



Håbløst. På trods af skåltaler og tårnhøje politiske klimaambitioner, har vi stadig absolut ingen infrastruktur for elbiler i Danmark.

Alle fotos: Finn Frandsen.

Jan Gintberg efter 10.000 kilometer i elbil: Vi kommer alle til at lide en pinefuld død

Der er lang, lang vej hjem for de mange nye elbilskunder i Danmark. Vi har eklatant brug for krav om standarder, ensartethed, markant flere ladestandere og roamingmuligheder i opladermarkedet, hvis transportsektoren skal bidrage til den grønne omstilling.

ELBILER

JAN GINTBERG,
TV-VÆRT, KOMIKER OG ELBILEJER

Det er 2020, den fade champagne fra Den Grønne Omstillings skåltaler står tilbage på bordene, vindtrykket fra de udslåede armes vingeslag vibrerer stadig i konferencelokalernes gardiner, og Greta fra Stockholm er en optræden på Nibefestivalen fra at være nogenlunde ligeså mainstream som Østkyst Hustlers.

De fleste har fattet det. Vi skal hver især til at ændre vores vaner! Helst ved

at lægge sig til at krepere for klodens skyld, men måske kan det ikke lige lade sig gøre, fordi man er i tvivl om, hvorvidt krudtet i den kugle, man havde tiltænkt sig selv, vil bidrage negativt til energiregnskabet.

Så kan man gøre, som mange gør inklusive undertegnede: bytte det fossildrevne køretøj ud med en elbil.

Jeg er en de typer, der qua min gøglervirksomhed benytter det danske vejnet i uhyrlig grad i løbet af et år, indtil nu med et dieselforbrug svarende til udledningen fra en mellemstlig golfstat. Men det er slut! Jeg vil også være med til at indfri det fragile håb om 1 million (!) elbiler i 2030, som Lars Løkke Rasmussen (V) visions- og patosfyldt satte som mål, inden han lod hvinende dæk og flyvende perlegrus tale fra sin forbrændingsmotordrevne flugtbil sidste år i Vejle.

Jeg har faktisk haft ønsket om e-kørsel i mange år, men ikke følt mig firstmoveragtig nok til at være med på

Tesla-bølgen, hvor nørderiet omkring kørestil og det indforståede sprog i brugerfora på nettet har fået én til at føle sig hensat til Moonbevægelsens forkontor. Men hatten af for deres ildhu.

DET, JEG PRØVER at sige, er, at jeg i min naivitet troede, at når først tyskerne kom – når først de store bilfabrikanter kom på banen – så ville det meste af firstmoveriet være overstået, og at man derefter ville føle det naturligt at overgå til batteridrevet kørsel. Selvfølgelig med den væsentlige ændring i ens kørevane, at man skal allokere en del mere tid til opladning, end man hidtil har brugt på at tanke! Så vidt så godt. Efter små 10.000 km på og i det danske vejnet er min afdæmpede analyse følgende: Vi kommer alle til at dø en pinefuld død.

Ups, undskyld, stor slåfejl. Det, jeg mener, er naturligvis: Der er eklatant brug for en voksen til at kridte banen op med krav om standarder, ensartethed,

70 massiv udbygning og roamingmulig-
heder i oplademarkedet! Så er det sagt.

JEG HAR VALGT en tysker. Den bry-
ster sig af at kunne køre 420 km på én
opladning. Den pragmatiske sandhed
75 ligger tættere på 260 km. Den lovede
rækkevidde kan man sikkert opnå i en
vindtunnel i Hannover med fuldt va-
kuum og en nøgen fuldbarberet ingeni-
ør bag rattet, men *ingen* normale men-
80 nesker kører med alt slukket og ned af
bakke i medvind, som i de målinger, de
åbenbart benytter sig af.

Jeg vil ikke hænge bilmærket ud her,
så nu opdigter jeg bare et navn: Lad os
85 kalde det 'Audi'.

Med sloganet »*Quadratisch, Prak-
tisch, Gut*«¹ er det en kæmpe spiller
på bilmarkedet, og de vil formodent-
lig blive leverandør af en stor mængde
90 el-biler til det danske vejnet i årene,
der kommer. De er sikkert ikke ander-
ledes end andre bil- og hundehandle-
re, der overordnet beskæftiger sig med
sandheden på samme måde, som Lås-
95 by Svendsen forholder sig til kondem-
neringstruede ejendomme.

