

SVERIGES FÖRSTA, STÖRSTA OCH MEST LADDADA ELBILSTIDNING

elbilen. i SVERIGE

Nr 2-2024 / Pris: 89 kr / 99 NOK / Allt om elbilar sedan 2013



VI TESTAR LOTUS ELETRE OCH MERCEDES EQS SUV

Sport vs komfort

Det handlar om livinställning; vill du köra sportigt eller åka komfortabelt? Två av marknadens mest avancerade bilar gör upp. Får den som har råd valuta för pengarna?

PROV: BMW iX2 – COUPÉSUV MED ATTITYD | BYD SEAL U
GRANSKNING: EVIGHETSLÅNG REPARATION HOS HEDIN BIL
TRENDSPANING: NU KOMMER BILLIGARE ELBILSDÄCK



Polestar 2

—
Fyrhjulsdrift till priset
av tvåhjulsdrift

WLTP: 14,8-17,2 kWh/100 km och CO₂: 0 g/km.



Köp Polestar 2 Long range Dual motor från 609 000 kr med fyrhjulsdrift, valfri exteriörfärg och Pilot-paketet som inkluderar exempelvis adaptiv farthållare, Pilot Assist och Pixel LED-strålkastare med adaptivt helljus. Finns för leverans inom några veckor och gäller ett begränsat antal bilar. Mer information på polestar.se.

INNEHÅLL

Nummer 2/2024

LEDARE

Svajande tro på elbilar **6**

AKTUELLT

Rapport från eCarExpo **08**

Polestar 4 **16**

Renault 5 **18**

VW ID 7 Tourer **20**

REPORTAGE

Elbilen granskar **22**

Karossens historia del 2 **36**

Trendspaning: Elbilsdäck **42**

Vehicle to grid **46**

PROV

BYD Seal U **24**

BMW ix2 xDrive30 **28**

LÅNGTIDSTEST

Xpeng G9 **50**

TEST

Lotus vs Mercedes **54**

MARKNADSÖVERSIKT

Uppdaterad nybilslista **70**

ELCYKELTEST

Riese&Müller Multitinker **79**

KRÖNIKA

Tibors medelålderskris **80**



En dubbelriktad laddbox kan både skicka effekt till bilen och ta emot effekt från dess batteri för att driva det egna huset. Och med V2G vidare till elnätet.



SID 28

BMW ix2 Lagom premium

Nu lanserar BMW ännu en elbil i familjen, ix2. Det är samma grundkonstruktion som iX1, vilket ger både för- och nackdelar. Vi åker till Portugal och provkör.



SID 24

BYD Seal U En potentiell storsäljare

Vi behöver fler funktionella bilar, för de som bara vill ta sig från A till B. Här kan BYD Seal U spela roll. Blir bara priset rätt kan den bli en storsäljare.



Omslagsbild
Lotus Eletre och Mercedes EQS SUV.
FOTO: PETER GUNNARS

UTGIVARE
Tidningen Elbilens i Sverige AB,
Torögatan 4, 122 65 Enskede.

ANNONSER
Eva Gottfridsson
Tel: 073-100 10 95,
eva@elbilens.se
Boka senast 20/3 för
nummer 3 2024.



BESÖKSADRESS
Torögatan 4, Enskede.

ISSN
2001-7294.

PRENUMERATION
Vill du prenumerera på Elbilens i Sverige går du in på elbilens.se. Som prenumerant har du tillgång till alla nummer digitalt. Läs hur du aktiverar tjänsten på vår sajt. För alla prenumerationsärenden, tel: 08-799 63 19, eller elbilens@flowyinfo.se. Du kan även administrera din prenumeration på nätet. 12 nr kostar 899 kr.

E-POST PRENUMERATION
elbilens@flowyinfo.se

BANKGIRO
198-6322,
Elbilens i Sverige AB.

TRYCK
Fridholm & Partners
Svanenmärkt papper, Galerie fine silk.

COPYRIGHT
Elbilens i Sverige AB.



facebook.com/elbilensverige



@elbilensverige



Elbilens i Sverige



REDAKTION



FREDRIK SANDBERG
› Chefredaktör och ansvarig utgivare
fredrik@elbilens.se
Tel: 070-660 94 07



JOAKIM DYREDAND
› Redaktör
joakim@elbilens.se



TIBOR BLOMHÄLL
› Krönikör och skribent
tibor@elbilens.se



GUNNAR DACKEVALL
› Senior editor
gunnar@elbilens.se



FANNY LUNDSTEDT
› Art Director
fanny@elbilens.se



PETER GUNNARS
› Fotograf



BJÖRN ÅSLUND
› Elcykelredaktör
bjorn@alltomelcyklar.nu



JOHAN STENVALL
› Reporter/testförare
johan@elbilens.se



CARL UNDEHN
› Webbredaktör
carl@elbilens.se



PATRICK EKSTRAND
› Reporter
patrick@elbilens.se



TOMMY ENGKVIST
› Rådgivare och testförare



OLA JACOBSEN
› Fotograf och reporter

SID 46

Vehicle to Grid Nu är det här – och så funkar det

Det har pratats om det länge, men det är först nu som tillverkarna börjar lansera bilar med den spännande tekniken Vehicle to Grid. Så vad betyder det egentligen – och vilka möjligheter finns?



Håller elbilsboomen på att komma av sig?



Mercedes skrotar planerna på att bara sälja elbilar från 2030. Utbudet ska fortsatt innehålla fossil teknik. GM och Ford skalar ner sina elbilsambitioner.

Elon Musk befinner sig på Twitt ... förlåt

X, och pratar om p-pillers hormonella effekter.

Politiker runt om världen börjar få allt svårare att driva elbilsvänlig politik, delvis eftersom det finns väljare som inte vill att skattepengar ska finansiera dyra bilinköp.

I Sverige har politiken kring transportsektorns utsläpp övergått till ren fars. Om ni inte tror mig, sväng då in på SVT Play och kolla Anders Holmbergs 30 minuter långa intervju med klimatminister Romina Pourmokhtari.

Regeringen har skrotat elbilspremierna och reduktionsplikten, utan att ha någon plan B. Ändå ska utsläppsmålen nås. Med nya styrmedel. Men först en utredning, som ska pågå i tre år.

Här kommer en snabbutredning: Satsa allt ni har på att elektrifiera fordonsflottan genom att fram till 2030 se till att det blir prisvärt att köra elbil.

Men frågan är känslig. För de känsliga. Förra numrets krönika där jag påpekade det antiintellektuella i den förda politiken renderade en del läsarmejl, vilket normalt sett ofta är trevligt. Nu blev jag för första gången i mitt liv kallad "kommunistpack" och "jävla miljöpartist".

Det blir med andra ord svårare och svårare att samtala sakligt om det där med elektrifiering av fordonsflottan.

När jag körde Tesla Model 3 i Umeå för några månader sedan dök det upp en epa-traktor framför mig som började spy ut svart rök över bilen.

Hö hö.

Fast jag vet inte. Elbilsutveckling-

en kommer nog att accelerera ändå. Puerila reaktioner som de ovan nämnda är ett tecken på att en del människor börjar känna sig hotade.

För själva sakfrågan kvarstår liksom. En elbil går för några spänn per mil. De är tysta, de har fantastiska motorer med ett härligt driv, de är ofta rymligare, de har inga utsläpp.

Men visst. Mercedes sålde 12 procent elbilar 2023. Målet var 20 procent.

GM och Ford förlorar stora pengar på elbilar.

Samtidigt visar Stellantis att de nu tjänar pengar på elbilar. Gruppen som äger Jeep, Peugeot, Opel, Fiat etc har klagat högljutt under lång tid på att det inte kommer att gå att tjäna pengar på elbilar. Nu har det vänt.

Stellantis säljer små prisvärda bilar. Kanske är det de stora dyra bilarna som blir allt mer svårsålda.

Det anser i alla fall Ford.

– Vi gjorde en satsning i det tysta för två år sedan och tog fram ett superbegåvat självständigt team för att skapa en lågkostnadsplattform för elbilar. Det var en liten grupp med några av världens bästa elbilsingenjörer, meddelade Jim Farley när Ford presenterade siffrorna för fjärde kvartalet förra året.

Arbetet leds av Alan Clarke som kom till Ford efter flera år hos Tesla för just två år sedan.

Något måste göras. Ford förlorade upp till över 400 000 kronor per såld elbil förra året.

Det här är väl inga nyheter heller, att ny teknik blir utmanande för gamla stora bolag som har kört på i samma hjulspår i decennier.

Och gnället, så är det alltid i början. Jag minns när personatorerna slog igenom på bred front. Ingen skulle ha något jobb kvar. Datorerna skulle ta över allt. De som testade datorer i jobbet ville sällan gå tillbaka. Vi börjar bli rätt många som inte kan tänka oss att köra fossilkärna igen. ✘



BATTERIER

Nyligen säkrades 50 miljarder kronor till ytterligare tre batterifabriker i Europa. De ska placeras i Tyskland, Italien och Frankrike.



OFÄRDIGT

Fler och fler av de bilar vi provkör och testar är inte färdigutvecklade. Mjukvara som strular och inte fungerar. Skärpning!

✓ Ford F150 Lightning, ingen kassako för Ford.



Nya Volkswagen ID.4. Laddad för svensk vinter.



Nya ID.4 4MOTION är anpassad för vintersäsongen. Den har gott om plats för passagerare och packning, den värmer upp sig innan resan, den är fyrhjulsdriven, den laddar snabbt även på vintern, och de smarta strålkastarna IQ.light lyser effektivt upp vintervägarna. Dessutom får du energi för massor av upplevelser – på köpet ingår laddning för 10 000 kr* vid We Charges 12 000 laddpunkter runt om i landet. Nya ID.4 är helt enkelt en bil laddad för svensk vinter. Välkommen att provköra den.

Nya Volkswagen ID.4 Pro 4MOTION SWE Edition.

Energiförbrukning vid blandad körning från 16,9-17,8 kWh/100 km.

CO₂-utsläpp vid blandad körning 0-0 g/km.

Erbjudandet gäller 12/2-31/3 2024. Bilen på bilden är extrautrustad. *Du kan använda beloppet i upp till fem år på We Charges 12 000 laddpunkter i Sverige. Läs mer på volkswagen.se

SVENSKT SKIDSKYTTE
SWE
●●●●●●
EDITION



Stolt sponsor av skidskyttelandslaget



15 500 besökare kom till eCarExpo i Friends Arena.

eCar Expo

Trångt mellan premiärerna

Inflation och höjda räntor har gjort privatmarknaden för elbilar ”iskall”, påstås det. Men det var inget som märktes av i Friends Arena första helgen i februari när det återigen var dags för elbilsmässan eCarExpo. Under tre dagar trängdes 15 500 besökare på mässgolvet mellan Europa-, Norden- och Sverigepremiärer av nya modeller, seminarier och föredrag samt livepodd med Elbilsveckan från scenen. Häng med ut i vinlet!

TEXT CARL UNDÉHN
FOTO PETER GUNNARS, CARL UNDÉHN



Zeekr var en av många utställare på plats med bilar att både titta på och provköra.



Lyriq gör sig bättre i verkligheten än på bild

När såg du senast en ny Cadillac i Sverige? Med Lyriq, märkets första eldrivna modell, är klassiska Cadillac tillbaka i Europa och Sverige är en av lanseringsmarknaderna. På eCarExpo gick det att både kolla in och provköra bilen. Att den är "Born in the USA" tvivlar ingen på, men enligt märkets representanter har Lyriq fått en europeisk touch.

– Det är en Cadillac, så naturligtvis är den bekväm, men anpassad för europeiska kunder. I USA är fjädringen en annan, mjukare. Här föredrar kunderna lite hårdare fjädring och en mer dyna-

misk upplevelse, men det är fortfarande en Cadillac, säger Pere Brugal som är kommersiell chef för General Motors under återtaget till Europa.

Efter vintertester i både amerikanska Michigan och kylslagna Kanada är han också övertygad om att de har en produkt som ska klara svenskt vinterväder.

– Lyriq kommer känna sig som hemma i Sverige. Den har värmepump och ett egenutvecklat värmesystem med elva patent som förbättrar bilens prestanda vid kallt väder, säger Pere Brugal. ✖



^ En överraskning är hur slank den fem meter långa Lyriq ser ut i verkligheten. Bilen upplevs mer som en lite upphöjd kombi än en SUV. Som den Cadillac den är tar Lyriq naturligtvis plats. Den tydliga fronten och bredden på 2,21 meter (med speglar) gör att ingen nog kommer missa den på vägen.



Cadillac Lyriq vill erbjuda det bästa av två världar: amerikansk komfort med europeisk körglädje.



Efterlängtat förlängning! Med utdragen kaross blir ID Buzz nu sjuitsig, något som drog många besökare.

VOLKSWAGEN

Volkswagen blickar framåt

Volkswagen hade stor närvaro med förlängda ID Buzz, ID 7 och uppdaterade ID 4 på mässgolvet. I centrum stod ändå ID 2all, konceptet som ger en inblick i hur den kommande mindre modellen med ett pris från 25 000 euro kommer att se ut. I slutet av förra året skördade också Volkswagen positiva kommentarer när de visade upp insidan av ID 2all.

Det var tyvärr inget som visades med konceptbilen på eCarExpo, som inte gick att öppna. Och trots att det ofta talas om ett sug efter mindre och billigare elbilar fick ID 2all den här gången se sig överskuggad av förlängda ID Buzz som drog mer folk. Ett tecken på att vi i Sverige föredrar de större bilarna med gott om plats. Kanske hade den kommande kombiversionen av ID 7 varit en större publikdragare.

Uppdaterade ID 4 är en positiv vidareutveckling av märkets storsäljande elsv. Men nyheter hittas där i en mer kraftfull och effektiv drivlina samt möjligheten att förvärma batteriet. Båda saker som är svåra att uppleva på ett mässgolvs. ❌



Sverigepremiären av konceptet ID 2all fick ett mer ljummet mottagande. Är den för liten?

TESLA

TESLA VÄLBESÖKT ÄVEN UTAN VERKLIGA NYHETER

Tesla valde länge att inte delta i mässor eller ens göra reklam. Det har nu ändrats och på eCarExpo var Teslas monter en av de mest välbesökta. En stadig ström av besökare klämdes och provsatt Model Y, Model X och uppdaterade Model 3.

Någon riktig nyhet som till exempel Cybertruck behödes alltså inte och det är tudigt att Tesla idag är ett av Sveriges mest populära märken. Bli Model Y årets mest registrerade bil även i år? På eCarExpo såg oddsen för det goda ut. ❌



Teslas försäljningssiffror återspeglades i en monter konstant full av besökare.



Med vassa ögon och en veckad kaross är Cupra Tavascan en tuffare kusin till Volkswagen, Audi och Skoda.

CUPRA

Mörk, mörkare, Tavascan

Cupra är nog märket med tuffast attityd i bilbranschen idag. Med en blandning av motorsport och tv-spelsestetik vill det spanska märket locka till sig unga, urbana kunder och drar sig inte för att sticka ut. Elsuven Tavascan firade Sverigepremiär på eCarExpo, men helt lätt att få en blick av den var det inte. Dels var Cupras monter välbesökt, dels nedsläckt och fylld av rörligt ljus i olika färger som svepte över en nattsvart Tavascan.

En aning om de sportiga formerna av Cupras MEB-

suv gick det ändå att få där i mörkret. För under all attityd hittas samma teknik som hos Volkswagen ID 4 och 5, Skoda Enyaq och Audo Q4 e-tron.

Att Cupras elsuvs dröjt förklaras med att de väntade på den nya, kraftfullare elmotorn med 286 hästkrafter. Vilket naturligtvis passar bättre för märkets sportiga ambitioner. Trots all attityd räknar Cupra också med att Tavascan ska bli en tjänstebilfavorit tack vare sin räckvidd på 54,7 mil och ett bagage på 545 liter. ✘

BMW

Med gömd världsnhet

BMW i5 och iX2 i all ära. Det är båda nya bilar som visar på BMW:s satsning att elektrifiera sina modellserier. Men den verkligt stora nyheten från BMW var gömd i en box som endast fick besökas efter att ha lämnat ifrån sig kamera och mobiltelefon. Väl där inne möttes besökarna av den kommande kombiversionen i5 Touring. En världsnhet som ännu inte hade visats! Men som alltså fick stanna bakom skynket till premiären veckan efter eCarExpo.

Då fick vi veta att i5 Touring mäter 5,1 meter på längden, har en hjulbas på 3 meter och ett bagage som rymmer 570 liter – 80 liter mer än sedanversionen av i5. Kombin erbjuds i två versioner från start som båda har samma batteri på 81,2 kWh. Det kan snabbaddas med upp till 205 kW och ombordladdaren är på 11 kW som standard, men går att få på 22 kW som tillval.

Bakhjulsdrivna i5 eDrive40 Touring kommer med 340 hästkrafter, ett vridmoment på 430 Nm och gör 0–100 km/h på 6,1 sekunder. Räckvidden anges här vara upp till 56 mil. Hos i5 M60 xDrive Touring är det fyrhjulsdraft, 601 hästkrafter och ett vridmoment på 820 Nm som gäller. Med det sjunker räckvidden något hos den fyrhjulsdrivna modellen, som beräknas ta sig upp till 50,6 mil på en laddning.

BMW i5 eDrive40 Touring kostar från 833.400 kronor och i5 M60 xDrive Touring börjar från 1.275.200 kronor.

För er som inte var på eCarExpo: Baserad på i5 bjuder Touring inte på några större överraskningar. Men BMW har helt klart lyckats med designen när de förlängt taket för att skapa en kombikaross. Och ja, det är en ”riktig” kombikaross och ingen shooting-brake. ✘



▲ Både nya i5 och iX2 fanns på plats. Men den verkliga nyheten i5 Touring gömdes bakom skynken inför officiell premiär några dagar efter mässan.

FORD

Försenad Ford snart här

Vi kollade in Ford Explorer redan för ett år sedan. Men lanseringen sköts upp, som orsaks angavs nya regler kring batterier i EU. Och till slut är Fords första modell inom tekniksamarbetet med Volkswagen nu på gång. För precis som ID-modellerna byggs också Explorer på Volkswagens MEB-plattform. Utan att ännu ha kört den ger Explorer ett intryck av att vara en vettig elsuv. Avgörande för vilket avtryck den lyckas göra på den allt trängre marknaden med elsuvar är priset. Men det har ännu inte

avslöjats. Det samma gäller exakta siffror för effekt och räckvidd, som Ford uppges komma med tillsammans med priset i mars.

