

Transporter multitest

Goede argumenten snel gevonden

Argumenten om een quad met laadbak te kopen zijn al snel gevonden, merkten we na een test van vijf populaire vierwielaangedreven versies: vier diesels en één op benzine. Transporters spreken volwassen jongens aan, maar of ze economisch interessant zijn blijft de vraag...

Tekst: Henk Beunk – Foto's: Henk Beunk, Willem van den Broek, Patrick Medema, Gertjan Zevenbergen

Een transporter is een aansprekend vervoermiddel. Dat staat buiten kijf. Iedereen is enthousiast. Je stapt er zo op en rijdt er zo mee weg. Ondertussen neem je al de zaken die je nodig hebt mee in het 'bakje'. Dat daarin geen echt grote spullen passen, telt niet noemenswaardig. Je ervaart vooral het gemak als je de koeien ophaalt of een afrastering repareert. Lange kavelpaden zijn met een top van 50 km/h een fluitje van een cent. Nat, rul, ruig of een helling?

Geen probleem. Met 4wd en een sper in het differentieel kom je bijna overal door. Als je hem gebruikt als landbouwvoertuig (inclusief de afgeknotte driehoek) is rode diesel toegestaan. De Polaris in onze test van vijf machines heeft dat voordeel overigens niet, want die rijdt op benzine. Maar volgens importeur JeeGee komt er van dit Amerikaanse merk binnenkort wel een versie met een zelfontbrander.

Voldoende trekkracht

Een transporter kan ook nog eens goed met een aanhanger overweg. Bij onze proef met een tandemversie van 780 kg met daarop 800 kg aan lading en de handrem aangetrokken, vonden ze echter alle vijf hun Waterloo. Met 300 kg aan lading kwam de Kubota als enige weg, ook op 2wd. Van de overige diesels lukte het de John Deere op 4wd net niet, de JCB en

de Massey Ferguson wel. Leeg, maar nog steeds met de handrem erop, ging ook de John Deere met de aanhanger aan de haal en lukte het de Polaris met zijn benzine-motor nog steeds niet. Hem ontbreekt het aan voldoende koppel. Dat neemt niet weg dat deze transporter enkel met zichzelf en een gewicht van slechts 600 kg veruit het vlotste wegsprint. Samen met z'n top van 77 km/h, de soepele vering en het blitse uiterlijk, appelleert de Polaris optimaal aan sportiviteit. De Kubota zit aan de andere kant van het spectrum: die ervaar je vooral als praktisch. Hij heeft ook als enige drie snelheidstrajecten en kan in de kruip heel constant langzaam rijden. De andere vier zijn dan met hun twee 'groepen' via een mechanische cvt of automatische transmissie wat onrustiger.

Veel opties

De meeste transporters hebben standaard een veiligheidsframe. Dat is stoer als het warm en droog is. Bij kou en regen bieden een ruit en een dak voordelen.

John Deere had die ruit als optie. Ook bij de andere transporters is zo'n ruit leverbaar; hetzelfde geldt voor portieren. De transporter wordt dan wel een soort vrachtwagentje. Het open karakter gaat verloren en daarmee het vlotte op- en afstappen. Uiteraard heeft ook iedere optie, waaronder trekhaken en kiepcilinders, een meerprijs. Daarom zijn in de tabel naast de prijs in geteste uitvoering ook de standaardprijs en de belangrijkste verschillen te vinden. Het loont daarop te letten. Los daarvan laat het voordeel van een transporter zich moeilijk in geld uitdrukken, of je moet specifiek werk hebben dat een ander voertuig niet kan. Wat blijft is het feit dat een transporter tot de verbeelding spreekt. Z'n chauffeur heeft dus al gauw het idee dat hij zinvol bezig is. Zo'n gevoel is onbetaalbaar. Temeer omdat het 52 weken per jaar van toepassing is. Verzekeringsmaatschappijen tonen zich niet altijd even enthousiast, maar als uw reputatie

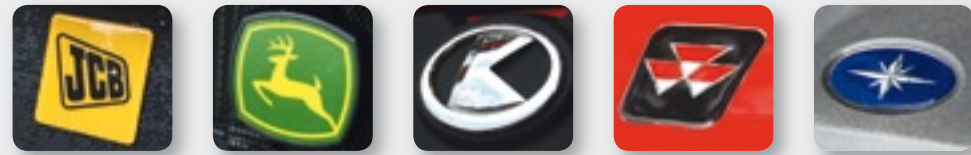
redelijk ongeschonden is, krijgt u hem over het algemeen als landbouwvoertuig met de afgeknotte driehoek voor gebruik op of om het eigen erf wel onder de dekking. Bij te veel privé gebruik en gebruik door bestuurders jonger dan 18 jaar ligt dat moeilijker.

