

Så mye koster elbilen

Elbilen knuser bensin-bilen dersom du bor i bystrøk og farter mye. Sjekk hvor mye du kan spare på å kjøre miljøvennlig.

– Miljø veier tyngst for ti prosent av kundene. For resten er det økonomi og framkommelighet som gjelder.

Daglig leder Johan Sylte hos Carpoint i Trondheim merker økt pågang etter at byen nylig fikk nye bomstasjoner. Bom- og parkeringskostnadene kommer fort opp i 100 kroner dagen for folk som kjører vanlig bil og bor utenfor byen. Elbilen går gratis i bomringen, og skir glatt gjennom kollektivfeltet i rushtrafikk.

– I Tønsberg er det langt flere elbiler enn i Sandefjord, selv om byene er omtrent jevnstore. Årsaken er at Tønsberg har bomring, mens Sandefjord ikke har det, sier prosjektleder Ole Henrik Hannisdahl (bildet) i Grønn Bil.



Buddy billigst

Kjøremønstret avgjør hvorvidt elbilen lønner seg for deg. Med moderate bom- og parkeringskostnader på 200 kroner per arbeidsuke for en tradisjonell bil, er småttiser som Buddy, Reva eller nykommeren Tazzari Zero det beste valget nesten uansett kjørelengde. Velger du den sikrere og mer avanserte Think, bør du tilbakelegge minst 10 000 kilometer i året for at elbilen skal lønne seg.

– Det er et tydelig skille mellom de som bruker bilen til og fra jobben hver dag, og de som ikke gjør det. Hvor man bor i landet, spiller også en avgjørende rolle, sier salgsdirektør Richard Waitz i Think.

Med de forutsetningene vi har lagt til grunn (se tabell), koster elbilen omtrent det samme uansett hvor langt du kjører. Strømregningen øker riktignok ved flittig bruk, men når «full tank» koster en femmer, blir utslagene små.

For bensinbilen øker både bompeng- og forsikringskostnadene dersom du kjører mye. Vårt regnestykke viser at en bensinbil av

den minste typen koster 34 000 kroner i året dersom du kjører bare 5000 kilometer. Økes den årlige kjørelengden til 15 000, koster bilen 56 000 kroner.

Lar familiebil stå
Bedriftskunder og offentlige virksomheter har ofte et kjøremønster og et plassbehov som passer perfekt til elbilen. For privatkundene er elbilen en typisk nummer to-bil. Lite plass og begrenset rekkevidde gjør at den ikke erstatter en tradisjonell familiebil. Men ifølge salgsdirektør Waitz i Think bruker fleste partene av kundene elbilen flittigere enn familiebilene, nettopp fordi de vil spare penger.

Flere av Buddy-kjøperne hos Carpoint i Trondheim kjører fem-seks mil til og fra jobb hver eneste dag, forteller daglig leder Sylte. Det tilsvarer en årlig kjørelengde på 12-15 000 kilometer.

– Jeg kjører selv en Buddy til og fra jobb, sommer som vinter, og har aldri hatt problemer, sier han.

