

MOBIEL

Op reis met een elektrische auto

EELKO HUIZINGH

Bedrijven zijn huiverig om te innoveren. Want iets nieuws doen is avonturieren. Innovatie-expert Eelko Huizingh besloot om naar het buitenland te gaan met een elektrische auto.

Deze zomer gingen we naar Noorwegen op vakantie en door de ANWB werd mij ronduit afgeraden om daar met de elektrische auto heen te rijden. Na lang dubben hebben we dat ook niet gedaan, maar daarna zou ik een training geven aan de universiteiten van Hasselt (België) en Münster. En dat zou toch wel moeten lukken met de elektrische auto?

De uitdaging van elektrische auto's heet actieradius: hoeveel kilometer kun je rijden op een volle accu, en waar en hoe kun je de accu opladen? Onze auto werkt met Mennekes en CCS Combo, dus alle oplaadpunten met andere stekkers vallen af. Een voordeel van elektrische auto's is wel dat je ze ook aan gewone stopcontacten kunt opladen. Een uur laden levert 15 km op.

Met een volle accu vertrekken we en onderweg naar België laden we de auto op bij een snellader van Fastned. Dat gaat via een app op de telefoon. Staand voor de oplader start ik de app, die weet waar ik ben, ik klik op het nummer van de oplaadpaal en het opladen start. Een half uurtje later zijn we weer onderweg, 150 km bijgeladen.

Gelukkig hebben zij bij de Universiteit van Hasselt een oplaadpunt dat ik kan gebruiken. Maar ze zijn er aan het verbouwen en de oplader is niet bereikbaar. Een vriendelijke mevrouw vindt voor ons drie andere oplaadpalen in het centrum van Hasselt. Maar voor alledrie is een speciale chipkaart nodig. Levertijd drie werkdagen. Weg plan B.

Tijd voor plan C. Ik heb een laadpas van NewMotion, waarmee ik in Nederland en Duitsland kan opladen en zij hebben ook laadpalen in België. Er blijken er twee bij elkaar te staan op de weg van de universiteit naar ons hotel. Na de eerste trainingsdag rijd ik er heen. Maar de laadpalen kan ik nergens vinden.

Over naar plan D. Volgens de NewMotion website staan er ook drie laadpalen aan het Heilig-Hartplein. Het staat er vol auto's, dus het is even zoeken naar de laadpalen. Het blijken er twee in plaats van de beloofde drie. De laadpalen staan bij gewone parkeerplaatsen, die beide bezet zijn door een gewone auto. We zijn in een woonwijk en niets wijst erop dat deze twee auto's hier niet vele uren zullen blijven staan.

Dus op naar plan E. Tijdens de training heb ik al gezien dat buiten mijn lokaal op de eerste verdieping enkele gereserveerde parkeerplaatsen zijn. Dus tijdens de tweede trainingsdag ben ik

brutaal: ik parkeer mijn auto op een van deze plekken, ga naar mijn lokaal, open het raam, gooi een van de meegenomen verlengsnoeren naar buiten en steek de stekker in het stopcontact. Ik loop de trap weer af, koppel het verlengsnoer aan de oplaadkabel van mijn auto en constateer dat het opladen start. Na mijn workshop 's middags is de accu net vol. We kunnen weer 224km!

De volgende dag rijden we van Hasselt naar Münster. Een afstand van 250km, dus net te ver voor onze accu. Uit veiligheid kies ik een laadpunt in Nederland, volgens NewMotion staat er een snellader net boven Venlo. Vanaf daar is het nog 150km, dus dat moet kunnen. Het laadpunt is makkelijk gevonden, de CCS stekker past, maar als ik mijn NewMotion pas scan krijg ik de melding dat deze pas niet wordt herkend. De laadpaal is van Allego en het telefoonnummer van hun helpdesk staat erop. Die maar gebeld. Die komt tot dezelfde conclusie: mijn kaart wordt niet herkend. Gelukkig heb ik ook een ANWB-kaart, die kent het systeem wel en de helpdesk medewerker kan vanaf afstand onze oplader aanzetten: een klik en het opladen start!

