

# Mercedes rullar ut Vito med eldrift



**BERLIN. TYSKLAND.** Mercedes-Benz kommer att satsa på ren eldrift genom hela transportbilsprogrammet. Först ut är eVito i mellanstora skåpklassen. Svensk Åkeritidning har fått titta närmare på skåpbilen som blir en viktig pusselbit i Mercedes transportbilsprogram.

**Text & Foto:** Bosse Norvinge

**M**ercedes-Benz satsar på hel-elskonceptet och lovar att det inom en nära framtid kommer att finnas elversioner av skåpen genom hela transportbilslinjen. eSprinter och Citan kommer under 2019, men först ut redan nu är det eVito, en direkt efterföljare till Vito E-Cell som presenterades hösten 2010 och som inte riktigt



lyckades som modell även om några gick på långtidshyra här i Sverige. Mercedes-Benz har stark tilltro till nya eVito. Dessutom utlovas mycket mer än bara en bil utan även kompletta lösningar. Kunden sätts i centrum med ett omfattande kundstöd innefattande analyser, kalkyler och konsultation som erbjuds både före, under och efter elbilsinvesteringen.

**FÖRUTOM DEN SJÄLVSKRIVNA** miljövänligheten utlovas med eVito ett likvärdigt totalt ägarkostnadskoncept, TCO, som vanliga Viton. Minussidor som ofta hörs i elfordonssammanhang är höga investeringskostnader, ett smalt utbud och att räckvidden är otillräcklig, men Mercedes-Benz uttrycker att dessa nackdelar kan räknas bort med nya eVito.

**I SIN GRUND KOMMER EVITO** i två hjulbaser – 3,20 och 3,43 upp till 6,6 kubiks skåpsvolym.

Totalvikt 3,2 ton och maxlasten uppges bli 1 073 kilo vilket är bra i elbilssammanhang.

**EFFEKTEN ÄR PÅ 84 KW.** I elektriska sammanhang räknas det som bekant ofta i kilowatt, vilket Mercedes-Benz gärna gör även i både bensin- och dieselsammanhang. Men vi håller oss ändå kvar med väl inkörda hästkrafter, och då är det 114 sådana. Vridmomentet är 300 Nm.

Alla komponenter för drivningen som elmotor och laddare sitter i ett paket under motorhuv. Det gör att eViton kan byggas på samma lina som förbränningsmotor-Viton.

**BATTERIENHETEN LIGGER UNDER** lastgolvet och innefattar tre batteripack på vardera 41,4 kW.

Det är alltid en fråga om räckvidden, något som i regel ligger elfordonen i fatet. Men Mercedes-Benz

utlovar tillräcklig räckvidd för segmentet. Med last upp emot 15 mils räckvidd, och under sämsta förhållanden 10 mil beroende på hastighet, vikt, yttre temperatur, väglag och användande av AC och värmare samt topografin, även om en uppförsbacke oftast leder till en nerförsbacke där en del av energin kan genereras tillbaka i batterierna.

**ATT JÄMFÖRA MED FÖREGÅNGAREN** Vito e-Cell så utlovades då 13 mil. Effekten har ökat med 24kW/32hk och lastförmågan har förbättrats en smula sedan dess. Med egna utredningar har Mercedes-Benz sett att den typen av transportbilar håller sig i staden inom en aktionsradie på 10 mil och oftast på samma rutt. Det är den sammanfattningen som legat till grund för batterivalet för att slippa ha överdrivet stort batteri att behöva släpa med sig. Batterierna laddas upp på sex timmar, samma tid som utlovades gamla Vito e-Cell. Men kundgruppen kör som sagt nästan uteslutande på dagtid och

har då möjlighet att ladda batterierna under längre tid på nätterna.

**ÖVRIGA FORDONSKOMPONENTER** som belysning får sin energi på traditionellt vis genom 12-voltsbatteri. Det laddas upp av högspänningssystemet. Däremot noterade jag inga LED-ljus som ytterligare skulle kunna få ner energiförbrukningen.

**BAKOM RATTEN VERKAR ALLT** som vanligt förutom instrumenteringen. Till vänster den stora hastighetsmätare men till höger har varvräknaren ersatts med en energimätare som visar den mängd energi som går åt för tillfället. Det nedre blå fältet hur mycket som återladdas under motorbromsningen. Mellan mätarna får föraren uppgift i procent om hur mycket laddning batteriet har och hur många kilometer som bilen kan gå innan det är slutkört.

Därtill hastigheten digitalt och växelläge samt motorbromsläge.

**ATT KÖRA DEN ÄR LÄTT.** Bara lägga växelväljaren i D-läge och gasa. Växellådan är en traditionellt fungerande automatlåda med vissa modifieringar. Drive-läget är uppdelat i tre steg – D minus, D och D plus vilket väljs med paddlarna under ratten. Och då beroende på hur mycket återladdning och motorbroms som önskas. På D minus rullar bilen fritt när gaspådraget släpps med då laddas inte batterierna upp. På D plus bromsar den upp ordentligt samtidigt som mycket energi går tillbaka till batteriet. Och just i stadstrafik fungerar detta ypperligt med alla start och stopp. Kör föraren bara hyfsat rätt så behöver inte färdbronsen användas utan bara att paddla sig ner i fart, på liknande sätt som med tunga lastbils motor- och retarderbroms.

” Alla komponenter för drivningen som elmotor och laddare sitter i ett paket under motorhuven. Det gör att eViton kan byggas på samma lina som förbränningsmotor-Viton.



**ACCELERATIONEN ÄR UTÖVER** det vanliga då all kraften kommer explosionsartat på en bil med eldrift. Det gäller att trampa försiktigt, och på förseriebilarna vi körde var ESP:n bortkopplad enligt något reglemente. Men till produktionen kommer detta vara åtgärdat vilket också gällde en stor röd nödstoppknapp som satt fastskruvad uppe på instrumentbrädan. Det var bara en tillfällig nödlösning tack och lov.

**SKÅPBILS-VITON ÄR GENERELLT** fartbegränsad till 80 km/h efter kundönskemål för att hålla ner energiförbrukningen och mer ska inte behövas i de miljöer den är tänkt för, men kan ändå beställas satt till 120 km/h. eVito är oerhört lättkörd med lätt el-

servostyrning, men fortfarande känns mycket som sagt igen från normal-Viton. Tyvärr erbjuds därför heller inte någon snällare varningssignal i tystare miljöer. Här är det stora signalhornet som gäller för att göra sig uppmärksam.

**I TYSKLAND KOMMER DEN ATT** kosta 39 900 euro plus skatter. Då ingår batterierna som alltså inte leasas och livslängden på batteripaketet garanteras till åtta år. Tillverkaren tror samtidigt att det kommer att finnas en bra andrahandsmarknad när bilen blir tre-fyra år.

**NÅGRA SVENSKA PRISER** finns alltså inte i nuläget då det ännu inte är klart när den kommer hit. ●