

En elbil som fungerar för dagens hantverkare

Ett starkare batteri har minskat räckviddsångesten för den eldrivna hantverkarbilen Nissan e-NV200. Ett fossilfritt alternativ som utöver batteriet inte utvecklats i övrigt sedan introduktionen för fem år sedan. Den har en undermålig förarmiljö, hytten fungerar dåligt som arbetsplats och bilen har hög ljudnivå.

Text och foto: Christer Andersson

Vid introduktionen för fem år sedan var Nissan e-NV200 en het nyhet. Räckviddsångesten var visserligen markant, men 80 kW/109 hk gav piggare prestanda än 44 kW/60 hk i elbilarna Renault Kangoo och 49 kW/67 hk i Citroën Berlingo/Peugeot Partner.

I dag har både Nissan e-NV200 och Renault Kango ZE uppgraderats med större batterier och fördubblad räckvidd. Motoreffekterna är desamma som tidigare. Nya Partner och Berlingo byggs ännu inte i elversioner. För övrigt har dieslversionen av Nissan NV200 lagts ned och fabriken i Barcelona tillverkar endast elversionen.

På sikt får dom dock konkurrens. Syskonkvartetten Peugeot Partner, Citroën Berlingo, Opel Combo och nya Toyota Proace City kommer med eldrift, liksom Renault-bygda Mercedes Citan. Ford har något på gång med Transit Connect. Mest intressant är dock att VW Caddy kommer med eldrift under hösten.

e-NV200 säljs som Comfort, Comfort Plus och Byggarens provbil, Premium, en version som känns igen på sina lättmetallfälgar. Priserna är 395 900-, 420 900- respektive 439 525 kronor, inklusive moms. Från dessa priser kan 60 000 kr i statlig bonus räknas bort.

Det nya batteriet i e-NV200 är på 40 kWh och enligt WLTP-normen anges en körsträcka i stadstrafik på 30,1 mil, mer än dubbelt så långt som tidigare. I blandad körning anges körsträckan till 20 mil. Vi provkörde med maxlastad bil på 528 kg. Vid start angavs körsträckan till 25,0 mil i normalläge och till 26,3 mil i ekonomiläge. Efter 17,1 mils körning, huvudsakligen i ekonomiläge, hade vi 4,9- respektive 5,2 mil kvar att köra. Klart godkänt.

Jämfört med dieslversionen är räckvidden på el mer beroende av förarens körsätt, trafiksituationen, väder- och vind, topografi och om man kör på ekonomiläge och växelväljarens B-läge vilket återgenererar mer kraft till batteriet.

Från ett 230 voltuttag anges 21,7 timmar till fullt batteri. Efter ett dygns laddning kom vi upp i en teoretisk körsträcka på 27,0 mil i ekonomiläge och 25,7 mil i normalläge. Med en laddbox tar laddningen cirka 7,5 timmar med 32 A och runt 15 timmar med 16 A. Snabbaddning via nätverket CHAdeMO ger från låg nivå 80 procent av batteriets kapacitet på upp mot en timme.

e-NV200 har mattsvarta plaststötfångare som skydd mot småskador. Däremot saknas avbärarlistor längs sidorna liksom stänkskydd. Bakljusarrangemangen är väl synliga. Det är förberett för lastbärare på

taket. Tankningen av el sker bakom en lucka under motorhuven.

Inredningen i svart och grått har apelsinskalsyta mot reflexer och golvet har en smutssamlade textilmatta. Mellanväggen är textiltklädd. Förarplatsen hör till branschens sämsta. Stolen går inte att höja, ryggstödslutningen är inte steglös och den eluppvärmda ratten regleras enbart i höjdlid. Vi sitter för nära pedalerna och för långt från ratten.



Dålig förarmiljö på grund av att stolen inte är justerbar i höjdlid och att ratten bara kan justeras upp-ner. Artikelförfattaren hamnar för långt från ratten och för nära pedalerna. Ont om arbetsytor och förvaring.



Ett större batteri begränsar räckviddsångesten för Nissan e-NV200 som nu lämpar sig för hantverkaruppdrag i tätortstrafik. Bristerna på förarplatsen finns kvar sen tidigare liksom en hög ljudnivå på landsväg.

Vi saknar en analog hastighetsmätare. Nu finns enbart digital avläsning i det runda huvudinstrumentet, visserligen med stora tydliga siffror. Där kan man även avläsa batteriets status och hur lång körsträcka man har kvar. En grön lampa talar om när man knapptat in eco-läget. I en skärm mitt på panelen finns radio/CD-funktioner samt navigation och backkamera.

Reglagen och tangenterna är välplacerade och belysta. Växelväljaren har lägen för P, R, N och D där driveläget går att föra över i ett B-läge för ökad återgenerering av batteriet. P-bromsspaken till vänster om passagerarstolen.

Hytten fungerar dåligt som arbetsplats.

