

# Biltest: Golf Blue-e-motion



Volkswagen har gjort elbilar sedan 1973, men vad hjälper det när Nissan Leaf blir Årets Bil 2011 och el-Golf först finns i handeln 2014? Särskilt som el-Golfen känns fullt ut lika bra som Leaf – men inte bättre.

El-Golf ser ut som en helt vanlig Golf, karossen är inte ens sänkt som de andra Blue Motion-varianterna. Den startas med en vanlig nyckel, en liten lampa på instrumentpanelen visar att bilen är klar att köra – man behöver inte vänta på något pling som i de japanska elbilarna.

## Fyra lägen är två för mycket

Som så många andra elbilar har El-Golfen skippat växellådan, men har istället fyra olika lägen för den regenerativa bromsen; D, D2, D3 och B. B ger kraftig motorbroms, medan D innebär att bilen "seglar" utan att bilen bromsar alls när man släpper gasen. Det är en väldig fördel mot t.ex. Mitsubishi i-MiEv som alltid bromsar så fort man släpper gasen med både effektförluster och ryckig körning som resultat. Men behövs det verkligen fyra lägen, varav tre sköts med paddlar bakom ratten och det

## Golf Blue-e-motion

**Pris:** Ej angivet, leasas till 500 kunder 2011, säljs från 2014

**Miljöpåverkan:** Cirka 10-30 g CO<sub>2</sub>/km beroende på elmix

**Bränsleförbrukning:** Ca 1,3 kWh/km

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP (gäller normala VW Golf) Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan och gardiner standard.

**Motor:** Elmotor, 83 kW/115 hk

**Mått:** L 420 cm, B 179 cm, H 148 cm, axelavstånd 258 cm

**Vikt:** Tjänstevikt 1 545 kg, maxlast ej angivet, släp ej tillåtet

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 5 platser, 320 l

**Kraftöverföring:** Framhjulsdrift, ingen växellåda

**Prestanda:** 0–100 km/h 12 sekunder, toppfart 150 km/h

**Förmånsvärde:** Ej angivet

**Garantier:** Ej angivet

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad 5 år, 40 % reducerat förmånsvärde, supermiljöbilspremie från 2012 för privatpersoner, gratis parkering i 30-talet kommuner.

fjärde med växelspaken? Vi föredrar Volvos lösning i el-C30, med bara två lägen.

Med en separat knapp långt ner på mittkonsolen kan man ställa in bilen i Normal, Comfort+ eller Range+, med 86, 115 respektive 67 hästar. Vridmomentet, toppfarten och luftkonditioneringen begränsas också, vilket förlänger räckvidden upp till drygt 150 km enligt VW som dock är diffusa med vilken körcykel de baserar siffran på. I Comfort-läget, som borde kallas "sport", accelererar bilen 0-100 på 12 sekunder. Det duger, övriga lägen är för slöa för omkörningar, men det är väldigt lätt att "trampa igenom" ekoläget med gaspedalen och därmed automatiskt få full effekt. Toppfarten är elektroniskt begränsad till Autobahnrespektabla 150 km/h.



### Batterityngd ger rätt viktfordelning

Litiumbatterierna på 26.5 kWh ligger under baksätet, under bagageutrymmet och mellan framsätena. Batterierna är luftkylda, en teknik alltför överger till förmån för vätskekyllning som går att kontrollera bättre och möjliggör att batterierna placeras mer kompakt. Baksätet är lika stort som i vanliga Golf medan bagageutrymmet har krympt till 237 liter, mindre än både Leaf och el-Focus, men baksätet går i alla fall fortsatt att fälla.

Mervikten stannar vid 205 kg jämfört med diesel-Golfen, allt över bakhjulen vilket förändrar balansen, men faktiskt till det bättre – nu är viktfordelningen exakt 50/50. Antisladdsystemet verkar inte fullt kalibrerat för elbilen ännu och vi får kort spinn

på grusvägarna men det bromsas snabbt ner. Bilen laddas i fronten, Leaf-style, bakom VW-märket. Full laddning i vanligt hushållsuttag ska ta sju timmar. Snabbladdning är också möjlig.

### Elbilen som hummade

Golfen vi kör har ett lätt syntetiskt hummande i låga farter för att varna fotgängare; om det finns kvar i produktionsbilen avgörs av lagstiftning – hoppas vi slipper det, elbilens tystnad är ju en underbar fördel. I högre farter stängs ljudet av och ersätts av däckbrus; särskilt mycket tystare än i en tyst normalbil blir det alltså aldrig.

Trots att detta är en förseriebil känns det mesta färdigt, och så borde det vara – när vi jämför med Nissan Leaf som vi kör parallellt så är de båda bilarna ungefär jämnbra. Men bara 500 utvalda får sina el-Golf i år, vi andra får vänta till 2014 – medan Leaf finns i vanlig handel. 2014 är den nuvarande Golfen gammal, oavsett drivmedel, och det troliga är att el-Golfen kommer i nästa karossutförande. Volkswagen förutspår att tre procent av deras bilar är eldrivna år 2020. Då duger det inte att 2014 vara lika bra som konkurrenterna 2011.



#### Vi gillar

- Gediget bygge
- Rimlig räckvidd och prestanda
- Möjlighet variera broms återföring

#### Vi ogillar

- Onödigt komplicerade körval
- Försäljningsstart först 2014

#### Överväg också

- Nissan Leaf, eldrivna Ford Focus, VW Golf BlueMotion (diesel eller etanol)



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Mattias Goldmann

**Biltestet utfört under:** Juli 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](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.