



Voyah Free

Eerste generatie

Autotest | Voyah is een nieuw automerk uit China dat toetreedt tot de Nederlandse markt. Voyah presenteert zich als premium-merk en begint daarom met een grote SUV. Echter, er zijn al zoveel premium merken die allemaal grote SUV's aanbieden. Welke meerwaarde biedt het merk Voyah? Een proefrit met de "Free" geeft antwoord.

De naam "Voyah" is afgeleid van het Engelse woord "voyage" (reis) en geeft aan dat het merk zich richt op luxe reisauto's voor de lange afstand. De modelnaam "Free" bevestigt dat nog eens. Met een lengte van 4 meter 90 valt de Free tussen de grote SUV's (Mercedes-Benz EQE SUV, Range Rover Velar, Volvo XC90) en de zeer grote SUV's (Mercedes-Benz EQS SUV, Range Rover, Volvo EX90).



Het logo van Voyah stelt een zogenaamde "Kunpeng" voor: een mythische vliegende vis die het water voor de lucht verruult. Die verwantschap met de oceaan is als inspiratie genomen voor de vormgeving van de Free en dat verklaart de vele golvende lijnen. Die

komen ook terug in details zoals de turbines in de velgen, de vorm van het interieurlampje en zelfs de vorm van de brillenhouder. Dat de grille veel weg heeft van een Maserati is volgens Voyah een "prettige bijkomstigheid", maar geen doelbewuste keuze. Hoe dan ook: de Free is een auto die indruk maakt, want de testrijder kreeg tijdens de testperiode diverse complimenten over deze statige SUV.

Voyah zet de stijl van het exterieur voort in het interieur, zonder de ergonomie te vergeten. De binnenruimte is namelijk uitstekend. De zit voorin is hoog en vorstelijk. Achterin is er voldoende plek voor grote volwassenen. Ook de bagageruimte is fors en Voyah voorziet zelfs in een flink bergvak onder de motorkap. Alleen het dashboardkastje is onpraktisch klein.



Uitrusting

Dankzij de samenwerking met het Europese bedrijf Italdesign is de vormgeving in orde, maar dat is nog niet voldoende reden om een nieuwe auto op de markt te brengen. De Free onderscheidt zich door de uitrusting van de top-uitvoering van de gevestigde orde aan te bieden tegen hun basisprijs. De Free is daarom voorzien van alle luxe die gangbaar is in dit segment (camera's rondom, elektrochromatisch zonnedak, elektrisch bedienbare achterklep) die echter soms wat anders functioneert dan gebruikelijk. Net als bij veel andere Chinese merken stopt het klimaatcontrolesysteem niet wanneer de ingestelde temperatuur is bereikt en blijft de airconditioning onophoudelijk blazen.

Het infotainment-systeem is in eigen huis ontwikkeld

en in het Nederlands vertaald zonder dat daar ooit een Nederlander naar heeft gekeken. Op de vele vertaalfouten na, functioneert het echter naar behoren. Echter, er zijn iets minder mogelijkheden om het systeem naar de eigen hand te zetten.

Heel bijzonder is het "beweegbare dashboard". Afhankelijk van de gekozen rijmodus komt dit meer of minder ver naar boven. In de bovenste stand zijn de beeldschermen geheel zichtbaar. Wanneer het dashboard naar beneden komt, is een deel van de beeldschermen niet meer leesbaar, maar zou het zicht naar voren verbeteren. In de praktijk is dit vooral een gimmick, want er is nooit beter zicht ervaren met het dashboard in de laagste stand. In plaats daarvan is hinder ondervonden omdat Apple CarPlay en Android Auto alleen beschikbaar zijn als het dashboard volledig is uitgeklaapt en de beeldschermen geheel zichtbaar zijn. Echter: dit is gekoppeld aan de rijmodus en dus zijn Apple CarPlay en Android Auto niet beschikbaar in de sportstand. Daarom moet de bestuurder na het kiezen van de sportstand steeds op de knop drukken om het dashboard weer omhoog te bewegen. Ook jammer: dit schuivende dashboard maakt een head-up display onmogelijk en dat had veel meer bijgedragen aan de overzichtelijkheid.



Voyah geeft een heel eigen invulling aan de verplichte veiligheidsvoorzieningen. Midden op het dashboard lijkt een rond klokje te staan, maar dit is een "alziend oog" dat van kleur kan veranderen. De kleur geeft aan of de bestuurder te hard rijdt, niet goed oplet, etc. Omdat dit zeer terughoudend is, is het als aangenaam ervaren. Echter, omdat de gebruikelijke alarmbellen

ontbreken is de vraag of Voyah's bestuurdersassistent aan de Europese wetgeving voldoet.

