

Biltest: EV Adapt 500



Sverige har en elbilstillverkare, vars elbilar går att köpa nu. Grunden är gulliga och kompetenta Fiat 500, som konverteras till eldrift. Vi gnuggar händerna, men inte bara av entusiasm...

Jag kan inte sluta gnugga händerna i EV Adapt 500. Inte så mycket för att jag är entusiastisk över bilen, som för att det är fruktansvärt kallt i den. Kupévärmen är obefintlig, vilket i grunden beror på att elmotorn är så effektiv att den knappt ger ifrån sig någon överskottsvärme.

EV Adapt i västsvenska Nödinge är nya på den svenska fordonshimlen, men sprungna ur handikappfordonstillverkaren AutoAdapt. Deras konvertering av Fiat 500 har blivit något av en favorit bland dem som vill ha en elbil nu; Think är för liten och osäker och de flesta andra erbjuder i bästa fall en väntelista att skriva upp sig på. EV Adapt finns här och nu.

Konverterad på gott och ont

Att konvertera en befintlig är på gott och ont. I grunden är detta en kompetent bil, Fiat 500 blev omgående Årets Bil i Europa när den presenterades 2008. Det betyder att både kaross och inredning är så klanderfritt som man räknar med från en stor tillverkare, men som mindre elbilsmakare inte alltid uppnår.

EV Adapt 500

Mått: Längd 355 cm, bredd 163 cm, höjd 149 cm, tjänstevikt 1 100 kg.

Sittplatser: 4

Bagage: 135 l, 560 l med fällt baksäte. Maxlast 300 kg

Batteri: Litium-ion, 15 kWh

Elmotor: 24 kW

Räckvidd: 120 km

Laddtid: 10 timmar till fulladdat

Toppfart: 120 km/h

Säkerhet: Fiat 500: Fem stjärnor i Euro-NCAP, två för fotgängarskydd (gamla systemet).

Dubbla airbags fram, sidoairbags, låsningsfria bromsar.

Pris: Ca 420 000 kr (342 500 kr exkl moms)

Förmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, 40% reducerat förmånsvärde, trolig "supermiljöbilspremie" 2012, ev delfinansiering genom elbilsupphandling.

Utrymmet i 500 är använt väl, med batterier under bagageutrymmet och elmotor i motorutrymmet. Därmed är baksätet intakt och bagageutrymmet bara lite mindre än det redan pyttelilla i bensen-500, till skillnad från eldrivna Mini, där hela baksätet fått offras för batterierna. Dessutom går baksätet att fälla, så att man kan lasta mer.



Elmotorn ligger under motorhuv, batterierna i aktern

Man sitter bekvämt i framsätet och hyfsat i baksätet, men vintertid är det rejält kallt. Kupévärmen är usel och det finns ingen stolsvärme. För att ta tillvara kroppsvärmen rekommenderas att periodvis använda Recirkulationsläget, men då blir bilens rutor immiga så det blir ett fasligt vridande fram och tillbaka, särskilt som bilen inte har luftkonditionering som annars håller imman borta.

EV Adapt har behållit originalinstrumenteringen, med en varvräknare som visar fel och en bensinmätare som med måttlig precision visar hur mycket el det finns kvar i batterierna. I motsats till fabriksbyggda elbilar får föraren ingen uppgift om hur lång räckvidd man har kvar. Det är synd. Information om hur laddningen fortgår får man antingen genom att vrida om tändningsnyckeln och kolla instrumenten, eller lyfta på motorhuv och tolka en liten blinkande lampa.

Ladduttagen sitter i fronten, under stötfångaren, och ser ganska sårbara ut redan för en fickparkeringskrock. Här hoppas vi på en standard, och föredrar nog samma placering som för bensintanken. Tanklocket finns för övrigt kvar och går att öppna, men under det finns bara en bit plast.

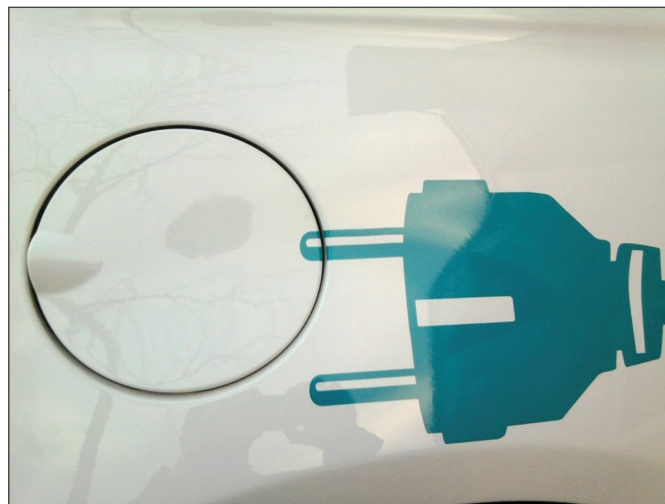
0-100 på 30 sekunder

Växellådan är kvar, men de högsta växeln är blockerade - de finns bara som symboler på växelspaken. Ettan används för start i uppförsbacke, annars startar man gärna på tvåan och växlar upp till trean i ca 50

