Chinese inhaalslag

Al jarenlang proberen Chinese autofabrikanten voet aan de grond te krijgen in de Westerse automarkt. Tot voor kort waren dat pogingen met weinig succes, bijvoorbeeld van het merk Landwind dat met stille trom weer vertrok na een paar botsproeven. Het Chinese Geely pakte het anders aan en kocht gewoon een Europees merk op. Het eveneens Chinese merk SAIC doet met het gereÃ¯ncarneerde MG ook geen verkeerde zaken in Europa. Een bekende naam doet blijkbaar wonderen. Toch pakt het merk achter onze testauto het op eigen houtje aan. Aiways bestaat pas sinds 2017 en nu al komt de startup met een serieuze aanval op de Europese auto-industrie. Helemaal in de trend van het moment is de eerste telg een flinke elektrische SUV met specificaties die naar meer smaken. Moet de gevestigde orde zich zorgen gaan maken? Dat lees je in deze autotest.

Eigen gezicht

Het komt Aiways goed uit dat de vraag naar elektrische auto's zo sterk toeneemt. De achterstand die een nieuwe fabrikant bij het ontwikkelen van verbrandingsmotoren heeft, is bij elektrische auto's niet aan de orde. Die techniek is namelijk voor veel bestaande automerken ook betrekkelijk nieuw, zodat je veel minder hoeft in te lopen. Bovendien is het ontwerpen van een elektrische auto eenvoudiger dan een auto met verbrandingsmotor. Je hoeft met minder techniek rekening te houden en je bent vrijer in het design. En juist dat design pakt Aiways op geheel eigen wijze aan.
Waar we tien jaar geleden nog lacherig konden doen over schaamteloze kopieÃ«n van bestaande automodellen, gaat dat tegenwoordig niet meer op.

De Chinezen geven de U5 een eigen uitstraling mee. Er staat een uit de kluiten gewassen SUV voor onze neus, die qua afmetingen in de buurt komt van een Volkswagen Tiguan. Vloeiend gevormde koplampunits vergezellen de dichte neus, met daarop trots het Aiways-logo. De verlichting maakt gebruik van LED-techniek voor zowel dim-, knipper- en grootlicht. Onder de koplampen zie je aan beide kanten zwarte

kunststof panelen. Aan de bestuurderszijde vind je achter het paneel de laadpoort. Is dat de meest handige plaats? Niet bepaald, want je komt vaak net niet uit met bijvoorbeeld de kabel van een snellader. Bovendien is er geen verlichting aangebracht achter het paneel, zodat je de stekker op de tast moet inpluggen. Het helpt ook niet mee dat de stekkeringang gekanteld in de neus zit.

Begint het geklaag nu al? Nee hoor, het is slechts een klein ondoordacht onderdeel van het ontwerp. Een ontwerp dat verder prima in elkaar steekt. De panelen sluiten mooi aan en zeker het dichtgooien van de voorportieren resulteert in een zware klap, wat lekker hoogwaardig aandoet. De achterlichten zijn met elkaar verbonden door een LED-balk, die over de gehele breedte is verlicht. Daarmee is de U5 helemaal van deze tijd.

Geen navi, wel Netflix

Eenmaal op onze plaats in de U5 kijken we uit over een minimalistisch ontworpen dashboard. Achter het stuur bevinden zich drie naar de bestuurder gekantelde

schermen. Midden op het dashboard is het grote multimediascherm te vinden. De resolutie van de schermen is niet zo hoog als bij veel andere auto's met een digitale cockpit, wat maakt dat de afleesbaarheid af en toe te wensen overlaat. Ook biedt de U5 minder functies dan we gewend zijn. Zo kun je geen navigatiekaart tussen de digitale tellers toveren - simpelweg omdat er geen navigatie in de Aiways zit - en is het voor Apple Carplay nog even wachten op de volgende update. Met een Androidtelefoon heb je dan wel weer de mogelijkheid om Netflix of een spelletje op het centrale scherm te projecteren tijdens het opladen.
Als het gaat om het beeld van de 360 graden camera, dan hebben we geen klagen. Je kunt eenvoudig inparkeren doordat het beeld rondom de auto wordt weergegeven en je kunt zelfs eenvoudig inzoomen op een bepaald deel van het camerabeeld. Zo kun je op de centimeter precies naast een stoeprand parkeren.

Ruimte komt met gebreken

De U5 blinkt ook uit in binnenruimte en dan vooral als het om zitruimte gaat. Voorin profiteer je van het steil oplopende dashboard, zodat je knieÃ«n geen kunststof raken.

Het gaat wel ten koste van een dashboardkastje, losse spullen kun je in het bakje onder de middenconsole opbergen. Als doekje voor het bloeden heeft Aiways bovendien twee tassenhaakjes geplaatst, zodat de ruimte niet helemaal onbenut gelaten wordt.
Achterin beschik je net zo goed over een zee aan ruimte, want zowel hoofd- als beenruimte is er in overvloed. Het zitcomfort achterin is wellicht nog wel beter dan voorin, want de voorstoelen blinken niet uit door hun ondersteuning. De zittingen zijn niet te kantelen en vrij kort, zodat de ondersteuning van de bovenbenen beperkt is. Op een lange rit ga je dat zeker merken, zodat een stop bij de snellader helemaal geen straf is.

