

De onlangs op de Europese markt geïntroduceerde Chevrolet HHR heeft in de USA zijn sporen al verdiend. Daar is het een geweldig succesnummer. Of 'ie dat hier in Europa ook gaat worden is nog maar de vraag. Autoplus had 'm een week lang in huis en kwam tot de conclusie dat de HHR het vooral van z'n looks moet hebben.

Tekst: Evert Flapper
Fotografie: Evert Flapper/Mark Pijl



Retro uiterlijk

HHR staat voor Heritage High Roof. Dat Heritage snappen we nog wel: het design is namelijk geïnspireerd op de Chevrolet Suburban uit 1949, de allereerste Utility Vehicle. Maar High Roof moeten we niet al te letterlijk nemen. Want zet de achterklep maar eens open en probeer er maar eens onder te gaan staan. Dat is dus voor iedereen langer dan 1 meter 75 een heus probleem. De HHR is eenvoudig herkenbaar aan zijn uitgebouwde wielkappen en de halfronde grille. De sprankelende koplampen zorgen samen met de uitspringende dubbele achterlichten voor een 'look' die deels aan een custom car en deels aan een klassieke Corvette doen denken. Heel erg retro dus. In het echt is de HHR, by the way, een stuk kleiner dan de plaatjes vooraf suggereerden, maar je haalt wel een auto in huis die opvalt. Z'n retro-look staat buiten kijf en is een van z'n sterkste punten, ook omdat we onder het publiek vaak konden optekenen dat de HHR wel het grotere broertje lijkt van de PT Cruiser, die eerdere retro-American!



Interieur

In het interieur van de HHR zitten enkele verrassende elementen. De klokjes zijn speels vormgegeven, maar niet gemakkelijk afleesbaar. De voorruit is laag en dat is lastig bij de stoplichten. Het zicht rondom is sowieso niet echt je dat. Een parking distance control zou de HHR dan ook prima kunnen gebruiken.

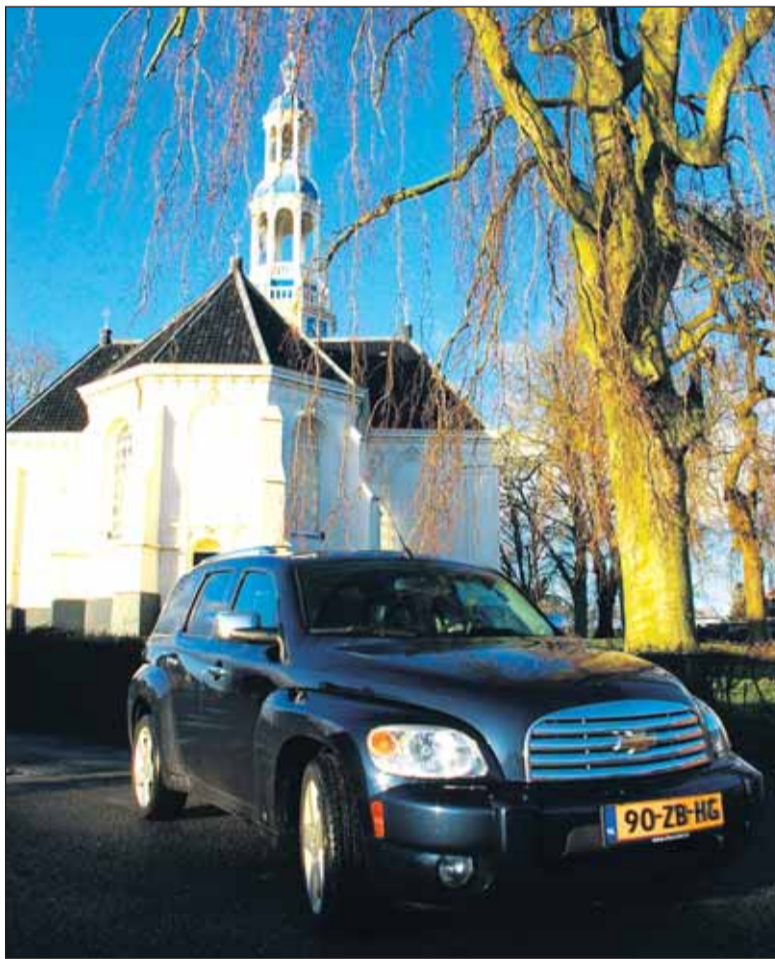


Verder is de knoppenwinkel typisch Amerikaans, wat zoveel wil zeggen dat het ergonomisch niet echt logisch in elkaar steekt. Wat te denken van de knoppen voor de elektrische raambediening? Die zitten achter de pook van de viertraps automaat. Datzelfde geldt voor de knop van de achterrauwis. Ook die zit op een onlogische plek. Nog positieve dingen? Jawel, de bestuurdersstoel is 8-voudig elektrisch verstelbaar en ook nog eens verwarmbaar, dus je zit echt als een vorst. De HHR beschikt verder over handige opbergvakken en vele bekerhouders en je hebt zelfs een aansluiting voor je i-Pod.

