

Volkswagen Lupo

Drie dagen drie liter

Autotest | De "Volkswagen Lupo 3 Liter" is hot. Bij het tankstation komen mensen rond de auto staan. Sommigen drukken zelfs hun neus tegen de ruiten om een glimp op te kunnen vangen van het futuristische interieur. In de file lijkt iedere bestuurder deze bijzondere Lupo op te merken, en heeft een verhaal voor de passagiers. Hun verhaal zal bestaan uit de belofte die Volkswagen met de Lupo doet en hun visie op het al of niet slagen daarvan. Na drie dagen drie liter de visie van Autozine.

Als haast u in het bloed zit, de linker rijbaan als een tweede huis heeft, minimaal een veelvoud van de maximumsnelheid rijdt en vaker nieuwe banden koopt dan tankt, dan is deze Volkswagen Lupo 3 Liter niets voor u. Want bij de ontwikkeling van de Lupo stond een gunstig brandstofverbruik voorop. De "3 liter" staat dan ook voor drie liter brandstof per 100 kilometer. Niet voor een beestachtige sportwagen met 3 liter motor, alhoewel later zal blijken dat de Lupo bepaald niet de langzaamste is.



Recept

Volkswagen's recept voor een super-zuinige auto bestaat grofweg uit drie ingrediënten: laag gewicht, optimale stroomlijn en een efficiënte motor. Om zoveel mogelijk gewicht te besparen heeft Volkswagen allerlei alternatieve materialen gebruikt. Daarbij heeft

het ontwikkelteam van de nood een deugd gemaakt door uit die materialen een buitengewoon fraai interieur samen te stellen. Het magnesium stuurwiel en de op een joystick lijkende aluminium versnellingspook vallen daarbij het meest op.

De gewichtsbesparing is ook gevonden in het gebruik van lichte materialen in de prettig zittende stoelen en het weglaten van vele extra's. Zo zijn elektrische ruitbediening of centraleportiervergrendeling optioneel op deze fl. 33.000,- kostende mini. Het is Volkswagen echter kwalijk te nemen dat de Lupo geen cruise-control heeft, want dat behoort wel degelijk tot de standaarduitrusting van een zuinige auto. Minder vervelend is het gebrek aan bergruimte, terwijl dit toch niet meer is dan lucht met behuizing en daarom ook niet veel extra gewicht op de schaal brengt.

Op het gebied van veiligheid heeft Volkswagen niet bezuinigd. De Lupo is "gewoon" uitgerust met twee airbags, ABS en een elektronische remkrachtverdelers. Uit recent onderzoek van TNO Delft blijkt zelfs dat de Lupo tot de allerveiligste kleine auto's behoort. Ondanks de speciaal ontwikkelde smalle en lichte banden heeft de Lupo ook een veilig weggedrag. Wanneer de Lupo op de grens wordt bereden, is goed te voelen dat de auto de neiging heeft over alle vier de wielen tegelijkertijd te gaan glijden. Maar wie het zo ver laat komen is moedwillig bezig de auto tot het uiterste te drijven. Bij normaal gebruik heeft de Lupo een heel prettige besturing en dragen de banden bij aan de beloofde brandstofbesparing.

Grootste geheim van de "Lupo 3 liter" is de motor.

Hoe leuk het ook is vrienden en bekenden op het verkeerde been te zetten, de "3 liter" staat voor een verbruik van drie liter dieselolie per 100 kilometer. De 1196 cc drie cilinder krachtbron levert afhankelijk van het gekozen programma 45 of 33 kW. Volkswagen zegt voor een dieselmotor te hebben gekozen omdat deze per saldo schoner is dan een benzinemotor. Alhoewel verbranding van een liter dieselolie schadelijker uitstoot oplevert dan het verbranden van een liter benzine, komt de Lupo verder op een liter diesel en levert uiteindelijk minder vervuiling per afgelegde kilometer.

Molensteen

De motor laat zich bedienen door een sequentiële vijf-versnellingsbak die naar keuze ook automatisch geschakeld kan worden. Omdat de Lupo last heeft van een eersteklas ochtendhumeur is het te adviseren vooral de eerste kilometers handgeschakeld te rijden. Na enkele minuten kan voor de automaat worden gekozen waarmee de Lupo in eerste instantie een haast sportief karakter toont.

Dat karakter verandert als de "ECO"-knop wordt ingedrukt. De trucendoos gaat dan helemaal open: het motorvermogen wordt teruggebracht tot 33 kW en de automaat kiest een conservatiever schakelprogramma. Rond de 2000 toeren wordt een volgende versnelling ingelegd. Voordat de automaat er voor kiest terug te schakelen, is het toerental vaak zo ver teruggelopen dat de auto bijna begint te trillen.

Als de bestuurder het gas los laat, reageert de ECO mode door het toerental onmiddellijk terug te brengen tot 900 toeren per minuut. De automaat kiest bovendien zelf de neutraalstand zodat de auto zo lang mogelijk uit blijft rollen. Voor het gevoel heeft Volkswagen ergens een vliegwiel van het formaat molensteen in de Lupo weten te verstoppen, want de auto blijft honderden meters doorrollen zonder noemenswaardig veel snelheid te verliezen. De verbruiksmeter wijst op dat moment een optimistische 1 op 100 aan.

De laatste truc van de ECO mode is het "start/stop" mechanisme. Als de Lupo vier seconden stil staat, schakelt de motor zichzelf uit. Zodra het rempedaal

wordt losgelaten start de Lupo weer. Om te voorkomen dat andere weggebruikers zouden moeten wachten op het onvermijdelijke voorgloeien van een koude dieselmotor, werkt het stop/start mechanisme alleen met een warme motor.