En inte allt för vild gissning med tanke på släktskapet till ID-modellerna är två bakhjulsdrivna versioner med 170 eller 286 hästkrafter, samt en fyrhjuldriven version med 340 hästkrafter. Enligt tidigare uppgifter ska två batteristorlekar på 52 eller 77 kWh erbjudas och vi kan räkna med en räckvidd på upp till 50 mil. ✘



Blir Explorer en ny favoritsuv bland kunder? Priset avgör!



▲ Mindre än VW ID 4, men ändå rymlig på insidan.

RENAULT

SCENIC NU SOM SUV

Ännu en Sverigepremiär var nya Renault Scenic. Förutom att ha blivit eldriven har den tidigare MPV-modellen nu blivit en suv. Priset börjar på 464 900 kronor för versionen med framhjuldrift, 170 hästkrafter och ett batteri på 60 kWh för en räckvidd på 42,9 mil. För den som behöver köra längre finns Scenic med ett batteri på 87 kWh för 62,2 mils räckvidd. Då ökar också antalet hästkrafter till 220.

Längden på 4,47 meter gör Scenic drygt en decimeter kortare än till exempel Volkswagen ID 4. Ändå upplevdes det som gott om plats i baksätet och bagaget sväljer 545 liter. Bortsett från ratten som känns lite spretig upplevs framsätet trevligt med en bra blandning av skärmar och knappar. Som hos den lite mindre Megane är det Google som står för operativsystemet, med allt vad det innebär för navigering, appar och klassledande röststyrning. ✘

SMART

Leveranser på gång!

Redan i samband med eCarExpo förra året provkörde vi Smart #1. Sedan dess har "Ettan" fått sällskap av den större coupesuven Smart #3, som firade Sverigepremiär på mässan. Med en längd på 4,4 meter något större än den 4,27 meter korta Smart #1. Priset skiljer sig däremot inte så mycket åt från Smart #1, som kostar från 419 900 kronor. Insteigsversionen Smart #3 Pro kostar 429 900 kronor

och kommer med bakhjulsdrift, 272 hästkrafter och ett LFP-batteri på 49 kWh som ger en räckvidd på 33 mil.

För den som vill ha längre räckvidd erbjuds de tre versionerna Pro+, Premium och Pulse med olika utrustningsnivå och ett större NMC-batteri på 66 kWh som ger en räckvidd på mellan 43,5 och 45,5 mil.

Priset för versionerna med de större batterierna börjar

på 479 900 kronor för Smart #3 Pro+.

Även Smart #1 fanns på mässgolvet. Men fortfarande ett år senare efter att den hade Sverigepremiär på eCarExpo har leveranserna ännu inte kommit i gång till kunder. Flera läsare har hört av sig och frågat vad som egentligen händer med Smart.

– Vi såg att de makroekonomiska situationen i Sverige gick åt ett håll och vi hade ganska bra försäljning i Europa. Då flyttade vi fram säljstarten här till mars i år i stället. Sverige är en så viktig



Vi körde Smart #1 för ett år sedan i Stockholm. Till slut kommer leveranser igång.

marknad för oss för att få leasingpriserna rätt, säger Nicklas Andrén som är säljchef för Smart i Sverige. ✘

Kia EV6 Special Edition.

Laddbar frihet. För fler.



Movement that inspires



Kia EV6 AWD Special Edition ger dig 800-voltsteknik som möjliggör ultrasnabb laddning från 10–80% på ned till 18 minuter, Vehicle-2-Load, Kia Connect, matrix-strålkastare och en räckvidd på upp till 506 km. Vår laddbara resa fortsätter och med Kia EV6 Special Edition kan fler ta del av den laddbara friheten. Förmånsvärde fr. 2 868 kr/mån.

Energiförbrukning bl. körning enligt körcykeln WLTP: Kia EV6 17,2 kWh/100 km. Förmånsvärde: kostnaden för föraren motsvarar den skatt denne får betala per månad för bilförmånen, baserat på en marginalsatt på 50%.



Upplev ultimata frihet på två hjul

- ✓ Perfekt för campingsemester med elbil
- ✓ Lätt att montera upp i en enda rörelse
- ✓ Nya möjligheter till miljövänliga campingsemestrar
- ✓ Totalvikt endast 500kg



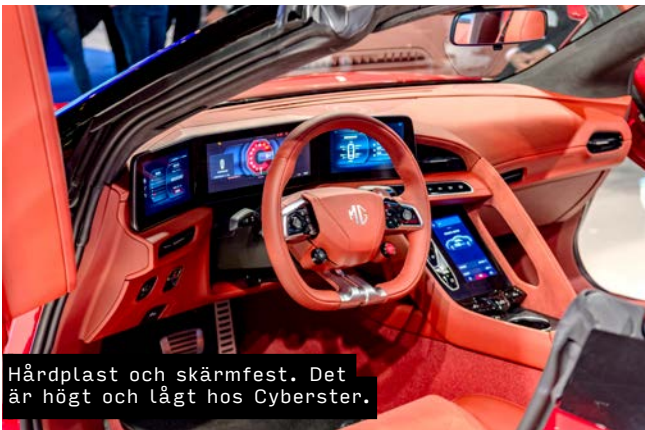
Läs mer här!



CAMP-LET
Ett bra val när du
semestrar med elbil



MG Cyberster väckte habegär hos många, bland annat Elbilens krönikör Tibor – läs mer på sidan 80!



Hårdplast och skärmfest. Det är högt och lågt hos Cyberster.



Sommaren kan komma

Att eldrift och cab är en perfekt kombination vet ju alla. Inga avgaser, inget störande ljud utan enbart ett direkt vridmoment och möjligheten att insupa naturen. Ändå är just öppna eldrivna modeller i princip obefintliga. Inför sitt 100-årsjubileet vill MG ändra på den saken med sin läckra Cyberster, en eldriven öppen roadster som firade Sverigepremiär på eCarExpo.

Proportionerna är närmast perfekta. Ja, det är verkligen en kliché av hur en öppen, tvåsitsig sportbil ska och bör se ut. Okej, inredning skulle kunna få komma i lite bättre bearbetning och material. Men spelar det så stor roll hur hårda skarvarna är mellan skärmarna bakom ratten när vinden blåser i håret? Dessutom, enligt

MG kommer priset ”inte bli någon käftsmäll” då märket – som idag ägs av kinesiska SAIC – vill erbjuda ”kostnadseffektiva” bilar.

Mot slutet av sommaren kan vi räkna med att få veta pris och vilka versioner av MG Cyberster som kommer till den svenska marknaden. I Kina erbjuds den med bakhjulsdrift och 340 hästkrafter eller fyrhjulsdraft med två elmotorer som tillsammans ger den 544 hästkrafter. Den senare varianten ska klara 0–100 km/h på omkring 3 sekunder. Batteriet är på 77 kWh som ska ge en räckvidd på knappt 60 mil. I alla fall enligt den förlåtande kinesiska körcykeln.

Svenska leveranser är sedan planerade att dra i gång till våren. Lagom till att frosten smälter. ✘

Tidlöst konverteringsprojekt drog storpublik

I Elbilens monter hade vi en riktig publikdragare i form av en över 40 år gammal bil: DeLorean DMC-12. Konverteringsfirman Sir M jobbar på att göra den tvåsitsiga ikonen eldriven och fick många frågor från nyfikna besökare.

– Vi ska sätta in en elmotor med 120 hästkrafter och batterier på 31,8 kWh som fördelas fram och bak i bilen enligt kundens önskemål att behålla bagaget. Så räckvidden kommer bli cirka 20 mil, säger Markus Sörlin som driver Sir M tillsammans med sin fru Åsa.

Sir M har tidigare konverterat bland annat en Karmaghia och Bubbla från Volkswagen, samt en Saab Sonett. Att nu ta sig an en DeLorean beskriver Markus

Sörlin som ett ”drömprojekt”, men också en utmaning. Bland annat då bilens kaross i rostfritt stål är fäst på en bas i glasfiber.

– Det gör det svårt att konstruera fästen för alla delar. Så jag måste göra en ram nedtill för allt och även konstruera egna drivaxlar, säger han.

Utifrån ska det heller inte synas att bilen är konverterad, så laddluckan hamnar under nummerplåten baktill. Tanken är att konverteringen ska vara klar lagom till sommaren. Vi kan knappt hålla oss från att ta den på en provtur – tillbaka till framtiden! ✘



↗ Ingen kan motstå en DeLorean. Ännu mindre med eldrift!

↙ Markus och Åsa Sörlin som driver konverteringsfirman Sir M.

PRODUKTCHEFEN:

»Polestar 4 kommer bli vår bästsäljare«

Det känns som det finns två Polestar. Det ena tyngs av svarta rubriker om enorma skulder, varsel av personal och att ägaren Volvo överväger att skänka bort sitt ägande i företaget. Det andra är en tillverkare som står rak i ryggen, visar fantastiska koncept som sedan också blir verklighet och nu börjar sälja sin senaste modell Polestar 4.

Vid Europapremiären på elbilmässan eCarExpo i Stockholm tog vi ett snack med produktchefen för Polestar 4, Ola Aldensjö.

TEXT & FOTO CARL UNDEHN

Design har alltid varit en viktig ingrediens hos Polestar. Med fyran mer än någonsin. För även om den bygger vidare på Polestars tydliga design-språk får det här blomma ut till något eget med färre inslag från Volvo. Strålkastarna fram är nu en egen, tvådelad tolkning av Volvos ”Tors hammare”. Även i sin helhet har Polestar 4 ett intressant och delvis nyskapande formspråk som får den att sticka ut bland mängden coupésuvar på marknaden. Något som enligt produktchefen är ett resultat av att Polestar vill visa hur en elsuv kan byggas när den görs som en elbil från grunden.

– Vi har arbetat mycket på formen för aerodynamiken. Som handtagen, men framför allt med att ta bort bakrutan. Med det kan vi dra ut den sluttande formen och har ersatt sikten bak med en kamera och digital backspegel, säger Ola Aldensjö.

Något som ska ge både en bredare bild av det som finns bakom bilen och göra det enklare att se i mörker, menar han.

Genom att flytta strukturen med c-stolpen bakåt blir det också mer plats för huvudet i baksätet. Vad Polestar inte nämner är att under den slutna bakdelen döljer sig ett rejält tilltaget bagage på 515 liter. Utan bakruta går det naturligtvis att packa hela vägen upp till taket. Någon bakåtsikt går ju inte förlorad med det.

Men vad händer med baksätet när bakrutan tas bort? Den som oroar sig för en grottlignande känsla där kan glädjas över att Polestar satt in ett stort panoramaglastak som standard. Det sträcker sig hela vägen bakom huvudet på baksätesspassagerarna för en luftig känsla. Eller ”exklusiv atmosfär”, som Polestar väljer att kalla det.

Utöver det har den 4,84 meter långa coupésuven en lång hjulbas på tre meter. Det ger gott om benutrymme i baksätet, även om sittpositionen är ganska låg. Baktill hittas nu också en liten pekskärm för inställningar av klimatanläggning och musik.

I övrigt är insidan som vi vant hos vid hos Polestar: avskalad, ljus och stilig. De stående skärmarna hos Polestar 2 och 3 har här ersatts av en liggande skärm på 15,4 tum. På den körs som tidigare Android Automotive OS med Googles tjänster för röststyrning och navigering, som finns synlig till vänster även när andra funktioner används.

– Men en stor nyhet är det vi sitter på, ”Tailored Knit”-klädseln, som är tillverkad av återanvänd polyester och först visades med konceptet Precept, säger Ola Aldensjö.

Polestar 4 kommer i två versioner som båda har ett batteri på 100 kWh. Det kan snabbladdas med 200 kW och då fyllas från 10 till 80 procent på 30 minuter. Ombordladdaren är på 11 kW, eller 22 kW med tillvalet Pluspaket som



Polestar 4



- ^ Europapremiären drog både stort medieuppbåd och många besökare.
- < Polestar offerar bakrutan på aerodynamikens altare.
- > Kyligt och stiligt: Polestar 4 bygger vidare på märkets designspråk.



kostar 60 000 kronor extra. Då ingår även bland annat elektriska ställbara stolar med värme bak, eldriven baklucka och head up-display.

Bakhjulsdrivna Polestar 4 Long range Single motor kostar från 700 000 kronor och får en räckvidd på 61 mil, kommer med 272 hästkrafter och ett vridmoment på 343 Nm.

Polestar 4 Long range Dual motor har ett pris från 760 000 kronor, har ytterligare en motor på framaxeln vilket resulterar i 544 hästkrafter och ett vridmoment på 686 Nm. Räckvidden sjunker till 58 mil, men som plåster på såren får du Polestars snabbaste modell hittills.

– Vi är ju ett performancemärke så för oss är det viktigt med prestanda. Därför har vi den fyrhjulsdrevna versionen som gör 0–100 km/h på 3,8 sekunder. Men vi har också den bakhjulsdrivna som gör det på 7,7 sekunder, säger Ola Aldensjö.

Känns siffrorna igen är det kanske för att koncernsystkonet Zeekr 001 kommer med nästan exakt samma prestanda. Vilket inte är så konstigt då de båda modellerna använder ägaren

Geelys plattform SEA och alltså delar teknik med varandra.

Så hur skiljer sig Polestar 4 från Zeekr 001, som kostar från 677 000 kronor?

– Geely är ju en stor koncern och vi drar fördel av att vara en del av den. De komponenter och system vi gillar återanvänder vi och får med det en snabb utvecklingstid. Samtidigt vill vi vara Polestar och utvecklar därför egna saker kring chassi eller erbjuder paket med 4-kolvs Brembo-bromsar.

Hur Polestar 4 är på vägen och står sig mot konkurrensen – både inom Geely och andra märken – får vi återkomma till när vi upplevt den bakom ratten. Men Polestar har duktigt folk som vet hur ett chassi ska konstrueras för en körglad upplevelse. Och Polestar 4 borde inte vara något undantag.

Ola Aldensjö ser lite trött ut när vi talas vid framåt slutet av fackdagen på elbilmässan eCarExpo i Stockholm. Vilket inte är så konstigt. Tidigare samma dag har Polestar 4 haft Europapremiär här och intresset kan bara beskrivas som enormt. Intervjuer och frågor har avlöst varandra i högt tempo.

Men så är det också en viktig modell för det skuldtyngda företaget.

– Jag har inga exakta siffror för målet för försäljningen. Men vi räknar med att Polestar 4 blir den modell vi kommer sälja flest av, säger han.

Polestar har visserligen sänkt målet att sälja 290 000 bilar redan 2025. Men även det nya målet på 160 000 sålda bilar redan nästa år är ambitiöst. Förra året sålde företaget 56 400 exemplar, varav 800 stycken var just Polestar 4 som började levereras i Kina redan innan årsskiftet.

Kan Polestar 4 med en prislapp från 700 000 kronor bli den storsäljare företaget hoppas på för att nå försäljningsmålet? Polestar jämför sig gärna med Porsche och vill erbjuda samma mix av prestanda och design. Då kan det passa att också jämföra med Porsches försäljningssiffror av alla versioner av Taycan. Vilket förra året uppgick till 40.629 exemplar globalt. Med ett pris som börjar strax över miljonen är Taycan visserligen en dyrare och dessutom annorlunda modell. Men någon folkelbil är Polestar 4 inte, vare sig vad gäller pris eller prestanda. ✖

RENAULT 5

Dags för revolution!

Nya Renault 5 vill vara en revolution i elbilsvärlden. Med poppig design och ett lågt pris är det modellen som ska elektrifiera hela Europa. Och det utan kompromisser! Går ekvationen ihop? Vi har kollat in Renault 5.

För tre år sedan fick vi se konceptbilen av nya, eldrivna Renault 5. Sedan dess har det sipprat ut bilder och detaljer kring modellen som är en av både Renaults och årets viktigaste lanseringar. För med ett lågt pris från under 25 000 euro och en blandning av både nostalgi och modern design är det bilen som ska få fler att välja eldrift. Och helst bli en storsäljare likt gamla Renault 5, som såldes i över fem miljoner exemplar mellan 1972 och 1996.

– Vi ville återuppliva vår ikon, men inte bara göra en retrobil som äldre känner igen utan något som kan locka unga som inte har en relation till originalet, säger Renaults designchef Gilles Vidal.

Själv hör han till den första kategorin och erkänner att första gången han körde bil var som nioåring i just en Renault 5.

– Men inte på allmän väg, mina föräldrar hade en bilhandel, skrattar han.

När Renault drog av skycket på den produktionsklara versionen visade det sig att det inte hänt så mycket sedan vi såg konceptet. Vilket är bra! Bilen har fått lite mer rundade former och vad Renault beskriver som mer mänskliga inslag. Till exempel strålkastarna, med "pupiller" som hälsar dig välkommen och en platta med lysdioder på motorhuven som visar batteriets laddstatus.

– Tanken var att konceptet skulle vara så nära den verkliga bilen som möjligt. Jag gjorde det så att det skulle kunna sättas i produktion.

Redan från början var målet att göra en lågt prissatt elbil. Samtidigt ville de undvika en alltför simpel produkt.

– Utmaningen var att leverera en prisvärd bil där du faktiskt får mycket för pengarna. Så med ingenjörerna höll vi nere kostnaderna på delar kunden inte ser. Du kan välja billigare alternativ utan sämre kvalitet och så lade vi

mer på det som syns, säger Gilles Vidal.

Ett arbetsätt som gett resultat. Vi är nog många som hade räknat med en simpel, avskalad och framför allt plastig förarmiljö. Och ja, visst finns det en del hårdplast. Men inredningen domineras av en ombonad känsla och motsatsen till avskalat. Tvärtom, från förarplatsen finns det en mängd fysiska knappar och spakar framför dig. Men naturligtvis också en digital instrumentering. Den och infotainmentskärmen på 10 tum sitter tillsammans med udda bred ram runt sig. En anspelning till plastlådan med mätare hos Renault 5 Turbo.

Som hos Megane och Scenic körs Googles operativsystem på skärmen, men en nyhet är den virtuella assistenten Reno. Tillsammans med integrering av AI-tjänsten ChatGPT ska Reno kunna svara naturligt på olika kommandon och frågor.

Precis som sin föregångare ska också nya Renault 5 bli en ikon redan vid lanseringen. Resultatet är att bilen till stor del är en designprodukt. Det finns mängder av små detaljer som franska flaggor i sömmarna, tre fälgar som alla är på 18 tum, 3D-printade tillbehör med motiv från gamla klistermärken och fem – så klart – grälla färger i metalliclack.

