Harold Rolloos
4 oktober 2011

High Voltage

Elektrische auto's. Voor veel petrolheads is het vloeken in de kerk, voor de ecofreaks kunnen de ontwikkelingen niet snel genoeg gaan. We kunnen er echter niet omheen, het is de toekomst. Tot nu toe is de accu vanwege de beperkte actieradius het grootste knelpunt. General Motors gaat verder en komt met twee identieke elektrische auto's met een range extender: de Opel Ampera en de Chevrolet Volt. Wij reden met laatstgenoemde de eerste kilometers door het idyllische Zwitserland.

Futuristisch

Volt klinkt niet alleen vooruitstrevend, ook het ontwerp van deze auto mag op zijn minst futuristisch genoemd worden. De neus is bijzonder scherp gelijnd en ook de achterkant is niet alledaags. Datzelfde geldt voor het interieur van deze Chevy. Al tijdens het instappen glimt de witte middenconsole je tegemoet. Dit ziet er niet alleen erg gaaf uit, maar past ook goed bij het futuristische karakter van deze auto. Ook de pook is fraai geÃ¯ntegreerd in de middenconsole, waar het overigens een wirwar aan knopjes is. Deze knopjes druk je trouwens niet in, maar je raakt ze aan, net als het touchscreen. Het scherm werkt niet alleen erg prettig, maar laat ook nog eens allerlei gedetailleerde informatie zien wat betreft de aandrijving en de rijstijl van de bestuurder.

Beperkte bagageruimte

Overigens kan diezelfde bestuurder ook veel informatie tot zich krijgen via het display achter het forse stuurwiel. De meeste gebruikte materialen zijn van hard plastic en her en der laat ook de afwerking te wensen over. De stoelen bieden weinig zijdelingse steun en het kost moeite om de ideale zitpositie te vinden. Voorin is er voldoende hoofdruimte aanwezig, maar achterin zitten mensen langer dan 1.85 meter al gauw met hun kruin tegen het schuin aflopende dak aan. Beenruimte is er daarentegen wel voldoende aanwezig. Het schuin aflopende dak heeft nog een nadeel: het neemt het zicht schuin naar achteren behoorlijk weg. De hoge laadvloer maakt de kofferruimte minder toegankelijk voor zware koffers. Daarnaast is de bagageruimte met een inhoud van slechts 310 liter minder groot dan de - niet elektrische - concurrentie.

Geen hybride

In tegenstelling tot een hybride is de aandrijving van de Chevrolet Volt wel elektrisch. De auto beschikt over twee elektromotoren (samen 150 pk) en is daarnaast voorzien van een 1.4-benzinemotor (ook wel de range extender genoemd en levert 86 pk) die kan bijspringen wanneer het nodig is. De bestuurder heeft de keuze uit vier standen - Normal, Sport, Mountain en Hold - voor verschillende rijomstandigheden. In de 'Hold'-modus kan je de in de accu opgeslagen energie opsparen, wat weer handig is bij het rijden in steden waar een beperking op de uitstoot van schadelijke stoffen geldt. Heel slim en besparend bedacht dus! Na het opladen (wat afhankelijk van de laadstroom tussen de anderhalf en vier uur duurt en rond de 2 euro kost) kun je tot ongeveer tachtig kilometer volledig elektrisch rijden met de Volt. Als de accu's bijna leeg zijn springt de benzinemotor geruisloos bij voor een langere actieradius. Gecombineerd kun je met de Volt ongeveer vijfhonderd kilometer rijden. Stadsritten en

andere korte tripjes kunnen dus volledig elektrisch worden gemaakt en dat scheelt natuurlijk uitstoot en in de portemonnee. Als alles meezit voor General Motors - het is nog niet helemaal zeker - beloont de Nederlandse overheid de zakelijke rijder vanaf 2012 met 0% bijtelling voor de Volt en de Ampera.

Fluisterstil

Tijd om de Volt te starten. Nou ja, starten... Voor je gevoel gebeurt er helemaal niets na het indrukken van de startknop. Het wegrijden gaat dan ook helemaal geruisloos en ook op hogere snelheden blijft het tijdens de eerste kilometers bijzonder stil. En dat is voor onderweg natuurlijk weer lekker rustgevend. De Amerikaan voelt vlot aan dankzij het koppel van 370 Nm dat direct beschikbaar is. In negen seconden zit hij op de honderd en de topsnelheid ligt op 161 kilometer per uur. Ook op het rijgedrag valt weinig aan te merken. De vering is comfortabel en de besturing is licht maar

tegelijkertijd voldoende communicatief. Tot zover maakt de Volt de hooggespannen verwachtingen helemaal waar. Na pak 'm beet 75 kilometer springt de benzinemotor vrijwel onopgemerkt bij en lijkt alles koek en ei. Lijkt inderdaad, want in de Zwitserse bergen pakt het anders uit. De 1.4 benzinemotor heeft moeite met het aandrijven van de meer dan 1.700 kilo wegende Chevy. Het resultaat is een behoorlijk wat lawaai tijdens het bergop rijden omdat de krachtbron flink wat toeren moet maken. Hierdoor stijgt het verbruik explosief en mag je blij zijn als je met Ã©Ã©n liter tien kilometer kunt afleggen. Tel daarbij de kleine tankinhoud van slechts 35 liter op en het rekensommetje is snel gemaakt. De Volt is ineens niet zo zuinig meer en de vraag is hoe vooral zakelijker rijders (want 0% bijtelling) met een tankpas hier mee om zullen gaan. Maalt die daadwerkelijk om het verbruik en gooit die de Volt 's nachts aan de laadpaal of tankt die gewoon lekker benzine?

Voor de zakelijke rijder

Laten we voorop stellen dat we het concept van General Motors geniaal vinden. Immers, tot ongeveer tachtig kilometer kun je volledig elektrisch rijden. Dat kost je dan slechts twee euro en - belangrijker nog - je stoot geen vervuilende gassen uit. Je hebt bovendien de beschikking over meer dan voldoende vermogen en ook de rijeigenschappen gewoonweg goed. Over de range extender in de Volt zijn we minder te spreken. De winst die je hebt gehaald uit het elektrisch rijden gaat simpelweg verloren door het hoge verbruik wat volgt tijdens het rijden op benzine. Dat er waarschijnlijk geen bijtelling betaald hoeft te worden zal veel zakelijker rijders doen besluiten om voor een Volt te kiezen. Voor de particuliere rijder ligt dit anders. Die kan weliswaar flink besparen tijdens korte ritten, maar voor hem zal de hoge aanschafprijs van net geen 42 mille een belemmering zijn.

Plus

+ Geniaal concept
+ Goede rijeigenschappen
+ Waarschijnlijk geen bijtelling

Min

- Onzuinig door range extender
- Ruimte achterin
- Hoge aanschafprijs