Prijs-kwaliteitverhouding

Als u een transporter puur koopt voor het praktisch nut, kies dan de Kubota. Voelt u zich dynamisch en laat u dat graag zien, dan is de Polaris met z'n benzinemotor de beste keus. Denkt u vooral allround, dan is de John Deere een goede keus, maar die is jammer genoeg wel pittig aan de prijs.



Technische gegevens en metingen van vijf transporters



Merk	JCB	John Deere	Kubota	Massey Ferguson	Polaris
Type	Groundhog 4x4	Gator XUV 850	RTV 900	20 MD	Ranger HD 700
Merk motor	Lombardini	Yanmar	Kubota	Perkins	Polaris
Maximumvermogen (kW / pk)	19,5 / 26	18,3 / 25	16,0 / 22	15,0 / 22	29,5 / 40
Cilinders / inhoud	3 / 1028	3 / 854	3 / 898	3 / 760	2 / 683
Brandstof	diesel	diesel	diesel	diesel	benzine
Tankinhoud (l)	39	20	28	22	34
Transmissie	cvt	cvt	hydrostaat	cvt	automaat
Groepen F + R	2 + 1	2 + 1	3 + 1	2 + 1	2 + 1
Stuurbechrachting	nee	nee	ja	nee	ja
Bandenmaat voor	23x10.50-12	25x11.00-12	25x10.00-12	25x10.00-12	26x9.00R12
Bandenmaat achter	23x10.50-12	25x11.00-12	25x10.00-12	25x10.00-12	26x11R12
Maximale last in laadbak (kg)	500	450	500	410	450
Maximaal trekgewicht (kg)	500	590	590	750	900

Eigen metingen Veehouderij Techniek

Voertuiggewicht (kg)	860	780	940	800	600
Lengte (cm)	292	291	301	301	288
Breedte (cm)	148	164	156	164	154
Hoogte (cm)	190	190	214	190	190
Spoorbreedte (cm)	123	125	115 voor / 118 achter	131	123
Wielbasis (cm)	195	202	197	198	193
Bodemvrijheid (cm)	18	23	18	22	29
Laadbak binnenlengte (cm)	105	107 - 110	119	107	92
Laadbak binnenbreedte (cm)	139	119 - 122	132	132	138
Laadbak diepte (cm)	23	22	29	29	28
Laadbak waterinhoud (l)	336	ca. 288	456	410	355
Draaicirkel links / rechts (cm)	735 / 710	790 / 735	810 / 820	810 / 800	790 / 800
Topsnelheid (km/h)	46,0	48,0	39,5	43,0	77,0
Acceleratie 20 m met aanhanger (sec)	4,90	5,30	6,30	5,30	4,50
Acceleratie in 40 m met aanhanger + 800 kg (sec)	8,75	9,35	11,30	9,20	7,90

Trekkrachtproeven *

2wd aanhanger leeg	ja	ja	ja	ja	nee
4wd aanhanger leeg	ja	ja	ja	ja	nee
2wd aanhanger + 300 kg	nee	nee	ja	krap	nee
4wd aanhanger + 300 kg	ja	krap	ja	ja	nee
2wd aanhanger + 800 kg	nee	nee	nee	nee	nee
4wd aanhanger + 800 kg	nee	nee	nee	nee	nee

* met 780 kg zware tandem-aanhanger op de handrem: zonder last, met 300 kg of met 800 kg belading

Brutoprijs excl. btw standaard (euro)	15.980	15.776	17.960	15.920	14.602 excl. bpm
Brutoprijs excl. btw getest (euro)	15.884	19.530	18.310	16.265	14.675 excl. bpm
Meer- of minderprijs (euro)	-96 banden 23 inch	zie artikel	+350 dakje	+345 trekhaak	+73 trekhaak

Eindoordeel

Comfort/Bediening	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Prestaties	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Kwaliteit/Onderhoud	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Praktische waarde	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Funfactor	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

slecht ★★★★★ onvoldoende ★★★★★ matig ★★★★★ voldoende ★★★★★ goed ★★★★★ zeer goed ★★★★★

