

Ett elskåp som klarar byggarens behov

För första gången har Byggaren kört en eldriven hantverkarbil som klarar Byggarens provsträcka om 17 mil. Men det hängde på håret. Minusgrader och maxlast sänkte räckvidden från utlovade 33 mil till strax över 17 mil. Bilen är Toyota Proace Electric.

Text och foto: Christer Andersson



Proace Electric Professional är ett fullvärdigt elskåp med goda prestanda och tillräcklig räckvidd samt med hög lastförmåga och släpvagnsvikt för att vara en elbil. Ömtåligt för småskador med lackade stötfångare.

Utlovade 33 mils räckvidd blev lite mer än 17 mil när Byggaren provkörde den mest påkostade versionen av Toyota Proace Electric med det största batteriet. Det handlar om den bil som i tre PSA-versioner valts till "Van of The Year 2021". De fyra samproducerade bilarna är Peugeot e-Expert, Citroën ë-Jumpy, Opel Vivaro-e och Toyota Proace Electric.

Vid provtillfället fanns bilarna ännu inte tillgängliga i Sverige varför vi lånade en bil från Belgien, vilket skapade problem med faktainsamling.

Proace Electric är identisk med dieselversionen, förutom "det elektriska". Den tillverkas med två axelavstånd i tre karosslängder. I Sverige kommer den att säljas som skåp- och dubbelhytt under namnen Medium och Long. Korta Compact säljs enbart som personbil Proace Verso. Utrustningsversionerna heter Comfort Plus och Professional.

Motorn, som driver på framaxeln, är på 100 kW/136 hk och batteriet, vilket är placerat under golvet mellan axlarna, är av litiumjontyp. Man kan välja mellan 50 kWh respektive 75 kWh. Det förstnämnda väger 383 kg och det starkare 534 kg. Med det svagare batteriet anges räckvidden enligt WLTP till 23 mil och med det starkare till 33 mil.

Bilen har en ombordladdare på 11 kW. I ett eluttag med 10A säkring tar det nästan två dygn att ladda det stora batteriet och lite mer än hälften med det mindre. Med en laddbox på 7,4 kW/32A tar det 7 timmar och 30 minuter för det lilla batteriet och 11 timmar och 20 minuter för det större. Med 11 kW/16A är laddtiden 4 timmar och 45 minuter respektive 7 timmar och 30 minuter. Med en snabbbladdare på 100 kW skall det gå på 32 respektive 48 minuter.

Byggarens provsträcka om 17 mil har hittills ingen elbil klarat av. Proace Electric gjorde det. Men, med runt 5 minusgrader och nästan 1 ton last i skåpet begränsades räckvidden. Efter två dygns laddning med 10 A-säkring angav informationsdisplayen en körsträcka på 29,4 mil. Efter 17 mils körning visade mätaren att vi hade 4 mil kvar.

Vad vi inte gillar på provbilen är de ömtåligt lackade stötfångarna. Även avbärarlisten i karossens nedkant är lackad. 17-tumsfälgarna i lättmetall hör till Professional-utrustningen. "Tankningen" görs på vänster framskärm. Bilen har mycket bra hel/halvljus samt dimljus, men strålkastartorkare saknas. Bra bakljusarrangemang. Det är förberett för takräcke. Vindrutetorkarna kan frysa fast under motorhuv. Fullstort reservhjul.

Insteget är högt men acceptabelt till en inredning i mattsvart plast med apelsin-

skalsyta mot reflexer. Grått innertak och golvet har lättrenjord plast. Mellanvägg i plåt med genomsiktsruta.

Vi sitter bra i en tygklädd förarstol som är manuellt justerbar bakifrån-framåt-uppåt. Skjutmänen är inte tillräcklig för riktigt storvuxna. Stolsvärmens har tre lägen. Ryggstödet och svankstödet är steglöst reglerbara. Passagerarsoffan, eluppvärmd i tre steg, går inte att justera åt något håll. Kort sittdyna. Mittsätet är smalt och ger för lite knäutrymme för att vara något annat än ett reservsäte.