Elektrische auto

Met het oog op lange reizen is de Free voorzien van een batterij met een capaciteit van maar liefst 106 kWh. Daarmee hebben andere elektrische auto's een actieradius van 600 of zelfs 700 km. Echter, de officiële actieradius van de Free bedraagt 505 km. Dat is vanwege een inefficiënte aandrijflijn en uiterst beperkte mogelijkheden tot recuperatie.



Ondanks een kalme rijstijl schommelde het testverbruik tijdens een week rijden tussen de 20 en 24 kWh / 100 km. Dat geeft het gevoel dat de Free zich bedient van verouderde techniek, want dit is echt te hoog. Daarbij staat de laadsnelheid niet in verhouding tot de capaciteit van de batterij. In de praktijk kon nooit sneller dan 90 kW worden geladen en daardoor bleef de Free langer plakken bij de snellader dan andere auto's.

Het bovenstaande verbruik is gerealiseerd in de eco-modus. Wanneer de sportstand wordt geselecteerd stijgt het verbruik nog verder, maar verandert de Free welhaast in een andere auto. Dan is de reactie op het stroompedaal gretig en is veel meer vermogen beschikbaar. De acceleratie is zo agressief en het motorvermogen is zo overweldigend, dat de Free ondanks de vierwielaandrijving moeite heeft om al het geweld op het asfalt te brengen. Tussensprints

zijn spectaculair en de agressie die de Free aan de dag legt is imposant. Kortom: de Free biedt niet alleen de uitrusting van de top-modellen van de concurrentie, maar ook de prestaties ervan.



Weggedrag

In China is de Free ook leverbaar als hybride en dat betekent dat het platform niet op maat is gemaakt voor elektrisch rijden. Dit is niet merkbaar in de binnenruimte, maar wel in de geluidsisolatie. Veel rijgeluiden vallen weg tegen een benzinemotor en zijn juist wel hoorbaar bij een elektromotor. Alhoewel de Free zeker stil is de noemen, zijn de concurrenten in dit segment nog stiller. Daarbij zijn in de verte soms geluiden van de elektromotor hoorbaar (met name tijdens regenereren).

In de regel hebben Chinese auto's die niet in samenwerking met Europese technici zijn ontwikkeld een weggedrag dat de Europese klant niet aanspreekt. Bij de Free ligt dat anders omdat luchtvering standaard is; wederom een voorziening die bij andere merken alleen is weggelegd voor de top-uitvoering. Daarbij kiest Voyah niet voor een Chinees budgetmerk, maar voor Europese banden (Michelin op de testauto). Die combinatie zorgt in de comfortabele modus voor het beloofde comfort en in de sportstand voor voldoende dynamiek. Het is altijd merkbaar dat de Free een grote, zware en hoge SUV is, maar binnen die restricties is het weggedrag keurig te noemen.

"de Free biedt niet alleen de uitrusting van de top-modellen van de concurrentie, maar ook

de prestaties ervan"



Conclusie

Voyah volgt het inmiddels vertrouwde Chinese recept: biedt meer aan voor minder geld. In het geval van de Free betekent dat: de uitrusting, de ondersteltechniek en de prestaties van de top-uitvoeringen van de gevestigde orde tegen de basisprijs van een soortgelijke auto van diezelfde gevestigde orde.

Echter, op bepaalde punten is merkbaar hoe Voyah heeft bezuinigd en/of dat de Voyah niet exclusief is ontworpen als elektrische auto (er is in China een Free hybride). Het belangrijkste kritiekpunt betreft het hoge verbruik in combinatie met relatief traag opladen. Daarbij is de bediening niet altijd even logisch en zijn minder zaken aan te passen aan de eigen wensen.

De Voyah Free geeft daarom het gevoel dat dit een auto is van de eerste generatie, gemaakt voor China en zonder aanpassingen geëxporteerd naar Nederland. De Nederlandse importeur realiseert zich dat ook en maakt het goed door de Free voor een lage prijs aan te bieden. ■



Specificaties

Voyah Free

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

491 x 195 x 166 cm
296 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.310 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

106 kWh
560/1320 l
255/45R20

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

489 pk @ 0 rpm
720 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

4.4 sec.
200 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

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

Actieradius
CO2 uitstoot

505 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 60.662,-
€ 60.662,-