– Renault 5 ska vara en rolig bil! Så den kommer i de poppiga färgerna gult, grönt, blått, svart och vitt från start. Men det här är bara toppen av ett isberg! Vi har massa saker på gång, säger Paula Fabregat Andreu som leder designprojektet.

En överraskning är valet av batterier. Renault 5 erbjuds med framhjulsdrift från en elmotor på 70, 90 eller 110 kW. Oavsett effekt går det välja ett batteri på 40 kWh för 30 miles räckvidd eller 52 kWh för 40 mil på en laddning. I båda fall handlar det om ett NMC-batteri, något andra tillverkare alltmer väljer



Blir nya Renault 5 en lika stor framgång som sin föregångare?

Både in- och utsidan är full av hyllningar till originalets Renault 5.

SE VÅR FILM FRÅN PRESENTATIONEN

Scanna QR-koden eller gå in på bit.ly/elRENS



Spara där kunden inte ser.
Med Renault 5 ville designchefen
Gilles Vidal göra en billig elbil
som också känns prisvärd.



Renault 5
lanseras i flera
starka färger.



Finn ett fel.
Just det, inget
Renault-märke bak!

Stiliga, men
också funktionella
strålkastare. Den
vertikala linjen
ökar räckvidden
med 6 km.



En platta på
motorhuvud visar
laddstatus.



Inredningen känns
oväntat påkostad.
Och har gott om
knappar och spakar.



bort för billigare versioner som i stället
för LFP-batterier. Då NMC-kemin pre-
sterar bättre vid kalla temperaturer är
Renaults val en god nyhet för kunder på
våra breddgrader. Renault 5 har också
värmepump, men det är ännu oklart om
den är standard.

Men effekten vid snabbaddning
lämnar en del att önska. Det mindre
batteriet klarar 80 kW, det större upp
till 100 kW. Hur lång tid det tar att fylla
från 10 till 80 procent avslöjas inte. Om-
bordladdaren är på 11 kW och Renault
5 är förberedd för att dela med sig av
energin i batteriet till elnätet med V2G.
Med en adapter går det också att driva
prylar från ladduttaget som ger 3,7 kW.

Renault 5 är först ut på den nya elbils-
plattformen AmpR Small. Helt nyt-
vecklade från grunden är den inte. För att
hålla kostnaderna nere ska omkring 70
procent vara hämtad från dagens Clio.

– Vi kunde dra nytta av en del nu-
varande modeller. Men komponenter
för eldrift är nytvecklade. Det samma
gäller batteriet som består av endast tre
eller fyra moduler beroende på capaci-
tet. Och vi har hållit nere vikten. Med
stora batteriet väger bilen 1 449 kilo,

säger Vincent Theuillon som är ingenjör
hos Renaults nya elbilsdivision Ampere.

Från nästa år ska batterierna också
tillverkas i den nya gigafabrik som upp-
förs i norra Frankrike, 300 meter från
där Renault 5 skruvas ihop.

Ett nytt "One Box"-bromssystem
bestående av en modul sparar plats,
men ska också bidra till körkänslan.
En styrenhet har ersatt den mekaniska
kopplingen mellan pedal och broms och
kalibrerats för en direkt bromskänsla.
Bromregenereringen ska gå att ställa
i olika steg, men oklart hur många.
Och de första bilarna som lanseras blir
utan enpedalskörning, säger Vincent
Theuillon.

Med bromskänslan, en direkt styr-
ning, multilinkaxel bak och låg vikt
lovat Renault en körlad upplevelse
med nya femman.

– Det var en stor utmaning att få
plats med allt och samtidigt nå målen
om en emotionell bil, säger Vincent
Theuillon.

För Renault 5 är liten bil, 3,92 meter
på längden och därmed mindre än Zoe.
Hjulbasen på 2,54 meter ger ett godkänt
baksäte där en vuxen har plats för huvu-
det men får en ganska böjd sittposition

i det låga sätet. Bagaget rymmer 326
liter, men någon frunk finns inte.

– Designen sattes ju tidigt och vi fick
hitta lösningar som passade efter det.
Då fick vi inte plats med någon frunk,
säger Stephane Theuillon.

Renault 5 beskrivs som resultatet av
en plattform och design utan kompromis-
ser. Men det går så klart inte att
kombinera hur långt som helst med
målet om ett lågt pris. Exakt vad det blir
har ännu inte avslöjats. Löftet om en
prislapp från 25 000 euro, eller 280 000
kronor, utmanas nu av konkurrenten
Citroën ë-C3. Den säljs på kontinenten
från 23 300 euro.

– Vi vill driva på elektrifieringen med
den här bilen. Så priset kommer bli un-
der 25 000 euro, säger Paula Fabregat
Andreu.

Men det gäller nog inte lanserings-
modellen, som blir med det större bat-
teriet. Också vad de svenska priserna
landar på kommer nog dröja ett tag.
Renault 5 ska börja levereras i sep-
tember på utvalda marknader. Men på
grund av anpassningar för vårt klimat
kan vi vänta oss Renaults nya färglick
på vägarna i Sverige först nästa år. ✘

LANSERING VW ID 7 TOURER

Lite Arteon shooting brake, lite Passat kombi. ID 7 Tourer tar det bästa av båda världar.



Redan ID 7 var ett kliv upp för interiören hos VW:s elbilar. Nu också med förbättrad head up-display som standard.

PREMIÄR FÖR VW ID 7 TOURER

Elkombi med både stort bagage och batteri

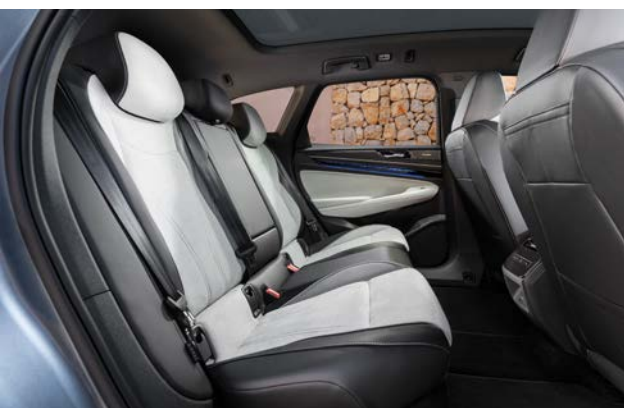
Blir 2024 den eldrivna kombins år? Både Opel och Peugeot står i startgroparna att lansera sina versioner, BMW har precis visat i5 Touring och nu kommer Volkswagens bidrag ID 7 Tourer.

TEXT CARL UNDÉHN FOTO VOLKSWAGEN





Med utdragen taklinje rymmer det drygt 70 liter mer i kombiversionen av ID 7.



- ⤴ Toppversionen med nytt större batteri tar sig 68,5 mil på en laddning.
- ⤵ Hjulbas på 2,97 meter betyder gott om benutrymme i baksätet.
- Volkswagen är redo att återuppliva kombilandet Sverige! Till sommaren kommer modellen hit.



Krossformen hos den 4,96 meter långa modellen beskrivs som en blandning av shooting brake hos Volkswagen Arteon och den klassiska kombikarossen hos Passat. Hjulbasen är exakt samma som hos ID 7, alltså 2,97 meter. Med en mer utdragen taklinje rymmer bagaget nu 605 liter, vilket är 73 liter mer än hos ID 7. Med fällda säten går det också att klämma in upp till 1 714 liter när det behövs. Bredden på lastutrymmet mellan hjulhusen är exakt 1 meter. Volkswagen erbjuder en cykelhållare som klarar upp till 75 kilo, men det nämns inte hur tungt släp som du kan dra.

Med kombiversionen ID 7 Tourer Pro S blir det också premiär för det utlovade större batteriet på 86 kWh, som även ska komma till ID 7 och där ge en räckvidd på 70 mil.

För ID 7 Tourer Pro S anges nu en räckvidd på upp till 68,5 mil. Snabb-ladda går det att göra med 200 kW och med det ska du kunna fylla batteriet från 10 till 80 procent på ”väl under 30 minuter”, enligt Volkswagen.

Volkswagens elkombi erbjuds även som ID 7 Tourer Pro med ett nyutvecklat batteri med samma kapacitet på 77 kWh som vi känner igen från andra ID-modeller. Laddeffekten är här lägre med som mest 175 kW och tiden för att ladda det från 10 till 80 procent anges till 28 minuter. Hur lång räckvidd du får med det mindre batteriet på 77 kWh hos ID 7 Tourer Pro får vi inte veta. Men en fingervisning ger de 61,4 mil som ID 7 tar sig på en laddning med 77 kWh.

Oavsett batteristorlek kommer ID 7 Tourer med bakhjulsdrift och Volkswagens senaste elmotor och drivlina APP550 som ger 286 hästkrafter och ett vridmoment på 545 Nm.

Head up-display är standard och nu kan den även visa navigering från

»VOLKSWAGEN INTEGRERAR AI-TJÄNSTEN CHATGPT FÖR EN BÄTTRE UPPLEVELSE AV RÖSTASSISTENTEN.«

din telefon genom Apple Car Play eller Android Auto. Som tillval går det att få ett panoramaglastak med ”Smart Glas” för att ställa in genomskinligheten.

ID 7 Tourer kommer med skyltigenkänning och systemet Car2X som kommunicerar med andra Volkswagenbilar för att kunna varna för faror längre fram på vägen. Desutom går det att få Volkswagens senaste assistanssystem som tillval. Till exempel Park Assist Plus som kan ”spela in” en parkeringsmanöver till exempel hemma för automatisk parkering där. Även Travel Assist med uppkopplade funktioner för bättre filhållning och automatiskt filbyte på motorväg.

En nyhet är att ID 7 Tourer kommer med en ”wellness app” för att med en knapptryckning aktivera ett avkopplingsprogram med ljus och massage. Tidigare i år meddelade Volkswagen att de integrerar AI-tjänsten ChatGPT för en bättre upplevelse av röstassistenten IDA, vilket också hittas i ID 7 Tourer.

De första bilarna väntas komma hit till sommaren och de svenska priserna har ännu inte meddelats vid pressläggning av det här numret. ✘



7 MÅNADER PÅ VERKSTADEN

Många turer hos Hedin Bil med MG Marvel R

Sju månader på verkstad efter en krockskada. Och en app som vägrar koppla upp sig mot bilen. Ronni Vukanac gillar egentligen den MG Marvel R han leasar. Servicen hos Hedin Bil är han inte lika imponerad av.

TEXT CARL UNDÉHN FOTO PRIVAT, CARL UNDÉHN

Det har kommit en rad nya märken till Sverige de senaste två åren. En gemensam nämnare för flera av dem är att de säljs av Hedin Bil. En stor och välkänd aktör i ryggen kan kännas tryggt för en kund som hoppar på att välja ett nytt och okänt märke. Som BYD, Hongqi – eller kanske MG.

Hos en del väcker bokstäverna MG drömmar om små, öppna brittiska sportbilar. Idag ägs märket däremot av den statliga kinesiska biltillverkaren SAIC. Med billiga leasingpriser slog sig MG snabbt in på den svenska marknaden. Kanske lite väl snabbt, för etableringen av ett märke innebär betydligt mer än att bara få ut bilar på vägarna.

Reservdelslager måste byggas upp och tekniker skolas. Att allt inte gått helt smidigt på den fronten har vi på Elbilen hört flera exempel på från er läsare. En av dem är Ronni Vukanac som leasade esluven MG Marvel R i april 2022. En bil han egentligen tycker mycket om.

– Ja, det är en bra bil att köra. Den är fräsch och så, men den dag du får problem kan du inte förvänta dig hjälp, menar han.

Under en stor del av sin leasingperiod har han inte kört den Marvel R han leasar. Utan en annan som han hyrt. För efter att hans bil blivit påkörd av en sopbil på en parkering i februari förra året blev den stående hos Hedin Bil i Kista under sju månader. Någon lånebil ska inte ha erbjudits.

– Jag ringde dem varje månad och fick alltid samma svar: att de väntade på delar, säger Ronni Vukanac.

När vi kontaktar platschefen Jonathan Ssempasa hos Hedin Bil i Kista för att få deras bild av situationen blir det stopp.

– Jag kommer inte ge någon kommentar. Du måste kontakta vår pressansvarige, säger han.

Problemet är att presschefen hos Hedin Bil har slutat och positionen ännu inte ersatts. I stället kontaktas vi av Emma Härnström, pressansvarig hos MG.

– Bilen var inne på reparation och det var en del som det var längre leveranstid för. Men jag vet inte när den beställdes, säger hon.

När Ronni Vukanac efter två månader besökte verkstaden för att hämta saker ur bilen möttes han av en oväntad

syn. Förutom fronten, som skadats vid olyckan, var även hela kofångaren bak bortmonterad.

– Och det fastän det inte var några skador från krocken där. När jag visade bilder för mina kollegor skämtade de om att min bil används för att plocka reservdelar, säger han.

Något som också verkar ha varit fallet. ”På min arbetsorder står det att vi bytt till en ny del på din bil för att (v) i lånade den i Mars 2023, och visste att nya delen var beräknad hem tidigare än övriga delar”, skriver verkstadschefen i ett mail när Ronni Vukanac frågade om saken.

Efter sju månader på verkstaden kunde Ronni Vukanac till slut hämta sin MG Marvel R i september förra året. Men då lyste en varning för att bilens SOS-funktion inte fungerade. Bilen åker in två gånger för kontroll igen. Givare och en antenn ska då ha bytts, men problemet gick inte att lösa.

Enligt Ronni Vukanac ledde det däremot till ett nytt fel. För nu hade bilen tappat kontakt med appen i mobiltelefonen. Enligt Hedin Bil kan felet hänga ihop med den första skadan. Ja, precis: första skadan.

För kort efter att appen slutat fungera blev han påkörd i en korsning. Enligt Ronni Vukanac på samma ställe som innan och med ”enklare plåtskador”. Den här gången ordnades skadan snabbt hos Hedin Bil i Haninge. Men problemet med app och SOS fanns kvar.

– Det har undersökts och verkstaden har beställt en ny antenn, säger Emma Härnström från MG.

Efter ytterligare verkstadsbesök löstes varningen för SOS-knappen. Men appen går fortfarande inte att använda, trots ny antenn.

– Nu har de fått order från MG att börja mäta alla kablar i bilen för att se om det finns något kabelavbrott. Men de vill inte stå för en MG-lånebil som går på el, säger Ronni Vukanac.

Fallet har nu anmälts till ARN.

✘



^ Efter två månader på verkstaden vill Ronni hämta några grejer ur bilen – och möttes av en överraskning.

>>JAG RINGDE DEM VARJE MÅNAD OCH FICK ALLTID SAMMA SVAR: ATT DE VÄNTADE PÅ DELAR.<<



Ronni Vukanac är missnöjd med hur Hedin Bil har hanterat hans krockskadade MG Marvel R.

PROV

> BYD

> Seal U

TEXT FREDRIK SANDBERG
FOTO BYD

En möjlig storsäljare

Varför är inte bilarna från kinesiska BYD billigare i Europa? Mellan tummen och pekfingeret är bilarna i Kina hälften så dyra som i Sverige. En BYD Seal kostar cirka 250 000 kronor i Kina. I Sverige går den loss på 559 000 kronor.

Det beror främst på en sak, enligt BYD: De europeiska bilarna tillverkas i små volymer.

Att det tillkommer transportkostnader och annat är självklart. Men det är onekligen ett intressant svar. Varför är då volymerna låga? Jo, det är inte samma bilar som säljs i Kina som säljs i Europa. Även om de har samma modellnamn.

Bilarna är exempelvis längre i Europa, för att klara de europeiska kraven på krockzon.

Sedan tillkommer europeiska kvalitetskrav.

Det här gör att BYD har separat tillverkning av de bilar som skeppas till Europa. Och efterfrågan är liten i förhållande till Kina. Därav små volymer. Därav högre priser.

Men det är nog ingen orimlig tanke att dessa volymer kommer att bli högre.

Idag är BYD världens största tillverkare av laddbara fordon. Förra året tillverkade de 1,6 miljoner rena elbilar och 1,4 miljoner hybrider.

Tesla tillverkade 1,84 miljoner rena elbilar. BYD är alltså inte störst på rena elbilar, men en god tvåa.

Volym är centralt för att priserna ska bli attraktiva för kunderna. Det har Tesla visat under de senaste åren, med dramatiska prissänkningar som de har kunnat göra allt eftersom tekniken har mognat.

BYD kommer att kunna göra samma sak. Vilket är nödvändigt. Den kvalitet som BYD hittills har visat upp i de modeller som finns att köpa i Sverige i dag har inte imponerat. Bilarna känns som budgetvarianter av bilar från Tesla och Europa, men har priser som ligger i paritet med dessa. När BYD har satsat på kampanjpriser med förmånliga leasingavtal – av BYD subventionerade priser – så har försäljningen ökat.

Det här gäller även för den bil som jag provkör i Portugal i slutet av januari i år.

BYD Seal U. En suv som har måtten 479x189x167 cm. Hjulbas: 276,5 cm. Det rör sig om en mellanklass-suv/cros-

En suv som utseendemässigt inte sticker ut, men som ändå inte skäms för sig.

sover. Och sådana är ju populära. Kan BYD ha någonting här för en bredare europeisk marknad?

Jag tror det, efter att ha kört den under ett par dagar.

Vi hittar inga överinspirerade design-element som i Atto 3 som försökte se ut som ett gym invändigt (på riktigt) med tre gitarrsträngar på dörrarna. Här är det avskalat och fullt av trevliga material, med fina sömmar i ratten och på instrumentpanelen. Med 552 liter är lastkapaciteten bra. Baksätet är fint, med bra utrymmen och bra säten. Det finns usb-uttag och ett infotainment-system som blir allt bättre.

Kraften i den 160 kW starka motorn är inte hisnande på något sätt. BYD Seal U tar sig från 0–100 km/h på strax under tio sekunder.

Det här beror lite på hur stort batteripack du har valt. Det tar 9,3 sekunder för bilen med lilla batteriet och 9,6 sekunder med stora batteriet. Toppfarten är 175 km/h.

Anledningen till den försämrade accelerationen med stora batteriet är att bilen helt enkelt är tyngre. Väljer man 87 kWh så väger bilen in på 2 147 kilo,



▲ På plats i soliga Portugal.

»Kan BYD ha någonting här för en bredare europeisk marknad? Jag tror det, efter att ha kört den.«





- ▲ Infotainmentsystemet blir bättre och bättre.
- ▼ Blank plast på sina ställen.



väljer man däremot batteriet på 71,8 kWh väger bilen 2 020 kilo.