JCB Groundhog 4x4

Stoer en fel met kanttekeningen



De Groundhog van JCB oogt stoer en maakt een degelijke indruk. Je loopt de JCB vrij makkelijk in en uit: de doorgang voor de voeten is breed en de vloerhoogte (37 cm) gemiddeld. Een laagje schuim om de framebuis bij het achterhoofd zou niet verkeerd zijn. De buitenspiegels zitten bij het opstappen geregeld in de weg. De stoelen zijn niet geveerd en niet verstelbaar, maar het zitcomfort is in grote lijnen goed. De stoelen zijn voorover klapbaar om ze bij regen droog te houden. Voor een 'safe' gevoel bij de rijder is er een praktische handgreep.

Opbergruimte voor grote attributen is er niet en het rondomzicht voldoet.

Draait scherp

De startbeveiliging (pook in neutraal en handrem aan) zit verse chauffeurs soms dwars. Het schakelpatroon is duidelijk ondanks dat de aanduiding N ontbreekt. Tussen veld en transport valt er met enig gevoel kraakloos te schakelen. Een minpunt is de invloed van de voorwielen op het sturen; het stuur kan bij het raken van obstakels uit de handen slaan. Ook vraagt het sturen vrij

veel kracht. Dat JCB desondanks aanstuurt op een goede indruk komt door de kleine draaicirkel: de Groundhog is zeer wendbaar. De bediening van het rij- annex gaspedaal kan beter en het rempedaal vraagt een pittige trapkracht. De duidelijkheid bij het cluster-tje tuimelschakelaars is niet optimaal; curieus is de brandstofmeter rechts naast de rechterstoel. Gelukkig stap je ook vaak rechts in of op, dus daar kom je hem net als de vuldop wel tegen. De tankinhoud is met 39 liter ruim voldoende en het overige onderhoud speelt zich vooral af onder de kiepbare laadbak. Het zit daar wel goed. Het instructieboekje is een voorbeeld van volledigheid. De beide werklampen aan de voorzijde op het veiligheidsframe ogen stoer.

Snel en fel

Met 19,5 kW (26 pk) zit de JCB ruim in z'n vermogen; bij de acceleratieproef met de lege tandem-aanhanger waren de 20 meters al na 4,9 seconden afgelegd. Als topsnelheid noteerden we 46,0 km/h. Door de relatief kleine banden (23 inch) van onze Belgische testmachine (Nederland voert standaard 25 inch) voelde de Groundhog bij transport wat zweverig. Met schijfremmen rondom staat hij voldoende snel stil. De laadbak heeft een relatief lage tildrempel en de zijkleppen kunnen eraf. In gesloten toestand kieren ze wat; de waterinhoud van de bak (336 liter) is bescheiden. Met z'n 148 cm (zonder buitenspiegels) is de JCB vrij smal, maar hij scoort met zijn gewicht van 860 kg bovengemiddeld. De bodemvrijheid onder de vooras is met 18 cm gering.

De Groundhog is de goedkoopste diesel in onze test. Daardoor scoort hij in de prijs-prestatieverhouding beter dan dat hij op grond van het technische eindoordeel doet vermoeden.

Comfort/Bediening	★★★★★
Prestaties	★★★★★
Kwaliteit/Onderhoud	★★★★★
Praktische waarde	★★★★★
Funfactor	★★★★★



Plus

- + optisch geslaagd en goed afgewerkt
- + kleine draaicirkel

Min

- vrij zwaar sturen en invloed van voorwielen
- plaats buitenspiegels minder gunstig

JD Gator XUV 850 D

Allround doordacht en comfortabel



Bij mooi weer zit je het liefst buiten. Een voorruit en een dak zijn echter comfortabel bij transport en als het koud is. Dat geldt ook bij regen. Wel wervelt er dan vocht door de 'cabine' van onze geteste Gator. Hij maakt indruk door z'n ruime in- en uitstap, soepele rijgedrag en makkelijke bediening.

