

DE GROTE

E-SCOOTER MULTITEST 2025

**E-SCOOTER
MULTITEST!****scooter**
&bikexpress

2025



Na het succes van de vorige e-scooter Multitests gingen we ook dit jaar enthousiast van start. De Segway E125S – tot nu toe de onbetwiste winnaar – is opnieuw van de partij, maar krijgt stevige concurrentie. Vier frisse uitdagers staan klaar om hem van de troon te stoten. De opvolger van de Segway is al onderweg, maar voorlopig moet de E125S zich nog één keer bewijzen.

Wat te denken van de Zeeho AE4, onze duurtester van begin dit jaar en misschien wel het best bewaarde geheim op e-scooter-gebied. Deze futuristische scooter komt uit de stal van CFMoto en is in technisch opzicht zeer volwassen, al blijft het merk in Nederland nog redelijk onder de radar. Ook met de prijs zit het wel goed, want met €2.499,- is hij samen met de IVA het scherpst geprijsd. En over die IVA gesproken, we hebben het dan over de NCS, al hebben we ook heel lang getwijfeld of we niet de vernieuwde NCF moesten oproepen. Het was wat ons betreft om het even, maar de NCS trok dus uiteindelijk aan het langste eind.

Ook van de partij is de afgelopen jaar geïntroduceerde NIU NQiX 150. We reden hem zowel als brom- en motorscooter en in beide gevallen waren we snel enthousiast. Want ondanks dat de scooter nog veel op zijn voorganger lijkt, is hij compleet nieuw en voorzien van misschien wel het mooiste dashboard op de markt. Hij kost €2.948,- en behoort hiermee eveneens tot de scherpst geprijsde scooters in deze vergelijkingstest. We maken het vijftal compleet met een scooter die eigenlijk

niet in het rijtje mag ontbreken: de BMW CE 02 AM, waarbij AM refereert naar de 45km/u-versie. In alles is de BMW een buitenbeentje: qua uiterlijk, rijwielgedeelte, maar ook zeker qua prijs. Enkel in Nederland geeft BMW momenteel het rijk uitgeruste Highline pakket cadeau, maar met €6.990,- (BE vanafprijs €7.250,-) is de prijs natuurlijk nog altijd zeer fors te noemen. Aan de andere kant valt hij wel ontzettend op en gooit hij misschien wel de verhoudingen in deze test compleet overhoop... Nog heel even over de Segway E125S: deze kost net als tijdens zijn introductie een aantal jaren geleden nog altijd €3.599,- en dat is prettig!

Hoe testen we?

Voor een eerlijke vergelijking hebben we elke scooter ingezet op dezelfde dagelijkse woon-werkroute van ongeveer 60 kilometer. Geen passagiers, geen afwijkende rijstijl: gewoon een realistische test onder vergelijkbare omstandigheden. Uiteraard blijft het belangrijk om factoren zoals temperatuur, wind en berijdersgewicht mee te nemen in de beoordeling. We noteren dan ook niet simpelweg wanneer een scooter 'stilvalt', maar tot hoeveel kilo-

meter hij nog veilig en vlot mee kan in het verkeer – dus wanneer er nog redelijk tot vlot naar 40 km/u en hoger geaccelereerd kan worden.

Omdat de omstandigheden tijdens deze testperiode vrijwel identiek waren voor alle vijf scooters, durven we met een gerust hart te zeggen dat de resultaten representatief zijn. Welke e-scooter maakt dit jaar de meeste indruk? Houdt de Segway E125S voor de vierde keer op rij stand? Of is het tijd voor een nieuwe kampioen?



BMW CE 02

En laten we maar direct met de vreemde eend in de bijt beginnen: de BMW CE 02. En voor wie denkt dat we met deze term het verhaal negatief willen aftrappen, dit doen we allerminst! Want wat was het een verrassing toen BMW Motorrad een aantal

jaren geleden voor het eerst het doek van de CE 02 aftrok. Was de CE 04 weliswaar futuristisch, maar nog altijd duidelijk als motorscooter te herkennen, bij de CE 02 is dit zeker niet het geval. BMW Motorrad hing er een mooie marketingnaam aan vast:



Minimalistisch, maar duidelijk display



Op de highline versie krijg je ook een smartphonehouder en bluetooth-connectiviteit met de app

de eParkourer. Wat je ook van deze naam vindt, wij vinden we het een ontzettend leuk ding om te zien. Hij is met geen andere scooter of motorfiets te verwarren en dat is hartstikke geinig!

Qua uitrusting is het echt een BMW en dat betekent dat er een 'kalere' instapuitvoering is en dat je het zelf simpelweg zo gek kan maken als je zelf wil. Gelukkig is er momenteel een actie gaande waarbij het Highline-pakket gratis is en die wil je ook gewoon hebben! Hiermee krijg je naast de mooie kleurencombinatie onder andere ook een extra rijmodus, smartphonehouder, snel-lader, handvatverwarming, Pro buddy-seat en Bluetooth-connectiviteit tot je beschikking. Waar je altijd over beschikt is een enkele 48V/40Ah accu en doordat je niet zoals op de A1-versie over twee accu's beschikt houdt je naast de accu nog plek over om onder het zadel ook de acculader te vervoeren, die past namelijk nèt. Een helm wordt lastig, maar je kan er natuurlijk ook voor kiezen om de ruimte te benutten voor een slot, regenpak en andere kleinere spullen. Op onze demo zat een optionele en afneembare zijtas

voor de lader, optioneel weliswaar, maar een aanrader!

Plaatsnemen op de BMW doe je op het relatief stevige zadel, dat duidelijk smaller is dan de 'buddyseats' op de conventionele scooters in deze test. Ook ontbreekt logischerwijs wat beschutting in de vorm van een voorkap. Je voeten zet je namelijk op de voetsteunen. En doordat er twee sets voetsteunen aanwezig zijn kan je – mits je geen passagier meeneemt – een beetje variëren tussen een relaxte en actievere zithouding. Qua knopjes op het stuur voelt het allemaal vrij vertrouwd aan, de sleutel kan je op zak houden en voor je neus heb je achter de smartphonehouder zicht op een klein lcd-display dat je de belangrijkste info duidelijk laat zien. Wil je meer, dan kan dat via de app, waarmee je de smartphone kan omtoveren tot een uitgebreidere board-computer en je zelfs navigatie kan gebruiken. Helaas houdt deze geen rekening met het feit dat je een bromfiets bent. Maar waar het pas écht leuk wordt op deze CE 02 is als je ermee onderweg bent! De eParkourer rijdt namelijk verrassend goed met zijn 14-inch wielen en brede Michelin