Rij- en weggedrag

Onder de kap ligt een 2,4-liter viercilinder benzinemotor met 170 pk en 222 Nm koppel en dat schept natuurlijk verwachtingen. De viertraps automaat zal er mee te maken hebben, maar wij vonden het bij het slome af: niet vooruit te branden en dat met 170 pk. Waar zijn al die paarden gebleven? Op de versnellingspook zit trouwens een L-stand (lowgear) en als je 'm daar in zet, komt 'ie iets sneller van z'n plek.

De HHR moeten we gewoon zien als een lekkere cruiser, waarin je het rustig aan moet doen, vandaag niet, dan morgen.



Op weg naar DIBO in Emmen, testen we z'n top van 180 km/u. Dat haalt 'ie met gemak en dat is ook meer dan voldoende want: 'easy does it'. Over z'n onderstel zijn we trouwens zeer te spreken. Dat lijkt zo afkomstig te zijn van de Captiva. Gewoon prima!

Testbaan

Op het sliplvlak van onze testbaan bij DIBO in Emmen kreunen en steunen alle veiligheidssystemen van jewelste om de HHR in het gareel te houden. We konden de HHR op geen enkel foutje betrappen, hij doet alles zonder mankeren en alleen als je het erg bont maakt, breekt 'ie uit, maar het blijft controleerbaar.



De slalomproef is in de HHR niet echt een succes te noemen en dat heeft alles te maken met het enorme stuurwiel en de mega draaicirkel van 11,5 meter. Agiliteit komt in het HHR-woordenboek niet voor. Bij de herhaaldelijk uitgevoerde remproeven op voornamelijk natte ondergrond moet gezegd worden dat de HHR zich behoorlijk van zijn taak wist te kwijten. Een dikke voldoende!

Conclusie

Met de HHR haal je een aparte verschijning in huis, een auto die moeilijk in een segment te plaatsen is. Of de HHR het in Europa net zo goed zal gaan doen als in de USA is nog maar de vraag.



Specificaties:



HHR 2.4 LT

Motor

viercilinder DOHC lijnmotor 16V
cilinderinhoud: 2.399 cm³
max. vermogen.: 125 kW (170 pk)
bij 6.200 t/min
max. koppel: 222 Nm bij 4.800 tpm
boring x slag: 88,0 x 98,0 mm
compressieverhouding: 10.4:1

Transmissie

4-traps automaat met schakelstand

Maten en gewichten

l x b x h: 4475 x 1755 x 1588 mm
wielbasis: 1631 mm
spoorbreedte v/a: 1491 mm
min. draaicirkel in m.: 11,5
tankinhoud: 61 liter
inhoud kofferruimte: 638-1634 liter
kentekengewicht: 1455 kg

Prestaties

topsnelheid: 180 km/u
acceleratie: 0-100 km/u in 10,0 s.

Brandstofverbruik en uitstoot

Gem. verbruik: 9,0 l/100 km*
Gem. testverbruik: 11,9 l/100 km
CO2-emissie: 214 g/km

Velgen en banden

17" lichtmetalen velgen
met 215/50 R17 banden

Prijzen

consumentenprijs: € 29.495,-

* = fabrieksopgave

DIBO Test!

Getest bij DIBO te Emmen op de volgende onderdelen:

- Uitwijkproef
- Slalomproef
- Remtest



Ga je echter voor z'n looks en wil je graag opvallen en geen grijze muis zijn, dan is de HHR zeker een optie, want aan uitstraling heb je in de HHR geen gebrek en ook z'n uitrustingsniveau zal menigeen aanspreken. Bedenk echter dat je voor hetzelfde geld ook een Chevrolet Captiva koopt, die wat ons betreft veel Europees aandoet!

pluspunten:

- comfortabele cruiser
- retrolooks
- goed onderstel

minpunten:

- slecht zicht rondom
- ergonomische missers
- slome automaat



Voor een proefrit naar:
Van der Molen Groningen
Sontplein 1
9723 BZ Groningen
T 050-5885600

