van de ventilatieroosters ook via het infotainment-scherm regelen. Dat voelt als een oplossing voor een niet bestaand probleem; je kunt dit

soort roosters doorgaans tenslotte ook met een directe handbeweging instellen. Het enige voordeel dat we hierin zien, is dat wanneer je de airco zelf zijn gang laat gaan hij de roosters optimaal kan richten. Gemerkt hebben we dat overigens niet. Hoewel de interieurs van de Volkswagen en de Ford ook een minimum aan knopjes bevatten, laten die auto's toch niet de minimalistische en daardoor strakke indruk achter als de Xpeng. En het is niet alleen design waarin het G6-interieur zich onderscheidt, het is ook het materiaalgebruik en de afwerking. Dat maakt een net iets hoogwaardiger indruk.

Schoonheidsfoutjes

Waar de hardware van de Xpeng dik in orde is, vraagt de afstemming van elektronische hulpsystemen hier en daar nog wat aandacht. Zo kent de rijbaanassistentie de auto soms meer dan de eigen rijstrook aan ruimte toe alvorens

in te grijpen, en naderen we met de adaptieve cruisecontrol een voorligger soms wel vrij dicht voordat er net iets te abrupt snelheid wordt verminderd. Het lijken echter schoonheidsfoutjes, die ons inziens door middel van een software-update te verhelpen zijn, ook met terugwerkende kracht. In de Ford en de Volkswagen werken deze voorzieningen vooralsnog net iets verfijnder.

Zowel de ID.4 als de Explorer is verkrijgbaar in verschillende uitvoeringsniveaus. Verder bieden Ford en in nog grotere mate Volkswagen verschillende losse opties en de nodige pakketten om de auto's naar wens aan te kleden en op te tuigen. Hoe anders is dat bij Xpeng. Behalve de kleur van de lak en die van het interieur valt er weinig te kiezen; de enige optie is een trekhaak. Meer is ook niet nodig, want de G6 is al behoorlijk compleet. We missen eigenlijk niets. Zonder de trekhaak heb je de Xpeng G6 RWD Long Range zodoende voor €49.188. Daarmee is hij een fractie goedkoper dan de ID.4, die met de 286 pk elektromotor voor €49.990 de jouwe is. Het voordeligst uit ben je bij Ford; de Explorer met de door ons gereden aandrijftechniek staat in de prijslijst vanaf €45.950. Voor wie de auto zelf koopt, is het nog wel aardig om te weten dat Xpeng zeven jaar garantie op de auto geeft, waar het bij Ford en Volkswagen na twee jaar ophoudt, met uitzondering van de accu en de carrosserie. Daar geven alle drie fabrikanten respectievelijk acht en twaalf jaar garantie op. **AW**



OPMERKELIJK

Door de versnellingshendel tweemaal naar beneden te tikken, schakel je de cruisecontrol in. Simpel.



A De multifunctionele knoppen op het stuur vragen enige gewenning, maar daarna kun je er blind mee overweg. **B** De windrichting uit de ventilatioorosters regel je helaas via het mediasysteem. **C** Strak en minimalistisch, of is de vormgeving meer afstandelijk?



Het ziet er strak uit, maar we vinden conventionele portiergrepen toch net even prettiger.

Niet langer zoeken naar een portierhendel: je opent de deur met een druk op de knop.



Het mediasysteem werkt met duidelijke pictogrammen en toch ook nog wel wat tekst.

Om te voorkomen dat je telefoon door oververhitting stopt met laden hebben de draadloze laders een koelsleufje.

De achterbankleuning is in delen verstelbaar voor meer bagageruimte of juist om eens lekker onderuit te zitten.



Het in de voorruitstijl verstopte wakend oog houdt continu in de gaten of je nog wel bij de les bent.



Als we achterin moeten zitten, dan het liefst in de Xpeng. Die is het ruimst.



GEGEVENS

	Ford	Volkswagen	Xpeng
Aandrijflijn	elektrisch	elektrisch	elektrisch
Aantal elektromotoren	1	2	1
Maximumvermogen	210 kW [286 pk]	210 kW [286 pk]	210 kW [286 pk]
Maximumkoppel	545 Nm	560 Nm	440 Nm
Uitstoot CO ₂	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Aandrijving	achterwielen	achterwielen	achterwielen
Aantal versnellingen	vaste overbrenging	vaste overbrenging	vaste overbrenging
Remmen voor/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/trommels	gev. schijven/gev. schijven
Bagageruimte	450 l	543 l	571 l
Gewicht	1.990 kg	2.056 kg	2.000 kg
Laadvermogen	685 kg	634 kg	553 kg
Aanhanger (geremd)	1.000 kg	1.000 kg	1.500 kg

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

Kosten

Vanafprijs	€45.950	€49.990	€49.188
Prijs uitvoering	€49.950	€50.990	€49.188
Prijs testauto	€52.950	€60.510	€49.188
Wegenbelasting/3 mnd.	€0	€0	€0
Energielabel/bijtelling	A/16/22%	A/16/22%	A/16/22%
Garantie	2 jaar, onbeperkt, 12 jaar carrosserie	2 jaar, 100.000 km, 12 jaar carrosserie	7 jaar, 160.000 km, 12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	30.000 km/1 jaar	variabel/2 jaar	n.b.

