

Motor

Jonas Fröberg: Snabbladdningens diskreta charm



UPPDATERAD I GÅR 11:48 PUBLICERAD I GÅR 08:27



Bilen är framkörd mot snökanten på laddstationen i Umeå. Då räcker snabbladdarsladden. Nästan. DN:s Jonas Fröberg får parkera bilen jäms med stationen för att kunna ladda och blockera därmed för andra elbilsägare. Foto: Moa Sandström

Det är sportlovstider när många stadsbor åker norrut - mot fjäll och natur.

DN:s Jonas Fröberg kör elbilen Audi E-tron Sportback till Umeå och tillbaka till Stockholm.

En tur på 130 mil som reser en stor fråga: hur ska vi få folk att överge sina fossildrivna bilar om vi inte har fungerande supersnabbladdning - ens efter E4:an?

Elbilar är framtiden – och för att klara klimatmålen 2030 är en mycket snabb omställning nödvändig. Så: att åka elbil Stockholm–Umeå tur och retur år 2021 – det ska väl inte vara någon match?

Doff. Förardörren går igen med en diskret duns i redaktionsgaraget. En tryckning på mittkonsolens runda startknapp får instrumentpanelen att lysa.

Vi viner sakta iväg. Med 130 mil framför oss. Det är minus 4 grader och sol.



Konservativt så det förslår - Audi framstår närmast som en motsats till Teslas minimalistiska innanmäte. Foto: Jonas Fröberg

Audi E-tron är en nära fem meter lång el-suv som lanserades som Audis första renodlade elbil för två år sedan. Under förra året fick den sällskap av vår testbil – den så kallade sportback-modellen vars taklinje sluttar opraktiskt mot aktern och gör bagageutrymmet 45 liter mindre.

Men nu är det främst laddningen efter vägen som ska provas.

Där är det skillnad på snabbladdare och supersnabbladdare.

Efter de stora vägarna har flera aktörer byggt så kallade snabbladdare som kan ladda max 33 eller 50 kilowatt, men det tar tid: I en 50 kilowattsladdare kan det, som i vår testbil, ta en timme och 40 minuter att ladda en i princip tom bil full. Även att ladda upp till 80 procent tar en bra bit över en timme.

Det finns också så kallade supersnabbladdare (mer än 150 kilowatt) och med några få undantag står laddnätverket Ionity bakom dessa.



Audi E-tron hade stora problem med mjukvarubuggar när den lanserades, men testbilen fungerade klanderfritt. Foto: Jonas Fröberg

Men supersnabbladdare bygger på att elbilarna måste kunna ta emot mycket laddning. Vår testbil kan ta emot 150 kilowatt vilket gör den till en av klassledarna. Det tar då runt 20 minuter att ladda mellan 20 och 80 procent av batteriet från en supersnabb Ionityladdare.

Förvånansvärt många elbilar kan bara ladda upp till 50 kilowatt, som BMW i3, Renault Zoe, Lexus UX 300E eller Mazda MX-30. Det gör att de aldrig kommer att ha nytta av supersnabbladdarna. Frågan är om alla köpare förstått det.

Vi avancerar norrut på Essingeleden i en välisolerad kupé. Kraften på totalt 360 hästkrafter kommer inte lika abrupt som i flera andra elbilar. En stor anledning är att bilen, med sitt stora batteri, väger hela 2,7 ton. Det är lika mycket som två VW Polo.

För att köra elbil långt i Sverige i dag krävs abonnemang hos 6–7 olika aktörer som alla har olika appar och laddbrickor – och prissystem. Vi ska därför testa egen Audis så kallade ”Charging Service” där bilföretaget samlat tre stora laddaktörer – Bee, Eon och Ionity – i ett speciellt kortabonnemang.