Om muligt vil de forsøge at sælge
dig et stykke toastbrød på fire hjul.

Og hvis du siger »hov, det her styk-
100 ke hvide brød holder da ikke, hvad det
lover, hverken som toast eller køretøj«,
vil de med det største kundevenlige bo-
toxsmil svare: »Det er vi da kede af.
Hvad vil du gøre ved det?«.

105 Det har de muligvis alle dage gjort
og er i hvert fald sluppet gennem diver-
se diesel-emmissionsskandaler, fordi
vi grundlæggende gerne vil have deres
produkter, der signalerer potens, kraft
110 og nu også en betydelig grad af idioti,
for i elbilsammenhæng er rækkevidde
på en enkelt opladning af vital betyd-
ning på grund af den latterligt begræn-
sede oplade-infrastruktur her i landet.

115 LIGE NU holder jeg stille i min elbil
og venter på et fejlblad, fordi jeg er lø-
bet tør for strøm.

Så lad mig udnytte tiden bedst mu-
ligt og prøve at skitsere problemet. Og
120 husk, at ingen ønsker den grønne om-
stilling mere end jeg. Jeg er ir-grøn af
spænding! Derfor skal denne opsang
opfattes som et ærligt ønske, om at *alle*
aktører arbejder sammen, for at over-
125 gangen til el-biler ikke går hen og bli-
ver en eklatant fiasko.

For den urbane/semi-urbane bilist 160
med et middelsvært kørselsbehov og
mulighed for at køre hjem til garagen
130 og lade op med sin installerede hjem-
meboks henover natten er der faktisk
ingen grund til ikke at anskaffe en el-
bil. Måske kan du lade på dit arbejde.
Alt er godt.

135 For de fleste andre med et reelt større
kørselsbehov er det, så snart du kom-
mer væk fra motorvejen, rystende be-
sværligt at holde en elbil kørende under
de nuværende ladeforhold i Danmark.
140 Forskellige aktører tilbyder at etablere
en hjemmelader hos dig med en abon-
nementsordning, som du så kan bruge,
når du er nået langt nok hjemmefra, til
at ingen kan høre dig skribe.

145 Jeg valgte selv et abonnement hos
Clever. Det lød tilpas fjollet og qua-
si-intelligent. Virksomheden har – præ-
cis som de andre udbydere af oplad-
ning – en hjemmeside, der foregøgler
150 dig en dansende Narnia-illusion, hvor
du selv i de mest rurale strandområder
kan stikke stikket ind i noget marehalm
og så bare køre, køre, køre: Ad omveje,
skovveje, uvejsomme veje, mens du lø-
155 ber formålsløst rundt i sandet og sætter
drager op. Altså lige indtil nogen kom-

BLÅ BOG

Jan Gintberg

Født 1963. Komiker, tv-vært og skuespiller.

Uddannet landmand med grønt bevis fra Kalø
Landbrugsskole. Har desuden en bachelor
i jordbrugsvidenskab fra Veterinær- og
Landbohøjskolen.

Har vundet flere priser for tv-programmet
'Gintberg på kanten' fra DR.
I 2018 turnerede han landet rundt med showet
Gintberg Reder Verden.



Er hele denne omstilling til
e-biler bare noget, vi leger?

mer og henter din drænede elbil med
kranvogn, gætter jeg på.

VIRKELIGHEDEN er denne: Så
160 snart du kommer ud til noget, der min-
der om randområderne, er der større
chance for at finde en nedlagt skole
end en mulighed for opladning. Som
ny e-billist finder du meget hurtigt ud
165 af, at *alle* ladestander med en effekt
under 50 kW er fuldstændig uinteres-
sante for mennesker, der befinder sig
i trafikken med målet om at nå fra A
til B den samme dag. Og at en meget
170 stor del af alle de fine, fine prikker på
kortet, der signalerer lademulighed,
blot er 11, 18 og måske 22 kW. Det
er langsommelighedsladestander, der
dog gør det muligt for dig at genlæse
175 Fjodor Dostojevskijs 'Forbrydelse og
straf' flere gange, inden du iler videre
mod en forhåbentlig opnåelig lynlade-
stander langs motorvejen.