Prestaties

0-50 km/h	2,9 s	2,9 s	2,8 s
0-80 km/h	4,7 s	4,8 s	4,6 s
0-100 km/h	6,4 s [6,4*] s	6,6 [6,7*] s	6,4 [6,7*] s
50-80 km/h in D	1,8 s	1,9 s	1,8 s
80-120 km/h in D	3,8 s	4,3 s	4,1 s
Topsnelheid*	180 km/h	180 km/h	200 km/h

Remmen

50-0 km/h	11,1 m	9,2 m	9,1 m
100-0 km/h	38,2 m	35,6 m	36,0 m

Testcondities: temperatuur 20 °C, weer zonnig, asfalt droog

* = fabrieksopgave

VERBRUIK

Fabrieksopgave WLTP

Ford	14,7 kWh/100 km
Volkswagen	16,0 kWh/100 km
Xpeng	17,5 kWh/100 km

Test

Ford	18,2 kWh/100 km
Volkswagen	18,1 kWh/100 km
Xpeng	18,0 kWh/100 km

Actieradius elektrisch fabrieksopgave/test

Ford	572 km/449 km
Volkswagen	550 km/470 km
Xpeng	570 km/534 km

Accuapaciteit bruto/netto

Ford	82,0/77,0 kWh
Volkswagen	82,0/77,0 kWh
Xpeng	92,0/87,5 kWh

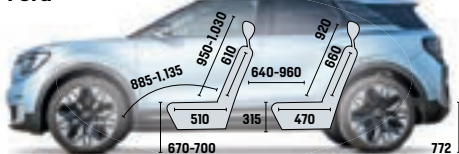
AC-laden / DC-laden

Ford	11 kW/135 kW
Volkswagen	11 kW/135 kW
Xpeng	11 kW/280 kW

Hoewel Ford pronkt met andere accutechniek dan Volkswagen blijken de Explorer en de ID.4 elkaar wat betreft verbruik in de praktijk weinig toe te geven. Opmerkelijk is dat de Xpeng volgens de fabrieksopgave het minst zuinig is, maar in de test juist het tegenovergestelde laat zien. Dat dan ook nog eens gekoppeld aan de grootste accu maakt dat we met de G6 het verst komen.

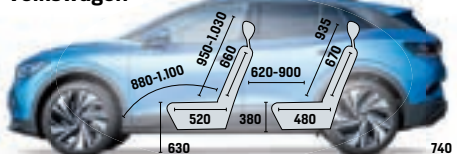
MATEN in mm

Ford



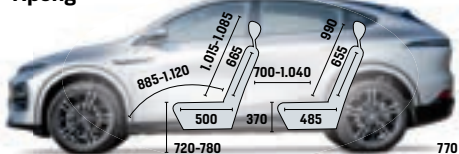
lengte **4.468**, wielbasis **2.767**, breedte **1.871**, hoogte **1.639**, interieurbreedte voor **1.445**, interieurbreedte achter **1.420**, draaicirkel **9,7 m**, banden testauto **Continental ContiEcoContact 6, 255/40 R21**

Volkswagen

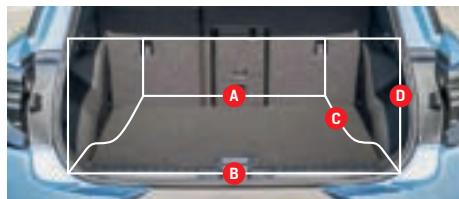


lengte **4.585**, wielbasis **2.771**, breedte **1.852**, hoogte **1.631**, interieurbreedte voor **1.450**, interieurbreedte achter **1.375**, draaicirkel **10,2 m**, banden testauto **Bridgestone Turanza Eco, 235/45 R21 (v), 255/40 R21 (a)**

