

Motor

Forskare: Elbilen blir allt snabbare lönsam

UPPDATERAD 2019-05-11 PUBLICERAD 2019-05-11



Sven Borén vid Blekinge Tekniska Högskola Foto: Patrik Lindgren

Elbilen har högre inköpspris, men vinner på lägre driftskostnader jämfört med motsvarande fossilbil. Brytpunkten när elbilen kommer ikapp blir allt lägre, menar Sven Borén, som doktorerat på hur elbilar och elbussar kan bidra till en strategisk hållbar utveckling.

Tidigare uträkningar Sven Borén vid Blekinge Tekniska Högskola gjort visade att det tog nio år för en eldriven Nissan Leaf att komma ner till en fossilbil i motsvarande storlek i kostnad. Nu kan det ske redan efter tre år.

– Med den efterfrågan vi har i dag på elbilar behöver man inte behålla elbilen särskilt länge. Värdet går ned med samma procentsats som andra, konventionella bilar, säger han.

– I dag kan det vara lägre årskostnad för en VW e-golf jämfört med en 130 hk bensindriven Golf redan efter tre år. Jämför vi Kias e-Niro med Niro hybrid så kan motsvarande brytpunkt vara

sex år, vilket jämfört med Golf inträffar senare beroende på att Niro hybrid har så låg bensinförbrukning, säger han.

Hur ser du på oron för höga miltal på elbilar med tanke på batteriets livslängd?

– Garantin på åtta år och 80 procent kapacitet verkar utifrån erfarenheter med Nissan Leaf och Tesla Model S inte vara något problem att hålla, om det nu inte är så att den tidigare ägaren har laddat ur och upp till 100 procent och därmed nyttjat en hel laddcykel ofta. Då sjunker livslängden, men det är i dagsläget svårt att säga exakt hur mycket på grund av för lite erfarenhetsdata.

Om ekonomin inte är ett problem, varför köps det inte fler elbilar?

– Jag känner flera personer privat som inte kan tänka sig köpa en elbil för att det är för nytt. Sedan finns det ett problem med räckviddsångest, vilket jag, efter egen erfarenhet med en Nissan Leaf under två år, tycker har varit berättigad. Nu finns det ju bilar som går 30-40-50 mil utan att kosta som en Tesla Model S, och då är det ju en annan femma.

Vad händer på marknaden om Volkswagens nya elbil ID verkligen får en prislapp på 250.000 kronor?

– Jag tror att den blir en riktig ”game changer”. De flesta människor köper med plånboken och det är många människor som kan tänka sig köpa en VW.

Men rimligtvis måste det påverka andrahandsvärdet på andra elbilar?

– Det finns en risk för värdefall, men jag tror personligen att en hel del bilköpare är märkestrogna.

Hur ser du på laddhybrider?

– Jag tror att laddhybrider är ett bra steg för de som inte vågar välja elbil, men kostnadsmässigt ger de inga direkta fördelar om man inte kör kortare sträckor på några mil och sedan kan ladda. Jag tror att laddhybrider fungerar under en övergångsperiod för att de har sin styrka i lång räckvidd.

Är inte BMW i3 med räckviddsförlängare den optimala bilen? Lång räckvidd på el, och en liten bensinmotor om det någon gång kniper.

– Jag håller med dig, om den hade gått att köra på ett miljöbränsle, till exempel E85. Jag tycker det är väldigt konstigt att de flesta laddhybrider inte går att köra på biogas, E85 eller HVO för dieslbilar, speciellt som kundkretsen ofta är miljövänner. Volkswagen har ju stor erfarenhet av etanol- och gasdrift. Varför låter man inte deras Passat GTE anpassas för E85? Det går exempelvis att köra en Volvo laddhybrid på klimatsmarta HVO100 från slaktavfall.

Vad tror du om andrahandsvärde för laddhybrider?

– Andrahandsvärdet ska man absolut inte vara rädd för. Jag tror tvärtom att begagnatvärdet på elbilar och laddhybrider kommer att stiga i takt med att vi närmar oss 2030 då försäljningen av nya bensin- och dieslbilar ska stoppas. Det är däremot kostnaderna för laddhybrider man kan ha ett litet frågetecken för.

Menar du att laddhybriderna är dyra?

– Ja. De har ju servicekostnader som bensin- och dieslbilar. Det är dubbla system och det kostar mer i service.

Hur länge tror du att elbilssubventioner behövs?

– Jag tror inte att de behövs om några år när exempelvis Volkswagen börjar sälja sin elbil ID. Men just nu är det viktigt att ge 60.000 kr i rabatt till elbilar för att få fart på försäljningen.

Tror du att vi får tillbaka kilometerskatten i Sverige?

– Jag tror att vi får något liknande i alla fall.

Förutsättningar

Helförsäkring. Trygg Hansa för 47-åring i mindre svensk stad (35.000 invånare), 1.501-2.000 mil/år, självrisk 4.500kr.

Värdeminskning. 35% de tre första åren (16% 2019, 13% 2020, 11% 2021) och sedan 10% efterföljande år.

Energipris. Priserna ökar årligen enligt föregående 10-års period med 3% för bensin och 1% för el. Utgångspriser för 2019 är 16kr/l och 1kr/kWh.

Energianvändning. Enligt WLTP-cykeln. Laddning mestadels hemma ger elbilskostnad på 2 kr/mil vid 0,16 kWh/km.

Nypriser 2019. Inklusiv miljöbonus och laddbox á 8.000 kr för hemmabruk.

VW e-Golf: 376.900 kr

VW Golf 1,5 TSI: 244.900 kr

Kia e-Niro: 392.900 kr

Kia Niro Plug-In Hybrid: 277.100 kr

Kia Niro 1,6 Hybrid: 220.900 kr








Så mycket kostar det att äga olika elbilar



Mikael Stjerna

Annon

Jämför alla kreditkort på Kortio.se

Kort	Årsavgift	
 EasyLiving	0 kr 195 kr	Mer info
 Norwegian-kortet	0 kr	Mer info
 Preem Mastercard	0 kr	Mer info
 Ikano Bank - Ikano Kort	0 kr	Mer info
 Mitt kort+ från Santander Consumer Bank	0 kr 195 kr	Mer info
 Supreme Card Gold	245 kr	Mer info
 Supreme Card World	1068 kr	Mer info

En tjänst från 

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt