

Trekauto van het Jaar 2015



De Trekauto van het Jaar-verkiezing is een van de hoogtepunten van het KCK-jaar. Op basis van de gegevens, populariteit en relevantie maken we uit een grote groep recent geïntroduceerde auto's een voorselectie van potentiële winnaars. Vervolgens kiest een deskundige jury na een paar dagen intensief testen de beste caravantrekker. En we moeten zeggen: sommige deelnemers hebben een verrassing voor ons in petto!

TEKST PAUL CNOSSEN FOTOGRAFIE MAARTEN STOLP M.M.V. FLEX-MEDIA





Twée jury's vellen hun oordeel

De caravans

Voor de vergelijking kregen we van de Hobby/Fendt-importeur en zijn dealer Van den Elzen vijf caravans tot onze beschikking:

Hobby Ontour 390

(leeg 920 kg)

Fendt Bianco 390

(leeg 1.055 kg)

Fendt Bianco 445

(leeg 1.190 kg)

Fendt Saphir 465

(leeg 1.230 kg)

Fendt Saphir 540

(leeg 1.365 kg)

De laatste jaren staat de automarkt behoorlijk op zijn kop. De fiscale regelingen op basis van uitstootcijfers bepalen welke merken en types 'in' of 'uit' zijn – voor zakelijke rijders lijkt de praktische bruikbaarheid ondergeschikt te zijn aan het bijtellingspercentage. Hoewel de particuliere autokoper geen last heeft van bijtellingsperikelen, krijgt ook deze groep (ongewild) te maken met de maatregelen die autofabrikanten nemen om toch voldoende kopers binnen te halen. Denk daarbij aan auto's met een kleinere motorinhoud en de opkomst van elektrische modellen. Beide technieken kunnen botsen met de 'trek-kwaliteiten' van een auto.

DRIECILINDERS IN OPKOMST

Bij de 2015-editie van de Trekauto van het Jaar-verkiezing zien we overduidelijk hoe de dames en heren auto-ontwerpers over elkaar heen buitelen om de zuinigste (lees: schoonste) auto te ontwikkelen. Het meest logische is dan om bij de bron te beginnen, de motor. Door deze compacter te maken en te voorzien van allerlei hoogwaardige technieken, kun je uit een kleine cilinderinhoud een – op papier – fatsoenlijk vermogen en koppel

peuren. Dit zogenaamde *downsizen* van motoren resulteert in kleine driecilinder turboblokken waar voorheen ongeblazen viercilinders gemeengoed waren, en in opgepepte viercilinders die de plek van zijdezachte zescilinders innemen. Een aantal jaren geleden was het ondenkbaar, maar nu is ruim 25 procent van de testauto's (5 van de 19) een driecilinder, verder hebben we alleen maar viercilinders. Een andere ontwikkeling is dat kleine auto's steeds volwassener worden en daardoor een goed alternatief zijn voor modellen uit een klasse hoger. We durven dan ook met een gerust hart een paar 'kleintjes' aan het testpalet toe te voegen. Op de volgende pagina's staat het resultaat van twee volle dagen testen, wikkelen en wegen. En het antwoord op de hamvraag: welke auto gaat uiteindelijk met de eer strijken en mag zich 'Trekauto van het Jaar 2015' noemen?

ZO TESTEN WE

Twée verschillende jury's vellen hun oordeel over de testauto's: de non-driving jury en de driving jury. De eerste ploeg bestaat uit kampeerdeskundigen. Zij letten op zaken als gebruiksgemak, grootte van de kofferbak en waar voor het geld.



De tweede groep bestaat uit twee KCK-medewerkers en een ANWB-rijinstructeur. Zij beoordelen de auto's op weggedrag en praktijkprestaties. Daarvoor maken we gebruik van de faciliteiten van de testbaan van DAF Trucks in Sint-Oedenrode. Hier liggen verschillende wegdektypes en daarnaast is er ruimte voor een uitwijkcoëfening. Voor de hellingproef zijn er hellingen van zes en twaalf procent.

Voor een eerlijk beeld krijgen alle auto's in totaal 250 kilo aan ballast (inzittenden + bagage) te verwerken, daarnaast zorgen we voor een kogeldruk van maximaal 75 kilo. De caravan die erachter komt, weegt maximaal 75 procent van het toegestane totaalgewicht of de maximaal toegestane aanhangerlast van de trekauto. Voor een goede beoordeling van de wegligging rijden we met uitgeschakelde stabilisator. De in het verslag vermelde prijzen gelden voor de basisuitvoering van de auto. Onze beoordeling van verschillende testpunten is aangeduid met een sterrenscore. Deze score geldt binnen de testklasse en is niet te vergelijken met de score van auto's in andere klassen. Op anwb.nl/trekauto-van-het-jaar meer over de achtergronden van onze test. ➔

Bij de verkiezing van de Trekauto van het Jaar komt heel wat kijken. Deze ploeg van elf mensen werkte mee aan de test.

