



Citroën C-Zero

Zeven dagen onder hoogspanning

Autotest | Het is zo ver: de eerste elektrische auto's staan daadwerkelijk bij de dealer. Dat betekent dat het nu tijd is om uit te vinden hoe het dagelijks leven met een elektrische auto bevalt. Autozine zweerde de benzine en diesel een week lang af en ging op stap met de Citroën C-Zero. Het werd een week lang leven onder hoogspanning.

De Citroën C-Zero is een 100% elektrische auto. Dat betekent dat er geen hulpmotor, "range extender" of hybride-aandrijving aanwezig is. De C-Zero kan in zes uur worden opgeladen aan een huis-tuin-en-keuken stopcontact en kan dan 130 km afleggen. Daarna komt de auto onherroepelijk tot stilstand.

Alle begin is moeilijk

Al op de eerste dag blijkt dat de beloofde actieradius van 130 km alleen kan worden waargemaakt onder ideale omstandigheden. Dat wil zeggen: 20 graden, windstil en bij voorkeur altijd berg af. In de winterse omstandigheden waaronder de testrit is verreden, geeft de boordcomputer al na 40 km aan dat de helft van de accu-capaciteit gebruikt is! De blik is daarom vaker op de boordcomputer dan op het overige verkeer gericht.



Zodra de verwarming of airconditioning worden ingeschakeld, lijkt het wel alsof bij het passeren van ieder hectometerpaaltje nog eens een kilometer van de resterende actieradius wordt afgetrokken. Om überhaupt thuis te kunnen komen, worden zelfs de verlichting en radio uitgeschakeld. Door werkzaamheden op de A9 geldt tijdelijk een maximumsnelheid van 70 km/u. Vandaag is dat geen vloek maar een zegen, want net als bij een traditionele auto kost langzaam rijden veel minder energie.

De volgende dagen wordt iedere rit noodgedwongen tot in het kleinste detail gepland. Hoe ver is het? En vooral: waar kan de C-Zero worden opgeladen? De beheerder van een veel bezochte parkeergarage is zo vriendelijk om een plaatsje voor de C-Zero te reserveren bij het stopcontact. Een elektrische auto wekt bovendien zo veel sympathie, dat kennissen en zakenrelaties zich steevast bereidwillig tonen om de testauto te laden. Alleen valt er een ongemakkelijke stilte in een gesprek wanneer ze zich realiseren te hebben betaald voor de rit.



Helaas blijken de publieke (snel)laad punten onbruikbaar. Ze vereisen een speciale betaalpas die alleen kan worden aangevraagd door bezitters van een elektrische auto. Waarom kan niet gewoon met een PIN-pas of creditcard worden betaald, net zoals bij het tankstation?

Gewenning

Na enkele dagen wordt het plannen van ritten een tweede natuur. Gaandeweg wordt harder gereden, omdat de bestuurder de auto steeds beter aanvoelt en weet hoeveel energie een bepaalde rijstijl of accessoire kost. En dan blijkt de C-Zero eigenlijk een heel prettige auto te zijn! Het belangrijkste nadeel dat resteert is de matige wegligging. De hoge, smalle koets glijdt zeer gemakkelijk weg over de voorwielen en dwingt een aangepaste rijstijl af.

Bij 120 km/u is de C-Zero niet alleen stil dankzij de elektromotor, ook geluiden van de banden en rijwind

dringen nauwelijks tot het interieur door. Omdat een elektromotor al bij een laag toerental heel veel trekkracht levert, heeft de C-Zero meer souplesse dan zelfs de meest prestigieuze reisauto. Het toerenbereik van de elektromotor is zelfs zo groot, dat een versnellingsbak overbodig is en ook dat komt het comfort ten goede.



In de stad is de C-Zero zo snel, dat dit eco-autootje ronduit uitdagend is. Iedereen en alles zal weten dat dit aandoenlijk ogende autootje allerminst zielig is. Sterker nog: omdat de C-Zero zo smal is, laat de auto zich met ongekend gemak tussen het overige verkeer door sturen. Een dubbelgeparkeerde auto die voor anderen een probleem vormt, is voor de C-Zero geen enkele belemmering.



De vormgevers hadden de verhoudingen wel iets gelukkiger kunnen kiezen, waardoor de C-Zero een minder iele uitstraling zou hebben gehad.

Gelukkig gaat de bijzondere techniek niet ten koste van de binnenruimte. De C-Zero is van binnen veel ruimer dan de buitenmaten doen vermoeden. Ondanks de geringe breedte (1 meter 48), zitten bestuurder en bijrijder niet schouder aan schouder. De hoofdruimte voorin is uitstekend, de beenruimte juist matig. De ruimte op de achterbank is vergelijkbaar met die in andere kleine auto's.



Ook alledaagse zaken, zoals kinderen naar school brengen of boodschappen doen, gaan daarom prima met de C-Zero. Alhoewel het dagelijks leven met een elektrische auto enige aanpassingen vraagt, zijn de zeven dagen zonder benzine of diesel uiteindelijk probleemloos verlopen.

Kosten en baten

Bovendien loont elektrisch rijden op twee manieren. De eerste is financieel. De gemiddelde benzineauto verbruikt 1 op 15. Het volledig laden van de C-Zero kost 3 euro 50 (verbruik: 0.2 kWh/km inclusief accessoires, kosten: 22 cent per kWh). Uitgaande van 75 km per dag en een benzineprijs van 1 euro 65, hebben zeven dagen C-Zero rijden daarom 33 euro bespaard.



De tweede belanghebbende is het milieu. Hoe groen de C-Zero is, hangt af van de manier waarop de benodigde elektriciteit is opgewekt. De 75 kWh die de C-Zero in een week heeft verbruikt, levert met een traditionele kolencentrale ongeveer 105 kg CO₂-uitstoot op. Vergassen is iets minder schadelijk en komt op 63 kg CO₂. Wie kiest voor wind- of zonne-energie stoot zo goed als geen CO₂ uit.

De CO₂ uitstoot van een benzineauto die 1 op 15 rijdt, bedraagt gemiddeld 148 gram per kilometer. Alleen in vergelijking met een kolencentrale is de benzineauto schoner, in alle andere gevallen veroorzaakt de C-Zero minder vervuiling. In het gunstigste geval heeft de C-Zero in een week zelfs 77 kilogram CO₂ bespaard. Dat zou in slechts een jaar zo'n vier ton zijn!



Conclusie

Zeven dagen zonder benzine of diesel; sinds kort kan het echt, maar het vraagt gewenning. De Citroën C-Zero behoort tot de eerste generatie elektrische auto's die daadwerkelijk te koop is voor het grote publiek. Helaas is op diverse punten merkbaar dat de C-Zero de eerste in z'n soort is. Van de beloofde actieradius van 130 km, blijft in de praktijk niet meer dan 75 km over. Op de publieke laadpunten kan in de praktijk niet worden gerekend (speciale betaalpas vereist, veelal bezet door niet-elektrische auto's en te dun gezaaid). Daarbij is de wegligging van de C-Zero matig.

Daar staat tegenover dat de C-Zero geen (directe) uitstoot heeft. Als de benodigde stroom op een duurzame wijze wordt opgewekt, is elektrisch rijden de oplossing voor het milieuprobleem. Dankzij de elektromotor biedt zelfs dit kleine autootje meer comfort dan menig topklasse reislimousine. De ruimte en uitrusting is vergelijkbaar met die van andere kleine auto's.

De vraag resteert of de rit met de C-Zero langer dan een week had mogen duren. Het antwoord is: ja, maar alleen als tweede auto in het huishouden. ■



Specificaties

Citroën C-Zero AirDream

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	348 x 148 x 161 cm
Wielbasis	255 cm
Gewicht	1.110 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	16 l
Bagageruimte	166 l
Bandenmaat	145/65R15

Motor en prestaties

Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	66 pk @ 2500 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	€ 24.250,-
Prijs instapmodel	€ 24.250,-