



Tony Vos
22 april 2021

Stort zich in elektrisch segment

Seres is een volledig nieuw merk waarvan de wieg stond in Silicon Valley in de Verenigde Staten. In de technologieregio kwam een compleet nieuw merk tot stand op een ontwikkelingsafdeling zonder fabriek die direct kon produceren. En daarom werd aansluiting gevonden bij de Chinese fabrikant DongFeng. Uit dat land komt nu de voor Europa nieuwe Seres 3.

De Seres 3 is een SUV die sinds eind vorig jaar wordt geïmporteerd door een zestal Suzuki-dealers. Die zien bedreigingen, omdat Suzuki op dit moment nog geen elektrische of geëlektrificeerde auto's kan leveren, terwijl de markt en vooral de overheden de automobilist daar bijna toe dwingen. Met een goede spreiding door het land hebben de zes dealers een voldoende netwerk om bestaande klanten een milieuvriendelijk alternatief te bieden en ook nieuwe klanten met hun expertise een maximale service te geven.

En het blijft niet bij deze ene Seres 3. Naast de SUV kom er ook een Seres 5 (zomer 2021), een meer coupéachtige SUV en een wat lager vormgegeven Seres 7 (najaar).



Seres 3

Beide auto's komen uit de Amerikaanse vallei qua concept, terwijl de Seres 3 al een bestaand model was van de Chinese partner. Het is overigens de bedoeling dat Seres ook in de Verenigde Staten gaat produceren.



Meteen een kwaliteitsgevoel

Ieder merk kiest voor een eigen richting waar het gaat om de vormgeving van een elektrische auto. Vooral bestaande merken hebben de neiging iets bijzonders en afwijkends neer te zetten. Het is de vraag of de groeiende klantengroep daarop zit te wachten. Doe maar gewoon, dan doe je al gek genoeg. En daar lijkt de Seres 3 keurig op aan te sluiten. De vijfdeurs wekt in niets de aandacht als iets bijzonders. De vormgeving ziet er OK uit en wellicht dat een enkele medeweggebruiker zich afvraagt waar het logo en de naam Seres voor staan.

Op zich is dat niet zo vreemd, omdat deze auto sinds 2018 al in China rondrijdt onder de naam DongFeng E3.

De auto heeft een keurige Aziatische vormgeving die ook uit Japan of Korea zou



Seres 3

kunnen komen. De golvende lijn op de flanken en aan de onderkant van de zijruiten geeft een vloeiend verloop aan het ontwerp. Er is veel aandacht geschonken om de plaatwerkdelen netjes op elkaar aan te sluiten en daarmee geeft Seres meteen een kwaliteitsgevoel af. De luchttoevoer naar de motorruimte gaat volledig door openingen in de voorbumper, de glanzende plaat die eruitziet als een grille is volledig gesloten. Ook aan de achterkant maakt de auto een keurige indruk en heeft een achterklep over de volle breedte. Daardoor kunnen bagagestukken gemakkelijk worden ingeladen. Maar omdat het een SUV is, staat de auto wat hoger op de wielen en is er dus sprake van een flinke tilhoogte.



Zonder keuze compleet

Seres kiest er voorlopig voor om de 3 in slechts één variant op de markt te brengen. En die versie staat voor compleet. Bij het bestellen in China kiest de Nederlandse importeur ervoor om alle opties aan te kruisen, inclusief een te openen glazen panoramadak, metaal- of micalak, 18 inch lichtmetalen wielen, een uitgebreid multimediasysteem, lederen bekleding, 360 graden camera en een volledig digitaal



Seres 3

instrumentarium.

De in het interieur gebruikte materialen zorgen voor een uitstekende uitstraling.

De auto wekt meteen vertrouwen. Het compacte, beklede stuur is aan de onderkant afgeplat en heeft aluminiumkleurige spaken. Daarop zijn een aantal bedieningsknoppen te vinden. Over bedieningsknoppen gesproken; waar sommige merken bijna overdreven alle functies in het centrale scherm integreren, heeft de Seres gewoon een overzichtelijk aantal traditionele knoppen voor diverse functies. Wie de parkeersensoren wil uitzetten vanwege het gepiep, die drukt gewoon op een knop links naast het stuur.

Details in de afwerking wijzen erop dat er goed over de Seres 3 is nagedacht. Over de volle breedte van het dashboard loopt een dubbel stiksel in blauw met daaronder weer een aluminium sierstrip. Ook is er gezorgd voor genoeg opbergvakken in de portieren en de middenconsole.

Het ruimteaanbod sluit keurig aan bij de doelgroep van dit soort auto's, doorgaans meerkoppige gezinnen. Vier volwassenen vinden er genoeg ruimte en kunnen voor 526 liter aan bagage meenemen. Onder de bagagevloer is ruimte voor gereedschappen en de laadkabel. Die is daar netjes opgeborgen, maar wie zware spullen meeneemt, doet er verstandig aan de kabel eerst te verwijderen.



