

BIL VARJE TORSDAG I DAGENS INDUSTRI

Redaktörer:

 Birger Marklund och Håkan Matson
 bil@di.se
 08-573 650 00

FÅR PLATS. I stadstrafik visar Renault Twizy upp sina bästa sidor: litet format och liten vändradie gör det lätt att parkera. FOTO: HÅKAN MATSON

BLÖTT. Dörrar är ett bra tillval för den som vill skydda sig mot elementen. FOTO: HÅKAN MATSON

PLATS FÖR TVÅ. Twizy har ett baksäte som rymmer ej alltför storvuxna. FOTO: HÅKAN MATSON

Minibilen tar större plats

... men vinterklimatet lär bromsa försäljningen i Sverige

Fundera en sekund över följande fråga: Måste en 75 kilo tung människa använda en apparat som väger 20 gånger mer för att åka och köpa en liter mjölk?

Svaret torde vara tämligen glasklart.

Därmed är det inte enbart snålare bilar vi ska sikta mot – utan också helt andra typer av bilar. Och redan nu börjar framtidens fordon, alla eldrivna, att rulla fram i Frankrike, Japan och Sverige.

Just frågan i ingressen ställde sig Göran Folkesson, vd för Clean Motion i Lerum, som nu har utvecklat Zbee och som avser att starta serieproduktion av fordonet om ett par månader – händelsevis hos Ana i Trollhättan, som tidigare gjorde specialbilar åt Saab Automobile.

”Vi börjar med tio fordon i månaden, men behöver göra över tusen om vi ska starta en egen fabrik”, säger han.

Räknas som EU-moped

Zbee är trehjulig med ett hjul fram och klassas som EU-moppe, med en maxfart på 45 km/tim.

Toyota visade på bilsalongen i Genève upp sin EU-moppe i-Road, som har ett hjul bak och två fram. Tillverkning är

ännu inte beslutad, men 70 i-Road ska delta i ett fältförsök i Grenoble.

Ännu mer lekfull och ännu längre från tillverkning är E4U, som vann en idétävling hos Hyundai tidigare i år. Fordonet har plats för en stående förare i en äggformad, strömlinjeformad kaross. Hastighet och styrning kontrolleras av förarens lutning respektive vridning.

Väger bara 80 kilo, inklusive batteri.

Renault tar täten

Renault har kommit i särklass längst med sitt alternativ – Twizy, som finns både som EU-moppe och en version som kan köras i 80 km/tim.

Över 10 000 Twizy har sålts i Europa och redan också 40 Twizy i Sverige, den helt övervägande delen till företag som gillar att bygga från image, och de allra flesta i versionen som går i 80 km/tim.

Twizy kan, liksom konkurrenterna, laddas upp från ett vanligt vägguttag. I Twizys fall tar en laddning 3,5 timmar och ger i teorin tio mils räckvidd – men i praktiken i alla fall sex åtta mil.

Twizy trivs allra bäst i stadstrafik, där längden (234 centimeter) och vändradien

(6,8 meter) är ständiga trumfkort. Toppfarten är 80 km/tim

– i den version som kräver körkort –

Di Fakta

Renault Twizy

- **Pris:** från 69 000 kronor (45 km/tim), från 75 000 kr (80 km/tim).
- **Motor:** el, effekt 4 (13) kW.
- **Förbrukning:** 0,58 (0,63) kWh/mil.
- **Toppfart:** 45 (80) km/tim.
- **Räckvidd:** 120 (100) km.
- **Tjänstevikt:** 474 kilo.
- **Längd x bredd x höjd:** 234 x 124 x 145 cm.

men då blir resan väldigt stötig om vägen är det minsta dålig. Dock är Twizy förvånansvärt stabil och har bra acceleration från den 17 hk starka motorn. Vikten är 474 kilo, dubbelt så mycket som Zbee och 50 procent mer än i-Road.

Har plats för två

I Twizy kan faktiskt en 188 centimeter lång person klämma in sig i baksätet – om föraren inte är lika lång. Däremot är lastmöjligheterna begränsade: totalt 31 liter, varav ett utrymme bakom baksätet på 21 liter som det största.

Jämfört med andra fyrhjulingar och givetvis andra tvåhjuliga motorcyklar är säkerheten bra. Twizy är byggd som en rörkonstruktion, har krockkudde för föraren, skivbromsar och fyrpunktsbälte.

Zbee har inte krockkudde och i-Road är mer av en motorcykel med skal. En från detalj i den är Active lean: fordonet lutar automatiskt i kurvorna.

Lånade formel 1-teknik

På bilsalongen i Barcelona nyligen visade Renault också Sport Twizy F1 Concept, som kördes in i montern av formel 1-föraren Romain Grosjean.

Här har teknikerna som gör F1-motorer är Lotusstallet släppts fria och fört in så kallad kersteknik i Twizy – och kunnat höja toppfarten till 110 km/

tim. Ingen tillverkning är planerad, dock.

Problemet med dessa små fordon är det svenska klimatet. Den första provkörningen av Renault Twizy i Sverige utgick från Djurgården i Stockholm och regnet öste ned. Då blir man blöt, även om man har köpt till dörrarna för 5 300 kronor. Det går att också montera sidofönster av mjukplast (1 100 kronor), men då känner man sig instängd.

”Vi har haft tester med Zbee i Östersund och den har kunnat användas hela vintern”, hävdar Göran Folkesson på Clean Motion.

Också han överväger, precis som Renault, att ha ett system med batteri-leasing.

Dyrt avtal för frusna

Då blir det än mer kritiskt hur mycket man kör under året, eftersom åtminstone Renault har ett avtal på minst tolv månader. Skulle din Twizy stå stilla under vinterhalvåret betyder det i praktiken dubbel batterihyra.

Med ett avtal på tolv månader är leasingkostnaden 759 kronor i månaden, men alltså 1 518 kronor om du bara kör i sex månader.

Men det handlar kanske bara om att pålsa på sig.

HÅKAN MATSON

 hakan.matson@di.se
 08-573 651 83

Di Fakta



Toyota i-Road

- **Pris:** Oklart om det blir produktion.
- **Motor:** Två elmotorer, effekt 4 kW.
- **Förbrukning:** Uppgift saknas.
- **Räckvidd:** 50 km.
- **Toppfart:** 45 km/tim.
- **Tjänstevikt:** 300 kilo.
- **Mått:** 235 x 85 x 145 cm.


RADIKAL. Hyundai E4U har en ståplats.

Di Fakta

Zbee

- **Pris:** ej klart.
- **Motor:** elmotor, effekt 2,4–5 kW.
- **Förbrukning:** 0,4 kWh/mil.
- **Räckvidd:** 50 km.
- **Toppfart:** 45 km/tim.
- **Tjänstevikt:** 230 kilo.
- **Mått:** 240 x 125 x 150 cm.