Van links naar rechts: Paul Cossen (medewerker KCK/lid driving jury), Theo van Rijswijk (lid non-driving jury), René Hut (ANWB rijinstructeur/lid driving jury), Patrick Verhoeven (lid non-driving jury), Henk van de Koolwijk (technisch specialist), Aad van der Poel (projectcoördinator/lid driving jury), Harm Zeven (ANWB caravanexpert), Cock Broer (catering), Ed Broer (technisch specialist), Karel Broer (technisch specialist), Frank Clavaux (ANWB caravanexpert).

Nomad Travel Gear heeft het volledige team van warme softshelljacks voorzien.



Het DAF-centrum in Sint-Oedenrode biedt veel testmogelijkheden



A-klasse

Opel Corsa 5d. 1.0 66 kW/90 pk

KARAKTERISTIEKEN

weggedrag	motorvermogen/toerental
prestaties	koppel/toerental
comfort	massa leeg op kenteken
doelmatigheid	max. aanhangwagenmassa
	KCK-caravanadvies (beladen)
	max. kogeldruk
	inhoud bagageruimte
	energielabel
	hulpspiegels
	kogelhoogte (onbelast/belast)
	afstand kogel-bumper
	type trekhaak
	reservewiel
	vanafprijs

De Corsa is een plezierige verrassing in deze verkiezing. De turbomotor levert al bij lage toeren zijn topprestaties.

De kenmerkende driecilinderroffel blijft mooi op de achtergrond. De gebruikte materialen en de onbeklede achterzijde van de achterbankleuning sluiten niet aan bij de 'premium' marktpositie die Opel nastreeft, maar de non-driving jury roemt de interieurruimte. In de *lane change* is hij heer en meester, zowel in zijn eigen segment als in de totale verkiezing.



66 kW/90 pk/3.700
170 Nm bij 1.800
1.099 kg
1.200 kg
1.150 kg
55 kg
280-1.090 liter
A
Opzet + deur
46/43 cm
8,5 cm
afneembaar
geen (reparatieset)
€ 16.095



De non-driving jury beoordeelt de beschikbare bagageruimte op inhoud en vorm met een standaard kampeeruitrusting. Deze spullen zijn geleverd door De Wit in Schijndel.

Bliksemse verrassing

De deelnemers uit de A-klasse hebben het etiket 'boodschappenautootje' al lang achter zich gelaten. Hun volwassen karakter vertaalt zich in mooie prestaties en daarmee zijn ze het overwegen waard als caravantrekker. Wegprestaties winnen het uiteindelijk van extra ruimte.

Met de Polo zet Volkswagen een compacte en toch volwassen auto in de markt. In de test hebben we 'm in de ideale configuratie: vijfdeurs, een 110 pk 1,2-liter motor en de heerlijke DSG-automaat. Daarmee grossiert hij meteen al in punten op de hellingproef, want de DSG maakt wegrijden kinderlijk eenvoudig. Zou je dat onderdeel buiten beschouwing laten, dan moet hij zijn meerdere erkennen in de Corsa. Vooral de koersvastheid van de Opel is voorbeeldig. Ook op lange afstanden verwachten we dat de Corsa een prettiger reisgenoot is. Bij constante snelheid is de brommerige Polo-viercilinder storender aanwezig dan de roffelende driepitter van de Corsa.

Hoewel het niet meetelt voor de punten doet het interieur van de Polo wel chiquer aan dan dat van de Corsa. Skoda grossiert door de jaren heen in overwinningen bij de trekautoverkiezing. De 'budgetmaterialen' in het interieur worden door de non-driving jury vaak goeddeels gecompenseerd door de vriendelijke prijs en allerhande slimmigheden. Het algehele beeld tijdens het rijden met de splinternieuwe Skoda Fabia Combi is minder dan dat van de Opel en de VW. De deinende wegligging en de lastige bediening van de koppeling kosten 'm punten. Het spreekt voor zich dat hij als *stationwagon* ten opzichte van de vijfdeurs Polo en Corsa geweldig scoort op

het punt van bagageruimte. De non-driving jury zet 'm op één. Omdat hij op de baan geen meters voorsprong boekt op de Corsa en de Fabia, doet de hoge prijs de Polo de das om in zijn klasse. Bij de Opel en de Skoda is het juist andersom. Ze kosten bijna hetzelfde, maar de uitstekende wegprestaties van de Corsa zijn overtuigender dan de extra ruimte van de Fabia. We kronen de Opel Corsa dus tot winnaar van de A-klasse.



Volkswagen Polo 5d.
1.2 81 kW/110 pk DSG

De Volkswagen Polo is een echte allrounder, ook met een caravan aan de haak. Met de 110-pk TSI viercilinder heeft hij een knoert van een motor voorin die zeker in de uitvoering met DSG-bak goed raad weet met de combinatie. Helaas is de motor allerm minst stil. De Polo schiet tekort op het punt ruimte, vooral achterin gaat het er krap aan toe. De hogere prijs vertaalt zich niet in meerwaarde ten opzichte van de concurrentie.