In de dagelijkse praktijk blijkt dat de Lupo 3 Liter niet alleen een technologisch hoogstandje voor liefhebbers is. De auto vereist een behoorlijke gewenningsperiode, maar daarna is de Lupo de beste vriend van iedere bestuurder. Laat u daarom bij een proefrit goed voorlichten en laat de verkoper de auto eerst zelf demonstreren. Door de bijzondere gebruiksaanwijzing rijdt de Lupo bij onjuist gebruik zeer oncomfortabel en zal bovendien niet in staat zijn het beloofde verbruik van 3 liter per 100 km te halen.

Tijdens een eerste rit door sneeuw en een windkracht 10 tegen, haalde ondergetekende een verbruik van 1 op 24. Maar na een rustige kennismaking en veel experimenteren daalde het brandstofverbruik uiteindelijk spectaculair. Om een minimaal verbruik te kunnen realiseren wordt de bestuurder geholpen door twee verbruiksmeters: een digitale meter geeft het gemiddelde verbruik weer, en een analoge toont op een schaal van 5 tot 0 het huidige verbruik. De 5 op deze schaal vormt het rode gebied, want wie 1 op 20 (5 liter per 100 km) weet te rijden met de Lupo houdt er een verkeerd rijgedrag op na.

Nocturne

Volkswagens belofte van 3 liter per 100 kilometer is in de praktijk goed haalbaar. Daarbij is de Lupo niet dat vervelende autootje dat met 80 km/u de rest van het verkeer ophoudt en door gestresste vertegenwoordigers luid toeterend voor rijdende chicane wordt uitgemaakt. De vijfde versnelling heeft zo'n enorme overbrengingsverhouding dat de Lupo met opmerkelijk weinig toeren hoge snelheden weet vast te houden. 100 km/u is net geen 2000 toeren, 120 km/u is 200 toeren meer.

Ook op nog hogere snelheden voelt de Lupo zich prima thuis. Als de testauto met een straf tempo achter een Chevrolet Globe Master van Nijmegen naar Venray rijdt, geeft de verbruiksmeter een gemiddelde van 3,5 liter aan. Een waarde die voor beide auto's zal

gelden, alleen is het bij de Amerikaan 1 op 3,5.

Om te zien waartoe de Lupo onder ideale omstandigheden in staat is, wordt 's nachts een rondje over een vrijwel lege ringweg van Rotterdam gemaakt. Voor het beste resultaat wordt de boordcomputer bij Charlois gereset voor een begin met een vliegende start. Halverwege de ring staat de spectaculaire waarde van 2,1 liter per 100 km op de teller. Helaas kent de nachtelijke rit een minder voorspoedige tweede helft, waardoor het rondje Rotterdam uiteindelijk 2,5 liter per 100 km kost. Een indrukwekkend resultaat gezien de storm en kou die nacht. In een zwoele zomernacht met een goed ingeregen auto zal een resultaat van 1 op 50 zeker haalbaar zijn.

Stadsverkeer

In de stad ligt het verbruik tussen de 1 op 22 en 1 op 29. De automaat heeft met het ECO programma bepaald geen haast zodat de bestuurder in druk verkeer de ECO mode zal uitschakelen. Vooral in stadsverkeer valt op dat het begrip "subtiliteit" de automatische koppeling volkomen vreemd is. Met koude motor of bij iets te vlot gasgeven is het koppelen voor alle inzittenden merkbaar. Wie tijdens het wennen aan de auto haast heeft en precies schakelt op het moment dat de turbo wakker wordt is zelfs blij gordels om te hebben.

Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de testauto zo vers was, dat een definitief oordeel hier niet op zijn plaats is. Met warme motor is de Lupo juist een heerlijke reisauto die door het grote comfort ongemerkt enorme afstanden weet te overbruggen met een minimaal verbruik. Het automatisch uitschakelen van de motor geeft een heerlijke rust. De motor start weer na het loslaten van het rempedaal. Dat gaat zo snel dat de Lupo alweer rijdt als menig andere automobilist nog bezig is het eerste verzet in te leggen.



Conclusie

Volkswagen heeft met de Lupo 3 Liter haar visitekaartje voor de toekomst afgegeven. Voor fl. 3.000,- bovenop de prijs van de gewone Lupo diesel, levert Volkswagen een vooruitstrevend stuk techniek dat de claim waar maakt de zuinigste productieauto van dit moment te zijn. Het mooiste daarbij is dat de Lupo geen compromissen van de bestuurder vraagt. Samen met de sympathieke uitstraling en het futuristische interieur heeft de Lupo bovendien een hoog hebbeding-gehalte.

Puur rationeel beschouwd wordt de meerprijs voor de brandstofbesparende techniek alleen goedge maakt als u ieder jaar op vakantie gaat naar Mars. Opzich geen probleem, want de Lupo is een eersteklas kilometervreter. En gelukkig zullen de technieken van deze Lupo 3 liter vroeg of laat ook hun weg vinden naar de gewone productieauto. Het is daarom een genoegen te stellen dat dit de eerste autotest is die goed nieuws voor het milieu betekent! (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Volkswagen Lupo 3-liter

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	353 x 162 x 146 cm
Wielbasis	232 cm
Gewicht	803 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	34 l
Bagageruimte	130/830 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1191 cc
Cilinders / kleppen	3/2
Vermogen	61 pk @ 4000 tpm
Koppel	140 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,5 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	3 l / 100 km
Verbruik stad	3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	2 l / 100 km
CO2 uitstoot	81 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 16.780,-
Prijs instapmodel	€ 10.880,-