



Geely E2

Populair om een reden

Autotest | Geely behoort tot de grootste autofabrikanten in China. Het is namelijk behalve een automerk ook de eigenaar van vele andere merken (Volvo, Lotus, Zeekr en meer). De populairste auto van Geely is momenteel de E2. Dat model komt nu ook naar Nederland. Wat maakt de E2 zo populair? En is dat voldoende reden om ook in Nederland succes te behalen?

Wie goed kijkt naar de E2, ziet vanzelf waarom de E2 zo populair is. Het is de grootste auto in zijn soort. De E2 is groter dan andere compacte auto's en biedt daarom ook de langste wielbasis. Tegelijkertijd is de E2 lager dan gemiddeld voor een elegant silhouet.

Ruimte voor vier

De E2 biedt ruimte aan vier Europese volwassenen en dat is bijzonder voor een compacte auto. Daarbij heeft de E2 de grootste bagageruimte in zijn segment, volop bergvakken in het interieur (inclusief een slim vak onder de achterbank) en een bergruimte onder de motorkap. De hier gereden top-uitvoering heeft zelfs een elektrisch bedienbare achterklep. Heel chic!

Net als het exterieur heeft het interieur een typisch Chinese vormgeving. Alles is zo vriendelijk mogelijk vormgegeven om de drempel tot het vreemde zo laag mogelijk te maken. Ook binnenin bedient de E2 zich daarom van vloeiende lijnen, inclusief een "zwevende" middenconsole zodat eronder een handige bergruimte ontstaat. In plaats van een dashboardkastje heeft de E2 een dashboardlade. Die is diep en kan worden voorzien van accessoires, zoals het hier getoonde tableau waarmee het dienst kan doen als tafeltje. De stoelen zijn bekleed met vegan

Ieder om de milieubelasting tijdens de productie te beperken.

Software defined vehicle

De Geely E2 is een zogenaamd "software defined vehicle". Alles wat door een computer kan worden bediend, wordt door een computer bediend: van de motor via de deurehendel tot de radio. Dat maakt de productie goedkoper en maakt het mogelijk om de auto tot in lengte van jaren te verbeteren met software updates. Vervolgens heeft dat weer als voordeel dat de auto langer meegaat. De fabrikant kan daarom langer verdienen aan de investering, terwijl de klant een auto heeft die minder snel veroudert.

De computer van de E2 draait op Geely's eigen besturingssysteem genaamd "FlyMe". Hier heeft de redactie al goede ervaringen mee opgedaan tijdens de test van de Geely E5. Echter, dat grotere model heeft beduidend grotere beeldschermen en diezelfde dialogen zijn minder makkelijk leesbaar op de kleinere schermpjes van de E2. Tevens heeft de E2 een eenvoudiger audiosysteem dan de E5, maar gelukkig is de klankkleur hetzelfde: neutraal, helder en daarom ook na vele uren nog aangenaam om naar te luisteren.

Software-update gewenst

Geely heeft het ingebouwde navigatiesysteem aangepast voor de Europese markt, want de Europese Unie staat online navigatie op basis van servers in China niet toe. De E2 maakt daarom gebruik van de diensten van HERE, zij het met wisselend resultaat. De navigatie is goed, maar de spraakherkenning laat veel te wensen over. Lees daarom na het uitspreken van de naam van de straat en stad heel zorgvuldig op het beeldscherm na of de computer het juiste heeft verstaan!

Autozine heeft in een zeer pril stadium met een handgebouwd pre-productie exemplaar van de E2 gereden en dat is mede te merken aan de vele onhandige vertalingen. Daarnaast zijn de veiligheidsvoorzieningen veel te scherp afgesteld. Het is mogelijk om alle voorkeursinstellingen (geen waarschuwing bij te hoge snelheid, camera die op

gezicht is gericht uitschakelen) te bundelen onder een snelkoppeling. Echter, het uitschakelen van de automatische stuurcorrectie had slechts tot gevolg dat deze slechts minder prominent aanwezig is. Wanneer deze functie is ingeschakeld, is het rijden met de E2 als een continue wedstrijd armpje-drukken tegen de computer. In de stad klinkt op willekeurige momenten een alarm voor het niet dragen van de veiligheidsgordel, terwijl iedereen die om had. De adaptieve cruise-control verdient juist een pluim: die kan filerijden en het rijden op de snelweg grotendeels overnemen.

Apple CarPlay, Android Auto en generieke apparaten met Bluetooth worden allemaal ondersteund. Echter: niet tegelijkertijd. Wie naar muziek wil luisteren via Bluetooth van het ene apparaat en wil navigeren via AppleCarplay wacht een teleurstelling. Houd er tevens rekening mee dat aan het begin van iedere rit met de hand een verbinding moet worden gemaakt met een Bluetooth-apparaat voordat muziek kan worden geluisterd. En nu we toch aan het zeuren zijn: het klimaatcontrolesysteem werkt niet naar de gevraagde temperatuur, maar blaast simpelweg continu lucht van de gevraagde temperatuur de cabine in (zoals de meeste Chinese auto's dat doen). Kortom: laat die software updates maar komen, liever vandaag dan morgen.

