

Mitsubishi

i-MIEV | Prijs € 32.830

Brandstoflabel **A**



STROOMVERSNELLING

Na de hybrideauto's raakt nu de introductie van elektrisch aangedreven auto's in een stroomversnelling. Eén van de eerste die je echt kunt bestellen is de Mitsubishi i-MIEV.

TEKST FRED HAK | FOTO'S MAARTEN STOLP



ERGONOMIE EN HANDELBAARHEID

1. Ondanks de extra driehoekruitjes vormen de voorruitstijlen toch flinke dode hoeken.
2. Radio inclusief navigatie zit goed in het zicht.
3. Voor de bediening van de airco moet je je ogen even van de weg halen; de knoppen zijn wel duidelijk.
4. De mistachterlichtschakelaar zit op een rare plek: vlak voor de pook op de tunnel. En het verkliekerlichtje zit daarin, dus uit het zicht van de bestuurder.
5. Simpel maar duidelijk instrumentarium met 'brandstof' meter en digitale snelheidsweergave.

Mitsubishi i-MIEV

Pluspunten

- + Prestaties
- + Goedkope 'brandstof'
- + Makkelijk handelbaar

Minpunten

- Beperkte actieradius
- Weinig veercomfort
- Matige rijeigenschappen



Mitsubishi i-MIEV

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor

Type	Permanent synchroon elektromotor
Brandstof/systeem	330 volt Lithium-ion accupakket
Vermogen (kW [pk] bij r/min)	49[67]/2.500-8.000
Koppel (Nm bij r/min)	180/0-2.000
Aandrijving	achter
Transmissie/aantal versnellingen	aut.

Onderstel

Wielophanging voor/achter	onafh./semi-onafh.
Vering voor/achter	schroef/schroef
Stabilisator	voor
Remmen voor/achter	geventileerde schijven/trommels
Bandenmaat voor/achter	145/65R15S / 175/55R15S

Gewichten

Massa kenteken (kg)	1.085
Gewogen massa	niet bekend
Max. toegelaten massa (kg)	1.450
Netto laadvermogen	niet bekend

PRESTATIES

Acceleratie (s)

0-100 km/h fabrieksopgave	9,5
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave)	130

De i-MIEV is een compacte stadsauto. Achter het brandstofklepje gaat een stopcontact schuil, waarin je het bijgeleverde snoer inpluigt. De andere kant kan gewoon thuis in het stopcontact. Volgens de fabrikant bedraagt de oplaadtijd bij een volledig lege accu zo'n zeven uur en kost dat ongeveer drie euro aan stroom. Natuurlijk gaat dat sneller naarmate de accu minder leeg is. En er is een snellader verkrijgbaar, die de laadtijd aanzienlijk beperkt. Is de accu

eenmaal vol, dan zou je er maximaal zo'n 150 kilometers mee kunnen afleggen. Dat maakt de auto geschikt voor woon-werkverkeer, boodschappen- of schoolritjes. Maar niet voor de lange afstand, want als je 's avonds op verjaarsvisite bent geweest bij je schoonmoeder die 80 km verderop woont, wil je ook wel weer naar huis! Dus vergt volledig elektrisch rijden een strakke planning.

MOTOR EN PRESTATIES

Beperkte actieradius

Zo groot is het elektromotortje niet, maar het voldoet voor bovenbeschreven korte ritjes. Met het vermogen van 49 kW/67 pk komt hij vlot genoeg op gang. Het koppel is voor zo'n autootje ook niet miselijk: 180 Nm, beschikbaar vanaf 0 tot 2.000 r/min! En dat betekent weer dat je met de i-MIEV verrassend goed meekomt met het overige verkeer. We hebben dit keer geen acceleratiemetingen verricht, omdat we die niet echt relevant vinden bij dit type auto. Maar de fabrieksopgave voor een sprintje van

nul tot 100 km/h in 9,5 seconde spreekt boekdelen. Dat moet je overigens niet te vaak doen, want het heeft grote gevolgen voor de capaciteit van de lithium-ion accu. Net als het gebruik van elektrisch werkende accessoires zoals verlichting, ruitenwisser, radio en airco. Wij hebben tijdens de testperiode voornamelijk normaal (lees: rustig) met de auto gereden en dan blijkt dat gemiddeld elke vijf kilometer een blokje van de 'brandstof' meter verdwijnt. Er zitten er zestien op, dus na zo'n 80 kilometer is het accupakket zowat uitgeput. Ook hier wordt dus, net als bij benzine- en dieselauto's, het energieverbruik in de folders veel te rooskleurig voorgesteld.

COMFORT EN UITRUSTING

Relatieve stilte

Het rijcomfort krijgt aan de ene kant een positieve boost vanwege het ontbreken van motorgeluid. Ook het windgeruis valt nogal mee. In die relatieve stilte hoor je dan de banden wel wat duidelijker afrollen. En de vering is, zoals beschreven onder het kopje



Na zo'n 80 kilometer is de accu bijna uitgeput, het verbruik wordt dus veel te rooskleurig voorgesteld



weggedrag, niet overmatig comfortabel. Op uitrustingsgebied mogen we niet klagen. Standaard zitten er centrale vergrendeling met afstandsbediening, airco, stuurbevestiging, elektrische ramen voor en achter, lichtmetalen velgen, een in hoogte verstelbare en verwarmbare bestuurdersstoel, elektrisch bedienbare, verwarmbare en inklapbare buitenspiegels, een leren stuur en leren pookknop op. Optioneel

kun je metallic lak of *two-tone* lak met i-MIEV *striping* verkrijgen.

