



Geely E5

Een wezenlijke bijdrage

Autotest | Dit is de Geely E5. En dat leidt hoogst waarschijnlijk tot twee vragen: wie of wat is "Geely" en wat is de "E5"? Geely is een Chinese autofabrikant die eigenaar is van Volvo, Lotus, Zeekr en Lynk & Co. Geely bouwt ook auto's onder eigen naam en die komen nu naar Nederland. De "E5" is een compacte SUV en omdat zulke auto's uiterst populair zijn, trapt Geely daarmee af. Echter, er zijn al zoveel compacte Chinese SUV's, dus wat draagt de Geely E5 bij aan het bestaande aanbod?

De merken waarmee Geely begon zijn zogenaamde "premium"-merken. Een premium merk belooft meer kwaliteit en meer karakter, maar rekent daar een forse meerprijs voor. Omdat op premium-auto's meer winst te behalen is, beginnen autofabrikanten daar bij voorkeur mee. Het verklaart ook waarom de submerken Lotus, Volvo, Zeekr en Lynk & Co al eerder in Nederland waren en Geely als laatste toetreedt.



Geely is namelijk geen premiummerk en dat blijkt wel uit de vormgeving van de E5. Deze compacte SUV ziet

er keurig uit, maar straalt geen prestatiedrang, innovatie, exclusiviteit of wat dan ook uit. Bij Geely draait het namelijk om functionaliteit. Een blik op de zijkant van de auto bevestigt dat: de wielbasis is ongeveer gelijk aan die van soortgelijke modellen, maar de E5 heeft een veel langere overhang achter de achterwielen. Dat zorgt voor een minder atletische uitstraling ten gunste van de binnenruimte. De volledige wielbasis komt de ruimte voor- en achterin ten goede en hoeft niet te worden gedeeld met de kofferbak. De bagageruimte komt grotendeels van de overhang achter de achterwielen.

Ruimte voor het hele gezin

De ruimte voorin is prima, waarbij de hoge zit opvalt. De stoel kan in hoogte worden veresteld (of eigenlijk: kantelen zodat het achterste deel van de zitting hoger of lager is), maar ook in de laagste stand is de zit relatief hoog. Wie een SUV kiest om het machtige gevoel en het goede overzicht over het verkeer, zal de E5 kunnen waarderen. Zelfs met de voorstoelen een flink eind naar achteren resteert achterin nog steeds royale beenruimte. Dankzij het doordachte platform biedt de cabine volop bergvakken, inclusief een grote lade onder de achterbank.



Ook de bagageruimte is goed, op één detail na. De knop om de achterklep van buitenaf te openen zit laag bij de nummerplaat en dat levert vieze handen op als de auto nat is. Onder de laadvloer is een handig extra bergvak te vinden waarin onder andere de laadkabels kunnen worden opgeborgen.

Software defined vehicle

De testauto is voorzien van een gebroken-wit interieur en dat zorgt voor de moderne uitstraling die hoort bij een auto als deze. De e5 is namelijk een "software defined vehicle" in de breedste zin van het woord. Werkelijk alles wat door een computer kan worden bestuurd, wordt ook door een computer bestuurd. Dat niet alleen; waar dat zinvol is zorgt kunstmatige intelligentie ervoor dat de auto gaandeweg bijleert. Denk daarbij aan het omgaan met extreme temperaturen of het voorzien van gevaarlijke situaties. De E5 kan via een mobiele internetverbinding updates ontvangen waarmee de auto continu wordt verbeterd. Op die manier heeft de koper langer plezier van de auto en kan de fabrikant het model langer op de markt houden (en dus de investering beter terugverdienen).

Op een aantal punten is nu al een update nodig. De Chinese dialogen lijken door een computer te zijn omgezet naar het Nederlands, zonder dat daar ooit een Nederlander naar heeft gekeken (de importeur is hiervan inmiddels op de hoogte en belooft beterschap). Omdat Chinese fabrikanten uitgaan van het principe "vertrouwen komt te voet en gaat te paard" willen ze geen enkele fout maken. De daadwerkelijke actieradius is daarom groter dan beloofd en regels worden soms te strikt nageleefd. De bestuurders-assistenten zijn daarom veel te scherp afgesteld, waardoor het voor de geestelijke gezondheid noodzakelijk is om ze aan het begin van iedere rit allemaal uit te schakelen. Op deze details na functioneerde alles naar behoren, zonder storingen of foutmeldingen.

**"Voor de prijs van die hier gereden
top-uitvoering biedt de gevestigde orde
hoogstens een instapmodel"**



Zelfs Geely's eigen audiosysteem, genaamd "FlyMe", heeft een heel behoorlijke geluidskwaliteit. De geluidsisolatie laat juist te wensen over. Het geluid dat bij lage snelheid voetgangers waarschuwt voor de nabijheid van het elektrische voertuig is binnenin de E5 hoorbaar, terwijl op hoge snelheid juist een fluittoon van de elektromotor hoorbaar is. Alhoewel de geluiden van de wind en banden minimaal zijn, zijn andere auto's juist goed hoorbaar in de cabine.

Om het verschil met de duurdere merken van de Geely-groep te benadrukken, en om de E5 voordelig aan te kunnen bieden, is op een paar punten bezuinigd. Het klimaatcontrolesysteem heeft slechts een zone en de E5 kan zichzelf niet inparkeren. Verder is de uitrusting juist zeer compleet voor een auto in deze prijsklasse.

