{jcomments on}

Da var endelig turen kommet til den elbilen som mest sannsynlig har de aller lengste røttene inn i fortiden. Sist helg sto en svart Buddy til disposisjon for hyperelbilisten Øyvind Lunde.

Tung opplevelse i Danmark

Tidlig på 2000-tallet på et elbilarrangement i Løgstør i Danmark hadde jeg min første tur i et eksemplar av denne elbilen. Tror det var en Kewet Eljet-3, det vil si tredje generasjon som var mer som en prototyp å regne. En blytung (bokstavelig talt) liten tass med manuell girkasse og clutch, som i følge eieren på en god dag klarte 12-15 km før den var tom for strøm. Bilen hadde også noen kilometer på baken, og den var ikke akkurat av sorten som fristet til å gjøre forsøk på å oppnå bestetider på banen vi hadde til disposisjon. Det handlet mer om å overleve helt fram til mål.

Fra Kewet til Buddy

Elbilen Buddy har sitt opphav i Danmark. Der var ambisjonene store, men etter få år gikk prosjektet overende med et brak. Restene av konkursboet ble kjøpt opp av entusiastiske sjeler i

det norske firmaet Kollega Bil AS. Etter hva jeg kan huske, prøvde de over noen år med små ressurser å produsere versjonen Kewet City-Jet 5, femte generasjon av kjøretøyet.

Årsproduksjonen var et titallsbiler for et liten gruppe entusiastiske kunder. Etter hvert som det ble mer fokus på elbiler da kollektivfeltet ble åpnet for dem, ble det satt fart i sakene og konseptet Buddy så dagens lys i 2005. Det ble da sjette generasjon med nytt ytre og kraftig redusert vekt. Sistnevnte tiltak for å komme inn i kategorien firehjuls motorsykkel. Der er kravet at kjøretøyvekten skal være under 400 kg eksklusiv batterier.

Kjøretøyet ble solgt som en rendyrket bybil der det ikke ble lagt skjul på at den trives best innenfor Ring 3. De som hadde ambisjoner om stort mer enn dette på salgsmøtet, ble vel i realiteten frarådet å kjøpe den lille elbilen. Det er kanskje ikke så oppsiktsvekkende at resultatet av denne salgsstrategien, bidro til at det ble etablert en gruppe med svært fornøyde kunder som fikk dekket sitt daglige transportbehov i nærmiljøet. Buddy har definitivt sin sterke fanskare i Norge, men også internasjonalt .

Kewet og Buddy i flere generasjoner.
Fra venstre: Kewet 1-5, Buddy 1.versjon, BuddyCab 2.versjon og Buddy 3. og si

Til oppgradert Buddy

Buddy generasjon 7 med siste ansiktsløftning i 2009 var ikke bare et nytt ytre, men også en kraftig forbedring av kjøreegenskapene med større sporvidde foran og nye komponenter i understellet som gjorde bilen mer stødig i høyere hastigheter. Det sistnevnte var ikke de tidligere utgavene spesielt berømte for.

I motsetning til Tazzari som er omtalt som designbombe, er Buddy noe mer diskret, for å si det mildt. Kanskje til og med litt femi i forhold til testosteronbomben Tazzari. Ser ikke bort fra at Buddy av den grunn appellerer mer til kvinner enn menn. Mange kvinner kan styre seg for testosteronbomber enten de har to ben eller fire hjul – ihvertfall de smarteste utgavene av kvinnene

Rekkeviddeangst?

Jeg må erkjenne at forventningene mine til Buddy ikke var så mye høyere enn før jeg skulle kjøre Tazzari. Faktisk var jeg for første gang plaget med en anelse av «rekkeviddeangst». Noe som faktisk i mange år har glimret med sitt fravær. Jeg hadde fått hint om det ikke var mulig å holde fartsgrensen i motbakkene nordover RV4. Det ble ikke bedre av at jeg ble tilbudt gratis tauehjelp om jeg gikk tom for strøm på veien. Men, jeg har vært ute før en vinternatt med elbil og batterier i dårlig humør. Det var bare å stupe i det. .

Bilen leveres også med blybatterier, men utgaven jeg fikk kloa i har batterier med kjemien nikkelmetallhydrid (NiMh). Noe som virker å være driftsikkerheten selv om man tar med i betraktningen at det tilbys 10 års garanti på batteriene. NiMh har langt høyere energitetthet enn blybatterier og ca 20-30% høyere enn NiCd som satt i gamle Thinker og PSA-biler. Dog en energitetthet et lite stykke under litium og Zebra.

Samtlige tester til nå har blitt fullført på 80-85 minutter. Jeg rullet Buddyen i vei ut i Glenneveien, startet stoppeklokka og var spent på når jeg ville være tilbake igjen.

Ikke mye ekstra

Det må sies at elbilen er liten og at «sofaen» gir en følelse av å sitte med rimelig rett vinkel i kneet i en liten lastebil. Tiltross for mine lange ben var det mulig å finne en noenlunde komfortabel sittestilling. I motsetning til Tazzari var det mer transmisjonsstøy i lave hastigheter og noe skrangling i dørene.