81 kW/110 pk/5.000
175 Nm bij 1.550
1.063 kg
1.100 kg
1.100 kg
50 kg
280-952 liter
B
opzet + deur
47/43,5 cm
6,5 cm
afneembaar
geen (reparatieset)
€ 19.190



Skoda Fabia Combi
1.2 66 kW/90 pk

De nagelnieuwe Fabia voelen we in de Combiversie aan de tand. Een prettige auto met bekende Volkswagen-techniek. De tegenwoordige Skoda's zijn ruimtewonderen en de Fabia doet wat bagageruimte betreft daaraan mee. De inzittenden hebben het wat minder riant. Met nog geen € 16.000 is het een krasse aanbieding, maar mede vanwege het deinende onderstel komt hij niet verder dan de laatste plaats.

66 kW/90 pk/4.400
160 Nm bij 1.400
1.033 kg
1.000 kg
1.000 kg
50 kg
530-1.395 liter
A
Opzet + deur
46/41,5 cm
7,5
afneembaar
geen (reparatieset)
€ 15.740

Sterren kijken

De sterren die een auto scoort op de verschillende testcriteria zijn een indicatie van zijn prestaties ten opzichte van de beste testkandidaat op dit onderdeel binnen de klasse. Een toppositie levert vijf sterren op. Hoe verder een auto achterblijft, hoe minder sterren hij krijgt.

Meer weten over de Trekauto van het Jaar-verkiezing? Kijk op anwb.nl/kamperen.

BEOORDELING

- = uitstekend
- = goed
- = voldoende
- = matig
- = slecht



Het nieuwe rijden

De non-driving jury heeft het lastig in deze klasse. De drie stationcars liggen heel dicht bij elkaar als het gaat om 'vakantieauto'-kwaliteiten. Het is uiteindelijk de klassewinnaar van vorig jaar die ook nu weer het beste totaalplaatje biedt.

Met zijn mooie railsysteem wint de Peugeot het in de bagageruimte van de Focus. De stoere Leon zakt door zijn veel hogere prijs door de mand. De C4 is de enige hatchback en levert per definitie al minder laadruimte. Het is echter de wat benepen instapruimte op de achterbank waardoor hij wordt afge- waardeerd ten opzichte van de andere drie.

Op de baan is het verschil tussen de vier heel wat groter en daar blijkt dat Peugeot, Citroën en Ford het *downsizen* nog niet helemaal beheersen. Het is heel knap dat ze meer dan 100 pk per liter uit de driecilinderblokjes kunnen halen, maar één specifiek probleem valt (nog

niet op te lossen. De driecilinders van de Citroën, Ford en Peugeot laten zich stevig horen bij het accelereren. Toch laten ze dapper hun spierballen zien. Ook met een caravan aan de haak blijken ze prima te presteren. De 184-pk sterke Leon maakt bij het optrekken natuurlijk gehakt van de andere drie, maar die kracht breekt 'm ook op. Op de klinkers schroeft het ESP subiet het gas dicht omdat de stabiliteit in gevaar komt. Daar sta je dan met je dikke vierwielaandrijver. Het stoterige weggedrag van de Citroën C4 doet afbreuk aan het comfort. Doordat hij van achteren diep door de knieën gaat, knalt de valbeugel van de testcaravan op korte dwarsrichels tegen de

grond. Ford heeft een goede naam als het gaat om wegligging en maakt die ook nu weer waar. De Peugeot houdt 'm echter goed bij. Vanwege zijn rauw lopende motor is het de Focus die uiteindelijk het onderspit delft. Net als vorig jaar is de Peugeot 308 klassewinnaar!

B-klasse



Citroën C4

1.2 e-THP 96 kW/130 pk

KARAKTERISTIEKEN

weggedrag	De driecilinder van de C4 is een technisch hoogstandje dat uit 1.2-liter 130 pk tovert. Hij loopt rauw, maar is verre van loom. Techniek en delen van het interieur zijn goeddeels gelijk aan dat van de Peugeot 308. De non-driving jury roemt de stoelen en de ruimte voorin. De Fransen verdienen een dikke pluim omdat ze een volwaardig reservewiel meeleveren. Het weggedrag valt tegen: zowel comfort als koersvastheid laat te wensen over.	
prestaties		96 kW/130 pk/5.500
comfort		230 Nm bij 1.800
doelmatigheid		1.180 kg
motorvermogen/toerental		1.550 kg
koppel/toerental		1.250 kg
massa leeg op kenteken		75 kg
max. aanhangwagenmassa		408-1.183 liter
KCK-caravanadvies (beladen)		A
max. kogeldruk		opzet
inhoud bagageruimte		43/38,5 cm
energielabel		7 cm
hulpspiegels		afneembaar
kogelhoogte (onbelast/belast)		volwaardig
afstand kogel-bumper		€ 20.990
type trekhaak		
reservewiel		
vanafprijs		



Getest!