Clever har visse steder lavet et sam-
180 arbejde med firmaet E.ON om at op-
stille nogle standere, som begge virk-
somheders abonnenter skal kunne lade
fra. E.ON har samtidig sine egne stan-
dere med eget abonnement, som os fra
185 Clever ikke må lade fra. Derudover har
firmaet Ionomy sit eget abonnement, så
hvis du er en hyppig bruger af vejnettet
og en af dem, der hylder, at vi fik byg-
get Storebæltsforbindelsen, ender du
190 nemt med en håndfuld ladekort og op-
ladebrikker med et samlet budget på,
hvad det vil koste at rive Stigsbæsvær-
ket ned.

Fælles for dem alle er, at du ikke
195 umiddelbart kan købe strøm hos de an-
dre uden en aftale. Det er muligt, det er
hensigten, men for os i elbilerne bety-
der det, at alle aktørers logo meget pas-
sende kunne være en 6 meter høj strakt
200 fuckfinger, alle kunne se fra vejen. Det
ækvivalente billede er, at du med dit
OK-benzinkort ikke måtte tanke på en

¹ *Quadratisch, Praktisch, Gut*: Slogan for det tyske
chokolademærke Ritter Sport.

Shelltank, og når du venligt, men be -
stemt, henledte opmærksomheden på,
205 at du skam meget gerne bare vil bruge
dit dankort eller mobilepay eller kon -
tanter eller guld, du flår ud af dine egne
tænder, bare du da for fanden kunne få
lov til at købe noget brændstof, ville du
210 få svaret: »Det er vi da kede af. Hvad
vil du gøre ved det?«.

Sådan er virkeligheden desværre
i Opladelandet Danmark, der flyder
med mælk og vindenergi. Et paradok -
215 salt Mad Max-agtigt² støvtørt mareridt
skabt af ingeniører til andre ingeniører.
En udørk, hvor du kan komme frem
til den eneste 50 kW-stander i 40 ki -
lometers afstand ude vestpå med tre
220 udgange, hvorfra én bil er i gang med
at lade, hvorefter du fra standeren får
beskeden, at den desværre ikke kan op -
lade andre, så længe der allerede er én 250
anden bil, der lader.

225 DET NATURLIGE og rationelle
spørgsmål, man som ny civiliseret
e-bilist stiller sig selv og dem, der gi -
der lytte, er: Hvem har spist svampe
ved det produktionsmøde? Ingen laver
230 vel sådan et system i fuld alvor. Findes
der overhovedet en form for opladein -
fastruktur, når man bevæger sig væk fra
motorvejen, eller er det kun for tilfæl -
digt forbipasserende e-nomader uden et
235 egentlig liv eller transportbehov?

Er hele denne omstilling til e-biler
bare noget, vi leger?

JEG SKAL tvinges til at bruge en app
med en skriftstørrelse, kun rovfugle
240 kan læse, og den fortæller, at standeren
ligger omme bagved Bilka til venstre
for hovedindgangen, bagerst nede ved
buskbommen, nej, den anden busk -
bom, så hvis man ikke troede, man
245 var firstmover, så finder man ud af det
på den hårde måde. Jeg har ofte mere



fornemmelsen af at skulle hente pot fra
en lyssky dealer end hente strøm til et 270
køretøj. Min app fortæller mig, at en
lynladerstation med fire udtag er fuldt
optaget, indtil jeg kommer derhen og
finder den gabende tom.

Jeg oplever lynladestandere, der 275
proklamerer, at »ladningen er slut«,
255 selv om den endnu ikke er gået i gang,
og jeg som eneste livline hører fra en
ældre sandsigerske i gyngestol nærved,
at stikket lige skal vrikkes, hives ud og
260 sættes i igen for at virke.

