

TESTET

LIBERTY E-RANGE



NY VRI: E-Range har 96 litium-polymerbattericeller. Tesla Roadster har 6.831 litiumceller.

Tekniske data

LIBERTY E-RANGE

Motor	4 børsteløse DC magnetmotorer
HK/kw	161/120 kW
Dreiemoment	550 Nm fra du tråkker inn gassen
0-97 km/t	7,0 sekunder
Toppfart	161 km/t (elektr. begrenset)
Vekt	2.850 kg
L/B/H i cm	497/222/188
Batteritype	Litium-polymer
Oppladning	Over natten
Med ladeplate (ekstrautstyr)	En time og 15 minutter
Rekkevidde	321,8 kilometer
Pris fra	1.270.000 kroner
Pris testbil	1.265.000 kroner
Passer for	Hotellmilliardærer
Oser av	Miljøbevisst overklasse

+ Hvorfor kjøpe?

Billigere enn Range Rover Vogue. Gratis gjennom bomringen.

- Hvorfor ikke kjøpe?

Helt ny. Ikke utprøvd i norsk sprengkulde. Hurtiglading ikke tilgjengelig før til sommeren.

Test-karakter

Image

Ingen over, ingen ved siden. Elbil med Range Rover-komfort.

10

Sportslighet

0-97 km/t på 7 sek. Godt nok med en egenvekt på 2,9 tonn.

10

Komfort

Ingenting å klage på, såfremt du ikke går tom for strøm.

10

Mye for pengene

Billigere enn Vogue, i innkjøp og drift. Uprøvd pålitelighet.

7

Plass

Batteriene sitter i gulvet og under panseret. Intakt bagasjerom.

10

Snittscore

Er rekkevidden like god som lovet i -20, er dette tidenes elbil.

9,4

Score gis i forhold til bilklassen. Score 10=best, 1=dårligst



KLAR FOR NORGE: Liberty er i samtaler med flere norske aktører om import av E-Range. Bestiller du i dag kan bilen leveres

ELEKTRISK

LONDON, ENGLAND: E-Range er verdens første elektriske luksus-SUV. En kjapp prøvetur røper mer enn produsenten hadde håpet.

MARTIN TYSTAD
MOTOR@FINANSAVISEN.NO

Utseendet skriker Range Rover av den enkle grunn at Liberty E-Range er en ombygd Range Rover.

Kunden kjøper først en Range Rover på normalt vis i England, hvorpå Liberty Electric Cars bygger den om og utstyres SUVen med et såkalt «E-kit», bestående av fire elmotorer og 96 digre litiumpo-

lymerbatterier.

- Fjerner ett tonn

Produsenten som holder til utenfor Newcastle, går grundig til verks og fjerner akslingene, differensialene, motoren, girkassen og fordelingsgirkassen, drivakselen, drivstofftanken, eksosanlegget og radiatoren.

- Vi fjerner ett tonn, og installerer



INGEN TVIL: Du får neppe bot fra bomringselskapet med denne fronten.

ett tonn med elbilteknologi. Det er viktig fordi hvis man forandrer egenvekten på bilen, kan det påvirke alt fra kjøreegenskaper til hvordan bremsene og kollisjonsputene reagerer, sier Liberty



i februar.

ALLE FOTO: JYTTE NIELSEN

K LUKSUS

- Billigere enn Vogue
- Pris: 1.270.000 kr.
- Rekkevidde: 322 km

sjefdirektør Ian Hobday til Finansavisen Motor.

Absurd møte

Å sette seg inn i produksjonsutgaven av el-SUVen føles en smule absurd. Alt virker forbløffende kjent. **Interiøret er intakt, men trykk på startknappen og kupeen fylles av en øredøvende stillhet.**

« Målgruppen for E-Range kjører Ferrari og Aston Martin. Det er folk som tjener bra og som vil ha det beste på markedet.

- LIBERTYS SJEFDIREKTØR IAN HOBDAY.

E-Range gjør det enkelt med ett gir forover, nøytral og revers. Vi gir gass og herregårdsvognen glir ut i London-trafikken.