Praktisch comfort

De Gator ligt qua lengte en hoogte in lijn met de concurrentie, maar is in de breedte groter door de bull-bar. Hij oogt desondanks rank. Dat komt door de compacte motorkap

en de naar binnen buigende 'cabine' van Mauser. Dit frame is standaard en het heeft een dwarsbalk achter het hoofd van de bestuurder; gelukkig is die wel bekleed. Beide stoelen zijn voorover te klappen, maar die van de rijder blijft niet staan. Het zitcomfort is goed en de chauffeursstoel heeft een lengteverstelling. De rijder mist goed houvast: voor de handgreep op het dashboard moet je te veel voorover buigen. Het rondomzicht is, als de voorruit schoon blijft, goed. Doordat de 'cabine' aan de bovenkant naar binnen buigt is het passeren van obsta-

kels makkelijk. Het openen van de 'motor-kap' is door de voorruit wat omslachtig, maar er zit niet veel onder. De tankdop en de brandstofmeter zitten links van de chauffeur, het luchtfilter rechts van de rijder. De Gator biedt een praktisch opbergvak en er is plaats voor blikjes.

Bediening oké

Om te kunnen starten moet de pook in neutraal staan; het patroon spreekt voor zich. Kraakvrij schakelen on-the-go van L naar H of omgekeerd is lastig. De bediening van rem en rijpedaal is zoals je verwacht. Het sturen vraagt bij lage snelheden wat kracht, maar dat is niet storend. In de draaicirkel zit er verschil tussen rechtsom (klein) en linksom (normaal). Het rijcomfort is zowel leeg als beladen goed, maar de remwerking valt met last wat tegen; ook is de XUV dan iets zweverig. Verlichting is aanwezig, een snelheidsmeter ontbreekt; de controlelampjes zijn goed afleesbaar. De laadbak is relatief smal en vrij ondiep, maar wel nagenoeg waterdicht en bekleed met kunststof (optie). De kiepcilinder (ook een optie) maakt het lossen makkelijk, maar de spatborden die aan de bak zitten en de banden hinderen elkaar dan wat. Van het sluitmechanisme van de laadklep worden we niet enthousiast. De trekkracht van de Gator was iets minder dan die van de concurrentie; de top van 48 km/h is daarentegen pittig. De acceleratie valt onder de noemer gemiddeld; dat heeft als voordeel dat de JD bij acuut volgas de zode niet molt. Dat hij als enige een echte vierwielaandrijving heeft, speelt daarin ook een rol.

De XUV kost standaard 15.776 euro. Dat lijkt gunstig, maar de banden (513 euro), de voorruit (856 euro) en de kiepcilinder (1.169 euro) zitten daar niet bij in; ook de bullbars en de kunststof bakbekleding niet.

Comfort/Bediening ★★★★★
 Prestaties ★★★★★
 Kwaliteit/Onderhoud ★★★★★
 Praktische waarde ★★★★★
 Funfactor ★★★★★



Plus

- + op alle fronten goed doordacht
- + comfortabel en snel

Min

- remwerking beladen matig
- trekkracht kan iets beter

Kubota RTV 900

Praktisch en voorspelbaar



De RTV 900 van Kubota oogt als een praktisch voertuig. Hij is uitgerust met een hydrostaat. Dat heeft als nadeel dat hij stug 'rijdt' als het koud is. De olie moet eerst op temperatuur komen. Dan nog reageert een hydrostaat wat nukkiger dan een cvt. Daar moet je aan wennen; ook aan het feit dat 38 km/h bij transport niet echt snel is. Op het kavelpad en in de wei is het dik voldoende. De RTV blinkt daar uit door z'n trekkracht. Het hoge eigen gewicht speelt daarin een rol en dat hindert weer bij de acceleratie. Dat doet de RTV rustig en daardoor trek je op

een grasveld de zode niet kapot. De Kubota heeft als enige een tuin en parkprofiel op de banden en achter een starre as met bladveren. Ook als enige heeft hij natte schijfremmen in de wielnaven.

Grote bak

Dat de RTV vooral praktisch is, blijkt ook uit 119 cm binnenbreedte van de laadbak. Een europallet past daar op een haar na overdwars in. In de lengte lukt het probleemloos. De inhoud van de bak is met dik 450 liter groot. Als je die vol hebt met zand, komt het

hydraulisch kiepen goed van pas. Het openen van de achterklep vergt twee handen en is dus minder logisch, net zoals het kieren van het plaatwerk. Positief is het onderhoud. Je kunt overal probleemloos bij. De bodemvrijheid is met 18 cm gering en de hoogte met 214 cm aanzienlijk. Onder het cabinedak zit veel vrije ruimte. Dat is een veilig idee op oneffen terrein. Door het hoge dak en door het smalle spoor ten opzichte van de breedte, oogt de RTV minder sportief dan de transporters die de wielen wat meer aan de buitenkant hebben.