De riemaandrijving zorgt wel voor iets meer aandrijfgeluiden

City Grip banden. Ook is hij vlot, want de centraalgeplaatste elektromotor is identiek aan die van de A1-uitvoering en dat betekent dat hij weliswaar op 4kW is afgeregeld, hij is wel heel erg rap uit de startblokken. Doordat de elektromotor centraal is geplaatst, is de balans van de CE 02 goed in orde. Enige nadeel vinden we de eindoverbrenging die door middel van een snaar het vermogen naar het achterwiel overbrengt, maar die laat wel redelijk wat aandrijfgeluiden horen. Anderzijds is dat ook een voordeel, want fietsers of voet-



De enkele accu onder het zadel van de AM-versie van de CE 02

gangers op het fietspad merken je hierdoor wel iets sneller op. Terug naar het rijden en dan doet de CE 02 eigenlijk alles goed. Hij reageert prettig lineair op de hernemingen op de spreekwoordelijke gashendel en ook de drie rijmodi hebben een functie en zijn geen verkapte snelheidsbegrenzers. Flow is de normale rijstand, in Surf wordt het al iets dynamischer en in Flash (onderdeel van het Highline-pakket) ervaar je de meest sportieve ervaring met ook een maximale motorrem. De verschillen onderling zijn niet zo groot als we op de



Heel veel leuker kunnen ze het in deze klasse niet maken

A1-versie van de CE 02 ervaren, maar ze zijn er weldegelijk. Remmen doet de CE 02 goed met twee krachtige schijfremmen waarvan het voorste exemplaar is voorzien van ABS. Waar de CE 02 helaas niet in overtuigt, is zijn range

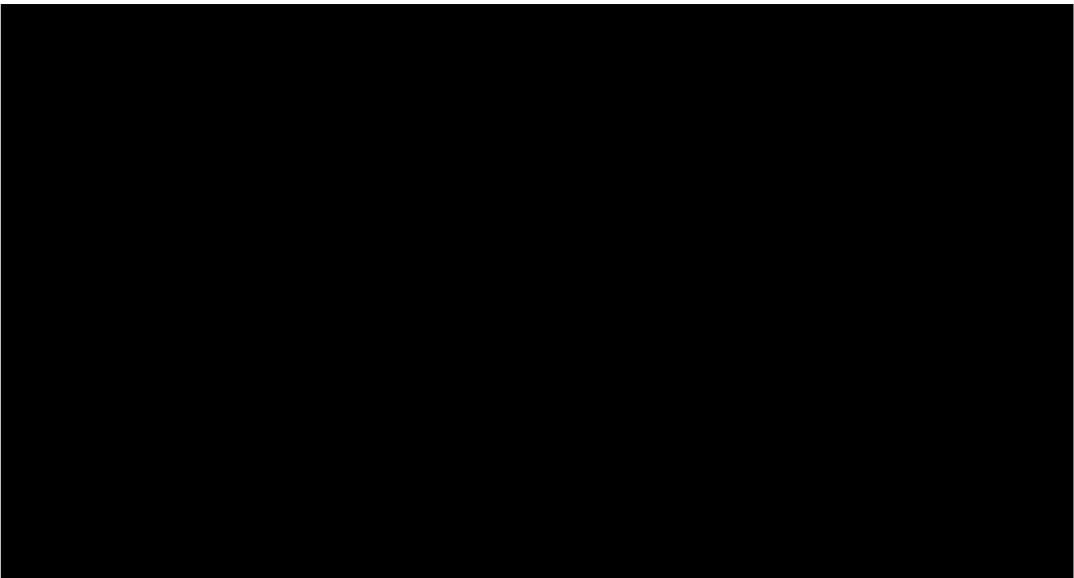
van ongeveer 40 kilometer. Dat is in veel gevallen misschien wel voldoende, maar met de prijs van deze eParkourer in het achterhoofd hadden we toch wel op iets meer gehoopt. Opladen gaat gelukkig snel, want in 3 uur is de accu weer volledig vol

en van 20- naar 80% gaat zelfs in een uur en vijftien minuten.

Voor de gezamenlijke fotoshoot leenden we de BMW CE 02 zonder Highline-pakket van MR Motoren in Barendrecht – dank daarvoor!



// Beoordeling BMW CE 02	
Motor	★★★★★★★☆☆
De centraalgeplaatste elektromotor van de BMW is krachtig, in welke rijmodi je de CE 02 ook rijdt. Door de riemaandrijving richting het achterwiel is het wel met afstand de meest gehorige aandrijflijn van het vijftal, hij maakt het echter dubbel en dwars goed met zijn kracht en lineaire reacties op de ‘gashendel’.	
Rij eigenschappen	★★★★★★★☆☆
Ook over de rij eigenschappen hebben we niks te klagen. De hoge banden om de 14-inch velgen geven hem een volwassen karakter, samen met de krachtige remmen maakt het de CE 02 zeer attractief. Qua zitpositie is hij door zijn afwijkende bouw lastig te vergelijken met die van de concurrenten, maar korte of lange rijders weten allemaal hun weg op deze CE 02 te vinden.	
Actieradius	★★★★★☆☆☆☆
Eén van de grote pijnpunten van deze BMW blijft toch wel de actieradius. Onder nagenoeg perfecte omstandigheden haalden we maar nét aan de 40 kilometer en dat is niet veel. Er is eventueel ruimte voor een extra accu onder het zadel, maar dat zal het prijskaartje nog verder opvoeren...	
Opbergruimte	★★★★★★☆☆☆☆
Zeker niet groot genoeg voor een helm, maar haal het zadel van de BMW en je ziet dat er naast de accu nog plaats is voor óf de lader, óf eventueel andere kleine spullen zoals een slot of een regenvak.	
Uitrusting	★★★★★★★☆☆
Afhankelijk van het uitrustingsniveau beschik je over de BMW Motorrad app, die je naast extra informatie over het voertuig ook voorziet van navigatie, al houdt die er helaas geen rekening mee dat je toch écht een bromfiets bent. We vinden het jammer dat cruise control ontbreekt, ABS is wél aanwezig, evenals handvatverwarming.	
Prijs/kwaliteit	★★★★★★☆☆☆☆
Hoe tof we de BMW CE 02 ook vinden, we kunnen er niet omheen dat de stevige vanafprijs en de tegenvallende range ervoor zorgt dat de CE 02 op dit onderdeel niet de meeste punten scoort. Momenteel voert BMW Motorrad Nederland wel een aantrekkelijke actie met een gratis Highline-pakket en scherp private lease tarief (€99,- per maand voor 48 mnd / 2.500 km).	
Totaal aantal sterren: 42	



Segway E125S

Dan de Segway E125S, de winnaar van de titel 'e-scooter van het jaar' van de voorgaande edities. En hoewel we inmiddels in 2025 zijn beland, weet dit model nog altijd uitstekend mee te draaien in het huidige aanbod. Het design mag dan niet uitgesproken zijn, ik blijf het persoonlijk geslaagd vinden. En dat lijken ze bij Segway ook te vinden want de opvolger van de E125S, de E150S, lijkt wel heel erg op zijn voorganger. Vanzelfsprekend gaan we de E150S testen zodra deze beschikbaar is, maar op deze pagina's mag de E125S nog even acte de présence geven, precies zoals hij afgelopen jaren heeft gedaan en keer op keer de aanvallen van de concurrentie heeft weten te pareren. Net als vorig jaar kregen we van Segway een zwarte demo mee, met chromen accessoires. Het chroom is nog steeds niet ons favoriet, maar gelukkig zijn er inmiddels ook versies zonder chroom leverbaar.