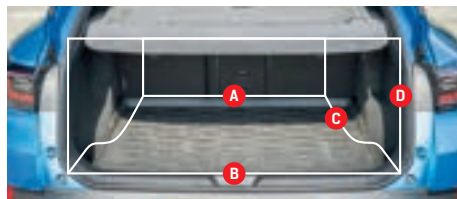
Xpeng



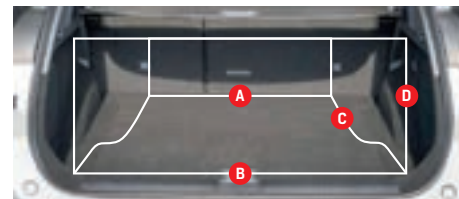
lengte **4.753**, wielbasis **2.890**, breedte **1.920**, hoogte **1.650**, interieurbreedte voor **1.455**, interieurbreedte achter **1.420**, draaicirkel **n.b.**, banden testauto **Michelin Pilot Sport EV, 255/45 R20**



A breedte tussen wielkasten **1.010**, **B** breedte laadopening **1.105**, **C** lengte tot aan achterbank **770-890**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **430-550**



A breedte tussen wielkasten **1.020**, **B** breedte laadopening **1.110**, **C** lengte tot aan achterbank **930**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **485**



A breedte tussen wielkasten **1.030**, **B** breedte laadopening **1.090**, **C** lengte tot aan achterbank **955**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **395**

Auto Week OORDEEL

- 1 Xpeng
37,5 punten
- 2 Volkswagen
33,5 punten
- 3 Ford
32 punten

Hoewel Ford vier jaar de tijd heeft gehad om met de MEB-techniek de kat uit de boom te kijken, is het met de Explorer - ondanks diens prettiger rijeigenschappen - niet gelukt het origineel te overtreffen. Met name het ruimtegebruik valt tegen. Ook het origineel (als we de ID.4 zo mogen noemen) blijkt echter niet opgewassen tegen de

Chinese nieuwkomer; op vrijwel alle vlakken toont de Xpeng zich de betere auto van dit trio.



Cornelis Kit

Concurrenten



Kia EV6 77.4 kWh RWD, vanaf € 50.995. In de EV6 wordt je verwend met echte knopjes en schakelaars. Qua bediening hoort Kia nog altijd bij de top.



Tesla Model Y Long Range, vanaf € 49.990. De Model Y geldt nog altijd als een van de meest volwassen EV's. Grote kans trouwens dat wanneer je dit leest de auto alweer is afgeprijsd.

SCOREKAART

FORD



VOLKSWAGEN



XPENG



	AANDRIJFLIJN	RIJDEN	UITRUSTING / PRIJS	RUIMTE	INTERIEUR	MULTIMEDIA	VEILIGHEID	GEBRUIKSKOSTEN	EV-CAPACITEITEN
	Krachtig genoeg met een prima te doseren stroompedaal, maar ... ●●●●○	... al scheelt het niet veel, toch net geen one-pedal-driving. ●●●●○	Levenslustig en als het moet ook met één pedaal te rijden. ●●●●○						
	Voelt steviger en daardoor prettiger aan dan het origineel. ●●●●○	Comfortabel, maar ook enigszins afstandelijk. ●●●●○	Stabiel en mooie balans tussen comfort en dynamiek. ●●●●○						
	In basis al in orde, als Premium net wat completer. ●●●●○	Netjes aangekleed en meer is zeker mogelijk. ●●●●○	We missen eigenlijk niets. Dat is maar goed ook, want opties zijn er niet. ●●●●○						
	Laat het vooral qua bagageruimte liggen. ●●●●○	De ID.4 biedt meer bagageruimte dan de Explorer. ●●●●○	Biedt aan alle inzittenden en hun spullen de meeste ruimte. ●●●●○						
	Netjes, maar voor een nieuwkomer niet grensverleggend. ●●●●○	Na vier jaar is de verrassing er wel een beetje af. ●●●●○	Strak, overzichtelijk en ook nog eens keurig verzorgd. ●●●●○						
	Variant op het Volkswagen-systeem, maar dan in de Ford-huisstijl. ●●●●○	Het systeem is in de loop der tijd meer en meer uitgerijpt. ●●●●○	Veel tekst, desalniettemin snel reagerend en logisch opgezet. ●●●●○						
	Heeft meer meters nodig om tot stilstand te komen. ●●●●○	Alle gangbare systemen zijn present. ●●●●○	Ook hier zijn alle gangbare systemen aanwezig. ●●●●○						
	De Explorer is redelijk zuinig als het gaat om het stroomverbruik. ●●●●○	Redelijk zuinig en onderhoud is de eerste zeven jaar inclusief. ●●●●○	Redelijk zuinig en zeven jaar (overdraagbare) garantie. ●●●●○						
	Keurig laadverloop en de accuvoorverwarming is instelbaar. ●●●●○	Keurig laadverloop en de accuvoorverwarming is instelbaar. ●●●●○	Uitstekende actieradius en snelladen gaat met 280 kW ook echt snel. ●●●●○						

HET RECHT VAN **DE STERKSTE**

Porsche Macan 4 | 408 pk | €88.900



De Performance-versie van de Xpeng G6 is beduidend goedkoper en ook nog eens rapper dan een Porsche Macan 4, althans op het rechte eind. Maar weet de Chinese elektro-SUV overleefd te blijven wanneer de eerste bochten opdoemen?

