



Peugeot iOn PiOnier

Autotest | Het is zover! De eerste elektrische auto voor de gewone man is nu echt te koop. Peugeot heeft in een ver verleden al gepioneerd met emissievrije voertuigen en loopt nu voorop bij de introductie van de elektrische auto. Peugeots elektrische auto voor het grote publiek heet "iOn". Dankzij de compacte afmetingen en stroombesparende maatregelen is de auto relatief voordelig in aanschaf. Bovendien zou de iOn ondanks de bijzondere techniek alle luxe en comfort van een traditionele benzineauto bieden. Autozine probeerde het uit.

Denk eens terug aan de afgelopen vijf ritten die u heeft gemaakt. Als het onderzoek van Peugeot juist is, zouden die gemiddeld niet langer dan 60 km moeten zijn. De Peugeot iOn is gemaakt om die dagelijkse ritten geheel elektrisch, en dus zonder uitstoot, te kunnen maken.

Elektrisch

Het grootste probleem bij de ontwikkeling van de elektrische auto is de opslag van elektriciteit. Hoe meer accu's, hoe verder de auto kan rijden na het opladen. Dan lijkt het logisch zo veel mogelijk accu's te plaatsen, maar helaas zijn accu's kostbaar en zwaar. Dat laatste komt de rijeigenschappen niet ten goede. Een auto met (te) veel accu's is bovendien zo kostbaar dat deze alleen is weggelegd voor een enkele welgestelde wereldverbeteraar.



De Peugeot iOn is juist bedoeld als een betaalbare elektrische auto voor het grote publiek. Daarom heeft Peugeot gekozen voor 88 in serie geschakelde "cellen" die samen 16 kWh / 330 volt leveren. Het betreft hier lithium-ion accu's; hetzelfde type als wordt gebruikt in de meeste laptops en fotocamera's.

De iOn kan op twee manieren worden opgeladen. Wanneer de auto thuis op het stopcontact (220 volt)

wordt aangesloten, kost het volledig opladen van de accu's zes uur. Met een speciaal "snellaadstation" (380 volt) kunnen de accu's in een uur worden geladen.

Actieradius

Na het laden kan de iOn volgens Peugeot 150 km afleggen. Wie echter de kleine lettertjes bestudeert, merkt al snel dat dit een theoretische waarde is die alleen kan worden gerealiseerd onder ideale omstandigheden.

Tijdens deze test op Franse binnenweggetjes haalde de iOn een kleine 100 km. Met name accessoires als de airconditioning en de verwarming kunnen de actieradius sterk verkleinen. Terwijl een traditionele auto warmte van de verbrandingsmotor benut om het interieur te verwarmen, moet een elektrische auto warmte genereren zoals een waterkoker dat doet. Intensief gebruik van de verwarming kan de actieradius daarom met 46% reduceren!



Ruimte

Omdat accu's warmte produceren (niet voldoende continu om het interieur te verwarmen), heeft de iOn een ongebruikelijke opzet. De accu's zijn voorin de auto geplaatst, zodat ze worden gekoeld door de rijwind. Dat bespaart een duur (en energieverpillend!) koelsysteem. Onder de "motorkap" zijn verder alleen vulopeningen voor de ruitenwissersproeier en dergelijke te vinden. De motor is achterin gebouwd en drijft de achterwielen aan.

Desondanks is de bagageruimte vergelijkbaar met die van andere kleine auto's (168 liter). Omdat de iOn bedoeld is als praktische, dagelijks bruikbare auto, is de achterbank eenvoudig opklapbaar om de bagageruimte te vergroten. Ook de ruimte voor- en achterin de iOn is gemiddeld voor een auto van deze omvang; de bijzondere techniek neemt geen kostbare binnenruimte in beslag.

Desondanks is de beenruimte voorin matig, maar dat komt omdat de stoelen onvoldoende verstelbaar zijn. Ook met de voorstoel in de achterste stand, is er nog volop ruimte achter de stoel beschikbaar. Lange bestuurders moeten daarom de rugleuning achterover zetten om prettig te kunnen zitten.