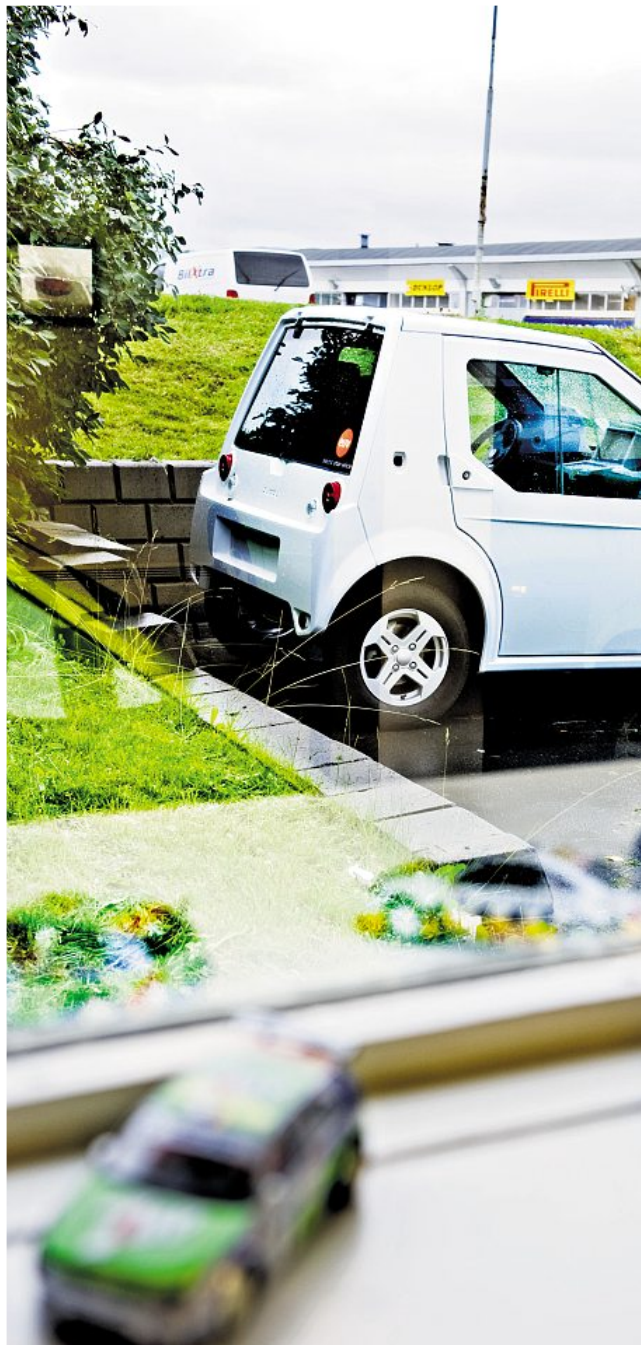
Tor salget tar av

For øyeblikket finnes det bare en håndfull elbilmodeller å få kjøpt i Norge. Allerede i høst ventes giganter som Nissan, Opel og Mitsubishi å komme med modeller som tar opp konkurransen med tradisjonelle familie-biler. På sikt vil det komme en rekke ladbare hybridvarianter, det vil si biler med både bensin- og elmotor, og med batterier som kan lades via stikkkontakten. I dag tøffer knapt 3000 elbiler rundt på norske veier. I 2020 kommer antallet til å passere 200 000, tror Hannisdahl i Grønn Bil.

– Da vil elbiler og ladbare hybridere stå for halvparten av nybilsalget, spår han.

Selv om økonomi ofte er av gjørende, er nordmenn flest opptatt av å kjøre miljøvennlig. I en undersøkelse forsikrings-selskapet Tryggesta gjennomførte i 2009, svarte to tredeler at de er svært eller ganske opptatt av miljøaspektet ved anskaffelse av ny bil.

– Målet er at det også skal lønne seg for flest mulig å velge elbil. Markedet for slike biler må kunne stå på egne bein, sier Hannisdahl.



Sparer penger

Gratis parkering, gratis passering av bomstasjoner og anledning til å kjøre i kollektivfeltet er noen av fordelene med å kjøre elbil i Trondheim. Foto: LENA KNUTLI

Advarer mot sikkerheten

Øyvind Solberg Thorsen i Opplysningsrådet for veitrafikken ville aldri funnet på å frakte barna i en av de minste elbilene.

Modeller som Buddy og Reva er registrert som motorsykler, som har helt andre sikkerhetskrav enn en personbil.

– Jeg personlig ville ikke fraktet barna til barnehagen i en Buddy. Som et råd til andre ville jeg sagt at det ikke burde være noe problem så lenge man kjører i tettbyggt strøk med fartsgrense opp til 60 km/t. Think ville jeg ikke hatt noe problem med. Jeg synes skillet går der, framholder Thorsen. Trygg Trafikk er langt på vei enig.

– Må du innom en vei med høy fartsgrense på vei til skole eller barnehage, ville jeg valgt en modell som er bygget for det, sier kommunikasjonsjef Kristin Øyen.

