

Renault Zoe



Billigaste elbilen på marknaden – den danska. I Sverige får vi vänta till hösten 2014, eller bege oss över sundet redan nu. Då får man en duglig, enkel bil – men att ladda den är krångligt.

Elbil pour tous

Renault-Nissan är den enda bilkoncernen som fullt ut satsar på elbilarna, även om också de har reviderat ner prognoserna lite. Nissan Leaf är redan världens mest sålda elbil och snart tänks Renault Zoe flåsa den i nacken. Med ett pris från cirka 150 000 kronor kostar den bara drygt hälften av Leafen och mycket mindre än minibilarna Mitsubishi i-MiEV med syskon. Även om kalkylen inte är fullt så bra som den först verkar – batterierna leasas för en knapp tusenlapp i månaden – så är det första gången en elbil kostar lika lite som motsvarande bensinbil.

Renault Zoe

Pris: Version Intense 174 900 danska kronor, batterihyra 699 DKR/mån vid 12 500 km/år, 784 DKR/mån vid 15 000 km/år, 954 DKR/mån vid 20 000 km/år, 1 114 DKR/mån vid 25 000 km/år.

Motor: Elmotor på 65 kW/88 hk, max vridmoment 250 Nm.

Mått: L 408 cm, B 173 cm, H 156 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1 468 kg, maxlast 290 kg, ej släp.

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 338 l.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft.

Prestanda: 0–100 km/h 11 sekunder, toppfart 135 km/h.

Batteri: Litium-jon, 22 kWh.

Räckvidd: Upp till 210 km, 150 km i normal körning.

Laddtid: 30 min med 43 kW, en timma med 22 kW väggbox, 2 h med trefas 16 A 22 kW, kan inte laddas ur eluttaget.

Säkerhet: Fem stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och sex airbags standard. Hill holder, aktiv farthållare, autostopp ej tillgängligt.

Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans 2 år, drivlina 5 år/10 000 mil.

Miljöförmåner: Supermiljöbilspremie 40 000 kr, 40% reducerat förmånsvärde t.o.m. 2016, fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 20-talet kommuner, gratis laddning på åtskilliga platser.



Pigg, snål, svår att ladda

Ingen överraskas väl längre av att en elbil är pigg, och Zoe är inget undantag. I stan trivs den bäst, med liten vändradie och gott temperament. Den hänger lätt med på motorväg också, och toppfarten 135 km/h kunde alla bilar gott nöja sig med.

För att snåla lite extra finns ett Eco-läge som drar ner på strömförbrukande utrustning, och som kräver att jag "trampar igenom" ordentligt med gaspedalen för att köra snabbare än drygt 90 km/h. Men räckvidden förlängs bara minimalt i detta läge. Det finns varken ett läge med extra motorbroms, som hos Nissan Leaf, eller ett "segelläge" där bilen frirullar, som hos Volvo C30.

"Range OptimizER" kallar Renault sitt paket med tvåstegs bromskraftsåterföring braking, en energieffektiv värmepump och särskilt utvecklade lättrullande däck. Det ger en officiell räckvidd på 210 km, men Renault säger själva att 150 km är mer realistiskt.

Zoe har Renaults Chameleon AC-laddare, som kan ladda med allt från 3 till 43 kW, genom ett Mennekes Typ 2-uttag under Renault-märket i fronten. Med högsta effekt laddas batteriet från tomt till fullt på en halvtimme, med 22 kW tar det en timma. Laddar man hemma eller på jobbet ska det ske via en särskild 7 kW Wall-Box för cirka 10 000 kronor. Det ska ta ungefär åtta timma, även om tidiga tester i Frankrike visade att det tog upp till 18 timmar. Laddsladden ligger i en väska i bagageutrymmet, man saknar det fack för smutsiga sladdar som t.ex. Toyota har för sin ladd-Prius.