Gasspådraget er bra, men vi savner det lille ekstra puffet som vi er vant med fra Range Rover Vogue med 4,4-liters turbodiesel. **Der V8-motoren har et dreiemoment på 700 newtonmeter, leverer E-Range «bare» 500 Nm. Det er ikke et hav av forskjell, men litt tregere føles det.**

Bremsene er geniale.

På de første to tredjedelene av oppbremsingen, konverterer drivverket bremseenergien til strøm,

som lader batteriene. De hydrauliske bremsene hogger bare til på slutten, eller om man trækker hardt på bremsepedalen.

Imponerende lavmælt

Lyden fra de børsteløse DC-magnetmotorene (2 x 25 kilowatt foran og 2 x 35 kilowatt bak) er svak. **Der andre elbiler skriker og jamrer seg jo mer du gir gass, høres E-Range ut som en moderne heis. Vooiiiisj, og vi flyter fremover.** Drivverket overdøves til tider av pumpen som hjelper den elektriskassisterte servostyringen.

Ellers føles E-Range akkurat som årets



GODT SKJULT: Du må bøye deg ned for å finne de fire elmotorene som sitter i chassiset. Uavhengige reduksjonsgirkasser overfører kraften til hvert hjul.

FORTSETTER NESTE SIDE >>



BILLIGERE I DRIFT: – Skepsisen til elbiler skyldes at bilindustrien tjener mest penger på reservedeler og service. Å vedlikeholde E-Range vil koste 20 prosent av hva det koster å kjøre Range Rover, hevder Ian Hobday.



SOM Å KOMME HJEM: Interiøret er uendret, men varselslampene blinker uavbrutt på TFT-skjermen. På testbilen er ikke alle motorsensorene omprogrammert til å forstå at dieselbilen er blitt elbil.

» FORTSETTER FRA FORRIGE SIDE

utgave av Range Rover. I løpet av et par dager sammen med Liberty har vi prøvekjørt både prototypen og produksjonsutgaven. Sistnevnte føles litt tyngre på rattet når vi skal snu bilen og parkere, men ifølge produsenten kan det justeres ved å koble til en PC med riktig programvare.

Induksjonsplate

E-Range er bygd for å lades fullt opp på nattetid, tilkoblet til kontakter samtidig.

– I midten av 2011 vil vi også tilby en induksjonsplate med en strømoverførsel på 60 kWh, som du kan montere i oppkjørselen og parkere bilen din oppå.

Det er samme ladeteknologi som bussene i Milano har brukt de siste tre årene, men vi har videreutviklet teknologien slik at det kan være opp til 200 millimeters klaring mellom induksjonsplaten og undersiden av bilen.

– Hva vil det koste?

– Vi regner med en utsalgspris på 45-55.000 kroner pr. induksjonsplate, men det er overkommelig for våre kunder. Målgruppen for E-Range kjører Ferrari og Aston Martin. Det er folk som tjener bra og som vil ha det beste på markedet, sier Hobday.

Med ladeplaten – hjemme, på kontoret eller begge steder – vil det bare ta en time

« 300.000 kroner mindre enn årets Range Rover Vogue.



INTAKT BAGASJEROM: I motsetning til mange elbiler er bagasjerommet intakt, men påskriften som sier at dette er en Vogue

og 15 minutter å lade batteriene.

Milliardkontrakt

Liberty fantaserer neppe. I tillegg til å selge E-Range til privatkunder, fungerer firehjulstrekkere som en effektiv og reell reklameplakat for selskapets øvrige planer.

I september undertegnet Liberty en femårsavtale med kinesiske myndigheter i Henan-provinsen, om å levere britiskbygd «E-kit»-teknologi til 10.000 busser.

Avtalen, som angivelig er verdt 4,7 milliarder kroner, kom på plass etter at kineserne fikk kjøre en tidligere utgave av E-Range.

Liberty, som håper å selge 160 biler neste år, har effektivt tatt Land Rover på sengen. Land Rover har ingen elbil på trappene og deres første dieseldrevne Range Rover plugginn-hybrid, som foreløpig bare kalles «range_e», ventes i salg først i 2013.

I 2012 tar Liberty sikte på å levere også Discovery 4 og Range Rover Sport som elbiler.

