Autozine
ONLINE AUTO MAGAZINE

Publicatiedatum: 26 november 2026
www.autozine.nl



Autotest: Geely Monjaro

Alles deugt, behalve de timing

> **Chinese fabrikanten hebben een flink deel van de automarkt veroverd omdat de gevestigde orde te laat kwam met elektrische auto's. Door goede producten goedkoop aan te bieden, kregen Chinese merken definitief voet aan de grond in Nederland. Nu willen de nieuwkomers echter meer. Ze willen auto's aanbieden in alle segmenten en uitbreiden naar conventionele aandrijving. Zo introduceert Geely nu de plug-inhybride "Monjaro" als topmodel. Is de Monjaro een slimme brug voor de twijfelaar, of een strategische misrekening van Geely?**

Strategie staat centraal bij Geely. Dit Chinese conglomeraat is eigenaar van Volvo, Lotus, Lynk & Co en Zeekr. Daarnaast werkt Geely samen en/of heeft het aandelen in Mercedes-Benz, Ford en Renault. Op die manier spreidt Geely niet alleen het bedrijfsrisico, maar kan het ook in de keuken van heel veel andere bedrijven kijken. Juist daarom is de Monjaro niet zomaar een Chinees model dat naar Europa komt. Het model is door Geely's eigen specialisten in Europa aangepast voor de Europese wegen en bestuurders.



Geely Monjaro | Recht voor

Dat verklaart ook waarom de Monjaro minder op een rijdende computer lijkt dan andere Chinese auto's. Het koetswerk is minder glad en steriel en omdat dit een plug-inhybride is, heeft het front zelfs een traditionele grille. Die grille is ook nog eens dik aangezet met chroom, iets waar de meer vernieuwende merken juist van afstappen vanwege de oubollige uitstraling en de hoge milieubelasting tijdens de productie. Kortom: met de Monjaro wil Geely de oude, meer conservatief ingestelde koper bereiken.

RUIMTE

De cabine heeft een moderne en tegelijkertijd vertrouwde uitstraling. De Monjaro is het voorlopige topmodel van Geely en daarom is extra aandacht besteed aan de gebruikte materialen en de afwerkingskwaliteit. Alhoewel het aantal knoppen op het dashboard minimaal is, zorgt de afwerking met leder, duidelijke stiknaden, houten panelen en wederom chroom voor een vertrouwde uitstraling. Op de middenconsole is een grote draaiknop te vinden die lijkt op een ornament van kristal. Dat is de volumeknop van het audiosysteem. De stoelen zijn royaal bemeten en goed afgestemd op het Europese postuur. De ruimte achterin is goed, waardoor de Monjaro ruim plek biedt aan vier volwassenen (eventueel met bagage).

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine





BEDIENING EN SOFTWARE

De meeste functies laten zich bedienen via het centrale beeldscherm en dat is ingedeeld met menu's en icoontjes zoals menigeen gewend is van de mobiele telefoon. Geely gebruikt hiervoor een eigen besturingssysteem, dat "FlyMe" heet. De bediening is logisch, waardoor zelfs bij deze eerste kennismaking alle benodigde zaken snel werden gevonden. Geely's eigen "FlyMe"-audiosysteem heeft een heel behoorlijke kwaliteit. Wie toch liever de eigen smartphone gebruikt, kan die koppelen via Apple CarPlay of Android Auto.

> **„De Monjaro is ruim, functioneel, rijk uitgerust, doordacht en bovendien goed afgestemd op de Europese bestuurder“**

Dankzij de Europese medewerkers voorziet Geely in alle door de Europese Unie verplichte veiligheidsvoorzieningen, zonder ze te scherp af te stellen. Bovendien laten de systemen die toch als te bemoeizuchtig worden ervaren zich eenvoudig uitschakelen.



Geely Monjaro | Zijkant

DE PHEV-PARADOX: TUSSEN TWEE TIJDPERKEN

De Geely Monjaro is alleen leverbaar als plug-inhybride, ofwel PHEV voor "plug-in hybrid electric vehicle". Afhankelijk van de gekozen uitvoering kan de Monjaro op een volle batterij 82 km of 116 km afleggen. Daarbij heeft de Monjaro de gretigheid en daadkracht van een elektrische auto, maar niet de souplesse. Het is namelijk duidelijk voelbaar wanneer de automaat schakelt, terwijl een volledig elektrische auto in de regel slechts één versnelling heeft en dus nooit schakelt. In de elektrische modus is het energieverbruik aangenaam laag, ondanks het feit dat de weersomstandigheden tijdens de proefrit ongunstig waren.

Wanneer de batterij leeg is, of de bestuurder zelf overschakelt op de benzinemotor, is het alsof de inzittenden een stap terug doen in de tijd. De benzinemotor is duidelijk hoorbaar en omdat de automaat slechts drie versnellingen heeft rijdt de Monjaro lang in een lage versnelling. Daardoor loopt het verbruik binnen korte tijd snel op. Geely kiest voor deze constructie omdat een elektromotor de ontbrekende souplesse en trekkracht zou leveren die een benzinemotor niet heeft, maar dat blijkt in de praktijk slechts deels te kloppen. De opzet komt juist goed tot zijn recht tijdens het accelereren, want wanneer alle drie de motoren van de hier gereden

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

variant met vierwielaandrijving hun krachten bundelen kan deze grote SUV zich behoorlijk kwaad maken om vervolgens serieuze prestaties neer te zetten.



