

Biltest: Mercedes Vito



Mercedes har stora planer för sina eldrivna skåpbilar, men ännu finns bara en enda i Sverige. Vi hittar den i Umeå och ger er Sveriges första test! För ovanlighetens skull klagar vi på toppfarten...

Lättkörd som få

Viton är fantastiskt lättkörd, med en enda växel framåt, en styrservo som går oerhört lätt och utmärkt sikt framåt. Bakåt begränsas sikten förstås av plåten mellan förar- och lastutrymmet, men stora sidospeglar och en standardmonterad backkamera som delar skärm med gps:en gör susen. Förarstolen är gjord för många timmars yrkesarbete; man sitter perfekt. De två som delar på soffan sitter lite mindre bekvämt och har inget armstöd mellan sig.

Lyxkänslan från Mercedes personbilar hänger inte riktigt med i skåpbilarna, men instrumenteringen

Mercedes Vito E-cell

Mått: Längd 501 cm, bredd 190 cm, höjd 190 cm, tjänstevikt 2 200 kg.

Sittplatser: 3

Bagage: 4 500 l, maxlast 850 kg

Batteri: Litium-ion, 36 kWh

Elmotor: 60 kW (90 hk)

Förbrukning: 22 kWh/100 km (NEDC)

Räckvidd: 130 km (NEDC)

Laddtid: 10-12 timmar till fulladdat i 220 V, 5-6 timmar med 400 V

Toppfart: 80 km/h

Säkerhet: Dubbla airbags fram, sidoairbags, låsningsfria bromsar och antisladdsystem.

Pris: Säljs inte, leasing 48 månader med fullservice 15 590 kr/mån exkl moms

Förmåner: Merparten av förmåner gäller personbilar, detta är en lätt lastbil.



känns till stora delar igen, utom att varvräknaren är utbytt mot en mätare som visar hur många procent av motorkraften som används. En digital display visar hur många procent av kraften som finns kvar i batterierna, men man får ingen uppgift om hur lång räckvidd man har kvar, inte heller om man kör ekoeffektivt eller inte.

För långsam – eller inte

Toppfarten anges till beskedliga 80 km/h, vilket är orsaken till att Vito liksom Ivecos el-skåpbil inte fick vara med i Vattenfalls och Stockholm stads stora elbilsupphandling. Mercedes betonar att farten inte ska överskridas ens i långa nedförsbackar, men även på plan mark kommer vi upp i 90 km/h. Då blir vi oroliga; tänk om bilen sprängs eller slår runt? Men den går lika tyst och stabilt som i lägre farter, trots att vi kör bilen helt olastad vilket gör mängden skåpbil nervös i uppförandet.

Viton har staden som sitt arbetsfält, och här räcker accelerationen gott till, med fem sekunder för 0-50 km/h och 11 sekunder upp till 80 km/h. Liksom med så många andra elbilar återförs bromskraftsenergi, men till skillnad mot många andra så sker det helt ryckfritt. Något "segelläge" har bilen tyvärr inte, inte heller "hill hold" som gör att bilen inte rullar bakåt när man står still i motlut.

Full last på el

Mercedes har verkligen jobbat för att få E-Cell till en lika bra lastare som andra Vito. Inte nog med att de lyckats få in batterierna under golvet, de har också flyttat drivningen från bakhjulen till fram-

hjulen för att säkerställa att lastutrymmet är helt oförändrat. Maxlasten har sjunkit något, men 850 kilo är fortfarande respektabelt. Elskåpbilen har skjutdörrar på båda sidor, vilket annars är ett tillval ganska få väljer, men som underlättar lastning och lossning i trånga miljöer.

Lång laddtid – eller kort

Det är ju en ansevärd mängd batterier som ska laddas i Viton, och då tar det också tio timmar från tomt till fullt. Det går dock att köpa till en 400 V



laddstation som ger en laddtid på fem timmar, merkostnaden var inte klar vid testtillfället. Men för distributionsföretag är inte skillnaden mellan fem och tio timmar avgörande; de vill snabbt kunna komma vidare när de kört upp de första tretton milen och därför är det viktigt att snabbt få till fler snabbbladdningsställen runt om i landet.

Köpa? Glöm det!

Viton säljs inte, utan leasas i fyra år, för 15 590 kronor per månad. Då ingår all service, alla reparationsarbeten och alla slitdelar utom däck. Perioden är 48 månader och under den tiden får man köra 80 000 km, varken kortare eller längre. Bilen kom-

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.



mer i ett enda utförande, det enda du kan välja är färgen. De som köper skåpbilar är vana vid leasing, men också att ha stor valfrihet gällande utrustning, miltal och periodens längd. Ett normalt leasingpris för en diesel-Vito är ungefär hälften mot elversionens, och att elen är billigare än dieseln kan aldrig rättfärdiga merkostnaden. Tyvärr går det inte heller att få el-Viton med baksäten och glasruto. Kanske har allt detta del i att den el-Vito vi kör fortsatt är den första på svensk mark. Svenska Posten tillhör spekulanterna, och det hade vi nog också gjort om vi haft en liten distributionsfirma med fokus på innerstan.



Vi gillar

- Fullstort lastutrymme
- Pigg i låg fart
- bra förarmiljö
- Hög säkerhet

Vi ogillar

- För låg toppfart
- Högt leasingpris
- Ej klar för riktig snabbladdning

Överväg också

- Fords kommande elversion av Transit Connect, gasversioner av Fiat Ducato och Iveco Daily



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: September 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.