



Wilbert Huls
28 maart 2012

Vol gas

Misschien is elektrisch rijden op dit moment wel het heetste hangijzer in de automobielbranche. Op vrijwel geen enkel onderwerp zijn zowel de voor- als tegenstanders zo overtuigd van hun eigen gelijk, als wanneer het over de toekomst van elektrische mobiliteit gaat. Daar waar enkele automerken figuurlijk zelfs de stekker uit de ontwikkelingen trekken, geeft Renault vol gas en komen ze met maar liefst vier modellen tegelijkertijd. Wij namen de Fluence Z.E. een week mee voor een praktische test.



Praktisch

Twee auto's uit het elektrische kwartet zijn inmiddels bij de dealer te bewonderen. Allereerst is er de Kangoo Z.E. als bedrijfswagen en daarnaast heb je de zakelijke sedan in de vorm van de Fluence Z.E.. Binnenkort komen daar de compacte Zoe en de eigenzinnige Twizy nog bij als echte stadsridders. Wij denken dat het niet toevallig is dat juist de sterker zakelijk georiënteerde auto's eerst gekomen zijn, want voorlopig lijkt elektrisch rijden nog een eindje verwijderd van massaal gebruik onder particulieren. Terwijl er genoeg bedrijven zijn die zich - al dan niet door oprecht nobele doelen - graag op een milieubewuste manier willen tonen. De Fluence Z.E. laat zich in ieder geval kenmerken als een praktische auto en het is op dit moment de grootste personenauto die volledig elektrisch is. Nederland loopt over het algemeen niet heel erg warm voor sedans in het C-segment. Renault is zich dat terdege bewust, want de Fluence op fossiele brandstof is hier niet leverbaar. Toch was deze elektrische sedan

de meest geziene wagen aan de laadpaaltjes, al blijft dat 'meest' een zeer relatief begrip.

Ten opzichte van de gewone Fluence is de Z.E. iets verlaagd, maar vooral aan de achterzijde flink verlengd. Wat ons betreft is het exterieur daarmee een tikkie uit verhouding en die grote kont wordt nog eens geaccentueerd door kloeke achterlichten, maar die mening werd zeker niet door iedereen gedeeld. Vooral de kleur Bleu Energy mocht veel lovende reacties in ontvangst nemen. Het uiterlijk is echter niet de beste verklaring waarom we deze Fluence Z.E. meer zagen dan enig ander elektrisch model. Die ligt volgens ons vooral in de aanschafprijs, want met een aanschafprijs vanaf 25.900 euro ligt de prijs fors lager dan bijvoorbeeld van de iets kleinere Nissan Leaf of van de fors kleinere Mitsubishi i-MiEV en zijn drielingbroertjes. De concurrentie is zich hiervan inmiddels wel bewust, want Citroën verlaagde ten tijde van de test de prijs van haar elektrische auto met maar liefst 6.000 euro, maar is nog altijd fors duurder dan deze royale Renault.



MÃ©gane sedan

In feite is de Fluence een MÃ©gane sedan en dat is in het interieur eenvoudig te herkennen. Op details na is het dashboard identiek aan dat van de MÃ©gane. Eigenlijk alleen het Z.E.-logo rechts op het dashboard en de klokkenwinkel verraden dat we hier met iets bijzonders te maken hebben. De afwerking en kwaliteitsbeleving is prima en typisch Renault; geen premiumgevoel maar wel goed genoeg. Qua luxe is er van alles voor handen en dat is een mooi lokkertje in deze prijsklasse. Het enige minpuntje is het navigatiesysteem dat het meer dan eens niet bij het rechte eind had als het gaat om de maximumsnelheid. Helaas denken we niet dat oom agent met de hand over zijn hart zal strijken als je je door het systeem laat verleiden harder te rijden dan toegestaan. Zoals met de buitenmaten te verwachten valt, kan je prima zitten in de Fluence, ook achterin. Doordat de zitting vrij diep geplaatst is, heb je op die plekken geen last van de aflopende daklijn. De kofferruimte is zoals gezegd niet heel royaal door het grote

Renault Fluence Z.E. Dynamique

accupakket. Waar de concerngenoot, de Leaf, de accu's in de bodem heeft zitten en daarmee automatisch een prettige gewichtsverdeling in stand houdt, lijkt het wel of Renault in zijn achterhoofd toch een beetje rekening houdt met een eventueel wisselsysteem voor accu's. De actieradius is immers nog altijd beperkt en het is bekend dat Renault druk doende is om hier oplossingen voor te realiseren. Snelladen is helaas nog niet mogelijk, waarschijnlijk wordt dat het volgende modeljaar gerealiseerd.



