

Christer Andersson provkör

Renault Kangoo Express Z.E. Power+

Dämpad räckviddsångest gör eldriven Kangoo intressant

Med ökad räckvidd och snabbare laddning har den bästsäljande elbilen i Sverige, Renault Z.E., fått prestanda som gör den till ett alternativ för hantverkare som arbetar i stadsmiljö. Detsamma gäller för konkurrenten och koncernkollegan Nissan e-NV200. Fossilfria bilar är framtiden. Vi är inte där än, men vi börjar närma oss.

Text och foto: Christer Andersson

I dag erbjuds det fyra elbilar i den minsta storleksklassen och en i den största. Den senare har inte hittat någon kund. Kort räckvidd och lång laddningstid i kombination med högt pris lägger fortfarande sordin på vårt framtida forskaffningsmedel. Under 2017 registrerades 317 lätta eltransportbilar, varav 190 var Renault Kangoo Z.E.

Men, nu händer det saker. Renault Kangoo, och även Nissan e-NV200, har plötsligt blivit användbara, så länge man håller sig borta från landsvägen. Förra Kangoo hade en uppgiven körsträcka av 17 mil. När Byggaren provade använde vi bilen på samma sätt som vi skulle kört en dieseldriven Kangoo och då blev räckvidden fuffiga 8 mil.

Nya Kangoo Z.E. Power+ uppges klara 27 mil på en laddning och nya Nissan e-NV200 skall nå 28 mil. Med nya Kangoo klarar vi från ca 12 mil till ca 20 mil beroende på körsätt och last.

Kangoo har fyra nyheter. Den viktigaste är ett litiumjon-batteri på 33 kWh framtaget tillsammans med LG Chem. Batteriet har samma storlek som i föregångaren och vikten har endast ökat marginellt. Motorn är ny och närbesläktad med den som sitter i personbilen ZOE. Den lämnar 44 kW/60 hk, liksom i föregångaren, varför prestanda är oförändrade.

En värmepump är monterad i klimat-anläggningen varför bilen kan behålla sin körsträcka även vid låga yttre temperaturer.

En extra dieselvärmare på 5 kW klarar kylvärmen när det är riktigt kallt. Därav att tanklocket sitter kvar på vänster sida bak. Tanken rymmer 13 liter.

Även snabbladdaren är ny, en enfass växelströmsladdare på 7 kW (32 A, 230 V) som ger full laddning på ungefär 6 timmar, en timme kortare än tidigare. Laddar man hemma i sitt 230-voltuttag är laddningstiden runt 17 timmar, om man startar från ett helt tomt batteri.

Den första versionen av Kangoo Z.E. hade tanklocket fram vid höger strålkastare. Numera sitter locket för laddning i Renault-symbolen mitt i grillen. Laddningshandtaget låser när man sätter i det, och lossas med hjälp av tändningsnyckeln.

Instrumenten är synliga genom ratten, såvida man inte har artikelförfattarens körställning med höjd stol och sänkt ratt. Då skymmer rattkransen. En stor hastighetsmätare flankeras av en mätare för batteriets laddnivå och en ekometer. Markerar ekometern ljusblått kör föraren normalt, är det mörkblått handlar det om snålkörning och är det rött visar det maximalt kraftuttag. Färddatorn visar räckvidden i km, hur mycket batterikapacitet man har liksom den momentana och den totala energiförbrukningen.

Med väljarspaken i p-läge vrider vi om tändningsnyckeln och tänker automatlåda. Det finns för övrigt bara broms och elpedal. På landsvägen kan vi avliva myten om den tysta elbilen. Däck- och vindbrus gör

att ljudvolymen blir densamma som för en dieseldriven.

Elmotorn är monterad på förbränningsmotorns ordinarie plats. Batteripaketet hänger under golvet varför det inte inkräktar på lastutrymmet. Eftersom vridmomentet kommer direkt från start känns det som om effekten skulle vara högre än 44 kW/60 hk. Toppfarten är 130 km/tim och 0-100 går på blygsamma ca 20,3 sek med den medellånga karossen utan last. Nissan e-NV200 är piggare med 80 kW/109 hk.

Vid motorbroms laddas batterierna och bromsljusen tänds för att varna bakomvarande. En ekonomifunktion aktiveras via en tangentryckning och ger en energibesparing på upp till ca 10 procent. Dock på bekostnad av kraft och följsamhet.

Till fördelarna, jämfört med dieselperformanceerna, hör elmotorns högre verkningsgrad som gör att motorn drar mjukt och ryckfritt över hela registret medan förbränningsmotorn bör gasas upp till bästa vridmoment.

