



Range extender

Van rijsschoolhouder tot accountmanager en van kersverse rijbewijsbezitter tot krasse 65-plusser: al 40 jaar lang lopen ze allemaal weg met de Volkswagen Golf. Van alle succesfactoren die daaraan hebben bijgedragen, is het uitgebreide assortiment misschien nog wel de belangrijkste. Of je nu een zuinige BlueMotion, een potente GTI, een ruime Variant of een praktische Sportsvan zoekt, de Golf biedt het allemaal. Vier decennia na de geboorte van het allereerste Golfje breidt Volkswagen die toch al zo brede Golf-range uit met een gloednieuw hoofdstuk: de elektrische Golf.



Een-tweetje

De introductie van de elektrische Golf lijkt een gevalletje goede timing: naast de steeds betere infrastructuur zie je ook in de groeiende verkoopcijfers terug dat de acceptatie van de EV een stijgende lijn heeft ingezet. Het grote voordeel van zo'n Electric Vehicle is natuurlijk dat er geen CO2 de lucht in wordt geblazen, maar daarnaast worden elektromotoren ook toegepast ter ondersteuning van fossiele verbrandingsmotoren. Niet alleen kaskrakers als een V60 Plug-in Hybrid of Outlander PHEV zoemen desgewenst geruisloos over straat, maar zelfs supercars als de McLaren P1 en de Porsche 918 Spyder hebben hun duizelingwekkende prestaties deels aan elektromotoren te danken.

Volkswagen speelt een handig Een-tweetje om zowel de milieubewuste als de rappe elektromobilist te pleasen: het merk komt niet met Een, maar met twee elektro-aangedreven versies van de Golf. De plugin-hybride Golf GTE, die beschikt over een 1.4 TSI benzinemotor en een elektromotor, is met een gecombineerd vermogen van 204 pk de powerhybride van het stel. Onderwerp van deze test is het braver

Volkswagen e-Golf

broertje van die GTE: de zuiver elektrische e-Golf, die beschikt over 115 pk en 270 Nm en daarmee zowel qua specificaties als qua prestaties (0 tot 100 in tien tellen; topsnelheid: 140 km/h) concurreert met auto's als de Ford Focus Electric en de Nissan Leaf.



Eigen gezicht

Al vanaf de ontwikkeling van de zevende generatie Golf is rekening gehouden met de komst van de e-Golf en daar heb je in de praktijk veel gemak van. Neem de bagageruimte: die is dankzij de slimme plaatsing van de accu's in de wagenbodem bijna net zo groot als die van iedere andere Golf. Ook qua vormgeving is de e-Golf in grote lijnen gelijk aan de gewone Golf, al maakt een handjevol subtiele details 'm toch enigszins onderscheidend. Naast speciale 16 inch lichtmetalen velgen en een blauwe lijn die tussen de koplampen loopt, zijn het LED-koplampen en C-vormige dagrijverlichting (net als bij de e-Up) die de e-Golf een heel eigen gezicht geven.

Het interieur is van hetzelfde laken een pak. Ook hier zijn het vooral de details die

Volkswagen e-Golf

verklappen dat je niet in een gewone Golf, maar in de e-Golf zit. Van die details vallen de speciale stoelbekleding en sierlijsten het meest op. Na twee keer kijken spot je her en der ook wat blauwe stiknaden, het e-Golf-logo achter de pook en de vermogensmeter op de plek van de toerenteller. Voor de rest is het interieur gelijk aan dat van elke andere Golf en dat betekent dat je in de elektrische Golf uitkijkt op een voorbeeldig afgewerkte en ergonomisch aangename werkplek. Ook achterin de e-Golf is het prima uit te houden: hoofd- en beenruimte zijn voor dit segment bovengemiddeld.