Comfortkwesaties

De pook in het dashboard moet in neutraal om te kunnen starten, dat is logisch. De pook schakelt wat stug, maar redelijk zonder kraken. Hij heeft een duidelijk patroon en een top van 38 km/h. De combinatie van kruip en hydrostaat maakt een lage en constante snelheid mogelijk. Dat is vrij uniek. Het rijpedaal mag wel wat lichter bedienen. De op- en afstap zijn goed te doen, ondanks een vloerhoogte van 47 cm en een buitenspiegel die op de plek zit waar je met de hand het frame wilt pakken. De ruimte voor de voeten is beperkt. Als chauffeur zit je op een geveerde stoel, voor de rijder is dat een optie. De wielvering is achter vrij stug en de wand van het frame hindert het zicht. De ene buitenspiegel (de tweede is een optie) kan dat niet compenseren. De controlelampjes zijn goed afleesbaar en de bediening van de richtingaanwijzer is logisch. Het opbergen van klein spul valt wat tegen. De draaicirkel is ruim 8 meter, maar de RTV had wel stuurbekrachtiging.

De Kubota RTV 900 heeft in de uitvoering zoals wij hem testten met 18.310 euro een pittig prijskaartje. Dat hoeft geen bezwaar te zijn, want de RTV voldoet praktisch het best van de vijf geteste transporters.

Comfort/Bediening ★★★★★
 Prestaties ★★★★★
 Kwaliteit/Onderhoud ★★★★★
 Praktische waarde ★★★★★
 Funfactor ★★★★★



Plus

- + praktisch werkpaard met grote bak
- + lage snelheid goed constant te houden

Min

- acceleratie en topsnelheid beperkt
- vrij stug en zwaar

Massey Ferguson 20 MD

Praktisch en ongecompliceerd



De Massey Ferguson komt in een eerste indruk ongecompliceerd over. Bij de op- en afstap is het wennen aan de vrij hoge beugel die naast de stoel zit; die is bedoeld voor zijdelings houvast. Voor de rest is het op- en afstappen door de lage vloerhoogte makkelijk. Een lang persoon kan het frame ervaren als wat laag. De chauffeur zit geveerd en kan z'n zetel in de lengte en qua gewicht optimaliseren. De rijder kan dat niet; wel zit voor hem of haar de handgreep rechtsvoor precies goed. Hetzelfde geldt voor de praktische mogelijkheden om

klein spul op te bergen. Het zicht geeft geen reden tot op- of aanmerkingen; de spiegel links zit op de goede hoogte. Rechts zouden wij er ook één nemen. Rijden doet de MD, op het iets zware sturen na, zoals je verwacht, en beladen is hij soepeler dan onbeladen. Een dashboard ontbreekt, controlelampjes en metertjes zijn er weinig. Wat meer pictogrammen zouden handig zijn. De bediening van de knipperlichten met een tuimelschakelaar met pijltjes naar boven en naar beneden is onlogisch.

Zoals je verwacht

De mechanische continu variabele transmissie laat zich met gebruik van de voetrem voldoende vlot schakelen tussen voor- en achteruit. De fraaie pook moet in neutraal staan om te kunnen starten en het patroon is goed aangeduid; zo hoort dat. Dat de motor afslaat op het moment dat je weg wilt rijden met aangetrokken handrem heeft ook onpraktische kanten. Het rem- en het rijpedaal werken zoals je verwacht; de machine rolt plezierig soepel uit. Het stuurwiel is niet verstelbaar en bekrachtiging ontbreekt; achteruitrijden is desondanks redelijk makkelijk. Je kunt de rechterarm op de beklede achterrand leggen en het zicht naar achteren is onbelemmerd. De draaicirkel is normaal. De pneumatische demper onder de bak helpt bij het handmatig kiepen, maar biedt ook weerstand bij het neerklappen. De vrij grote bak (410 liter waterinhoud) kiert aan de achterzijde en de machine maakt wat rammelgeluiden.