12%-HELLING

Bij deze proef zet de chauffeur de auto-caravancombinatie halverwege een 12%-helling stil, om vervolgens weer weg te rijden. Dit is een proeve van bekwaamheid voor de koppeling, voet- en handrem en de eventuele wegrijassistent. Indien nodig wordt het ESP uitgeschakeld.



Seat Leon X-Perience
2.0 TDI 135 kW/184 pk DSG

Seat levert ons een Leon ST om je vingers bij af te likken. Het is een vierwielangedreven 2.0-liter diesel met 184 pk en iets meer bodemspeling dan standaard. Op kenteken mag de auto twee ton trekken, maar dat blijkt theoretisch. De Seat stelt teleur. Hij lijkt niet overweg te kunnen met zijn vermogen en het hoge zwaartepunt breekt 'm op bij de uitwijkmanoeuvre. Wegrijden op de helling doet 'ie door de *hill assist* en DSG echter fluitend.



135kW/184pk/4.000
380 Nm bij 1.750
1.429 kg
2.000 kg
1.450 kg
75 kg
587-1.470 liter
E
opzet + deur
48/46 cm
8 cm
afneembaar
thuiscomer
€ 39.950



Ford Focus Wagon
1.0 EcoBoost 92 kW/125 pk

De Ford Focus is na drie jaar alweer grondig vernieuwd en volgepakt met snufjes op het gebied van veiligheid en luxe. De Wagon met de 125-pk sterke 1.0-liter EcoBoost die wij voor de verkiezing meenemen scoort bij de non-driving jury hoge punten op de ruimte en vorm van de bagageruimte. Ze delen wel een 'S' van slecht uit; het oog voor de losbreekkabel van de afneembare trekhaak zit te ver onder de auto. Met meer geluidsisolatie was dit een kanshebber voor de klassewinst.



92 kW/125 pk/6.000
170 Nm bij 1.400
1.216 kg
1.200 kg
1.200 kg
75 kg
490-1.516 liter
A
opzet
43/40,5 cm
8 cm
afneembaar
nee (reparatieset)
€ 24.395



KLASSE WINNAAR
B

Peugeot 308 SW
1.2 THP 96 kW/130 pk

De 308 is een topper van jewelste die op rijgedrag de rest klopt geeft. Opvallend is dat de auto met hulpveren bij ons binnenkomt en dat is tegen de regels van deze verkiezing. Ze zijn daarom verwijderd. Hoewel de importeur aanraadt om dit hulpmiddel wel te monteren wanneer er een caravan getrokken gaat worden, blijkt het op de baan helemaal niet nodig. De stabiliteit en het comfort zijn geweldig goed. Het interieur is het stilst van alle driecilinders in deze klasse.



96 kW/130 pk/5.500
230 Nm bij 1.750
1.165 kg
1.200 kg
1.200 kg
75 kg
610-1.660 liter
A
opzet
46/43 cm
8,5 cm
afneembaar
thuiscomer
€ 25.360



C-klasse



Ford Mondeo Wagon
2.0 TDCi aut. 110 kW/150 pk

Volkswagen Passat 4d.
1.4 TSI 110 kW/150 pk

KARAKTERISTIEKEN

weggedrag	De hagelnieuwe Ford Mondeo is de nieuwe maatstaf. Ford heeft een naam hoog te houden als het gaat om wegligging en veiligheidssystemen en dat vind je allemaal terug in de kloeke middenklasser. De combinatie van motor en bak is geweldig voor caravanners die van 'grote stappen, snel thuis' houden. De auto biedt zoveel ruimte dat je je geen zorgen hoeft te maken of de bagage wel mee kan. De enige dissonant is het comfort op klinkers, dat laat te wensen over.		De 'Auto van het Jaar' stelt teleur als trekauto. Waarschijnlijk is de 150 pk TSI niet krachtig genoeg. De motor moet hard werken en laat dat horen. Ook op de tussenacceleratie blijft hij achter. Van binnen is het 'Volkswagen-stijl', dus degelijkheid troef. De chique, lage daklijn dicteert een eveneens lage instap, eenmaal binnen is de ruimte voorin riant. Opvallend is dat zelfs in de sedanuitvoering de kampeeruitrusting ruimschoots past.	
prestaties		110 kW/150 pk/3.500		110 kW/150 pk/5.000
comfort		350 Nm bij 2.000		250 Nm bij 1.500
doelmatigheid		1.497 kg		1.282 kg
motorvermogen/toerental		2.000 kg		1.600 kg
koppel/toerental		1.600 kg		1.300 kg
massa leeg op kenteken		90 kg		90 kg
max. aanhangwagenmassa		525-1.630 liter		586-1.152 liter
KCK-caravanadvies (beladen)		A		A
max. kogeldruk		opzet		opzet
inhoud bagageruimte		46/44 cm		47/44,5 cm
energielabel		8,5 cm		8 cm
hulpspiegels		vast		wegklapbaar
kogelhoogte (onbelast/belast)		thuiscomer		zelfdichtende banden
afstand kogel-bumper		€ 33.795		€ 34.150
type trekhaak				
reservewiel				
vanafprijs				

Kaarten zijn geschud

Ondanks de trend van 'kleiner rijden' is dit segment onder caravanrijders erg populair. Waar we vooral met belangstelling naar uitkijken is de nieuwe Volkswagen Passat. Maar het is een andere C-klasser die er met de winst vandoor gaat.