386 kilometer

E-Range har i dag en rekkevidde på 321,8 kilometer. Til sommeren er nye batterier klare som skal gi en rekkevidde på 386 kilometer.



FORTSATT «TERRAIN RESPONSE»: Lavgirprogrammet «Terrain Response» fra originale Range Rover er beholdt, men nå er det Liberty-programvare som styrer fordelingen av kraften til hvert hjul.

Det lyder flott, men elbilen har foreløpig blitt testet der temperaturene sjelden synker under 10 plussgrader.

Og vi undrer, hva skjer med rekkevidden når man kjører i kø til Kvittfjell, med varmeapparatet på full guffe?

– Ingen fare, svarer Liberty-sjefen.

– Kan du garantere at norske kunder ikke går tom for strøm på vei til hytten?

– Har de ladet opp natten i forveien, og hytten er innenfor rekkevidden som batteriene skal tåle, er svaret ja. Dagens litiumteknologi liker seg dårlig i minusgrader, men battericellene vi skal benytte for det skandinaviske markedet, som er samme type vi skal selge til Canada, vil kunne lades fullt opp i 20 minusgrader, sier Hobday.

Temperamentsfull

Etter en lovende start og et godt inntrykk – med tanke på bilen og de ansatte som har brukt tre år på å bringe prosjektet i havn – skjer det som ikke skal skje når pressen er invitert til å prøvekjøre.

I regntung London-trafikk slutter først vindusviskerne å virke.

Deretter går varmeapparatet, frontlyktene, blinklysene og de elektriske vinduene i streik. Britene er kjent for å streike, men dette er foruroligende. Ikke ser jeg stort ut av frontruten heller.

– Du har ødelagt bilen min, mumler Ian Hobday med anstrengt ironi, fra baksetet.

Tilbake på hotellet ved Tower Bridge blir det full granskning. Hva gikk galt? Røk



TDV8 er misvisende. Drivkraften er fordelt 45:55 prosent foran og bak.

ALLE FOTO: JYTTE NIELSEN



– **SEND BILDER:** Petter Stordalen sier han ikke kjenner til Liberty, men han vil gjerne ha mer informasjon. FOTO: MAGNUS KNUITSEN BJØRKE

– Så hyggelig at det er Thon!

Petter Stordalen avkrefter at han er milliardæren som har snust på Liberty E-Range.

GARD SETSAAS
GARD.SETSAAS@FINANSVISEN.NO

Ved snakk om miljøinteresserte milliardærer med egen hotellkjede, krever det minimal resonneringsevne for å spørre om det ikke kan være Petter Stordalen. Men han hevder å ikke kjenne til Libertys Range Rover-prosjekt.

– *Er det deg som skal kjøpe ny bil eller Olav Thon som skal bytte ut Subaruen?*

– Jøss, det er overraskende for oss alle! At *han*, i voksen alder, plutselig skal interessere seg for biler og miljø, det hadde vel ingen ventet. Men det er hyggelig. Jeg vil si det er veldig gledelig, sier Petter Stordalen, vel vitende om umuligheten for at Olav Thon ønsker seg en elektrisk Range Rover.

Til salgs i Drammen

Stordalen har fra før en bioetanoldrevet Mercedes ML 63 AMG og en elektrisk Tesla Roadster i garasjen, som også huser flere kjøretøy. Han vil gjerne at Finansavisen sender bilder av E-Range.

