

# Sladdlöst med fransk flärd

LÖRDAG 26 SEPTEMBER 2020

C17

## PROVKÖRD



Väghållningen är utmärkt.



Skärmar på antingen sju eller nio tum erbjuds i Clio E-Tech.



Bagageutrymmet sväljer 300 liter och har bra djup.



Renault Clio E-Tech drivs av en bensinmotor och två elmotorer.

FOTO: IA WADENDAL (SAMTLIGA BILDER)

# Sladdlöst med fransk flärd

■ Efter några års provkörningar av elbilar och hybrider överraskar inte den tysta avfärden längre. Men det är fortfarande en skön känsla att glida iväg ljudlöst. Fullhybriden Clio E-Tech är både kvick i kurvorna och har låga utsläpp.

Nya Clio E-Tech Hybrid är en fullhybrid, vilket innebär att såväl bensin- och elmotorer som bromskraftåtervinning samverkar för att bilen ska kunna drivas så mycket som möjligt på ström när det behövs. Det är en teknik utan laddkablar. Bilen själv-laddas under körningen, bland annat genom att batteriet får ny kräm när farten minskar och när foten trycker på bromspedalen. Det riktigt intressanta

med nya Clio E-Tech – en av tre bilar i E-Techfamiljen från Renault – är den nya kopplingsfria växellådan som kallas för "dog-box". Tekniken i växellådan är hämtad från motorsporten och Renaults formel 1-bilar och är till för att minska ryckigheten vid växlingar. Det betyder att bilens två elmotorer reglerar rotationshastigheten i växellådan och gör växlingarna smidigare. Clio E-Tech startar alltid på el och kan

köras upp till 75 kilometer i timmen enbart på ström.

Det är inget man som förare behöver fördjupa sig i om man inte vill. Men jag tillhör den nördiga sorten som vill ha koll på vad som händer vid tryck på gaspedal, fartminskningar och inbromsningar. Därför är energipanelen på infotainmentskärmen på under hela körningen. Här kan man till exempel följa hur batteriet laddas med hjälp

av bromskraftåtervinningen och hur förbränningsmotorn tar över vid påfarten till motorvägen.

Sätena både fram och bak är bekväma och fjäderingen är bra. Den interiöra designen är snygg med vita och gråsvarta fält och diskreta blå linjer som bryter av. Det är helt enkelt lite mer av fransk flärd i den här lilla bilen än vad det brukar vara i mindre bilar.

På de kurviga landsvägarna är väghållningen utmärkt, men jag hade önskat en något mer styv styrning. De 140 hästkrafterna kommer väl till pass under omkörningarna på motorvägen.

Det lilla batteripaketet på 1,2 kilowatt minskar inte bagageutrymmet. Det är på 300 liter och har ett bra djup som underlättar för att packa in några större matkassar. Enligt Renault kan Clio E-Tech köras med upp till 80 procent på el i stadstrafik, vilket ska ge en bränslebesparing på ungefär 40 procent jämfört med bensindrift i samma miljö.

Eftersom provkörningen var så kort – och vi körde bara genom små samhällen, på kurviga landsvägar och på motorväg – gick det inte att kontrollera om det stämmer eller inte. Men bilen har testats genom den

strikt mätmetoden WLTP, som undersöker utsläpp, förbrukning och räckvidd, och resultatet ger vid handen att siffrorna är korrekta. I så fall är det förstås dubbel vinst – bilägaren tjänar en del pengar på färre besök vid macken och stadsborna undslipper lite av utsläppen.

Men att investera i en Clio E-Tech innebär också att punga ut med nästan 90 000 kronor extra jämfört med det bensindrivna systerkonet. Och någon bonus blir det inte, trots att elhybriden släpper ut så pass lite som 98 gram koldioxid per kilometer.

IA WADENDAL/TT

## RENAULT CLIO E-TECH 140 HYBRID

- Grundpris: 264 900 kr (testbilen 300 100 kr).
- Förbrukning: 4,3 lit/100 km (WLTP).
- CO<sub>2</sub>-utsläpp: 98 g/km (WLTP).
- NO<sub>2</sub>-utsläpp: 2,3 mg/km.
- Motor: 4-cylindrig, 1,6 liter bensin + två elmotorer.
- Kraftöverföring: automat, framhjulsdrift.
- Skatt: ingen uppgift.
- Max effekt: 140 hk vid 5 600 v/min.

- Max vridmoment: 144 Nm vid 3 200 v/min.
- Tjänstevikt: 1 238 kg.
- Längd/bredd/höjd: 405/149/144 cm.
- Bagage: 300 liter.
- 0-100 km/tim: 9,9 sek.
- Toppfart: 180 km/tim.
- Markfrigång: ingen uppgift.
- Max släpavagnsvikt: 900 kg.
- Motor växellåda \*\*\*\*
- Pigg och nyter 1,6 liters bensinmotor, två elmotorer och innovativ växellåda

som hämtar inspiration från motorsporten. Styrkan från det omedelbara vridmomentet vid start är som i de flesta elektrifierade bilar ett trevligt inslag.

- Ekonomi \*\*\*\*

Dyr i inköp. Hoppas att Renault kommer med ett privat leasingalternativ snart. Om siffrorna över minskad förbrukning i stadstrafik stämmer så finns det en hel del att vinna för den som bor

och kör i urbana miljöer.

- Miljö \*\*\*\*
- Den platsar inte för en klimatbonus, men släpper ut väldigt lite koldioxid.
- Köregenskaper \*\*\*\*
- Roligt att köra både i stadsmiljö, på landet och på motorvägar. Hade dock varit bra om föraren själv hade kunnat arbeta mer med olika nivåer i bromskraftåtervinningen.
- Säkerhet \*\*\*\*
- Vanliga bensindrivna Clio har

fått högsta betyg i krock-säkerhetstestet Euro NCAP, allt talar för att Clio E-Tech också får det. Den har det mesta som krävs som standard – det är bara dödvinkelvarnare som är tillval.

- Helhet \*\*\*\*

En bra och pigg liten bil med innovativ teknik och relativt stort bagageutrymme. Låga utsläpp trots att det inte är en klimatbonusbil. Enda nackdelen är priset. (TT)



Kopplingsfri växellåda som kallas för "dog-box".