Geely Monjaro |

Omdat een elektromotor heel veel efficiënter is dan een verbrandingsmotor, moet een plug-inhybride zo veel en zo vaak mogelijk elektrisch rijden. Zo niet, dan zijn de batterij en elektromotor slechts ballast. Daarom kan de Monjaro ook snelladen. Onder ideale omstandigheden gaat dat met een snelheid van 78 kW en dat is een zeer hoge snelheid in verhouding tot de accucapaciteit. Opladen bij een publiek laadpunt gaat juist langzamer dan gemiddeld (6.6 kW).

WEGGEDRAG MET EUROPESE FINESSE

Voor deze test stelde Geely de "Ultra"-uitvoering beschikbaar en dat is de enige variant van de Monjaro met variabele dempers. Daarom wordt het onderstel stugger in de sportstand en zachter in de comfortmodus. Toch was er tijdens de testrit nauwelijks behoefte om van rijmodus te wisselen omdat het standaard onderstel al een prima balans biedt tussen comfort en dynamiek. Ook hier heeft Geely de Monjaro prima afgestemd op Europese wegen en Europees weggedrag. Zelfs wanneer de auto doelbewust wordt geprovoceerd, gedraagt de Monjaro zich voorbeeldig en dus veilig.



Geely Monjaro |

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

CONCLUSIE

Is het een goede strategische zet van Geely om uit te breiden met een PHEV? Dat ligt aan de markt. In Oost-Europa staat elektrisch rijden nog in de kinderschoenen en daar is een plug-inhybride een goede tussenoplossing. West-Europa heeft inmiddels een volwassen infrastructuur voor elektrische auto's en fiscale regelingen maken een elektrische auto voordeliger in aanschaf en gebruik.

Wanneer puur wordt gekeken naar het product is de Monjaro ook niet logisch. Chinese nieuwkomers zijn zo succesvol omdat ze producten aanbieden die beter en goedkoper zijn dan het bestaande aanbod. En dat geldt hier maar deels. De Monjaro is ruim, functioneel, rijk uitgerust, doordacht en bovendien goed afgestemd op de Europese bestuurder. In tegenstelling tot sommige andere Chinese merken geven de producten van Geely absoluut niet het gevoel dat dit de eerste pogingen van een nieuweling zijn. Geely bouwt auto's sinds 1986 en dat blijkt uit de bouwkwaliteit en ergonomie. Daarmee voldoet de Monjaro echter slechts aan alle basisvoorwaarden en is het geen beter product.

Wat dan resteert is de prijs. Nogmaals: een elektrische auto is goedkoper in aanschaf en gebruik. Bijvoorbeeld Geely's eigen E5 rijdt beter en biedt meer comfort tegen lagere kosten. Wanneer al die zaken worden genegeerd, biedt de Monjaro heel veel waar voor zijn geld. De hier gereden topuitvoering biedt vierwielaandrijving, een imposant sprintvermogen, een onderstel met variabele dempers, een lange garantie, een grote actieradius en de mogelijkheid tot snelladen. Wie dat allemaal zoekt bij andere merken is heel veel duurder uit. Kortom: het product deugt, de timing niet.

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

Publicatiedatum: 26 november 2026
www.autozine.nl

HET EINDOORDEEL

SUBJECTIEF

6.6

OBJECTIEF

5.9

EIGENAREN

-

VEILIGHEID

-

Subjectief: persoonlijke score van de testrijder. Objectief: hoe verstandig is deze aankoop?
Eigenaren: waardering van bezitters van deze auto. Veiligheid: volgens EuroNCAP. Maximale score is 10 punten.

VOORDELEN

- ✓ Rijke uitrusting
- ✓ Ruim en doordacht
- ✓ Hoogwaardige materialen en bouwkwaliteit

NADELEN

- × Benzinemotor duidelijk hoorbaar
- × Merkbaar schakelen door automaat
- × Duurder in aanschaf en gebruik dan een soortgelijke elektrische auto

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

Technische specificaties

Geely Monjaro



ALGEMEEN

Uitvoering	EM-i Super Hybrid Ultra	**Prijs**	€ 47.990,-
Segment	L (Lower SUV)	**Koetswerk**	suv
Introductie	2026	**Uit productie**	n.v.t.
Land herkomst	China	**Garantie**	8 jaar



MATEN EN GEWICHTEN

Afmetingem (L×H×B)	480 × 170 × 190 cm	**Wielbasis**	285 cm
Gewicht	2155 kg	**Kogeldruk**	150 kg
Aanhanger	750 kg	**Aanhanger geremd**	1500 kg



MOTOR EN PRESTATIES

Brandstof	benzine (plug-in hybride)	**Norm**	WLTP
Vermogen	335 pk	**Koppel**	667 Nm
Aandrijving	vierwielaandrijving	**Versnellingen**	3
Acceleratie 0 - 100 km/u	5.8 sec.	**Topsnelheid**	190 km/u

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine



VERBRUIK EN UITSTOOT

CO2 uitstoot	54 gr/km	**Energielabel**	A
Verbruik gemiddeld	2.4 l/100 km	**Testverbruik**	6.6 l/100 km
Tankinhoud	60 l	**Actieradius**	906 km

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine