



Skoda Citigo-e iV

Eindelijk thuis

Autotest | De naam zegt het al: de Skoda Citigo is bedoeld voor de stad. Daarom is het eigenlijk vreemd dat de Citigo altijd werd geleverd met de krachtbron die het minst geschikt is voor de stad: een benzinemotor. Een benzinemotor is bedoeld voor het afleggen van lange afstanden op hoge, constante snelheden en dat is nauwelijks mogelijk in de stad. Daarom gooit Skoda het roer nu om: de Citigo wordt een elektrische auto!

Waarom werd de Citigo aanvankelijk geleverd met een benzinemotor? Simpel: de techniek voor elektrische auto's was te kostbaar om in een kleine auto te bouwen. Maar nu ligt dat anders. De kosten van batterijen zijn sterk gedaald. En onder druk van belastingmaatregelen die ingaan vanaf 2020 wordt het voor autofabrikanten aantrekkelijker om elektrische auto's te verkopen (op auto's die te veel CO2 uitstoten moeten ze vanaf dat jaar namelijk een boete betalen).



Met de komst van de "Citigo-e iV" ("e" voor elektrisch en "iV" voor "intelligent vehicle") heeft Skoda één van de voordeligste elektrische auto's op de markt. Let op de woordkeuze "één van de voordeligste".

Zustermerken Volkswagen en Seat bieden namelijk vrijwel dezelfde auto aan. Het verschil zit in de vormgeving, de aankleding en de uitrusting. Dit trio van compacte modellen van Volkswagen, Seat en Skoda is al sinds 2011 op de markt en juist hierin zit het geheim! Omdat de merken hebben samengewerkt en omdat de belangrijkste ontwikkelkosten inmiddels zijn terugverdiend, kunnen de elektrische auto's voordelig worden aangeboden. De elektrische Citigo is op het moment van schrijven leverbaar vanaf 23.290 euro.

Ruimte

Skoda en de zustermerken konden hun bestaande model eenvoudig "ombouwen" tot een elektrische auto omdat bij het basisontwerp al rekening was gehouden met een variant op aardgas. De ruimte die voorheen werd gebruikt voor de aardgastank wordt nu gebruikt voor de batterij. Tevens zijn batterijen onder de stoelen en achterbank geplaatst, waardoor de binnenruimte vrijwel gelijk is gebleven. Het enige verschil met de originele Citigo is de geringere ruimte onder de stoelen. De ruimte voorin is onverminderd goed. De beenruimte achterin is als vanouds gering. Volwassenen moeten de benen optrekken of opzij vouwen om achterin te kunnen zitten.



De bagageruimte is voorzien van een laadvloer die op verschillende hoogten kan worden geplaatst. Op die manier kan worden gekozen voor meer laadruimte met een tildrempel of een hogere laadvloer (minder laadruimte) en geen tildrempel. De laadvloer heeft een zachte kant en een harde kant, waarbij die laatste

eenvoudig afwasbaar is. Onder de laadvloer is ruimte gemaakt voor de laadkabels. Deze zijn knalgeel, zodat buitenstaanders ze niet over het hoofd kunnen zien (om te voorkomen dat mensen er over struikelen of dat andere auto's er op parkeren).

Met de komst van de elektrische aandrijving heeft de Citigo een kleine facelift ondergaan. Een grille is strikt genomen niet meer nodig en is daarom nu gesloten en uitgevoerd in de lakkleur. Binnenin is de Citigo-e iV herkenbaar aan een nieuw dashboard met een futuristisch stippen-patroon en een rijkere uitrusting. Dat wil zeggen: alles wat voorheen leverbaar was op de meest luxueuze Citigo is nu standaard op iedere Citigo-e iV.

Desondanks blijft de uitrusting relatief eenvoudig, dit moet immers een betaalbare elektrische auto zijn. In plaats van een beeldscherm voorziet Skoda slechts in een houder voor een smartphone. Skoda levert een op maat gemaakte app waarmee de telefoon van de eigenaar dienst doet als navigatiesysteem en boordcomputer. Bovendien kan met deze app op afstand worden uitgelezen hoe het laadproces verloopt. Ook kan de verwarming worden bediend terwijl de auto aan de laadpaal staat, zodat het verwarmen (of koelen) van de cabine niet ten koste gaat van het rijbereik.



Rij-eigenschappen

Dat de Citigo-e iV is gebaseerd op een voormalige benzineauto is merkbaar bij het starten: dat gaat door een sleutel om te draaien, terwijl het bij een

elektrische auto logischer is om deze aan te zetten met een knop. Na het starten volgt geen driecilinder-roffel, maar volmaakte stilte. De elektromotor is goed voor 82 pk / 210 Nm. De prestaties van de Citigo-e iV zijn echter niet vergelijkbaar met die van een even sterke auto met verbrandingsmotor. Die laatste moet namelijk toeren maken om zijn maximale vermogen te kunnen leveren, terwijl een elektromotor direct op krachten is. De Citigo-e iV is daarom veel levendiger en dynamischer dan een even sterke auto met benzinemotor. Bovendien biedt de elektromotor meer souplesse.