We reden de Volkswagen Passat al eerder vanwege de optionele *trailer assist*, maar nog nooit uitgebreid.

We kunnen kort zijn: de eveneens nieuwe Ford Mondeo is beter. Op de 12%-hellingstart vragen we ons met kromme tenen af of de Volkswagen wel boven komt. De wielen slaan door dat het een lieve lust is. Op slecht wegdek lijkt de neus te dribbelen. De Mazda heeft last van een overijverig ESP. Op de helling wil de Japanner niet wegvallen: de elektronica smooit de motor vanwege de spinnende wielen. Zetten we het ESP uit dan gaat hij met bokkende banden de heuvel op. De Mercedes is de absolute comfortkoning van het stel. Door de zij-

dezachte demping moet hij bij 80 km/u al afhaken bij de uitwijkproef, terwijl de andere deelnemers makkelijk de 90 km/u halen. De Peugeot 508, toch een 'oudje' in het veld, doet het uitstekend. Hij schurkt dicht tegen de Mondeo aan, die op de baan de beste prestaties levert. Bij de non-driving jury valt een aloud kwaaltje van de Mercedes op. Zowel in de kofferbak als op de achterbank is de ruimte krap. De Mazda6 krijgt lof toegezwaaid voor de prachtige afwerking van het interieur. De Passat stelt ook hier teleur. Met een extra uitroepteken staat in het testrapport te lezen dat de middentunnel achterin heel veel beenruimte opslokt. Mede gezien de enorme prijs van de Mer-

cedes (de testauto kost bijna € 80.000) gaat het steekspel om de winst, net als bij het rijden, tussen de Mondeo en de 508. Ze geven op elkaar weinig toe in slimmigheden in het interieur en in luxe. Het kiezen van de winnaar lukt niet op punten. De juryleden moeten echt in conclaaf en geven uiteindelijk de voorkeur aan de Mondeo. Daarbij weegt mee dat die maar liefst 2.000 kg aan de kogel mag hebben.



Peugeot 508 SW
2.0 HDI 110 kW/150 pk

Die 508 loopt al even mee en kreeg recent een facelift. Hij oogst nog steeds waardering en staat op heel kleine afstand van de winnaar. De motor is magnifiek, hij rekent als beste van de klas af met spoorvorming. Hij is ook de stilste van het stel. De transmissie werkt wat hakerig. Het kost de non-driving jury moeite om zich niet te laten imponeren door de enorm ruime uitrusting van de testauto (telt niet mee). De bagageruimte is door zijn vorm uitstekend te gebruiken.



110 kW/150 pk/3.750
370 Nm bij 2.000
1.495 kg
1.775 kg
1.550 kg
75 kg
560-1.598 liter
A
opzet
40/37,5 cm
11,5 cm
afneembaar
nee (reparatieset)
€ 35.280



Mazda6 Sportbreak 2.0
SkyActiv-G 121 kW/165 pk

De Mazda6 is met afstand de meest imposante auto van de C-klasse. De enorme 19-inch velgen en het fraaie interieur zorgen voor een goede eerste indruk. Maar de wielen dribbelen op slecht wegdek dat het een lieve lust is. De bagageruimte is weliswaar ruim, maar ook vrij ondiep en de stahoogte onder de achterklep is bescheiden. Hij zou voldoende moeten hebben aan zijn 165 pk, maar de prestaties houden niet over. Zijn prijs is gezien zijn kwaliteiten gunstig.



121kW/165pk/6.000
210 Nm bij 4.000
1.280 kg
1.500 kg
1.300 kg
75 kg
522-1.664 liter
B
opzet
45/42,5 cm
8,5 cm
afneembaar
nee (reparatieset)
€ 33.990



Mercedes-Benz C-klasse 4d.
250 Bluetec 4Matic

Mercedes is erin geslaagd om het 'Mercedes-gevoel' terug te brengen in de C-klasse. Hij straalt grandeur uit en rijdt haast sereen. We zouden er zó mee doorrijden naar Zuid-Frankrijk. De non-driving jury spreekt wel van een 'kermisinterieur'. De display die als een tablet op het dashboard staat, is een futuristische knipoog in het verder haast barokke binnenste. Dat de C voor compact staat merk je iets te duidelijk: de binnenruimte houdt niet over.



