

# Byggaren provkör tre eldrivna skåp

– Nissan e-NV200, Renault Kangoo Z.E. och Citroën Berlingo El ▶



Både Nissan ...



... och Renault laddas från fronten...



... medan Citroën valt sidoläge.

## Den tysta färden imponerar men räckvidden avskräcker

**Vilken härlig känsla!** Så sammanfattar Henrik Zetterwall sin upplevelse att för första gången köra en eldriven skåpbil. Men han drabbades av "räckviddsångest" och kröp bakom en långtradare på motorvägen med avstängd radio och fläkt. Skulle han komma hem innan batteriet tog slut?

**J**ag hade sju kilometer till godo", skriver han i ett sms vid hemkomsten till Gnesta med en bild på bilens mätare. Händelsen sätter fingret på elbilens generella problematik. Den begränsade sträckan som man kan köra på en laddning och svårigheten att ladda batterierna. Det är ont om snabbladdningsstationer och att koppla sladden till ett vanligt eluttag och "tanka fullt" tar alldeles för lång tid om man har bråttom.

**Enligt tillverkarna** är maxsträckan cirka 17 mil men i praktiken kortare, beroende på hastighet och om radio, fläktar och värmen står på.

Eller som den gemensamma inställningen hos Byggarens testteam kan formuleras; vintertid har man två val som förare; antingen köra varmt men kortare eller köra kallt men längre.

Renault Kangoo var dock den enda av de tre provkörda elbilsmodellerna, som hade dieseldriven värme. Nissan e-NV200 och Citroën Berlingo hade 100 procent eldrift på alla funktioner.

Grundidén med Byggarens koncept där tre team av byggproffs provkör lätta lastbilar är att bilarna ska användas i det dagliga arbetet. Men just den korta räckvidden gjorde att den målsättningen inte höll streck. För teamet i Bergströms Bygg i Gnesta med Henrik Zetterwall och David Bergström är elbil inte något alternativ till vardags. De körde bilarna då och då när det var praktiskt möjligt.

– Elbilen passar bäst i stadstrafik. Fast vi märker också bland våra kolleger hur stort intresset är för elbilar när vi kommer rullande till brädgår'n, konstaterar de.

**Teamet Richard Drotte** och Henrik Sandberg tvingades ställa det eldrivna skåpet när de fick jobb i Uppsala nio mil från Stockholm. Teamet Kristian Lindberg och Åke Krantz hade däremot de bästa förutsättningarna att köra dagligdags. Under provkörningsperioden snurrade elbilarna främst runt på Östermalm i Stockholm.

Kristian Lindberg sammanfattar det så här: "Man känner sig som världens bästa miljövän när man tittar på alla miljöbovar som sitter i sina avgassprutande suvar."

För alla i testteamen var det premiär att sätta sig bakom ratten till en lätt lastbil med enbart eldrift. Alla tog starkt intryck av att bilarna går så tyst på låga hastigheter. De ser också de miljömässiga fördelarna att köra "rent". Och driftkostnaderna tycks också vara gynnsamma.

**Men två faktorer** solkar den positiva bilden; den redan tidigare påtalade räckvidden och det relativt höga inköpspriset.

Vägs detta samman är det inget av testteamen som i nuläget kan tänka sig köpa en elbil. Inte ens den bil som alla tyckte var bäst av de tre; nämligen Nissan.

– Men med ett lägre pris och en batterikapacitet som verkligen klarar 20-25 mil blir det genast mer intressant att lägga pengar på en elbil, sammanfattar Richard Drotte.

Fortfarande är det knappt en procent av nyförsäljningen av lätta lastbilar, som utgörs av eldrivna fordon. Under perioden januari-april i år såldes nästan 14 500 nya lätta lastbilar, varav 138 gick på enbart batteri.

**Peter Norrbohm**

# Citroën

## Berlingo Electric

**Max motoreffekt:** 49 kW/67 hk

**Max vridmoment:** 200 Nm

**Växellåda:** Steglös

**Totalvikt:** 2 225 kg

**Tjänstevikt:** 1 715 kg

**Fordonslängd:** 438 cm

**Fordonsbredd:** 211 cm

**Fordonshöjd:** 182 cm

**Axelavstånd:** 273 cm

**Ljudnivå:** 69 dB(A) under färd

**Antal passagerare:** 2

**SKÅPET (Innermått):**

**Bredd:** 138 cm (Mellan hjulhusen: 123 cm)

**Längd:** 180 cm

**Höjd:** 125 cm

**Tillgängligt lastutrymme:** 3,3 kbm

**Max godkänd lastförmåga:** 510 kg

**BATTERIER:**

**Batterier:** Litium-jon

(5 moduler à 16 celler)