Snabbladdningen har vässats i jämförelse med andra BYD-modeller. Den toppar nu på 140 kW med stora batteriet och 115 kW med lilla. Däremot tar det en halvtimme att ladda från 30 till 80 procent. Vilket gör att 10 till 80 procent nog tar cirka 45 minuter.

Enligt WLTP-siffrorna når man 420 km med lilla batteriet och 500 km med stora.

Det låter rimligt.

Vi vet ju inte vad bilen presterar i svensk slaskig höst, eller smällkalla vintern i minus 30 grader. I Portugal är dessa räckviddssiffror högst rimliga, märker vi efter vår provkörning.

Varför tror jag då att det är en bil som kan slå?

Därför att den är rimlig, den är lagom. Lagom acceleration, lagom ”suvig”, lagom bra infotainment. Lagom stort lastutrymme. Man saknar inget, men är inte överväldigad av någonting. Blir priset rätt kan jag tänka mig att många faller för detta. Men då måste

det vara bra. I Tyskland kostar BYD Seal U 45 060 euro. I Sverige har priserna ännu inte släppts. Det sades att de skulle komma i slutet av januari. Vi skriver nu 22 februari och än så länge finns inga prisuppgifter.

Säkerligen är BYD medvetna om att de måste få fram ett pris som är konkurrenskraftigt.

Vad jag gillar med bilen är att den inte försöker konkurrera i premiumsegmentet, den har ingen körglädje att komma med – endast komfortstyrning och mjuk acceleration.

Vi behöver fler bilar som siktar in sig på den funktionella sidan av bilägandet. För de som vill ta sig från A till B, och inte vill lägga stora pengar på ny läcker teknik och fläska motorer. Här kan BYD Seal U spela roll.

Blir bara priset rätt har BYD här en potentiell storsäljare.

Det är i alla fall vad mina intryck av bilen efter några dagar i Portugal är. Sedan får vi ju se, den ska ju testas under tuffare förhållanden också. Vi får återkomma i ärendet. ✘

SE VÅR FILM FRÅN
PROVKÖRNINGEN
Scanna QR-koden eller
gå in på bit.ly/elSEALU



TEKNISKA DATA

BYD Seal U



Pris: Inte klart vid tidningens tryck.

Batterikapacitet:
71,8 eller 87 kWh (netto).

Räckvidd: 420 eller 500 km.

Snabbladdning: 114 eller 140 kW.

Ombordladdning: 11 kW.

Drivning: Framhjulsdrift.

Effekt: 160 kW.

Vridmoment: 310 Nm.

0–100 km/h: 9,3/9,6 sek.

Toppastighet: 175 km/h.

Ytermått LxBxH:
479x189x167 cm.

Axelavstånd: 276,5 cm.

Bagage: 552 liter.

Dragvikt: IU.

Tjänstevikt:
2 020/2 147 kg.

I KORTHET



- > Vehicle to Load.
- > Komfortabel.
- > Bra design.



- > Klen acceleration.
- > Laddkapaciteten.
- > Ingen frunk.

BETYG

eeeeee



1



2



3



4



5



6

1. Tack och lov har BYD skalat ner designspråket. Inspirationen från havet är inte lika påfallande som i Dolphin. Stilrent och bra material.
2. Laddlucka på höger baksida, med gummisproppar.
3. 552 liter bagage går in. Däremot finns ingen frunk.
4. Fronten är längre, med en krockzon som passar europeiska säkerhetskrav.
5. Rymligt i stolarna, med bra sikt.
6. Förvånansvärt bra med utrymme i baksätet. Här finns två usb-c-uttag och reglerbar klimatanläggning mellan framsätena.

PROV

> BMW

> iX2 xDrive30

Nu kommer tvåan, det vill säga BMW:s näst största elbil. Det är samma grundkonstruktion som lilla iX1, vilket ger några fördelar, men också några nackdelar.

TEXT
FREDRIK SANDBERG

FOTO
BMW



Lagom i pre



miumligan



B

MW lanserar nu ytterligare en elbil i familjen. Det är en coupésuv, eller en crossover. Eller en suv? Studera bilderna och läs på sid 36 och framåt och bestäm själv.

Enligt BMW är det en sav, alltså Sports Activity Vehicle. Låt oss kalla det coupésuv.

Vi har en kupélinje bak, men också en högre suv som samtidigt har en sänkt taklinje, jämfört med suven iX1. Det är lurigt detta. Den minsta bilen i BMW:s elbils katalog är numera iX1:an. Den nya tvåan har dock samma grundarkitektur som ettan. Vad som har förändrats är alltså storleken, bilen är längre, men också lägre. Fem centimeter längre och dryga fem centimeter lägre. Man kan kalla iX2an för en tillplattad iX1:a helt enkelt. Med sluttande bakparti.

Det kan vara på sin plats med en jämförelse mellan Volvo XC40 och den lägre C40. Även om det i Volvos fall bara är höjden som skiljer sig.

För iX2:an innebär de fem extra centimetrarna på längden och höjden några saker. Först och främst har vi ett baksäte som är funktionellt i iX2:an. Nu

kan man som vuxen sitta normalt. Det kan man inte i iX1:an.

När vi nu pratar om rymlighet, går inte att komma ifrån en annan jämförelse: En Volkswagen ID 4 är bara 2,8 centimeter längre än iX2:an, men har ett gigantiskt baksäte och är en rymligare bil i stort.

Det här beror på att BMW iX2 bygger på samma plattform som diesel- och bensinvarianterna.

Hjulbasen blir kortare. Motorhuven blir större.

Där finns en kardantunnel, även om den är låg i iX2:an.

Med en mer renodlad elbilsarkitektur hade måtten kunnat vara annorlunda. Men nu ska vi inte sitta och önska oss någonting annat än det vi faktiskt får köra.

För det är i körningen som BMW vill visa var skåpet ska stå. Det är själva anledningen till att lägga mer pengar på den här modellen än motsvarande hos konkurrenterna.

Vad har vi då till vårt förfogande?

Det vi hittar under skalet är exakt samma utrusning som i lilla iX1. Det är två motorer på sammanlagt 230 kW (313 hk), som ger 493 Newtonmeters

Som en tillplattad iX1:a, lägre men också längre. Med dryga fem centimeter åt båda hållen.





»Detta parat med en premiumkänsla i materialvalen skapar ett begär som BMW kan ta betalt för.«

vridmoment. Vi har ett batteripack på 64,8 kWh.

Det är alltså två olika bilar byggda på samma grund, en plattform som tagits fram i Tyskland och bilar som tillverkas i Regensburg.

När jag sätter av på vägarna i Portugal så behöver jag inte leta länge efter den där körglädjen som BMW pratar om. Visst den fina accelerationen parad med en direkt styrrespons, där det inte finns några dödlägen, är härlig på de kurviga vägarna i Portugal.

Detta parat med en premiumkänsla i materialvalen skapar ett begär som BMW kan ta betalt för. Om det råder inga tvivel.



Opus för en grönare planet



Opus Bilprovning besiktar närmare två miljoner fordon varje år. Samtidigt arbetar vi hårt med att lämna ett så litet avtryck som möjligt på vår planet. Vi klimatkompenserar för hela vår verksamhet.

Vill du också ta ansvar för framtiden?

På opus.se kan du läsa mer om hur du kan klimatkompensera för din årliga bilkörning.



OPUS | Bilprovning



Men det är ändå någonting som skaver, ratten är grov, det känns nästan som att styra med en falukorv.

Jag får inte heller samma underbara körkänsla som den lilla iX1:an gav. Det är som om bottenplattan var bättre anpassad till den högre men kortare iX1. Det kränger mer i kurvorna tycker jag.

Men det är randanmärkningar. I det stora hela är det bra.

Det som BMW gör bra är energieffektiviteten. Batteristorleken är inte lika stor som hos konkurrenterna, istället har BMW tagit fram en energisnål drivlina. Vi har sett fantastisk räckvidd med exempelvis BMW i4, från ett batteri som är mindre än hos konkurrenterna.

När vi kör iX2, bestyckad med 64,8 kWh batteri får vi en förbrukning på cirka 2 kWh per mil. Det ger en räckvidd på 32 mil. Det är backigt, men kring 15 grader varmt. Och vi kör på vägar utanför motorvägarna. Låg snitthastighet alltså.

För att ladda bilen krävs det 29 minuter att ta sig från 10 procent till 80 procent.



Högbyggd med sluttande bakparti – en coupésuv, helt enkelt.

Maxeffekt är 130 kW. Fint är att BMW erbjuder 22 kW laddeffekt som tillval. Standard är 11 kW.

Men det återstår naturligtvis att se hur bra detta är på svenska vägar vintertid. Hur väl använder BMW energin för att värma upp kupé och batterier?

Vi får inga svar i den portugisiska värmen.

Om man vill lyxa till det i familjelivet – med ett riktigt baksäte lämpar sig iX2 för detta – så klarar den att fylla 525 liter, 1 400 liter med fällda stolar. Bilen får också dra 1 200 kilo.

Priset blir då 659 000 kronor. Vi måste göra en jämförelse här med Tesla Model Y. En Long Range är 44 830 kronor billigare. Och då har BMW iX2 inte några tillval valda. Priset för Model Y är ändå lägre om man väljer till det enda utrustningspaketet som krävs, utökad autopilot.

Model Y har 800 liter lastutrymme, snabbare acceleration, bättre räckvidd och ... ja. Hur ska BMW kunna konkurrera med detta?

Jag vet inte.

Men jag skulle ändå ta en tur med BMW:s mindre bilar. De är roligare att köra, är bättre ihopskruvade, tystare och elegantare.

Men de lär inte nå kunderna som främst är ute efter funktion och inte stil.

Skulle jag kunna tänka mig att köpa en iX2:a efter den här provkörningen, skulle jag välja den före en Model Y, eller en ID5:a från Volkswagen? Den senare är faktiskt dyrare i fyrhjulsdriven version med 20–30 000 kronor än iX2:an.

Jag är osäker. Kanske. Det jag vet är att om jag inte hade några barn, skulle jag inte tveka en sekund att slå till på lillasyskonet iX1. Den är roligare att köra, tajtare än storasyskonet iX2.

Det enda som jag är lite orolig över är räckvidden och laddkapaciteten. Jag kör ofta långa sträckor. BMW har ju en ny klass bilar som väntar runt hörnet, med snabbare laddning, bättre räckvidd och nyutvecklade elbilsplattformar.

Jag lämnar tillbaka bilen med en känsla av att det här kanske inte är BMW:s roligaste bil. Lillebror iX1 är faktiskt intressantare. De större bilarna mer praktiska, och har bättre räckvidd. Men de är också mycket dyrare.

Kanske kan iX2 fylla ett litet hål i marknaden. Lagom i premiumligan. Men det är kantboll på betyget fyra. Inte självklart. ✖

ALLA GOODYEAR-DÄCK ÄR LÄMPLIGA FÖR ELBILAR

**Premiumdäck
tillverkade för att möta
kraven från elbilar.
Gäller såväl sommar-
som vinterdäck.**

Skräddarsydda originaldäck för ledande elbilstillverkare. Goodyear har originalutrustning på ~50 % av elbilar tillverkade i Europa. Toppsäljande sommardäcken är **Eagle F1 Asymmetric 6** och **EfficientGrip Performance 2.**



GOODYEAR

Se närmaste återförsäljare på
www.goodyear.se



1



2



3



4



6



5

1. Interiör med en kraftig ratt, lite som att hålla i en falukorv.
2. Växelväljare och volymkontroll, lättåtkomligt.
3. Kurvad skärm med BMW:s senaste operativsystem. Komfortabla säten.
4. 525 liter ryms.
5. Det är trångt, men det går. Passar bäst för barn.
6. Det fånigaste med BMW:s nya infotainmentsystem är kanske de olika känslöstämningarna man kan välja mellan. Men det är snygg grafik i alla fall.

TEKNISKA DATA

BMW
iX2
xDrive30

iX2

- Pris:** 659 000 kr.
- Batterikapacitet:** 64,8 kWh (netto).
- Räckvidd:** 449 km.
- Snabbladdning:** 130 kW.
- Ombordladdning:** 11 kW (22 kW tillval).
- Drivning:** Fyrhjulsdrift.
- Effekt:** 260 kW.
- Vridmoment:** 494 Nm.
- 0-100 km/h:** 5,6 sek.
- Topp hastighet:** 180 km/h.
- Yttermått LxBxH:** 455x184x156 cm.
- Axelavstånd:** 263 cm.
- Bagage:** 525 liter.
- Dragvikt:** 1 200 kg.
- Tjänstevikt:** 2 095 kg.

I KORTHET



- > Köregenskaper.
- > Premiummaterial.
- > Tyst kupé.



- > För dyr i klassen.
- > Räckvidden.
- > Litet baksäte.

BETYG

eeeeee

XENONKUNGEN

LEDRAMPSPAKET FÖR TESLA MODELLER!

Rabattkoden **ELBILEN** ger
10% på ordinarie pris!



Kolla in alla våra
modellanpassade
ledramppaket
till Tesla här!



LUXTAR X20

Ljusflöde	10 021 Lumen
LED	20 x 10W Cree XML2
Räckvidd	1 lux vid 510 meter

OPTIBEAM PURE 506

Ljusflöde	17 624 Lumen
LED	18 x LED Chip
Räckvidd	1 lux vid 570 meter



LAZER LINEAR 18 Elite+

Ljusflöde	10 573 Lumen
LED	18 x LEDChip
Räckvidd	1 lux vid 576 meter

BÄST PÅ FORDONSBELYSNING SEDAN 2004

OPTIBEAM  SEEKER™  GZZ  LAZER

NIGHTSHIFT  LUXTAR  NBB ALPHA  OSRAM

www.xenonkungen.se
order@xenonkungen.se
Kundtjänst vardagar 8:00-17:00
Tel. 0300 - 308 60

FRÅN SUV



Stadig och stabil.
Även med eldrift
Lever Mercedes
G-klass upp till
förväntningarna.
Till skillnad från
andra ...

TILL ROADSTER

I förra numret kollade vi på varför bilar ser ut som de gör – och hur de kan komma att se ut i framtiden. Men kanske är den redan här. För bilbranschen är uppfinningsrik, inte minst när det kommer till att beskriva sina modeller. Så vad är egentligen en crossover? Kan en sedan ha en halvkombilucka? Och var börjar och slutar egentligen en suv?

TEXT CARL UNDÉHN

Hur mycket suv är du?

Suvarnas popularitet fortsätter att växa. 2023 stod de för 51 procent av försäljningen i Europa. Och den bäst säljande modellen i både Sverige och Europa av alla bilar – oavsett drivlina och karossform – var Tesla Model Y. Men är verkligen allt det vi kallar för suv verkligen det? Alltså ett "sport utility vehicle" i dess rätta mening. Det innebär egentligen ramkonstruktion och en separat kaross för att stå emot hårda tag. Ursprunget till dagens suvar är ju faktiskt terrängbilen.

Med det kan du med rätta förvänta dig en del markfrigång från en suv. Jämfört med en vanlig kombi har suven också det – oftast. Men terrängegenskaperna är det ibland sådär med och fyrhjulsdraft är långt ifrån en självklarhet.

En stabil ramkonstruktion är idag sällsynt. Mercedes kommande eldrivna G-klass ska hålla fast vid det. Men när Toyotas klassiker Land Cruiser nu ser ut att vara på väg med eldrift uppges den få en självbärande kaross.

Men konstruktion hit eller dit: ingen tvivlar väl på att Volvo EX90 är en suv. Men hur är det med säg Cadillac Lyriq? Suv – eller snarare en modern tolkning av en cross country-kombi?

Och alla de mindre elsuvar som blivit vanliga: Volvo kallar EX30 för sin "minsta suv någonsin" och den är med sina 4,23 meter kortare än en Volkswagen Golf. Kan det verkligen räcka för att få kalla sig för suv? Ja, varför inte. Suv är ett vitt begrepp som innefattar även den öppna modellen Range Rover Evoque Cabrio.

Hur svårt det är med begreppet suv visades när Paris röstade om ifall de ska betala mer i parkeringsavgift än andra bilar. Endast 5,8 procent av stadens röstberättigade deltog i valet, som slutade med ett ja till förslaget. Enligt det ska en "suv" definieras enligt fordonets vikt. 1,6 ton för fossilbilar och 2 ton för elbilar. Karossformen spelar alltså ingen roll. ✘

>>INGEN TVIVLAR VÄL PÅ ATT VOLVO EX90 ÄR EN SUV. MEN HUR ÄR DET MED SÄG CADILLAC LYRIQ? SUV – ELLER SNARARE EN MODERN TOLKNING AV EN CROSS COUNTRY-KOMBI?<<



Inte bara suv utan elsuvar dominerade försäljningen förra året med Model Y som mest sålda bil.



Klarar Cadillac Lyriq suv-testet? Eller är det snarare en Cross Country?



Klart en suv kan vara en cabriolet! I alla fall enligt Land Rover.

Renaults försök med en van-coupé blev en kortlivad historia.



Två dörrar är inte längre ett krav för att vara coupé.



BMW X6 revolutionerade bilvärlden med en både robust och sportig modell.



Polestar 4 ska visa hur en coupésuv kan se ut när den utvecklas med eldrift från grunden.

Coupé – inflation i sluttande linjer

Ah, coupé! Smaka på ordet, sprunget ur franskans "att kapa av". Visst har det en doft av fart och flärd. Sedanens lite slankare, lite snyggare och bättre klädda kusin med sluttande taklinje och två dörrar. Eller tja, idag ofta också med fler dörrar som fyradörrarscoupé. Och redan 1979 lanserade ju Saab sin "Combi Coupé", ett lite snyggare namn på en halvkombi. När vi ändå är inne på ordens ursprung kan vi nämna att "kombi" kommer från tyskans "kombinationskraftwagen – ytterligare ett ord värt att smaka på!

Särskilt slank behöver coupén inte heller vara när den idag ofta kommer utklädd till en coupe-suv. Frågan här lyder: hur mycket lutning på taklinjen räcker för att modellen ska få kallas för coupésuv? Konstigt nog finns det inget DIN-tal för antalet grader som krävs. Så det är upp till bilindustrin själv att definiera. Säkert är i alla fall att beskrivningen kommer med ordet "dynamisk".

En synnerligen intressant tolkning av begreppet coupé bjöd Renault på 2001 med sin Avantime. Världens

hittills enda van-coupé. Alltså en rymlig fyrsitsig minibuss, men med endast två dörrar. Försöket föll inte så väl ut. Avantime tillverkades i blygsamma 8 500 exemplar fram till 2003.