Tekst Cornelis Kit, foto's Chris Schotanus

Xpeng G6 Performance | 476 pk | €53.188



To a radar gun they look exactly alike. In de vs adverteerde Volvo in 1987 met de tekst dat zijn vierkante stationwagon minstens zo snel zou zijn als een Porsche. Volgens de advertentie was de 745 Turbo op de sprint van 0 naar 60 mph zelfs een fractie rapper dan de 944. Wie er vervolgens het snelst de bocht om kon, dat vermeldde de tekst verder niet. Maar goed, we hebben een zwak voor underdogs en geven de 745 Turbo graag het voordeel van de twijfel.

Amper tien jaar later wekt Subaru sympathie door de Impreza 2.0 GT Turbo 555 AWD – de civiele variant van Subaru's wk-rally-wapen – aan te bieden voor fl. 55.555 (€25.210) terwijl Ford voor de straatversie van de gelijkwaardig presterende Escort RS Cosworth maar liefst fl. 98.990 (€44.920) vraagt. De Ford is weliswaar iets fraaier aangekleed, maar deze Subaru wint twee jaar achter elkaar het WRC. De twee ontcrachten het vooroordeel dat de betere prestaties per se van een duurder alternatief en/of een gerenommeerd merk komen. Zo geredeneerd kan een Xpeng G6 Performance een prima alternatief zijn voor de Porsche Macan 4, want het zijn ev's met vergelijkbare afmetingen en prestaties. Alleen dan wel met heel andere prijskaartjes. De Porsche kost €88.900, de Xpeng 'slechts' €53.188. Maar komt de papieren wereld overeen met de echte?

Bij onze eerste kennismaking eerder dit jaar met de nieuwe en volledig elektrische Porsche Macan prezen we de 639-pk Macan Turbo om zijn scherppte, terwijl we de 408-pk Macan 4 meer een allemansvriend vonden. Het verschil in karakter tussen de Macans zit hem niet zozeer in de pk's, maar in de deels softwarematige afstemming van het onderstel en de

besturing. Maar heus, het is bij de Macan 4 nog altijd bovengemiddeld vertrouwenwekkend. Alleen, of dat genoeg is om de Xpeng G6 Performance van replek te dienen? Ze leren immers snel in de Volksrepubliek China.

Afgelopen herfst (AutoWeek 42) toonde de Xpeng G6 zich in een triotest het betere alternatief voor twee ev's van gevestigde namen: de Volkswagen ID.4 en de Ford Explorer. Op vrijwel alle vlakken weet de Chinees de twee Duitsers te overklassen. De aandrijflijn toont zich levenslustiger, het onderstel is stabiel met een mooie balans tussen comfort en dynamiek. We vinden het interieur strak, overzichtelijk en het meest verzorgd en snelladen gaat bij de Long Range-versie met 280 kW echt snel. Let op: dan hebben we het hier nog maar over de 286-pk, achterwielaangedreven G6. Daarnaast is er de G6 Performance. Die heeft hetzelfde accupakket, maar behalve de motor achterin ook nog een krachtbron tussen de voorwielen, wat van hem een 476-pk vierwiel-

aandrijver maakt. De naam Performance schept verwachtingen: Xpeng on steroids.

Launch-modus

Bij de Macan 4 zijn de twee elektromotoren samen goed voor maximaal 408 pk en 650 Nm, terwijl die van de G6 Performance pieken bij 476 pk en 660 Nm. In de tijd van de Volvo 740 en de Subaru Impreza had je zowat een racelicentie nodig om dit geweld te betugelen; nu is het voor een elektrische auto niet eens heel uitzonderlijk. Porsche zegt dat je hiermee de sprint vanuit stilstand naar 100 km/h in 5,2 seconden kunt afleggen, terwijl Xpeng claimt dat de 187 kg lichtere G6 Performance het in 4,1 seconden kan.

Wanneer we zelf meten kost het geen enkele moeite de door Porsche opgegeven waarde te reproduceren. Met de Xpeng lukt het niet. Met de launch-modus ingeschakeld (wat 10 Nm extra oplevert) hebben we toch nog een hele seconde meer nodig dan opgegeven. Toch is de G6 daarmee nog altijd een tiende sneller dan de Porsche. Daarentegen doet de Macan het net weer iets beter op de tussensprints. Ze zijn op dit vlak duidelijk aan elkaar gewaagd. Dat geldt ook voor het energieverbruik.