150kW/204pk/3.800
500 Nm bij 1.600
1.560 kg
1.800 kg
1.650 kg
75 kg
480 liter
D
opzet
40,5/38 cm
8 cm
wegklapbaar
nee (reparatieset)
€ 56.995



Voor de liefhebbers

SUV's zijn van oorsprong geciviliseerde terreinwagens. Het beeld van de imposante mastodonten van weleer is echter afgezwakt. Het meer 'aaibare' model wordt uiteindelijk tot de winnaar van deze klasse gekroond.

Er zijn de nodige lichtvoetige en compacte *sports utility vehicles* bij gekomen de laatste jaren. In onze SUV-klasse zien we zo'n geweldenaar van weleer en een meer 'aaibaar' model naast elkaar: de Kia Sorento 2.2 diesel en de Ford Kuga 1.5 benzine. De eerste geeft alle andere klassedeelnemers volledig het nakijken, zowel op de baan als bij de statische proeven. Maar de fiscale regelingen maken de auto schier onbetaalbaar (bijna € 65.000) en dan is zelfs bij de beste auto de prijs-kwaliteitverhouding zoek. Wat dat betreft is de Kuga gelijk favoriet. Het weggedrag is niet meer dan voldoende, maar met € 30.105 compenseert hij veel. Daar komt bij dat hij op

praktische bruikbaarheid goed scoort. De forse gestaltes beloven dat de SUV's hun passagiers veel te bieden hebben. De hoge instap is dé reden waarom kleinere SUV's zo populair zijn. De Kuga en de Sorento verdienen punten met hun grote en goed toegankelijke bagageruimte. Die van de Mazda CX-5 en de Nissan X-Trail zijn ook oké, maar de stahoogte onder de klep is te bescheiden. Dat maakt het ook lastig om bij de bagage te komen als de caravan is aangekoppeld. Nu SUV's er in meer soorten zijn dan alleen de half-rudimentaire slagschepen in de top van het segment, letten we nadrukkelijker op wegligging en comfort. De Sorento scoort in beide disciplines prima. Bij de

andere drie is het óf wegligging óf comfort. De Kuga rijdt wat gerieflijker, maar voelt in bochten niet zo strak aan als de rest van het testkwartet. Omdat de Mazda en de Nissan een wat straffer onderstel hebben boet je in aan comfort, maar de wegligging is prima in orde. We schrikken wel wanneer we met de Nissan de helling op moeten, want dat lukt maar nauwelijks.

Het testpalet in de SUV-klasse is erg divers. De Kia zetten we op basis van de prijs al buitenspel. Dat maakt de Ford Kuga tot de beste allrounder. Zijn praktische bruikbaarheid en lagere prijs wegen zwaarder dan de betere prestaties van de Nissan en de Mazda.

SUV-klasse



Nissan X-Trail
1.6 dCi All-Mode

KARAKTERISTIEKEN

weggedrag	De Nissan X-Trail heeft	
prestaties	een 1.6-liter diesel met	
comfort	130 pk voorin. Inclusief	
doelmatigheid	caravan mag hij ruim	
motorvermogen/toerental	3.500 kg wegen en dan	
koppel/toerental	lijkt het vermogen aan	
massa leeg op kenteken	de krappe kant. Toch	
max. aanhangwagenmassa	doet hij het helemaal zo	
KCK-caravanadvies (beladen)	slecht nog niet. De proble-	
max. kogeldruk	menen op de helling	
inhoud bagageruimte	zijn een 'ontwerpfout'.	
energielabel	We ontdekken dat de	
hulp spiegels	elektrische handrem te	
kogelhoogte (onbelast/belast)	laat lost, waardoor de	
afstand kogel-bumper	motor smooit. De stoe-	96kW/130pk/4.000
type trekhaak	len geven maar weinig	320 Nm bij 1.750
reservewiel	steun, de derde zitrij is	1.555 kg
vanafprijs	totaal ongeschikt als	2.000 kg
	volwaardige zitplaats.	1.600 kg
		100 kg
		550-1.982 liter
		E
		opzet
		42,5/40 cm
		7,5 cm
		afneembaar
		thuiscomer
		€ 44.100

Getest!

RAMMELSTROKEN EN SPOORVORMING

De DAF-testbaan bestaat uit diverse soorten wegdek. Auto's rijden onder meer over een slechte klinkerweg, een hobbelig wegdek en een met ernstige spoorvorming. Hier beoordelen we de trekauto op comfort en koersvastheid.





Mazda CX-5

SkyActiv-D 129 kW/175 pk

Met de CX-5 gooit Mazda het over de sierlijke boeg. In- en exterieur zijn erg verzorgd. Het stevige onderstel is fijn in onder meer de *lane change*, maar op de klinkers rammel je flink door elkaar. De combinatie van vierwiel aandrijving, automaat en diesel is goud en dat blijkt op de helling. Ondanks het ontbreken van een *hill holder* trekt hij zonder enige moeite de caravan vanuit stilstand omhoog. Helaas merk je die 'gouden combi' ook in de portemonnee.