Försöket med van-coupé gick alltså i graven. Coupésuv har däremot visat sig vara ett lyckat koncept. BMW anses ha visat vägen med X6 från 2006. En bil som var båda delar robust suv och en slank sportvagn! Sedan dess har en rad tillverkare följt efter. Även Polestar som med Polestar 4 nu vill ta det snabbt växande segmentet ett steg längre med en än mer slank kaross. Och ingen bakruta.

Med det säger Polestar att de vill visa hur en coupésuv ser ut om den utvecklas som en från grunden. Där har de en poäng, för dagens modeller baseras oftast på en befintlig suv. Med en mer "dynamisk" karossform kan en coupésuv säljas som en ny modell. Då oftast med en något högre prislapp än originalet utan sluttande taklinje. Som plåster på såren får du en lite sportigare look och några kilometer längre räckvidd. ✘

»FRÅGAN HÄR LYDER: HUR MYCKET LUTNING PÅ TAKLINJEN RÄCKER FÖR ATT MODELLEN SKA FÅ KALLAS FÖR COUPÉSUV?«

Crossover, ja – men av vad?

”Vänta nu, en crossover är väl samma sak som en coupésuv”, kanske du tänker. Nej, så enkelt är det inte. Tvärtom, crossover är lite som att titta på moln en sommar dag. Du ser vad du vill se. Eller vad biltillverkaren tycker att du ska se.

För vad som kan klassas som en crossover är brett begrepp. Till exempel: Har du hört någon som kör Lada Niva beskriva sin bil som en crossover? Kanske en lite dum fråga. Med drygt 1 000 registrerade exemplar av Lada Niva i Sverige stöter du nog inte på en ägare särskilt ofta. Men den sovjetiska bilen från 1977 säljs utan större kosmetiska förändringar än idag som Niva Legend. Och har lyfts fram som en föregångare för dagens alla crossovermodeller.

Samma år, 1977, lanserades franska Matra Rancho. Också det en modell som fått ta åt sig äran för att bredda vägen åt dagens moderna crossover. Trots både ett fantastiskt namn och en nyskapande design blev Matra Rancho en kortlivad parantes i bilvärlden.

Det är svårt att se likheter mellan dagens crossovermodeller som Volvo C40 eller Opel Mokka och Lada Niva eller Matra Rancho. Men den ursprungliga definitionen – och det som skiljer en crossover från en suv – är att den är baserad på en personbilsmodell. Tänk Tesla Model 3 och Tesla Model Y.

Definitionen har suddats ut. Blivit en crossover, så att säga. Ett tydligt exempel är Polestar 2. Varken sedan eller suv. Inte ens en coupe-suv. Svaret måste alltså bli crossover! Men exakt vad som kan väntas när en tillverkare lanserar en ny crossover är svårdefinierat. Lite högre sittpositionen än hos en traditionell personbil, ja. Men högre markfrigång och terrängegenskaper – nja, sällan. ✘

Spretig och svårdefinierad – crossovern är ändå ett snabbt växande segment.



”OG crossover Lada Niva”? Den sovjetiska bilen var – en föregångare för dagens växande segment.



Inte sedan, inte suv. Polestar 2 är en crossover, punkt slut!



Från halvkombi till shooting brake – tillbaka till kombi

Egentligen är väl också halvkombin en slags crossover. En sedan körs genom en mixer tillsammans med en coupé och en kombi. Ut kommer en praktisk kaross med många av fördelarna från alla tre. Ett vinnande koncept – eller? Ändå är ”halvkombi” idag sällan ett ord som hörs i marknadsföringen av nya modeller – oavsett drivlina.

Volkswagen ID 7 ser ut som en sedan, men har en halvkombilucka. Att det inte trycks mer på fördelen av det är förvånande. Volkswagen kallar visserligen ID 3 för just halvkombi. Det samma gäller för konkurrenterna BYD Dolphin och MG4. Men en snabb titt på vägen visar att det finns fler halvkombis än så där ute. Ioniq 5 beskrivs av Hyundai som en CUV, alltså crossover. Men är inte också det en halvkombi? Sen finns det bilar som ser ut som en halvkombi utan att vara det. Vi tittar på dig, Tesla Model 3!

En karossform som tillverkare där-
emot gärna trycker hårt på är shooting
brake. Namnet härstammar från
hästdragna vagnar för jägare och deras

Touring är som alla vet
BMW-språk för kombi.
Nu också med eldrift!

utrustning. Idag betyder det en stiligare, sportigare och ofta dyrare variant av en kombi med en något sluttande taklinje.

Vilket också är en ganska träffsäker beskrivning av Porsche Taycan Cross Turismo. Med det var den tyska tillverkaren en tid ensam om att erbjuda en eldriven shooting brake. Från Kina finns nu konkurrenter i form av Zeekr 001 och NIO ET5 Touring. Mercedes uppges även lansera en shooting brake av kommande eldrivna CLA.

Men: just i år ser det ändå ut som att den klassiska kombin får lite av en comeback och då med eldrift. BMW i5 Tourer, Volkswagen ID 7 Touring, Peugeot e-308 SW och Opel Astra Sports Tourer Electric är alla på väg att börja säljas. ✘

Volkswagen ID 7 ser ut som en sedan, men har en halvkombilucka.



Ioniq 5 kallar sig CUV. Men nog är det en halvkombi?



Länge herre på täppan som eldriven shooting brake utmanas nu Porsche från Kina.



Roadstern – ren körglädje utan kompromisser

Det är ganska konstigt att det skulle vara just en roadster som lade grunden för den moderna elbilsrevolutionen. Den kanske mest opraktiska av alla bilvärldens karossformer. Endast plats för två, inget bagageutrymme att tala om och öppen för vädrets makter.

Roadstern är den raa och roligare versionen av en cabriolet. För när den sistnämnda oftast baseras på en befintlig coupémodell och har plats för fyra, ja kanske till och med fem personer, samt ett bekvämt tak att fälla upp är en roadster mer sparsmakad.

Byggt för kontakt med vägen med låg sittposition och inte för mycket bekvämligheter som kan störa körglädjen. Tillsammans saker som gör det till en förbannat cool typ av bil. Vilket ju ock-



Polestar vill ta roadstern in i framtiden med Polestar 6.

så var hela tanken med Tesla Roadster, som baserades på klassiska Lotus Elise.

Med sin första modell ville Tesla visa att en elbil inte behöver vara en udda skapelse, kunde ha lång räckvidd och dessutom vara ruskigt snabb med 0-100 km/h på 3,7 sekunder. Uppföljaren till Tesla Roadster har ständigt skjutits på framtiden. I stället är det idag MG som klivit in och fyllt luckan med sin

Cyberster. En modell som i alla fall utseendemässigt är ett skolboksexempel av en roadster.

En mer modern eldriven tolkning kan vi vänta oss från Polestar. Ännu är den endast ett koncept, men om två år ska roadstern Polestar 6 lanseras i serieversion. Med fyrhjulsdraft, 884 hästkrafter och 0-100 km/h på drygt tre sekunder. ✘

Freestyle: premiumsuv, hypersuv & company

Polestar 3 kallas för en "performance-suv". Volvos tekniskt besläktade modell EX90 är däremot en "premium-suv". En beskrivning som en rad bilar gärna kommer med. Allt från Hongqi E-HS9 över Audis och Mercedes elsuvar till Nio EL7. Den lite mindre Nio EL6 kallas däremot för en "allround-suv", fast då i premiumsegmentet.

Lotus har redan lagt beslag på beteckningen "hyper" med Eletre som är en "hyper-suv" och Emeya som kallas "hyper-GT". Vad Lamborghini till slut kommer kalla sin första elbil Lanzador kan vi bara spekulera kring. Lamborghinis designchef Mitja Borkert säger själv att inspirationen till formen på Lanzador kommer från rymdskepp. Okej, så ... "space-suv" nästa, eller?

Trots att många av bilarna från de nya kinesiska tillverkarna ofta kommer med en stor dos hästkrafter, teknik och komfort verkar de ändå föredra "intelligent" framför både "premium" och "hyper". Xpeng kallar till och med sin modell G6 för "Ultra Smart Coupe SUV". Nu snackar vi!

Mu Feng, chefen för kinesiska Great Wall Motor med märken som Ora och partner för satsningen på eldrift hos MINI, har beskrivit 2024 som början på en ny era för Kinas bilindustri. Då med fokus på intelligenta fordon. Så räkna med fler smarta och intelligenta beskrivningar av nya modeller den närmsta tiden. ✘

"Hyper-suven" Lotus Eletre.



Lamborghini får snabba sig att hitta på ett segment för sin Lanzador.



Som "allround-suv" borde Nio EL6 passa alla.





TRENDSPANING

BILLIGARE ELBILSDÄCK I SIKTE

Bar mark och grusfri asfalt är välkomna vårtecken för oss bilister. Inför årets däcksäsong finns det glädjande nyheter för dig som söker billigare alternativ – men behöver man verkligen EV-märkta däck eller går det lika bra med vanliga? Vi reder ut skillnaderna.

TEXT JULIA BRZEZINSKA FOTO ISTOCKPHOTO

Trenderna i däckbranschen är inte riktigt lika snabbriktiga som i modevärlden – som snabbt byter både material, snitt och kulör. Alltså är däckena även i år svarta, runda och gjorda av gummi, men till nyheterna hör att det dykt upp EV-märkta däck i fler däckdimensioner och lägre prisklasser.

– Elbils kunderna har framförallt ett större och billigare utbud att se fram emot både bland sommar- och vinterdäck, säger Samuel Hermansson, däckspecialist på Interwheel Sweden AB, som ägs av Hedin Mobility Group.

Något han tror är extra välkommet eftersom priserna på däck ökat med upp till 35 procent de senaste åren på grund av inflation och ett allmänt osäkert världsläge. Det nya prisläget gör att många som nu står inför sitt första däckbyte på elbilen kan få sig en överraskning.

Elbilmärkta däck är dyrare och slits i regel snabbare än vanliga däck – men i gengäld har de kvaliteter som är anpassade speciellt för elbilar.

Han förklarar att merparten av ECO- och EV-märkta däck har ett mönsterdjup på sex millimeter medan standarddäck på bensinbilar har ett mönsterdjup på 7,5 millimeter. Givet att man byter däck enligt rekommendationerna – vid 3-3,5 millimeter – ger det enligt däckexperten 37 procent mindre mönsterdjup att slita på innan det är dags att byta däck.

Trots det förespråkar Samuel Hermansson EV-däck eftersom de ger längre räckvidd, mindre däckbuller och bättre grepp för vridstarka och tunga elbilar. Hans slutsats är att man i slutändan får igen merkostnaden tack vare att de totala driftkostnaderna för elbilar är lägre än för förbränningsbilar.

En sak som kanske förvirrar folk som byter däck för första gången är att räckvidden initialt blir kortare än de förväntat sig. Det beror på att ett par slitna däck har fått lägre rullmotstånd med tiden – och när man då byter till nya

däck som initialt har större mönsterdjup än de uttjänta kan räckvidden initialt bli kortare.

Även om fler aktörer i mellanklasssegmentet nu börjar erbjuda EV-märkta däck som är specialanpassade för elbilar skulle han personligen aldrig välja ett par billigare däck till en ny premiumbil eftersom det skulle sänka helhetsupplevelsen, men däremot överväga det för hushållets andra bil av något mindre storlek.

En annan trend han ser är att elbilar har fortsatt smala däck men nu även erbjuds med större fälgar än tidigare. Som jämförande exempel tar han BMW iX och den bensindrivna suven X7.

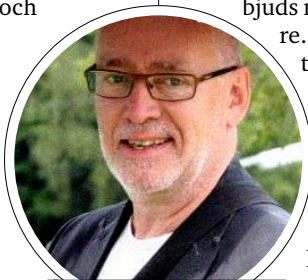
Med X7 växer däckbredden i takt med att du går upp i tum, men det gör den inte lika mycket på iX för då skulle luftmotståndet öka och räckvidden bli lidande. Det som ger bärighet i ett däck är i grunden bara

två saker: luftvolym och lufttryck. När man inte kan öka volymen genom att öka bredden – för att det ger sämre rullmotstånd och högre luftmotstånd – har man tagit fram en ny typ av bärighetsklass i däck.

Han förklarar att däck för tunga fordon märks med bokstäverna XL, som alltså står för extra load – men att det relativt nyligen tillkommit ytterligare en märkning som heter HL (High Load) för att göra det tydligt för konsumenterna att det rör sig om ett däck som passar för tyngre bilar.

De HL-märkta däck har samma däckdimension men högre belastningskapacitet än XL-märkta däck genom att man optimerat däckens värmeutveckling, konstruktion och mönsterdjup. Problemet med dem är att de ännu finns i ett ytterst begränsat antal dimensioner och som vinterdäck är alternativen ännu färre.

Andra däckexperter Elbilen har pratat med ser också att utbudet av däck för elbilar håller på att öka i mellan-skiktet, som i regel brukar komma i kapp premiumtillverkarna med några års fördröjning. Därpå följer budgetsegmentet som vanligen ligger ytterligare några år efter.



Samuel Hermansson.

TIPS!

Så får du däckena att hålla länge

- > Var inte rädd för att pumpa generöst med luft i däckena. Lufttrycket har en direkt korrelation med rullmotståndet.
- > Välj den högre angivelsen för lufttrycket – med fyra gubbar och resväskor på. Du kommer inte märka av att det blir för hårt.
- > Däck är inte lufttäta, så kontrollera lufttrycket en gång i månaden.
- > Mycket av däckslitage sker på ettans växel, där du lägga en lakrits. Håll igen på gaspedalen, häftiga vridmoment och kraftig acceleration från stillastående sliter hårt på däck.
- > Tänk på att det inte bara är bromssträckan som ökar i kvadrat med hastighet – detsamma gäller för däckslitage, som också ökar med hastighet.

KÄLLA: SAMUEL HERMANSSON, DÄCKSPECIALIST

»EV-däck ger längre räckvidd, mindre däckbuller och bättre grepp för vridstarka och tunga elbilar.«

Men måste man verkligen ha EV-märkta däck till sin elbil, funkas inte vanliga däck lika bra?

– Det beror på vad man prioriterar. Ett däck har cirka 80 mätbara egenskaper som står i konflikt till varandra som man försöker balansera som tillverkare. På EV-däck optimerar man de egenskaper som är bra för en elbil – som internt buller, minskat rullmotstånd och bra grepp som ska kunna hantera det höga vridmomentet, säger Samuel Hermansson.

På samma sätt

som biltillverkarna i början gjorde en stor affär av att bilen var eldriven genom att smycka den med detaljer och emblem i blått och grönt för att skylta med att de var just elbilar – på ett liknande sätt gör däcktillverkarna en markandföringsgrej av att EV-märka däck. Dennis Alexis, generalsekreterare på STRO, branschorganisationen för däck- och fälgbranschen tror att EV-märkningen kommer att följa samma väg och försvinna i takt med att elbilar blir vanligare i framtiden.

– Vi ser att fler tillverkare börjar HL-märka sina däck för att göra det lättare för elbilister att välja rätt däck. Detta gäller alltså inte de mindre elbilarna utan de större varianterna med rejäl vikt och stora däckdimensioner. Men egentligen är det inte märkningen i sig som är avgörande – utan att däcken uppfyller belastningskraven.

Att däcken får tydligare märkningar (HL) tycker han är bra för att minska risken för att de blandas ihop med “vanliga däck” med samma dimensioner.

Som ett exempel kan en viss dimension finnas som “vanligt däck” men även i en variant med högre belastningsindex (HL). Innan elbilar och laddhybrider fanns räckte det oftast med att välja rätt dimensioner för att göra rätt. Men så är det inte längre i och med att batteribilarna har blivit 250-800 kilo tyngre än vanliga bilar. Därför kan det idag bli väldigt fel om man inte har koll på det.

EV-märkta däck har flera fördelar som gör att de rullar lättare och bullrar mindre – men de egenskaperna menar Dennis Alexis att man lika gärna kan utläsa av etiketten – där både bullernivån och energimärkningen är betygsatt

på samma sätt som i ett kylskåp. Detta anser Samuel Hermansson vara en sanning med modifikation eftersom bullerangivelserna på EU-etiketten endast visar det externa bullret (som i sig är ett stort miljöproblem), men alltså inte säger något om den interna bullernivån – vilken inte framgår av etiketten. Därför kan det av den anledningen finnas skäl att ändå välja ett EV-däck som fokuserar på att dämpa den interna bullernivån.

– För att vara tydlig, det viktigaste är att välja rätt axelbelastning och hastighetsindex. Sedan kan man fundera på vilken energiklassning och bullernivå man söker, säger Dennis Alexis.

Om man inte är intresserad eller insatt i vilka krav som gäller för ens bil rekommenderar experterna att man vänder sig till en däckverkstad för hjälp. I annat fall går det enkelt ta reda på vad som gäller genom att slå upp vilka dimensioner som är typgodkända för den aktuella bilmodellen i instruktionsboken – samt kolla upp axelbelastningen på Transportstyrelsens webbplats eller i bilens registreringsbevis. ✘



Dennis Alexis.

SNABBFAKTA

Årets trender i korthet

> Elbilsdäck kommer ner i mellanprisnivå med leverantörer som bland annat Kumho, Hankook, Yokohama, Falken. Sortimentet är inte brett men innehåller de vanligaste dimensionerna.

> Om 2-3 år kommer utbudet av EV-däck i budgetskiktet att öka, redan nu har Vianor tagit in två EV-märkta budgetalternativ från kinesiska Radar och GT Radial från Singapore i olika storlekar. Som kostar hälften mot vad ett premiumdäck kostar.

> Utbudet av EV-anpassade vinterdäck ökar med viss fördröjning och allra sist brukar dubbdäcksversionerna komma.

Allt fler tillverkare HL-märker sina däck för att göra det lättare för elbilister.





YOKOHAMA

www.yokohama.se



The EVolved Premium Tyre

ADVAN *Sport* **EV**

ADVAN Sport EV från YOKOHAMA. Ett ultimata komfortdäck unikt framtaget för elbilar.

Den som följer elbilsvärlden har säkert stött på begreppen *dubbelriktad*, *bidirektional* eller *tvåvägsladdning*. De beskriver alla samma sak, nämligen att batteriet i din elbil inte bara kan laddas, utan även dela med sig av effekten.

Det första steget är *Vehicle to Load*, V2L, där bilen kan användas för att ladda eller driva prylar som kopplas in med en vanlig elkontakt. Något som flera elbilar på marknaden erbjuder idag. Av någon anledning lyfter biltillverkarna ofta upp exemplet att ta med en espressomaskin ut i naturen och driva den med bilens högvoltsbatteri. Hur många slutkunder som faktiskt gör det finns det ingen statistik över. Ett mer troligt användningsområde är nog att ladda datorn, eller kanske koppla in ett verktyg.