Audi E-tron är på flera sätt en gammeldags elbil: den bygger på VW-koncernens gamla fossila suvplattform (MLB Evo), den har inte så kallad OTA, uppdateringar via nätet (förutom några mindre funktioner) och den är väldigt väldigt tung: 2,7 ton i tjänstevikt innebär dubbelt så tung som lilla (i och för sig fossila) VW Polo. Foto: Jonas Fröberg

Första stoppet: Vi rullar in till Bee-laddaren i utkanten av Gävle. Med endast 3 miles räckvidd kvar sprider sig lyckan i magen – det är ingen kö på den enda laddstolpen. En minut senare byts lyckan mot skam, när jag möter fem ledsna blickar från familjen i en annan elbil som kom precis efteråt. Så möter min blick felmeddelandet på laddarens display: ”Fel vid laddning kommunikationsproblem. Stäng av motorn.” En minut senare kommer ett annat felmeddelande. Det är 10 minusgrader ute. Den trevlige mannen på telefonhjälpplinen får laddstolpen att hoppa igång. Det ska ta 107 minuter att ladda fullt.

Inne på macken, en meter från kaffebordet, plingar det ideligen när ytterdörren automatöppnas. Det drar kallt vid fötterna.

Fulladdad visar bilens färddator 27,3 mils räckvidd. Det är långt från den angivna räckvidden på 40,5 mil (44,6 mil med original 19 tums hjul – vår testbil hade 20-tumshjul). Audis representanter pekar på bland annat kallt batteri som förklaring. Att vår testbil i snitt under resan drog 2,7 kWh el per mil i stället för angivna 2,19 kWh spelar också in.



Två ögon, ett kysande från Ingolstadt och ett fyrkantigt fönster på bagarstugan i Ångermanländska Myckelgensjö. Testbilen är extrautrustad med så kallad Matrix LED-teknik i strålkastaren som innebär smarta kameror som ser andra fordon och bländar av helljus enbart för dessa – medan resten av vägen samtidigt lysas upp av helljuset. Foto: Jonas Fröberg

Efter ytterligare 21 mil norrut är vi framme hos Ionitys supersnabbladdare med 350 kilowatt i Sundsvall. Där laddar jag fullt på drygt en halvtimme.

Ionity har inga fler supersnabbladdare norr om Sundsvall (förutom en utanför Åre. Dessutom har Luleå Energi en i Luleå, vilket inte hjälpte oss).

Annars är hela norra Sverige en stor vit fläck.

Förutom för ett bilmärke.

Tesla har sedan åratals en svårslagen kombination av bilmodeller med långa räckvidder som kan ta emot mycket laddning snabbt – och ett eget rikstäckande supersnabbladdarnätverk.

Ionity har en annan svaghet för E4-resenärer på väg norröver: Det finns en lucka på 23 mil mellan Uppsala och Hudiksvall och eftersom få elbilar går längre än 20 mil när det är kallt, så... ja, du fattar.





Var. Är. Bakspeglern? Den är ersatt med kamera - vars bild projiceras på dörrsidan. Jag försöker backa. Den naturliga avståndsbedömningen är borta. Det lyser vitt överallt runt bilen i de små skärmarna vars placering nere i dörren trots över 100 mil i bilen känns malplacerad. Jag vrider mig bakåt - bakåtsikten genom den minimala bakrutan och de sluttande sidorutorna ger ingen hjälp. Ett tips: beställ inte detta för 14.500 kronor.
Foto: Jonas Fröberg

Efter ett laddstopp i min hemmakommun Nordmaling där felmeddelandet bara lyste en minut innan den lagade sig själv ankommer jag till Umeå strax före midnatt – efter 11,5 timmar.

Jag ska bespara er nedresans detaljer – men kan nämna att laddaren i Ångermanländska Docksta aldrig gick i gång – trots flera försök till återstarter via telefonsupport under 20 minuter i 16 graders kyla. Då var det 5 mils räckvidd kvar med 6 mil kvar till nästa stad Härnösand. Den dagen blev händelserik.

Till slut står jag vid Ionityladdaren i Södertälje, i närheten av där testbilen ska lämnas.

Med 2 procent kvar av batteriet sprider sig ett lugn i mellangärdet. Då ger laddstolpen ett felmeddelande: den tror att bilen redan laddat färdigt.

När jag försöker dra kortet en tredje gång meddelar skärmen: ”Fel: ogiltigt kort. Försök med annat kort”.



