



Bjorn Blokzijl
30 maart 2014

Up en top groen

Met de Nissan Leaf als pionier op het gebied van volledig elektrisch aangedreven productieauto's, druppelen de laatste tijd steeds meer EV's de markt op. Door grote belastingvoordelen gingen de Tesla's Model S vorig jaar als warme broodjes over de toonbank. Dãt wil Volkswagen ook, maar dan met de A-segmenter Up!. Heeft de E-Up! de potentie heeft net zo'n succes te worden als zijn broertjes met een brandstofmotor?



Standaard al guldig

Bij de ontwikkeling van de Up! is rekening gehouden met toevoeging van een elektrische variant aan het gamma. Op deze manier is er ten opzichte van de normale Up! visueel weinig veranderd. En dat is geen schande, aangezien hij er standaard al guldig uit ziet. Verschillen moeten gevonden worden in de LED-dagrijverlichting in de voorbumper, boemerangvormige reflectoren op de achterbumper, enkele e-Up!-logootjes en Volkswagen-logo's met blauwe accenten. Met een elektromotor aan boord, is de kleinste Volkswagen enkel te bestellen als vijfdeurs. Daarbij is hij standaard voorzien van mooi lichtmetaal. 'Onze' auto heeft tevens een panoramisch dak en de goed bij de Up! passende Pure White-lak.



Praktisch gebleven

Zoals gezegd hebben de engineers van het Duitse merk bij het ontwerp van de Up!, een elektrische variant meegenomen in de opties qua aandrijving. Groot nadeel van een dergelijke aandrijflijn is het grote formaat van het accupakket. Bij auto's waarvan er zowel brandstof - als elektrisch aangedreven versies zijn - zoals de Focus en de Fluence - zorgt de plaatsing van de batterijen voor een vermindering in zit- of bagageruimte. Zo niet bij de e-Up!. Onder het passagierscompartiment, in de bodem van de auto, ligt het accupakket. Op die manier is de binnenruimte exact hetzelfde gebleven en is de praktische inzetbaarheid eender aan de andere Up!'s.

Toch is het interieur niet exact gelijk. Stap in en je weet direct dat je niet in zomaar een Up! zit. Overal in het interieur vind je blauwe stiksels: onder andere op het stuur, de stoelen en op de handrem. Ook het instrumentarium is anders. Links is een verbruiksmeter te zien, waarop zichtbaar is hoeveel elektriciteit je verbruikt of dat je juist energie terugwint. In het midden zit de snelheidsmeter en rechts een normaal ogende brandstofmeter. Hoewel de 'brandstof' in dit geval elektriciteit is, is het prettig

om de hoeveel energie die nog in de accu's zit, op een 'gewone' meter af te lezen. Verwarmbare voorstoelen en voorruit lijken een overbodige luxe in een stadsautootje als deze, maar die keuze is om een andere reden gemaakt. Door toepassing van deze zaken, wordt precies dāt verwarmd wat verwarmd moet worden. Efficiānter wordt het niet.



Je komt best ver

Veel fabrikanten van elektrische voertuigen zijn tā positief over de actieradius. 160 Kilometer ver zāā je moeten kunnen komen op een geheel volgeladen accupakket. Zelfs met de grootste moeite, is ons dat niet gelukt. Maar toch ligt de reikwijdte in de praktijk niet zo ver van de fabrieksopgave. Zet je de auto altijd in 'Eco+', dat wil zeggen: een topsnelheid van 95 en efficiānt gebruik van elektrische systemen aan boord, geef je niet al te bruusk gas en genereer je maximaal terug, dan moet je zo'n 140 kilometer kunnen halen. Houd je meer van snel optrekken, met 130 over de snelweg en laat je de motor niet - kunstmatig - op zichzelf remmen, dan zakt de actieradius naar zo'n 100 kilometer.

Is de batterij leeg, dan kun je hem op drie manieren laden. Het snelst gaat het via de snellader: 80% geladen in een half uur. Uiteraard kun je hem ook opladen via een laadpaal of wandbox, waarbij het ongeveer zes uur duurt voordat de accu's weer geheel geladen zijn. Ten slotte kun je hem via het 230 Volt-stopcontact laden, maar dan duurt het minstens een nacht voordat je weer kunt rijden. Het laden kost je de eerste 10.000 kilometer na aflevering van de E-Up! niks. De hoeveelheid die nodig is voor die afstand, krijg je gratis bij de auto, net als een wandbox met een laadpas.



Top-wegligging

HÃ©t voordeel van elektrisch rijden, is de beschikbaarheid van het koppel vanaf 1 toer per minuut. Ook al beschikt de e-Up! over slechts 82 pk, het vermogen is direct te gebruiken. Hierdoor spurt het Upje als een bezetene weg en laat hij tot zo'n 60km/u de meeste auto's achter zich. Dit gaat gepaard met een serene rust. Het enige geluid dat je hoort is het lichtjes zoemen van de elektromotor, de banden en het windgeruis. Dit geluidsniveau blijft op hetzelfde niveau op constante snelheden. Rijden doet de Up! in

de basis al bovengemiddeld voor een auto in zijn klasse, maar de e-Up! doet daar nog een schepje bovenop. Omdat het accupakket in de bodem is verwerkt, is het zwaartepunt perfect. Niet alleen rechtuit ligt de auto als een blok op de weg, bochten neemt hij zonder aarzeling en bijna zonder overhellen. We kunnen wel stellen dat de e-Up! de best sturende en meest sportief te berijden A-segmenter is.



Duur doch scherp

Volkswagen heeft met de Up!-reeks een sterke troef in handen. Voorzien van een benzinemotor is deze auto één van de best verkochte auto's van de afgelopen jaren. Of de e-Up! die verkopen gaat halen, lijkt ons niet realistisch. Gekozen is om de auto in de meest luxe trim te leveren. Navigatie, verwarmbare voorstoelen, lichtmetalen velgen, een panoramadak, een fijn audiosysteem en automatische airconditioning zijn zaken die de vanafprijs flink omhoog drijven. Op vier tientjes na, kost de door ons gereden e-Up! 27 mille. Een hoop geld voor een auto van dit formaat. Voor minder geld koop je een grotere Zoe of Leaf.

Toch heeft de elektrische Duitser de nodige kwaliteiten die voor hem pleiten. Hij rijdt fenomenaal goed, het interieur is net zo praktisch als dat van de gewone Up!'s en je mist qua luxe niks. Daarbij is zijn praktische actieradius dusdanig dat je hem niet alleen in stedelijk gebied kunt inzetten; een tripje over de snelweg zorgt niet voor angstzweet of je nog wel thuis komt. Ben je in de markt voor een e-Up! en heb je geen 27 mille te besteden, dan kun je hem leasen of een abonnement nemen. Neem je een abonnement dan heb je voor 495 euro per maand een auto, onderhoud, verzekering, banden, 10.000 km groene stroom, een laadbox voor thuis Ãn een vakantieauto voor 3 weken. Volgens ons is dit een scherpe aanbieding en is er weinig dat succes voor de auto in de weg staat.

Plus

- + Erg goede wegligging
- + Praktisch nut behouden
- + Relatief grote actieradius

Min

- Grote investering
- Nog niet overal snellaadmogelijkheden