Denna dag kör vi Öresund runt, vilket för bilens ägare slutar med en rejäl dos räckviddsångest. Zoe kan nämligen inte ens i nödfall laddas ur ett vanligt uttag, utan kräver Typ 2-uttag som är på väg att bli europeisk standard men ännu knappast alls finns i Sverige – Ikea i Malmö påstods ha, men det visade sig inte stämma. Inte heller kan man lita på Renaulthandlarna i Sverige, eftersom de inte kommer att sälja bilen på ännu ett år. Vissa har laddmöjlighet, men Renault har ingen koll på vilka de är. Snabbladdarna som Nissan, OKQ8, McDonalds och andra satt upp är till ingen nytta, de är likström medan Zoe vill ha växelström. I Danmark är läget ett annat, men det hjälper föga i Sverige.

Enkel men piffig

När man sätter sig bakom ratten märks det direkt att Renault ansträngt sig för att hålla nere kostnaderna. Det är mycket grå hårdplast, stolarna är små och har billiga, integrerade nackstöd. Baksätet är fällbart men inte delbart.

Men allt är inte budget. Instrumenteringen är lyxig, med en mängd olika bakgrundsbilder att välja mellan, färdatorn innehåller massor med information och tillåter en till exempel att spara information från tidigare resor, och navigator är standard redan i enklaste utförandet Life. I Zen, som vi testar, är ratten och handbromsen klädda i tramsig läderimitation, parkeringssensorer bak ingår för den som inte kan fickparkera ens en så här liten bil, och ett startkort ersätter bilnyckeln – till ingen nytta eftersom det tar lika mycket plats i fickan som nycklarna och ändå måste stoppas in för att starta bilen.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Mycket av fjädring och chassi kommer från förra generationens Clio och funkar väl för den lilla bilen, som trots batterierna inte är särskilt tung. Batterierna ligger under golvet, vilket ger en låg tyngdpunkt. På danska vägar går bilen väldigt tyst, på grövre svensk asfalt låter den förmodligen lite mer.

Liten men rymlig

För mig som är smal, lätt och av medellängd är de små sätena helt okej, även om jag misstänker att jag skulle bli trött i rumpa och rygg på långtur – men det är knappast vad Zoe är gjord för. Ratten är ställbar i alla led, och

Baksätet är modell kyrkbänk och mittenplatsen ett skämt eftersom Zoe är en smal bil, men även vuxna har plats för både ben och huvud. Bagageutrymmet är förvånansvärt djupt och rymmer mer än de flesta konkurrenterna. Det finns mängder av små smarta fack för prylar.

Billig, men utan batterier – och sen till Sverige

I Danmark och Norge kostar Zoe mindre än motsvarande bensinbil, men batterierna ingår inte utan hyrs separat. Månadskostnaden beror på hur lång körsträcka man har, från knappt 700 kronor till drygt 1100, vilket ungefär motsvarar själva drivmedelskostnaden för en snål diesel. Därmed har Renault "nollat allt"; bilen är inte dyrare i inköp men heller inte egentligen billigare i drift. Dessutom tar Renault bort en stor del av oron kring batterierna; de byts ut om de skulle



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



haverera eller understiga 75 % av kapaciteten under hyrtiden. Dessutom ingår vägassistens och bärgning om man kör slut på batterierna.

Zoe var tänkt att lanseras i Sverige hösten 2013, men nu dröjer det ytterligare minst ett år eftersom Renault först vill upgradera bilen med aktiv batterivärme och förbättrad värmekomfort i kupén för att klara vårt nordiska klimat. Men redan nu har intresserade skåningar tagit klivet över sundet för att skaffa en Zoe. För de flesta av oss lönar det sig att vänta, eller se vad marknaden i övrigt erbjuder.

Vi gillar:

- + Lågt pris
- + Flexibel laddning
- + Vettiga innerutrymmen för litet yttre
- + Stimulans köra snålt

Vi ogillar:

- Kan inte laddas i vanligt uttag
- Säljs inte i Sverige
- Ej förberedd för kallt klimat

Överväg också:

- Nissan Leaf
- VW Eco Up på fordonsgas



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Juni 2013

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.