Bagageutrymmet ser ut precis som i en diesel-Kangoo. Skåpvolymen är alltså 3 m³ för den vanliga Kangoo och ca 4 m³ för Maxi. Tjänstevikten för vår provbil var höga 1 634 kg och totalvikten 2 130 kg vilket ger en maxlast av 496 kg. Släpvagnsvikten är oanvändbart låga 374 kg. Bilen säljs i tre längder varav den korta i stort sett endast finns i prislistan. Elbilen byggs på samma monteringsbana som vanliga Kangoo i fabriken i Maubeuge.



Ladda hemma med 10 A/230V/2,3 kW. Men det tar 17 timmar från ett helt tomt batteri. Med en värstingladdbox på 32A/230V/7,4 kW går det på sex timmar. Tanka el gör man under Renault-emblemet i fronten. Körsträckan uppges till 27 mil, i praktiken ca 20 mil.

Då är väl allt bra? Nä, vi kan fortfarande inte köra från Stockholm till Malmö med bilen. Vi skulle inte acceptera en Kangoo med förbränningsmotor om vi tvingades stanna och tanka ungefär var 15:e till 20:e mil. Men det skulle gå, även om det numera är glest mellan mackarna. Med en el-Kangoo går det inte. Inte ens när det finns snabbladdningssystem uppbyggda längs vägen. Det tar fortfarande minst sex timmar att ladda bilen.

Kangoo Z.E. kostar, inklusive batteri, 363 125 kr för den medellånga versionen, vår provbil, och 375 000 kr för en lång Maxi. Numer kan man köpa bilen inklusive batteri. Vid introduktionen kunde man enbart hyra batterierna.

Vid leasing av batteriet blir priserna 266 250 kr för vår provbil. Hyrpriset för

batteriet under 36 månader är 560 kr per månad om man kör 750 mil om året upp till 960 kr per månad om man kör 2 000 mil. Hyrestiden överförs automatiskt till den nya ägaren om bilen säljs vidare. 🚗



Hastighetsmätaren flankeras av mätare för batteriets laddnivå och en ekometer som visar energiförbrukning. Ljusblått för normalt, mörkblått för snålkörning och rött för energislöseri. Dessutom en färd dator.

PLUS & MINUS

- + **Acceptabel räckvidd**
- + **Noll avgasutsläpp**
- + Bra fjädring/dämpning
- + God åkkomfort
- + I stort komfortabel förarmiljö
- + God sikt
- + Bra skydd mot småskador
- **Blygsamma prestanda**
- **Lång laddningstid**
- Eftersatt passagerarsäkerhet
- Låg maxlast
- Låg släpvagnsvikt
- Bullrig på landsväg
- Ej strålkastarspolning
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Få förvaringsfack.
- Arbetsbord saknas
- Små lastsäkringsöglor

Renault Kangoo Express Z.E. Power +

Pris, inkl. moms: 363 125 kr, inklusive batteri. 375 000 kr för en lång Maxi. Vid leasing av batteriet: 266 250 kr för vår provbil. Hyrpriset för batteriet under 36 månader är 560 kr per månad om man kör 750 mil/år. Upp till 960 kr/mån om man kör 2 000 mil.

Fordonsskatt: 360 kr.

Garantier: Nybil, 2 år obegränsad körsträcka. Vägassistans, 2 år obegränsad körsträcka. Batteri, 5 år eller 10 000 mil. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej. Vagnskada, nej.

Motor: El. Max effekt 44 kW/60 hk vid 7 kW (32 A). Max vridmoment, 225 Nm. Miljö: El. Koldioxidutsläpp, 0 g/km.

Bränsleförbrukning: Energiförbrukning, blandad. 152 Wh/km. Elektrisk räckvidd, 27,4 mil. Byggarens räckvidd, ca 17,0 mil.

Prestanda: 0–100 km/tim, 20,3 sek, utan last. Toppfart 130 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bred/höjd 428,2/182,9(213,8 inkl backspj)/180,5 cm. Axelavstånd, 269,7 cm. Lastvolym, 3,3 m³. (4,3 för Maxi). Tjänstevikt/maxlast/släp, 1 634/496/374 kg.



Elmotorn på 44 kW/60 hk är monterad på ordinarie plats. Notera 12-voltbatteriet för elförbrukare. Lättåtkomligt för kontroller och påfyllning av vätskor samt för lampbyten. Bra stänklåt under motorn.