



# WISSELSTROOM

Renault presenteert zijn Zero Emission-programma en brengt een volledig elektrische versie van de Fluence op de markt. Het merk heeft een paar interessante ideeën over rijden op stroom, waaronder het wisselen van accu om laadtijd te besparen.

Tekst: Gijls Gillis

**H**et Zero Emission (Z.E.)-programma van Renault biedt een breed scala elektrische auto's aan. De stadsauto Twizy komt in het voorjaar van 2012, de iets grotere ZOE in het najaar van dat jaar. De Kangoo Z.E., op basis van de bestelwagen, is vanaf nu leverbaar en de elektrische versie van de al bestaande Fluence, die met verbrandingsmotor trouwens niet leverbaar is in Nederland, is vanaf december bestelbaar. Renault vervangt in de Fluence Z.E. de verbrandingsmotor door een elektrische motor. Tussen de achterbank en de bagageruimte bevindt zich de lithium-ion batterij, die ervoor zorgt dat de Fluence een extra gewicht van 280 kilogram moet meezeulen. Door de

grote batterij moest de achterkant van de Fluence verlengd worden met 13 centimeter. In combinatie met de kleine wielen en extreem grote achterlichten lijkt de Fluence Z.E. uit proportie. Jammer, want de concept car belooft een erg mooie sedan. Binnenin is er exact even veel plaats als in de gewone Fluence en ook het laadvolume bleef gelijk. Dat betekent concreet dat er voldoende ruimte is om vijf personen te vervoeren. Dat brengt wel een groot probleem met zich mee. Een volle auto zorgt namelijk voor meer gewicht en meer gewicht kost meer energie om de boel in beweging te houden. Met een volle batterij moet het theoretisch mogelijk zijn om 185 kilometer ver te rijden. In de praktijk kwamen we met twee personen niet verder dan 112 kilometer. Als je vijf personen

en bagage moet vervoeren, mag je al blij zijn als je een rijbereik van 100 kilometer hebt. En daar ontgaat ons het nut van de elektrische Fluence. Een sedan waar vijf personen in kunnen, gebruik je doorgaans toch voor grotere afstanden? Met zo'n klein rijbereik wordt dat erg moeilijk. De Fluence is ondanks zijn afmetingen vooral bestemd voor korte ritten in de stad of woon-werkverkeer op korte afstand.

## DIVERSE OPLAADMOGELIJKHEDEN

Renault kiest voor een opvallend concept waarbij je de auto koopt zonder accu. De accu huur je voor 82 euro per maand. Dat lijkt een extra kostenpost, maar de belasting vervalt en de kosten voor stroom zijn (veel) lager dan die voor benzine of

diesel. Er zijn verschillende mogelijkheden om een lege accu op te laden. Thuis kan dat met de Wall-Box. Dat is een kastje aan de muur dat elektriciteit omvormt, zodat de Fluence sneller en veilig opgeladen wordt. De installatie kost 999 euro en de totale oplaadtijd bedraagt 6 tot 8 uur. De Fluence wordt geleverd met een laadsnoer voor een standaard 220 Volt stopcontact. Het laden duurt op die manier 10 tot 12 uur, maar Renault raadt deze manier van laden alleen aan in de sporadische gevallen waarin geen andere mogelijkheden zijn. Verder is de Fluence geschikt voor opladen bij standaard laadpunten. Het bedrijf e-laad heeft aangegeven in de komende tijd door heel Nederland 10.000 van dergelijke laadpalen te plaatsen. Het laden gaat

daar sneller dan met een 220 Volt-snoer, maar duurt nog steeds heel veel langer dan het volgooien van je tank bij een tankstation. Wacht je liever niet zo lang, dan is er ook de mogelijkheid om de hele batterij te verwisselen bij een speciaal laadstation. Het verwisselen zelf duurt maar vijf minuten, maar momenteel moet je even omrijden via Israël, Australië of Denemarken. Met andere landen wordt er nog onderhandeld over dergelijke wisselstations.

