



Chevrolet Orlando

Het moet wel leuk blijven

Autotest | Bezuinigen is prima, maar het moet wel leuk blijven. Chevrolet heeft zich jarenlang geprofileerd als fabrikant van voordelige auto's. Maar Chevrolet is niet het enige merk dat zich onderscheidt door een lage prijs. Daarom wil de Amerikaanse fabrikant nu meer. De nieuwste Chevrolets moeten niet alleen goedkoper zijn dan de rest, maar ook nog eens meer uitstraling en meer rijplezier bieden. De eerste van die nieuwe generatie Chevrolets is de Orlando, genoemd naar de nummer één vakantiebestemming van Amerika.

Chevrolet maakt het zichzelf niet makkelijk. Als er één type auto is dat per definitie niet mooi is en geen rijplezier biedt, dan is het wel een MPV. Een "MPV" (Multi Purpose Vehicle) heeft in de regel een vierkante vorm om zo veel mogelijk binnenruimte te bieden.

Chevrolet heeft dit probleem opgelost door de Orlando een heuse motorkap te geven. De koplampen zijn hoog op de neus geplaatst en dat geeft samen met de grote grille en hoekige lijnen een zelfverzekerde uitstraling die uniek is voor een auto als deze.

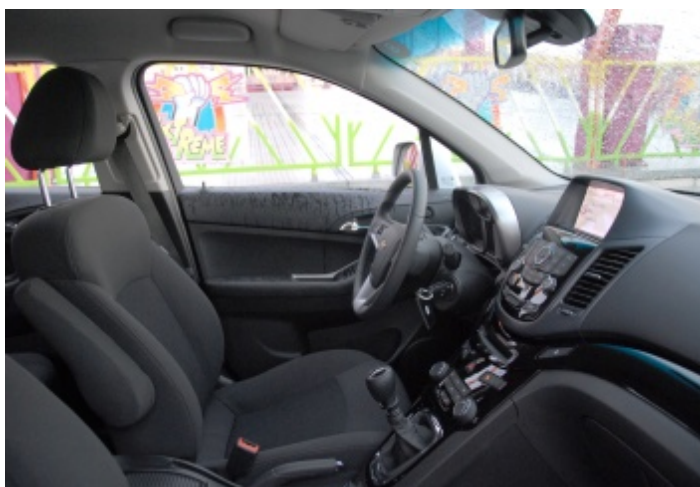


Ruimte

Desondanks zijn de praktische mogelijkheden niet vergeten. De ruimte voorin is prima. De hoge zit zorgt voor een gemakkelijke instap en een goed overzicht over het verkeer. Bovendien ligt het dashboard relatief

laag, wat de bestuurder een machtig gevoel geeft. Dankzij grote buitenspiegels en een groot glasoppervlak is de overzichtelijkheid prima.

De ruimte op de achterbank is gemiddeld goed. Achter de achterbank is standaard (!) een derde zitrij te vinden. Deze is voornamelijk bedoeld voor kleine kinderen, maar volwassenen houden het hier op een korte zit ook uit.



Wanneer de derde zitrij in gebruik is, is de bagageruimte nihil. De achterste zitplaatsen kunnen eenvoudig worden opgeklapt (uitbouwen is niet nodig), waarna de bagageruimte juist enorm is (1.499 liter). Helaas voorziet Chevrolet niet in een plek om het afdekzeil van de bagageruimte op te bergen, dat gaat dus zwerven wanneer de achterste zitplaatsen in gebruik zijn. Ook lastig: de achterklep opent niet erg ver, zodat lange mensen moeten bukken om bij de bagage te komen.

Zoals het hoort bij een auto als deze, is het interieur rijkelijk voorzien van bakjes, vakjes, oogjes, bekerhouders en andere praktische zaken. Heel slim is het audiosysteem, waarvan het display scharniert. Achter het display zijn een USB-aansluiting en een bergvak voor een MP3-speler te vinden. Dankzij gunstige plaatsing van de luidsprekers is de klank van het audiosysteem verdienstelijk.



Benzine

Het plezier dat een auto geeft eindigt niet met het uiterlijk. Dat is slechts het begin! Daarom biedt de Orlando verrassend veel rijplezier voor een auto als deze.

Zowel de prestaties als het weggedrag zijn echter afhankelijk van de gekozen krachtbron. Eerst is gereden met de 1.8 liter benzinemotor. Die presteert prima in de stad, maar levert te weinig vermogen (141 pk / 176 Nm) op de snelweg. Om vlot te kunnen invoegen of passeren bij snelheden boven de 80 km/u, moet worden teruggeschakeld en/of plankgas gegeven.