Hoewel Xpeng een iets lager gemiddelde opgeeft, zitten de verschillen in de praktijk achter de komma. Doordat de Macan een grotere accu bezit, heeft die bovendien een grotere actieradius: 509 km tegen 468 km. Aan de snellader is de Chinees vervolgens de snellere van de twee; hij kan met 280 kW gelijkstroom overweg, 10 kW meer dan de Duitse tegenstrever. Al met al kwijten beide auto's zich met hun ev-capaciteiten prima van hun taak, met snelheid in alle opzichten.



A Zoals het een echte Porsche betaamt, heeft de Macan de startknop links zitten ... **B** ... en zit de rijmodusselectieknop direct onder handbereik op het stuur. **C** De aircobediening is buiten het mediasysteem gehouden en werkt deels nog met fysieke knoppen.



Je hoeft niet per se de snelheidsregels te overtreden om de spoiler omhoog te laten komen.



Een van de twee wisselstroomaansluitingen.



Verdekt opgesteld naast de achteruitrijcamera vind je het achterklepvergrendelknopje



Porsche Macan 4 | top 220 km/h | 0-100 km/h in 5,2 s



De frunk kennen ze bij Porsche al zolang als het merk bestaat.

Aan de uitklapbare trekhaak mag een aanhanger van twee ton.



Het head-up display met augmented reality is een van de betere die we kennen.

De achterbankleuning ontgrendel je staand van achter de auto. Functionaliteit staat voorop.



Voor kleine kinderen is er achter in de Macan ruimte genoeg.

VERBRUIK

Fabrieksopgave

Porsche	18,4 kWh/100 km
Xpeng	17,9 kWh/100 km

Testverbruik laadpaal

Porsche	21,1 kWh/100 km
Xpeng	21,0 kWh/100 km

Testverbruik boordcomputer

Porsche	18,7 kWh/100 km
Xpeng	18,7 kWh/100 km

Accupaciteit bruto

Porsche	100,0 kWh
Xpeng	92,0 kWh

Accupaciteit netto

Porsche	95,0 kWh
Xpeng	87,5 kWh

Actieradius fabrieksopgave

Porsche	612 km
Xpeng	550 km

Actieradius test

Porsche	509 km
Xpeng	468 km

AC Laden 1-fase

Porsche	7,4 kW
Xpeng	7,4 kW

AC Laden 3-fase

Porsche	11 kW
Xpeng	11 kW

DC Laden

Porsche	270 kW
Xpeng	280 kW

Zowel volgens de iets rooskleurigere boordcomputers als ook volgens de laadpaalinformatie hebben de auto's nagenoeg evenveel elektriciteit nodig per kilometer. Ze zijn niet bijs-ter zuinig, maar dankzij hun forse accu's (die in de Porsche heeft een nog grotere capaciteit dan die in de Xpeng) kom je er evengoed een flink eind mee.

Energie terugwinnen bij het remmen is bij de Porsche en de Xpeng vanzelfsprekend. Alleen de manier waarop verschilt. Bij de Xpeng kun je de mate van remenergierecuperatie naar eigen inzicht instellen; als je wilt kun je de G6 voor dagelijks gebruik met één pedaal rijden. Fijn in een drukke binnenstad of in de file. De Macan biedt die mogelijkheid niet. Porsche heeft de filosofie dat een stroompedaal bedoeld is om te accelereren; vertragen doe je met het rempedaal. Dat is immers net iets beter te doseren, wel zo prettig als je de grenzen aan het verkennen bent. Wat overigens niet wil zeggen dat je daardoor niet op de motor afremt, want dat doe je (deels) wel. Bij het eerste deel van de slag van het rempedaal spreek je de schijfremmen nog niet aan. Dat gebeurt pas wanneer je harder trapt.

Uiteraard kan dat ook bij de Xpeng. In allebei de gevallen blijkt de overgang tussen regeneratief en mechanisch remmen naadloos in elkaar over te lopen. Bij een noodstop staan ze vrijwel gelijk stil. Wanneer je bij 100 km/h vol in de ankers gaat, staat de Porsche na een

zeer keurige 35,6 meter stil en de Xpeng slechts 10 centimeter verder.