De iOn is leverbaar in twee "smaken". Voor milieubewuste bedrijven is een sobere variant beschikbaar. Wie de iOn privé rijdt, kan kiezen voor een vrolijk blauw interieur met lederen accenten. Dan is het uitrustingsniveau bovendien vergelijkbaar met dat van traditionele auto's; dit geldt zowel voor de luxe als de veiligheidsvoorzieningen.



Rij eigenschappen

Het punt waarop iedere elektrische auto een traditionele auto met verbrandingsmotor verslaat, is het comfort. Ook de iOn zet zich in volmaakte stilte in beweging. Zelfs piepjes of een "treingeluid", zoals andere elektrische auto's maken, is afwezig bij de iOn. De iOn heeft geen versnellingen, de "versnellingshendel" kent slechts de standen "drive", "reverse" en "park".

De elektrische motor levert 64 pk / 180 Nm en daarmee komt de iOn opmerkelijk vlot vooruit. Omdat het vermogen met veel meer gemak wordt opgebouwd dan bij een traditionele auto, is de verleiding zelfs groot om flink door te rijden! Tot zo'n 100 km/u zijn de prestaties minstens zo goed als die van een traditionele kleine stadsauto.



Om de bestuurder aan te moedigen zuinig te rijden, voorziet Peugeot in een energiemeter. Deze geeft aan of er zuinig (groene deel van de schaalverdeling) of

onzuinig wordt gereden (witte achtergrond). Wanneer de naald in het groen wordt gehouden, houdt de iOn het overige verkeer net niet op. Als de iOn remt of uitrolt, wordt de energie die daarbij normaal gesproken verloren zou gaan omgezet in elektriciteit. Dan staat de naald in het blauwe gedeelte van de energiemeter.

Weggedrag

De iOn presteert als een gewone auto, maar helaas laat het weggedrag te wensen over. De accu's wegen samen 230 kg en dat is veel voor een auto van deze omvang. Bovendien is de auto ongebruikelijk smal en zijn (vooraan) zeer smalle banden gemonteerd (145 mm) om de rolweerstand te verlagen. Het gevolg is dat de iOn gemakkelijk over de voorwielen wegglijdt wanneer ook maar iets harder wordt gereden. Daarbij helt de hoge koets nadrukkelijk over in iedere bocht.

De besturing is uitzonderlijk licht, waardoor de bestuurder niet goed voelt wat er gaande is onder de voorwielen en het vertrouwen in de auto daalt. Wanneer doelbewust de grenzen worden opgezocht, klinken krakende en schrapende geluiden, waarna het standaard gemonteerde anti-slip systeem ("ESP") adequaat ingrijpt. Wat Autozine betreft is Peugeot te ver gegaan met energie besparen ten koste van de rij eigenschappen. Een woordvoerder van Peugeot stelt echter dat de iOn vooral is bedoeld voor stadsverkeer en daar zijn een lichte besturing en smal koetswerk juist in het voordeel.



Conclusie

Bijna alle autofabrikanten zijn bezig met de ontwikkeling van een elektrische auto. Peugeot heeft samen met Citroën en Mitsubishi een kleine elektrische stadsauto ontwikkeld die nu al te koop is. Ten opzichte van de Japanse evenknie ("Mitsubishi i-MiEV") is de Fransman aangepast aan de Europese smaak.

De Peugeot iOn is bedoeld als compacte stadsauto, niet als auto om lange afstanden mee af te leggen. Zowel de beperkte actieradius (150 km in theorie, een kleine 100 km in de praktijk) als de matige wegligging laten dat laatste niet toe. Als stadsauto, of tweede auto in het gezin, is de iOn zeker geslaagd. De prestaties zijn prima, de compacte afmetingen maken de auto wendbaar en de uitrusting is gelijk aan die van traditionele kleine auto's. ■



Specificaties

Peugeot iOn Active

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	347 x 145 x 161 cm
Wielbasis	255 cm
Gewicht	1.120 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	16 l
Bagageruimte	168 l
Bandenmaat	145/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	64 pk @ 3500 tpm
Koppel	180 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,9 sec.
Topsnelheid	130 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 21.995,-
Prijs instapmodel	€ 21.995,-