

Biltest: Tazzari Zero Evo



En ny elbil i Sverige. Minst, billigast, och gulligast. Musen som röt!

Det börjar bra. En elbil designad och tillverkad inte bara i Italien, utan i mytiska Imola, känt för sina F1-tävlingar. Vår provbil är läckert mörkröd och svart, med en elak uppsyn, påminner om min första bil, Lancia A112 Abarth.

Liten elbil=mc

Detta är en liten bil, så lätt att den räknas som mc och alltså kan köras på mc-kort. Samtidigt ska den vara sportig, och marknadsförs med racingbilder och sportiga tillbehör. Den ekvationen är svår att få ihop, men Tazzari lyckas ganska bra.

I stadstrafik är alla elbilar pigga, men Tazzarin tar en pluspoäng genom sin låga vikt, som tillsammans med bakhjulsdriften gör styrningen superlätt utan behov av servo – känslan är direkt som i en go-cart. Det förstärks av att batterierna är lågt placerade

Tazzari Zero Evo

Mått: Längd 288 cm, bredd 156 cm, höjd 142 cm, vikt 542 kg (varav batterier 142 kg)

Sittplatser: 2

Bagage: 180 l (30 fram, 150 bak)

Batteri: Litium-järn, 15 kWh

Elmotor: 15 kW

Räckvidd: Upp till 140 km, förbrukning 0,135 kWh/km

Laddtid: 1-9 timmar till fulladdat

Toppfart: 100 km/h

Säkerhet: Ej krocktestad, inga airbags, inga låsningsfria bromsar, ej antisladdsystem

Pris: 268 600 kr

Garantier: Två år för bil och batterier.

Förmåner: Mc-klassningen gör att normala elbilsförmåner (ingen fordonsskatt, 40% reducerat förmånsvärde, supermiljöbilspremie) inte gäller.

och fördelade för att ge en jämn viktfördelning. De minimala yttermåten gör den förstuds extremt smidig. Att köra den är maximalt smidigt, pil upp



på touch-screenen betyder att bilen går framåt, pil ner och bilen backar. Ett säkerhetsläge som vi inte riktigt förstår oss på förhindrar att man trycker i backen under fart.

För att hålla nere utvecklingskostnaderna, lånar Tazzari friskt delar från andra bilar, även om alla funktionerna inte alltid följt med. T.ex. har vindrutestorkarspaken ett pausläge, men det finns inte i verkligheten. En stor röd boll mellan sätena fungerar som nödstopp. En dieseldriven kupévärmare är välkommen, men väsnas tyvärr mer än den värmer. Det betyder också att vindrutan immar igen under färd. Någon stolsvärme finns inte.



Huvuddelen av inredningen är gjord av ful, billig hårdplast, vilket gör att läderratten och pedalerna i aluminium står ut extra. Instrumenteringen påminner om Minis, med en stor display i mitten, men med touch-knappar för många funktioner. De

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.

fungerar utmärkt, liksom ekonometern som visar hur snålt vi kör.

Lasta lätt

Tazzari är strikt tvåsitsig, med utmärkta säten för de två personerna även om inställningsmöjligheterna är begränsade. Ratten kan inte ställas in alls. Direkt bakom nacken kommer bakrutan, bagaget är i en separat koffert modell plasttråg. Tillsammans med ett litet utrymme i nosen ryms 180 liter. Det är faktiskt mer än i Fiat 500, men det går alltså inte att fälla något säte eller på andra sätt utöka utrymmet. Bilen får lastas med max 150 kilo, inklusive föraren, så ta inte med något tungt.



Skuttig och osäker

När vi tar ut Tazzarin på motorvägen, märks den låga vikten och det rekordkorta axelavståndet. Bilen skuttar nervöst hit och dit och vid 85 km/h avbryter jag försöket att testa om den uppgivna toppfarten på 100 km/h stämmer med verkligheten. Avsaknaden av den säkerhetsutrustning vi tar för givet i moderna bilar minskar riskbeteendet, vilket i och för sig är positivt. Istället lägger vi oss i högraste filen och känner oss väldigt små när långtradarna kör om oss och får bilen att skutta till i vindbruset.

Bilen har fyra körlägen; Race, Economy, Standard och Rain. I det sistnämnda läget överförs kraften mer försiktigt mellan motor och hjul, för att förhindra spinn. I ekonomiläget är toppfarten begränsad till 60 km/h, så när vi slår på det i motorvägsfart närmast tvärbromsar bilen. Tvärbromsar är för övrigt ett relativt begrepp, det är länge sen jag kört

en bil med så dåliga bromsar trots att det är skivor runt om. Zero har bromskraftsåterföring, men under testet tvivlar vi på det eftersom den varken känns eller registreras på mätaren.

De fyra lägena påverkar inte fjädring och stötdämpning, som alltid är stenhård och skickar vidare varenda ojämnheter i vägen. Tyvärr är bilen också bullrig, inte från motorn förstås men alla vägens ljud fortplantas av den oisolerade hårdplasten. Trots att man sitter tätt ihop, måste man höja rösten för att prata med sin medpassagerare när farten närmar sig 80 km/h.



Räckvidden på "upp till 140 km" var knappt tio mil i vårt test. Då körde vi långsammare än de flesta, men i vinterslask och med den extraförbrukning ett biltest innebär. Vår bil var utrustad med Multifast-laddare i nosen, med tre laddlägen varav det snabbaste går på fem timmar. Snabbladdning är inte möjlig. Med det dyrare tillvalet Superfast 380V kan bilen snabbladdas med trefas på under en timma, till 80% av kapaciteten.

Tazzarin finns 36 färgkombinationer, tre utrustningsnivåer och en cabriolet. Den är absolut snyggast av de små elbilarna på marknaden. För den

GRÖNA BILISTER



som ska köra korta sträckor i innerstan och vill synas kan det vara spännande att utse en läcker kombination.

268 000 kronor gör Tazzarin till billigaste elbilen, men eftersom den inte får supermiljöbilspremie – den gäller inte för mc-klassade fordon – så är det bara 50 000 kr mindre än för den femsitsiga, krock-säkra, snabba, bekväma och rymliga Nissan Leaf. Citroën/Peugeot/Mitsubishi rear ut praktiskt taget nya elbilar för Tazzari-pris, och runt hörnet väntar eldrivna Smart som efter premie troligen får samma pris som Tazzari...

Vi gillar

- Snygg!
- Tuff!
- Liten!
- Smidig!



Vi ogillar

- Dålig säkerhet
- Nervöst uppförande
- Plastigt utförande
- Inte premieberättigad

Överväg också

- Kommande el-Smart, Nissan Leaf, elbilarna från Citroën/Peugeot/Mitsubishi



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Januari 2012

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.