Med *Vehicle to Home*, V2H, används bilens batteri i stället för att driva ett helt hem. Kanske under ett tillfälligt elavbrott så att allt innehåll i frysen inte tinar. Eller under en lite längre tid vid en avskild stuga utan anslutning till elnätet.

Det är båda exempel på praktiska möjligheter som kommer med att äga elbil. Men riktigt spännande blir det med *Vehicle to Grid*, V2G. Med det kan batterier hos ett stort antal elbilar lagra överskottsel, och då helst förnybart framställd sådan från sol och vind. För att sedan mata in det i elnätet igen när behovet är som störst.

Att det behövs energilagring för att lyckas bygga ett elnät med helt förnybar energi är alla överens om. Så varför då inte använda alla de batterier som rullar runt idag? Eller ja, särskilt mycket rullar de ju faktiskt inte omkring. En genomsnittsbil står nämligen parkerad 96 procent av tiden. Med V2G kan parkerade elbilar integreras i framtidens elnät. Ja, även komma att spela en avgörande roll för att det ska fungera. >



VEHICLE

GRID

NU ÄR DET HÄR

I flera år har det talats om "Vehicle to Grid". Men det är först nu som tillverkarna på bred front börjar lansera bilar med den spännande tekniken. Eller i alla fall förbereda för det. Så vad betyder det egentligen – och vilka möjligheter finns?

TEXT CARL UNDÉHN
FOTO PRESS

LADDA NÄR DET ÄR BILLIGT, SÄLJ NÄR DET ÄR DYRT

I praktiken skulle det se ut så här: du kör till jobbet där du kan ladda bilen under arbetsdagen. Kanske finns det solceller på taket till kontoret. Men även annars är andelen förnybart producerad el stor vid den tiden på dygnet. När du kommer hem kopplas bilen in vid en laddbox för dubbelriktad laddning.

Även grannar och många andra kommer hem vid den här tiden. Det lagas mat, tvättas en maskin och effektbehovet stiger. Då kan din och andras elbilar med V2G ge tillbaka av den förnybart producerade elen som laddades under dagen till elnätet. Och ändå ha gott om kapacitet kvar för att kunna användas morgonen efter.

Dessutom sköts allt automatiskt och den som äger en elbil med V2G kan också tjäna en hacka på det hela. För laddar du från egna solceller eller när elen är som billigast kan du mata tillbaka till elnätet när priset är som högst. Tillverkare med V2G-utrustade modeller talar om möjligheten att spara upp till hälften av kostnaden för hemmaladdning.

Visst låter det både smart och effektivt? Det är det också, men ännu finns en del saker att lösa. Det är därför biltillverkarna i dagsläget erbjuder modeller "förberedda" för V2G.

ÄNNU MÅNGA UTMANINGAR KVAR

För att V2G ska fungera måste elnätet anpassas med mätare och styrning som hanterar det. Rent konkret behövs också hårdvara i form av dubbelriktade laddboxar och laddstationer. Något som sällan är fallet idag. Men de finns, flera laddboxföretag och även biltillverkare som Volkswagen och Renault erbjuder dubbelriktade boxar.

Dessutom måste så klart elbilsägare vilja vara med på det hela. Men incitamentet finns där i form av möjligheten att spara eller rent av tjäna pengar. Och det har ju visat sig fungera förr.

Ytterligare en pusselbit är standardisering. Det krävs för en fungerande kommunikation mellan bil, laddbox, elsystemet och en aggregator, alltså den som köper elen från ditt batteri och säljer den vidare.

Något som också är på gång. Om du vill ge dig in i V2G-leken ska "ISO15118" läggas på minnet. Det, och vidareutvecklingen "ISO15118-20" är just standarder som ska göra att V2G kan bli verklighet i stor skala. Då inte bara för att styra när just din bil ska bidra till ett stabilt elnät – även tvärtom. För skulle en mängd elbilar plötsligt mata tillbaka el kan det uppstå ett överbelastningsproblem.

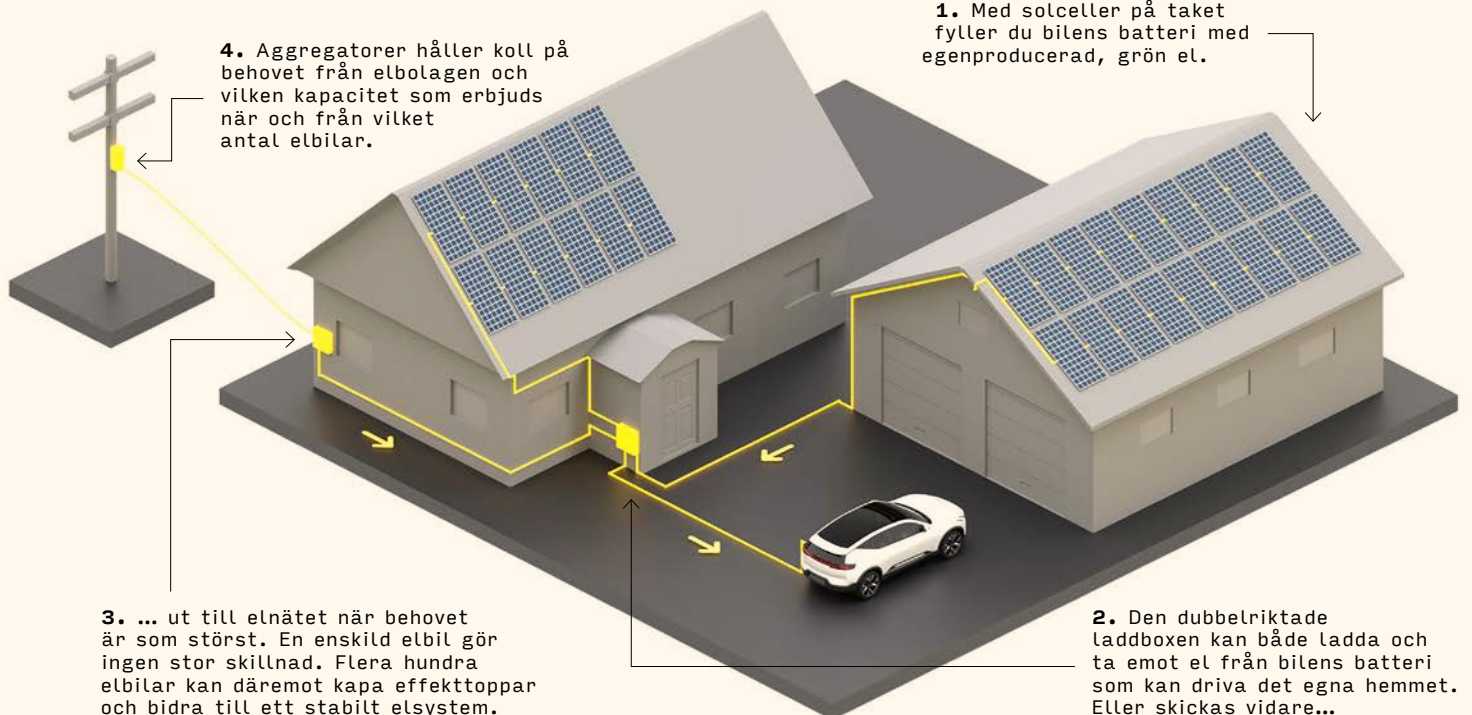
KAN LILLA JAG SÄLJA EL TILL STORA KRAFTNÄTET?

En annan fråga är regelverket. Kan vem som helst plötsligt trycka ut ström i elnätet, bara så där? I dagsläget är det inget som motsäger det och V2G kan fungera på samma sätt som när någon med solceller säljer el. Skattefrågan är däremot knepigare att lösa. På elen för att ladda ditt batteri läggs det både moms och energiskatt. Kostnader som även nästa kund får betala när du senare på dygnet matar ut el från batteriet i elnätet. Det betyder i praktiken dubbel beskattning på el som egentligen bara konsumeras en gång. Det finns möjlighet att få tillbaka skatten för el som matas in, men då endast inom samma elområde.

Något som biltillverkarna sällan talar om är hur V2G påverkar batteriets livslängd. Att upprepad snabbaddning med hög effekt skyndar på degraderingen känner de flesta till.

Men även antalet laddcykler påverkar. Ska du mata ut el i nätet varje kväll blir de också betydligt fler. Hur mycket eller lite V2G sliter på ett batteri finns det ännu ingen erfarenhet kring. Eventuellt kan tekniken kasta om förutsättningarna för dagens batterigarantier.

VEHICLE TO GRID – SÅ FUNKAR DET





^ V2H är tekniskt enklare än V2G. Men för brukaren en lika praktisk funktion – att kunna driva huset med bilens batteri. Som i Hudiksvall, där åtta VW ID 4 ger el till en bostadsrättsförening.

»Vi måste ta fram AI-modeller eller optimering för att förstå när det finns kapacitet att buda in på flexmarknaden.«

PILOTPROJEKT REDAN PÅ GÅNG I GÖTEBORG

Trots alla utmaningar är det tydligt att möjligheterna är enorma. Det räcker med en snabb titt på statistiken. Enligt data från Volvo använder deras elbilar i Europa i genomsnitt mindre än 10 kWh av batteriernas kapacitet vid daglig körning. Det betyder att det finns en hel del i kapacitet kvar hos en bil som Volvo EX90, med ett batteri på hela 111 kWh. Volvos intresse för tekniken märks bland annat med Volvo Cars Energy Solutions, en ny verksamhet som ska erbjuda tjänster för energilagring och laddningsrelaterad teknik.

För både EX90 och syskonmodellen Polestar 3 kommer med V2G. I Göteborg har båda företag inlett var sitt pilotprojekt för att testa V2G i praktiken tillsammans med energibolag, distributörer och Chalmers.

– Vi har gjort case där vi tittar på en transformatorstation som kan vara överbelastad längre ned i nätet där vi vill koppla på fler kunder. Då har vi gjort en uträkning att 18–20 bilar från Polestar

skulle behövas för att lösa det, säger Therese Caesar som jobbar med flexibilitetsmarknad hos Göteborg Energi.

För att kapa effekttoppar i hela nätet under en kort tid behövs det enligt samma beräkning 100–150 exemplar av Polestar 3. Som då naturligtvis också måste ha kapacitet att dela med sig av.

– Vi måste ta fram AI-modeller eller optimering för att förstå när det finns kapacitet att buda in på flexmarknaden. Det behövs ett helhetssystem som är vad vi på Polestar bygger, säger Emanuela Wallin som ansvarar för V2G hos Polestar.

Spindeln i nätet för de dubbelladdade bilarna är aggregatorn, som samlar ihop många elbilsägare och beräknar var kapaciteten finns för att kunna svara på nätägarens behov vid en viss tidpunkt.

– Alla batterier finns, men alla är för små för att enskilt leverera flexibilitet till nätbolagen. Så då behövs en aktör som samlar ihop alla flexibla resurser till en större helhet och säljer den till elnätet, säger Therese Caesar. ✘

LÅNGTIDS- TEST

> XPENG

> G9

TEXT GUNNAR DACKEVALL
FOTO PETER GUNNARS



Kör man Xpeng G9 är laddare med mindre än 300 kW ointressanta.

Mot alla odds!

Det skulle absolut inte bli en SUV, och knappast en oprövad kinesisk elbil, men en resa till Funäsdalen förändrade allt för redaktör Dackevall som nu rattar en Xpeng G9.

Det var inte alls så här jag hade tänkt. När det var dags att förnya min tjänstebil och ersätta den förträffliga Kia EV6 som jag hade nöjet att köra knappt 5 000 mil under två år hade jag haft span på Audis nya A6 e-tron ett tag. En fantastisk snygg och relativt slank skapelse som utrymmesmässigt även i halvkombiutförande (i konceptform) var rymlig som en Tesla Model S och laddade batteriet ännu snabbare.

Jag var definitivt klar med stora SUV-skåp (efter ett 15-tal år i Discoverys och Land Cruisers) och var förtjust i körkänslan i Porsche Taycan/Audi e-tron RS. I ett lite mer praktiskt format än dessa skulle A6 e-tron vara den optimala bilen för mig.

Om den bara hade blivit klar någon gång.

Med minst ett års försening hinner en massa spännande utmanare göra entré på marknaden, och när jag medver-

kade i testkörningarna inför korandet av Årets elbil var några av de nyaste och vassaste kandidaterna samlade.

Att BMW skulle bygga en ny 5-serie med härlig komfort och följsamma köregenskaper var ju ingen högoddsare direkt, och att den rejäla Kia EV9 skulle vara rymligast och mest praktiskt stod redan skrivet i specifikationerna.

Nios och Hyundais bidrag var också kompetenta elbilar, men alla hamnade i skuggan av Xpeng G9, som överpresterade på de flesta punkter på resan i rejält vinterklimat till Funäsdalen.

Man får nypa sig lite i armen för att påminna sig om att denna biltillverkare från Kina bara har haft tio år på sig att försöka köra ifatt konkurrenterna på bilmaknaden, en uppgift som borde vara helt omöjlig. Och för att göra det extra svårt för sig har man valt att sikta på marknadens premiumskikt, och därmed bygga något dyrare bilar. Förra året lyckades man sälja knappt 150 000



Gunnar Dackevall skulle aldrig mer köpa en SUV. Så det blev en SUV ...

exemplar, vilket naturligtvis är en droppe i havet på den kinesiska hemmamarknaden.

Jag har tidigare provat sedanmodellen P7, som gör ett gediget men ganska svalt intryck utan andra egenskaper än den goda komforten som sticker ut.

När man nu har byggt sin första stora SUV har man tillfört en USP som verkligen ger G9 en konkurrensfördel, nämligen oslagbara laddprestanda. För ett gammalt petrolhead som är van vid snabba tankstopp för att bibehålla en hög snittfart på resan är det som ljuv musik att kunna resa vidare med full "tank" redan efter en snabb kaffe och kanelbulle.

Så trots min aversion mot stora suvar, överlastade med körhjälpmedel och att bilen är byggd i ett land med tveksam syn på mänskliga rättigheter, skrevs ett köpeavtal på en G9 Performance vid årsskiftet – toppmodellen med allt tänkbart lull-lull ombord. Den hade haft

en prislapp på minst 1,5 miljon om det hade suttit ett etablerat premiummärke i fronten. Det kändes som att köpa i blindo, lite halvfärdigt men också med mer än halvmiljonen i rabatt jämfört med en europeisk tillverkare med jämförbara prestanda.

Jag har nu hunnit lägga 200 mil efter leveransen, och en resa tur och retur Oslo bekräftade våra erfarenheter av laddningen; det räckte med en 25-minutersladdning åt ena hållet och två dryga kvartars påfyllning åt andra. Hade jag kört oljebrännare hade jag kunnat spara in stoppen, men å andra sidan varit i skriande behov av mat och annan kroppsservice vid framkomsten.

Det är inte alltid snabbpladdarna klarar att leverera över 300 kW, men när de gör det och man har petat in laddstationen i navigationen för att förvärma batteriet (skulle man gärna kunna göra manuellt via en knapp under körning, funkars annars från appen när



- ⤴ Handskarna ska ligga i facket bakom laddplattan, inte på den ...
- ⤵ Knappar för fällning av baksäte samt sänkning av kaross för lättare lastning.





Gunnar vågade välja den matta kulören Kaitoke Green Matte, unik för Performance-versionen. Så nu är han ...



... livrädd för repor eftersom polering och lackförbättring är mer eller mindre omöjligt.

LÅNGTIDSTEST. XPENG G9

bilen är parkerad) tar det bara ett par minuter innan den pumpar på för fullt. Av någon (avtalsmässig?) anledning förtiger navigationen Ioney-laddarna, men det är bara att peta in en annan laddare i närheten så lilar det.

Mitt exemplar var uppdaterad på några punkter (genom OTA) jämfört med testbilen vi körde i november, bland annat med svensk översättning (ibland underhållande, som när "offroad" blir "avvägen"), och jag upplever att körassistenterna är mindre påträngande. Dock behövs det fyra tryck på displayen varje gång bilen startas för att helt stänga av filhållarhjälpmedlet (som jag ogärna använder vid lite mer aktiv körning), något som ska kunna göras med ett enda knapptryck efter en stor uppdatering aviserad till maj månad.

Vi hade också problem med imbildning under vår resa till Härjedalen, men med manuell justering av luftflödet via den tjustiga grafiken kan man enkelt råda bot på det.

En av bilens styrkor är komforten, med supersköna stolar (massage även i baksätet!), en mycket effektiv isolering från väg- och vindljud och därtill luftfjädring. Dock var den bil vi körde i höstas ännu lite vassare eftersom den rullade på 19-tummare istället för på originaldimensionen 21 tum. Luftfjädring är bra för att hålla karossrörelserna inom gränser, men den är inte bättre på att filtrera bort små ojämnheter än en väl kalibrerad stålfjädring. Och det bästa jobbet gör högprofilsdäck med en rejäl volym luft!

Räckvidden då? Teoretiskt över 50 mil, men i praktiken inte mer än 35 mil i minusgrader. Förbrukningen pendlar mellan 2,5 och 3,0 kW per mil, och även om batteriet håller nästan 100 kWh är törsten stor, inte minst när man försöker köra lite moms på motorväg.

Som gammal biltestare sedan ett 40-tal år kanske jag ändå är allra mest imponerad av kvalitetskänslan hos bygget. Tänk Mercedes för 30 år sedan, om nu någon minns de bilarna.

Vi får se om det intrycket håller i sig framöver. ✘



▲ Tydligt kombiinstrument framför ratten, där den höga förbrukningen tyvärr gör sig påmind i svart på vitt.

◀ Under de korta laddpauserna hinner man knappt börja titta på någon tv-serie.

ALLA GOODYEAR-DÄCK ÄR LÄMPLIGA FÖR ELBILAR

*Premiumdäck
tillverkade för att möta
kraven från elbilar.
Gäller såväl sommar-
som vinterdäck.*

Skräddarsydda originaldäck för ledande elbilstillverkare. Goodyear har originalutrustning på ~50 % av elbilar tillverkade i Europa. Toppsäljande sommardäcken är **Eagle F1 Asymmetric 6** och **EfficientGrip Performance 2**.

GOODYEAR

Se närmaste återförsäljare på
www.goodyear.se

TEST


> **LOTUS** Eletre S

> **MERCEDES** EQS SUV

TEXT **JOAKIM DYREDAND & FREDIK SANDBERG**
FOTO **PETER GUNNARS**



Livsåsk



Tror du på sport
eller tror du på
komfort? Två vagnar
med jättebatterier möts.
Lotus Eletre predikar
sportiga egenskaper
medan **Mercedes EQS SUV**
lever enligt komfortläran.

