

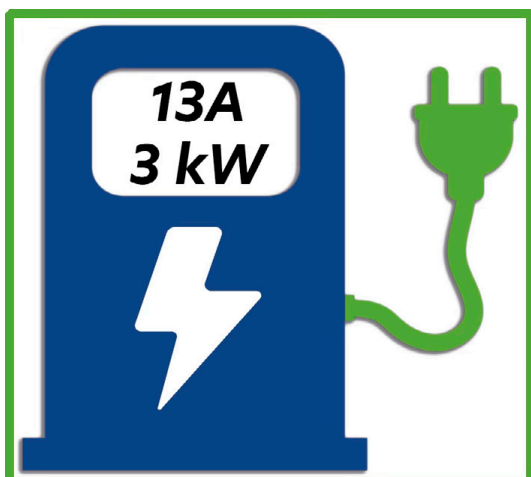


## HJEMMELADNING AF STRØMBIL

Da jeg skrev slutseddel om køb af en Renault 5e midt i maj 2025, kendte man ikke de kommende lave afgifter på strøm, hvorfor jeg forhørte mig hos sælger om lade muligheder. Jeg fremlagde mine omstændigheder, som kort fortalt er ”pensionist med solceller i gruppe 6” og fuldstændig korrekt var svaret, at der ikke er en købe-løsning; men at jeg selv måtte i gang med en opklaring. Her er hvad jeg indtil videre har fundet mest fornuftig i mit tilfælde.

- Jeg disponerer som nævnt over 6 kW solcelle-anlæg i afregnings-gruppe 6 (etableret i 2012).
- Forventet kørsel er 10 000 km årlig, hvilket passer fint med at solcelle-anlægget har en overskudsproduktion på ca. 1500 kWh årligt.
- Er pensionist og bilen vil ofte være hjemme, når sol-anlægget har strøm-produktion i den lyse del af året.
- Solcelle-anlægget er begrænset til en effekt på 6kW og producerer max. 35 kWh pr. døgn.
- Jeg modtager 40 øre pr. solgt kWh og køber til normal spotpris hos en normal el-sælger.
- Jeg har en såkaldt summationsmåler, hvorfor jeg kan belaste el-faserne skævt uden at det ses på prisen.
- Jeg har en udendørs Schuko-stikkontakt, som har både egen 13A sikring samt jord og som er ca. 30 cm fra eltavlen. (MINDER LIGE OM, AT: en Schuko stikprop ikke får jordforbindelse, når den sættes i en almindelig dansk husholdnings-stikkontakt.)
- I den danske Renault 5e brochure anvises forskellige ladeløsninger på side 16. Dette handler om én af dem.

Jeg har anskaffet en lang én-faset ”mormorlader” med en ordentlig god styreboks. Den er mærket med 16A og kan sættes til at lade med 6 - 8 - 10 - 13 eller 16 Am-père. Desuden kan den forsinke åbning for strømmen ligesom det eksempelvis kendes fra en vaskemaskine. Og den har Schuko-stikprop i den ene ende samt Type 2 ladestik i den anden. Prisen var 210 € med 15 m ledning. Passer vældig godt sammen med Renault 5e.



## Opladning ved lavlast:

Danske netselskaber inddeler typisk døgnet i tre tarif-perioder: lav-, høj- og spidslast. Lavlast perioden er sat til døgnet første seks timer. Spidslast er perioden kl. 17 til 21, hvor der er forhøjede priser om vinteren. Resten af tiden er der højlast.

Det er tanken, at når jeg og bilen er hjemme, så skal den være koblet på elnettet hele tiden. Jeg har sat ladning til at være 10A, altså 2,3 kW, som fratrukket ladetab giver knap 15 timers ladetid 20-80%, hvilket jeg synes er helt fint.

Om vinteren er der store besparelser ved at lade i lavlast perioden. Det er tanken, at bilen skal være fuldt opladet om morgenen i vintertiden.

Når solcellerne i april til oktober leverer tilstrækkelig med strøm i dagtimerne vil jeg undgå at lade i de mørke timer. Egen solstrøm, som bliver brugt inden den kommer ud på elnettet, registreres nemlig ikke af netselskabets tællere, så værdien i mit tilfælde er det, den ellers kunne sælges for – som nævnt 40 øre per kWh.

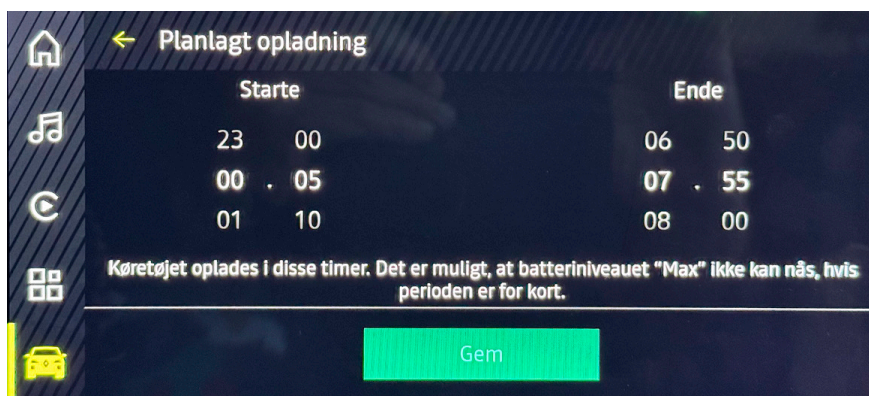
Forresten kan jeg fra mit AppleWatch starte bilkabine-opvarmning fra elnettet et kvarter før jeg skal af sted og det er koldt derude. Det kan jeg også fra iPhone, iPad og Mac computer.