Het recept van deze Segway E125S is inmiddels bekend: je krijgt voor de €3.599,- die de E125S kost heel veel scooter voor je geld. In tegenstelling tot de E110S noteren we hier namelijk standaard twee accu's van 48V/30Ah stuk, bredere banden en

// Segway E125S

Motor 3.000 Watt (QS) hub-motor
Accu 2x 48V/30Ah
Gewicht 90kg (incl. accu's)
Remmen voor schijfrem, ABS
Remmen achter schijfrem, ABS
Banden voor 100/70-12
Banden achter 120/70-12
Kleuren Atlantic Blue, Ruby Red, Arctic White, Phantom Black
Actieradius praktijk 75km
Oplaadtijd 4 uur per accu
Afmetingen 1.866 x 675 x 1.175 mm
Wielbasis 1.365mm
Zithoogte 770mm
Prijs NL/BE €3.599,-
Fabrikant Segway-Ninebot Europe
Website NL/BE Segway.com

zowel tractie controle als ABS. Nu was dit twee jaar terug nog bijna uniek, inmiddels weten we dat meer scooters standaard af-fabriek met zulke veiligheidsfeatures worden afgeleverd. En dat is wat ons betreft een zeer positieve ontwikkeling. Ook fijn: de dubbele accu's zijn vernuftig goed weg-



Prettig afleesbaar display



De twee accu's zitten onder de treeplank

gewerkt onder de treeplank. Vaak is de keerzijde van accu's onder de treeplank dat de treeplank direct ook wat hoger komt te zitten wat zorgt voor een minder relaxte zithouding, maar niks van dit alles op de E125S, die grossiert in bewegingsvrijheid. Om de accu's op te laden kan je ze



// Segway E125S

De kampioen van eerdere edities is ook dit jaar weer van de partij. Nog altijd een van de best uitgeruste scooters in dit segment, met veel bergruimte onder het zadel, een volwassen rijgevoel en standaard ABS. Als het op allround prestaties aankomt, blijft de Segway E125S een ijzersterke kandidaat voor het podium.

Bekend design inmiddels, ook zijn opvolger lijkt nog sterk op deze E125S



// Beoordeling Segway E125S

Motor ★★★★★★☆☆
Zelfs in 2025 beschikt de Segway over één van de prettigste elektrische aandrijflijnen op de markt. Hij is krachtig en reageert netjes lineair. Het was nog beter geweest als Segway de rijmodi niet als verkapte begrenzers zou inzetten, sommige concurrenten in deze test doen dat anno 2025 simpelweg beter, daarom een klein puntje minder dan vorig jaar.

Rij eigenschappen ★★★★★★☆☆
Ook dit keer staan de rij eigenschappen op een niveau waarmee je thuis mag komen. Hij stuurt nog altijd snaarstrak, is verrassend comfortabel en dit schept eigenlijk alleen maar hoge verwachtingen voor de opvolger van de E125S die reeds in de startblokken staat...

Actieradius ★★★★★★☆☆
Onder ideale omstandigheden kwamen we dit keer liefst 76 kilometer ver voordat de E125S echt aanstalten maakte om opgeladen te willen worden. Dat is helemaal niet gek en voor ons een persoonlijk record. Opladen gaat snel, want dankzij de meegeleverde snellader gaat hij in zo'n 4 uur van leeg naar vol.

Opbergruimte ★★★★★★☆☆
De ruimte onder het zadel van de Segway blijft indrukwekkend.

27 liter is veel en het zorgt ervoor dat je er met gemak een integraalhelm in kwijt kan en ruimte overhoudt voor de lader! De ruimte is zelfs groot genoeg om twee kleine pothelmpjes in op te bergen.

Uitrusting ★★★★★★☆☆
Standaard een snellader, keyless-bediening en het was mis-schien wel de eerste 45km/u-scooter met ABS. De app is nog altijd uitgebreid en zeer gebruiksvriendelijk, het is ook goed om te zien dat middels software-updates de app steeds uitgebreider wordt.

Prijs/kwaliteit ★★★★★★☆☆
Qua punten moet hij dit jaar het stokje van beste e-scooter overgeven, maar de kwaliteiten van deze E125S staan nog altijd boven kijf. Een tijdloos model, veel opbergruimte en rij eigen-schappen van topniveau. De scooter kost nog altijd €3.599,-, maar met een opvolger in de vorm van de E150S in de startblokken zien we het nog wel gebeuren dat er met de prijs gestunt gaat worden. Dit kan en wil de fabrikant natuurlijk niet bevestigen, maar mocht een goede deal opduiken dan krijg je wel heel veel waar voor je geld!

Totaal aantal sterren: 48

eventueel verwijderen, maar ons devies zou zijn om ze lekker te laten zitten en een beroep te doen op het laadpunt net boven de treeplank. Op het stuur vinden we een duidelijk afleesbaar display. Geen fancy TFT-scherm, maar wel overzichtelijk en rustgevend vormgegeven.

Net als bij andere moderne e-scooters is er een app beschikbaar, die de eerste twee jaar gratis te gebruiken is. Deze app is niet zomaar een gimmick, maar een echt handige toevoeging. Qua functionaliteit doet hij denken aan die van NIU: je kunt de locatie van de scooter zien, statistieken uitlezen én de scooter op afstand in- of uitschakelen. Ook is het mogelijk om het één en ander te personaliseren zoals het volume en type waarschuwingsgeluiden, maar denk ook aan de remgeneratie oftewel de mate waarop de scooter op de motor afremt en hiermee weer – een klein beetje – energie terugwint. Ook is het mogelijk om de accu's niet volledig op te laden, dit om de accuduur te verhogen. De elektromotor van deze E125S zit in het achterwiel en levert een krachtige 3.000 Watt. Dit voel je, want de Segway accelereert razendsnel naar zijn afgeregelde topsnelheid en ook tussenacceleraties worden vlot

afgerond. Wat ook niet ontbreekt: cruise control. Net als bij de meeste andere deelnemers aan deze multitest is dat gewoon standaard en dat is bijzonder prettig tijdens langere ritten. De motor wordt gevoed door twee 48V/30Ah-accu's. Volgens Segway goed voor een actieradius van 81 kilometer. Tijdens onze test kwamen we daar niet helemaal aan, maar we noteerden dit keer wel een record met 76 kilometer voordat het vermogen echt drastisch afnam en het hoog tijd was om weer bij te laden. En over laden gesproken: dat gaat verrassend snel. Dankzij de meegeleverde snellader zijn beide accu's in ongeveer 4 uur weer vol. In de praktijk rijd



