



Bjorn Blokzijl  
6 juli 2020

## It's not easy being green...

Olie- en gasvoorraden raken steeds leger en ook de klimaatproblemen beginnen meer en meer hun tol te eisen. Goed om dus te kijken naar een andere manier van mobiliteit. Elektrisch rijden biedt de mogelijkheid om - in theorie - zonder uitstoot van schadelijke stoffen van A naar B te geraken. Helaas was deze manier tot op heden voornamelijk voorbehouden aan de zakelijke markt. Echt betaalbare nieuwe auto's met enkel een elektrische aandrijflijn en een redelijke actieradius waren zeldzamer dan de spreekwoordelijke speld in een hooiberg. We reden in 2014 al met de Volkswagen e-Up!. Deze haalde destijds een maximaal bereik van slechts 140 kilometer. Niet gek dat we met de nodige scepsis in de Skoda Citigo-e IV stapten om de dagelijkse woon-werkkilometers te volbrengen.



## Nieuw, maar ook een beetje oud

Als je de Skoda Citigo-e IV ziet staan voor de eerste keer, dan valt uiteraard de groene lakkleur direct op. In Nederland zijn de meeste auto's vooral grijs, zwart of wit van kleur en niet zo opvallend als de 'onze'. Toch heeft Skoda er niet voor gekozen om de auto enkel qua optionele lakkleur te onderscheiden van de brandstof-aangedreven versies. Ook de neus van de A-segmenter is aangepast door middel van een andere grille - met een bijzonder gevormde inzet - en een flinke lip onderaan de voorbumper. Als meest luxe variant is hij tevens voorzien van mooie lichtmetalen 16 duims grote wielen en zijn de achterste zijruiten wat extra getint. Op de achterzijde staat de merknaam nu uitgespreid over de achterklep, zoals Volvo sinds een aantal jaren al doet.

In de basis is het nog steeds de auto die in 2011 aan het grote publiek werd getoond. Toch ziet hij er - door het behoudend ontwerp - nog niet heel verouderd uit. Je merkt aan bijvoorbeeld de klappaampjes achter dat de jaren wel beginnen te tellen. De meeste concurrenten zijn inmiddels vervangen door een nieuwe generatie, maar een geheel elektrische variant met een degelijk bereik is bij geen van de A-segmenters

gepresenteerd. In het vat zit nog wel de volledig elektrische Renault Twingo, maar het is bij deze auto maar de vraag of hij net zo serieus te benaderen is als de drieling uit de VAG-familie.



## Op details anders

Groen is niet de meest voorkomende keus als het aankomt op de kleur van de lak, maar het is wel een smaakvol geheel bij deze auto, want ook deze tint zie je subtiel terug in het interieur als je de elektrische variant van de Citigo kiest. Op verschillende plekken zie je deze kleurtint voorbij komen, zoals stiksels op de stoelen en de omlijsting van de pook. De stiksels op het stuurwiel zijn daarentegen niet uitgevoerd in het groen. Dit is volgens ons een gemiste kans. Daarnaast is er een fraai motief aangebracht op de panelen op het dashboard. Hoewel het een daadwerkelijk reliëf lijkt, is het voor het gevoel bijna een vlak geheel. In dit paneel heeft ook het multimediasysteem een plek gekregen. Dit doet hoogwaardig aan, al moet je in het bezit zijn van een smartphone om ook een navigatiesysteem tot je beschikking te hebben. Eenmaal aangesloten, werkt het prima, maar het blijft elke keer een extra handeling.

Wat helaas is gebeven, is de matige afwerking. Zo vind je op de portieren het nodige plaatwerk in de kleur van de carrosserie en zijn de gebruikte plastics verre van zacht. Ook de kofferruimte is een deceptie. Waar veel elektrische auto's zijn voorzien van een opbergruimte voor de laadkabels, heeft de Skoda een bijna onafgewerkte plek hiervoor. Als je wat harder een bocht neemt, zorgt het voor een bonkend geluid van de schuivende kabels. Daarnaast is de bak diep en is er geen mogelijkheid om de bodem te verstellen. Hierdoor ontstaat een enorme tildrempel voor zowel de kabels als de boodschappen. Met een totaalprijs van zo'n 26.500 euro verwacht je toch net iets meer.