Den läderklädda ratten går att justera åt två håll och det är hela 3,75 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Med artikelförfattarens favoritkörställning med sänkt ratt och höjd förarstol skymms instrumenten, vilket till viss mån kompenseras av ett bra pop-up-instrument som digitalt visar hastighet, skyltning och farthållare i vindrutans nedkant.

Instrumenten är digitala med analog avläsning av hastighetsmätaren till vänster och laddning till höger. Däremellan indikeras elförbrukning och batterikapacitet samt digital avläsning av kvarvarande körsträcka, väg- och trippmätare, farthållare, hastighetskyllar, när P-läge eller körlägena Normal, Eco eller Power är ilagt. Övrig information finns i en display mitt på panelen.

Reglage och tangenter är välplacerade och belysta. Med undantag för det lilla dragreglaget som ersätter växelspaken i en liten konsol under panelen. Belysning skulle behövs vid mörkerkörning. Med en tangent väljer man att köra på Normal, eller ekonomiskt på Eco eller med så mycket kraft som möjligt på Power. P-bromsen elmanövreras av en belyst tangent.

Förvaring i hytten är i stort sett bra med fack i dörrarna, mugghållare på panelen, ett fack på panelen med en skärm som hindrar speglingar i vindrutan. I ett litet fack på panelen framför föraren bör inget läggas under färd eftersom det då speglas i förarens siktfält.

Dessutom ett icke låsbart handskfack framför ytterpassageraren, ett grunt fack under handskfacket och ett litet under panelen samt förvaring under mittpassagerarsätet. Under ytterpassagerarplatsen är utrymmet åtkomligt från skåpet bakom en lucka i mellanväggen. Ett arbetsbord kan fällas fram ur mittpassagerarens ryggstöd. Vi saknar en hylla i taket.

Värmen kräver mycket el. Den är effektiv och kommer betydligt snabbare än med en förbränningsmotor. Alltså snabb avisning



Bra förarkomfort, överskådliga instrument och lättfunna reglage. Sedvanliga förvarings- och arbetsytor, men ingen hylla ovanför vindrutan. Passagerarsoffan för en-och-en-halv åkande saknar inställningsmöjligheter.



Bakdörrarna spärrar inte när de öppnas i 180 grader. Sex lastsäkringsögglor. En genomlastningslucka ger åtkomst till utrymmet under passagerarsoffan.

av vindrutan. Men, vill man köra snålt i ekonomiläget får det bli under sommartid. Värmen är nämligen helt avstängd i Eco-läget.

Sikten framåt i stadstrafik hör inte till den bästa i klassen eftersom hela frampartiet är högbyggt. Kompenseras av varning i displayen när man håller på att parkera på något. Vänster vindrutestolpe är sikthämmande. Backspeglarna hade vi velat ha något större med vidvinkelspeglar i botten. Skall naturligtvis kompenseras av backkameran. Under stora delar av provperioden var dock optiken nedsnidad och det var bara "dimma" i displayen.

Solskydden klarar inte helt sin uppgift vid sidoljus och vindrutetorkaren lämnar en cirka 3 centimeter sikhämmande sektion till vänster.

I övrigt finns det ett kurvhandtag i taket på passagerarsidan och bra takbelysning med riktade lampor åt båda hållen.

Beträffande säkerheten i hytten noterar vi en full uppsättning krockkuddar, urkopplingsbar på passagerarsidan. Tre-punktsbälten med i höjddled reglerbara fästen på ytterplatserna och huvudskydd som enbart går att justera i höjddled.

Under motorhuvnen handlar det om en liten smal öppning och elmotorn göms i botten. Svåråtkomligt. De få kontroller och påfyllningar som behövs är dock väl markerade och åtkomliga och det gäller även lampbyten. Bra stänkplåt under motorn, med ventilationshål.

