

Shanghai-Parijs

Een elektrische auto is perfect voor stadsritten. Je moet er niet mee van Groningen naar Maastricht willen rijden. Zo luidt het vooroordeel. Twee Franse avonturiers bewezen het tegendeel. Ze reden met een elektrische auto van Shanghai naar Parijs.

+ TEKST MEINDERT BROUWER



Op een zonnige avond in juli stond voor de Ritz aan het Place Vendôme in Parijs een groepje mensen. Fotografen hielden hun camera's in de aanslag. Ze wachtten er niet op een beroemdheid maar op de aankomst van een bijzondere auto. Ik dacht aan het nieuwste type Jaguar of Lotus maar over de kasseien van het grote, voorname plein kwam heel wat anders aangereden: een eenvoudige oranjezwarte Citroën Berlingo bestel. Maar wel een speciaal type: de eerste volledig elektrische auto die zojuist een intercontinentaal traject had voltooid: Shanghai – Parijs, ruim 13.600 kilometer. De Franse bestuurders Xavier Chevrin (1967) en zijn partner Géraldine Gabin (1978) hadden er ruim twee maanden over gedaan. Hun auto was door Venturi Automobiles uit Monaco uitgerust met een elektrische motor die voor deze reis niet één, maar drie accu's van Zebra-Sonic bevatte. Daarmee kon dagelijks zo nodig vierhonderd kilometer worden afgelegd. Record dagafstand: 430 kilometer. Topsnelheid op een goede weg:

130 kilometer per uur. Hoofdsponsors: Venturi en de stichting van Prins Albert II van Monaco.

Wat was het doel van deze onderneming?

Chevrin: "Wij wilden aantonen dat de elektrische auto's van nu niet louter stadsauto's zijn, maar dat je er in de hele wereld lange trajecten mee kunt afleggen, zonder assistentie. Dat is gelukt." De avontuurlijke reis voerde door China, Kazachstan, Rusland, Oekraïne, Polen, Tsjechië, Duitsland en Frankrijk. Het is bijna niet te geloven maar tijdens hun lange trip door soms barre streken, hebben Xavier en Géraldine maar één lekke band gehad, dat was alle materiaalpech.

Als jullie serieuze problemen met de auto hadden gekregen, waren jullie dan niet afhankelijk geweest van monteurs die nog nooit een elektrische auto hadden gezien? Chevrin: "Ons prototype was splinternieuw. Het risico dat de auto zou bezwijken, was dus klein. Daarbij zijn elektrische motoren niet zo fragiel als thermische motoren. We hadden een

hele serie reserveonderdelen achterin en een speciale training bij Venturi gevolgd."

Hadden jullie van tevoren gecheckt waar jullie elektriciteit zouden kunnen tanken?

Chevrin: "We maakten etappes volgens de dorpen en steden die we zouden tegenkomen. Daar waren elektrische aansluitpunten, alleen wisten we nog niet waar. Het punt was dat we het liefst met een speciale 380 voltkabel wilden laden en daarom een solide bron nodig hadden. Het kostte ons elke dag twee tot drie uur om die te vinden. Dus stopten we doorgaans om vier uur 's middags met rijden om vervolgens op zoek te gaan naar een garage, een station, kleine hotels, bedrijven, winkels, bars, restaurants. Ook elektriciteitspalen en openbare parken kwamen in aanmerking."

Hoe lang duurde het om de accu te laden?

"We hadden drie accu's in de auto in plaats van de gebruikelijke één, om langere dagafstanden te kunnen afleggen. Dat was nodig in uitge-

strekte gebieden als de Gobi-woestijn. Met een 220 voltkabel duurt het zes uur om een accu te laden, drie accu's achttien uur. Dat is niet te doen. Daarom hadden we die speciale 380 voltkabel bij ons die in zes uur tijd drie accu's tegelijk kon opladen. Het opladen gebeurde altijd 's nachts."

Waren er onderweg voldoende 380 voltaansluitpunten?

"Pas in Duitsland kwamen we een normaal stopcontact voor 380 volt tegen. Dus al die tijd ervoor moesten we de 380 voltkabel ontdoen van de stekker en de vijf draden verbinden met de beschikbare elektrische bron. In kleine dorpen kon dat niet en tankten we met 220 volt. 's Nachts stonden we dan om de paar uur op om de kabel van de ene accu naar de andere accu te leiden. We tankten dan niet vol en gingen ervan uit dat we verderop weer met 380 volt konden laden."

Hoe waren de wegen?

"In China varieerden ze van perfecte nieuwe

snelwegen tot modderige sporen. De slechtste wegen waren in Kazachstan. Grote gaten, geen asfalt, geen richtingsborden. En als er asfalt is, in de steden bijvoorbeeld, dan kleeft het aan de banden of aan je schoenen als je uitstapt. In Rusland zijn de wegen nog steeds erg slecht, maar daar is tenminste asfalt."

Hoe zorgden jullie ervoor dat lokale mensen begrepen wat jullie nodig hadden?

"In China ging dat wel, omdat we allebei een jaar in Peking hebben gewerkt. In Kazachstan, Rusland en de Oekraïne was het vooral gebarentaal. Tekeningen werkten goed. We hadden een boekje bij ons met alle praktische tekeningen die je tijdens het reizen nodig kunt hebben om elke denkbare situatie op te lossen."

Waren de mensen onderweg niet verbaasd als ze ontdekten dat jullie met een elektrische auto reden?

"Ja, altijd. Ze waren erg onder de indruk en zoals gewoonlijk moesten we het cliché bestrijden dat je er alleen maar korte afstanden

mee kunt rijden. Uiteindelijk wilden ze allemaal zo'n auto kopen. We hebben ook meegeemaakt dat mensen vroegen of het niet gevaarlijk was om de elektrische auto aan te raken."

Hebben jullie tijdens je reis bij de mensen milieubewustzijn opgemerkt? Verschilde dat per land?

"In China en Kazachstan is de benzine nog steeds tamelijk goedkoop en zien de mensen de noodzaak van schonere energie niet in. De Chinese regering streeft wel naar nieuw milieubeleid en promoot allerlei soorten schone energie, vooral zon en wind. Daarentegen lijken de mensen in Rusland en de Oekraïne meer bezorgd dan hun regeringen. Polen is een geval apart, ik denk omdat ze nog druk doende zijn om te kunnen voldoen aan Westerse standaarden. Tsjechië en Duitsland zijn natuurlijk meer bezorgd over het milieu en de mensen daar wilden ons erg graag helpen." ■