

## Renault Fluence Z.E.

**Första intrycket är en gäspning. Fluence är en superkonventionell fyradörrars sedan, gjord för tjänste- och hyrbilmarknaden. Men skenet bedrar. I version ZE är detta den första elbilen för snabbyte av batteri.**

**Mått:** L 475 cm, B 181 cm, H 146 cm, axelavstånd 270 cm, tjänstevikt 1543 kg

**Motor:** 70 kW vid 11 000 varv/min, 226 Nm

**Batteri:** 22 kWh

**Räckvidd:** 160 km (NEDC)

**Toppfart:** 135 km/h

**Pris:** 266 750 SEK inkl. moms, batterier tillkommer för 799 SEK inkl. moms /månad, max 10 000 km/år.

**CO<sub>2</sub>-utsläpp:** 62 g/km (EU-snitt, tillverkarens uppgifter)

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



Elbilens akilleshäl är batterierna; antingen har man mycket batterier och god räckvidd men då blir priset högt, bilen tung och innerutrymmena begränsade. Eller så har man färre batterier och kan sänka priset, men då skrämmer den korta räckvidden bort många möjliga kunder.

### Byt batterier på 3 minuter – i Israel

Renault löser problemet Fluence ZE med snabbyte av batterierna; på tre minuter kör du iväg med fräscha batterier och därmed är räckvidden i princip samma som för bensinbilen, som ju också måste tankas.

Better Place, projektet som lanserar elbilar i bl.a. Danmark och Israel, försöker övertyga tillverkare och investerare att ha utbytbara batterier, men hittills har bara Renault nappat, och bara för en av sina fyra modeller. Så tyvärr verkar detta stanna vid en vacker tanke. Då återstår snabb-laddning på speciella laddställen på 20 minuter eller laddning i vägguttaget på knappt åtta timmar. Batterierna är av litium-jontyp på 400 volt.

På ZE sitter batteripaketet i en box bakom baksätet, som kan tas ut underifrån av en robot eller av mekaniker. Fyra bultar är allt som behöver lossas. Nackdelen jämfört t.ex. med syskonbilen Nissan Leaf, som har samma axelavstånd men batterierna i bottenplattan, är ett mycket begränsat bagageutrymme. I testbilen ryms knappt en dokumentportfölj. Produktionsbilen förlängs 13 cm och får då 300 liters bagageutrymme, fortsatt inte mycket mer än hälften mot flertalet konkurrenter utan elmotor.

Tomvikten på drygt 1,5 ton är förstås hög, men faktiskt inte särskilt mycket mer än Fluence som diesel. 250 kilo batterier motsvaras nästan av att man tagit bort 200 kilo bensinmotor, tank, växellåda, avgassystem och annat. Men viktfordelningen är en helt annan, med 60 procent av

vikten över bakhjulen, vilket kräver att fjädringen ställs om och styvas upp. Vi märker inget av den förändrade viktfördelningen i vårt prov. Renault kommer också att krocktesta bilen särskilt för att säkerställa att den är lika säker som Megane, som fått toppbetyg i Euro NCAP.

### **Bensinbilslik**

Renaults ambition att göra ZE så lik en konventionell bil som möjligt gäller också körningen. Vrid om nyckeln, lägg växelspaken i körläge och gasa. Det finns en växel framåt, en bakåt. Starten är knäpptyst men kanske något ryckig eftersom all kraft kommer på en gång och det inte finns någon koppling att slira på. Antisladdsystem, som är mycket viktigare hos en elbil än på en bensinbil, blir standard men finns inte på provbilen. Det samma gäller låsningsfria bromsar. För att skydda fotgängare ska ett särskilt ljud tas fram som slås på i farter under 30 eller 50 km/h, då elbilens tystnad kan vara ett säkerhetsproblem.

Toppfarten är begränsad till 130 km/h vilket i praktiken betyder att den hänger med i all trafik. I låga farter är den klart kvickare än bensinversionen. Räckvidden anges till 16 mil, men troligen blir den kortare på svensk, grov asfalt och ännu kortare vintertid. För att förlänga räckvidden är aerodynamiken förbättrad och bilen skodd med lätttrullande däck. Som på alla moderna elbilar återförs bromskraften till batteriet, men återföringen är mycket svagare och mindre märkbar än t.ex. i Renaults el-Kangoo (se separat test). Styrningen är elektrisk, kanske lite vag men mycket bättre än de första elservos som kom för några år den.

Instrumenteringen är nästan den samma som på bensin- eller dieselsonversionen, men med en liten och svårtydd energiindikator som visar hur mycket el man använder, och en desto större batteriindikator som visar hur mycket laddning det finns kvar. Färddatorn visar hur lång räckvidd man har kvar, men den är inte fullt kalibrerad än. Luftkonditionering i tre zoner blir standard, men vårt test i juli berättar inget om hur snabbt bilen blir varm vintertid. Sikten är bra utom rakt bakåt, där den höga aktern skymmer. Körställningen är bekväm och körningen enkel. Man sitter bra också i baksätet, men vi har inte fått sitta där under färd och är oroade att färdens där är stötig på grund av den extra batterivikten över bakhjulen.

### **Kan bokas nu**

ZE börjar tillverkas i juni 2011, på samma fabrik i Turkiet där vanliga Fluence byggs. I Sverige säljs bilen från hösten 2011 eller våren 2012, beroende på om Renault vill vänta på att bilen anpassats för kallt klimat eller låta de första kunderna få en bil som kan vara svår att starta om temperaturen kryper under minus tjugo. Till en början kommer få Renaultbutiker att sälja elbilarna, eftersom det kräver specialkunskap som inte så många har. Priset blir ungefär 350 000 kronor, exklusive batterier som Renault föredrar att leasa separat. Då behöver kunden inte vara lika orolig att batterierna inte ska hålla, och vid framtida service kan man uppgradera till starkare batterier. I oktober kommer slutliga priser. Den som vill kan redan nu boka sin Fluence ZE. Det är inte bindande och man betalar ingen deposition.

Den fasta kostnaden för batterierna gör enligt Renault att det blir lönsamt att köra elbil jämfört med bensinbilen för den som kör över 12 000 km per år. Vi har inte fått skärskåda kalkylen, som förstås beror på el- och bränslepris, värdeminskning och mycket annat. De totala ägandekostnaderna ska vara samma för motsvarande bensin- eller dieselsonbil, men det förutsätter någon form av statlig stimulans. Renault räknar med att sälja 100 000 bara i Danmark och Israel före 2016. Hur många bilar det blir i Sverige beror på incitamenten; att alla miljöbilar får samma skatterabatt oavsett faktiska utsläpp hjälper inte till.

ZE känns redo för försäljning, kanske den mest färdiga elbil vi kört. Om kalkylen kostnad/räckvidd funkar, och om man vill ha en så konventionell elbil är en annan fråga.

Mattias Goldmann