Elektrische auto: goedkoop in aanschaf en gebruik

Afhankelijk van de gekozen uitvoering heeft de batterij een capaciteit van 35 kWh of 47 kWh, waarmee de actieradius respectievelijk 252 km of 345 km bedraagt. In beide gevallen staat dat in een gunstige verhouding tot de prijs van de auto. Let op dat ook het motorvermogen verschilt per uitvoering. De basisversie ("Pro") is goed voor 81 pk, terwijl de duurdere versies 115 pk op de achterwielen overbrengen. In alle gevallen bedraagt het koppel 150 Nm en juist dat is bepalend voor het karakter van een elektrische auto (kortom: kies gerust voor de basisversie).

De E2 is uiteraard veel stiller en soepeler dan soortgelijke auto's met verbrandingsmotor. De E2 is echter niet stiller dan alle elektrische auto's. Op lage

snelheid klinkt het geluid waarmee voetgangers worden gewaarschuwd ook in de cabine, terwijl op hoge snelheid een fluit van de elektromotor hoorbaar is. Zoals het hoort, kan de bestuurder bepalen hoe sterk de E2 op de motor afremt en dus hoeveel energie wordt teruggewonnen. Daarbij kan de E2 geheel tot stilstand komen door het stroompedaal simpelweg los te laten. Ook heel handig: als het rempedaal diep wordt ingetrapt, blijft de auto stilstaan nadat het pedaal weer wordt losgelaten. Wanneer het rempedaal minder diep wordt ingetrapt, begint de auto weer te rollen zodra het pedaal wordt losgelaten.

De proefrit vond plaats onder gunstige weersomstandigheden (25 graden, droog, windstil), maar alle zitplaatsen waren in gebruik. Desondanks kwam het gemiddelde verbruik uit op 11.9 kWh / 100 km. Dat is veel zuiniger dan Geely belooft en hiermee behoort de E2 tot de efficiëntere auto's in zijn klasse en dus is de E2 goedkoop in aanschaf en gebruik. De batterij kan worden opgeladen aan een publiek laadpunt of bij een snellader. Bij de snellader wist de testauto moeiteloos een snelheid van 80 km/h te halen en werd deze snelheid lang vastgehouden. Ten opzichte van de batterij-capaciteit is dat ruimschoots voldoende. Of om het anders te zeggen: de gemiddelde lunch zal meer tijd in beslag nemen.

Europese rijeigenschappen

Een zwak punt van veel Chinese auto's is het weggedrag. Ze zijn te veel op comfort ingesteld en voelen daarom week en onrustig. Geely heeft daarom niet alleen de uitrusting, maar ook de rijeigenschappen van de E2 aangepast aan de Europese voorkeur. Dat is gedaan met de bandenkeuze (Yokohama BluEarth GT) en -heel bijzonder- met software. Door de curve aan te passen die bepaalt hoe direct of indirect de stuurbekrachtiging reageert op acties van de bestuurder is een verrassend groot verschil gemaakt. Deze compacte Chinees geeft daarom hetzelfde vertrouwenwekkende gevoel als een Europese auto.

Conclusie

Zal de populairste compacte elektrische auto van China van dit moment net zo populair in Nederland

worden? Na een uitgebreide proefrit met de Geely E2 luidt het antwoord: voorlopig niet. De E2 voelt te veel als een auto die in China is gemaakt voor de Chinese markt, ondanks het feit dat er diverse aanpassingen zijn gemaakt voor Europa. Zo is het weggedrag wel degelijk als "Europees" te bestempelen en zijn de stoelen geschikt voor het Europese postuur. Daarnaast is het lage verbruik een sterk punt van de E2.

Echter, uiteindelijk is de prijs niet scherp genoeg om de overstap te wagen naar een vreemd merk. Bovendien werd de testauto uit de voorserie geplaagd door veel slordigheden in de software. Dat varieert van vertaalfouten tot onterechte en onophoudelijke waarschuwingen van de veiligheidsvoorzieningen.

Tenslotte doet de concurrentie het nog beter, ook wanneer rekening wordt gehouden met de prijs. De Geely E2 is niet zo perfectionistisch als de Firefly, niet zo leuk als de Renault 5 en niet zo verstandig als de Volkswagen ID.Polo. Toch zijn er twee punten waarop de E2 ze allemaal verslaat. Dat zijn de gunstig geprijsde basisversie en de overvloedige binnenruimte. Die ruimte is gelijk ongeacht de uitvoering en daarom zal de instapper in de smaak vallen bij de prijsbewuste Nederlandse koper. Wanneer Geely met de nodige software-updates komt, kan de populariteit zeker komen. ■



Specificaties

Geely E2

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	414 x 181 x 158 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.465 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	47 kWh
Bagageruimte	375/1320 l
Bandenmaat	205/60R16

Motor en prestaties



Vermogen	115 pk @ 0 rpm
Koppel	150 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11.5 sec.
Topsnelheid	140 km/u
Verbruik gemiddeld	15.50 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	345 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.490,-
Prijs instapmodel	€ 22.990,-