



Bij een gebruikte elektrische auto is één ding het belangrijkste: wat is de staat van de accu? Die degradeert in de loop van de tijd en is veruit het duurste onderdeel van de auto. Als die moet worden vervangen, is de auto al gauw economisch total loss. In deze rubriek testen we de accu's van EV's van lezers en onderzoeken we hoe druk we ons moeten maken over het afnemen van de accucapaciteit.

'NIEUWE ACTIERADIUS OOK ONMOGELIJK HAALBAAR'

De zwarte Nissan Leaf halen we op van de oprit van iemand uit onze kenniskring. Voor de Aviloo-test zoeken we een EV van enkele jaren oud met een redelijke kilometerstand. Deze Leaf moet binnen een paar maanden terug naar de leasemaatschappij, vandaar dat we hem een geschikte kandidaat vonden. De berijder is naar eigen zeggen 'niet erg lief' voor zijn auto geweest. Hij stond vaak bij de snellader, gooide de accu vaak zo vol mogelijk en reed hem ook vaak leeg. Dat kun je een berijder van een auto met een bescheiden actieradius van krap 200 kilometer niet kwalijk nemen. Maar het is volgens Marcel van Renselaar precies hoe je níet met een EV moet omgaan als je wilt dat die lang meegaat. We gebruiken de auto om zelf te ervaren hoe een Aviloo-test werkt. Lastig is het niet. Als we de app van het systeem hebben gedownload en de obd-poort van de auto hebben gevonden is het ingewikkeldste achter de rug. De dongel wordt ingeplugd en krijgt een plek in het portiervak. Daarna moet binnen zeven dagen de batterij worden leeggere-

tot minder dan 10 procent. Het laatste beetje doe je natuurlijk het liefst dicht bij huis.

TELKENS LEEGRIDEN

Natuurlijk zit Marcel er in dit geval bovenop. Zodra de dongel zijn informatie aan hem doorgeeft, komt de uitslag eraan. De Nissan heeft nog 92 procent van zijn capaciteit over. Dat valt toch een beetje tegen. Marcel: "Het is een behoorlijke degradatie voor een auto met nog maar zo weinig kilometers. Het is echter bij elke elektrische auto wel zo dat de eerste kilometers zorgen voor de procentueel grootste degradatie. De snelheid van de degradatie neemt na verloop van tijd af. Deze is mogelijk het gevolg van het vele snelladen en telkens leegrijden." Als nieuwe actieradius geeft Marcel 247 kilometer op. Maar wij weten dat dit met een Leaf met een geheel gezonde accu al vrijwel onmogelijk is. Marcel: "Ik vrees dat dit toch echt te maken heeft met de rechervoet van de eigenaar." Net als bij de officiële fabrieksopgave biedt de getoonde actieradius op het certificaat dus beslist geen garantie voor de praktijk. **NW**



▲ Een accutest levert weinig spektakel op. Dus zoeken we ons heil in een warme showroom.



▲ Het interieur van de Leaf is nog gaaf. Alleen een stofzuigertje zou leuk zijn.

Display van de
laadtoestand
100% - 8%



GEMETEN DATA (START • EIND)

NISSAN LEAF
2018 | 67.207 KM
HAD **34,5 KWH**
HEEFT **31,6 KWH**
-8%



Zero Emission

▲ Pekelseizoen. Maar de lage temperaturen hebben geen invloed op de accumeting, wel op de actieradius natuurlijk.