

BROM- MOBIEL MOET BETER

LEDEN
TEST

67



In 2007 vergeleek de ANWB voor het laatst een aantal brommobielen. Hoog tijd om, samen met een aantal ervaren brommobielrijders, opnieuw te zien wat er te koop is. En meteen ook om een waarschuwing af te geven, want van de zeven geteste voertuigen laat het remgedrag bij maar liefst vier exemplaren te wensen over.



**een aantal
brommobie-
len remt
wel zoals
het hoort:
recht voor-
uit**



**"Ik zat steeds te
stoeien met de
richtingaanwijzer en
de verlichting,
waarvan de hendels
in de Casalini
vlak achter elkaar
zitten."**

Albrecht Gottlieb (55)

ANWB-lid sinds: 2002

Huidige brommobiel: Aixam

Chatenet CH26: blitse brommobiel

Het Franse Chatenet heeft zich duidelijk laten inspireren door de Mini Cooper. Dat heeft geresulteerd in een blitse brommobiel. De meeste brommobielen hebben een laag gewicht en een carrosserie van kunststof, waardoor er zowel voor het verkeerslicht als op snelheid de nodige trillingen door het interieur gaan. De Chatenet heeft daar weinig last van. De afwerking van het interieur is, in vergelijking met de andere testmodellen, van hoog niveau. De stoelen zitten uitstekend. En bij het maken van een noodstop breekt de CH26 niet uit. Maar voor we hem uitroepen tot winnaar, melden we ook zijn minpunten. De voorruit is klein, waardoor je nauwelijks het verkeerslicht kunt zien. Het stuur van de Chatenet is niet te verstellen – zoals bij alle andere brommobielen uit deze proefrit – waardoor je het dashboard slecht kunt aflezen. De handrem zit akelig dicht op de versnellingsbak, waardoor je meer dan eens je handen bezeert. En dan is er natuurlijk nog de aanschafprijs, de hoogste van dit prijstechnisch toch al niet misselijke gezelschap. Dat moet je er maar net voor over hebben.



Casalini M10: snelle Italiaan

Hadden we de Casalini alleen op zijn remgedrag beoordeeld, dan was de M10 een stuk hoger geëindigd. De enige Italiaanse brommobiel in dit gezelschap remt bij een noodstop namelijk zoals dat hoort: rechtuit. Helaas maakt de Casalini daarmee zijn tekortkomingen niet goed. Resoneren brommobielen doorgaans bij stilstand, in de M10 voel je de meeste trillingen tijdens de rit. Buitengewoon vervelend, ook omdat de spiegels meetrillen. Erin kijken en daadwerkelijk iets zien, is vrijwel onmogelijk. De afwerking van de Casalini is van een laag niveau: de knopjes van de elektrische raambediening voelen alsof ze het ieder moment kunnen begeven. Het dashboard is uitzonderlijk groot en dusdanig op de bestuurder gericht, dat er voor een passagier nauwelijks plaats is. De bagageruimte is slecht bruikbaar vanwege de hoge tildrempel. Het openen van de achterklep is bovendien riskant voor je nagels vanwege het ontbreken van een handgreep. Dat de Casalini van alle testkandidaten het snelst is (ons navigatiesysteem gaf 61 km/u aan) en als enige brommobiel is uitgerust met airconditioning (die bij het inschakelen een voelbaar effect heeft op de acceleratie), is een schrale troost.

Microcar M.Go: spaarzaam

Microcar levert als eerste een brommobiel met airbag. Een wereldprimeur, maar geen garantie voor succes. Met name bij lage snelheden komt de M.Go hortend en stotend van zijn plek. Eenmaal op snelheid is de Microcar de stilste van het stel. Hij verbruikt ook het minst: tijdens onze testritten van Den Haag naar Amsterdam 1:24,9. De M.Go oogste applaus met zijn goede stoelen. Helaas werd er unaniem geklaagd over de gebruikte harde materialen. Als je met open raam rijdt, snijden de scherpe raamrubbers in je arm. Bij het uitstappen raakt je bovenbeen onaangenaam de hendel van de rugleuningsverstelling. Het interieur is verder erg ruimtelijk. Twee volwassenen kunnen prima naast elkaar zitten. Desondanks moet de Microcar vanwege zijn remgedrag bij noodstops genoeg nemen met een plaatsje in de achterhoede.



