

LADDAD MED F1-TEKNIK



**STORT TEST AV
DUBBDÄCK**

**TEST
Multi-
verktyg**



SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING

VIBILÄGARE

NR 12 ■ 15 SEPTEMBER ■ 2020 ■ 69 KRONOR ■ 79 NOK

WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

SUBARU FORESTER MERCEDES GLB VW TIGUAN

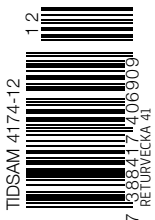


**PROV Toyota RAV-4
Plug-in Hybrid**



KONSUMENT

**Miljonbilen
sliten redan
efter 1000 mil**



TIDSAM 4174-12

7 110323 711200909
REJURÄCKA 41

DESSUTOM Prov: Mercedes E-klass/Renault Captur laddhybrid **Märkesverkstäder i topp**
Beg: Hyundai Santa Fe **Resa: Skånes sydkust**



Tänk att 18-tumsfälgar kan se små ut. Captur: Blå "Celandon". Stuga: "Falu rödfärg".



1. Vita paneler är en nyhet, liksom växelväljaren. Handsfacket är oförändrat av typen "byrålåda". **2.** Laddkontakten skyddas av en rejäl gummipackning/muff i täckkåpan. Max 7,4 kW laddning. **3.** 157 liter bagageutrymme har försvunnit, trots det finns dubbelt lastgolv med plats för laddsladd.



FAKTA RENAULT CAPTUR E-TECH

PRIS, FRÅN KR: 353 900.

SVENSK LANSERING: Beställningsbar, leverans mot slutet av året.

MÅTT, CM: L 428/B 180/H 158.

BAGAGEVOLYM, L: 379.

TJÄNSTEVIKT, KG: 1564.

MOTOR: Tvärställd fyrcylindrig bensinmotor. 4 vent/cyl. Volym 1598 cm³. Max effekt: 91 hk vid 5600 v/min. Max vridmoment: 144 Nm vid 3200 v/min. El: 67 hk/205 Nm. 34 hk/50 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: 6-växlad automatlåda. Framhjulsdrift.

PRESTANDA: Toppfart: 173 km/tim. Acceleration: 0–100 km/tim på 10,1 s.

DEKLARERAD FÖRBRUKNING: 1,4 l/100 km. CO₂-utsläpp: 39 g/km.

KONKURRENTER: Opel Grandland X, Toyota C-HR, DS3, Peugeot 2008, VW T-Cross.

+ Smidig laddhybrid, utrymmen, komfort.

- Vissa mekaniska ljud, svag laddning.

VAD NYTT?
Hybrid drivlina med fem mils räckvidd på el.

FÖR VEM?
Miljömedvetna Capturköpare med tjockare plånbok.

LADDAD MED F1-TEKNIK

Laddhybridversionen av populära småsuven Captur hämtar inspiration från Formel 1. Poleposition eller nedflyttning?

TEXT & FOTO: ANDERS HELGESSON

Standardvagnsracing, en uppsjö egna märkes-serier, isracing, långdistansrally, Le Mans, VM-serien i rally och så Formel 1. Är det något Renault kan stå för är det motorsport. Undantaget ett antal specialmodeller och riviga versioner av Clio och Megane har märkets djupa engagemang i motorsporten inte nått personbilarna. Tills nu.

Renault har utvecklat en typ av växellåda utan synkroniseringsringar och koppling – en "dogbox". Vid växling minskar motoreffekten för en fraktion av en sekund samtidigt som växeln skjuts på plats utan behov av kopplingsingrepp. Fördelen är låg vikt, blixtnabba växlingar och låga friktionsförluster.

Nackdelen är att växlingarna blir hårda. Acceptabelt inom motorsport, inte i vardagstrafik. Det är här Capturs elmotorer kommer in. Genom att bromsa upp, eller öka växellådans varvtal med den 34 hästkrafter starka kombinerade startmotorn och generatorn kan växellådan varvtalsmatcha varje växel för mjuka växlingar.

FULL GAS OCH Captur sätter iväg med typisk elbilsiver. Avsaknaden av koppling gör att den oavsett gaspådrag alltid startar med huvudmotorn på 67 hästkrafter. När bilen har nått 20 km/tim orkar den fyrcylindriga bensinmotorn driva framhjulen. Det är svårt att inte imponeras av hur mjukt

växellådan arbetar, men det mekaniska ljud som uppstår när kuggghjulen greppar i varandra kan känsliga reagera på. Bytet mellan el- och förbränningsmotor passerar mer eller mindre obemärkt. Vid fullgas varvar bensinmotorn så högt och ljudligt att en Toyota Prius-förare skulle känna igen sig. Renault anger en motoreffekt på 158 hästkrafter, så stark upplevs inte Captur E-Tech.

Det vätskekylda batteriet på 9,8 kWh ryms under det skjutbara baksätet. Är vädret sådant att kupén inte behöver värmas och hastigheten inte överstiger 135 km/tim ska det 9,8 kWh stora batteriet räcka till fem mils elbilskörning. Med 7,4 kW laddare tar det cirka fem tim-

mar att ladda batteriet fullt. Det är inte möjligt att snabbadda.

KUPÉN HAR ny färgsättning och växelväljare men är i övrigt opåverkad av hybridiseringen. Bra sittkomfort, tyst kupé och ett utomordentligt rymligt baksäte. Något stramare fjädring gör körupplevelsen lika trivsamt fransk som tidigare trots nära 200 kilo i extra vikt. Priserna börjar på 353 900 kronor. Miljöbonusen rundar av till 317 900 kronor, 51 000 kronor mer än närmast jämförbara Captur. Justerat för bensinmodellens högre vägskatt och skillnaden blir strax under 40 000 kronor. Körmönster kommer att vara högst avgörande om det är värt merkostnaden. ☹