Under "Elektrisk" vælges at indstille preferencen for opladningsperiode.

Man kan definere én periode, som vil være fælles for alle opladnings- og opvarmnings-programmer.

I Danmark eksisterer V2G-oplading ikke endnu. Det er en metode til at bruge bilbatteriet som husets energi-buffer.



I indstillings preferencen for opladningsperiode har jeg valgt netselskabet Radius' lavlastperiode suppleret med ekstra minutter om morgenen.

Periodens starten har jeg dog udskudt 5 minutter fordi apperne ikke har helt styr på hvilken dag klokken nul tilhører.



Man kan definere tre programmer indenfor opladningsperioden. Jeg har denne her.

Programmet for opladning er ens alle dage. Opladning starter ved opladningsperiodens begyndelse.

Et fast tidspunkt for bilkabine-opvarmning forventer jeg ikke at have brug for.



### **Energitab ved opladning:**

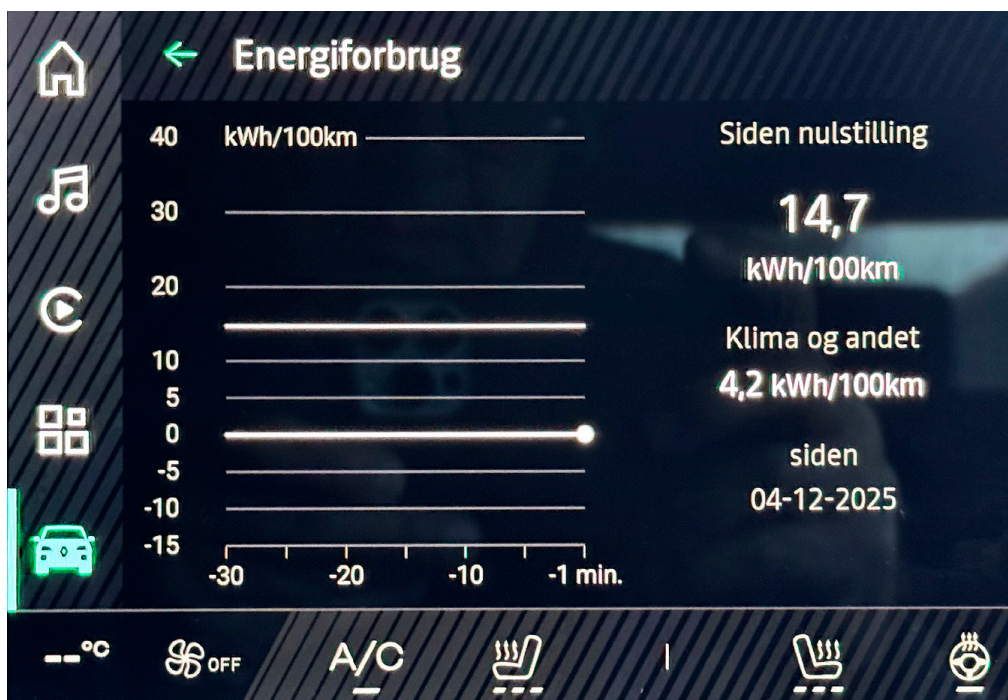
Når bilen skal oplades må man konstatere et vist energitab. I det tilfælde, som jeg fortæller om her, har jeg målt ladetabet til at være 8 %. Tallet beregnes ved at dividere bilens oplysning om lagret ladeenergi med laderens styreboks' oplysning om energiforbrug. Tabet afsættes formentlig hovedsagelig som varme i bilens ensretter-system.

### **Køre-energiforbruget:**

På multimedie-skærmen under "My Driving" er der under "Energi Forbrug" de tal, man skal bruge. Der står hvad man bruger på hhv. fremdrift og klima mv.

Klima-tallet er i december nok et forholdsvist stort tal, 42 Wh/km ved omkring 6°C og det kan man jo selv vælge at ændre ved at skrue ned eller op for kabine-temperaturen. Jeg finder 19,5 °C ok, fordi der jo blæses lun luft ind på denne tid af året.

Køre-energiforbruget ser ud til at være mere konstant og i mit tilfælde er det lige nu omkring 150 Wh/km, altså i det interval, som Renault opgiver som WLTP-forbruget.



-- Frits Lilbæk  
december 2025

© Copyright - CC BY-NC-SA 4.0

[www.tinycreek.dk](http://www.tinycreek.dk)