Enmaal op kruissnelheid maakt de 1.8 motor onprettig veel toeren. 100 km/u staat gelijk aan 3.000 toeren per minuut, 80 km/u is al 2.000 rpm. Dit maakt de auto vermoeiend op de lange afstand. De motor is helaas niet sterk genoeg voor een zesde versnelling, die zou het probleem dus niet oplossen.



Omdat de krachtbron zo hard moet werken, is het verbruik in de praktijk veel hoger dan volgens fabrieksopgave. Een gemiddelde rit met stadsverkeer en snelwegkilometers kost 10.1 liter per 100 km. De beloofde 7.3 l/100 km is alleen haalbaar wanneer de snelheid niet boven de 80 km/u komt.



Diesel

De 2.0 liter dieselmotor (163 pk) presteert veel beter dan de benzinemotor. Met de "2.0D", die o.a. ook in de Opel Antara wordt gebruikt, is de Orlando zelfs uitdagend snel. Dat begint al met de koppeling, die zeer direct aangrijpt, waardoor de auto er al met een kleine beweging vandoor gaat. Het nadeel van deze "enthousiaste" koppeling is dat de auto ongedurig is in de file.

Dankzij het forse koppel (360 Nm) en de zesde

versnelling, kunnen met groot gemak hoge kruissnelheden worden gerealiseerd. Daarbij zijn de geluiden van banden en rijwind gering. Ter illustratie: de 150 km/u staat ongemerkt op de teller. De Orlando rolt zeer gemakkelijk; wanneer het gaspedaal wordt losgelaten vermindert de auto nauwelijks snelheid. Dit alles geeft de Orlando-diesel een superieur gevoel en dat is bijzonder voor een MPV.



Helaas is ook de dieselmotor in de praktijk veel minder zuinig dan Chevrolet belooft. Door de matige stroomlijn en het hoge gewicht verbruikte de testauto zo'n 9.8 liter dieselolie per 100 km (fabrieksopgave: 6.0 liter / 100 km). Dit verbruik is gerealiseerd met een uiterst kalme rijstijl, waarbij de instructies van de standaard aanwezige schakelindicator prompt zijn opgevolgd.

Weggedrag

Het meest bepalend voor het rijplezier van een auto is het weggedrag. Ondanks de lengte van 4 meter 65 en een gewicht van 1.655 kg, voelt de Orlando absoluut niet als een grote, hoge of zware auto. Het onderstel is niet te hard en niet te zacht, maar perfect afgestemd op de voorkeur van de gemiddelde Europese automobilist.



Afhankelijk van de gekozen krachtbron heeft de Orlando elektrische (benzinemotor) of hydraulische (diesel) stuurbeheersing. De uitvoeringen met elektrische stuurbeheersing sturen lichter. De hydraulische stuurbeheersing geeft meer "feedback" en geeft de bestuurder meer vertrouwen in de auto. Sterker nog: de Orlando-diesel daagt zelfs uit tot snel bochtenwerk!

Ongeacht het type stuurbeheersing of de velgmaat, is de wegligging prima. Door de hoge bouw helt de Orlando logischerwijs iets over, maar de wielen blijven ook in snelle bochten veilig het ingezette spoor volgen. Dat garandeert niet alleen de veiligheid van de inzittenden, maar biedt ook het beloofde rijplezier voor de bestuurder.



Conclusie

Is Chevrolet er in geslaagd om een gezinsauto te maken die niet alleen ruim en voordelig is, maar ook

nog eens leuk om te zien en te rijden? Ja, op één punt na: motorisch scoort de Orlando slechts een magere voldoende. De 1.8 benzinemotor presteert matig en heeft een hoog verbruik. De 2.0 dieselmotor (163 pk) presteert prima, maar is bijna even dorstig als de benzinemotor. Daarmee is de Orlando weliswaar voordelig in aanschaf, maar niet in gebruik.

Wanneer alleen naar de aanschafprijs wordt gekeken, is de Orlando zeer scherp geprijsd. Voor de prijs van een Orlando bieden andere merken kleinere auto's aan die even sterk zijn, of even grote MPV's die een kleinere motor hebben.

Op alle andere punten gaf de proefrit met Chevrolets zevensits MPV het feestelijke gevoel dat hoort bij de naam "Orlando". Het uiterlijk is stoer en onderscheidend, terwijl de auto even ruim en praktisch is als de tegenstrevers. De wegligging is prima, wat zowel de veiligheid als het rijplezier ten goede komt. Bezuinigen is prima, maar dankzij de Orlando kan het wel leuk blijven. ■



Specificaties

Chevrolet Orlando 1.8 LTZ

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	465 x 184 x 163 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.528 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.100 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	89/1499 l
Bandenmaat	225/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1796 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	141 pk @ 6200 tpm
Koppel	176 Nm @ 3800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,6 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	7,3 l / 100 km
Verbruik stad	9,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 26.895,-
Prijs instapmodel	€ 23.395,-