



Volkswagen e-Golf

Golf van vernieuwing

Autotest | Waarom is de Volkswagen Golf zo succesvol? Omdat de auto precies biedt wat de klant zoekt, en dat al generaties lang. Dat geeft vertrouwen en dat zorgt vervolgens voor nog meer succes. Nu verlaat Volkswagen dat vertrouwde pad met de "e-Golf": een elektrisch aangedreven Golf. Zal de elektrische Golf even succesvol worden als de traditionele versies?

Eén ding heeft de e-Golf, zoals de elektrisch aangedreven uitvoering heet, meteen voor op andere elektrische auto's: hij ziet er uit als een Golf. Andere elektrische auto's stralen uit dat ze vernieuwend en bijzonder zijn. Dat is voor sommige kopers heel aantrekkelijk, maar anderen zijn juist op zoek naar een meer vertrouwd uiterlijk en dan komt de e-Golf vanzelf in beeld.

Uiterlijk

Alhoewel de e-Golf er niet zo futuristisch uitziet als andere elektrische auto's, verschilt het uiterlijk wel degelijk van dat van andere Golfs. De grille is vrijwel helemaal gesloten omdat een elektromotor veel minder warmte (lees: verspilde energie!) produceert dan een verbrandingsmotor en daarom is minder koeling nodig. Door de grille te sluiten is de stroomlijn van de auto beter en dat komt de actieradius en het comfort (rijwind) ten goede. Om dezelfde reden is de e-Golf voorzien van aerodynamisch verantwoorde velgen.



Aan de achterzijde schittert een uitlaatpijp door afwezigheid. Verder ziet de e-Golf er uit als een heel gewone Golf. Het aansluitpunt voor een stekker zit achter het klepje waar bij andere uitvoeringen de tankdop zit.

Interieur

Ook het interieur is heel gewoon: sober en degelijk, zoals gebruikelijk bij de Golf. De ruimte binnenin is gelijk aan die van iedere andere Golf. De bagageruimte is een fractie kleiner dan die van een gewone Golf (341 tegenover 380 liter), maar op het oog valt dat nauwelijks op.



De e-Golf biedt dezelfde (veiligheids-)voorzieningen als iedere andere Golf. Het belangrijkste verschil zit in een iets andere indeling van de klokken. De brandstofmeter doet nu dienst als accumeter. De toerenteller is vervangen door een vermogensmeter die aangeeft hoeveel stroom resteert danwel wordt opgewekt, want wanneer het gaspedaal wordt losgelaten doet de elektromotor dienst als dynamo om energie terug te winnen.

Ook de boordcomputer is iets anders ingericht om inzicht te geven in de werking van het systeem. En vooral: om aan te geven hoe ver nog kan worden gereden op de batterijen.



De hendel van de automatische versnellingsbak ziet er vertrouwd uit, maar de werking is iets anders. Schakelen hoeft de e-Golf namelijk niet te doen; een elektromotor heeft geen versnellingen nodig. De "B"-stand is nu bedoeld om energie terug te winnen tijdens uitrollen of afdalen, terwijl de "B" traditioneel vooral bedoeld is om veilig af te dalen.

In tegenstelling tot andere elektrische auto's start de e-Golf niet met een knop, maar door ouderwets een sleutel om te draaien. Volkswagen heeft er overduidelijk alles aan gedaan om nieuwe techniek zo vertrouwd mogelijk te presenteren! Na het omdraaien van de sleutel klinkt uiteraard geen motorgeluid, maar komen slechts enkele meters en displays tot leven om aan te geven dat de Golf klaar is voor vertrek.



Prestaties

En... zodra het "gaspedaal" wordt ingetrapt, overtuigt de e-Golf als geen andere! Deze elektrisch aangedreven Golf schiet er vandoor en reageert nog gretiger en uitdagender op commando's van de bestuurder dan een GTI! Dat komt omdat een benzinemotor toeren moet maken om vermogen te kunnen leveren, terwijl de elektromotor van de e-Golf vanaf het eerste moment maximaal kan presteren.

Omdat de trilling en het lawaai van een verbrandingsmotor afwezig zijn, voelt de bestuurder zich een ontzettende slimmerik. Waarom zo moeilijk doen met benzinemotor als het zoveel beter en makkelijker kan met een elektromotor?

Het levendige karakter van de e-Golf heeft wel een prijs: bij vertrek meldt de boordcomputer een bereik van 151 km op een volle accu (theoretische waarde: 190 km). Na luttele minuten is de actieradius echter al gedaald tot 130 km. Dat komt niet alleen door het "enthousiasme" van de testrijder, maar ook door het gebruik van de airconditioning, de verlichting én het audiosysteem.

Door alle accessoires uit te schakelen, neemt de resterende actieradius sterk toe. Het kiezen van een ander rijprogramma maakt echter het grootste verschil. In de "eco"-modus reageert de e-Golf beduidend tammer op het "gas", maar is de auto wel veel zuiniger. Wanneer "eco+" wordt ingeschakeld is ook het laatste beetje karakter verdwenen, maar alleen dan maakt de e-Golf de bij vertrek beloofde actieradius van 150 km waar.

Weggedrag

Bij het eerste ontwerp van deze zevende generatie van de Volkswagen Golf is al rekening gehouden met alternatieve aandrijvingen. De benodigde batterijen (24.2 kW/h) konden daarom in de bodem worden gebouwd. Dat verklaart waarom de binnenruimte vrijwel gelijk is aan die van de gewone Golf.

Het verklaart ook waarom de e-Golf ondanks het "overgewicht" van de accu's nauwelijks zwaarder voelt

dan een vergelijkbare Golf met dieselmotor. Omdat het zwaartepunt laag ligt, is ook de stabiliteit van de e-Golf prima.

Conclusie

Zal de e-Golf net zo'n succes worden als de andere uitvoeringen van de Volkswagen Golf? Ook na een proefrit blijft een eenduidig antwoord op die vraag uit. De e-Golf overtuigt met prima rijeigenschappen en rijdt zelfs beter (sterker, stiller, comfortabeler) dan traditionele Golfs. Daarbij verpakt Volkswagen nieuwe techniek in een vertrouwd jasje.

Echter, technisch gezien biedt de e-Golf geen enkele meerwaarde boven elektrische auto's van andere merken. Volkswagen wil met de e-Golf vooral meedoen en ervaring opdoen om de boot niet te missen. Om zich toch te kunnen onderscheiden, levert importeur Pon de e-Golf met een compleet pakket (vakantieauto voor lange afstanden, groene stroom, etc.). ■



Specificaties

Volkswagen e-Golf e-Golf 2014

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	426 x 179 x 145 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.485 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	24 l
Bagageruimte	341/1231 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	115 pk @ 3000 tpm
Koppel	270 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,4 sec.
Topsnelheid	140 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 36.190,-
Prijs instapmodel	€ 22.790,-