

# Byggaren provkör Renault Express 95 hk



Lågprisbilen Dacia Dokker har förvandlats till dyrare lågprisbilen Renault Express. Vi uppskattar plaststöttfångarna och skyddslisten längs sidorna.

## Om lågt pris är ett argument är Renault Express ett alternativ

### Lätt omarbetad har marockanska Dacia Dokker förvandlats till Renault Express.

En lågprisbil där inköpspriset är det enda argumentet eftersom man från september erbjuder helt nya Renault Kangoo Van med helt andra kvaliteter. Renault Express är dock en enkel och väl fungerande hantverkarbil av den gamla skolan.

**A**v tradition hör Renault till toppskiktet på den svenska hantverkarbilsmarknaden. Under pandemiåret har man dock halkat efter drastiskt i försäljningen på grund av ett åldrande modellprogram och ett antal mindre lyckade markandsföringsbeslut. Något som nu håller på att återgå till det normala med Renault som tredje bäst säljande märke i Sverige.

Och bättre blir oddsen när Renault äntligen har fått fram en ersättare till trotjänaren Kangoo. En helt ny bil. Fullt kvalificerad att ta upp konkurrensen med dominerande VW Caddy, Ford Transit Connect och de lyckade och samproducerade uppstickarna från Peugeot, Citroën, Opel och Toyota.

Men, nya Kangoo Van når inte kunderna förrän i september. Till dess får vi nöja oss med ytterligare en nyhet, Renault Express, som vi provkör här. En bil som till utseendet är lik nya Kangoo Van. I verkligheten är det en gammal bekant i nypressad kostym, marockotillverkade Dacia Dokker.

Renault har tagit kommandot över sin egen fabrik i Tanger, moderniserat Dokkern och döpt om den. Plattformen, och hela skåpet bakom hytten, är densamma

som tidigare. Dieselmotorn på 1 461 cm<sup>3</sup> och 70 kW/95 hk, känner vi igen från Dokker, kompletterad med en svagare version på 55 kW/75 hk. Båda med sexväxlad manuell låda. Bensinversionen utgår i Sverige. Express kommer inte som elbil, vilket Kangoo Van gör nästa år.

**Renault Express** kommer i runda slängar att kosta ungefär 30 000 kronor mer än gamla Dokker, men blir fortfarande den billigaste riktiga transportbilen på marknaden. Tyvärr i dubbel bemärkelse.

Objektet för vårt kortprov var 95-hk-versionen med merparten av möjliga tillval. Det handlar om ett utpräglat arbetsredskap där man knappast prioriterat personbilskomfort i hytten. Något som man i dag gör i de flesta transportbilar.

Utvändigt uppskattar vi de stora svarta plaststöttfångarna fram och bak liksom den kraftiga sidoskyddslisten i svart plast längst ned på sidorna. Naturligtvis inner-skärmar av plast fram och delvis bak, men stänkskydd saknas. Mattsvarta backspeglar, förberett för taksäck och reparationskit i stället för reservhjul. Däcken är i85/65 R15.

Bilen har hyfsat hel- och halvljus samt ledvarseljus men strålkastarspolning saknas. Bra bakljusarrangemang.

Insteget är problemfritt till en inredning i billig svart och mörkgrå plast med apelsinskalsyta mot speglingar och reflexer. Lätt avtorkbar gummimatta på golvet och plåtmellanväggen är klädd med grå nålfilt och försedd med en genomsiktsruta. Vad man nu skall ha den till när bakdörrarna som standard saknar rutor?

Vi sitter inte speciellt bra i förarstolen vilken har svart textilklädsel och acceptabel skälning. Sittdynan ger oss dåligt stöd i vinkeln säte/ryggstöd. Ryggstödet är steglöst reglerbart med en ratt men saknar justerbart svankstöd. Stolen manövreras otillräckligt bakifrån-framåt-uppåt, men går inte att reglera i framkant. Skjutmånen är inte tillräcklig för storvuxna. Passagerarstolen justeras enbart fram/bak. Båda sätena är eluppvärmda i två steg.

**Ratten** med något mer än tre rattvarv är enbart justerbar i höjdd. Däremot har den bra grepp, men rattkransen kan skymma de annars stora analoga och tydliga instrumenten. Varvräknaren till vänster och hastighetsmätaren till höger och däremellan en minimal färdator. Övrig information och teknik i en 8-tums pekskärm mitt på panelen.

### Renault Express 95 hk

**Pris, inkl. moms:** 187 375 kr.  
(Kampanjpris: 158 625 kr).  
Vårt provexemplar: ca 220 000 kr.

**Fordonskatt:** Uppgift saknas.

**Garantier:** Nybil, 3 år eller 10 000 mil. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej. Vägassistans, 3 år.

**Motor:** Diesel. Rak 4 cyl. 8 vent. 1 461 cm<sup>3</sup>. Common-Rail. Max effekt, 70 kW/95 hk vid 3 000-3 750 v/min. Max vridmoment, 240Nm vid 1 750-2 000 v/min.

**Miljö:** Euro 6DS Temp. Koldioxidutsläpp, Testcykel WLTP, 134 g/km.

**Bränsleförbrukning:** Testcykel WLTP. Blandad körning, 5,1 l/100 km. Låg, 5,5 l/100 km. Medium 4,8 l/100 km/tim. Hög 4,4 l/100 km. Extra hög, 5,8 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast, 4,7 l/100 km. Bränsletank 50 liter. AdBlue-tank, 17 liter.

