

Heel Nederland aan de elektrische auto?

Joris Luyendijk onderzoekt. Deze keer: de fabrikant.



Lars van den Brink

# Yihaa, ik mag in de QUICC!

**A**cht weken nu dartel ik rond in de wereld die elektrische auto heet, en misschien heb ik ze gevonden: eco-ondernemers die groot denken, én doen. Het gebeurde tijdens een zonovergoten donderdagmiddag op een industrieterrein in het Noord-Brabantse Helmond, en ik dacht: yihaa!

Maak kennis met DuraCar, het Nederlandse bedrijf dat een volledig kunststof elektrische bestelauto heeft gemaakt, de QUICC! Vijf prototypes rijden er rond. Ik mocht even in eentje mee en hij ging als een lier.

De directeur heet Wim Steenbakkers en zijn marketingman Guido Booten. Hier is de deal die ik hun voorlegde: u wilt in Nederland elektrische auto's maken. Dat is zo ambitieus en verrijkend dat het mijn expertise te boven gaat. Ik kan twee dingen doen. Uw verhaal afstandelijk optekenen en dan op goed geluk autoriteiten bellen voor kanttekeningen. Dat levert een artikel op met de nasmaak 'klinkt goed maar er zal wel iets zijn met dat DuraCar anders stonden die kanttekeningen er niet bij'. Terwijl die kanttekeningen erbij staan opdat ik overkom als een kritische journalist.

Ik kan ook de DuraCar-business case voorleggen aan mijn lezers. Onder hen zitten experts op alle terreinen die raken aan uw plannen. Als u essentiële zwaktes weglaat of verdraait, klimmen deze deskundigen in het toetsenbord. Daarop kunt u reageren, en zo komen we *open source* tot een antwoord op de vraag: hoe is het mogelijk dat in Nederland de benodigde investeringen tot

nu toe maar niet loskomen en DuraCar misschien naar België of Portugal moet verhuizen?

„Deal?” vroeg ik de heren. „Deal”, zeiden de heren.

Vorige week ging het hier over de Mitsubishi MiEV, een elektrische auto die zoveel mogelijk moet lijken op een ouderwetse benzineauto. De QUICC! gaat een stap verder. Want wie zich bevrijdt van de benzinemotor, kan de auto opnieuw uitvinden. Letterlijk. De elektrische motor van een auto is net zo eenvoudig als die van een wasmachine. Bouw je daar een auto omheen, dan krijg je een soort 'skateboard'-chassis met de zware accu tussen de wielen, en daaromheen een kunststof carrosserie. Veel simpeler te produceren en te onderhouden. Een benzineauto heeft 2.000 componenten, de QUICC! 600. Een klassieke auto heeft een pershal nodig en moet door een las- en lakstraat. Investerings die pas zijn terugverdiend bij honderdduizenden verkochte exemplaren. DuraCars productie-model is met 10.000 stuks per jaar economisch rendabel uit de kosten.

Vrijwel alle onderdelen van de QUICC! zijn uitgevonden en geleverd door samenwerkende Nederlandse bedrijven. Later dit jaar worden 325 QUICC!'s uitgezet bij geselecteerde

klanten om 'kilometers te maken', idealiter begint in 2010 de massaproductie. DuraCar mikt op de stadsdistributie waar een gelimiteerde actieradius geen probleem vormt. Kosten van het energieverbruik van een QUICC!: 2 euro per 100 kilometer.

Als DuraCar de toekomst blijkt, lonkt het model van de fietsfabriek: kleinere spelers die met een bescheiden productie al winstgevend zijn. Het zou verder verklaren waarom de grote autofabrikanten het kalm aandoen met hun elektrische modellen. Zij verdienen veel geld aan de reserveonderdelen voor benzinemotoren.

Als iets te goed klinkt om waar te zijn, is het dat meestal ook, aldus uw correspondent die in deze donkere tijden snakt naar goed nieuws van nationale bodem en dus wil dat DuraCar de wereld gaat veroveren. Het hielp ook dat ik toevallig Booten een kop thee voor Steenbakkers zag maken met een theezakje dat al een keer gebruikt was. Ik moest denken aan het verhaal van de Amerikaanse diplomaat die moest beslissen welke landen Marshallhulp kregen. Hij bezocht vaders Drees die hem niet vergastte op een staatsbanket maar op één kaakje bij de thee. De Amerikaan dacht: mijn geld wordt hier straks goed besteed.

Misschien is DuraCar een hopeloos project van verdwaasde willie wortels en moeten ze daarom zo hun best doen voor de 15 miljoen euro die voor de komende twaalf maanden nodig is. Het zou ook kunnen dat DuraCar tot nu toe gewoon door veel spelers in Nederland over het hoofd is gezien.

Het hoofdkantoor staat in Heerlen, ver van de bestuurlijke en mediacentra in de Randstad. Na ons treffen in Helmond heb ik groene investeerders, ambtenaren, milieuactivisten en andere types aangeschoten over DuraCar. Opvallend velen hadden zich er nooit in verdiept, of er zelfs maar van gehoord. DuraCar heeft geen Wikipedia-pagina, en [www.quicc.eu](http://www.quicc.eu) wordt nog weinig bezocht. Volgens Google is de zoekterm 'DuraCar' pas 6.700 keer ingetypt, tegen 'elektrische auto's' bijna een miljoen keer. DuraCar kreeg nog nauwelijks publiciteit. Een belangrijk tv-programma liep een dag lang rond maar knipte DuraCar eruit omdat ze „te positief waren over de crisis”.

Yihaa!

Toen Steenbakkers me naar de uitgang leidde, liepen we langs de tekst: „Iedereen dacht dat het niet kon, tot dat er iemand kwam die dat niet wist.”

**Joris Luyendijk**

Wie zich bevrijdt van de benzinemotor, kan de auto opnieuw uitvinden. Letterlijk