Alt sammen fint nok, hvis det her
var 1978, og jeg stod med en Puch VZ
50 med tre gear og lædersæde. Men
det er 2020, og Greta fra Stockholm
hvæser mig ind i øret, at jeg ikke gør
265 nok. Selv om jeg virkelig prøver, mens
jeg græder lidt på klodens vegne i den
evigt Bladerunner³-silende regn og rin -
ger fra en ikkefungerende stander til en



Jeg har valgt en tysker. Den bryster
sig af at kunne køre 420 km på
én opladning. Den pragmatiske
sandhed ligger tættere på 260 km

kundeservice, der måske, måske ikke,
270 befinder sig i et skur i Belgien et sted,
og den sikkert søde praktikant på euro -
engelsk fortæller mig, at »hvis kor -
tet ikke virker, så kan de da åbne for
strømmen, hvis jeg kan finde det lille
275 standernummer«, der, som noget helt
naturligt i den her Klondyke-ladever -
den, er et langt og bogstavfyldt num -
mer, der kræver, at man som minimum
kan finde på forståelige ord, der passer
til næsten alle alfabetets bogstaver OG
280 ikke mindst ejer sprogkundskaber nok
til ikke at lyde frygteligt patroniseren -
de på euroengelsk.

DER ER SIKKERT nogle få krypto -
285 liberale, der stadig tror, at 'markedet'
med al sin skønne konkurrencevis -
dom, Pareto-optimalitet og Ole Birk
Olesen vil skabe en velfungerende op -
lade e-infrastruktur i Danmark, men
290 alle med øjne i hovedet vil kunne se,
at 'markedet' i denne sammenhæng
fungerer ligesom det gamle abebur i
Knuthenborg Safaripark: På et eller
andet tidspunkt vil nogen kaste med
295 lort efter dig. Fordi de er ligeglade, el -
ler simpelthen bare fordi de kan.

Vi har ikke en egentlig e-infrastruk -
tur i Danmark. Som det er nu, er det
mere et markedsakvarie af elektriske ål
300 dirigeret af festligt klædte klovne, som
i mange tilfælde har fået et ganske an -
seeligt beløb i udviklingsstøtte fra EU.

² *Mad Max-agtigt*: Filmfiguren Mad Max er en
hårdtslående politibetjent, der opererer i et
fremtidigt, dystopisk Australien, som er præget
af opløsning på grund af krige og mangel på
ressourcer. Alle fire Mad Max-film er instrueret
af den australske filminstruktør George Miller i
perioden 1979-2005.

³ *Blade Runner* er en science fiction-film, der
foregår i en dystopisk fremtid, hvor Jorden er
plaget af forurening og overbefolkning. Mange
mennesker har derfor forladt planeten til fordel
for rumkolonier. Filmen er fra 1982 og instrueret
af Ridley Scott.

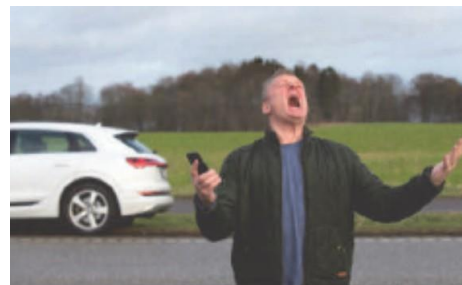
Og hvis jeg kender 'markedet' ret, så vil der inden for de kommende år poppe en skov af nye aktører op med hver deres unikke abonnementsordning, regelsæt, stiktype, gas-, bølge-, vind-, solstrøms-, plantebaseret eller ciskøn-net kødbaseret opladning, alt sammen, for at *alle* valgmuligheder skal være dækket ind. Til gavn for lige præcis intet andet end den fossile brændsels-motor fortsatte fremturen, fordi ingen mennesker orker en forsyningssikkerhed på størrelse med et fingerbøl.

DER ER DOG nedsat en 'kommission for grøn omstilling af personbiler', og jeg håber for formanden, den tidligere Dong-topchef Anders Eldrup, at han allerede nu sidder på hug i færd med at barsle et kæmpe blodstænket Columbusæg indeholdende ordene: **Ensartethed** (flere fælles standarder og færre stiktyper), **roaming** (mulighed for nemt at købe opladning på alle typer standere), **massiv udbygning** (af ladestandardnettet i hele landet) og



sidst, men ikke mindst: **ensartethed!** (Hov, det har jeg allerede skrevet; nå, men dejligt; det gør jo kommissionens arbejde meget nemmere)

VI HAR EN enestående mulighed for at vise omverdenen, at et så lille geografisk område som vores kan blive et velfungerende eksempel til efterfølgel-



se. Men som min gamle far altid sagde – eller også var det Steve Jobs – nej, vent, var det Greta? Nå, lige meget, nu siger jeg det:

Det skal være nemt at gøre det rigtige, ellers gør vi det ikke. Skål i fad champagne!