**Prestanda:** 0-100 km/tim, ca 13,0 sek. Full last, ca 16,5 sek. Toppfart, 163 km/tim.

**Mått och vikter:** Längd/bredd/höjd 439,3/177,5 (207,9 med speglar) /180,5 cm. Axelavstånd, 281,2 cm. Skåputrymme, längd/bredd/höjd, 191,5/141,6/124,6 cm. Bredd mellan hjulhus, 117,0 cm. Skåpvoly 3,3 m<sup>3</sup>. Tjänstevikt/maxlast/slöp, 1 421/581/200 kg.

Bilen har sedvanliga manöverreglage under ratten och de få tangenterna är välplacerade och belysta. Tangenterna för tillvalsfarthållaren i vänster ratteker är som vanliga små och plottriga. Värme, elmanövrering av backspeglarna, fläkt och tillsats-AC:n manövreras i tre traditionella rattar mitt på panelen framför växelspaken. Det gillar vi. Växelspaken har sex lättfunna lägen. P-bromsen är traditionellt mekanisk i en spak mellan sätena.

Vi saknar en arbetsyta i hytten, men i övrigt är det någorlunda välförsett med förvaringsutrymmen. Bäst är den stora hyllan i taket. Sedvanliga ganska små fack i dörrarna, ett öppet framför passageraren istället för ett handskfack, fack med mugghållare framför växelspaken och lite övriga småfack för prylar.

**Ovanpå panelen** hittar vi ett litet fack under lock framför föraren och ett större förvaringsutrymme mitt på panelen. Bra, förutom att det som läggs där speglas i vindrutans underkörning. Att dom aldrig lär sig! Bör naturligtvis ha ett lock eller en täckande skärm. Även på en lågprisbil.

Beträffande sikten är den god framåt och åt sidorna och ytterbackspeglarna är stora och ger tillfredsställande bakåtsikt. En fungerande "vidvinkelspegel" på passagerarsolskyddet. Vindrutestolparna kan skymma i kurvorna. Solskydden klarar sin uppgift bra framåt, men inte vid sidoljus.



Inklädseln på bilden är tillval. Som standard är skåpet plåttrent med en tunn gummimatta på golvet. Identiskt med gamla Dacia Dokker.

Vindrutetorkarna sveper över ett bra fält och går ovanligt bra ut mot vänster vindrutestolpe, även om det fattas ca 2 centimeter.

**Så, ett sorgligt kapitel.** Säkerheten. Vi noterar att passagerarkrockkudden är urkopplingsbar. Men, tro det eller ej, den är tillval. Endast förarkrockkudde är standard. Det borde överhuvudtaget inte gå att köpa en bil utan krockkudde som standard på passagerarsidan. I övrigt har trepunktsbältena i höjddleder justerbara fästen och akustisk bältesvarnare. Huvudskyddet går enbart att justera i höjdd. Sidokrockkuddar är inte standard.

En bra detalj, som många dyrare bilar saknar, är gasdämpare för motorhuvuven. Den går alltså lätt att öppna och blottar ett välpackat utrymme där alla påfyllningar och kontroller är väl markerade och åtkomliga förutom att det är trångt för lampbyten. Bra med en stänkplåt under motorn.

Skåpet, som är identiskt med gamla Dokker, är lättåtkomligt via en bra öppnande sidodörr med 71,6 centimeters öppning men där mellanväggen ändå stjälar cirka 2 decimeter av öppningen i midjehöjd. De asymmetriska bakdörrarna öppnar bra, men spärrar inte när de öppnas i 180 grader varför de lätt blåser igen eller stänger sig själva i uppförlut. Dessutom är det dumt med öppningen av den smalare dörren på dörrens insida.

Som standard är skåpet helt plåttrent



Bra insteg till en fungerande men okomfortabel förarplats. Hyfsat med förvaring med en bra takhylla men utan arbetsyta. Sorgligt att passagerarkrockkudde är tillval.

med en tunn gummimatta på golvet. En otillräcklig innerbelysning bak vid taket på skåpets högersida. Bra ledbelysning finns som tillval. Sex små lastsäkrings-ögglor i golvet och på provbilen två extra på sidoväggarna. Vi saknar den genomlastningslucka mot passagerarplatsen som vi tidigare uppskattat på Dokker.

**På vägen** uppför sig Renault Express helt acceptabelt, så länge man kör tom eller med lite last. När vi kör den med maxlast, som i provbilen var 581 kilo, blir den vinglig, instabil och mycket sen i reaktionerna på rattutslag. Fjädringen-dämpningen har också svårt att klara den tunga lasten i ojämnheter. Med last spinner framhjulerna lätt loss vid start i backe varför man får hjälpa antispinnsystemet på traven genom att slira på koppligen. Man får växla flitigt på landsväg eftersom utväxlingen är bränslebesparande hög vilken gör Renault Express orkeslös på de högsta växlarna.

Ljudnivån på landsväg är hög. Vid 110 km/tim på motorväg mätte vi upp 70 decibel på de två högsta växlarna, vid 90 km/tim 68 decibel på de tre högsta och vid 70 km/tim 65 decibel.

Bränsleförbrukningen över vår distributionsslinga om 17 mil med maxlast, olika hastighetsgränser samt flera start och stopp visade på en mycket låg förbrukning. Vi klarade oss på 0,47 liter. Sannolikt med mycket hjälp av bilens orkeslösa höga utväxling. ▶

### PLUS & MINUS

- + Lågt inköpspris
- + Låg bränsleförbrukning
- + Skydd mot småskador
- + Stort lättåtkomligt skåp
- Säkerhetsbrister
- Instabil med maxlast
- Hög ljudnivå
- Låg komfort förarplats
- Arbetsyta saknas
- Speglingar i vindrutans
- Bakdörrarna spärrar inte i 180 grader