Buitendienst-EV

Tot dusver vallen de verschillen met een gewone Golf erg mee. Onderhuids is dat uiteraard een heel ander verhaal. Voor iedere lange rit moet je al snel extra tijd incalculeren om je auto onderweg op te laden; even in vijf minuten je tank bijvullen kun je vergeten. Bij veel EV's liegen die laadtijden er niet om en ook voor het thuis opladen van je e-Golf kun je rustig een uurtje of acht wegschrijven - nachtwerk dus. Reden temeer om als het even kan een CCS-snellader te zoeken, want daarmee 'tank' je

Volkswagen e-Golf

binnen een half uur 80% van je accu vol. De voortgang van dat laden kun je vanuit de auto via de boordcomputer, maar ook op afstand via een speciale app op je smartphone volgen.

Dat je je rit met zo'n snellader maar kort hoeft te onderbreken, maakt de e-Golf nog niet meteen tot de ideale buitendienst-EV. De actieradius valt in de praktijk namelijk nog lager uit dan de toch al niet zo royale 190 km die Volkswagen belooft. Op snelwegtempo rijd je een volle accu in zo'n 120 km leeg; binnendoor kom je zo'n 40 km verder. Volkswagen biedt je weliswaar de helpende hand met wat trucjes om energie te besparen - twee extra rijmodi (Eco en Eco+, waarover later meer) en een speciale automaatstand waarin heel sterk op de motor wordt geremd (en dus meer energie wordt teruggewonnen) zodra je de auto laat uitrollen - maar ook daarmee blijft 190 km een utopie.



Vertrouwd Golf-gevoel

Wie over die beperkte actieradius heen kan stappen, heeft aan de e-Golf verder een

Volkswagen e-Golf

prima auto, die in ongeveer alle opzichten het vertrouwde Golf-gevoel ademt. Sturen doet de auto bijvoorbeeld niet wezenlijk anders dan een brandstofaangedreven Golf, ondanks dat het accupakket het gewicht van de e-Golf met zo'n 300 kg opdrijft tot een stevige 1.500 kg. Door de plaatsing van dat accupakket in de wagenbodem is het zwaartepunt mooi laag gebleven en daar pluk je in het bochtenwerk de vruchten van: zolang je 'm niet gaat pushen - en waarom zou je ook met een elektrische auto? - volgt de auto keurig je stuurbewegingen op.

Qua rijbeleving verschilt de e-Golf des te meer van de gewone Golf: motorgeluid is er niet en de gasrespons is dankzij de directe elektrokracht ronduit fel. Vooral tot zo'n 80 km/h reageert de e-Golf heel alert, mits je in de normale rijmodus rijdt. In de andere twee rijmodi (Eco en Eco+) verslappen de prestaties en de gasrespons wat, ten gunste van je actieradius. Dat klinkt leuk, maar is niet altijd even praktisch. In Eco+ schakelt de airco bijvoorbeeld uit, wat op warme zomerdagen geen pretje is. Ook de topsnelheid neemt af tot respectievelijk 115 en 90 km/h, al kun je die begrenzing via de kickdown wel weer doorbreken.



Kannibaal

De uitbreiding van de Golf-familie met een elektrische variant heeft een auto opgeleverd waarin de kwaliteiten van de Golf en de voordelen van elektrisch rijden samenkomen. Het mooie is dat daar bijna geen concessies tegenover staan. Bijna, want de beperkte actieradius is wel een serieuze factor die het feestje van 4% bijtelling flink kan verstoren. Op dat punt kan de e-Golf wel eens verdraaid veel last gaan krijgen van z'n GTE-broertje, die weliswaar 7% bijtelling heeft, maar daar wel een veel betere actieradius en meer vermogen tegenover zet. Ook in de aanschaf vraagt een e-Golf best een offer: de vanafprijs van 35.490 euro ligt een stuk hoger dan die van veel directe concurrenten, al krijg je daar wel een uitgebreide standaarduitrusting (met o.a. LED-verlichting en het uitgebreide navigatie- en multimediasysteem 'Discover Pro') voor terug.

Plus

- + In vrijwel alles 'gewoon' een Golf
- + Vlotte prestaties
- + Complete uitrusting

Min

- Beperkte actieradius
- Hoge vanafprijs
- Rijmodus Eco+ niet altijd even praktisch