Hannisdahl i Grønn Bil er ikke kjent med at elbiler har vært innblandet i ulykker med alvorlig personskade i Norge. Men også han ville vært skeptisk til å kjøre ungene på motorveien inn til Oslo i en av de minste elbilene.

– Det er en bil som er laget for lav hastighet i bymiljøer, og har et sikkerhetsnivå som speiler det. Jeg ville ikke basert meg på den bilen som barnehagebil i 90 km/t.

Sylte i Carpoint sier han ikke ville hatt noen betenkeligheter, blant annet fordi fører og passasjerer er beskyttet av en stålramme. I tillegg er ikke elbilsjåføren helt som andre sjåfører, påpeker han.

– Dette er folk som tenker på andre ting enn bare seg selv. Det gjør dem til en litt annen type trafikant enn SUV-sjåførene, sier Richard Isdahl-Engli i forsikringselskapet Liveo.

Finner modellen som passer

Tall er ikke det eneste du må holde styr på når du kjøper ny bil. I dag lanseres en egen elbilvelger som hjelper deg med å finne den riktige modellen.



I dag er det norske markedet for elbiler ganske oversiktlig. I framtida blir det atskillig mer å velge i. Grønn Bil har utviklet et eget dataverktøy som gjør valget enklere.

Elbilvelgeren gir oversikt over alle elbiler og ladbare hybridbiler som tilbys i Norge, og vil bli oppdatert når det kommer

nye biler på markedet. Her kan alle legge inn egne krav til for eksempel sikkerhetsutstyr, topphastighet, pris, rekkevidde og plass, og umiddelbart se hvilke biler som tilfredsstiller kravene, sier prosjektleder Ole Henrik Hannisdahl.

Elbilvelgeren finner du på www.gronnbil.no. For deg med dataskrekk finnes en brosjyre på godt, gammeldags papir som tar deg gjennom kjøpsprosessen.



El vs bensin	Buddy	Toyota	Think
	Elbil	Aygo* Bensin	Elbil
Verditap + kapitalkostnad	25 176	20 168	42 395
Vedlikehold/batterikostnad	7 900	3 669	2 650
Drivstoff	1 000	5 850	1 400
Årsavgift	390	2 750	390
Forsikring	1 736	3 548	2 085
Parkering + bom	0	9 400	0
Total kostnad per år	36 202	45 385	48 920

Tabellen viser totalkostnad i kroner per år med en årlig kjørelengde på 10 000 km. De faktiske kostnadene varierer kraftig med bruksmønstret. Vi har forutsatt bompeng- og parkeringskostnader på 200 kroner per arbeidsuke dersom bilen går på bensin/diesel. Regne-stykket forutsetter at kjøretøyet byttes ut etter fem år. Rentesatsen er 7 prosent. Buddy-eiere med blybatterier må påregne ett batteriskifte i løpet av perioden. På Think har batteriet en levetid på 7-10 år, slik at batterikostnaden gjenspeiles i verditapet. Pris på forsikring er angitt for en kvinnelig bergenser (40) med full bonusopptjening.

*) Gjennomsnitt for kjøretøyklassen mikrobiler, bestående av Peugeot 107, Citroën C1, Toyota IQ, Toyota Aygo og Smart Fortwo

Kilder: Grønnbil.no, If, Liveo, Think | Grafikk: eva.setsaas@adresseavisen.no

www.telehuset.no
telehuset
Høy kunnskap. Lave priser.



1 499,-

HTC Desire

HTC Desire er med sin 1 GHz prosessor ideell til surfing på Internett og deling av filer. 5 Megapixel med autofokus og Led blitz. Android 2.1.

Prisen er eks mva og forutsetter abonnemnet **Bedrift Proff** i 18 mnd. Fri etablering.

Bedrift Proff

– for deg som ringer mye

Månedspris	199
Minuttpris	0,39
SMS	0,59
MMS	1,59
Startpris	0,59

Ingen tillegg til andre mobilnett. Alle priser er eks mva.

Andre priser gjelder i utlandet. Vilkar på telenor.no/bedrift



Kontakt oss på tlf: 815 44 400 eller www.telehuset.no



telehuset

www.telehuset.no