



Volkswagen Jetta Hybrid

Hybride voor beginners

Autotest | Ruim vijftien jaar geleden kwamen de Japanners met de hybride-auto. Om brandstof te besparen heeft zo'n auto een elektrische motor voor gebruik in de stad en een benzinemotor voor op de buitenweg. De Europese merken vonden die techniek veel te ingewikkeld en begonnen er niet aan. Bovendien zag de gemiddelde klant zo'n futuristisch vormgegeven auto ook niet zitten. Daarom komt Volkswagen nu met een alternatief in een vertrouwd jasje: de Jetta Hybrid.

Nog even een geheugensteuntje. Verbrandingsmotoren (benzine of diesel) lenen zich het beste voor het afleggen van lange afstanden op een relatief hoge, constante snelheid. Elektromotoren zijn juist op hun best bij lage snelheden en korte afstanden. Door beide te combineren kan het verbruik van een auto sterk worden verminderd.

Hybride

Het combineren van twee motoren is een stuk ingewikkelder dan het klinkt. Hoe wordt de kracht van twee motoren op één versnellingsbak en één aandrijftras overgebracht? Wanneer is welke motor actief? En hoe worden de accu's die nodig zijn voor de elektromotor opgeladen?

In de loop der jaren hebben vele merken vele antwoorden op deze vragen gegeven. Sommige merken kiezen voor niet meer dan een "hulpmotor" die een duwtje in de rug geeft op het moment dat de benzinemotor hard moet werken (Honda). Andere

kieszen voor een systeem met een verbrandingsmotor op de voorwielen en een elektrische motor op de achterwielen (Peugeot, Citroën).



Volkswagen kiest voor een oplossing waarbij beide motoren de voorwielen aandrijven. Afhankelijk van de situatie kan de Jetta Hybrid geheel elektrisch rijden (de benzinemotor is dan uitgeschakeld), geheel op

benzine rijden of beide motoren tegelijk benutten. De Jetta Hybrid laadt de accu's tijdens het rijden; de auto hoeft dus niet aan het stopcontact. Hiermee kiest Volkswagen in grote lijnen voor dezelfde techniek als marktleider Toyota.

Heel gewoon

Het doel van Volkswagen was om hybride-techniek zo toegankelijk mogelijk te maken. De Jetta Hybrid ziet er van binnen en van buiten uit als een heel gewone Jetta. Het verschil zit in details als logo's met blauwe accenten, een gesloten grille, kleine spoilers en speciale velgen. Het interieur is gelijk aan dat van iedere andere Jetta: strak, degelijk en smetteloos. De benodigde accu's zijn in de bagageruimte ondergebracht, deze is daarom kleiner dan gebruikelijk (374 liter i.p.v. 510 liter). De binnenruimte is wel gelijk gebleven.



Na het omdraaien van de sleutel (de Jetta heeft geen startknop of andere tierelantijntjes) is voor het eerst duidelijk dat dit een bijzondere auto is. Het blijft namelijk volmaakt stil. Alleen de "energiemeter" maakt duidelijk dat de auto is gestart. De energiemeter vervangt de toerenteller, en geeft aan hoeveel energie er wordt verbruikt of opgewekt. Desgewenst wordt op het centrale beeldscherm getoond welke motor de wielen aandrijft. Wie geen behoefte heeft aan deze informatie, kan het straffeloos negeren.

Om het de bestuurder zo makkelijk mogelijk te maken, is de Jetta Hybrid voorzien van een automatische

versnellingsbak. De computer bepaalt zelf wanneer welke motor wordt gebruikt, ook daar heeft de bestuurder geen omkijken naar.



Desgewenst kan de bestuurder met een druk op de knop aangeven geheel elektrisch te willen rijden. Dit kan handig zijn in woonwijken waar alleen elektrische auto's zijn toegestaan. Met een volle accu kan de Jetta Hybrid 2 km geheel elektrisch en dus zonder uitstoot afleggen.

Wanneer geen keuze wordt gemaakt, is de elektromotor vooral op lage snelheid actief. Op hogere snelheid springt de benzinemotor vanzelf bij. Het wisselen van motor verloopt zonder schokken of stoten. Het is wel hoorbaar wanneer de benzinemotor het werk overneemt, maar dit geluid is uiterst bescheiden.



Deze Jetta rijdt als een heel gewone auto; als er al een verschil is, dan is het dat de Hybrid comfortabeler is in de stad. Wanneer dat nodig is, bundelen de beide motoren hun krachten en is deze groene Jetta aangenaam snel.