Probleemloos op koers

Waar de Volvo-advertentie 37 jaar geleden met geen woord over bocht- en weggedrag repte, ontkomen we er in deze test niet aan dat juist wél te benoemen. Om bij de basis te beginnen: beide auto's hebben aan de voorkant dubbele driehoekige draagarmen en achter een multi-linkconstructie. Samen met het accupakket aan de goede kant van het zwaartepunt zijn dat dé ingrediënten voor een bovengemiddeld goed onderstel. Standaard zijn beide ev's uitgerust met een set stalen schroefveren. De Porsche op deze pagina's is echter voorzien van tegen meer-prijs verkrijgbare luchtvering, inclusief adaptieve schokdempers. Die optie kent Xpeng niet. Dat hoeft geen onoverkomelijk gemis te zijn. Uit eerdere ervaringen weten we dat een schroefgeveerde Macan op dit vlak weinig onderdoet voor een luchtgeveerde.

Ten opzichte van de Macan Turbo vinden we de Macan 4 tamelijk *middle of the road*, maar naast de Xpeng blijkt de Porsche toch nog altijd een stuk dynamischer en strakker. Dat heeft niets te maken met de luchtvering en instelbare schokdempers. De Porsche blijkt ook in de normale rijmodus adequaat gedempt voor een strak en voorspelbaar weggedrag, terwijl de Xpeng-koets beweeglijker is en blijft, net niet wat je verwacht bij een auto met Performance achter de naam.

Hoewel de G6 probleemloos op koers te houden is, is de stuurinrichting minder communicatief, iets afstandelijker. Jammer, want zeker wanneer je wat sneller de hoek om gaat wil je precies weten wat zich tussen de ban-



OPMERKELIJK

Zodra je te snel rijdt, krijg je behalve de wettelijk verplichte waarschuwing ook direct de mogelijkheid om de waarschuwing monddood te maken. Top!

De gekoelde draadloze telefoonladers (twee stuks) voorkomen oververhitte devices.



De temperatuur kun je achterin niet zelf instellen, wel handmatig de richting waarin de ventilatielucht stroomt.



Met twee tikken tegen de versnellingshendel activeer je de cruise-control, scheelt weer een knopje.



Er is voorin geen ruimte voor een frunk.

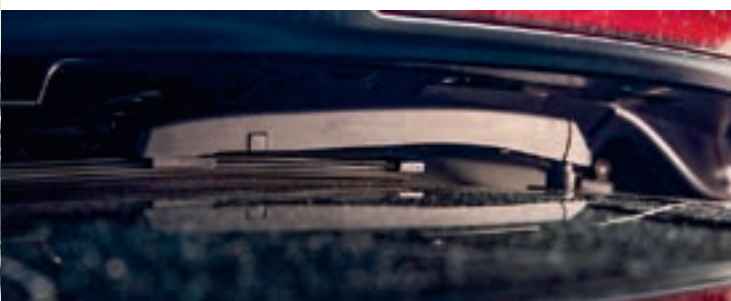


Xpeng G6 Performance | top 200 km/h | 0-100 km/h in 5,1 s



De achterbankrugleuning is verstelbaar, vandaar de grote opening tussen de leuning en de bagageafdekrolhoes.

De standaard ruitenwisser zit verdekt opgesteld onder de vaste achterspoiler.



A Geen hendel om het portier te openen, wél een drukknop waarna de deur zich elektronisch ontgrendelt. **B** De knoppen op het stuur zijn multifunctioneel; dat vraagt gewenning. **C** Net als het als pdf te downloaden instructieboekje bevat het mediasysteem gemakkelijk taalgebruik.

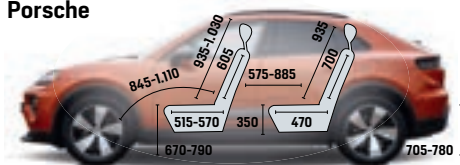


GEGEVENS	Porsche	Xpeng
Aandrijflijn	elektrisch	elektrisch
Aantal elektromotoren	2	2
Max. systeemvermogen	300 kW (408 pk)	350 kW (476 pk)
Max. systeemkoppel	650 Nm	660 Nm
Aandrijving	vier wielen	vier wielen
Aantal versnellingen	geen, vaste overbrenging	geen, vaste overbrenging
Remmen voor/achter	gev. schijven / gev. schijven	gev. schijven / gev. schijven
Bagageruimte	540 l + 84 l	571 l
Gewicht	2.305 kg	2.118 kg
Laadvermogen	615 kg	520 kg
Aanhanger (geremd)	2.000 kg	1.500 kg
Kosten		
Vanafprijs	€ 88.900	€ 53.188
Prijs uitvoering	€ 88.900	€ 53.188
Prijs testauto	€ 125.629	€ 55.178
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 0	
€ 0		
Energielabel/bijtelling	A/16/22%	A/16/22%
Garantie	2 jaar, onbeperkt	7 jaar, 160.000 km
	10 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	60.000 km / 2 jaar	n.b.
Prestaties		
0-50 km/h	2,4 s	1,9 s
0-80 km/h	3,9 s	3,5 s
0-100 km/h	5,2 (5,2*) s	5,1 (4,1*) s
50-80 km/h in D	1,5 s	1,6 s
80-120 km/h in D	3,1 s	3,7 s
Topsnelheid*	220 km/h	200 km/h
Remmen		
50-0 km/h	9,1 m	9,3 m
100-0 km/h	35,6 m	35,7 m

