

Renault Kangoo ZE

Hantverkare kör ofta ganska korta sträckor, huvudsakligen i stadstrafik. Kanske är de redo för elbilen? Renault tror det och lanserar nästa år en elversion av Kangoo. Vi har redan provkört den.



Mått: L 421 cm, B 183, H 182, axelavstånd 270 cm. Vikt 1410 kg

Sittplatser: 2

Lastkapacitet: 3-3,5 m³, max 650 kg

Motor: 44 kW 10500 varv/min, 226 Nm

Batteri: 22 kWh

Räckvidd: 160 km (NEDC)

Toppfart: 135 km/h

Pris: 194 000 SEK exkl. moms, batterier 699 SEK exkl. moms /månad, max 15 000 km/år

CO2-utsläpp: 62 g/km (EU-snitt, tillverkarens uppgifter)

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP (gäller bensindrivna Megane halvkombi)

Hantverkaren granskar bilen bakifrån, lastutrymmet är viktigast. Här imponerar Kangoo ZE, som har precis samma lastutrymme som den populära dieselversionen. Upp till 3,5 m³ last ryms och golvet är helt plant – imponerande! Litium-jonbatterierna ligger osynliga under golvet. Kangoon har en bakre sidodörr och asymmetriska bakdörrar. Vanliga Kangoo finns också som femsitsig familjebil, men inte elbilen. Den 40 cm längre storlastarversionen av Kangoo kommer troligen också med eldrift, men först längre fram.

Luftkonditionering och värme

Vi rör oss framåt, till förarplatsen. Här är allt ordning och reda, skillnaden mot vanliga Kangoo är minimal. En mätare visar hur mycket kraft är kvar och en ekonometer hur snålt man kör (mörkblått är bra, ljusblått normalt och rött dåligt). Annars är allt som vanligt. Sätena är bra, luftkonditioneringen hyfsat effektiv när det är varmt ute medan vi inte testat hur snabbt

kupén blir varm om det är kallt. Testbilen har ingen stolsvärme, troligen kommer det på de svenska bilarna som åtminstone i ett senare skede också får särskild batteriisolering för att kunna starta även en smällkall vinterdag.

Vi går ända fram till nosen, där Kangoo laddas. Det finns ännu ingen standard för laddning, Renault Fluence laddas genom bakskärmen medan syskonbilen Nissan Leaf också laddas i fronten. Till skillnad från Fluence är inte Kangoo gjord för snabba batteribyten, utan kan snabbbladdas till 80 % på 20 minuter eller via vägguttaget på 6-8 timmar.

Däcktjut - i övrigt tyst

Dags att starta bilen. Det sker förstås ljudlöst, men redan i första kurvan tjuter det om däcken – elmotorn ger ju all kraft direkt och hade vägbanan varit blöt hade vi förmodligen fått en liten sladd. Antisladdsystem ska komma, men finns inte på testbilen – det måste vara helt annorlunda kalibrerat än för dieselversionen.

Eftersom Kangoon är gjord för tung last, har man inte behövt göra något åt fjädringen eller stötdämpningen. Vi kör bilen utan last och då studsar den lite på vägguppen, men det gör de flesta tomma skåpbilar.

Hastigheten är begränsad till 130 km/h, vilket i praktiken betyder att den hänger med väl i alla svenska farter. Räckvidden anges till 160 km, vilket mycket väl kan stämma i stadstrafik där Kangoon troligen framför allt kommer att gå. I högre farter ökar elförbrukningen markant eftersom luftmotståndet är ganska rejält.

För att dryga ut körsträckan, är bromskraftåterföringen mycket kraftigare än på Fluence och de flesta andra elbilar vi kört. Det gör att man sällan behöver röra fotbromsen men gör till en början att bilen stannar tidigare än man trott när man släpper på gasen inför ett rödljus. Bromskraftåterföringen sker tystare än i många andra elbilar, bara ett svagt vinande hörs. I högre farter blir vindljudet rejält, annars kör man tyst.

Eftersom batterierna ligger under golvet bör krockegenskaperna vara mycket lika den vanliga Kangoon, som kom 2008 och fick fyra stjärnor i Euro NCAP, med två stjärnor för fotgängarskyddet. Dubbla krockkuddar fram är standard. Hur mycket övrig säkerhetsutrustning som ingår är i dagsläget oklart.

Dyr utan stimulans

Vad el-Kangoon kommer att kosta är oklart, men vi räknar med ca 300 000 kr exklusive batterierna som leasas ut. Posten i Sverige har hundratals dieseldrivna Kangoo och har redan visat intresse för el-Kangoon. Också för hantverkare och småföretagare kan den vara mycket intressant, men det vill till att man får någon form av stimulans för att köra på el. Den som levererar diskmaskinen har nog svårt att lägga på en hundring på räkningen för att man kom i elbil.

Redan 2003 sålde Renault 500 eldrivna Kangoo, och specialföretaget Elect'Road erbjöd en laddhybridversion. Denna gång känns produkten mycket mer färdig och försäljningsstarten våren 2011 onödigt långt borta.

Mattias Goldmann