Mer om elbilstestet

Testet gjordes under bästa förutsättningar tre dagar i juli: varmt väder, bra väglag och landsväg med många 80-sträckor utan backar eller hinder. Avsikten var inte att göra ett hundraprocentigt vetenskapligt test utan att i praktiken se hur mycket energi laddhybrider och elbilar förbrukar vid lagenlig hastighet på svenska vägar.

Förbrukningen av el mättes genom att starta bilarna med fulladdat batteri och efter körningen mäta hur många kWh de hade förbrukat. Bensin- och dieselförbrukningen mättes på motsvarande sätt, men kan ge fler felkällor.

– Vi vet att det är svårt att mäta bensin- och diesel eftersom det kan finnas luftbubblor i tanken. Ett fel på 0,7 liter påverkar resultatet med 1 kWh per mil. Vi har därför mätt så noga som möjligt vid manuell tankning både före och efter körningen av Volvo V60 och Toyota Prius. Men vi reserverar oss ändå för eventuella felmätningar här, säger Per Lundgren, Öresundskraft.

Den tredje medverkande laddhybriden, Opel Ampera, behövde aldrig tankas eftersom den kunde gå hela sträckan på bara el – och ändå hade kraft kvar för närmare en mils körning.

Resultaten är ändå tydliga. Elbilar – och Opel Ampera – är absolut energisnålast för den som behöver köra sju mil per dag . För den som jobbpendlar och har möjlighet att ladda på arbetet är Volvo V60 ett utmärkt alternativ eftersom den i testet klarade 4,3 mil på el innan bensinmotorn kopplades in. Då kan man köra energisnålt och CO2-fritt på el i båda riktningarna.

Överraskande nog klarade däremot varken Toyota Prius eller Volvo V60 utsläppskraven på supermiljöbilar som i dag ligger på 50 g CO2 per kilometer. Även här kan dock bensin- och dieselmätningen vara en felkälla.

– I vårt test fick dessa båda laddhybrider tanka fossila bränslen och då stiger genast CO2-utsläppen, säger Per Lundgren.

Kommentar bil för bil

Volvo V60

Volvo V60 kunde köras 4,3 mil på el innan den slog över till hybridläge, det vill säga började använda fossila bränslen. Detta gör Volvon till en riktigt bra pendlarbil på sträckor under 4,3 mil enkel resa eftersom den trots sin storlek har extremt låg förbrukning.

Opel Ampera

Opel Ampera är en laddhybrid med en så kallad räckviddsförlängare som innebär att hjulen hela tiden drivs av el. Vid testet räckte batterikraften till hela sträckan så någon bensin behövdes aldrig. Det gav mycket låga kostnader och 0 gram CO2 i utsläpp. Den låga uppmätta elförbrukningen kontrollerades vid ytterligare ett tillfälle, då med samma resultat.

Toyota Prius

I Toyota Prius väljer bilen själv bästa körläge mellan el och bensin. Som förare kan man därmed inte påverka elförbrukningen. I testet utnyttjade bilen bara 3,5 kWh el men hela 1,9 liter bensin, vilket gav betydligt högre energipris per mil och högre CO2-utsläpp än övriga testade bilar.

Elbilarna: Volvo C30, Mitsubishi i-MiEV och Nissan Leaf

De tre elbilarna var som väntat snålast – tillsammans med Opel Ampera. Volvo C30 drog mer energi än Nissan Leaf och småbilen Mitsubishi i-MiEV.

**Så här beräknades kostnader och CO2-utsläpp**

Bensin och diesel

För beräkning av bensin- och dieselkostnader utgick vi i testet från gällande dagspris i Visby den 1 juli 2013: bensin 14,43 kr och diesel 14,33 kr/litern. Endast vanlig diesel fanns tillgänglig på den Shellstation som utnyttjades i Visby.

Omvandling

För att beräkna energiinnehållet i bensin utgick vi från att en liter bensin innehåller 9,1 kWh och en liter diesel 9,8 kWh per liter.\*

CO2 utsläpp
För beräkning av CO2-utsläpp utgick vi från 2 820 gram per liter för bensin och 2 980 gram per liter för diesel.\*

##### ElElpriset har beräknats till totalt 120 öre per kWh, inklusive nätavgifter (exkl. fast avgift) samt kostnad för 100 % förnybar el utan CO2 utsläpp. Priset i Visby den aktuella tidpunkten var 102,63 öre inklusive 0,9 öre/ kWh för gotländsk vindkraft.

\* källa, http://www.miljofordon.se/miljo/sa-raknar-vi-miljopaverkan