Weggedrag

Wie niet op de displays let, merkt nauwelijks dat dit een heel bijzondere Jetta is. En dat geldt ook voor het weggedrag. De Hybrid weegt slechts 100 kg meer dan een gewone Jetta; vergelijkbaar met een forse passagier.

Net als de gewone Jetta is de Hybrid niet uitgesproken sportief of comfortabel, maar er precies tussenin. De besturing is niet licht of zwaar, het onderstel niet hard of zacht. De Jetta is een echte allemansvriend en dat geldt ook voor het weggedrag.

Drempelvrees

Volkswagen slaagt daarmee in de opzet om hybride-techniek zo toegankelijk mogelijk te maken. Wie doelbewust zuinig wil rijden, loopt echter tegen een beperking aan: er is geen manier om het opladen van de accu's te forceren. Alle andere hybrides en elektrische auto's laden de accu's op tijdens het uitrollen of remmen. Zodra het gaspedaal wordt losgelaten, houdt zo'n auto merkbaar in en wordt energie gewonnen.



Volkswagen stelt dat dit hinderlijk is en wil de Jetta Hybrid laten rijden als een heel gewone auto. Wanneer het gaspedaal bij de Jetta Hybrid wordt losgelaten, wordt de benzinemotor ontkoppeld om zo lang mogelijk door te kunnen blijven rollen. Dit doorrollen bespaart zonder enige twijfel energie, maar de accu's worden minder frequent geladen dan bij andere hybrides.

Alleen tijdens het remmen wordt energie herwonnen en dat is gratis. Omdat dit onvoldoende is, worden de accu's ook tijdens het rijden bijgeladen, maar dit verhoogt het verbruik. De Jetta moet bovendien veel snelwegkilometers maken om vervolgens elektrisch te kunnen rijden in de stad.

Verbruik

Hoe zuinig de Jetta Hybrid is, ligt daarom sterk aan het gebruik. Wie voornamelijk korte afstanden rijdt, zal de accu's nauwelijks bijladen en heeft alsnog een hoog verbruik in de stad. Reken op 1 op 10 voor een stadsrit met lege accu's. Tijdens de testperiode werd de Jetta ingezet voor lange afstanden kwam het gemiddelde verbruik steeds uit rond de 1 op 20.

Daarmee is de Jetta Hybrid minder zuinig dan de "druppelvormige" concurrenten die er alles aan doen om de accu's continu bij te laden. Op papier is de Jetta Hybrid veel zuiniger dan de Jetta 1.2 TSI (de zuinigste Jetta met traditionele benzine-motor). In de praktijk is het verschil tussen beide teleurstellend klein. Het verschil zit uiteindelijk vooral in het comfort, de prestaties en natuurlijk het belastingvoordeel.



Conclusie

Het voelt een beetje als mosterd na de maaltijd, maar vijftien jaar na de eerste hybrides komt ook Volkswagen met een hybride-auto. Toch weet de Jetta zich goed te onderscheiden van het bestaande aanbod. Menigeen heeft moeite met de futuristische

vormgeving van andere hybrides. De Jetta daarentegen is een uiterst conservatieve sedan.

Daarbij heeft Volkswagen er alles aan gedaan om de Jetta Hybrid te laten rijden als een heel gewone auto. In die opzet is VW geslaagd, want de Hybrid rijdt, remt, schakelt en stuurt net als iedere andere Jetta. Alleen het verbruik is lager dan dat van een gewone Jetta.

Door het minder gestroomlijnde jasje en omdat de bestuurder geen hulpmiddelen heeft om de accu's actief op te laden, is de Jetta Hybrid minder zuinig dan hybrides van andere merken. Bovendien is goed merkbaar dat dit Volkswagens eerste hybride is, want de Japanse producten bieden meer comfort en verfijning tegen een lagere prijs. Waar Volkswagen perfect in is geslaagd, is het verlagen van de drempel tot hybride-rijden. ■



Specificaties

Volkswagen Jetta Hybrid 1.4 TSI Hybrid Comfortline

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 464 x 178 x 148 cm |
| Wielbasis | 265 cm |
| Gewicht | 1.405 kg |
| Aanhanger | n.b. |
| Aanhanger geremd | n.b. |
| Tankinhoud | 45 l |
| Bagageruimte | 374 l |
| Bandenmaat | 205/55R16 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | 1395 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 170 pk @ 5000 tpm |
| Koppel | 250 Nm @ 1600 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 8,6 sec. |
| Topsnelheid | 210 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 4,1 l / 100 km |
| Verbruik stad | 4,4 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 3,9 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 95 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 30.290,- |
| Prijs instapmodel | € 22.550,- |