129kW/175pk/4.500
420 Nm bij 2.000 tpm
1.540 kg
2.000 kg
1.500 kg
88 kg
505-1.620 liter
E
opzet
43,5/41 cm
10 cm
afneembaar
nee (reparatieset)
€ 49.990



Kia Sorento

2.2 CRDi 147 kW/200 pk aut.

De Koreaan is een geweldige auto. Als we er bij wijze van spreken alle testcaravans achter zouden hangen, komt hij nog met gemak van zijn plaats. Vanbinnen is het groot, groter, grootst en weelde in overvloed. Kijken we even niet naar de prijs, dan was de Sorento een serieuze kanshebber voor de titel. Wie geld over heeft voor een stevige trekauto voor een forse caravan is met de Kia goed af. Maar de prijs zet 'm voor particuliere kopers (helaas) buitenspel.



147kW/200pk/3.800
441 Nm bij 1.750
1.580 kg
2.000 kg
1.850 kg
100 kg
605-1.662 liter
G
opzet
44/42,5 cm
8 cm
afneembaar
volwaardig
€ 64.995



Ford Kuga

1.5 EcoBoost 110 kW/150 pk

Ford heeft met de Kuga een leuke auto voor een nette prijs in huis. Je profiteert van de hoge instap en relatief grote interieurruimte. Dat het wat meer op comfort afgestemde onderstel de wegligging nadelig beïnvloedt, zul je op de koop toe moeten toemen. De 1.5-turbomotor is pittig genoeg voor leuke prestaties. Een attractie van jewelste is de achterklep die je kunt openen door met je voet onder de bumper door te zwaaien.



110 kW/150pk/6.000
240 Nm bij 1.500
1.479 kg
2.000 kg
1.450 kg
100 kg
456-1.653 liter
C
opzet
43,5/41 cm
9 cm
afneembaar
nee (reparatieset)
€ 30.105



MPV-klasse



**Mercedes-Benz
B200 CDI**

KARAKTERISTIEKEN

weggedrag	De B-klasse is een <i>family man</i> in hippe designerskleding. Het interieur is ruim en mooi van vorm en afwerking, maar door de dikke raamstijlen voel je opgesloten. Op de weg is hij de klassewinnaar, de 136 pk sterke diesel is krachtig genoeg voor 'm, in combinatie met de 7-traps automaat is het een heerlijkheid. Voor een Mercedes is de prijs nog niet eens zo gek, al is het vreemd dat er geen 12V-aansluiting of noodoplossing voor een lekke band van af kon.	
prestaties		
comfort		
doelmatigheid		
motorvermogen/toerental	100kW/136pk/3.200	
koppel/toerental	300 Nm bij 1.400	
massa leeg op kenteken	1.405 kg	
max. aanhangwagenmassa	1.500 kg	
KCK-caravanadvies (beladen)	1.450 kg	
max. kogeldruk	75 kg	
inhoud bagageruimte	488-1.547 liter	
energielabel	C	
hulp spiegels	opzet	
kogelhoogte (onbelast/belast)	44,5/43 cm	
afstand kogel-bumper	7,5 cm	
type trekhaak	wegklapbaar	
reservewiel	niets (!)	
vanafprijs	€ 38.069	



Getest!

LANE CHANGE

De *lane change* simuleert een uitwijkmanoeuvre bij oplopende snelheid. De snelheid waarmee de handeling verricht kan worden is een indicatie voor de stabiliteit.

Ruimte of rijden

In de MPV-klasse treden drie totaal verschillende auto's aan. De C4 Picasso is met zijn uitgesproken design niet te missen, terwijl de Golf Sportsvan juist heel braaf is getekend. De Mercedes zit daar zo'n beetje tussenin. Zo verschillend als de auto's zijn, zo *close* zijn de uitkomsten.

Een MPV koop je voor de ruimte en veelzijdigheid en daarin scoort vooral de Picasso. De overvloed aan bakjes en slim gevonden gebruiksmogelijkheden vallen zeer in de smaak bij de non-driving jury. Bij Volkswagen en Mercedes beperkt het ruimtewagenidee zich tot een hoge instap en extra hoofdruimte. De Golf Sportsvan biedt ook picknicktafeltjes voor de achterpassagiers. Het contrast tussen de ruimtebeleving in de Picasso en de B-klasse is enorm. De eerste lijkt wel een glazen koepel, zo veel glas heb je om je heen. Het B-klasse-interieur geeft daarentegen een 'opgesloten' gevoel. Als MPV wint de Picasso, maar er moet

ook gereden worden en dan zijn we minder enthousiast over de Fransman. De driecilinder 1.2 is nadrukkelijk hoorbaar en lijkt wat futloos. Op het punt van wegligging blijft de Picasso duidelijk achter bij de Golf Sportsvan en de Mercedes. Vooral de Volkswagen is enorm stabiel, zowel bij spoorvorming als in de uitwijk-oefening. De Mercedes moet 'm daar iets in toegeven, maar compenseert het weer met een stiller interieur. De beide Duitsers komen met een automaat en dat leidt tot een perfecte score op de helling. De handgeschakelde Citroën schiet daar ernstig tekort, hij komt ternauwernood boven. Opvallend is dat alle drie de auto's op slecht wegdek een minder prettige

wegligging hebben. Met name op de klinkers is het comfort voor de inzittenden ver te zoeken.