Inmiddels is de accu weer vol. Wij willen verder, maar de CCS stekker van de laadpaal zit vergeteld in onze auto. Ik kan het ontgrendelen ook via het menu op de laadpaal doen: werkt niet. Dus de Allego help-desk weer gebeld. Daar besluiten ze de gehele laadpaal te resetten. Het beeldscherm op de laadpaal gaat op zwart en begint dan opnieuw op te starten. Nieuwe poging: lukt weer niet. Onze Hyundai Ioniq heeft ook nog een draad waarmee de vergrendeling kan worden verboden. Die zit ergens onder de kofferbak. Dus alle bagage eruit, bodem eruit getild, en gelukkig: deze truc werkt! Münster bereiken we zonder problemen.

In de parkeergarage is één plek met een gewoon stopcontact, die is bij aankomst uiteraard bezet, maar de volgende dag kunnen wij er wel gebruik van maken. Gelukkig kan ik hier lopend naar de universiteit en aan het eind van de dag is de accu helemaal vol, genoeg om weer thuis te komen in Assen!

De moraal van dit verhaal? Allereerst: het is heerlijk rijden in een elektrische auto. Elektrische auto's zijn de toekomst. Maar totdat die toekomst is aangebroken, kun je voor lange afstanden beter niet te veel haast hebben. Een stapelje laadpassen, eigen verlengsnoeren, en creativiteit en doorzettingsvermogen helpen ook.

Dr. Eelko Huizingh is universitair hoofddocent innovatiemanagement en directeur van het innovatie expertisecentrum Vinci van de Rijksuniversiteit Groningen.

AUTOTEST

Volvo XC60 is eredivisietopper

Met de komst van de XC60 heeft Volvo de aansluiting bij de premiumbrigade gevonden. Maar ook qua prijs rukt het op richting Mercedes, BMW en Audi.



De Volvo XC60 ligt goed op de weg. FOTO'S AUTOWEEK/ARNO LINGERAK

ROY KLEIJWEGT

Volvo zet de volgende stap in de volledige vervanging van de 60-serie. De eerste stap is de XC60, waarvan de T8 de sterkste benzinevariant is, een plug-in die een dikke viercilinder combineert met elektrokracht.

Wij rijden een T5 met vierwielaandrijving en 254 pk, een mooie Inscription-uitvoering, die zo al 66.000 euro kost. Maar met Business Pack, Winter Line, 20-inchwielen, head-up display, luchtvering, Luxury Line en nog meer bedraagt de eindprijs 92.185 euro. Stevig, maar het resultaat mag er zijn.

De nieuwe designtaal knalt van de auto af en binnen is het zeer netjes: mooi hout, fraai aluminium en dito leer, een geweldig audiosysteem, een prima mediasysteem en een leuke startknop op de midden-tunnel. Met de glimmende draaiknop verander je van rijmodus, iets wat dankzij de luchtvering veel verschil maakt.

Achterin zit je als volwassene bijzonder goed, maar de beenruimte gaat wel ten koste van de bagageruimte, net als de hoge bodem.

Zelfs met de keuzeknop op Dynamic zal de XC60 nooit een topsporter worden, maar de wegligging verbetert merkbaar, zodat je met vertrouwen een snelle bocht in kunt duiken.

De besturing is licht en soepel, wat past bij de afstelling van het onderstel. Het is Volvo voor het eerst goed gelukt om comfort te combineren met een strakke wegligging. De nieuwe achtrapsautomaat werkt goed samen met de benzinemotor, die genoeg kracht levert maar een fractie verfijning mist. Zoals we van Volvo gewend zijn staan de veilig-



Voor- en achterin is de Volvo XC60 ruim.

Met de glimmende draaiknop verander je van rijmodus

heidsvoorzieningen op topniveau. De lanekeeping-hulp is wel erg streng en overheersend, maar de autopilot is prettig en zorgt voor ontspannen filerijden. Al met al laat de XC60 nergens echt punten liggen, of het moet die bagageruimte zijn.

Rapport

Volvo XC60 T5 AWD Inscription, 66.415 euro. In een vergelijkende test met de Audi Q5, de Alfa Romeo Stelvio en de Jaguar F-Pace steekt de Volvo XC60 er wat de AutoWeek-redactie betreft met kop en schouders bovenuit.

Plus Combinatie motor-automaat is feilloos. Prachtig onderstel, fijn comfort, goede wegligging. Zitruimte achterin is riant.

Min De ruimte in de kofferbak valt wat tegen. Volvo is nu ook qua prijspeil een premiummerk. Van menu wisselen met het mediasysteem kan makkelijker. **Eindcijfer 8,8**