

# Biltest: Volvo C30 Electric



**Volvos första elbil är snygg, pigg och välbyggd. Men med en saftig prislapp!**

Det vimlar inte av snygga elbilar. Ska de dessutom vara någorlunda praktiska, blir listan ännu kortare. Kanske består den faktiskt av en enda bil: Volvo C30. Och den blir inte vanlig; till hösten 2012 ska 250 byggas och därefter kanske det inte blir fler. Det är synd, för el-C30 är en bra bil.

## Batterier ur vägen

Volvo har lyckats väl med att stuva undan 280 kilo batterier. De ligger där bensintanken normalt är, och mellan baksätena. Eftersom C30 från början är strikt fyrsitsig, har inga innerutrymmen gått förlorade – de är begränsade nog som det är. Bagageutrymmet är lika stort som vanligt, baksätet är del- och fällbart och det finns utrymme för ett par skidor mellan bakstolarna. Den enda lilla skillnaden är att elbilen har en ständigt blinkande styrlåda under passagerarstolen, som stjälar fotutrymme

## Volvo C30 Electric

**Mått:** Längd 425 cm, bredd 178 cm, höjd 145 cm, tjänstevikt ca 1 700 kg.

**Sittplatser:** 4

**Bagage:** 300 l, maxlast 284 kg, ej släp

**Batteri:** Litium-ion, 24 kWh

**Elmotor:** 82 kW (111 hk)

**Räckvidd:** 100-150 km

**Laddtid:** 6-10 timmar till fulladdat

**Toppfart:** 130 km/h

**Säkerhet:** Fem stjärnor i Euro NCAP (gäller bensinversionen). Dubbla airbags fram, sidoairbags, låsningsfria bromsar.

**Pris:** Leasing för 15 000 kr/mån exkl moms

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

för den som sitter i höger baksäte. Så långt är alltså Volvon lyckad – även om också de bästa konkurrenterna förmått lägga batterierna ur vägen.

## Elbil utan sladd

Volvo har satsat hårt på säkerheten med el-C30, batterierna är långt från alla deformationszoner och även om Euro NCAP inte fått smälla någon el-C30 är det troligt att standardmodellens toppbetyg skulle stå sig.

Hos vissa elbilar hänger antisladdsystemet inte med när elmotorn ger full kraft direkt, men Volvon beter sig perfekt även med löst grus ovanpå is. Den låga tyngdpunkten och jämna viktfördelningen gör också att bilen ligger som ett strykjärn på vägen.



I låga hastigheter är detta en mycket snabb bil, uppåt 90 km/h börjar den tappa i acceleration men den klarar ledigt samma motorvägsfart som alla andra. Då blir bullret från däcken påträngande, annars är C30 underbart tyst. Volvo har inte heller fallit till föga för lobbyn som påstår att elbilar måste ha artificiella ljud i låga farter.

Som alla andra moderna elbilar återförs bromskraften till batterierna redan när man släpper på gasen – det är väldigt sällan man behöver flytta foten till bromsen för att sakta in. Men körningen blir ryckig och därför har Volvo lagt till ett H-läge i växellådan som innebär att bilen ”seglar” när man släpper gasen, utan motorbroms. Det är förunderligt hur långt man kommer på ingen förbrukning alls. Tyvärr låter spaken irriterande högt när man växlar mellan lägena.

## Snålar inte

När vi hämtar bilen anges räckvidden till 55 km,

GRÖNA BILISTER

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.

med trekvartsfullt batteri. Vi tar oss ändå från Hammarby till Uppsala; räckvidden räknas efter hur man kört de senaste tre milen och de som kört innan mig måste ha buskört. Men för att komma fram får vi snitta 80 km/h; man känner sig liten när alla lastbilar kör om en.



De sista milen ställs bilen i ”sköldpaddsläge”, där gaspådraget begränsas och luftkonditioneringen dras ner för att spara energi. Men i motsats till andra elbilar finns inget snälläge att välja under normal färd. Däremot sparas en del el genom att Volvo installerat en etanoldriven kupévärmare som snabbt får bilen behagligt varm utan att förbruka en enda kWh.



Volvo anger upp till 15 mils räckvidd, Statoil som har den som hyrbil berättar att man i snitt kommer 8-9 mil per laddning, vintertid. Vid vårt test snittade vi 1,7 kWh/mil men då körde vi extremt försiktigt under flera långsträckor.



Elbilens klimatpåverkande utsläpp beror förstås på vilken el den laddas på – några svepande påståenden om "nollutsläpp" godtar vi inte. Medan Volvos kommande laddhybrid får grön el och varje elbil från EV Adapt kommer med en andel i ett vindkraftverk, gör Volvo inget för att se till att C30 laddas miljösamt. Svagt, men flertalet köpare laddar nog grönt.

### Ladda fram, tanka bak

C30 har kvar sitt tanklock, men där tankar man bara E85 för kupévärmaren. Tanken rymmer 15 liter, vintertid räcker det ungefär en månad. Elen laddas i fronten, med en specialsladd från Volvo som troligen blir stöldbegärlig – den är inte personlig för bilen och det finns ingen möjlighet att låsa fast den. Laddluckan är av det smäckigare slaget och i mörkret är det inte lätt att hitta var kontakten ska sitta. Slår man på strålkastarna ser man ännu mindre.

Volvo jobbar med att några C30 ska kunna laddas induktivt, genom att parkera ovanför en laddplatta. Men bilen kan inte ens snabbbladdas, laddtiden är uppemot tio timmar från tomt till fullt. Däremot tar batteriet ingen skada av att småladdas; ladda över lunchen och du har en extra mil.

### Dyrast i stan

C30 Electric är inte till salu. Den leasas för 15 000 kronor i månaden, exklusive moms. Efter tre år och totalt 540 000 kr, vill Volvo ha tillbaka bilen. Det gör C30 till en usel affär. En Nissan Leaf, med något

bättre prestanda, klart bättre utrymmen och minst lika bra säkerhet, är nästan 200 000 kronor billigare och då har man bilen kvar efter tre år, troligen med ett restvärde på i vart fall 100 000 kronor. Leaf och andra elbilar leasas för en tredjedel av Volvos pris, dessutom kan de snabbbladdas.

Det går att köra el-C30 ändå. Statoil hyr ut den för 699 spänn dygnet i Stockholm och Göteborg, Hertz/Sunfleet får den snart och några av kommunerna som tyckte medborgarnas skattepengar skulle spenderas på detta sätt lär också låta medborgarna köra den i någon form. Den som får köra eldrivna C30 utan att stå för notan själv är att gratulera.



### Vi gillar

- Prestanda
- Komfort
- Oförändrade innerutrymmen
- Design

### Vi ogillar

- Pris
- Räckvidd
- Omöjligt snabbbladda

### Överväg också

- Nissan Leaf, Volvo C30 Flexifuel (med 10 000 kr över per månad att klimatsatsa)



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann  
**Foton tagna av:** Mattias Goldmann  
**Biltestet utfört under:** Januari 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.