Vad fungerar bäst i
långa loppet? Hur långt
är loppet? Och kan de
enorma prislapparna
försvaras?

ådnning



Tyst, komfortabelt och teknikstint. På skärmen visas grafiken till ett av flera avslappningsprogram. Dessa innehåller naturljud, musik, massage, värme eller kyla i stolarna samt doft (om lagret är laddat med ampuller). Röda hjärtan flög över alla skärmar dagen till ära (14 februari).



▲ Vingarna på taket ger effektfulla reflektioner i bakrutan. Klumpen i mitten är en av alla Lidarsensorer.

Varsågod, här är en tunna. I den kan du lägga dina förutfattade meningar. Några förväntningar får också plats. Nu kan vi börja om på blankt papper, ett ark där du inte stämmer in i kören som orerar om att Lotus minsann bygger sportbilar för hand i Hethel, Storbritannien. Bilar som väger under ett ton eftersom grundare Colin Chapman hade ett ledord som ... Näe, ner i tunnan!

Det här är Lotus Eletre, Geely-koncernens kanske lyxigaste pralin, med sportiga köregenskaper och enorm laddprestanda – 350 kW.

Bredvid står Mercedes EQS SUV. Det är den högbyggda varianten av det tekniska mästerverket EQS. Här finns alla funktioner du kan tänka dig, och några till, samt ännu fler kilowattimmar än i Eletre. Mer om det nedan.

Som så ofta finns det emellertid smolk i bågaren. Det här är dyra bilar. Alltså, något helt vansinnigt dyra. Ouppnåeliga förutom för några få procent av oss. Men läs vidare för all del, låt dig imponeras och förundras. Får man verkligen valuta för pengarna?

»Testbilarna står alltså med rejäla högvoltsbatterier.«

Vid lanseringen av Eletre var temat "Carved by Air" och ett hopp väcktes om att koden för effektivt luftmotstånd var knäckt. Bilen var dessutom designad under överseende av nu framlidne Peter Horbury, tidigare designchef på Volvo och under lång tid bosatt i Göteborg. Men när cd-värdet blev officiellt (0,26) visade sig bilen klyva luften sämre än Tesla Model X (0,24).

Testbilarna står alltså med rejäla högvoltsbatterier, 111,9 kWh brutto i Eletre. Testets EQS SUV har ett "gamalt" batteri på 120,0/108,4 kWh (brutto/netto). Bilar byggda efter oktober 2023 har 122/118 kWh; mindre marginal men längre räckvidd.

Dagen innan vi skickar till tryck gör Mercedes Sverige dessutom en rejäl prissänkning. EQS 580 4Matic SUV Special Edition säljs för 1 499 000 kr, tidigare 580 kostade 1 833 000 kr.

Samtidigt blir tillval för minst 147 000 kr standard. Nytt prissänkingsrekord?

Däremot blir det inga rekord när det kommer till räckvidd i vårt motorvägstest. Tunga högbyggen med breda däck tar ut sin rätt på fysikens lagar. Dessutom har vi +2 grader och regn.

Hoppet ställs till att slå ett av redaktionen dokumenterat och bevitnat rekord i laddhastighet. Vi har laddat uppdaterade Porsche Taycan Turbo S med 324 kW. Eftersom Eletre har 350 kW i maxkapacitet är spänningen stor.

Inte heller här är vi nära, enligt avläsning på Ionomy-stolpen (bilen visar inte laddhastighet i kW på sin skärm, endast i appen ...). En del av förklaringen till undermåligt resultat är att Eletre saknar förvärmning av batteri. Det ska finnas i appen, vilket är en dålig lösning, men funktionen är inte släppt ännu. Även i övrigt känns appen ofärdig.

Menysystemet i bilen imponerar inte heller. Upplägget är rörigt och bitvis ologiskt. De felaktiga översättningarna till svenska är många. När du ska ange adress får första bokstaven inte vara A, den finns nämligen inte som begynnelse.



▲ Långa men smidiga. Eletre är 510 cm lång och kan svänga 3,5 grader med bakvagnen. EQS SUV är 513 cm lång och kan vrida bakhjulen upp till 10 grader. Fickparkering blir smidigt.

»Tunga högbyggen med breda däck tar ut sin rätt på fysikens lagar.«



De rullar tyst, men knappast obemärkta, genom bostadsområdet. Eletre sticker ut med kaxiga former. EQS SUV andas mer transportör av högdjur.



»Elete ömsom bromsar och ömsom gasar, trots att trafiken framför håller jämn fart«



^ Triangelarna i frontspoilern öppnas och stängs individuellt. Ett skådespel. Dyredand tittar fram i de stora luftutsläppen bak.

sebokstav, utan dyker upp när det är dags för nästa bokstavsinmatning. Den adaptiva farthållaren skulle behöva en mjukvaruuppdatering. Filhållningen är bra, inte undra på när bilen har Lidar-teknik som åker upp ur taket och ut vid främre hjulhusen när farthållaren aktiveras. Problemet är avläsningen av framförvarande fordon; Elete ömsom bromsar och ömsom gasar, trots att trafiken framför håller jämn fart.

Systemet för anpassning av hastighet tar inte hjälp av navigationen. I EQS SUV sänks farten inför en lägre hastighet. Farten anpassas också för kurvor, korsningar och rondeller. Inte i Elete. Här passeras 50-skyltar i 70 eller 80 km/h, för att sedan sänkas. Då kan det vara för sent ...

Bättre att skifta fokus till bilens manuella förmågor. Elete ska trots allt vara körglad. Interiören är draperad i uteslutande lyxiga material, här finns ingen hårdplast så långt ögat når. Alcantara i taket och på solskydd, med snygga sömmar. Kurvhandtag i skinn, även här snygga sömmar. Till och med dörrfack och trösklar är skinnklädda.

Men sedan blir det fler material, för många, blänkande i både silver och guld, samt matt aluminiumlook. Och kolfiber, och ... Utan guld- och silverde-

taljer hade allt varit frid och fröjd. Det känns trots allt påkostat på en nivå över bilens prisklass.

Körställningen är perfekt, fokuserad. Man vill verkligen sitta med båda händerna på ratten, inte bakåtlutad med högerarmen vilande på armstödet.

Den precisa styrningen är en bidragande faktor. Den är full av information. Motståndet är fint i körläge Tour, som bilen startar i, och blir tyngre men inte syntetisk i Sport.

I Tour är stötdämpningen stram, medan den i Sport blir stötig och orolig om vägen inte är bowlingbanaslätt.

Här finns absolut körläjdje! Det är först när kurvorna blir extremt snäva som vikten ger sig till känna och Eletre faller till föga för understyrning. Större landsvägar med långa kurvor är rätt element.

På grovt underlag blir vägljudet högt. Inte konstigt när däcken är 315 mm breda bak och 275 mm fram. Skulle vägen dessutom ha några gropar kommer osnygga ljud från hjulställen. Vi hoppas dock dessa är "unika" för testbilen, som har levt ett hårt liv. Annars har Lotus ett problem till.

Vid sidan av körläjdje har Eletre ett stort lastutrymme (trots sluttande bakparti) och en dragvikt av rang. Bilen förenar nytta och nöje, så att säga.

Kontrasten vid ett byte till Mercedes EQS SUV är total. Här är allt mjukt, från chassiset till kuddarna på nackstöden. Energizing är ett antal program för återhämtning (tillval) som förenar musik/naturljud och grafik på den stora pekskärmen med massage och omväxlande värme/kyla i stolarna. Gimmick? Absolut, men smått beroendeframkallande.

Det här är inte bilen du kör aktivt, man sveps in i ett lugn och glider fram. Vid behov finns kraft i överflöd.

Testbilens ljusa interiör, som faktiskt inte når Eletres klass när det gäller material, är som en gräddbakelse. Trivsamt och tyst. I den här kupén försvinner omvärldens buller och bekymmer.

Lugnet infinner sig och blodtrycket sänks. En bidragande orsak till det är att i princip allt fungerar, från app till adaptiv farthållare, via plug & charge och övriga assistenter. Att EQS SUV går att få med sju sittplatser är också ett stort plus.

Mercedes har släppt en färdig produkt. Det har inte Lotus gjort. ✘

KALKYL

Din milkostnad på 3 år och 4 500 mil

KOSTNADER	Lotus	Mercedes
Värdeminskning	572 500 kr (38 %)	600 000 kr (40 %)
Lånekostnad totalt på 3 år	504 108 kr	536 544 kr
Service	7 447 kr	14 346 kr
Skatt	360 kr/år	360 kr/år
Försäkringskostnad	13 798 kr/år	8 688 kr/år
Laddning	7 128 kr/år	7 398 kr/år
KOSTNAD PER MIL	193,80 kr	200,00 kr

* Restvärde Lotus: 919 900 kr. Restvärde Mercedes: 899 900 kr. Grönt billån hos Swedbank, 7,44 % ränta och 20 procent kontantinsats. Båda har vagnskadegaranti varför vi nöjer oss med halvförsäkring. Laddkostnad med 80 procent hemma för 1,00 kr/kWh och 20 procent snabbaddning för 5 kr/kWh. Baseras på våra förbrukningsberäkningar, se betygssammanställningen.

FÖRSÄKRINGSKOSTNAD
I SAMARBETE MED

Folksam

EXPERTENS KOMMENTAR

Ökat utbud kan göra EQS mer priskänslig

Lotus Eletre och Mercedes EQS står inför en spännande andrahandsmarknad då de är svårvärderade. Båda är dyra, men framför allt Lotusen är unik och skiljer sig från traditionella familjesuvar då den är mer av en sportbil än exempelvis Tesla Model X. Mercedesen är något lättare att estimera eftersom det finns andra lätt begagnade bilar att jämföra med. En välutrustad Mercedes kommer trots sitt dyrare nypris att säljas i fler exemplar tack vare sitt populära namn. Ett förväntat ökat utbud om tre år kan då göra EQS mer priskänslig. Lotus är ett mer okänt varumärke, men då vi inte ser att det blir en volymbil blir den mindre känslig för priskrig. Det betyder att värdet kan stå sig bra eftersom en unik bil på en ny lägre prisnivå öppnar för fler köpare. Baserat på historisk data antas värdetappet på tre år vara likvärdigt för båda bilarna men allt beror på hur marknaden tar emot Lotus i en ny kostym. ✘



Amar Cehic,
värderingsspecialist
på Carla.se

VÄRDERING
I SAMARBETE MED

Carla.se

AIK? Nej, vår Mercedes EQS SUV är inte svart utan i den läckra, men mörka, kulören smaragdgrön metallic.





FÖRARMILJÖ

Lotus En orgie i materialval

1. Skinn, alcantara, kolfiber ... Här slås någon form av rekord i mängden materialval. Blandningen av blankt guld och silver är svårast att förlika sig med.
2. Bråddjupt förvaringsfack, med två USB-C, vid armstödet. Mugghållare för vanlig och smal burk. Längst fram laddplatta med, som vanligt, svajig funktion.
3. Totalt onödig pekskärm för station-/låtbyte framför passageraren. Sköts lika enkelt från stora skärmen.
4. De svagt sluttande A-stolparna är siktskymmande.
5. Ljuslisten som skär genom kupén kan ställas i valfri färg. Pulserar vid laddning och när det ringer.



^ Sidokameror för 35 000 kr bör du skippa. Sänker luftmotståndets koefficient med ynka 1,5 procent. Här är sikten i regn ...

EURO NCAP

Lotus Eletre är inte krocktestad av Euro NCAP.

RÄCKVIDD, FÖRBRUKNING OCH LADDKURVA

Laddar 10 till 80 procent på 24 minuter.
80 till 90 procent på 12 minuter.

Temperatur och väder vid test:

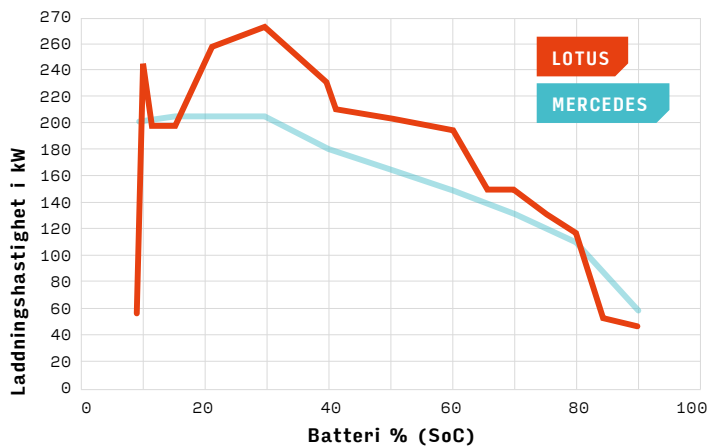
2 grader och regn. Svag vind.

Officiell räckvidd (WLTP): 49,0–60,0 mil.

Motorvägsräckvidd vid test: 37,4 mil.

Förbrukning 100 km/h: 2,88 kWh/mil.

> Fixa förvärmning av batteriet, Lotus!



TEKNISKA DATA

Lotus Eletre S



Pris: 1 492 400 kr.

Batterikapacitet: 111,9/107,9 kWh (bru/net).

Räckvidd: 490 km (WLTP).

Snabbladdning: 350 kW.

Ombordladdning: 22 kW.

Drivning: Fyrhjulsdraft.

Effekt: 450 kW (603 hk).

Vridmoment: 710 Nm.

0–100 km/h: 4,5 sek.

Topphastighet: 258 km/h.

Yttermått LxBxH: 510x214x164 cm.

Axelavstånd: 302 cm.

Bagage: 611 liter (4-sits), 688–1 532 liter (5-sits) + frunk 46 liter.

Dragvikt: 2 250 kg.

Tjänstevikt: 2 645 kg.

Taklast: 90 kg.

Nybilsgaranti: 5 år/
obegränsade mil.

Batterigaranti: 8 år/
20 000 mil.

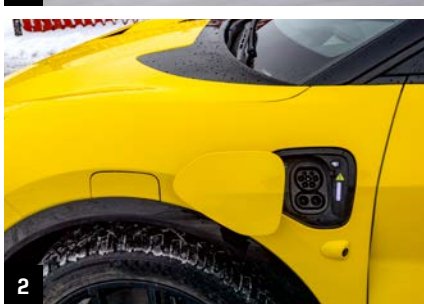
I KORTHET



- Påkostad interiör.
- Genuint körglad.
- Massiv dragvikt.



- Ofärdig produkt.
- Lågt baksäte.
- Alltid fast dämpning.



1. Moderiktigt med svart tak, som inte går att välja bort. Testbilen har exterioert kolfiberpaket för 48 690 kr. Det finns ett utökat paket för 132 130 kr. Galet!
2. Laddlucka på förarsidans framflygel. Belysning som inte belyser uttaget. Själva luckan styrs elektriskt. Det saknas invändigt skyddslock.
3. Eljusterbart ryggstöd. Värme och kyla på ytterplatserna. Fläktutblås mellan framstolar och i B-stolpar. Mittarmstöd med mugghållare. Två USB-C-portar. För låg dyna.
4. Fler VDA-liter än EQS SUV men sämre höjd på grund av lutande bakparti. Otymligt insynsskydd som ej får plats under lastgolv. Bakvagn kan sänkas för enklare lastning.
5. Alla inställningsmöjligheter du kan önska dig, plus massage. Men nackstöden blir obekväma för kortväxta. Både kyla och värme i sits och rygg. Dock väldigt hård sits.



FÖRARMILJÖ

Mercedes Teknisk knockout

1. Den svävande mittkonsolen har djupt fack vid armstödet. Under trästycket finns mer förvaring och mugghållare. Båda utrymmen med laddplattor för telefon. Det öppna utrymmet under har resårband för att hålla saker. 2. Skärmarna bak ingår i AMG Line Business Class, ett paket med allt från massagestolar till head-up-display. Pris: 125 000 kr. 3. Beige gör sig bra på bild, men ack så smutskänsligt. Solskydd i billigast möjliga plast sänker totalintrycket. 4. Dekorpanel i öppenporig valnöt, här plus på dörrar, är snyggt men kanske inte värt 62 5000 kr ... 5. Touchytor. Vi hade föredragit fysiska knappar.



⤴ Konstverk eller fläktutblås? Tyvärr av plast.

EURO NCAP

Så säker är Mercedes EQS SUV
Krocktest utförd 2023.
Skydd av vuxna: 87 %
Skydd av barn: 90 %
Fotgängande: 80 %
Förarstöd: 85 %
Antal stjärnor:



RÄCKVIDD, FÖRBRUKNING OCH LADDKURVA

Laddar 10 till 80 procent på 30 minuter.
80 till 90 procent på 9 minuter.

Temperatur och väder vid test:

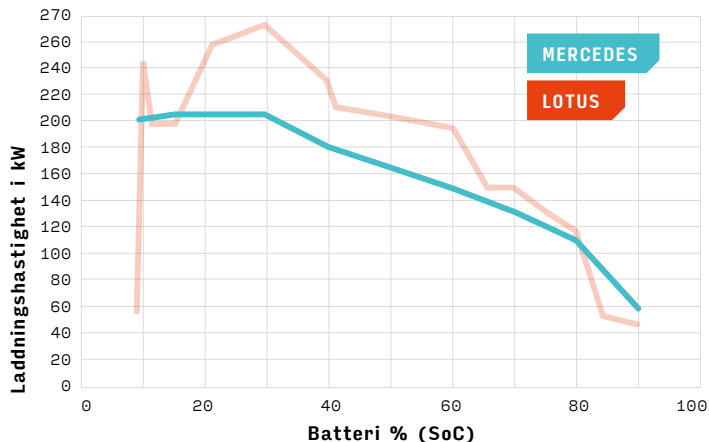
2 grader och regn. Svag vind.

Officiell räckvidd (WLTP): 51,1–60,9 mil (för testbilen, nya bilar med större batteri: 65,6 mil).

Motorvägsräckvidd vid test: 35,3 mil.

Förbrukning 100 km/h: 3,08 kWh/mil.

➤ Bra för en bil med 400-voltsteknik och med tanke på den låga temperaturen.