**Batterikapacitet:** 22,5 kWh

**Max körsträcka per laddning:**

Upp till 170 km

**Batteriernas beräknade livslängd:**

Bilens livslängd

**Batterierna ingår i bilens pris:** Ja

**Elkostnad per körd mil:** ca 1,70 kr

**Uppladdningstid:** 0,5 tim (laddningsstolpe

95 A, kapacitet 80 %)

12 tim (vanligt eluttag 230 V och 10 A)

**PROVBILENS UTRUSTNING**

**Standard:** 3-sits, A/C CD radio, ABS, ESP antisladd, ASR antispinn m.m.

**Tillval:** PackLook (lackade stötfångare, dimljus), parksensor bak, sidoairbag, glasade bakdörrar, Connecting box (Bluetooth, AUS- & USB-uttag)

**Dragkrok:** Kan inte monteras på grund av batteriernas placering.

**Beräknat inbytespris efter 3 år:**

100 000 kr

**Serviceintervall:** 4 000 mil/år

**Serviceavtal/priser:** Mellan 1 850 och

2 500 kr/servicetillfälle

**Garantier:** Nybilsgaranti 3 år/10 000 mil,

assistans 3 år, lackgaranti 2 år,

rostskyddsgaranti 5 år,

batterigaranti 5 år/5 000 mil

**Provbilens pris:** 330 500 kr inkl moms

(264 400 kr exkl. moms)

**Standardbil (eldrift) pris:** 312 375 kr

inkl. moms (249 900 kr exkl. moms).

*Alla priser exkl. moms om inget annat anges.*

*Uppgifterna lämnade av leverantören.*



### Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

► **Känns stabil på vägen** och man sitter bekvämt. Växelväljaren är i form av en ratt vilket är en smidig lösning. Det relativt höga däckljudet tog bort lite av elbils känslan. Rejäl hytt med plats för två passagerare. Backsensor.

**Bäst med testbilen:** Snyggaste bilen i testet med lackade kofångare och backspeglar.

**Sämst med testbilen:** Räckvidden och däckljudet.

**Ranking: 2**

### Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

► **Väldigt effektiv motorbroms.** Släpper du gasen så är det som om du samtidigt trycker på bromsen. En egenskap på både gott och ont beroende på omständigheterna. Originell växelväljare, en ratt på instrumentbrädan. Plats för tre personer är ett plus. Ovanligt liten och opraktisk sidodörr till skåpet.

**Bäst med testbilen:** Designen, klart snyggast bland de tre.

**Sämst med testbilen:** Fel placering av laddningskontakten. Bör sitta i fronten, som på de två andra testbilarna.

**Ranking: 2**

### Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

► **Bekväm med bra sikt** samt god överblick av den dock inte fullmatade instrumentbrädan. Men det går säkert att köpa till. Lite väl högt vägljud. Lätt att ha koll på hur lång sträcka du har kvar innan du måste fylla på med nya "vatt".

**Bäst med testbilen:** Snyggast i gänget. Den stora hytten med plats för tre personer.

**Sämst med testbilen:** Det höga vägljudet, går kanske att lösa med andra däck.

**Ranking: 3**

# Nissan

## e-NV200

**Max motoreffekt:** 80 kW/109 hk.

**Max vridmoment:** 254 Nm

**Väckellåda:** steglös

**Totalvikt:** 2 220 kg

**Tjänstevikt:** 1 661 kg

**Fordonslängd:** 456 cm

**Fordonsbredd:** 176 cm

**Fordonshöjd:** 186 cm

**Axelavstånd:** 272 cm

**Ljudnivå:** 69 dB(A) under färd

**Antal passagerare:** 1

**SKÅPET (Innermått)**

**Bredd:** 150 cm (Mellan hjulhusen: 122 cm)

**Längd:** 204 cm

**Höjd:** 136 cm

**Tillgängligt lastutrymme:** 4,2 kbm

**Max godkänd lastförmåga:** 559 kg

**BATTERIER:**

**Batterier:** Litium-jon

**Batterikapacitet:** 24 kWh

**Max körsträcka per laddning:**

ca 170 km

**Batteriernas beräknade livslängd:** 5 år/80 %

kapacitet kvar, 10 år/70 % kapacitet kvar

**Batterierna ingår i bilens pris:** Ja

**Elkostnad per körd mil:** ca 2,10 kr (Vid elpris om 1,50 kr/kWh)

**Uppladdningstid:**

0,5 tim (laddningsstolpe, kapacitet 80 %)