km/h. Toppfarten är precis den högsta lagliga farten i Sverige, 120 km/h, men att köra för öppna spjäll slukar mycket el och rekommenderas inte. Dessutom tar det lång tid att komma dit; 0-50 går på ungefär nio sekunder, att nå 80 tar knappt 20 sekunder och till 100 km/h klockar vi dryga halvminuten. Om vi startar på ettan eller tvåan och vid vilken fart jag växlar upp till trean gör nästan ingen skillnad. Oavsett när jag växlar, sker det alltid med ett litet ryck som jag inte lyckas träna bort. Första gången jag stannar, börjar bilen rulla bakåt; det är svårt att hålla bilen på plats med kopplingen och när motorn stängs av fungerar inte en ilagd växel som broms.

Vägegenskaperna är ett trumfkort för Fiat 500 (se våra tester), men förtas lite av den sällsamma accelerationen i elbilen. El-500 har 140 extra kilo att släpa runt på och en rejält ändrad viktfordelning eftersom elmotorn fram är lättare än bensinmotorn, medan det ligger tunga batterier över och bakom bakaxeln. Men inte ens i halt vinterväglag lyckas vi få bilen att uppträda osäkert, snarare ligger den mer stabilt än en normal 500.

EV Adapt anger 12 mils räckvidd efter full laddning i reklamen, men 97 km i instruktionsboken. Ägare vi talat med säger att nio mil är realistiskt vintertid, fullt tillräckligt för att arbetspendla men i minsta laget som kommunbil inom t.ex. hemtjänsten. I vårt test gav full laddning knappt nio mils räckvidd, men då testade vi acceleration och toppfart vilket man ju inte gör till vardags och körde dessutom i nollgradigt väder vilket drar ner räckvidden.



Tankhålet är blockerat, trots laddad man inte här

Vindkraftsbilen

Elbilens klimatpåverkande utsläpp beror förstås på vilken el den laddas på - några svepande påståenden om "nollutsläpp" godtar vi inte. Varje elbil från EV Adapt kommer med en andel i ett vindkraftverk, som

motsvarar koldioxidutsläppen från 650-900 mils körning; snyggt!

Batterierna på 15 kWh ska klara 2 000 laddningar eller 5 år, förutsatt att man laddar varje dag om bilen används frekvent, laddar i plusgrader och enbart använder bilen i temperaturintervallet -20° C till +35°. Var tusende mil eller en gång om året ska en auktoriserad verkstad konditionstesta batteriet.

Elbil med sladd

Fiat 500 var den första småbilen att få fem stjärnor av Euro-NCAP, med två stjärnor för fotgängarsäkerhet. Också den aktiva säkerheten är utmärkt, vilken annan bil i denna storleksklass har sju krockkuddar som standard, inklusive knä kudde för föraren? Låsingsfria bromsar, är standard, men inte antisladdsystemet som EV Adapt inte klarat att anpassa för eldrift. Elbilen är inte krocktestad, men enligt en omfattande extern simulering skulle resultatet bli minst lika bra som för grundversionen.



Loggan berättar att detta är en elbil

Saftig elräkning

EV Adapt kostar 420 000 kronor inklusive moms. Därmed är Adapt 270 000 kronor dyrare än bas-Fiaten, över 100 000 kronor dyrare än Miljöbästa Bil 2010, VW Passat biogas, med 150 hästar och fullgod plats för fem vuxna. Det är också ungefär 150 000 kronor mer än elbilarna från Citroën, Mitsubishi och Peugeot. Adapt känns lite mer gedigen, men den är snålare utrustad – den har inte ens radio och de andra har bättre värme. Dessutom är de andra elbilar från grunden, med instrument, växellåda och mycket annat som är gjort för bilen.



Laddningen sker i fronten

Det kan gå att slippa moms på grundbilen och därmed komma undan nästan 50 000 kronor billigare. Företag som snabbt bestämmer sig kan delta i Stockholms stads och Vattenfalls elbilsupphandling, och därmed pressa priset en bit till. Från 2012 kan Supermiljöbilspremien kapa 40 000 kronor på priset för privatpersoner, medan den som väljer bilen som förmånsbil kommer riktigt billigt undan, med 40 procents rabatt jämfört med en bas-500. Ändå tror vi att klientelet blir begränsat, men önskar miljöentreprenörerna i Nödinge all lycka.

Vi gillar:

- + välbyggd grundbil
- + hög säkerhet
- + bra vägegenskaper
- + eldriften förstås



Vi ogillar:

- högt pris
- delvis tafflig ombyggnad
- tveksam räckvidd

Överväg också: Elbilstrion Citroën C-Zero, Mitsubishi i-MiEV och Peugeot iOn, Fiat 500 i miljöbilsklassat bensin- eller dieselutförande



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Februari 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.