



Wilbert Huls
3 maart 2011

De kip of het ei

Wat was er eerder, de kip of het ei? Die vraag waar nooit een bevredigend antwoord op gegeven kan worden, symboliseert de opkomst van de elektrische auto. Mitsubishi kiest in de laatste situatie overtuigend voor het ei. Met de i-MiEV, het elektrische eitje op wielen, wacht de Japanse fabrikant niet totdat de infrastructuur in ons land helemaal klaar is voor de elektrische auto, maar kiest er juist voor om een pionier te zijn.



Statement

Nadat we de laatste jaren een beetje opgewarmd zijn door Tesla en enkele ombouwprojecten voor het elektrisch rijden, beginnen nu de eerste gewone productieauto's met enkel een elektromotor op de markt te verschijnen.

Renault-Nissan is er druk mee, maar ook Mitsubishi en PSA hebben - na een SUV-drieling - een elektrische drieling op de wereld gezet. De variant van Mitsubishi is i-MiEV gedoopt, een afkorting voor Mitsubishi Innovative Electric Vehicle. We vrezen dat hij het niet van zijn schoonheid moet hebben met zijn smalle hoge voorkomen, maar misschien hoeft dat ook niet. Als je als koper een statement wilt maken, moet je niet in een onherkenbare zuinige middenklasser gaan rijden, maar wil je ook gezien worden en dat gebeurt zeker. Ook in het interieur word je niet direct geraakt door de schoonheid van het interieur. Smaak is natuurlijk iets heel persoonlijks, maar er is gewoon niet veel bijzonders van gemaakt. Aan de ene kant vraag je je misschien af of

dat nodig is, aan de andere kant verwacht je bij een auto van dik 30 mille iets meer originaliteit. Ondanks dat het een en ander redelijk netjes is afgewerkt, verwacht je geen harde materialen en een aftermarketnavigatiesysteem.



Geen directe uitstoot

De elektrische Mitsubishi kent een aparte hoge zit. Je voelt je letterlijk boven op de accupakketten zitten. Daarbij wil de stoel niet zover naar achteren als wenselijk is en daardoor is het voor langere bestuurders knap lastig om een prettige positie te vinden. Achterin heb je een redelijke hoeveelheid been- en hoofdruimte, daar is echter weer de zitting van een matig niveau. Het komt over als een laagje foam over een harde constructie. Al met al komt het interieur behoorlijk ondermaats over. Als je mensen over de streep wil trekken om bovengemiddeld veel geld in een milieuvriendelijke auto te steken, moet je wel wat te bieden hebben. Zeker als je voor hetzelfde geld met een

premium auto als de Lexus CT200h ook uiterst verantwoord voor de dag kan komen, vraag je je af hoe deze auto mensen over de streep zal gaan trekken. Dan moet de rest wel heel goed zijn. Wat milieuvriendelijkheid tijdens zijn rijdende leven betreft, laat de i-MiEV dan ook de heersende, CO₂-uitstotende hybrides ver achter zich. Zelf stoot ie niks uit en door zijn rendement is zelfs het deel dat de centrale voor hem uitstoot vele malen kleiner dan die van een auto op fossiele brandstof. En dan is daar bovenop natuurlijk nog de mogelijkheid van het gebruik van groene stroom voor het opladen van de accu's.



Kilometerkostprijs

Ook kostentechnisch maakt de kleine Japanner goede sier. De kilometerkostprijs is los van de aanschafprijs zeer laag vanwege de lage energiekosten, maar ook de door vrijstelling van motorrijtuigenbelasting en bijtellingsplicht en de kleine hoeveelheid