Kjøretøyet er kjemisk fri for alt annet enn det du MÅ ha for å komme frem. En enkel lystrykknapp er alt man betjener for å velge forover eller revers. Kan vel bare slå fast at noen «regnknapp» som på Tazzari, ikke var savnet. Uansett kom regnet høljende ned noen mil nordover i dalen.

Det eneste kjøremoduset har en «gasspedal» som er langt mindre følsom enn Tazzaris utgave. I tillegg var topphastigheten begrenset ved at effekten ble faset ut i takt med antall kilometer i timen du passerer ca 70-. I praksis sitter du igjen med akkurat nok til å makte 80 km/t på flatmark, og kanskje 85 om du får hjelp av medvind i unnabakke og har et snev av hjemlengsel. Noe behov for finjustering av gasspedalen var derfor helt unødvendig. Praktisk talt hele veien var den i bunnen der fartsgrensen var over 70. Strømsparingen var det derfor elbilens egen

regulator som stod for.

Kjøretøyet er kvikt nok i hastigheter opptil 60 km/t, men derfra og videre går det seigt. I landeveisfart var støyen derimot langt lavere i kupéen enn hva jeg opplevde i Tazzarien. Det var noe luftstøy i dørkonstruksjonen da denne ikke var helt tett. Det samme var det faktisk i Tesla (uten sammenligning forøvrig). Buddyen var overraskende retningsstabil på sine 145/82/13 «helårsdekk». Noen sporing klarte jeg ikke å føle noen tendenser til. Både på veien nordover og sørover ble det en kort avstikker for å slippe forbi de som helst ville kjøre raskere enn fartsgrensen.

Men kjører langt nok

Det skulle vise seg at alle dystre spådommer om rekkevidde var totalt feilaktige. For å få en noenlunde riktig gjennomsnittsfart i testløypa, må jeg innrømme at jeg tok igjen det tapte der jeg klarte å kjøre «litt» over fartsgrensene. Jeg kom i mål på 84 minutter og 20 sekunder. Hadde overraskende nok ca 10-15% igjen av batterikapasiteten. Det vil si rimelig identisk med Tazzari og 10-15% mer enn det var i i-MiEV. Dog skal det sies, at i-Miev fikk sin debut på tørre men mye kaldere vinterveier. Derfor skal jeg i løpet av få dager gi en av «trillingene» en ny sjanse.

NiMh-batteriene i Buddyen er ikke like kuldeømfintlige som litium. I tillegg er det en

forvarmingsfunksjon som vinterstid holder batteriene frie fra den verste kulda. Jeg vil derfor anslå praktisk rekkevidde på nivå med Tazzari. 80-120 km med en rekkevidde ikke er så mye lavere vinterstid.

Fornuft eller følelser

For å fylle de testosteronfylte hjulbuene har Tazzari montert vesentlig bredere dekk enn nødvendig. Veldig artig da.

Buddy fokuserer på det minimalistiske, og det du kan klare deg med. Det vil si mer fokus på fornuft og det praktiske – enn følelser og begjær.

Naturlig nok blir ikke Buddy en trussel i noe kjeglerally (autoslalåm) med dette oppsettet. Det skal sies at jeg i tidligere konkurranser har kjempet om tideler med Buddy. Da var Mats Lysen, europamester i rallycross, bak Buddyrattet. Jeg aner ikke hva de hadde utstyrt bilen med da, men neppe helårsdekk, og selv om de bedyret at de ikke hadde rørt noen parametre i fartsregulatoren, tenker nå jeg mitt

Enklest innenfor ring 3

Buddy har noen fortrinn for de som ikke har ambisjoner i kjeglerally eller å være først til Roa og tilbake. Den har tre seter med plass til tre personer, går mer enn raskt nok innenfor Ring tre og den kan parkeres på tvers. Jeg har ikke sett dette på andre elbiler, men Buddyen har hengerfeste. Fint for sykkel- og skistativ eller enn henger maksimalt lastet til 200 kilo. Om du skulle forville deg ut på en liten landevei, klarer den det også. Men ta hensyn og slipp utålmodige forbi, så blir det ingen sure miner

Jeg holder nesten på å glemme og presisere at også denne utgaven av arten firehjulsmotorsykkel, overgikk mine forventninger som nok er bygd på fordommer. Elbilen er uhyre lettkjørt, og det skal vel nesten godt gjøres å finne en enklere elbil å leve med innenfor Ring 3 i Oslo.

Surrogatlyder

Til slutt må jeg bare kommentere en liten raritet. På søken etter underholdning på veien, satte jeg i gang en CD som stod i spilleren. Ble ikke riktig klok på musikken. Før det etter et par låter slo meg at dette måtte være en samling motorlyder fra ulike forbrennings- og dampmaskiner fra svunnen tid. Kan det være slik at den mest elbilelskende personen jeg vet om, han som lånte meg Buddyen, har en hemmelig lengsel?

Buddy kan du lese mer om hos Buddy Electric .

Andre tester

- Lundes Tazzaritest
- Lundes Teslatest
- Lundes i-MiEV- og Thinktest

POST