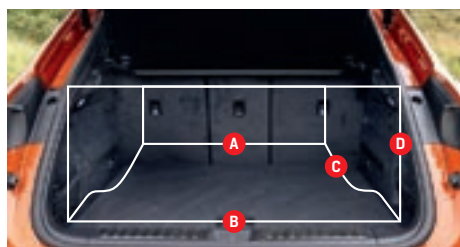
Meetcondities temperatuur 9 °C, weer bewolkt, asfalt droog, * = fabrieksopgave

MATEN in mm

Porsche

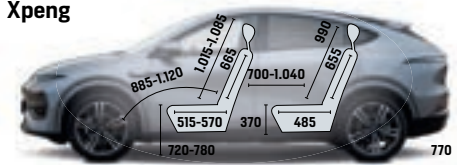


lengte **4.784**, wielbasis **2.893**, breedte **1.938**, hoogte **1.622**, interieurbreedte voor **1.450**, interieurbreedte achter **1.425**, draaicirkel **12,1** m, banden testauto **Michelin Pilot Sport EV**, voor: **235/55 R20**, achter: **285/45 R20**

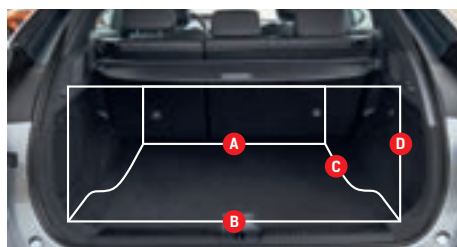


A breedte tussen wielkasten **1.045**, **B** breedte laadopening **1.030**, **C** lengte tot aan achterbank **905**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **455**

Xpeng



lengte **4.753**, wielbasis **2.890**, breedte **1.920**, hoogte **1.650**, interieurbreedte voor **1455**, interieurbreedte achter **1.420**, draaicirkel **11,6** m, banden testauto **Michelin Pilot Sport EV**, **255/45 R20**



A breedte tussen wielkasten **1.030**, **B** breedte laadopening **1.090**, **C** lengte tot aan achterbank **955**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **395**

den en het wegdek afspeelt. Niet dat we het gevoel hebben dat de G6 ons in de steek laat wanneer we rap een bocht in duiken (als het moet, helpt de voorste motor de zaak in het gareel te houden), maar de Porsche blijkt hier de meer uitgebalanceerde. Daarbij gaat het om meer dan een lichte nuance. Zonder overdreven scherpte, daarvoor moet je de Macan 4S of Turbo hebben, draagt de stuurinrichting van deze Macan bij aan meer betrokkenheid.

Minimalisme

Het binnenste van beide auto's laat een verzorgde indruk achter. In materiaalgebruik en afwerkingsniveau ontlopen ze elkaar nauwelijks. Op de stoelen in de G6 zit je prima, op die van de Macan nog iets beter. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de papaya-keurige Porsche op deze pagina's is voorzien van optionele adaptieve sportstoelen. Achterin zitten we liever in de Xpeng, niet alleen omdat je daar meer ruimte hebt, maar ook doordat je de hoek van de rugleuning kunt verstellen. Wanneer je meer achterover wilt hangen gaat dat ten koste van de bagageruimte, maar die is met zijn 571 liter royaal en bovendien groter dan die van de Macan (540 liter). Daar staat tegenover dat de Duitser nog een forse frunk van 84 liter heeft voor je vieze laadkabel en andere zooi die je liever niet tussen je bagage hebt. Zijn Chinese concurrent van vandaag kent zo'n voorste opbergruimte niet.

De Macan-stuurinrichting geeft meer betrokkenheid

Als het om minimalisme gaat, strijkt Xpeng met de eer. De interieurinrichting van de Macan vinden we al behoorlijk strak, de G6 gaat nog een stap verder. Zonder dat het kil en afstandelijk wordt, is de kunst van het weglaten hier ver doorgevoerd, misschien iets te ver. In de Porsche zitten nog wat fysieke knoppen, de Xpeng heeft alleen een set multifunctionele toetsen op het stuur. Daar moet je je mee zien te redden. Doorgaans geeft dat weinig problemen, toch is het af en toe prettig wanneer iets op de tast te bedienen is, zoals de rijmoduskeuze. Daarvoor moet je bij de G6 het mediasysteem in, hetgeen afleidt. Bij Porsche laat de ronde Drive Mode-knop, op het stuur, zich blind in de juiste stand zetten. Direct en zonder nadenken, dat is wat je wenst bij een machine met meer dan 400 pk.

