

# Biltest: Mitsubishi i-MiEV



**Ny i fjol, redan uppdaterad – så snabb är elbilsutvecklingen. Är Mitsubishi elbil redan för gammal?**

Trillingarna Citroën C-Zero, Mitsubishi I-MiEV och Peugeot iOn var de första vettiga elbilarna på den svenska marknaden, men utvecklingen går snabbt och nu har de tuff konkurrens från nyare, större och säkrare elbilar som Nissan Leaf. Citroën och Peugeot svarar med den kraftigast prissänkningen i mannaminne – 70 000 kr – medan Mitsubishi förbättrat sin modell på en rad punkter för 2012. Ny klädsel, bättre utrustning, och framför allt en fjärrstyrning som gör att bilen kan värmas eller kylas medan den står på laddning, och att man kan slå på och av laddningen som man vill – praktiskt när vi får timtaxa på el. Även sätesvärmen och elbakrutan aktiveras. Dessutom har bilen nu artificiellt ljud upp till 35 km/h – men det går att stänga av.

## Pigg småbil

En liten och lätt elbil är snabbast från rödljuset och håller ledigt samma marschfart som andra. Dessutom är den med sin låga tyngdpunkt och sina bredare bakhjul lite racerbilsläk. I stan är den enormt

## Mitsubishi i-MiEV

**Pris:** 363 000 kr

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

**Bränsleförbrukning:** Ca 1,3 kWh/mil

**Säkerhet:** 4 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan och gardiner standard.

**Motor:** Elmotor, 49 kW/67 hk, max vridmoment 180 Nm.

**Mått:** L 348 cm, B 148 cm, H 161 cm

**Vikt:** Tjänstevikt 1 186 kg, maxlast 264 kg, släp ej tillåtet

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 4 platser, 235 l, nedfällbart baksäte 860 l

**Kraftöverföring:** Framhjulsdraft, ingen växellåda

**Prestanda:** 0–100 km/h 16 sekunder, toppfart 130 km/h

**Förmånsvärde:** Reducerat 40% jämfört med Mitsubishi Colt

**Garantier:** Assistens 3 år, lack 3 år, nybilsgaranti 8 år eller 150 000 km, rostskydd 8 år, vagnskada 3 år

**Räckvidd:** 150 km (ECE R101), 135 Wh/km

**Laddtid:** 6 h vid 16 A, 8 h vid 10 A. 30 min till 80% vid snabbbladdning.

**Miljöförmåner:** Supermiljöbilspremie 40 000 kr, fordonsskattebefriad 5 år, 40 % reducerat förmånsvärde, gratis parkering i 30-talet kommuner.



smidig, med en vändcirkel på överträffade nio meter.

Toppfarten är elektroniskt begränsad till 130 km/h – varför är inte alla bilar det? Eftersom man vet att bilen inte kan gå snabbare, kan man hålla nere dimensioner på bromsar, däck, etc och därmed vikten – vilket i sin tur förlänger räckvidden.

Mitsubishi anger räckvidden till 150 km, men batterikapaciteten sjunker vid kallt väder, samtidigt som elbehovet ökar – fast man accepterar att sitta kallt, så måste rutan avimmas. Därmed klarar vi i kallt marsväder de sju milen Stockholm-Uppsala enbart genom att sänka hastigheten till dryg 80 km/h. Blir det kallare än -25°, halveras batterikapaciteten och Mitsubishi garanterar inte längre att bilen alls kan laddas. Vid under -30° skriver Mitsubishi att "Bilen går sannolikt inte att köra".

Laddningen i sig är enkel, även om laddkabeln är tung och har en otymplig klump längst ut. Obegripligt nog klarar ingen elbil vad alla billiga dammsugare klarar; att dra in sladden själv. Bilen laddas i höger bakflygel för normal laddning, medan snabbbladdning sker på vänstra sidan. Mitsubishi avråder från förlängningssladdar och slår fast att uttag och laddkabel inte får vara fuktiga.



GRÖNA BILISTER

Mitsubishin har inga egentliga växlar, men tre körlägen; D för normal körning, B ökar bromskraftåterföringen för nerförsbackar eller stadstrafik och C ska ge en mer komfortabel körning på landsväg då man inte vill att bilen ska bromsa in så fort man släpper gasen. Accelerationen är samma, toppfarten likaså, men räckvidden längst i B. I praktiken är skillnaden inte så stor, och ett rent "seggläge" där bilen inte motorbromsar alls saknas.



### Liten på jorden

i-MiEV är baserad på en mikrobil för japanska marknaden. Nästan hela bilen används för de som ska åka och deras bagage. Motorn sitter bak och driver direkt på bakhjulen, utan växellåda. Batterierna ligger mellan fram- och bakhjulen och under baksätet. Under "motorhuven" sitter bara ett hjälpbatteri, spolarvätska och liknande.

Allt detta gör att fyra personer sitter bekvämt, också vuxna i baksätet, men bilen är strikt fyrsitsig. Bagageutrymmet är inte stort, men duger för

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var 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.



de kortare resor som bilen främst är tänkt för, och nu har baksätet blivit del- och fällbart.

I framsätet är körställningen inte mer än okej, eftersom man sitter väl upprätt och ratten inte är ställbar alls – vilken annan bil är utan detta år 2012? Inte heller bältena kan justeras. Stolsvärmen är rekordlångsam och värmen – när man vågar använda den – är inte mycket att hurra för. Någon kupévärmare finns inte ens som tillval.

### Halvdan säkerhet

För ett år sen var i-MiEV och dess kusiner först med fyra stjärnor i Euro NCAP, och då avrådde vi elbils kunder att köpa andra, farligare elbilar. Nu har mycket hänt; Nissan Leaf har fem stjärnor liksom flera av laddhybriderna. I-MiEV har ändå låsningsfria bromsar, bromskraftfördelning, antisladdsystem och sex airbags. Till säkerheten får väl också räknas att bilen har artificiellt ljud i låga farter; ett summande som vi stänger av för att få njuta av elbilens tystnad. Den främsta säkerhetsvinsten är nog ändå att man kör lite lugnare och håller nere körsträckorna.

### Fel pris direkt

I-MiEVs extrautrustningslista är rekordkort; två dyrare färger är allt. Standardutrustningen räcker för en bruksbil för t.ex. kommuner, men för 363.000 kr hade man räknat med mer. Detta särskilt som kusinerna Citroën C-Zero och Peugeot iOn prissänkts till 290.000 kr. i-MiEV är långtifrån 70.000 kr bättre, och framför allt är den inte i närheten av lika bra som den större, säkrare, snabbare, och bekvämare Nissan Leaf, för blott 7 000 kr mer.

Är elbilen lönsam, med supermiljöbilspremie och andra förmåner? Knappast, särskilt inte småbilar som i-MiEV som man normalt sett inte kör särskilt långt. Därmed finns inga möjligheter att köra in den höga inköpskostnaden. Som förmånsbil är läget ett annat eftersom i-MiEV jämföras med billigaste Colt och sedan får 40% reducerat förmånsvärde. Därmed kör man nästan gratis – men det gör man i Leaf också.



### Vi gillar

- Pigg
- Smidig
- Förvånansvärt rymlig

### Vi ogillar

- Högt pris
- Dålig räckvidd
- Dålig värme
- Knapp utrustning

### Överväg också

- Nissan Leaf, Citroën C-Zero, Peugeot iOn



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann  
**Foton tagna av:** Mattias Goldmann  
**Biltestet utfört under:** April 2012

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.