



Xpeng G9

Een veelbelovend begin

Autotest | De gevestigde orde wacht te lang met de overstap naar elektrische auto's en daarom zien nieuwe merken kansen op de markt. Veel van die nieuwe autofabrikanten presenteren zich meteen als "premium" omdat op dure auto's meer winst kan worden gemaakt. XPeng claimt dat niet, maar begint wel met het topmodel: de G9. Wat belooft dat voor de toekomst? En is het verstandig nu al met deze nieuwkomer in zee te gaan?

Het zal niet als een verrassing komen: het topmodel van XPeng is een grote SUV. En met groot bedoelt de Chinese fabrikant ook groot. De G9 is 4 meter 90 lang en bijna 2 meter breed. Dat is vergelijkbaar met een BMW iX, Land Rover Velar of Mercedes-Benz EQE SUV. Bovendien hebben de vormgevers zich duidelijk door die auto's laten inspireren, want van iedere concurrent is wel iets herkenbaar in de vormgeving. Desondanks is de nieuwkomer tot een eigen geheel gekomen en is de G9 zeker geen kopie van een bestaand model.



Alhoewel de G9 een paar centimeter korter is dan de

directe concurrenten, is de wielbasis even lang. Juist dat is bepalend voor de binnenruimte en die is zowel voor- als achterin ruim. Ook de bagageruimte is zo groot als mag worden verwacht van een gigant als deze.

Uitrusting

Het interieur is niet origineel, maar wel heel modern vormgegeven. Geheel volgens de laatste trend is de stijl minimalistisch, dus zonder overdadige versiering. Het dashboard bestaat grotendeels uit beeldschermen, want de testauto heeft ook een beeldscherm voor de passagier. Dankzij de beperkte kijkhoek kan de bestuurder nauwelijks zien wat zich hierop afspeelt en dus kan de rijder een film kijken zonder de bestuurder af te leiden. Alle inzittenden genieten van een mooi klinkend audiosysteem van DynAudio, dat zelfs Dolby Atmos ondersteunt.



Voor de weergave van muziek en films, alsmede voor communicatie en navigatie, heeft XPeng zelf een besturingssysteem ontwikkeld. Dit laat zich bedienen als een tablet-computer, inclusief de keuze uit allerlei "apps". Terwijl dit systeem tijdens een eerdere test met de XPeng P7 nog diverse storingen vertoonde, functioneerde het in de G9 beduidend beter. Dit keer dus geen vastlopers of onvertaalde Chinese teksten. XPeng heeft bovendien toegezegd Apple CarPlay en Android Auto in de nabije toekomst te gaan ondersteunen.

Assistentie

Net als alle fabrikanten worstelt XPeng met de veiligheidsvoorzieningen die de Europese Unie vanaf 2024 verplicht stelt. Standaard waarschuwt de elektronica voor ieder wisewasje. Daarbij is de camera die de ogen van de bestuurder in de gaten houdt te streng afgesteld. Wie iets te lang in de spiegels kijkt wordt afgestraft met een luide waarschuwing ("let op de weg...omstandigheden"). Zelfs gapen resulteert in een berisping.

Omdat zelfs de meest zorgvuldige bestuurder hier gegarandeerd stapelgek van wordt, voorziet XPeng in snel op te roepen knoppen op het beeldscherm om alle goedbedoelde assistenten eenvoudig uit te schakelen (tot de auto opnieuw wordt gestart en ze van de wet allemaal weer moeten worden ingeschakeld).



De gevestigde orde loopt niet alleen achter op het gebied van elektrische aandrijving, maar ook op het gebied van zelfrijdende functies. Om klaar te zijn voor de toekomst is de G9 nu al voorzien van vele sensoren rondom en een computer met heel veel rekenkracht om alle informatie te verwerken. Op het beeldscherm achter het stuurwiel wordt schematisch weergegeven hoe de verkeerssituatie er volgens de elektronica uitziet en dat is in de regel juist. Wanneer wordt gekozen voor de slimme cruise-control kan de computer het remmen, sturen en gasgeven in beperkte mate overnemen. Tijdens de test deed de G9 dat bovengemiddeld goed. Dat belooft veel goeds voor de toekomst!