Rijden in de Renault Fluence Z.E. is een absolute zaligheid. Het begint al met het starten van de motor. Je draait de sleutel om en hoort enkel een signaal, dat duidelijk maakt dat de Fluence klaar is voor vertrek. Een start-/stopknop zou toepasselijker geweest zijn, omdat je bij de draai van een sleutel toch wel enige activiteit vanonder de motorkap verwacht. In vergelijking met de verbrandingsmotorversie van de Fluence is de Z.E. op snelheid vijftig procent stiller. Ook wind- en afdroeggeluiden worden prima buiten de binnenruimte van de Fluence gehouden. Door de solide afwerking hoor je geen onaangename kraakjes en piepjes. Het enige dat je hoort, is een zacht gefluit van de elektromotor. Die levert 95 pk en 226 Nm. Geen extreme motor voor een anderhalf ton zware sedan, maar het koppel is al beschikbaar vanaf 0 tpm. De Fluence doet niets liever dan wegrijden bij een stoplicht of stevig optrekken na een hoge drempel. Wielspin is zelfs makkelijk mogelijk. Hij klokt zijn topsnelheid op 135 km/h en kan dus prima mee op elke soort weg.

## VOOR GROENE BEDRIJVEN

Een extra handigheid in stadsverkeer is de korte draaicirkel van de Fluence. De besturing is erg licht, wat wel past bij een elektrische auto, maar geeft weinig feedback. Verder zijn de wegligging en de remmen prima, maar je voelt continu dat je op weg bent met een zware auto. Als je rustig wilt cruisen op de snelweg, is cruise control een handige optie. Renault maakt daar echter een onnodig ingewikkeld, zesknoppig systeem van. Ook de bediening van de airco en de radio bestaat uit meer knopjes dan noodzakelijk is. Renault verwacht dat 70 procent van de Fluences Z.E. in de fleetmarkt terecht komt. De overige 30 procent

moet een particuliere eigenaar zien te vinden. Milieubewuste bedrijven, die hun groene label graag willen laten zien aan de buitenwereld, zijn aan het juiste adres bij Renault. De leaseprijs van de Fluence Z.E. bedraagt 599 euro per maand. Voor privé-gebruik moet je minimaal 25.990 euro ophoesten. Daar komen ook nog de kosten van de huur van

de batterij en de Wall-Box bij, al is dat laatste niet noodzakelijk. De Fluence rijdt prettig, maar de actieradius overtuigt niet. Evenmin zijn we overtuigd van het concept dat Renault met het Z.E.-programma voor ogen heeft. Misschien dat de toekomstige elektrische stadsautootjes van Renault ons volgend jaar wel kunnen overtuigen. **A**



▲ De elektromotor lijkt uiterlijk sterk op een verbrandingsmotor en weegt slechts 160 kilogram.

▼ Een wat saai interieur met een prima afwerking en bouwkwiteit.



Hoe te grote lichtblokken de hele achterkant kunnen verpesten.



## TECHNIEK

| Renault Fluence Z.E.              |   |
|-----------------------------------|---|
| Motor                             | synchroon-elektromotor  |
| Vermogen bij                      | 70 kW / 94 pk<br>3000 tpm   |
| Max. koppel vanaf                 | 226 Nm<br>0 tpm   |
| Accu                              | lithium-ion; 22 kWh,<br>400 Volt  |
| Laadtijd                          | 10 tot 12 uur (220 volt)  |
| Versnellingsbak                   | enkele overbrenging   |
| Aandrijving                       | voorwielen  |
| Onderstel                         | v: McPherson-veerpoten,<br>draoarmen, stabilisator;<br>a: torsie-as,<br>schroefveren,<br>schokdempers;<br>ESP |
| Remmen                            | v: gev. schijven;<br>a: schijven;<br>ABS, remassistent  |
| L/B/H                             | 4748 / 1813 / 1458 mm   |
| Wielbasis                         | 2701 mm   |
| Laaggegewicht / max. laadvermogen | 1543 / n.n.b.   |
| Inhoud kofferruimte               | 300 l   |
| Emissienorm / energielabel        | EU 5 / A  |

## PRESTATIES/VERBRUIK

|             |                                 |
|-------------|---------------------------------|
| 0-100 km/h  | 13,5 sec.                       |
| Topsnelheid | 135 km/h                        |
| Actieradius | 185 km<br>(112 km tijdens test) |

## KOSTEN IN EURO

|              |        |
|--------------|--------|
| Basisprijs   | 25.990 |
|              | 26.620 |
| Leaseprijs * | 599    |

\* Bron: www.renault.nl (prijs per maand, op basis van 20.000 km per jaar, 48 mnd., excl. occupakket en BTW)

## PLUS & MIN

- + Vlot en tegelijk rustig rijden
- + Bouwkwiteit
- Zware auto
- Actieradius blijft relatief klein