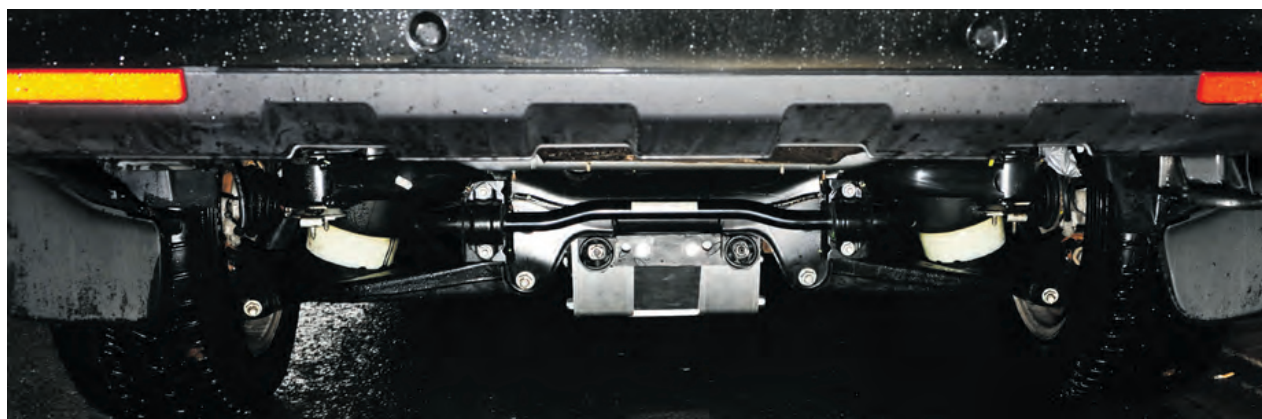
– Jeg synes dette er superbra og har veldig tro på elbiler, så lenge rekkevidden blir bra nok, sier Stordalen.

Selskapet NoFuel har fått grønt lys fra fabrikken for å selge E-Range, men vil vente med lanseringen til produksjonsdatoen er fastsatt.

– Vi har brent oss litt på dette før. I våres lanserte vi en elektrisk Nissan Qashqai og fikk veldig mange bestillinger, men problemet er at de ikke greier å levere bilene i tide, sier daglig leder André Sæther.

Målet er å selge elektriske kjøretøy gjennom 40 forhandlere om tre år. Enn så lenge er det flest Buddyer som triller ut fra salgsløkalet i Drammen, men NoFuel kan også skaffe Tesla og italienske Tazzari.

– Vi vil også selge Think, men de har ennå ikke avklart forhandlerløsningen ennå, sier Sæther.



BATTERIER UNDER BILEN: Laveste punkt er ikke lavere enn de originale differensialene. Batteriene er «vedlikeholdsfrie» og skal vare i 482.700 kilometer.

en sikring?

Etter noen minutter kommer svaret fra mekanikerne: Range Rover har sensorer som sjekker at alt er i orden med motoren, oljetrykket og et uttall andre parametre.

Liberty har fjernet eller justert de fleste sensorene, slik at de forstår at drivlinjen er byttet ut med elmotorer og batterier, men ikke alle sensorene er blitt omprogramert.

Elanlegget valgte simpelthen å koble seg ut.

Elbil billigst

Takket være avgiftsfritaket på elbiler, vil Liberty E-Range koste *mindre* enn ben-

sin- og dieseldrevne Range Rovere.

Eksportprisen er 135.000 pund. **Med norske skilte må du ut med nærmere 1.270.000 kroner.** Det er 300.000 kroner mindre enn prisen på årets Range

Rover Vogue med 4,4-liters V8-turbodieselmotor.

– *Har dere fått forespørsler fra Norge om bilen?*

– Ikke bare forespørsler. **Det er tre aktører i Norge som slåss om å representere oss. Og én privatperson har vært veldig frempå.** Jeg kan ikke fortelle deg navnet, men han er en norsk milliardær som eier en større hotellkjede. Forståelig nok ønsker han å prøvekjøre bilen, for

han kjøper den, sier Ian Hobday (se egen sak). Liberty er i startfasen når det gjelder privatbilisme. Hittil har selskapet mottatt ni bilordrer, derav fem fra USA.

Bestillingsklar

I desember skal en delegasjon bestående av potensielle kunder, investorer og forhandlere fra Norge, Danmark og Nederland besøke Liberty.

Det er godt mulig du får se en elektrisk SUV i vinter. Bestiller du E-Range i dag lover Liberty at du kan få elbilen levert allerede i februar.

Med nye biler er det alltid fristende å være først ute. E-Range er et flott tilskudd til elbilismen, men magesfølelsen vår tilsier at det er først om seks-åtte måneder at de verste barnesykdømmene er overstått.

« **Med ladeplaten vil det bare ta en time og 15 minutter å lade batteriene.** »