Kartfacken i dörrarna är små, handskfacket är inte låsbart och facket i A4-format ovanpå panelen borde haft en skärm mot speglingar i vindrutan. Mellan stolarna finns en box som öppnas framåt-nedåt och mosar

det som ligger i det låga facket framför. Vi saknar en hylla ovanför vindrutan liksom en arbetsyta bak på passagerarstolens ryggstöd. Finns bara i lågprisversionen? Bra är en låda under förarstolen. >>

PLUS & MINUS

- + Fossilfri
- + Ökad räckvidd
- + Goda prestanda
- + Bra säkerhetsutrustning
- + ACC standard
- + God fjädringskomfort

- Undermålig förarmiljö
- Låg släpvagnsvikt
- Hög ljudnivå
- Långa laddtider
- Dåligt med arbetsytor och förvaring
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Ej strålkastarspolning
- Sikthämmande vindrutestolpar

VI BYGGER TILLSAMMANS
FRÅN UPPSALA I NORR TILL TRELLEBORG I SÖDER

Samma kundnummer och villkor i alla våra byggvaruhus.

OPTIMERA
Bygghandel för proffs

Christer Andersson provkör Nissan e-NV200 Premium



De asymmetriska bakdörrarna låser inte i 180 graders öppning. En gummimatta på golvet, men säkringsöglorna är för små. Övre delen av mellanväggen stjäl 10 cm av den redan smala sidodörsöppningen.

Värmen-ventilationen är tillfredsställande och ACC är standard. Bilen har eluppvärmda och elmanövrerade ytterbackspeglar och elfönsterhissar, men man har sparat in på kurvhandtag i taket. Belysningen har två riktade kartläsningslampor.

Passagerarkrockkudde, liksom sidokrockkuddar, är standard utom för den billigaste Comfort-versionen. En säker-

hetsmiss är att bältenas övre fästen inte går att justera i höjdlid och att akustisk bältesvarnare bara finns på förarplatsen.

Sikten är god rakt fram och nedsänkta sidorutor ger bra sikt mot de stora backspeglarna, vilka saknar panoramaspeglar i botten. Vindrutetorkaren borde gått längre ut i vänsterkant mot den extremt sikhäm-

mande vindrutestolpen. Solskyddet är för korta vid sidoljus.

Under motorhuvud är det väl markerat och åtkomligt för kontroller, påfyllningar och lampbyten. Bra med en stänkplåt under motorn.

Skåpet rymmer 4,2 kubikmeter och skjutdörren på vänster sida är tillval. De asymmetriska bakdörrarna låser inte i 180 graders öppning. Skåpet är plåttrent så när som på laminatskivor på dörrarna och nederdelen av sidorna. En gummimatta är standard. Sex alldeles för små lastsäkringsöglor i golvet. Belysning i taket vid bakdörrarna.

Åkkomforten är hög för biltypen, även med maxlast, med effektiv fjädring/dämpning. Det stöter naturligtvis i ojämnheter och maxlastad blir bilen vindkänslig, lätt instabil och sen i reaktionerna på rattutslag. Styrningen, med elservo, saknar all känsla av vägkontakt och har hela 3,75 rattvarv. Framhjulen spinner lätt loss på halka, grus och i uppförslut trots antispinn.

Elmotorn saknar växellåda och som på alla elbilar är hela vridmomentet tillgängligt redan från start. Prestanda är goda även med maxlast. Motorn arbetar med ett lågmålt vinande. Däremot är Nissan e-NV200 en av de bullrigaste hantverkarbilarna vid landsvägskörning. Vid 110 km/tim mätte vi på grov asfalt upp 71 decibel, vid 90 km/tim 68 decibel, vid 70 km/tim 67 decibel och vid 50 km/tim 64 decibel. ◀

Nissan e-NV200 Premium

Pris, inkl. moms: Nissan e-NV200 Premium, 439 525 kr. (379 525 kr efter 60 000 kr i statlig bonus).

Fordonsskatt: 360 kr.

Garantier: Nybil, 3 år eller 10 000 mil. Garantin förlängs automatiskt i 2 år eller 10 000 mil. Elbilskomponentgaranti, 5 år. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Litiumjonbatteriet, 8 år eller 16 000 mil. Vägassistans, 5 år eller 10 000 mil. Vagnskada, nej.

Serviceintervaller: 3 000 mil eller ett år.

Motor: El. Max effekt 80 kW/109 hk. Max vridmoment 254 Nm.

Miljö: Klass, El. Testcykel WLTP. Energiförbrukning blandad 259 Wh/km.

Elförbrukning: Batteri, Litiumjon, kapacitet, 40 kW/h. Angiven räckvidd, WLTP, blandad körning, 20,0 mil, stadskörning, WLTP, 30,1 mil. Byggarens distributionsrunda med maxlastad bil på 528 kg: Vid start: 25,0 mil i normalläge, 26,3 mil i ekonomiläge. Efter 17,1 mils körning, huvudsakligen i ekonomiläge, hade vi 4,9- respektive 5,2 mil kvar.

Prestanda: 0–100 km/tim. Fabriksuppgift, 14 sek. Byggarens ex ca 9,75 sek i normalläge, ca 12,8 i ekonomiläge. Med maxlast, ca 12,6 sek i normalläge, ca 16,3 i ekonomiläge. Toppfart, 123 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bredd/höjd 456,0/175,5 (201,1 med backspeglar)/185,8 cm. Axelavstånd, 272,5 cm. Skåp: Längd i golvnivå, ca 204,0 cm, i midjehöjd, ca 191,0 cm, i takhöjd ca 169,0 cm. Bredd ca 150,0 cm. Bredd mellan hjulhus, 122,0 cm. Höjd ca 135,0 cm. Skåpvoly, 4,2 m³. Tjänstevikt/maxlast/slåp, 1 692/528/410 kg.