Ligier Ixo: bijna goed

De Ligier profiteert van een voor dit segment revolutionaire nieuwe dieselmotor. De winst: een lager verbruik en een rustiger rijbeleving. Daar zit met de Ixo nu ook een fris huidje omheen. Een stoere brommobiel die wel zwaar stuurt voor mensen met minder kracht in hun armen. Bij het verkeerslicht ervaar je het voordeel van deze diesel: de binnenspiegel trilt niet en de Ixo loopt prachtig stationair. Wij moesten het gaspedaal echter tot de helft intrappen voor de brommobiel in beweging kwam. Onderweg is hij bovendien niet veel stiller dan een 'normale' dieselmotor. De kofferruimte is dankzij de lage tildrempel goed toegankelijk. Minpuntje is de deurgreep, die onhandig is weggewerkt in het portier. Het remgedrag is een echte misser bij deze Ligier. Bij een noodstop trekt de Ixo scheef omdat de remkracht niet gelijkmatig wordt verdeeld over alle wielen.



JDM Aloës: netjes afgewerkt

De JDM Aloës heeft dezelfde stille en zuinige dieselmotor als de Ligier Ixo, maar kost minder. Net als de Chatenet en de Ligier is het bijna een personenauto om te zien. Binnenin tref je het best afgewerkte interieur van het gezelschap, met veel van autofabrikant Peugeot afkomstige onderdelen. Jammer van de 'elektriek' van ons testexemplaar: op de knop drukken betekende niet automatisch dat er ook een raam of kofferklep openging. Onderweg is de Aloës niet de vlotste en de kleine achterraut belemmert het zicht. De automaat vraagt gewenning: in plaats van de complete pook in te duwen zoals bij de meeste brommobielen, moet je een ring omhoog trekken. De JDM heeft als enige een gordelverklipper. Maar toch geen podiumplaats omdat ook deze brommobiel bij stevig remmen scheef trekt.



**kleine
raampjes
beperken
nogal eens
het zicht**



**"Het interieur van
de Microcar kwam
op mij vrij
sober over
en ik vond
het ook niet
zo overzicht-
telijk."**

John Kristelijn (49)

ANWB-lid sinds: 2010

Huidige brommobiel: Aixam

69

7 X
GETEST



de veiligheid van de inzittenden laat vaak te wensen over



"Of het nu aan de afwerking of de materiaalkeuze lag, maar er rammelde van alles aan boord van de Bellier."

Mieke Huijbregts (64)

ANWB-lid sinds: 2003

Huidige brommobiel: heeft haar Grevac net verkocht

Aixam Crossline Evo: goud van oud

Aixam is de grootste Europese fabrikant van brommobielen. In 2007 werd het Franse merk nog eerste in de brommobieltest van de Kampioen. Sindsdien is hun belangrijkste model, de Crossline, nauwelijks gewijzigd. Dat het de Fransen lukt om te midden van allerlei gloednieuwe modellen een tweede plaats te veroveren, zegt veel over de kwaliteiten van deze brommobiel. Remmen doet hij prima: bij een noodstop word je niet geconfronteerd met nare verrassingen. De Crossline is dankzij zijn grote ramen erg overzichtelijk en geeft bovendien een ruimtelijk gevoel. Daarnaast is hij vrijwel rammeltjesvrij en heeft hij de grootste kofferruimte. Die bagageruimte is ook nog eens uitstekend toegankelijk door de lage tildrempel en een enorme achterklep. Ons testexemplaar was uitgedost in de 'Limited'-trim, compleet met lederen bekleding en allerhande glimmende bedieningsknoppen. Ergonomisch is er ruimte voor verbeteringen (de raambediening zit op een onlogische plek; onderaan de middenconsole). Ook stuurt de brommobiel vrij licht. Van dergelijke zaken moet je houden. De gebrekkige bediening van de automaat is echter niet aan smaak onderhevig: je krijgt de Crossline maar moeizaam in zijn achteruit.