## Het fijne gevoel

Al vanaf de eerste kilometer met de volledig elektrische Citigo ervaar je waarom elektrisch rijden zo fijn is. Met een compacte auto als deze voel je je als een vis in het water binnen de bebouwde kom, want de acceleratie onder de 80 kilometer per uur is fenomenaal! Veel van de gemiddelde auto's zijn minder snel weg bij het verkeerslicht



dan de Skoda en ook forser gemotoriseerde automobielen gaan minder snel van kiet; de verbazing bij menig weggebruiker zorgt voor een brede lach op het gezicht. Hoewel een maximum vermogen van 82 pk op papier niet overhoudt, is het in de praktijk meer dan voldoende. Het vermogen van een elektrische auto is niet te vergelijken met dat van een brandstof-aangedreven uitvoering. Vanaf het moment dat je het rechterpedaal intrapt, is het volledige vermogen en koppel beschikbaar.

Als je constant het maximumvermogen van de elektromotor gebruikt, dan kom je niet ver op een volle batterij. De fabrieksopgave qua bereik - gelet op de WLTP-verbruikscijfers - is 260 kilometer. In de praktijk blijkt deze bij het gros van de auto's compleet onhaalbaar te zijn. In de Skoda kwamen we tot een echte verrassing: ook deze waarde is te halen in het Nederlandse verkeer! Zet je de auto in 'Eco+', dan schakel je de airconditioning zo goed als uit en kun je niet sneller dan 95 kilometer per uur en dan haal je zelfs meer dan de door de fabriek opgegeven range. Het lijkt een erg onpraktische instelmogelijkheid, maar dat blijkt toch wat minder problematisch te zijn in het dagelijks gebruik. In een drukke avondspits haal je die beperkte maximumsnelheid bijna nooit en ook is het op de meeste dagen in het jaar onnodig om de airco op een hoge stand aan te hebben. In de 'Eco-stand' is vooral de respons op het rechterpedaal wat minder, maar is de maximumsnelheid niet beperkt. Het verschil in actieradius is dan vooral beperkt door het uitschakelen van de gebruiksmogelijkheden van de airconditioning. Met zo'n 10 kilometer meer op een volle batterij is het verschil beperkt.



## Verrassend sportief

Zoals gezegd is de Citigo E IV een rappe auto, zeker binnen de bebouwde kom. Daarbij nodigt hij echt uit tot een pittige rijstijl. Omdat het accupakket laag in de auto is gemonteerd, is het zwaartepunt tevens laag en gaat hij verrassend strak de hoek om. Het gevoel in het stuurwiel is prettig en direct, wat wordt versterkt door het lekkere dikke stuurwiel. Daarbij houden de stoelen je voldoende op de plek en bieden ze op langere ritten veel comfort. Ook langere en forsere inzittenden kunnen een goede zitplek vinden voorin. Met de nadruk op voorin, want op de achterbank houd je het als volwassene niet lang uit. Dit is geen uitzondering in deze klasse.

Qua luxe heb je in de Citigo geen klagen. Zo zijn er elektrisch verwarmde voorstoelen, zijn de zijruiten voor en de spiegels elektrisch te bedienen en is er stuurwielbediening voor de audio. Daarnaast is ook deze auto voorzien van de typische Skoda-handigheidjes zoals het haakje aan het dashboard voor de boodschappentas en de clip bij de voorruit voor een parkeerkaartje. Het luxegevoel wordt versterkt door de smalle naden tussen de verschillende panelen. Zeker in deze klasse zien we dat wel



# Skoda Citigo E IV Ambition

eens anders. Dit alles maakt dat de auto een fijne metgezel is om ook langere dagelijkse woon-werkritten te maken.



## Bruikbaar, voor iedereen

Goedkope elektrische auto's zijn schaars en al helemaal als deze ook buiten de stad bruikbaar zijn. Met een daadwerkelijke actieradius van onder de 150 kilometer zijn er weinig Nederlandse consumenten te vinden die meer dan 20 mille willen neerleggen voor een dergelijk voertuig. Gelukkig is daar het drietal van VAG. Wij reden met de uitvoering van Skoda en dat is ons geenszins tegengevallen. Met wat moeite en ietwat opoffering van comfort haal je de opgegeven fabrieksopgave, maar ook de 'normale' actieradius is voor de gemiddelde Nederlander meer dan genoeg. Hoewel de auto in de gereden uitvoering meer dan 24 mille euro kost, is het toch een scherpe aanbieding. Voor minder krijg je niet het ruime bereik en de luxe die de Skoda biedt. Of deze auto - samen met de Mii Electric en de e-up! - een revolutie teweeg brengt onder de particuliere rijders, blijft de vraag. Wij schatten deze kans echter groot in!



## Plus

- + Ruim voldoende actieradius
- + Volwassen rijeigenschappen
- + Fijne zitpositie voorin

## Min

- Veel plaatwerkdelen zichtbaar in het interieur
- Kofferruimte is slecht afgewerkt
- Af-fabriek is geen navigatie beschikbaar