Elektrische auto

De G9 is leverbaar met een batterij met een capaciteit van 78 of 98 kWh en biedt de keuze uit twee- of vierwielaandrijving. Die laatste variant heeft twee elektromotoren om te komen tot een totaal vermogen van 548 pk / 717 Nm. Dat is een fractie minder dan de "M", "GT" en "AMG" varianten van de tegenstrevers, echter XPeng claimt nog betere prestaties.



Zo wordt de sprint van 0 naar 100 km/u uitgevoerd in 3.9 seconden. Zoals gebruikelijk bij elektrische auto's gaat dat zonder enig drama. De inzittenden ervaren wel een overvloed aan G-krachten, maar niets wijst erop dat de techniek hard aan het werk is. Er is geen motorgeluid, geen wielspin, geen drama. Ook vanaf hoge snelheid kan de "G9 Performance" venijnig snel accelereren, waarbij alleen het verschil tot het overige verkeer duidelijk maakt welke krachten zijn losgelaten.

Met een kalme rijstijl is de G9 stil en goedmoedig, want zodra de sportstand wordt vervuld voor een normale modus is de reactie op het stroompedaal uiterst terughoudend. De bestuurder kan in stappen kiezen hoe sterk de G9 energie terugwint bij het loslaten van het stroompedaal, waarbij rijden met één pedaal ook tot de mogelijkheden behoort.

Opladen en actieradius

Tijdens de testperiode varieerde het energieverbruik van 18 tot 23 kWh per 100 km. Dat is in absolute zin hoog, maar gemiddeld voor een kolossale krachtpatser als deze. Zelfs onder ongunstige

weersomstandigheden kon de beloofde actieradius van 520 km worden gerealiseerd.



Om snel op te kunnen laden maakt XPeng gebruik van 800-volt-techniek. Daarmee zou in theorie met ruim 300 kW moeten kunnen worden geladen. Echter, zonder de accu van tevoren op te warmen kon bij koud weer niet meer dan 144 kW worden gerealiseerd. Bij een tweede poging met voorverwarmde accu kon 225 kW worden gehaald. Echter, deze snelheden zijn zo extreem hoog, dat het in de praktijk lastig is om laadpunten die vinden die deze vermogens daadwerkelijk kunnen leveren.

Weggedrag

Dankzij de enorme buitenmaten is de G9 op de snelweg rustig en comfortabel. Echter, in de stad is de G9 onhandig groot. Deze SUV heeft een heel parkeervak nodig en als de auto ernaast ook maar een beetje slordig staat geparkeerd (of evengroot is), dan kan de G9 er niet terecht. Daarbij is de draaicirkel logischerwijs zeer groot, dus ook manoeuvreren vraagt ruimte.

De hier gereden "Performance"-uitvoering heeft een relatief stevig onderstel. Met een zekere demping en vertraging wordt doorgegeven wat zich onder de wielen afspeelt. Samen met het hoge gewicht van de auto zorgt dat voor een statig karakter.

"De prestaties zijn uitstekend, het weggedrag is goed, het bereik is enorm en dankzij 800

volt techniek is de G9 kampioen snelladen"



Conclusie

Wat zegt de G9 als topmodel over de komende modellen van XPeng? Dat de Chinese fabrikant zich in een razend tempo ontwikkelt. Op kleine ergonomische ongemakken en "aanloopproblemen" in de software na, kan XPeng zich nu al goed meten met de gevestigde orde. De komende modellen zullen dus alleen maar beter zijn, maar wel minder groot en dus ook minder kostbaar.

Is het een goed idee om nu al met dit hagelnieuwe merk in zee te gaan? Ja. Op het gebied van mechaniek en techniek deugt de XPeng G9. De prestaties zijn uitstekend, het weggedrag is goed, het bereik is enorm en dankzij 800 volt techniek is de G9 kampioen snelladen. Problemen worden razendsnel verholpen, omdat de meeste zaken middels software-updates kunnen worden verbeterd. Als er dan toch nog zorgen overblijven heeft XPeng een uitstekend middel om die te vergeten: de auto wordt, vooralsnog, aangeboden tegen een uiterst scherpe prijs. ■



Specificaties

Xpeng G9

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

489 x 194 x 167 cm
300 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.340 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

98 kWh
660/1576 l
255/45R21

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

548 pk @ 0 rpm
717 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

3.9 sec.
200 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

21.30 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

520 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 73.188,-
€ 57.990,-