Uit het niets naar boven

Seres monteert in de 3 een batterij met een capaciteit van 53,6 kWh. Helaas is door de interne boordlader driefasen laden niet mogelijk, iets dat we ook al bij de Aiways U5 zagen. Het opladen aan een gewone laadpaal duurt daardoor relatief lang. De 3 biedt een gemeten actieradius van 329 kilometer (WLTP). Toch raken we er daarvan een aantal kilometers kwijt als een gemiddelde rit wordt verreden bij een buitentemperatuur van zo'n 3 graden. Ongetwijfeld zal de auto bijna 300 kilometer halen vanaf het voorjaar, tot slechts een dikke 200 als het daadwerkelijk gaat vriezen.

De elektromotor in de Seres 3 levert een vermogen van 120 kW en dat is voldoende voor prima prestaties. Door middel van een knop op de middenconsole kunnen drie rijmodi worden ingeschakeld: van eco tot sport met uiteraard de bijbehorende invloed op de actieradius.

Tussen de twee stoelen zit ook een knop voor de automatische parkeerrem en een grote draaiknop waarmee de richting van de auto kan worden veranderd. Die knop komt uit het niets naar boven als de startknop wordt ingedrukt. Die knop kennen we



Seres 3

natuurlijk van Jaguar en Land Rover.

De richtingsverandering vraagt wel een beetje geduld van de bestuurder. Wie tot stilstand afremt en meteen de knop in de R-stand zet, zal merken dat het betreffende lampje gaat knipperen en er geen beweging in de auto te krijgen is. Zaak is dan om even de N-stand te selecteren en vervolgens weer naar R te gaan. Wie snel op de weg wil keren zal dit als bijzonder hinderlijk ervaren. Maar Seres is daarmee echt niet de enige elektrische auto.



Kwalitatief hoogwaardige afwerking

Wat Seres goed voor elkaar heeft is de geluidsisolatie. Natuurlijk zijn elektrische auto's vooral bij lagere snelheden een stuk stiller dan modellen met een verbrandingsmotor. Tegelijk zijn piepjes en kraakjes daardoor juist veel beter hoorbaar. En die bijgeluiden blijven mooi op de achtergrond. Dat zorgt ervoor dat de Seres 3 snel na het wegrijden een gedegen indruk maakt die aansluit bij de kwalitatief hoogwaardige afwerking, materialen en uitstraling. De Chinese industrie is heel erg lang schaamteloos



Seres 3

kopieergedrag verweten, tegenwoordig weten ze een stuk origineler uit de hoek te komen en hebben ze in de fabrieken ook veel geleerd over kwaliteit.

Met het rijgedrag van de auto is weinig mis. Het onderstel lijkt aardig in balans, is zeker niet te hard van afvering en houdt overhellende bewegingen in bochten goed binnen de perken. Bij hard remmen raakt de carrosserie niet uit z'n koers en de stabiliteit op de snelweg is prima. Kortom, de Seres 3 is een auto die voor een groot deel van de automobilisten in het elektrische segment prima voldoet.



Een uitrusting

Door slechts één complete uitrustingsvariant te kiezen, is het leveringsprogramma uitermate eenvoudig. De enige keuze die de koper moet maken is de kleur, wit, rood of blauw. De kleurenstaal wordt echter op korte termijn uitgebreid (zwart vanaf april). Verder is de auto helemaal compleet voor een prijs die een stukje lager ligt dan de concurrentie zoals de Peugeot e-2008 en Hyundai Kona Electric, die beiden een stukje kleiner zijn.



Seres 3

Nieuwe Chinese automerken zullen hun producten in eerste instantie deels op prijs moeten verkopen. Dat was vele jaren geleden ook zo met producten uit Japan en Korea. Seres zal in de loop van het jaar aan aantrekkingskracht winnen als ook de 5 en 7 aan het programma worden toegevoegd. Dan kunnen de genoemde dealers een veel bredere klantengroep bedienen. Qua vormgeving zien deze twee modellen er een stuk spannender uit dan de Seres 3. Maar als eerste poging om voet op de Europese grond te zetten is dit meteen een serieuze.

Belangrijk is ook de 5 jaar fabrieksgarantie op de hele auto, 8 jaar op de batterij en 12 jaar op de carrosserie. Europese pechservice is ook geregeld waar de koper 24/7 een beroep op kan doen. Het milieu wordt nog eens extra gediend door het gebruik van diervriendelijk kunstleer en kobaltvrije accu's.

Plus

- + Serieus ogende SUV
- + Keurig afgewerkt
- + Prima rijgedrag

Min

- Trage software bij richtingsverandering
- Geen emergency braking
- Geen driefasen laden