Goede prestaties

Accelereren doet de MD redelijk gedreven, maar dat leidt niet noemenswaardig tot zodebeschadiging. Een top van 43 km/h is op de openbare weg net genoeg. Trekkracht leverde de MD ruim voldoende. De voorwielen schakelen automatisch bij zo gauw ze snelheidsverschil met de achterwielen signaleren, maar ze zijn ook handmatig bij te schakelen. De peilstok van de motorolie is slecht bereikbaar en het 'motorkapje' wat slap. Het luchtfilter zit onder de chauffeursstoel. Die blijft vanzelf in die kiepstand staan en dat is een voordeel bij regen.

De transporter van MF is vooral praktisch. Hij doet wat hij doen moet en heeft een voldoende grote laadbak. De 20 pk Perkins krijgt zijn vermogen prima op de grond. Met 6 mille biedt de MF waar voor zijn geld.

Comfort/Bediening ★★★★★
Prestaties ★★★★★
Kwaliteit/Onderhoud ★★★★★
Praktische waarde ★★★★★
Funfactor ★★★★★



Plus

+ voorspelbaar en vertrouwd
+ beladen comfortabel gedrag

Min

– leeg vrij stug
– vrij sobere machine

Polaris 700 Ranger HD

Jongensdroom



De Ranger HD appeleert als geen ander aan een sportief gevoel. Een top van 77 km/h is spectaculair snel en wel iets om met jeugdige bestuurders in de gaten te houden. Het verbaast ons dan ook dat deze Ranger geen spiegels heeft en geen richtingaanwijzers. Ook omdat je door het prima rijcomfort graag even met de HD in off-road-versie naar het dorp zoekt. Daar komt bij dat de tweecilinder supersnel accelereert: onbeladen legt hij in 4,5 seconden 20 meter af. Met een aanhangertje van 760 kg en 800 kg lading is dat nog geen 8 seconden over 40 meter. De kans om een

graszode te mollen is dus volop aanwezig. Toch is de trekkracht via de automatische transmissie vanuit stilstand beperkt. Met de aanhanger onbeladen en de handrem erop, kwam de Polaris niet weg. Of een benzine-motor een nadeel is, laten we aan u over. Met de gehomologeerde versie die de importeur normaal aanbiedt (inclusief spiegels, kentekens en dergelijke) rij je tenslotte zo naar de pomp. Met een 0,68 liter motor kun je met 34 liter tankinhoud een hele poos vooruit.

Prima comfort

De in- en uitstapbreedte voor de voeten zijn beperkt, maar de verdere 'bewegingsvrijheid' is ruim voldoende. Praktisch is het stootkussenje achter het hoofd. Curieus is het feit dat er geen aparte stoelen zijn, maar een driezit-bank. Die is niet verstelbaar, maar doordat het stuurwiel dat wel is, mis je als chauffeur niets. Ook niet bij het rijden, want de soepele vering en de radiaalbanden nemen iedere oneffenheid weg. De stuurbekrachtiging maakt manoeuvreren tot een 'eitje' en de bodemvrijheid is met 29 cm groot. De 4wd schakelt automatisch bij en dat kan ook met de hand. In het zicht rondom zijn er geen obstakels. De rijder vindt rechtsvoor aan het veiligheidsframe een goed houvast. Om persoonlijke zaken op te bergen biedt geen enkele transporter zoveel mogelijkheden als de Polaris. De laadbak is met 92 cm binnenlengte kort, maar wel breed en vrij diep. Hij biedt praktische vastzjor- en vastzetmogelijkheden en de achterklep is met één hand te ontgrendelen; prima. Een kiepcilinder ontbrak bij ons, maar die is uiteraard wel een optie.

Het oog wil ook wat

De Polaris heeft als enige achter bredere banden dan voor, als enige 26 inch rubber en als enige lichtmetalen velgen. Sportief. De blitse snelheidsmeter met het info-display doen daar nog een schep bovenop. Het schakelpatroon is logisch en de geperforeerde schijfremmen doen hun werk naar behoren. Dat is maar goed ook, want met 450 kg als maximum in de bak hangt hij fors achterover en voelt het sturen onzeker. □

De Ranger HD is met z'n prijs van 14.600 euro een prima aanbod: rijplezier verzekerd! Importeur JeeGee voert in ons land vooral de homologatie-versie. Daar komt wel 2.622 euro BPM bij.

Comfort/Bediening ★★★★★
Prestaties ★★★★★
Kwaliteit/Onderhoud ★★★★★
Praktische waarde ★★★★★
Funfactor ★★★★★



Plus

+ sportief met prima prestaties
+ rijcomfort op hoog niveau

Min

– benzinemotor
– topsnelheid (te) hoog