De meerwaarde van de duurdere Mercedes kunnen we niet ontdekken, waardoor deze als eerste afvalt. De Citroën is qua interieur de beste MPV, maar laat op de baan te veel punten liggen. De Golf Sportsvan doet het daar juist prima en is ruimtelijk en veelzijdig genoeg om MPV te heten. Daarom is hij winnaar van deze klasse.



KLASSE WINNAAR MPV

Volkswagen Golf Sportsvan 1.4 TSI 150

Sportsvan is de hippe naam voor de opvolger van de Golf Plus. Je krijgt het 'welkomthuis'-gevoel als je instapt, alles voelt vertrouwd aan. Functionaliteit is troef, echt spannend kunnen we het niet noemen. Wij rijden 'm in de ideale configuratie, namelijk met een pittige benzinemotor gekoppeld aan een DSG-bak. Zelfs bij 90 km/u blijft hij in de *lane change* prachtig op koers. De non-driving jury merkt op dat de Sportsvan een echte vakantieauto is.



110kW/150pk/5.000
250 Nm bij 1.500
1.309 kg
1.500 kg
1.350 kg
80 kg
500-1.520 liter
B
opzet
42,5-40 cm
7 cm
wegklapbaar
thuiscomer
€ 33.950

Met zijn opvallende snoet is de Picasso een auto waar je van moet houden. Vanbinnen zet dat eigenzinnige door. De vormgeving en de ruimtelijke indeling zijn zeer verfrissend. Wat dat betreft zet hij de familietraditie voort. De driecilindermotor leidt tot een gunstig A-label, maar daar betaal je wel de tol voor. Met een caravan die hij volgens het boekje mag trekken, zakt hij door het ijs. Het comfort houdt niet over. Hij compenseert dat voor een groot deel met zijn veelzijdige interieur.



Citroën C4 Picasso 1.2 PureTech 130



96kW/130pk/5.500
230 Nm bij 1.750 tpm
1.255 kg
1.470 kg
1.300 kg
70 kg
537-1.851 liter
A
opzet
44/41 cm
7,5 cm
afneembaar
thuiscomer
€ 24.490

Getest!

SNELHEID EN COMFORT

Op de hogesnelheidsbaan meten we de tussenacceleratie en beoordelen we het interieurgeluid





Ga naar anwb.nl/trekauto-van-het-jaar
voor een filmpje over
de Trekautoverkiezing
van het Jaar 2015

Trekauto's van het Jaar

1991: Nissan Primera
1992: Volkswagen Golf
1993: Citroën Xantia
1994: Subaru Impreza
1995: Nissan Maxima
1996: Peugeot 406
1997: Renault Scénic
1998: Alfa Romeo 156
1999: Subaru Legacy
2000: Opel Zafira
2001: Volvo S60
2002: Honda Stream
2003: Peugeot 307 SW
2004: Volkswagen Golf
2005: Citroën C4
2006: Peugeot 307
2007: Volkswagen Touran
2008: Citroën C5
2009: Skoda Superb
2010: Skoda Yeti
2011: Peugeot 508
2012: Ford Focus
2013: Volkswagen Golf
2014: Peugeot 308

And the winner is....

Met de Golf Sportsvan zet Volkswagen een dijk van een auto in de markt. Zag zijn voorganger er wat belegen uit, de Sportsvan is een lekker 'dik' ogende auto. Je voelt je ook meteen thuis in het interieur. De frivoliteit spat er niet vanaf, maar het is zeker goed verzorgd. De 1.4 TSI-motor is een prima partner voor deze auto, zeker in combinatie met de razendsnel schakelende DSG-bak. Hij zit qua ruimte tussen de hatchback Golf en de MPV Touran in en biedt het beste van beide werelden. Hij heeft de stabiliteit van een lagere auto en de ruimte van een MPV. De prijs is heel netjes voor een auto van dit kaliber. Met een caravan aan de haak boezemt hij vertrouwen in, zijn techniek is geknipt voor comfortabele vakantiekilometers. Enige kritische kanttekening is het comfort voor inzittenden op slecht wegdek. Dat zou beter kunnen. Maar de beide jury's waren unaniem: de Volkswagen Golf Sportsvan is Trekauto van het Jaar 2015!