



Mitsubishi i-MiEV

Elektriek voor het grote publiek

Autotest | Het begon allemaal in 1966. Toen vroeg de grootste Japanse energiemaatschappij Mitsubishi een elektrische auto te ontwikkelen. Dat werd de "Minica EV" en tot op de dag van vandaag bleef die techniek zich ontwikkelen. Accu's werden krachtiger, lichter en sneller op te laden. Nu, in 2010, is de elektrische auto niet alleen bedoeld voor overheden en idealisten. De Mitsubishi i-MiEV is bedoeld als eerste elektrische auto voor het grote publiek.

De Mitsubishi i-MiEV wordt getest in Parijs en die locatie is niet zomaar gekozen. Parijs is een goed voorbeeld van een stad waar het verkeer zo druk en vervuilend is, dat de auto aan de omgeving moet worden aangepast en niet omgekeerd.

Elektrisch

Het belangrijkste kenmerk van de Mitsubishi i-MiEV is dat de auto elektrisch wordt aangedreven en dus geen (directe) uitstoot heeft. De i-MiEV is geen hybride-auto en heeft ook geen hulpmotor, dit is een puur elektrische auto.

Opladen kan op twee manieren: via het stopcontact thuis of met een snellader op een oplaadpunt. Thuis opladen kost zeven uur, een speciale snellader kan de accu's in een uur vullen. Hoe milieuvriendelijk de i-MiEV is, hangt sterk af van de gekozen energiemaatschappij. Wie kiest voor groene stroom, levert met de i-MiEV een echte bijdrage aan een schoner milieu. Wanneer de stroom afkomstig is van bijvoorbeeld een kolencentrale, wordt het probleem

alleen maar verplaatst.

Na het opladen kan de i-MiEV maximaal 150 km afleggen. Dit is echter een theoretische waarde die alleen in de praktijk kan worden gehaald onder ideale omstandigheden. Zaken als rijstijl en gebruik van het klimaatcontrolesysteem kunnen de maximaal af te leggen afstand sterk verminderen. Gebruik van de verwarming of airconditioning kan de actieradius met 46% (!) verminderen.



Rijden

Rijden met een elektrische auto vraagt geen bijzondere vaardigheden, maar is wel heel anders dan het rijden met een traditionele auto. De afwezigheid van motorgeluid is niet het enige verschil.

Een verbrandingsmotor levert bij een hoger toerental meer kracht; het vermogen bouwt zich kalm op. Een elektromotor levert vanaf het eerste moment maximale trekkracht. Daarom komt de i-MiEV met ongekend gemak van de plek! In de stad is de auto desgewenst als eerste weg bij het verkeerslicht. Omdat de elektromotor zo sterk is, is een versnellingsbak overbodig en dat maakt het rijden nog makkelijker.



Stadsverkeer

Het levendige karakter komt vooral in het drukke verkeer van Parijs van pas. Omdat de auto direct

reageert op ieder commando, gaat de bestuurder als vanzelf steeds brutaler rijden.

Dan wordt nog iets duidelijk: de i-MiEV is niet alleen klein omdat dat de auto zuiniger maakt en dus verder kan worden gereden op een volle accu. De i-MiEV is bedoeld als stadsauto en in het drukke stadsverkeer zijn de compacte afmetingen ideaal.



De i-MiEV is zeer smal en ziet er daarom misschien wat zielig uit. In de stad is de geringe omvang een groot voordeel, want deze Mitsubishi schiet overal tussendoor en kan ruimtes benutten die voor andere auto's te smal zijn. Dubbelgeparkeerde vrachtwagens of halve parkeerplekken zijn geen probleem voor deze Mitsubishi!



Weggedrag

De rijeigenschappen worden negatief beïnvloed door het enorme gewicht van de accu's. Bovendien is de motor achterin geplaatst en deze drijft de achterwielen aan. Wanneer te hard door een bocht wordt gereden, zou de achterkant van de auto daarom kunnen uitbreken.

Omdat Mitsubishi denkt dat de gemiddelde bestuurder niet in staat is dit te corrigeren, zijn de voorwielen voorzien van zeer smalle banden. Op die manier hebben de achterwielen altijd meer grip en zal de auto in extreme situaties over de voorwielen wegglijden. De voorbanden zijn echter zo smal, dat de auto te gemakkelijk over de voorwielen wegglijdt en dat geeft weinig vertrouwen in het weggedrag.

Bovendien is het onderstel zo zacht dat de auto nadrukkelijk overhelt in scherpe bochten.



Trio

De emissievrije Mitsubishi is ontwikkeld in samenwerking met Citroën en Peugeot. Alle drie de merken brengen hun eigen versie van de auto op de markt. De "Citroën C-Zero", "Peugeot iOn" en "Mitsubishi i-MiEV" zien er hetzelfde uit en hebben dezelfde technische specificaties.

Het belangrijkste verschil is dat de Franse fabrikanten de "versnellingshendel" eenvoudiger hebben uitgevoerd. Bovendien is de Peugeot leverbaar in een personenauto-uitvoering met frivole kleuren en in een meer sobere bedrijfsauto-versie.

Mitsubishi heeft naar eigen zeggen gekozen om minder geld te spenderen aan reclame en gebruikt dat budget om de prijs van de auto te verlagen. Bovendien is de Mitsubishi de eerste van het trio om daadwerkelijk op de markt te verschijnen.

Conclusie

De elektrische auto is de afgelopen decennia sterk verbeterd. Of de Mitsubishi i-MiEV nu klaar is voor het grote publiek hangt sterk af van het gebruik. Als auto voor dagelijks woon-werk verkeer is de actieradius in veel gevallen te beperkt. Misschien is de heenreis te volbrengen, maar zonder laadpunt op kantoor komt de i-MiEV niet meer thuis. Daarbij

scoort het weggedrag slechts een magere voldoende. De aanschafprijs is hoog, alhoewel dat uiteindelijk wordt goedge maakt door een zeer lage kilometerprijs.

Als stadsauto of tweede auto is de i-MiEV echter wel degelijk klaar voor het grote publiek. De elektrische Mitsubishi biedt evenveel ruimte, veiligheid en luxe als een traditionele kleine auto. De prestaties en het comfort staan zelfs op een hoger niveau! Daarbij is de uitstoot nul en op die manier kan per direct een bijdrage worden geleverd aan een schoner milieu. ■



Specificaties

Mitsubishi i-MiEV EV

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	227/860 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	€ 26.600,-
Prijs instapmodel	€ 26.600,-