



Renault Fluence ZE

Stroomlijn

Autotest | De Renault Fluence is een luxe sedan die ongeveer even groot is als de Renault Laguna. De auto is vooral bedoeld voor de Oost-Europese markt, want daar zijn sedans gewild. Maar vanaf eind 2011 is de Fluence ook te koop in Nederland. De Fluence is vanaf dat moment namelijk leverbaar als elektrische auto. De "Fluence ZE" is bovendien voorzien van een unieke vinding die een echte meerwaarde kan geven boven andere elektrische auto's.

De voordelen van elektrisch rijden zijn duidelijk: een elektrische auto heeft geen directe uitstoot en elektriciteit is goedkoper dan brandstof. Daarbij is een elektromotor stil, sterk en uiterst betrouwbaar.

Het grootste nadeel van elektrisch rijden is dat elektriciteit moeilijk is op te slaan. Accu's zijn duur en zwaar. Technisch gezien is het geen probleem om een auto van zo veel accu's te voorzien dat deze 1.000 km kan rijden zonder bijladen. Maar zo'n auto zou onbetaalbaar zijn en het hoge gewicht zou de wegligging sterk verminderen. Te weinig accu's betekent een geringe actieradius en veelvuldig opladen tussen ritten.



Wisseltruc

Inmiddels zijn er vele oplossingen beschikbaar voor dit probleem. Zo zijn er auto's met twee motoren die samenwerken ("full hybrid"), auto's met hulpmotor ("range extender") en vele systemen om sneller op te kunnen laden.

Renault kiest met de Fluence voor een accupakket dat eenvoudig kan worden gewisseld ("Quickdrop"), net zo als dat kan bij een fotocamera of zaklamp. De Fluence rijdt naar een accuwisselplaats, waarop een robotarm de lege accu's aan de onderkant van de auto uitneemt en deze vervangt door een set volle accu's. De hele procedure kost zo'n drie minuten en dat is sneller dan de gemiddelde stop bij een tankstation!



Helaas kent deze procedure enkele nadelen. Het grootste daarvan is dat het dichtstbijzijnde wisselpunt in Denemarken is. Alhoewel in Nederland veel werk wordt gemaakt van het installeren van oplaadpunten, zijn er nog geen wisselpunten voor accu's. Op het moment van schrijven zijn er besprekingen gaande met leverancier "Better Place", maar nog geen concrete afspraken of plannen.

Daarbij neemt de verwisselbare accu een enorme hap uit de bagageruimte. Om dat te compenseren is de overhang achter de achterwielen vergroot (+13 cm) en dat heeft het toch al oubollige ontwerp geen goed gedaan. Daar staat tegenover dat de bagageruimte

met 317 liter redelijk bruikbaar is. Bovendien is onder de laadvloer nog een extra bergvak te vinden



Tenslotte is de aanschaf van een elektrische Fluence ingewikkelder dan van andere auto's. Omdat de accu regelmatig zal worden gewisseld, kan deze geen eigendom van de bestuurder worden. Daarom is de koper van een Fluence ZE altijd verplicht een leasecontract af te sluiten voor de accu's.

Praktijktest

Ondanks bovengenoemde problemen, is de Fluence ZE nu al bruikbaar. Een lege accu (lithium-ion, 22 kWh) hoeft niet gewisseld te worden, maar kan ook worden opgeladen. Dat kan bij een laadpunt op straat of via het stopcontact thuis. Afhankelijk van de situatie kost het laden tussen de 30 minuten en 8 uur. Daarna kan de Fluence maximaal 160 km afleggen. Bij aanvang van de testrit vermeldde de boordcomputer echter een actieradius van 109 km; een gemiddelde waarde voor een elektrische auto van deze generatie.



Hoe ver de Fluence in de praktijk komt is sterk afhankelijk van de situatie. De rijstijl, het gebruik van de verwarming en airco en de buitentemperatuur kunnen de daadwerkelijke actieradius tot wel 50% bekorten. De testrit bestond uit een mix van stadsverkeer en snelwegen. Alhoewel de buitentemperatuur van ruim 30 graden een positieve invloed had, werkte het noodgedwongen gebruik van de airco juist weer tegen. Uiteindelijk wist de testauto 140 km af te leggen op een volle lading.