Segway scoort nog altijd op de ruimte onder het zadel

je ze zelden helemaal leeg, waardoor het laadproces meestal nóg sneller verloopt. Hoewel de E125S voorzien is van relatief kleine 12-inch wielen, merk je daar weinig van tijdens het rijden. De vering is stevig, maar blijft comfortabel. Het stuurgedrag is scherp en direct – precies wat je wilt als je van sportief bochtenwerk houdt. Ook over de remmen hebben we geen klachten, zeker de voorrem is bijzonder krachtig en zoals al eerder gezegd: standaard dus voorzien van ABS! Een absolute troef van de E125S is de enorme bergruimte onder het zadel. Daar past met gemak een integraalhelm in – of zelfs twee kleine jethelmpjes.



IVA NCS

IVA Mobility lanceerde in 2024 een compleet nieuw model: de NCS. Deze elektrische scooter is gepositioneerd net onder de topmodellen van het merk, maar komt verrassend compleet voor de dag. De koplamp zit dit keer niet in de voorkap, maar traditioneel in de stuurkap. Achterop prijkt een breed led-achterlicht. De forse afmetingen en moderne lijnen maken hem tot een opvallende verschijning, die doet denken aan de Super Soco CUx, maar dan ruimer en volwassener. Op het stuur vinden we een ruim lcd-display, dat weliswaar niet gekoppeld staat aan een app, het ziet er wel netjes uit en voorziet je van alle nodige informatie. Klein puntje van kritiek is de beperkte helderheid: op een zonnige dag is het – mede doordat het vrij vlak staat – iets lastiger af te lezen.

Bijzonder is vooral de prijs: vanaf €2.299,-. Daarmee is de NCS een scherp geprijsde uitdager in deze test, zonder dat je veel concessies hoeft te doen. De NCS biedt namelijk een aangenaam ruime zitpositie. Dankzij de lage, vlakke treeplank zit je ontspannen met de knieën in een rechte hoek. Ook het zadel is royaal en biedt vol-

// IVA NCS

Motor 2.000 Watt hub-motor

Accu 60V/24Ah

Gewicht 80kg (excl. accu)

Remmen voor/achter Schijfrem

Banden voor 90/90-12

Banden achter 90/90-12

Kleuren wit, matgrijs, matzwart

Actieradius praktijk MY24 40km (hierna nog 15% laadniveau)

Actieradius MY25 45km (fabrieksopgave)

Oplaadtijd 6 uur

Afmetingen 1.810 x 740 x 1.140 mm

Wielbasis 1.280 mm

Vanafprijs NL/BE €2.299,-

Importeur NL/BE IVA Mobility

Website NL/BE ivamobility.com

doende ruimte voor een passagier. Voor de aandrijving zorgt een Bosch-naafmotor met een nominaal vermogen van 2.000 Watt. Standaard is de NCS uitgerust met één 60V/24Ah-accu, maar optioneel is een tweede accu verkrijgbaar (à €849,-) die parallel kan worden aangesloten. Onze testunit had beide accu's aan boord, wat

voor ons weer makkelijk is tijdens het testen van de actieradius van de scooter. De rijervaring is comfortabel. In de snelste rijmodus (de andere modi zijn verkapte snelheidsbegrenzers) accelereer je vlot naar zo'n 49 km/u op de teller – goed voor een echte 45 km/u. De cruise control is een fijne toevoeging, zeker bij langere ritten.

// IVA NCS

Na het succes van de NCE Pro en NCF is de IVA NCS aan de beurt om zich te bewijzen. Met zijn scherpe prijsstelling, volwassen looks en praktische 12-inch wielen lijkt hij opnieuw de juiste ingrediënten in huis te hebben. De uitrusting is dik in orde, en voor woon-werkritten is hij zeker het overwegen waard.



De motor reageert soepel en lineair, zonder het schokkerige aan-uitgevoel dat sommige e-scooters kenmerkt. Ook op hellingen zoals de Erasmusbrug of Heinenoordtunnel levert de NCS voldoende kracht. De 12-inch wielen zorgen voor een kwiek rijgedrag,

want deze NCS houdt wel van een sportief genomen bochtje. Ook op de langere afstanden voelt het allemaal degelijk en stabiel aan, het is dan ook simpelweg een fijne scooter om mee op pad te zijn. Op de IVA vinden we voor en achter een schijfrem

en met name de voorrem doet het dit keer veel beter dan tijdens onze eerdere test met de NCS, wat ons vermoeden van toen al bevestigde dat er waarschijnlijk een beetje lucht in de remleiding zat. Werd de meting van de actieradius toen nog duidelijk beïnvloed door de kou, dit keer reden we de scooter in nagenoeg perfecte omstandigheden. Een actieradiuswonder is het door de relatief lichte accu natuurlijk niet. We kwamen dan ook zo'n 40 kilometer ver voordat het laadniveau onder de 15% kwam en de scooter in een 'savemodus' schiet en met een laag acceleratieniveau en een beperkte topsnelheid van 30km/u verder rijdt. Dit houdt de scooter nog zo'n 7 kilometer vol totdat bij 47 kilometer de scooter écht uitvalt. Wij noteren in dit geval dan ook 40 kilometer voor de range, maar navraag bij de



Met twee accu's is er nog plek voor een pothelm, met een enkele accu is er zelfs plek voor een integraal



importeur leert dat wij onverhoopt met een modeljaar 2024 op pad zijn gestuurd, waarop de laatste software-update niet was ingeladen. De importeur weet namelijk met zekerheid te melden dat het huidige modeljaar zijn topsnelheid ook onder de 15% kan vasthouden. Reken dan op zo'n

45 kilometer, maar nogmaals: dit hebben we helaas nog niet zelf kunnen testen. Het leuke van deze NCS is dat óók als je een 2e accu hebt geïnstalleerd er een meer dan bruikbare ruimte onder de buddyseat overblijft. Groot genoeg voor een pothelm, en haal je de 2e accu eruit dan kan je er

zelfs een integraalhelm in kwijt. Dat een volwassen elektrische scooter niet meer de hoofdprijs hoeft te kosten, bewijst IVA met de NCS. Voor een instapprijs van €2.299,- krijg je een rijk uitgeruste scooter met prettige rijeigenschappen, moderne uitstraling, slimme features én verrassend veel ruimte.