Bellier Jade: op achterstand

De Bellier eindigt onderaan de lijst van zeven brommobielen, niet in de laatste plaats door de gebrekkige afwerking van ons testexemplaar. Binnen een week lieten de raamrubbers en de portierbekleding los en viel de binnenspiegel naar beneden. De achterklep wilde van begin af aan niet goed sluiten. De lijst met geconstateerde tekortkomingen is lang. De remmen geven weinig vertrouwen: in de Bellier moet je het pedaal veel harder intrappen dan bij de rest. Bovendien blokkeren de achterwielen al snel. Zijn vlotte uiterlijk ten spijt, is de binnenruimte beperkt. Wie langer is dan 1.90 meter zit met gebogen hoofd achter het stuur. De bagageruimte wordt afgedekt met een te laag hangende hoedenplank. Bij verwijdering is het haast onmogelijk om geen krassen te maken. De besturing van de Bellier is indirect en gaat gepaard met hevige trillingen. Bij stilstand met draaiende motor trilt niet alleen het stuur, maar ook de binnenspiegel en de rugleuning. Tel daarbij op dat de topsnelheid van de Jade volgens ons navigatiesysteem lager ligt dan is toegestaan (43 km/h in plaats van 45 km/h) en de Bellier heeft letterlijk en figuurlijk een achterstand op zijn concurrentie.

Top 3 favorieten

- 1) Chatenet CH26
- 2) Aixam Crossline Evo
- 3) Ligier Ixo

Dit vinden de experts: Erik Jan de Jong, technisch adviseur ANWB: "Een brommobiel is een uitkomst voor wie geen B-rijbewijs (meer) heeft en zich toch zelfstandig en overdekt wil verplaatsen. Die vrijheid blijkt voor de kopers van grote waarde. Maar verwacht voor dat geld niet de verfijning van een personenauto. De Chatenet scoort op comfort, rijeigenschappen en afwerking nog het best. De manco's aan de remkrachtverdeling van enkele testexemplaren is een dringend aandachtspunt voor de betreffende fabrikanten."

Frank Buma, redacteur Kampioen:

"De aanschafprijzen van deze brommobielen zijn even schrikken, maar dit soort bedragen zijn realiteit voor mensen die in het dagelijks leven aangewezen zijn op een dergelijk vervoermiddel. Zelf nog geen 30 jaar oud zou ik de Ligier adviseren, die niet zozeer de beste waar, maar vooral het grootste plezier voor je geld biedt. Oefen met het maken van noodstops, zodat je weet hoe de brommobiel zich in zo'n situatie gedraagt."



ANWB: "Het moet veiliger"

De ANWB kijkt kritisch naar de veiligheid van alle voertuigen, dus ook die van brommobielen. Marco van Eenennaam, beleidsmedewerker verkeersveiligheid: "Een auto die scheef trekt tijdens het remmen, wordt afgekeurd bij de APK. Dat zou bij brommobielen niet anders mogen zijn. Door onduidelijke wetgeving rijden brommobielen soms op 80km/u wegen. Het grote snelheidsverschil met ander verkeer vereist veel verkeersinzicht. Aan de rijvaardigheid van brommobielisten mogen best meer eisen worden gesteld. De ANWB gaat het ministerie van Verkeer en Waterstaat nog eens extra op deze zaken attenderen."

	Chatenet CH26 Sport	Aixam Crossline Evo	Ligier Ixo	JDM Aloës Luxe	Microcar M.Go SXI	Casalini M10 Opera	Bellier Jade So Good
Prijs testbrommobiel	16.140	14.390	14.990	14.495	14.095	15.500	13.995
Vanafprijs model in €	14.950	11.999	14.990	13.695	9.995	10.800	9.995
Vermogen in kW/pk *	4/5,4	4/5,4	4/5,4	4/5,4	4/5,4	4/5,4	4/5,4
Proefritverbruik leden	1: 22,2	1: 24,7	1: 23,4	1: 20,9	1: 24,9	1: 14,2	1: 19,2
Energie label	A	A	A	A	A	A	A
CO2-uitstoot *	95 g/km	77,9 g/km	75,5 g/km	69,1 g/km	83 g/km	110 g/km	83 g/km
Bagageruimte in liter *	600	1060	800	1000	670	910	900

* FABRIKSOPGAVE

BEL VOOR MEER INFORMATIE OVER DE GETESTE BROMMOBIELLEN MET ANWB AUTO ADVIS: 088-2695000