Elektrische auto: actieradius en prestaties

De E5 is de eerste compacte SUV van Geely op het zogenaamde "GEA"-platform. In tegenstelling tot soortgelijke auto's van Zeekr en Lynk & Co is de E5 dus niet gebaseerd op een platform van Volvo. Het GEA-platform is primair ontwikkeld voor elektrische auto's, maar kan ook worden gebruikt voor plug-inhybrides. Vanwege deze opzet heeft de E5 voorwielaandrijving en een laadaansluiting voorop. De motorruimte is daarom tot de nok gevuld, waardoor de E5 geen bergruimte onder de motorkap ("frunk") heeft.



Bij de E5 draait het niet om de prestaties of de actieradius, maar wederom om de functionaliteit en de prijs. Daarom zijn zowel de prestaties als het bereik ruim voldoende en niet meer dan dat. De E5 biedt de extreme souplesse die elektrisch rijden zo aangenaam maakt, komt moeiteloos met de verkeersstroom mee en heeft altijd enige reserve wanneer nodig. Verwacht echter niet de verpletterende acceleraties of hoge kruissnelheden van de duurdere zustermerken. Ook ontbreekt de mogelijkheid om te rijden met één pedaal. Uiteraard kan de E5 wel remmen op de motor en zo energie terugwinnen, alleen komt de auto daarbij nooit volledig tot stilstand. Desondanks kwam het testverbruik uit op 14.3 kWh per 100 km en dat is voorbeeldig voor een auto van deze omvang.

Afhankelijk van het gekozen uitrustingsniveau heeft de batterij een capaciteit van 60 kWh of 68 kWh. De testauto is een zogenaamde Max+ en die heeft op papier een bereik van 450 km. Tijdens de testperiode onder gunstige weersomstandigheden was dat zelfs 470 km (zoals eerder aangegeven: Chinese fabrikanten zijn bang voor imagoschade en doen er alles aan om dat te voorkomen). Snelladen kan met maximaal 100 kW en dat staat in goede verhouding tot de accu-capaciteit. De E5 zal daarom nooit als eerste bij de snellader arriveren en als laatste weer vertrekken. Let op dat de E5 bij publieke laadpunten (wisselstroom) maximaal 11 kW kan verwerken. Alhoewel slechts weinig punten meer leveren, kunnen de duurdere concurrenten dit wel degelijk aan en blijft de E5 op 11 kW steken.



Weggedrag: van wolk tot Europeaan

Geely moet gedacht hebben: "wie een E5 koopt is op zoek naar gemak, dus we passen het weggedrag niet aan voor Europa". In China heeft men namelijk een voorkeur voor auto's die gevoelloos licht sturen en een zacht onderstel hebben. In de standaardmodus is de E5 daarom comfortabel en vraagt minimale inspanning bij het rijden door de stad. Pas desondanks op voor drempels: daarop maakt de E5 rare sprongen als de snelheid te hoog is. Op de snelweg ontbreekt iedere vorm van communicatie tussen mens en machine. Daarom is des te beter merkbaar dat de computer steeds kleine stuurcorrecties maakt en dat is als hinderlijk ervaren. Bovendien geven de lichte besturing en het overhellen van het koetswerk een weinig vertrouwenwekkend gevoel.

Echter, door simpelweg voor de sportmodus te kiezen komt daar verandering in! Dan is de E5 nog steeds geen sportieve of dynamische auto, maar het karakter is nu vergelijkbaar met dat van een Europese auto in de comfortstand.

Conclusie

Nadat Geely al diverse submerken introduceerde op de Nederlandse markt, maakt het moederbedrijf nu zelf zijn entree in Europa. Geely begon met de submerken omdat dat bijna allemaal premium merken zijn en daaraan is meer geld te verdienen. Bovendien hebben ze een sterk karakter en dat maakt de marketing makkelijk. Bij Geely daarentegen gaat het niet om het imago, de prestaties of de specificaties. Het gaat om de functionaliteit en de prijs.

Wanneer daarmee rekening wordt gehouden, vormt de E5 een wezenlijke bijdrage aan het bestaande aanbod. Soms is merkbaar bezuinigd. Zo is het geluid van de elektromotor duidelijk hoorbaar in de cabine, zijn de prestaties bescheiden, geeft het onderstel een zweverig gevoel in de standaardmodus, zit de laadaansluiting voorop, heeft de airconditioning slechts één zone en kan de auto zichzelf niet inparkeren. De E5 scoort juist bovengemiddeld als het gaat om de software gebaseerde opzet (auto gaat langer mee!), de royale binnenruimte, het lage verbruik en de hoge mate van comfort op slecht wegdek.

Daarom zal de prijs de balans uiteindelijk naar de ene of de andere kant doen uitslaan. En op dat punt weet de E5 meer dan te overtuigen. Voor de prijs van die hier gereden top-uitvoering biedt de gevestigde orde hoogstens een instapmodel. ■

Specificaties

Geely E5

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	462 x 190 x 167 cm
Wielbasis	275 cm
Gewicht	1.890 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Batterij	68 kWh
Bagageruimte	461/1877 l
Bandenmaat	235/50R19

Motor en prestaties



Vermogen	218 pk @ 0 rpm
Koppel	320 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.6 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	16.90 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	450 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 41.990,-
Prijs instapmodel	€ 37.990,-