De NCS is een leuke verschijning

// Beoordeling IVA NCS

Motor★★★★★★☆☆☆☆

De NCS beschikt over een vlotte aandrijflijn. De drie rijmodi zijn helaas nog steeds niks meer dan verkapte snelheidsbegrenzers en dat vinden we jammer. Waar IVA wel weer punten scoort zijn de reacties op de gashernemingen, die voelen lineair aan en allesbehalve als een aan- en uitschakelaar.

Rijeigenschappen★★★★★★☆☆☆☆

De zit op de NCS is verrassend ruim, met een lage treeplank en een hooggeplaatst stuur. Op het gebied van comfort zijn er scooters in deze test die het beter doen, maar opnieuw zijn de verschillen marginaal en dus klein!

Actieradius★★★★★★☆☆☆☆

Wij reden met modeljaar 2024 waardoor het vermogen werd teruggeschroefd onder de 15%. Modeljaar 2025 komt dus verder dan de door ons gemeten 40 kilometer. Reken op zo'n 45-50 kilometer, al hebben we dit in de praktijk zelf nog niet kunnen testen. Een reeds aanwezige software-update zorgt ervoor dat ook de MY2024-modellen de accu met behoudt van

de topsnelheid leeg kunnen rijden.

Opbergruimte★★★★★★☆☆☆☆

Ook met twee accu's onder de buddyseat, is er plek voor een pothelm. Met een enkele accu kan je zelfs een integraalhelm kwijt. De helmbak is weliswaar compacter dan bij NIU, Zeeho en Segway, hij is alsnog zeer bruikbaar.

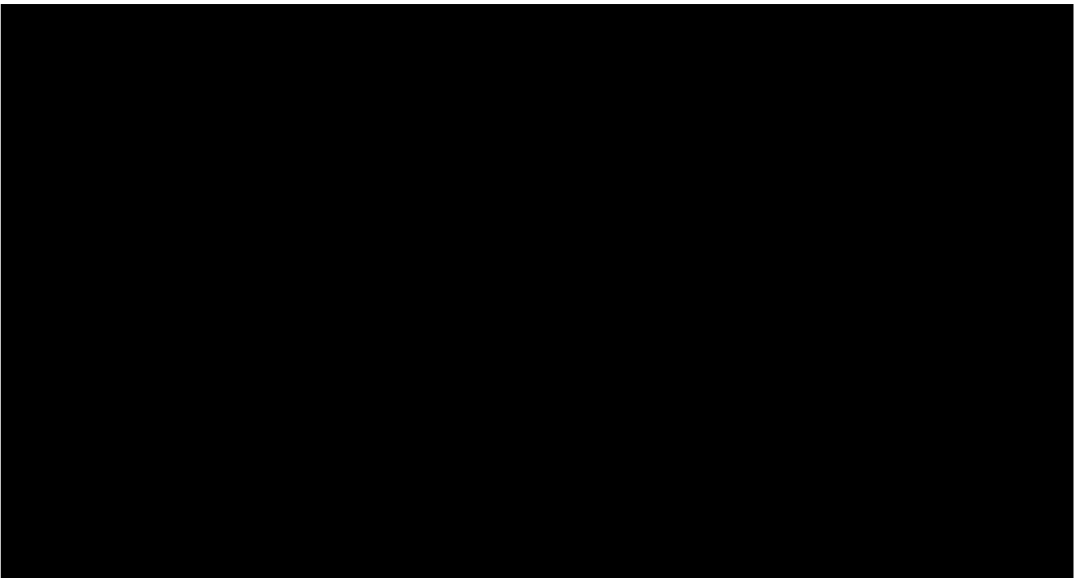
Uitrusting★★★★★★☆☆☆☆

Met zijn scherpe vanafprijs mag je niet teveel 'gadgets' verwachten. Toch is de scooter rijk uitgerust met onder andere cruise control, twee schijfremmen en ledverlichting rondom.

Prijs/kwaliteit★★★★★★☆☆☆☆

IVA bewijst opnieuw dat je voor een messcherpe prijs al een zeer volwassen e-scooter kan rijden. De NCS is hier een goed voorbeeld van, een mooi design, prima rijeigenschappen en opberg-ruimte. Een aanrader.

Totaal aantal sterren: 44



NIU NQiX 150

Met de NQiX 150 heeft NIU naar eigen zeggen het ‘origineel’ opnieuw uitgevonden. We hebben het dan over de N-serie die al sinds 2016 vrijwel ongewijzigd bestaat. En van een afstandje lijkt het alsof NIU slechts een kleine evolutie heeft doorgevoerd, maar niets is minder waar! Werkelijk alles aan deze NQiX is nieuw, zonder dat men het bekende familiegezicht van boord heeft gegooid. Qua design voelt het dus vertrouwd, maar NIU gebruikt voor dit nieuwe model wat opvallendere kleuren en stickers dan voorheen. Het oogt allemaal net even moderner, met name aan de voorzijde is iets bijzonders aan de hand, want deze is voorzien van een lichtgetint paneel dat je zonder gereedschap kan verwijderen en zou kunnen vervangen of personaliseren. Ook de achterzijde is anders, met een compleet nieuwe achterlichtunit waarin ook de richtingaanwijzers zijn geïntegreerd. Een andere opvallende verandering zijn de grote 14-inch wielen en dat belooft natuurlijk veel goeds voor de rijeigenschappen.

// NIU NQiX 150

Motor 2.600 Watt hub-motor
Accu 72V/28Ah
Gewicht 102kg (excl. accu)
Remmen voor schijfrem
Remmen achter schijfrem, CBS
Banden voor 90/90-14
Banden achter 110/80-14
Kleuren matzwart, matzwart/rood, matgrijs, wit
Actieradius praktisch 59 km (hierna nog 15% laadniveau)
Opladtid 3 uur
Afmetingen 1.930 x 745 x 1.180 mm
Zithoogte 810mm
Prijs NL/BE €2.948,-
Importeur NL/BE PEM B.V.
Website NL/BE niu.com

Op het stuur vinden we een van de mooiste displays die we op een elektrische scooter hebben gezien. Het is helder, overzichtelijk en biedt veel informatie zoals rijgegevens



Op dit moment het mooiste display in zijn klasse



De NIU Link-Crown werkt perfect

en resterende actieradius. Met de ‘NIU Link Crown’ knop rechts op het stuur navigeer je eenvoudig door de menu’s. Daarnaast kun je het scherm koppelen aan je telefoon,