10-12 tim (vanligt eluttag 230 V och 10 A, kapacitet 100 %)

8 tim (16 A-laddare "homebox", kapacitet 100 %)

4 tim (32 A-laddare "homebox", kapacitet 100 %, kräver en 6,6 kW -ombordladdare i bilen som tillval)

**PROVBILENS UTRUSTNING**

**Standard:** ABS och ESP, förarkrockkudde, iKey - nyckelfritt låssystem, elfönsterhissar fram, elstyrda och eluppvärmda sidobackspeglar, ACC-klimatanläggning, eluppvärmda säten fram, eluppvärmd ratt, snabbladdningskontakt, batteri, värme- & kylfunktion, passagerarkrockkudde, sidokrockkuddar, farthållare, dimljus, EV-IT-system (Navigation, Bluetooth, fjärrkontroll, AUX, MP3, USB), backkamera, vindrutetorkare med regnsensor, 15" lättmetallfälgar, sidokrockgardiner.

**Tillval:** Metallic, 6,6 kW-ombordladdare för 32 A laddning.

**Dragkrok:** Får inte monteras på elbilsversionen

**Beräknat inbytespris efter 3 år:** 170 000 kr inkl moms

**Serviceintervall:** 12 mån/3 000 mil.

**Serviceavtal/priser:**

S-avtal 36 mån/9 000 mil ingår i bilens pris.

**Garantier:** Nybilsgaranti 3 år/10 000 mil, 5 år/10 000 mil för samtliga elbilskomponenter

**Provbilens pris:** 341 500 inkl. moms (273 200 kr exkl. moms)

**Standardbil (eldrift) pris:**

313 200 kr inkl. moms

(250 550 kr exkl. moms)

*Alla priser ex. moms om inget annat anges.*

*Uppgifterna lämnade av leverantören.*



### Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

► **En lättkörd bil** med god svängradie och som har den tystaste kupén av testmodellerna. Bekvämt att köra. Känns lite lyxigare än de andra. GPS:en har stor skärm och ett utmärkt söksystem för närmaste laddstolpe. Trevligt varningssystem där en kvinnoöst talar om hur långt du kan köra innan batteriet tar slut. "Nyckelfri". Backvarnare.

**Bäst med testbilen:** Tystaste bilen. Stor GPS och backkameran.

**Sämst med testbilen:** Räckvidden.

**Ranking: 1**

### Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

► **Ombonat och trevlig** förarmiljö. Den starka elmotorn gör den pigg. Kör man Ecodrive så känns den däremot trött. Riktigt med extrafinesser där GPS:en hamnar i topp. Superbra att kunna söka upp närmaste laddningsstation med info om öppettiderna. Att ha nyckeln i fickan och kunna låsa upp och starta bilen, är något som jag gillar. Bra mugghållare.

**Bäst med testbilen:** GPS:en och backkameran. Det nyckelfria systemet. Två sidodörrar. Laddas i fronten.

**Sämst med testbilen:** Räckvidden men det gäller ju alla eldrivna bilar. Hade vissa bekymmer att komma igång i början. Den startade men rullade inte iväg. Jag var nog ovan, för sen gick det bättre.

**Ranking: 1**

### Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

► **Pigg och rapp** i styrningen, Väldigt lättkörd i stadstrafik och enkel att fickparkera. Låg tyngdpunkt. Elversionen av NV200 känns klart bättre än bensinmodellen vi tidigare provkört för Byggaren. Välutrustad på alla sätt och det som hamnar i topp är GPS:en där du får fram alla laddningsstationer i närheten.

**Bäst med testbilen:** Lättkörd. Enkelt att ha koll på laddningen och att den går att ladda på Fortums laddningsstation.

**Sämst med testbilen:** Det enda vi kan komma på är att skåpet känns litet. Annars är det ju det höga inköpspriset och den korta räckvidden, men det delar ju Nissan med både Citroën och Renault.