Bij het transformeren van een auto met verbrandingsmotor tot elektrische auto bestaat het risico dat rijgeluiden die voorheen werden overstemd door de verbrandingsmotor nu hoorbaar zijn. De Citigo-e iV is echter aangenaam stil, ook op hogere snelheid (dit in tegenstelling tot de eerder gereden Seat Mii electric). Ook het "overgewicht", veroorzaakt door de batterijen, heeft geen negatieve gevolgen voor de rijeigenschappen. In tegendeel: op slecht wegdek biedt de Citigo-e iV nu meer veercomfort! Alleen wanneer doelbewust de grenzen worden opgezocht is merkbaar dat het koetswerk meer overhelt en/of kan gaan deinen.



Verbruik

De Citigo-e iV is voorzien van een 32 kWh sterke batterij (netto) waarop volgens Skoda 265 km kan worden afgelegd (WLTP norm). Net zoals bij een auto

met verbrandingsmotor is het afhankelijk van de rijstijl hoe zuinig de Citigo daadwerkelijk is. Voor een elektrische auto komt daar een extra factor bij: bij lage temperaturen heeft de accu minder capaciteit. De testrit is verreden onder ongunstige omstandigheden: in regen en kou en over een route die evenredig was verdeeld over snelwegen, binnenwegen en stadsverkeer. Onder die omstandigheden kon 220 km worden afgelegd op een volle batterij. Daarbij is voor een deel van de rit gebruik gemaakt van de "eco"-modus om energie te besparen.

Het laadpunt van de Citigo-e iV zit op de plaats waar voorheen de tankdop zat: rechts achterop. Dat is tevens de meest veilige plek: aan de kant van de stoep bij parallel parkeren en dichtbij de laadpaal bij achteruit parkeren in haakse vakken.

De Citigo-e iV kan worden geladen aan het stopcontact thuis, aan een publiek laadpunt en aan een snellader. Laden tot 80% thuis bij 2.3 kW kost 12 uur en 30 minuten. Laden tot 80% aan een publiek laadpunt met een vermogen van 7.2 kW kost 4 uur en 15 minuten. Aan een 40 kW sterke snellader is de Citigo-e iV in 1 uur tot 80% geladen. Skoda geeft de laadtijden tot 80% op omdat een batterij trager laadt naarmate deze voller is. Bovendien is het goed voor de levensduur voor een batterij om deze niet altijd tot 100% te laden. Dankzij het snelle laden en de serieuze actieradius was het zorgeloos (test)rijden met de Citigo-e iV. Ten opzichte van de versies met benzinemotor biedt deze elektrische versie alleen maar voordelen en daarom is het terecht dat Skoda de productie van de benzineversie inmiddels heeft gestopt.

"De hoge leeftijd van het basisontwerp lijkt een nadeel, maar is in feite een voordeel"



Conclusie

De Skoda Citigo verscheen in 2011 op de markt en in 2019 zou het dan logisch zijn dat het model wordt vervangen door een nieuwe generatie. In plaats daarvan heeft Skoda de Citigo getransformeerd tot een elektrische auto: de Citigo-e iV. De hoge leeftijd van het basisontwerp lijkt een nadeel, maar is in feite een voordeel. Omdat de belangrijkste ontwikkelkosten inmiddels zijn terugverdiend, kan Skoda de elektrische Citigo voordelig aanbieden (let ook op de private-lease tarieven!).

De elektrisch aangedreven Citigo biedt evenveel binnenruimte als het model met benzinemotor. In plaats dat de batterijen de Citigo zwaarlijvig maken, is het weggedrag juist meer volwassen geworden. Bovendien is de Citigo-e sneller, soepeler en stiller dan de versie met benzinemotor. Daarbij zijn de kosten per kilometer zo sterk gedaald, dat de meerprijs voor de elektrische versie zichzelf uiteindelijk terugbetaalt. De testrit met de Citigo-e iV gaf daarom het gevoel dat dit is hoe de Citigo altijd al had moeten zijn. En omdat de uitstoot nul is, hoort de Citigo nu echt thuis in de stad. ■



Specificaties

Skoda Citigo-e iV

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

356 x 165 x 148 cm
242 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

n.b.
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

37 kWh
923 l
165/70R14

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

82 pk @ 1 rpm
210 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

12.5 sec.
130 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

265 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 23.290,-
€ 10.190,-