Beide auto's zijn voorzien van een batterij voortreffelijk werkende elektronische

assistentiesystemen. Bij de €53.188 kostende Xpeng is dat allemaal standaard. Sowieso is de G6 standaard bovengemiddeld keurig aangekleed. De optielijst omvat slechts een trekhaak (voor €1.190) en verschillende lakkleuren (€800).

Hoe anders is dat bij de Macan. Simpele voorzieningen als de adaptieve cruisecontrol en de rijbaanassistentie zijn opties. De ellengange optielijst geeft je alle vrijheid de auto helemaal naar jouw smaak en behoefte aan te kleden. De auto op deze pagina's heeft weliswaar een basisprijs van €88.900, maar inclusief alles wat er aan extra's op en aan zit kost hij €125.629. Dan hebben we de belangrijkste zaken uit de lijst wel aan boord, denk aan een head-up display met prima functionerende augmented reality of een eigen touchscreen voor de passagier, maar nog niet zoiets als achterwielsturing (€1.989). **AW**

Auto Week

OORDEEL

- 1 Xpeng
35 punten
- 2 Porsche
34 punten



Cornelis Kit

De Xpeng is een fractie sneller dan de Porsche, maar zodra de eerste bochten zich aandienen moet de G6 Performance duidelijk zijn meerdere erkennen in de Macan 4. De toevoeging Performance achter de modelnaam geldt vooral in rechte lijn. De Xpeng compenseert dat met meer hoofdruimte achterin en vooral met een meer dan complete standaarduitrusting voor een beduidend lagere prijs. Rationeel gezien maakt dat de Xpeng de winnaar in deze vergelijking. Maar of hij daarmee de liefhebber van dynamiek over de streep trekt?

Concurrenten



Audi Q6 Sportback e-tron quattro, vanaf €79.990. Technisch nauw verwant aan de Macan, maar dan wel met een eigen karakter.



Tesla Model Y Long Range AWD, vanaf €52.990. Is zeker met zijn ijzersterke EV-capaciteiten nog altijd een voorbeeld voor de rest.

SCOREKAART



PORSCHE



XPENG



AANDRIJFLIJN

Vooral bij tussenacceleraties net even vinniger.
●●●●○

Levenslustig en als het moet ook met één pedaal te bedienen.
●●●●○



RIJDEN

Zonder oncomfortabel te worden lekker stabiel en dynamisch.
●●●●○

Vooral comfortabel, maar voor een auto met Performance-label te afstandelijk.
●●●●○



UITRUSTING / PRIJS

Al het gangbare is standaard aanwezig, maar meer ook niet.
●●●●○

We missen eigenlijk niets. Mooi, want opties zijn er amper.
●●●●○



RUIMTE

Onder het aflopende dak heb je achterin beperkt hoofdruimte.
●●●●○

Genoeg ruimte voor alle inzittenden plus hun bagage.
●●●●○



INTERIEUR

Keurig, met de nadruk op bedieningsgemak.
●●●●○

Keurig, maar net iets te ver doorgeschoten in minimalisme.
●●●●○



MULTIMEDIA

Niet het meest uitgebreide systeem, maar daardoor wel doeltreffend.
●●●●○

Veel tekst, niettemin snel reagerend en logisch opgezet.
●●●●○



VEILIGHEID

De meeste voorzieningen zijn standaard, maar niet alles.
●●●●○

Alle gangbare systemen zijn standaard aanwezig.
●●●●○



GEBRUIKSKOSTEN

Zwaarder en daardoor vanaf volgende week een hogere mrb.
●●●●○

Zeven jaar garantie, vijf meer dan de Macan.
●●●●○



EV-FACTOR

Een prima actieradius en dito laadcapaciteit.
●●●●○

Een nette actieradius en snelladen gaat met 280 kW ook echt snel.
●●●●○



XPENG G6 Y NOT.



Tot 570 km WLTP-rijbereik | Snelladen tot 280 kW | Tot 230 km bijladen in 10 minuten | Vanaf € 44.990,-

Ervaar de G6 in: Amsterdam - Eindhoven - Utrecht - Rotterdam

17.5 - 17.9 kWh/100 km (WLTP). 0 G/KM CO₂.