Een bekend, maar compleet nieuw design

muziek afspelen via de geïntegreerde Bluetooth-speaker en telefoongesprekken beantwoorden. Qua uitrusting doet de NQiX 150 niet onder voor de concurrentie. Standaard is hij uitgerust met TCS, cruise control en een Auto-Hold-functie voor heuvels. Optioneel is een bandenspanningscontrolesysteem. De NIU-app, die de eerste drie jaar gratis is, is een van de meest uitgebreide op de markt met GPS-tracking, voertuiggegevens, antidiefstalsysteem en nu ook functies zoals aanpasbaar laadvermogen, regeneratief remmen en een virtuele sleutel via Apple Wallet. Ontgrendelen kan met een NFC-kaart, fysieke sleutel, app of de virtuele sleutel. De accu bevindt zich onder de treeplank en is uitneembaar. De versie die wij reden, de 45 km/u-uitvoering, heeft een enkele 72V/28Ah accu, maar een tweede is optioneel voor €995,-. Vanaf augustus zijn alle NQiX'en tevens voorzien van een extra stekker waarmee je dus de optionele tweede accu parallel kan aansluiten en de actieradius dus kan verdubbelen zonder dat het ten koste gaat van de opbergruimte. De motor



// NIU NQiX 150

Met de nieuwe NQiX 150 zet NIU een flinke stap vooruit, onder andere dankzij de krachtigere motor, moderne styling en grotere accucapaciteit. De rijeigenschappen zijn opnieuw prima op orde, en ook het infotainmentsysteem en de afwerking zijn dik in orde. Een degelijke en volwassen scooter voor wie nét wat meer wil.

// Beoordeling NIU NQiX 150

Motor★★★★★★☆☆☆
De motor van de NQiX 150 is krachtig en de scooter is dan ook snel uit de startblokken vertrokken. Ook de tussenacceleraties zijn goed! Tof is dat je zelf een rijmodus kan aanmaken. Jammer is dat je alleen in de eigen ‘custom’ rijmodus en de sportstand de 45km/u haalt.

Rijeigenschappen★★★★★★☆☆☆
Ook deze NIU is een heerlijke scooter om mee op pad te zijn. Hij is vlot, voelt dankzij de 14-inch wielen erg volwassen, maar ook een bocht neemt hij met speels gemak. Er zijn scooters in deze test met een iets ruimere zitpositie, maar dat neemt niet weg dat de rijeigenschappen van deze NIU op een zeer hoog plan staan.

Actieradius★★★★★★☆☆☆
Onder ideale omstandigheden reden we 60 kilometer met de NIU voordat de scooter zelf de e-Save modus activeerde. Dat is jammer, want er is dan nog 15% resterende lading over. Bij de Zeeho en Segway kan je zelf kiezen of de scooter onder de 20% de acceleratie en topsnelheid afkapt, dat zou ook op deze NIU niet misstaan want dan kom je met gemak over de 65 kilometer of meer heen. Al met al is ook de 55 tot 60 kilometer niet slecht! Bovendien laad je hem razendsnel in 3 uurtjes weer op en is er binnenkort ook nog een mogelijkheid om een extra accu parallel te plaatsen.

Opbergruimte★★★★★★☆☆☆
De ruimte onder het zadel bedraagt 28,5 liter en dat is meer

dan ruim genoeg om er een integraalhelm in kwijt te kunnen of heel veel andere losse of kleine spullen.

Uitrusting★★★★★★☆☆☆
De NIU NQiX 150 beschikt over misschien wel het mooiste TFT-display in zijn klasse. Het is ook nog eens aan alle kanten aanpasbaar via de app. En over die app gesproken: die is inmiddels geëvolueerd naar een app die je van alles aan de scooter laat aanpassen. Van een eigen rijmodus, regenerereerstand tot automatisch inschakelende cruise control aan toe. Ook zaken als keyless-go, anti-hold, tractie controle en een alarm zijn allemaal standaard.

Prijs/kwaliteit★★★★★★☆☆☆
NIU is al jarenlang actief in de e-scootermarkt en heeft inmiddels een gedegen reputatie opgebouwd. Ze staan bekend als oerdegelijk en ook de rijeigenschappen voelen zo aan. Het ligt inmiddels op een niveau waarmee het de degens kan kruisen met de besten in zijn klasse en alleen de Zeeho nog op het gebied van rijeigenschappen voor zich moet dulden. Qua features krijg je bij NIU simpelweg het meeste voor je geld. Een fantastisch dashboard, heel veel mogelijkheden in de app, prima rijeigenschappen, een range die in de meeste gevallen toereikend is én ook een snellader is allemaal bij de prijs inbegrepen. Met de prijs van €2.948,- zit het dus wel goed, waardoor deze NQiX 150 extreem competitief is.

Totaal aantal sterren: 50

levert een nominaal vermogen van 1.500 Watt en piekt op 2.600 Watt. Er zijn vier standaard rijmodi: Wet, E-Save, Dynamic en Sport, en via de app kun je zelfs een vijfde persoonlijke modus instellen. Een groot pluspunt ten opzichte van zijn voorganger is de grotere helmbak onder de buddyseat. De fabrikant luisterde naar de feedback en zo zien we op de NQiX 150 een helmbak die groot genoeg is voor een integraalhelm en een beetje meer! Tevens is er een handig led-lampje aanwezig. Qua ergonomie voelt de scooter meteen vertrouwd aan. De zithouding is goed en toegankelijk voor zowel korte als langere ridders, al zit de treeplank wel wat hoger dan bij de andere scooters in deze test met een accu onder de treeplank waardoor hij net iets minder ruim is. De motor reageert vlot, zeker in de Sport-stand. In de andere rijmodi merk je dat de snelheid duidelijk begrensd wordt. Juist in de snellere standen komt het rijwielgedeelte goed tot zijn recht. De 14-inch wielen in combinatie met de vering zorgen voor vertrouwen en rijplezier. De vering voelt sportief stevig aan, wat goed past bij het karakter van de scooter. Wat betreft de actieradius: NIU claimt 70 kilometer, maar in onze praktijktest kwamen



De accu zit onder de treeplank

we onder nagenoeg ideale omstandigheden uit op 60 kilometer tot aan 15% acculading. Onder dat niveau schakelt de scooter automatisch over naar e-Save met een gereduceerde topsnelheid van ongeveer 25km/u. Opladen gaat gelukkig vlot: in drie uur is de accu weer vol dankzij de standaard meegeleverde snellader. Opvallend is de aanwezigheid van instelbare remhendels, zodat je deze kunt afstellen naar handgrootte. Iets wat we niet eerder bij NIU zagen. De remmen zelf doen hun werk krachtig, ook al ontbreekt ABS op het voorwiel. Klein smetje is de mate van speling op de remhendels, dat doet een beetje afbreuk aan de verdere kwaliteitsbeleving van deze NQiX.