Varför har Audi e-tron kvar startknappen? En elbil behöver ju inte startas? Bland annat Polestar 2, VolXC40 i elversion och Tesla har inga starktknappar, utan bilen ”väcks” genom olika sensorer när man sätter sig i förarstolen. Foto: Jonas Fröberg

Mannen på Ionitys telefonlinje är ett dygdemönster av vänlighet. Till slut laddas bilen.

Vissa kanske tar allt detta som intäkt för att behålla fossila bilar. Det är det riktigt farliga med dagens situation: Det finns flera initiativ. OKQ8 ska bygga ut stort. Och det är än med mer

supernabbaddning på gång, bland annat en Ionityladdare i Gävle.

Men det räcker inte. Så om någon i regeringen läser detta: är det måhända dags att släppa sargen?

Laddpriser och abonnemang

Audis abonnemang (men inte laddning) är kostnadsfritt för kunderna det första året och därefter kommer en månadskostnad på 189 kr. Då laddar man hos Ionity 3:30 kr/kWh, hos Bee för 5:40 kr/kWh och Eon för 5:20 kr/kWh.

Annars kostar laddning hos Ionity 8:70 kr/kWh.

Med samlingstjänsten Plugsurfing kostar det 11:42 kronor att ladda hos Ionity.

Utbyggnader på gång

OKQ8 ska bygga 300 laddstationer med supersnabbaddare på 150 kW. Trafikverket ska fördela 150 miljoner kronor under åren 2020–2022 på laddinfrastruktur i glesbygd. Den 15 februari öppnar en bidragsomgång till bland annat Västerbotten och Västernorrland.

Audi E-tron Sportback 55 Quattro Proline edition hyb

Miljö

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km vid blandad körning.

Förbrukning blandad körning el: 2,19 kWh/mil.

Ekonomi

Pris/förmånsvärde/privatleasing i kronor: 897 500 (testbilen 1 105 800)/3 651 (5 120) /12 000 (16 250)

Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16.000 mil.

Miljöförmåner: Ja. 60.000 kronor. (70.000 kronor efter 1 april)

Teknik

Motor: Två tvärställda elmotorer. Elmotor fram 184 hk (135 kW). Elmotor bak: 224 hk (165 kW) Total effekt 360 hk (265 kW), 561 Nm. Men i ett s k "boostläge" 408 hk.

Batterikapacitet, netto: 86,5 kWh.

Max laddeffekt: 150 kW.

Drivning: Fyrhjulsdraft.

Växellåda: 1-växlad reduktionslåda.

Acceleration 0–100 km/tim: 5,7 sekunder.

Toppfart: 200 km/tim.

Räckvidd el på papperet enligt WLPT: 44,6 mil – men för testbilen med 20-tumshjul: 40,5 mil.

Dragkrok: Ja. Maximal släpvagnsvikt: 1.800 kg. Kostar 7.400 kronor.

Digitalt

Pekskärm: Ja. Buggarna tycks borta, snabb respons.

App: my-Audi med vilken man kan starta fjärrvärmern, se statistik, laddstatus, förplanera rutt, instruktionsbok.

Apple Carplay/Android auto: Ja/Ja

OTA (nätuppdatering): Njae – det går att uppdatera viss infotainment och kartor – inget mer.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 490/193/158 centimeter.

Bagagevolym: 615/1.665 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: 2.698 kg.

Betyg del för del

Köregenskaper: 3

Säkerhet: 4 (Maximala 5 stjärnor i det europeiska krocktestet Euro-Ncap)

Miljö: 4 (ej full pott p grund av hög förbrukning)

Komfort: 4

Ekonomi: 2

Totalbetyg: 17 av 25

Plus

Hög kvalitetskänsla

Hög snabbladdeffekt (150 kW)

Minus

Kort räckvidd med tanke på pris

Har inte OTA (uppdateringar via nätet på vitala funktioner)

Tung

[Läs mer: Fler artiklar om elbilar](#)

TEXT

Jonas Fröberg

jonas.froberg@dn.se