Bovendien zit je als passagier behoorlijk op de bok omdat die stoel niet in hoogte verstelbaar is. Achterin heb je juist een prima ondersteuning en een goede armsteun om op te hangen. Enige nadeel hier is dat de hoofdsteunen niet zo ver in hoogte zijn te verstellen, zodat deze bij de gemiddelde Nederlander ergens in de rug prikt. Maar volgens ons is dat met een kleine productiewijziging te verhelpen, zodat je helemaal prinsheerlijk zit. Qua kofferruimte loopt de Aiways ook keurig in de pas, met een hele prettige organizer onder de vloermat als bijkomend voordeel. De achterbank kun je desgewenst helemaal platleggen, zodat een vlakke laadvloer ontstaat voor het inladen van grote lading.
Aan de voorzijde bevindt zich bovendien een extra opbergvak voor de laadkabel, zodat je die niet onder de bagage hoeft op te bergen.

Rijden en laden

Voordat we met de auto gaan rijden, komen we tÃ³ch nog even terug op de laadpoort van de U5. Bij andere elektrische auto's klikt de stekker los als je het andere einde uit de laadpaal trekt of de auto ontgrendelt, maar de Aiways geeft de stekker niet zomaar vrij. De enige mogelijkheid om de kabel los te krijgen, is door twee knoppen op de autosleutel tegelijkertijd in te drukken.
Als we dat ongemak eenmaal te boven zijn, gaan we op pad met de SUV. De auto blinkt echt uit in comfort, want zowel grote als kleine oneffenheden worden keurig uitgefilterd. Op de lange afstand betekent dat een gerieflijke ervaring, waarbij de auto uitgebalanceerd over komt.

Als gevolg van dit comfortabele karakter duikt de Aiways wel aanzienlijk bij het remmen, een proces dat sowieso een beetje sponzig verloopt. Dat remmen kun je voorkomen door gebruik te maken van het remmen op de motor. Met het zogenaamde one pedal drive remt de auto bijna af tot stilstand als je het stroompedaal loslaat. Je kunt dit afremmen in drie niveaus regelen, waarbij we de lichtste variant het prettigst

vinden werken. Daarin rolt de auto lang genoeg door, terwijl de zwaarste stand een behoorlijke remactie op touw zet. Ook het stuurgedrag kun je in drie standen regelen, waarbij Sport het meeste gevoel geeft. Verwacht geen haarscherp stuurgedrag, want de bediening is zeker rond de middenstand ongevoelig. In Sport reageert de auto ook het snelste op het intrappen van het pedaal. De 318 Nm worden heel beheerst op de voorwielen losgelaten, zodat je zonder wielspin kunt accelereren. Echt snel voelt de auto pas aan op tussensprintjes, zoals van 50 naar 80 kilometer per uur. Zoals bij iedere elektrische auto heeft het uitvoeren van zulke sprints een direct gevolg voor het rijbereik. Aiways geeft zelf een actieradius van 410 kilometer WLTP op, wat heel keurig is te noemen. We rijden de auto echter in een koude periode, wat een directe impact op de batterij heeft. We komen met veel pijn en moeite zo'n 220 kilometer ver. Puntje van aandacht voor de fabrikant is verder de interne boordlader. Waar je bij een snellader met 30 minuten weer behoorlijk volgeladen bent, kost het laadproces bij een laadpaal veel tijd. De U5 kan namelijk alleen Ã©Ã©n fase laden, zodat het opladen bijna twaalf uur in beslag neemt.

Goed genoeg?

De Aiways U5 is te verkrijgen vanaf 39.850 euro. Je rijdt voor dat bedrag een auto die goedkoper en ruimer is dan een Kia E-Niro met een vergelijkbaar batterijpakket. Bovendien zit de U5 direct al goed in de spullen met keyless entry, dodehoekhulp en de 360 graden camera. Een app om de verwarming vooraf in te schakelen is in de maak, net als een uitgebreide spraakhulp. Voor beide functies biedt een komende update uitkomst. Diezelfde update moet de al aanwezige adaptieve cruise control en stuurhulp ook verfijnen, want beide systemen werken nog niet zoals het hoort.

Een functie die ook standaard op de U5 zit, maar die al snel gaat vervelen: een sensor in de A-stijl houdt je bewegingen in de gaten en geeft ongevraagd advies. Zo wordt je na iets te nadrukkelijk in de buitenspiegel turen erop geattendeerd dat je jouw ogen beter op de weg kunt houden. Het levert hele discussies op met een auto, want helemaal foutloos blijkt het systeem niet te zijn. Desgewenst deelt de auto ook voor mobiel telefoneren of roken achter het stuur een reprimande uit, dat hebben we maar niet uitgeprobeerd. Op het gebied van comfort, praktisch gemak en rijgedrag is de auto nog verre van perfect. Maar het is fascinerend hoe in zo'n korte tijd een auto is ontwikkeld die verrassend dicht in de buurt van de gevestigde orde komt. Dat smaakt absoluut naar meer.

Plus

+ Erg ruim
+ Complete veiligheidsuitrusting
+ Veel rijbereik voor je geld

Min

- Opladen aan laadpaal duurt lang
- Onhandig aan- en ontkoppelen laadkabel
- Sponzig remmen