Rij eigenschappen

Zowel het onderstel als het elektronische vangnet ("ESP") zijn afgestemd op het extra gewicht van de accu's achterin. Daarbij staat de Fluence ZE op speciaal voor deze auto ontwikkelde banden.

Desondanks is bij een scherpe, plotselinge stuurcorrectie overduidelijk dat het gewicht van de auto zich aan de uiterste hoeken bevindt. Het is aan te bevelen bij aanschaf van de auto een uitwijkproef in scène te zetten om beducht te zijn op het ongebruikelijke karakter van de Fluence. Remmen

doet de testauto zo goed, dat niets is te merken van het "overgewicht" (de accu's wegen inclusief bevestigingsmateriaal 280 kg).

Zoals iedere elektrische auto, presteert ook de elektrische variant beter dan de versie met verbrandingsmotor. Een benzine- of dieselmotor levert pas het maximale vermogen als de krachtbron voldoende toeren maakt. Een elektrische motor presteert daarentegen vanaf het eerste moment optimaal.



De Fluence ZE zet zich daarom met een enorme souplesse in beweging en zeker bij een grote auto als deze geeft dat een gracieus gevoel. Eenmaal op snelheid is er altijd veel extra vermogen voor handen. Tussensprints zet de ZE gevoelsmatig sneller neer dan een gewone Fluence. Op slecht wegdek is het zelfs zaak om voorzichtig om te springen met het gaspedaal om onbedoeld wielspin te voorkomen.

Uiteraard doet de Fluence ZE zijn werk in stilte. Behalve dat de elektromotor onhoorbaar is, zijn ook de geluiden van de banden en rijwind minimaal. Optioneel kan de Fluence een subtiel, futuristisch, gonzend geluid maken om voetgangers te waarschuwen. De bestuurder kan dit eenvoudig inschakelen, waarna het bij snelheden boven de 50 km/u vanzelf weer uitschakelt.



Een groot verschil met andere elektrische auto's is dat de Fluence bovengemiddeld groot is. Dit is geen aandoenlijk "eco-autootje", maar een royaal bemeten zakenauto. Voorin is meer dan voldoende hoofd- en beenruimte beschikbaar. Ook achterin kunnen twee volwassenen ruim zitten. De ZE heeft dezelfde standaarduitrusting als de gewone Fluence en doet daarmee niet onder voor menig traditionele zakenauto.

In tegenstelling tot andere merken, wil Renault de Fluence niet neerzetten als een futuristische of bijzondere auto. Op een enkel logo na, wijst niets op de bijzondere techniek onder de motorkap. Het interieur is vergelijkbaar met dat van iedere andere Renault, zodat iedere bestuurder zich snel vertrouwd voelt met de Fluence. Uiteindelijk was het meest opvallende element het geluid van de verklikker van het knipperlicht: dat leek luider dan ooit...



Conclusie

De naam "Fluence" wijst op de vloeiende lijnen, maar ook op een stroom van energie. Alhoewel de Fluence er naar West-Europese maatstaven oubollig uitziet, is de techniek van de elektrische Fluence alles behalve ouderwets. Vooral nog kan deze elektrische auto 160 km afleggen na het opladen. In de toekomst moet het echter mogelijk worden om binnen drie minuten een nieuwe accu te installeren. Daarmee heeft Renault een unieke oplossing gevonden voor het beperkte bereik van elektrische auto's.

Het wisselen van accu's is voorlopig echter nog niet mogelijk. Daarom is de Fluence voornamelijk een prima rijdende elektrische auto met slechts een gemiddeld bereik. De grootste voordelen van de Fluence zijn daarom de royale afmetingen, het comfort en het feit dat de auto vanaf eind 2011 daadwerkelijk te koop is. ■



Specificaties

Renault Fluence ZE ZE Dynamique

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	475 x 181 x 146 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.605 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	317 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	n.b.
Vermogen	95 pk @ 1 tpm
Koppel	226 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13 sec.
Topsnelheid	135 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 27.490,-
Prijs instapmodel	€ 26.490,-