



Björn Blokzijl
18 mei 2013

Groene peper

Als er ãn klasse is waar de afgelopen jaren om de gunst van de zakelijke rijder is gestreden, dan is het wel de compacte middenklasse. Waren het eerst enkel de hybrides van Honda en Toyota die voor een lage bijtelling zorgden, later voegden succesnummers als de Focus en - de zeer succesvolle - Mãgane zich in de strijd. Volumemerk Volkswagen had zich nog niet gemeld in deze klasse met een voldoende zuinige hatchback of sedan, maar probeert door de introductie van de Jetta Hybrid met stevige middelen de zakelijke klanten voor zich te winnen. Of deze auto de potentie heeft om de Mãgane van zijn troon te stoten zal blijken uit een test met de nieuwe Duitse hybride.



Aerodynamisch geperfectioneerd

We schreven in de eerste test met de nieuwe generatie Jetta al dat deze auto naadloos aansluit bij het design van de rest de Volkswagens. Het design is weinig sprankelend en blijkt het een ietwat grijze muis in het verkeersbeeld. Een lichte kleur en wat grotere velgen zouden hem al een stuk beter doen ogen. Uiterlijk onderscheidt de Hybrid zich van zijn benzine- of diesel aangedreven broers door enkele aanpassingen die de aerodynamica verbeteren. Zo is de grille geheel dicht - zoals bij de Polo Bluemotion -, zit er een klein spoilerlipje op de achterklep en is de auto voorzien van bescheiden zijskirts. Tevens is de onderzijde van de auto vlak om ook daar de lucht optimaal te geleiden. Het laatste is van buiten niet direct zichtbaar, maar hetgeen je wel ziet misstaat de auto niet en doet je afvragen waarom de normale versies van de Jetta deze aanpassingen niet hebben.



Ruimte voor verbetering

Zijn de aanpassingen van buiten al beperkt, in het interieur merk je nauwelijks dat je in een onconventioneel aangedreven Jetta zit. Enkel een knop voor het inschakelen van de elektrische mode - waardoor je een korte afstand geheel elektrisch kunt rijden - en het woord 'Hybrid' op de aluminiumkleurige sierlijst op het dashboard zijn details die afwijken. Wat gebleven is is het ruime interieur, waarin niet alleen voor de mensen voorin ruim voldoende plek is, maar ook voor de achterpassagiers - zelfs als de voorstoelen in de achterste stand staan. Ook de kwaliteit van de gebruikte materialen wijzigde niet. Voor het dashboard aan sich is dat ook niet nodig - gezien de fraai ogende en fraai aanvoelende materialen - maar de deuren zijn bekleed met keihard plastic dat het kwaliteitsgevoel van het binnenste negatief beïnvloedt.

Geheel achterin merk je het grote verschil met de conventionele Jetta's. Door de plaatsing van het accupakket bovenop de achteras valt de bagageruimte een stuk kleiner uit - 374 in plaats van 510 liter - en is de hoogte van de ruimte tussen de neergeklapte achterbank en het accupakket beperkt. Wanneer de aandrijflijn later

verschijnt in de nieuwe Golf, zal het accupakket beter weggewerkt worden en niet meer ten koste gaan van de binnenruimte.



Eenvoudig zuinig

Dat Volkswagen met grof geschut de concurrentie te lijf wil gaan blijkt onder de motorkap van de Jetta Hybrid. Waar de concurrentie kiest voor kleinere, minder vermogende benzine- of dieselmotoren, hebben de Duitsers gekozen voor de bekende 1.4 TSI - met 150 pk. Een elektromotor ondersteunt deze motor zodat het gecombineerd vermogen op 170 pk uitkomt. Op papier al een prettige combinatie, maar in de praktijk zowaar nog beter. Samen met de DSG spurt de Jetta er vanuit stilstand vandoor en ook op tussenacceleraties heb je niet het idee met een brandstofbesparende 14-procenter onderweg te zijn. Toch is een laag brandstofverbruik eenvoudig te halen. Het opgegeven gemiddeld verbruik van 4.1 liter per 100 kilometer hebben we niet gehaald, maar zonder al te veel moeite haalden wij 5.7 liter per 100 gereden kilometers. Doe je wat meer moeite, dan is een waarde van onder de 5 liter/100km zeker haalbaar.

Dat het accupakket boven de achteras ligt merk je bij een normaal rijgedrag niet. De auto rijdt als een echte Volkswagen, dus comfortabel met voldoende gevoel en precisie in het stuurwiel. Pas als je met een wat hogere snelheid een bocht induikt merk je dat de achterzijde wat zwaarder is dan bij een normale Jetta, maar van uitbreken is geen sprake.



Meer pit, relatief lage kosten

Dat Volkswagen zich met de Jetta Hybrid meldt in de klasse van de 14% bijtellings leasetoppers is niet meer dan logisch. Toch onderscheidt de Jetta zich op twee fronten van de concurrenten waar hij het tegen opneemt. Allereerst staat de auto motorisch op een hoger plan, waarbij de combinatie tussen de motoren en de erg prettige automatische versnellingsbak zorgt voor een soepele aandrijflijn. Ten tweede is de auto een stukje duurder dan de meeste van zijn rivalen in deze klasse. Vanaf 30.290 euro staat een Jetta Hybrid op de oprit, waarbij een vergelijkbaar uitgeruste MÃ©gane - dan wel zonder de automaat, maar wel als Estate - al voor een duizendje of drie



Volkswagen Jetta Hybrid Comfortline

minder in de prijslijst staat. Voor de meerprijs biedt de Jetta echter een prettigere aandrijflijn en interieur dat meer ruimte biedt voor de passagiers. Daarbij is het extra bijgetelde bedrag door het lage percentage zeer beperkt en is de nieuwe Jetta Hybrid zeker het overwegen waard.

Plus

- + Soepele aandrijflijn met veel vermogen
- + Comfortabele rijeigenschappen
- + Eenvoudig zuinig rijden

Min

- Beperkte bagageruimte
- Deels matige materialen interieur
- Weinig spannend design