RUIMTE

Redelijke zitpositie

Even wennen, want in ons testexemplaar zit het stuur rechts. Maar wees gerust, de modellen die u

straks in de showroom ziet staan hebben het stuur aan de goede kant zitten! De instap achter is ruim, voor moet je je benen even onder het stuur doorwormen, als de bestuurdersstoel niet helemaal naar achteren staat. Je hebt een redelijke zitpositie, en juist voldoende beenruimte voor en achter. Vooral hoofdruimte biedt de i-MIEV meer dan genoeg. De bagageruimte voldoet, al is de vloer nogal hoog vanwege het accuverhaal daaronder. De leuning van de achterbank kan in twee gelijke delen omgeklapt worden, waardoor additionele laadruimte ontstaat. Diezelfde leuningen kun je ook nog in hoek verstellen. De voorstoelen hebben rugtassen en voorin zitten portierbakken en nog een paar vakjes. Plus een dashboardkastje.

VEILIGHEID

Overzichtelijk

De i-MIEV is een overzichtelijk wagentje. Dus: makkelijk inparkeren, hetgeen vooral in de stad (zijn habitat) van pas komt. Verder zit er natuurlijk ABS met elektronische remkrachtverdeling en *brake assist*, voor-, zij-, en gordijnairbags, stabiliteitscontrole, tractiecontrole, automatische verlichting, mistlampen en dagrijverlichting. **AB**

WEGGEDRAG

WEINIG WEGCONTACT

Verwacht geen hoogwaardige rijeigenschappen van de i-MIEV. De auto stuurt indirect en tamelijk vaag. Veel wegcontact heb je dan ook niet op wegen buiten de stad. In snelle bochten wil hij het liefst rechtdoor (onderstuur). En de carrosserie helt ook behoorlijk over, als je een beetje vlot een bocht aansnijdt. Bij oneffenheden of spoorvorming in het wegdek vraagt de auto soms om lichte stuurcorrecties. Het veercomfort houdt ook niet over. Korte hobbels en richels komen stevig het interieur binnen en ook grote oneffenheden blijven niet onopgemerkt.





Mitsubishi i-MIEV

ONZE METINGEN

Breedte schouderh. voor/achter (cm)	124/116
Zitting tot dak voor/achter (cm)	103/94
Instaphoogte stoel min/max (cm)	65/68
Stoelhoogte vanaf wagenbodem min/max (cm)	30/32
Dorpelhoogte (cm)	40
Breedte x diepte x hoogte bagageruimte (cm)	93x55x41
Tildrempel/hoogte opstaande rand (cm)	77/0
Inhoud bagageruimte (l, fabrieksopgave)	256
Lengte (cm)	348
Breedte (cm)	148
Hoogte (cm)	161
Wielbasis (cm)	255
Draaicirkel (m)	9,0
Aantal omw. stuurw.	3,6

MILIEU

Actieradius (fabrieksopgave)	ca. 150 km
Actieradius praktijk	ca. 80 km
Brandstoflabel	A
CO ₂ -uitstoot (g/km)	0

VEILIGHEID

Remweg koud/warm (m, vanaf 100 km/h)	niet bekend
Botsproeven Euro NCAP	niet getest
Volwassenen	
Kinderen	

FINANCIËEL

Geteste uitvoering	€ 32.830
Garantie km/mnd	100.000/36
Carrossiergarantie	8j en 3j op de lak

CONCLUSIE

Dat is nog eens goedkoop rijden! Voor een fractie van de prijs van benzine vul je de accu. Verder stoot de i-MIEV geen CO₂ uit, levert hij vlotte prestaties en is hij makkelijk handelbaar. Grootste struikelpunt is de beperkte actieradius en antwoord op de vraag: waar laad je hem op? Want als je de auto niet pal voor de deur kunt zetten wordt dat lastig. Hoe dan ook, het elektrische autotijdperk is begonnen!

Fred Hak,
Testredacteur



KOSTEN

Gezien het totaal nieuwe concept van deze auto kunnen we de kostenberekening niet op de gebruikelijke manier maken. Daarom hanteren we de gegevens van Leaseplan om toch een indruk van het financiële plaatje te krijgen. Bij een inzet van 48 maanden en 15.000 km komt het leasetarief ex btw op 625 euro. Inclusief BTW is dit 744 euro. Het betreft *full operational lease* maar uiteraard zonder brandstofvoorschot. Volledig opladen van de accu kost volgens de fabrikant zo'n 3 euro. De brandstofkosten bedragen dan 3,75 cent/km, bij een actieradius in de praktijk van 80 km. Al met al komt de totale kilometerkostprijs op circa 64 cent. Vanwege zijn *zero emission* valt hij wel in het nul procent bijtellingstarief!



3 ALTERNATIEVEN

Citroën C-Zero
Prijs vanaf € 35.164

Dezelfde auto als de i-MIEV. Iets ander uitrustingsniveau. Keuze zal afhangen van merkafte en dealerrelatie.

Nissan Leaf
Prijs vanaf € 32.839

Met 109 pk en 280 Nm veel krachtiger dan de i-MIEV. Ook groter en dus ruimer. Plus een rijkere uitrusting. Kortom, je lijkt meer auto voor het geld te krijgen.

Peugeot Ion
Prijs vanaf € 35.165

Net als de Citroën gezamenlijk ontwikkeld met de Mitsubishi. De opmerkingen bij de C-Zero gelden dus onverkort voor de Ion.