Ook de NIU is voorzien van een lekker grote helmbak

De NQiX 150 is in veel opzichten een geslaagde evolutie binnen de N-serie. Ondanks het vertrouwde uiterlijk is vrijwel alles vernieuwd. De scooter is vlot en blinkt uit in features. We zaten namelijk niet eerder op een scooter waarmee je zoveel kunt personaliseren als op deze. Van een eigen rijmodus, geluiden tot aan het afregelen van het laadvermogen en nog heel veel meer. In een zogenaamde Beta-sectie in de app konden we zelfs automatisch inschakelbare cruise control instellen. Oftewel, constateert de scooter dat je al zes seconden of meer dezelfde snelheid rijdt, dan schakelt de cruise control automatisch in. Klinkt op papier misschien eng, maar in de praktijk werkt het verrassend goed! De prijs van de NIU NQiX 150 bedraagt €2.948,-

Zeeho AE4

Last but not least de Zeeho AE4, een scooter die we goed kennen, want we mochten hem vier maanden inzetten als langeduurtest. Qua uiterlijk is de AE4 duidelijk familie van de AE8. Een futuristisch ogende scooter met een modern design, zij het wat kleiner en slanker. Vooral van voren oogt hij stijlvol en modern. Ondanks het compacte uiter-

lijk biedt hij verrassend veel ruimte. De zadelhoogte van 770mm is laag, maar de beenruimte is riant, zelfs met de accu onder de treeplank. Het stuur staat op een prettige hoogte en het lcd-display is goed afleesbaar, met informatie zoals snelheid, afstand en een klokje. Een opvallend stukje techniek is het BSD-



Een display die goed is te vergelijken met de Segway, ook nu prima afleesbaar



detectiesysteem op het achterspatbord. Dit waarschuwt voor verkeer dat je van achteren of opzij nadert. Klinkt geavanceerd, maar het systeem reageert in de praktijk wat gevoelig. Gelukkig kun je via de gratis app de waarschuwingen dempen of uitschakelen. Via OTA-updates kan Zeeho het systeem bovendien blijven verbeteren zonder dealerbezoek. Zeeho rust de AE4 royaal uit: ABS, tractiecontrole (TCS), keyless-go en cruise control zijn allemaal standaard. En dat voor een prijs van €2.499,-. Daarmee staat de AE4 op papier al sterk in zijn schoenen. Maar waar de Zeeho écht in uitblinkt zijn de rijeigenschappen. Iets wat al begint bij de riant zithouding op de ruime buddyseat. Ook de afstand tussen de buddyseat en de treeplank is prettig ruim waardoor hij in deze test misschien wel over de ruimste zitpositie beschikt, wie had dat gedacht? De hub-motor levert maximaal 3.000 Watt en nominaal beschik je over 1.600 Watt. Op het stuur activeer je naar wens twee rijmodi: Sport of ECO. En nee, ECO is dit keer geen verkapte snelheidsbegrenzer, maar zorgt simpelweg voor een wat rustigere acceleratie bij een top-

// Zeeho AE4

Motor 3.000 Watt hub-motor

Accu 72V/27Ah

Gewicht 96kg (incl. accu)

Remmen voor schijfrem, ABS

Remmen achter schijfrem

Banden voor 80/90-12

Banden achter 100/80-12

Kleuren nebula white, nebula black, velocity gray

Actieradius praktijk 45-50 km

Oplaadtijd 6 uur

Afmetingen 1.910 x 743 x 1.154 mm

Zithoogte 770mm

Prijs NL/BE €2.499,-

Importeur NL/BE BW Import

Website NL/BE zeehoev.eu

snelheid van 45km/u. In Sport wordt het allemaal wat attractiever met een pittige acceleratie en wat extra kracht bij het beklimmen van een brug of uit een tunnel. Onder de treeplank ligt een 74V/27Ah-accu. Die is uitneembaar, maar pas nadat je vier inbusbouten losdraait. In de praktijk is het dus een vaste accu. Wel kun je een extra accu plaatsen, voor €700,-. Dat lijkt een forse investering bovenop de €2.499,-, maar zelfs met die uitbreiding blijft het totaalbedrag concurrerend. Tijdens onze test, onder perfecte omstandigheden haalden we steevast tussen de 45 en 50 kilometer. Dat is minder dan Zeeho zelf opgeeft (63km volgens WMTC), maar het is wel opmerkelijk dat we onder winterse omstandigheden eigenlijk dezelfde waardes mochten noteren! In dagelijkse omstandigheden – zeker als je tussendoor kunt bijladen – is de range voldoende toereikend, al is zo’n extra accu voor de relatief lage aanschafwaarde wel het overwegen waard. Het laden van de AE4 gaat niet bijster snel, daar de scooter niet standaard wordt afgeleverd met een



Net als de NIU en Segway heel veel ruimte onder het zadel

snellader. Een volledige lading neemt dan ook een kleine zes uur in beslag. De bergruimte is indrukwekkend. Onder het zadel vinden we maar liefst 31 liter, ruim genoeg voor een forse systeemhelm of twee pothelmen. Voorin zitten twee open vakjes, een USB-laadpunt en een tassenhaak. De remmen zijn uitstekend en de voorrem zelfs uitmuntend: krachtig, goed te doseren en met een ABS-systeem dat pas ingrijpt als het echt nodig is. Volgens ons is Zeeho



De 'radar' werkt nog niet foutloos, maar is wel uniek in zijn klasse

één van de weinige die ABS standaard aanbiedt op een 45km/u-model. Een nieuwe elektrische scooter van Zeeho is inmiddels eerder regel dan uitzondering. Waren we al enthousiast over de AE6+, dan doet de AE4 er nog een schepje bovenop. Net zo ruim, nog beter rijden, een forse helm-bak en een scherpe prijs. Voor €2.499,- krijg je veel scooter en veel technologie. Het is voor ons vooralsnog een raadsel waarom we dit nog niet in de verkoopcijfers terugzien.



Tikje futuristisch, maar wij zijn fan van het design van de AE4



// Zeeho AE4

De AE4 is het jongste wapenfeit van Zeeho, het e-mobiliteits-merk van CFMoto. Met zijn sportieve vormgeving, vlotte prestaties en dubbele accu's wil hij zich onderscheiden als alternatief voor de gevestigde merken. De AE4 rijdt verrassend dynamisch en heeft qua tech en design absoluut de X-factor.

// Beoordeling Zeeho AE4

Motor

★★★★★★★☆☆

De hub-motor van de Zeeho kan mee met de allerbesten in deze test. De scooter reageert samen met de BMW waarschijnlijk het meest intuïtief en natuurlijk op de bewegingen van de gas-hendel. Fijn is dat je in ECO nog altijd 45km/u haalt en in Sport beschik je simpelweg over een snellere acceleratie en nét iets meer kracht. Een dikke acht is hier dan ook op zijn plek.