De asymmetriska bakdörrarna läser inte i 180 graders öppning. Provbilen hade trägolv, laminat upp till midjehöjd på väggarna och plastinklädda hjulhus. Sex ögglor att surra i. Belysning i taket mitt för sidodörren. Mellanväggen stjäl inte utrymme vid sidodörren, men en komfortvägg som skulle ge bättre skjutmän för en storvuxen förare skulle göra det. En lucka på höger sida i mellanväggens nedkant ger åtkomst till utrymmet under passagerarstolen.

PLUS & MINUS

- + Tillräcklig räckvidd
- + Hög maxlast för el
- + Hög släpvagnsvikt för el
- + Bra pop up-display
- + Personbilslik förarmiljö
- + Hög åkkomfort
- + Snabb uppvärmning
- Instabil med maxlast
- Dåligt skydd mot småskador
- Otillräcklig skjutmän förarstol
- Bakdörrar läser sig inte i 180 grader
- Svåråtkomligt motorrum
- Ej strålkastarspolning
- Många rattvarv

På vägen är Toyota Proace Electric stabil och personbilskomfortabel med lätt last och fjädringen/dämpningen tar effektivt upp stötar och ojämnheter. Med maxlast är den fortfarande komfortabel, men reaktionerna på rattutslag blir sena och bilen känns instabil. Något som inte bör utgöra en säkerhetsrisk eftersom antispinn- och antisladdsystemen tar över. Maxlasten på vår provbil var nästan 1 000 kg. Högt för en elbil.

Proace Electric är synnerligen lättkörd och har tillräckliga prestanda. Motoreffekten på 136 hk i kombination med elmotorns vridmoment från start gör att bilen känns pigg även med maxlast. Accelerationen från 0-100 på 13,3 sekunder med tom bil räcker till. Med maxlast tar det ytterligare cirka fyra sekunder. Toppfarten är begränsad till 130 km/tim.

Självklart arbetar elmotorn så gott som ljudlöst, men eftersom däck- och vindbrus är det som bullrar mest är ljudnivån på grov svensk asfalt i stort sett jämförbar med dieselversionerna. Vid 110 km/tim mätte vi upp hyfsade 66 decibel, vid 90 km/tim 65 och vid 70 km/tim fick vi 64 decibel. Beträffande elförbrukning och räckvidd, se inledningen av artikeln.

Toyota Proace Electric Medium Professional 75 kWh

Pris, inkl. moms: 562 375 kr.

Fordonskatt: 360 kr. Miljöbilsbonus 70 000 kr.

Garantier: Nybil, 3 år eller 10 000 mil. Garanti på Electric-specifika detaljer, 5 år eller 10 000 mil. Batterigaranti, 8 år eller 16 000 mil. Rost, 6 år. Lack, 3. Vagnskada, nej.

Motor: Elmotor. Max effekt 100 kW/136 hk vid 10 000 v/min. Max vridmoment 260 Nm vid 343 v/min. Tre körlägen: Eco, 60 kW/81 hk. Normal, 80 kW/108 hk. Power, 100 kW/136 hk.

Batteri: Litiumjon, 75 kWh. Vikt 534 kg. Inbyggd laddare, 11 kW.

Laddtid: Väggtag 10A, ca två dygn. Laddbox 7,4 kW/32 A, ca 11 tim 20 min. Laddbox 11 kW/16 A, ca 7 tim 30 min. Snabbbladdare 100 kW, ca 48 min.

Miljö: El. Koldioxidutsläpp, 0 g/km.

Elförbrukning: kWh/100 km, 24,4-27,3. Räckvidd enligt WLTP, upp till 33 mil. Byggarens räckvidd vid ca 5 minusgrader och maxlast, ca 19 mil.

Prestanda: 0-100 km/tim, 13,3 sek. Med maxlast, ca 17,0 sek. Hastighetsbegränsad toppfart till 130 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bredd/höjd 495,9/192,0/189,9 cm. Axelavstånd, 327,5 cm. Skåputrymme, längd/bredd/höjd, 251,2/163,6/139,7 cm. Bredd mellan hjulhus, 125,8 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, ca 2 100/927/1 000 kg.