benodigd onderhoud. Thuis kan je de auto ideaal aan de goedkopere nachtstroom hangen en in veel steden mag je hem gratis aan een oplaadpaal prikken. Dat klinkt ideaal en dat is het bij de meeste genoemde zaken ook, behalve voor het laatste punt. Zo'n oplaadpaaltje is namelijk moeilijk gevonden buiten de grote steden in de Randstad. Daarnaast blijken veel plekken alleen maar voorzien van een 230V-aansluiting en zes, zeven uur opladen bij een tussenstop is niet echt ideaal. Met krachtstroom moet je in een half uurtje de boel weer voldoende kunnen opladen. Dat is nog een keer een mooi excuus voor een bak koffie onderweg, maar tijdens het ophalen van de auto bleken de palen langs de zorgvuldig uitgestippelde route niet te gebruiken bij afwezigheid van de beheerder van de palen. Het resultaat: een draak van een reis waarbij vijf uur benodigd was om van Hoofddorp naar Zwolle te komen, een afstand van 130 kilometer. Daar kan het merk Mitsubishi niet zoveel aan doen, maar het geeft wel aan dat de auto minder geschikt is voor grotere afstanden, maar bovenal dat Nederland zelfs nog niet een klein beetje klaar is voor elektrisch vervoer.



Stadsvervoer

Volgens de opgave van Mitsubishi zouden die 130 km precies haalbaar moeten zijn op een volgeladen accupakket, maar vanwege de snelwegkilometers is dat praktisch onhaalbaar. De kilometers asfalt gleden zelfs in de economische stand minder snel onder je door dan dat het getalletje van de actieradius aftelde. Het opvallende was dat filerijden juist gunstig was voor je bereik. In tegenstelling tot bij auto's op fossiele brandstoffen bleek het getalletje zelfs weer wat op te lopen. Uit de lange rit bleek dan ook dat de i-MiEV vooral zijn diensten in het stadsverkeer moet bewijzen. Je zit dan niet continu met het bereik in je achterhoofd en daarnaast is het getoonde getal ook nog eens betrouwbaarder. Maar het belangrijkste argument daarvoor is toch wel dat de auto zich daar meer op zijn gemak voelt. De smalle bandjes en de carrosserievorm zijn nu eenmaal niet ideaal voor hoge snelheden, laat staan voor een rap genomen bocht. Wanneer je het klaverblad op gangbare snelheid op rijdt, begint het al wat onprettig te

voelen en wil de Mitsubishi liever rechtdoor. Het ontbreken van een must op het gebied van zuinigheid, de cruise control, toont al aan dat het Japanse merk hem vooral voor de stadse ruimte heeft bedacht. Met zijn wendbaarheid is de fluisterstille auto daar als een vis in het water en is het mogelijk om je lekker vlot door het verkeer te bewegen doordat de motor bij lage snelheden erg alert reageert met zijn typische koppel dat bij een elektromotor past.



Nadenken

Als autoliefhebber worden we niet wild van een auto als deze, integendeel, daarvoor zijn de rijeigenschappen te matig en spreekt de auto als geheel te weinig aan. Als journalist is het een ander verhaal. Je wordt even goed door elkaar geschud en moet alle mogelijke clichés laten varen om de auto te kunnen plaatsen. Neem alleen al het feit dat je alles doordacht moet doen, even zonder nadenken in de auto springen is er

niet meer bij. Je moet de auto voldoende opgeladen hebben en er goed over nadenken of het gebruik van bijvoorbeeld de airconditioning wel verstandig is. Het kost je immers zo weer 20 kilometer op de toch al niet ruime actieradius. Daarnaast moeten we in ons oordeel meenemen dat dit een andere auto is dan we gewend zijn en mogen we Mitsubishi niet afrekenen op het feit dat Nederland nog niet klaar is voor elektrisch vervoer. Het is dan ook juist te prijzen dat het Japanse merk wel zijn nek uitsteekt. Toch moeten we helaas constateren dat de auto als geheel ons niet kan overtuigen. Dat het beter kan heeft bijvoorbeeld Nissan met zijn Leaf al bewezen die voor praktisch hetzelfde aanschafbedrag een volledig elektrische auto levert uit een hogere klasse, met een hoogwaardigere uitstraling en betere prestaties. Gelukkig zit Mitsubishi niet stil en blijft het niet bij deze voorloper. Ongetwijfeld zullen er interessantere en betere producten volgen en dat is Mitsubishi gegund. Alleen vanwege het lef om vroeg de elektrische sprong te wagen.

Plus

- + Zeer milieubewust
- + Kilometerkostprijs
- + Wendbaar

Min

- Materiaalgebruik
- Ontbreken infrastructuur
- Matige rijeigenschappen