Rij eigenschappen

★★★★★★★☆☆

De scooter die samen met de IVA over de ruimste zitpositie beschikt, maar ook nog eens uitblinkt om zijn stuurkwaliteiten. Deze Zeeho AE4 heeft wat dat aangaat ons unaniem op de redactie weten te verrassen, het was dan ook bepaald geen straf om deze Zeeho voor een langere periode op de redactie te hebben staan.

Actieradius

★★★★★★☆☆☆☆

Met een actieradius tussen de 45 en 50 kilometer beschik je niet over een heel indrukwekkende, maar zeer acceptabele range. Een serieus puntje om ook in de gaten te houden is dat deze scooter niet over een losse accu beschikt, dat is niet handig als je flexibel wil zijn wat betreft het laden van de accu. Goed om te weten: een extra accu die je parallel kan aansluiten kost slechts €700,-.

Opbergruimte

★★★★★★★☆☆

Net wanneer je dacht dat het niet beter kon dan die balzaal aan ruimte onder de buddyseat van de Segway, gaat de Zeeho er zomaar vier liter overheen. Zo heb je onder het zadel van de AE4 liefst 31 liter tot je beschikking, dat is klasse en zorgt ervoor dat je net als bij de NIU er liefst twee pothelmen onder kwijt kunt.

Uitrusting

★★★★★★★☆☆

Ook de AE4 is behoorlijk compleet uitgerust. ABS, TCS, cruise control en keyless-bediening, het zit er allemaal op. Ook een app is aanwezig, al wachten we nog steeds op een software-update waarmee de software foutjes worden aangepakt.

Prijs/kwaliteit

★★★★★★★☆☆

De Zeeho AE4 rijdt je al vanaf €2.499,- en daarmee word je voorzien van een scooter die qua rij eigenschappen momenteel de nieuwe maatstaf is. Dat is razendknop voor zo'n relatief nieuw merk, maar het is duidelijk dat het menens is voor Zeeho. Hopelijk zorgt het voor een kickstart voor de verkopen in Nederland, waar het merk vooralsnog angstvallig onder de radar blijft. Zonde, want aan de tot nu door ons geteste scooters ligt het niet!

Totaal aantal sterren: 49

Conclusie

Ook dit jaar onderwierpen we vijf veelbelovende e-scooters aan onze grote multitest. Oorspronkelijk stonden er zes op de planning, maar eentje viel op het laatste moment af. Vijf blijft echter een mooi aantal om grondig te testen – en dat hebben we dan ook gedaan. Want om één ding meteen duidelijk te maken: alle vijf scooters hebben het afgelopen jaar indruk op ons gemaakt en verdienen wat ons betreft een plek in de top van het e-scootersegment. Maar er kan er maar één de winnaar zijn, dus hebben we – hoe lastig ook – punten uitgedeeld. Wat jij het belangrijkste vindt, laten we aan jou: wij maakten geen onderlinge wegingsfactoren per onderdeel. Tijd dus om te beginnen met de scooter die op plek vijf eindigde: de BMW CE 02.

De CE 02 wist vorig jaar al tijdens de introductie in Portugal onze harten te stelen. Een eigenwijs design, krachtige motor en verrassend fijne rijeigenschappen: deze BMW heeft het allemaal. Ook als 45km/u-versie – of 'AM' zoals BMW het noemt – weet de CE 02 te overtuigen. Toch kampt hij met twee stevige nadelen: een beperkte actieradius en een fors prijskaartje. Gelukkig krijg je dankzij een tijdelijke actie het luxe Highline-pakket cadeau en rijd je de CE 02 al vanaf €6.990,- of voor €99,- per maand in lease. In België is er momenteel ook een actie gaande met extra veel voordeel op voorraadmodellen, maar de officiële vanafprijs ligt nog op €7.590,-. Onder welke actie dan ook, deze CE 02 blijft de meest prijzige van de vijf. Ook de kleine 40 kilometer actieradius speelt hem parten, waardoor hij met 42 punten onderaan eindigt – al blijft het onbetwist de leukste van het stel! Tegenover de duurste, staat op plek vier juist de scherpst geprijsde scooter: de IVA NCS. Voor slechts €2.299,- biedt deze scooter verrassend veel waar voor zijn geld. Nooit voelt het alsof je met een budgetmodel onderweg bent, integendeel. De zitpositie is royaal – net als bij de Zeeko – en ook de rijeigenschappen verrassen in positieve zin. Qua features moet de IVA een paar punten laten liggen, maar je krijgt wel standaard ledverlichting, cruise control, alarm en keyless go. Onder de 15% acculading keldert de performance helaas flink, al laat de importeur weten dat de oplossing inmiddels klaarligt, maar helaas hebben we deze tijdens de test niet meer kunnen uitvoeren. Met 44 punten een prima vierde plek voor de sympathieke NCS. Een kleine sprong naar 47 punten brengt



ons bij de Segway E125S – jarenlang onze onbetwiste favoriet. En eerlijk is eerlijk: ook in 2025 blijft deze scooter uitblinken met zijn ruime zit, sterke motor en riante bergruimte. Het ingetogen, tijdloze design spreekt misschien niet iedereen aan, maar de kwaliteiten spreken voor zich. Toch eindigt hij dit jaar op de derde plek, met twee nieuwkomers die nét dat beetje extra brengen. De E125S blijft echter een ijzersterke keuze, waarmee je nooit de mist in gaat. De strijd om de toppositie was zelden zo spannend. Twee modellen maakten het ons buitengewoon lastig. De een blinkt uit in rijkwaliteit en zitcomfort, de ander op het gebied van uitrusting en techniek. De runner-up van dit jaar: de Zeeko AE4. Wat een fijne scooter! Hij rijdt fantastisch, zit uitstekend en is scherp geprijsd met €2.499,-. Toch zijn er een paar kanttekeningen: met een enkele accu kom je 45 tot 50 kilometer ver, laden duurt relatief lang en de accu

is niet snel uitneembaar. Desondanks zet Zeeko met de AE4 een nieuwe standaard op het gebied van rijeigenschappen. Een prestatie waar we alleen maar bewondering voor kunnen hebben.

Maar de overwinning gaat dit jaar naar een scooter die al bij voorbaat hoog in onze verwachtingen zat: de nieuwe NIU NQiX 150. Deze scooter heeft het totaalplaatje: modern design, krachtige aandrijving, degelijke actieradius en een zee aan bergruimte onder het zadel. NIU heeft bovendien zijn sporen verdiend als betrouwbare speler in het e-scooterlandschap, met een breed dealer-netwerk in de Benelux. Onze felicitaties gaan dan ook uit naar NIU – en in het bijzonder Pem BV, de verantwoordelijke importeur voor Nederland en België.

Of je nu kiest voor budget, comfort of innovatie: deze test laat zien hoe volwassen e-scooters anno 2025 zijn geworden. En dat belooft wat voor volgend jaar!