Op en top comfort

Voor de wegligging is een laag zwaartepunt ideaal, maar laten we eerlijk zijn dat dit niet een heel zwaarwegend punt is voor de Fluence. Hij rijdt - met zijn langere wielbasis - al veel comfortabeler dan de Leaf en je rijgedrag daar op aanpassen is de prettigste manier om je in deze elektrische Renault te vervoeren. Het stuurbedrag sluit daar geheel op aan, want dat is vrij licht. Wanneer de snelheid flink mindert, wordt het - naar

onze smaak te abrupt - nog veel lichter. Zo'n extra bekrachtiging in de stad kan prettig zijn, maar is ten eerste niet echt nodig bij de Fluence en had ten tweede wel een subtielere overgang mogen hebben. Zodra je toch wat gekker gaat doen, zal het ESP-systeem al snel ingrijpen en je tot de orde roepen met een flikkerend symbool in de klokkenwinkel.

De afwezigheid van motorgeluid en het ontbreken van een versnellingsbak versterken de drang om heel relaxt te rijden alleen maar. Uiteraard is dit ook voor het verbruik het gunstigst en dat is iets dat toch steeds in je achterhoofd meespeelt. Ondanks dat Renault zelf nog een actieradius van 160 km opgeeft, mag je blij zijn als je de 100 net haalt bij normale, maartse temperaturen. En dat is nog los van het feit dat je de laatste 30 km vaak niet aanspreekt, omdat het zweet je dan al over de rug gaat lopen of je de bestemming gaat halen. Een jerrycannetje stroom halen is er immers niet bij. Het grote voordeel is natuurlijk wel dat je lachend langs de pomp rijdt, waar je vandaag de dag haast alleen zure gezichten ziet. Ondanks het feit dat Renault graag toont hoeveel oplaadpunten Nederland al kent, blijft dit relatief nog altijd een klein aantal. Gelukkig is het mogelijk om op de eigen oprit op te laden en daarmee heb je met een nachtelijke oplaadsessie geen boodschap aan de tijd die daarvoor nodig is. Een leuke gimmick is dat je de verwarming met een timer kan instellen, zodat de auto lekker voorverwarmd is als je weg wil, maar belangrijker nog: dat daar geen energie van het accupakket voor nodig is.



Uitstoot

Bij een elektrische auto moet je natuurlijk vaak aanhoren dat de auto geen CO₂ uitstoot heeft. In directe zin is dat waar. Maar als er geen energie in hoefde, was de lang gezochte Perpetuum Mobile eindelijk gevonden. Daarom is het toch goed om het testverbruik van 18.2 kWh per 100 kilometer te vermelden. Nu zegt zo'n getal ons niet direct zoveel, dus zijn we eens op zoek gegaan wat dit voor uitstoot bij de energiecentrale tot gevolg kan hebben. Uitgaande van het gemiddelde leverancier - en energieverlies tijdens het transport niet meegerekend - betekent dit zo'n 73 gram per kilometer, waarbij aangemerkt dat dit bij echte 'groene stroom' naar het nulpunt zakt. Dus ook al is de praktijk niet zo kort door de bocht als de advertenties doen geloven, elektrisch rijden is wel degelijk veel groener dan de traditionele auto met brandstofmotor.



Pionier

Een weekje sturen brengt ons een heel dubbel gevoel. Met de Fluence Z.E. zet Renault een heel royale, goed uitgeruste auto neer, die niet alleen in tegenstelling tot de elektrische concurrentie betaalbaar is, maar ook gewoon goed geprijsd is tussen zijn concurrenten op fossiele brandstoffen. Het is geen auto waar het rijplezier an sich heel hoog in het vaandel staat, al kan je er op een heel andere manier veel plezier aan beleven, want het comfort en de rust zijn van hoog niveau. De actieradius en de laadtijd blijven wel iets waarop de potentiële koper zich goed moet beraden. Als je de auto voor niet al te lange ritten gebruikt en je dagindeling goed te plannen is, is het echter goed te doen. Wij durven nog niet te zeggen waar het met elektrische mobiliteit heen zal gaan. Dat hangt sterk af van de ontwikkelingen die gaan komen om het bereik op te krikken en de laadtijd te verminderen. Het valt Renault in ieder geval te prijzen dat ze hierin een pioniersrol op zich nemen, want zonder voortrekkers gaat er sowieso niks

gebeuren.

Plus

- + Comfort
- + Goed geprijsd
- + Groen

Min

- Foutjes navigatiesysteem
- Stuurbekrachtiging
- Actieradius