**Ranking: 1**

# Renault

## Kangoo Z.E. Maxi

**Max motoreffekt:** 44 kW/60 hk

**Max. vridmoment:** 226 Nm

**Väckellåda:** Steglös

**Totalvikt:** 2 177 kg

**Tjänstevikt:** 1 582 kg

**Fordonslängd:** 460 cm

**Fordonsbredd:** 213 cm

**Fordonshöjd:** 184 cm

**Axelavstånd:** 308 cm

**Ljudnivå:** 68,3 dB (under färd)

**Antal passagerare:** 1

**SKÅPET (Innermått)**

**Bredd mellan hjulhusen:** 122 cm

**Längd:** 211 cm

**Höjd:** 119 cm

**Tillgängligt lastutrymme:** 4 kbm

**Max godkänd lastförmåga:** 595 kg

**BATTERIER:**

**Batterier:** Litium-jon

**Batterikapacitet:** 22 kW

**Max körsträcka per laddning:** 170 km

**Batteriernas beräknade livslängd:** Om kapaciteten minskar under 75 % byts/lagas det utan kostnad.

**Batterierna ingår i bilens pris:** Nej, leasing. Beroende på period och årlig körsträcka varierar priset: Exempel 1: 790 kr/mån för 36 månader och högst 1 500 mil/år. Exempel 2: 860 kr/mån för 24 månader och högst 1 000 mil/år.

**Elkostnad/10 km:** 2-3 kr (beroende på elpris)

**Uppladdningstid:** 6 tim (16 A 1-fas via Wallbox)

12 tim (vanligt eluttag 230 V och 10 A)

**PROVBILENS UTRUSTNING**

**Standard:** 15" plåthjul, ABS-bromsar, automatiska varningsblinkers vid nödbromsning, elektriska fönsterhissar fram (med impulsfunktion), el-ytterbackspeglar, enkel passagerarstol, fjärrstyrt centrallås, färrdator, förvaringsbox med armstöd mellan säten, glasad mellanvägg, gråsvarta stötfångare & skyddslister, hjulsida, höger sidolastdörr i plåt, höjjusterbart förarsäte, krockkudde förarsidan, lastöglor i lastutrymme (mellanhöjd), lucka handskfack, luftkonditionering, plastmatta bagagerum, plåtade bakdörrar 180° asymmetriska, pollenfilter, radio (ej CD), analog aux- plus USB-ingång, MP3, bluetooth, skyddsplåt under motorn, vänster sidopanel i plåt, värme förarstol.

**Tillval:** Backsensorer, dimljus, farthållare.

**Dragkrok inkl montering:** 3 200 kr

**Maximal dragvikt:** cirka 322 kg

**Beräknat inbytespris efter 3 år:** Ej angivet

**Serviceintervall:** Första service efter ett år, sedan vartannat/4 000 mil

**Serviceavtal/priser:** Serviceavtal kan erhållas, priser cirka 25 % lägre än för en diesel-driven bil.

**Garantier:** 2 års nybilgaranti, 5 års garanti för drivlina, alltid över 75% batterikapacitet

**Provbilens pris:** 271 375 kr inkl moms (217 100 kr exkl. moms)

**Standardbil Kangoo Z.E. (eldrift) pris:** 249 875 kr inkl. moms (199 900 kr exkl. moms)

Alla priser exkl. moms om inget annat anges. Uppgifterna lämnade av leverantören.



### Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

► **Pigg och smidig** modell med lättöverskådliga instrument med bland annat backvarnare. Man sitter lite lägre än i de andra modellerna. Stort rejält handbromshandtag och dito växelspak. Bra att bilvärmaren är dieseldriven då värmen annars drar mycket el. Enda modellen som kan utrustas med dragkrok men det är inte mycket till dragkraft.

**Bäst med testbilen:** Smidig och lättkörd.

**Sämst med testbilen:** Räckvidden.

**Ranking:** 3



Henrik Sandberg



Richard Drotte

► Alla tre testbilar har ungefär samma köregenskaper. Pigg i starten med ett vridmoment som gör att man snabbt kommer upp i 50 kilometer. Men toppfarten begränsas av eldriften. Kraftigt och distinkt handbromsreglage. Billigaste bilen men leasingkostnaden för batterierna tillkommer.

**Bäst med testbilen:** Laddas i fronten. Dieselvärmare som nog är ett krav vintertid om man inte ska sitta i ett kylskåp.

**Sämst med testbilen:** Lite plåtig. Drar man i sidodörren känns det som om man får den i handen!

**Ranking:** 3



Kristian Lindberg



Åke Krantz

► **Härligt tung** att köra. Vilken känsla att tyst och stilla kunna glida fram i stadstrafiken. Lite som att köra en gammal Cadillac vilket är märkligt då jag rattar en fransos! Utöver laddnings- och hastighetsmätare finns det inte så mycket mer som pryder instrumentbrädan. Men backvarnare finns.

**Bäst med testbilen:** Sköna säten och Cadillackänslan. Stort lastutrymme.

**Sämst med testbilen:** Kan inte snabbbladdas via Fortumstolpen som jag precis skaffat konto för. Renault har en annan kontakt för laddning.

**Ranking:** 2

### Team Allerskog & Krantz