TEKNISKA DATA

Mercedes EQS 580 SUV



- Pris:** 1 499 000 kr.
Batterikapacitet: 122/118 kWh (bru/net).
Räckvidd: 656 km (WLTP).
Snabbladdning: 200 kW.
Ombordladdning: 11/22 kW.
Drivning: Fyrhjulsdraft.
Effekt: 400 kW (544 hk).
Vridmoment: 858 Nm.
0–100 km/h: 4,6 sek.
Topphastighet: 210 km/h.
Yttermått LxBxH: 513x196x172 cm.
Axelavstånd: 321 cm.
Bagage: 645–2 100 liter (5-sits), 565–2 020 liter (7-sits).
Dragvikt: 1 800 kg.
Tjänstevikt: 2 987 kg.
Taklast: 100 kg.
Nybilsgaranti: 2 år/obegränsade mil.
Batterigaranti: 10 år/25 000 mil/70 % SoH.

I KORTHET



- › Förtröllande tyst.
- › Strålande sittkomfort.
- › Buggbefriad.



- › Ingen frunk.
- › "Långsam" DC-laddning.
- › Hög förbrukning.



1



2



4



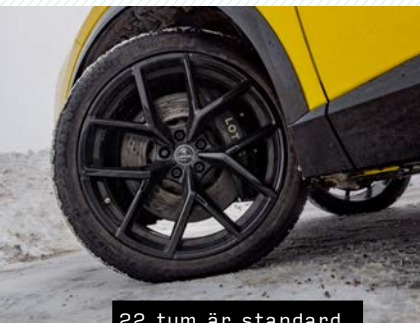
3



5

1. Enkelt, stilrent och tidlöst formspråk. Bakrutetorkare behövs, rutan gror igen på nolltid. Eletres mer liggande bakruta får aldrig en droppe på sig.
2. Laddluckan sitter bak på passagerarsidan. Belysning som bländar istället för att belysa uttaget. Plastskyddet för DC-uttaget saknar krok och skaver mot karossen.
3. Sits och ryggstöd kan justeras med reglage på dörren. Värme finns. Rymligt på alla ledar och godkänt lårstöd. Mittarmstöd med surfplatta från Samsung. Fläktutblås mellan framstolarna, flera USB-C-portar och två skärmar för digital-tv.
4. Med sju säten sjunker lastvolymen med 80 liter (när tredje raden är fälld). Hur mycket som ryms med alla säten uppe framgår ej. Insynsskydd förvaras under lastgolvet. Klena lastkrokar. Ryggstödet fälls 40/20/40.
5. Multikonturstolarna (i paket för 125 000 kr) med massage samt både kyla och värme är fulländade. Kuddarna på nackstöden må vara fula, men ack så sköna.

ROUND 1: EKONOMI



22 tum är standard. Flera olika fälgar finns som tillval, även 23 tum för upp till 65 380 kr.



Mercedes: Tredje raden (20 400 kr) med fläktutblås, stolsvärme, förvaringsfack och dubbla USB-C-uttag på båda platser.



Bilar växer utan att bli rymligare. De karmlösa dörrarna är nästan 40 cm tjocka!

LOTUS ELETRE

MERCEDES EQS SUV

ÄGANDEKOSTNAD (10 P)

> Se vår kalkyl tidigare i testet. Vilken bil är mest prisvärd över 3 år och 4 500 mil?

Enligt Amar Cehic, värderingsspecialist på Carla.se, kan Eletre ha ett något bättre andrahandsvärde än EQS SUV. Allt beror på hur marknaden tar emot Lotus i ny kostym. Vi vet heller inget om driftsäkerheten, ännu. Men en förbättrad mjukvara är en förutsättning för att Eletre ska kunna bli eftertraktad som begagnad.

Det går inte heller att bortse från att Lotus är i kinesisk ägo, och att Eletre byggs i Wuhan. Hur är inställningen till kinesiska bilar om tre år? Däck är inte med i vår kalkyl men en uppsättning friktionsdäck (315/35 R22 bak, 275/40 R22 fram) kostar 27 200 kr. Svettigt!

Siffrorna är rent svindlande. Ofattbara 600 000 kr i värdeminskning på tre år. Och så har vi resterande ägandekostnader ovanpå det. Wow! Dubbelt så hög servicekostnad som Eletre hjälps inte upp av rejält billigare försäkring. Totalkostnaden för just dessa två poster blir ändå högre för EQS SUV.

Till skillnad från Eletre finns EQS SUV redan på begagnatmarknaden. Vänd blicken dit så blir prisläget ett annat – om än fortfarande svindlande. Begagnatpriserna bör påverkas av den nyss genomförda prissänkningen.

1

1

UTRUSTNING (10 P)

> Vad kostar tillvalen?
> Finns prisvärda paket?
> Är all säkerhet standard?

Aktiva krängningshämmare plus bakaxelstyrning kostar 76 500 kr. Uppgraderade stolar/baksäte kostar 52 860 kr. Det finns fälgar för drygt 65 000 kr. Det stora exteriöra kolfiberpaketet betingar 132 130 kr. Du hör, det är vansinnigt.

Lidar-paketet, som framtidssäkrar bilen för utökad självkörning, är som tur var skapligt prisvärt, 27 830 kr. All övrig säkerhetsutrustning är standard, som sig bör.

Saknar i dagsläget Apple Carplay och Android Auto. Pinsamt.

Under testets gång prissänkts bilen med 334 000 kr. Samtidigt blir Hyperscreen (förr 92 000 kr) och AMG Line Premium Plus (förr 55 000 kr) standard.

Prislistan är 29 sidor lång, det är lätt att missa något. Testbilen saknade soft close-dörrar, det finns inte i något av alla paket men kostar 7 000 kr. Borde vara standard, precis som sidokrockkuddar bak (4 850 kr). Den tredje sätesraden betingar 20 400 kr. Plus 5 250 kr för stolsvärmen. Krångligt!

7

9

LADDKOSTNAD (5 P)

7 128 KR/ÅR

7 398 KR/ÅR

> 1 500 mil/år
80 % (1 200 mil) hemmaladdning á 1 kr/kWh
20 % (300 mil) snabbaddning á 5 kr/kWh.
Detta multipliceras med vår beräkningssnurra som tar med resultat från förbrukning på testet, laddförluster och WLTP-siffran.

Förbrukningen på ganska precis 2,8 kWh/mil vid motorvägskörningen och över 2 kWh/mil under blandad körning ger höga laddkostnader jämte de flesta andra elbilar på marknaden. Att fylla det 112 kWh (brutto) stora batteriet på Ionitys snabbaddare med en kWh-kostnad på över 7 kronor är nästan som att tanka en bensinbil. 900 spänn för full laddning. Förbrukningen vid körning kan ju hållas ner med ett ägg under gaspedalen. Men samtidig köper man nog inte ett kraftpaket av den här kalibern för att smyga runt med som en Nissan Leaf ...

Det blir nog inte dyrare än så här att köra elbil. Nästa steg är lastbil. En förbrukning på mellan 3 och 4 kWh per mil svider om du snabbaddar för 5 kr/kWh. Då kostar 50 mil cirka 900 kronor, alltså 17,50 kr/mil. Laddar man hemma för 1 kr/mil (riksnittet) landar du på mellan 3 och 4 kronor per mil. Bilens storlek och tyngd, tynger laddkostnaden ...

1

1

10/25

TOTALPOÄNG ROND 1
EKONOMI

12/25

ROND 2: KÖREGENSKAPER

LOTUS ELETRE

MERCEDES EQS SUV

ATT KÖRA (10 P)

- › Allmänna körintryck.
- › Hur är styrningen?
- › Känsla i pedaler?
- › Finns enpedalskörning?

Vem behöver 300 hk (!) till? Eletre R känns onödig. Styrningen är finfin, man njuter av att ständigt hålla båda händerna på ratten, vara en aktiv förare. Som genom trolleri lyckas den stora bilen kännas liten och smidig på små kurviga vägar. Ställbar regenerering på vänster rattpaddel, kör lägesväljare på höger. Gaspedalen är i känsligaste laget. Rör sig foten i ett gupp påverkas farten.

Eletre fungerar även finfint som motorvägsskyssare, med stadig och mogen gång.

Om betyget hade avsett körglädje skulle EQS SUV få nöja sig med en svag fyra. Det är främst vid långsträckta turer på motorväg som den briljerar. Inte i tajta landsvägskurvor.

Komforten är något alldeles extra, även om det finns kraft i överflöd. Fjädringen jobbar snyggt och kontrollerat. Regenerering ställs med rattpaddlar, läget som läser av trafiken är fantastiskt.

Om det funnits ett körläge med stramare dämpning och skarpare styrkänsla hade det blivit full pott.

8

9

KÖRASSISTENTER (10 P)

- › Hur fungerar filhållning, hastighetsvarning, trötthetsvarnare och andra system som börjar blir krav?
- › Smidig fart-hållare?
- › Finns regnsensor och helljusautomatik?

Filhållningen är klanderfri. Sedan är det slut på beröm. Larmen för fartöverträdelse och filhållning måste stängas av vid varje start. Den adaptiva farthållaren reagerar osnyggt vid framförvarande trafik och ömsom bromsar eller gasar mycket ryckigt.

Systemet som anpassar fart efter vägskyltar reagerar alldeles för sent och tar inte kurvor, rondeller med mera i beaktning. Även helljusautomatiken lever ett eget liv. Tröttsamt med ännu en tillverkare som låter köparen vara betatestare.

Det blir nog inte bättre med nuvarande lagstiftning. Bilen ligger så precist mellan linjerna att man börjar längta efter total självkörning. Tänk att stå på en rulle på den stora skärmen och luta sig tillbaka med massagefunktionen igång. Jodå. Det kommer att bli bra det, när det väl kommer. Det inser man när man tar sig fram med Mercedes körassistent.

Effektiv och snyggt arbetande helljusassistent. Den EQS SUV som vi testar är "gammal nog" för att inte larma om fartöverträdelse och bristande uppmärksamhet/filhållning. Skönt!

6

9

SMIDIGHET (5 P)

- › Är sikten bra?
- › Känns bilen smidig?
- › Är vändradien okej?
- › Hur är ljudnivån och fjädringskomforten?

I likhet med EQS SUV har Eletre siktskymande A-stolpar. Trots rejäla yttermått upplevs bilen smidig, lättplacerad.

Fyrhjulsstyrningen är avsevärt mindre än hos EQS SUV, vilket ger en meter längre vändcirkel (12 meter).

I Sport blir dämpningen för stram och studsig. Standardläget Tour är även det fast, speciellt jämfört med gräddbullen EQS SUV. På sämre väg märks små brister i chassit, samt oljud från hjulstäl. Det är generellt högt vägljud. Systemet för aktiv bullerdämpning, som ska skala av 5 dBA, fungerar inte alls.

Otroligt smidig med den rejäla fyrhjulsstyrningen på upp till 10 grader (tillval). Men när man kommer in i stadsmiljö och parkeringsgarage blir man åter påmind om bilens faktiska yttermått. En vanlig parkeringsficka räcker sällan.

Vindrutan är faktiskt ganska liten och instrumentpanelen hög. Tillsammans med tjocka A-stolpar blir sikten ibland lidande.

Ljudnivån är bland de lägre vi har upplevt.

2

3

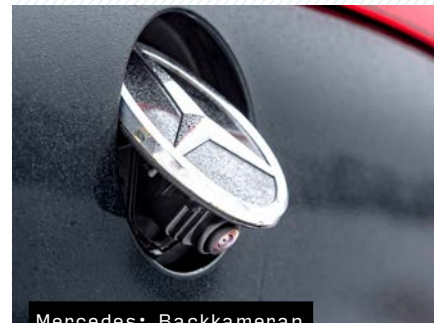
16/25

TOTALPOÄNG ROND 2
KÖREGENSKAPER

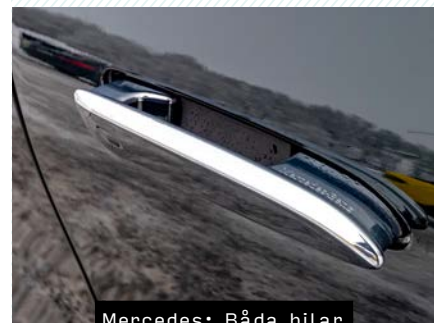
21/25



Lotus: Rejåla mängder grus samlas i öppningarna vid bakre hjulhusen.



Mercedes: Backkameran tittar bara fram när den behövs – och förblir ren.

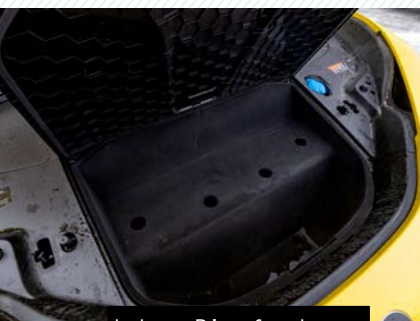


Mercedes: Båda bilar har handtag som åker in vid avfärd. På EQS SUV dessutom med svag belysning i utfällt läge.

ROND 3: PLATS & PRAKTIKALITET



Lotus: Grunt utrymme under lastgolvet.



Lotus: Djup frunk som sväljer 46 liter. Bra!



Mercedes: Jättehuv men ingen frunk. Dåligt! Spolarvätska fylls via öppning framför förardörren.

LOTUS ELETRE

MERCEDES EQS SUV

ERGONOMI (10 P)

- > Hur responsiv är pekskärmen? Har den ett vettigt och tydligt menysystem?
- > Finns Apple Carplay och Android Auto?
- > Finns det fysiska knappar?

Det finns fyra skärmar med baksätets inräknad. Nyttan med den framför passageraren kan ifrågasättas, den visar normalt klockan men när ljud spelas kan man byta kanal/låt. Det går lika bra att sköta några centimeter till vänster, på stora skärmen. Här finns ett menysystem som är godkänt vad det gäller logik men underkänt gällande översättning. Ytan är inte 100 procent responsiv, ibland krävs flera tryck. Men svartiden är snabb och navigationen har snygg satellitbild. Att det ännu inte finns Apple Carplay/Android Auto är ett stort minus. Fysiska reglage för temperatur, men inte volym. Elöppning av handskfack är extremt onödigt.

De tre stora skärmarna som utgör Hyperscreen får Mercedes EQ-modeller att sticka ut. Peksärmen i mitten är så rejäl att även långväxta förare har svårt att nå högerkanten.

Menysystemet är djupt och komplext. Vi lyckades aldrig hitta aktivering av rattvärmen; då kom den halvsakliga röststyrningen till hjälp.

Integrationen med Apple Carplay är snygg, det finns fortfarande plats för viktiga reglage utanför Carplay, på samma skärm.

Ratten har reglage med touchytor, vi hade föredragit fysiska knappar.

6

8

UTRYMMEN (10 P)

- > Hur är förarplatsen och stolens inställningsmöjligheter?
- > Är baksätet spatiöst eller endast för spädbarn?
- > Får det plats mer än en liten ryggsäck i bagageutrymmet?

Som förare sitter du mer omsluten i Eletre jämfört med EQS SUV. Bjuds in till en mer aktiv körställning. Det är bra skjutmån på stol och ratt i samtliga riktningar, men kortare personer kan störas av de hårda och utskjutande nackstöden.

Baksätet har eljustering av ryggstödet (i EQS SUV är även sitsen elektriskt justerbar) och plant golv. Men tyvärr är soffan väldigt låg, långbenta får absolut inget lårstöd. Bagageutrymmet är långt och brett, men rejält inskränkt i höjddled på grund av den svagt sluttande bakrutan.

Spatiöst så det räcker i framsätet. Även baksätet är härligt. Men de två stolarna på tredje raden är inget för långturen, även om man kan klämma in en 191 cm lång Joakim Dyrödand. Den som sitter framför honom på andra raden får då skjuta fram stolen till en position som inte är direkt angenäm.

Plant golv i baksätet, som sig bör när det är elbilsbygge från grunden. Att välja 7-sitsigt utförande sänker ordinarie lastvolym med 80 liter, främst under golvet. Det finns ändå så att det räcker.

7

8

LASTFUNKTIONER (5 P)

- > Hur fälls baksätet och hur många kilon får man lasta?
- > Går det att få dragkrok?
- > Finns det en frunk?
- > Här premieras smarta lösningar.

Frunk, hurra! Hela 46 liter sväljs dessutom. Bravo, Lotus!

Baksätet fälls föredömligt enligt 40/20/40 och skapar en nästan plan lastyta. Problemet är den ovan nämnda bristen på höjd samt ett opraktiskt men snyggt skinnklätt insynsskydd, som inte kan läggas under lastgolvet.

Lastvikt 455 kg är godkänt, precis som de väldimensionerade lastöglorna. Lastfesten fortsätter när vi kommer till dragvikten; med rätt körkort får en Eletre-förare dra hela 2 250 kg. Vem sade att en sportig bil inte kan vara praktisk också?

Gigantisk huv, men ingen frunk. Fy, Mercedes!

Maximal lastvikt är 513 kg (testbilen). Lyckas du få in sex vuxna passagerare (80 kg) återstår alltså 33 kg. Det är okej eftersom lastutrymmet med sju säten är minimalt – om än större än hos sju-sitsiga Tesla Model X.

Baksätet är fällbart 40/20/40, bra. Men lastkrokarna är pinsamt underdimensionerade.

Förare med B-kort får dra 750 kg, med rätt behörighet stiger dragvikten till 1 800 kg.

4

3

17/25

TOTALPOÄNG ROND 3

PLATS & PRAKTIKALITET

19/25

ROND 4: ELBILSEGENSKAPER

LOTUS ELETRE

RÄCKVIDD (10 P)

37,4 MIL

- > Vårt unika motorvägstest startar norr om Stockholm och vänder norr om Gävle. Omväxlande 110 och 120 km/h
- > 50 mil= 10 poäng
40 mil= 8 poäng
30 mil = 6
20 mil = 4
10 mil= 2
0-10=0

Nej, det blir inte 40 mil motorväg, trots över 100 kWh energimängd i batteripacket. Men i kyligt väder och med nederbörd är det ändå tillräckligt för att man ska kunna ta sig längre sträckor. Göteborg–Stockholm, eller tvärtom, kräver ett laddstopp. Det finns bilar i den här prisklassen som klarar resan på dryga 40 mil utan laddstopp. Det vill till att laddningen är bra. Vilket för oss till nästa punkt ...

7

7

LADDNING (10 P)

- > Hur ser laddkurvan ut i verkligheten, och vad blir tiden?
- > Finns fungerande batteriklimatisering?
- > Är laddluckan bra placerad?
- > Finns det V2L?
- > 22 kW-laddning ger 2 poäng.
0-80 på under 10 min = 10 poäng.

10 till 80 procent tog 23 minuter, vilket inte är illa med tanken på den nollgradiga temperaturen. Men i bilen finns ingen förvärmning av batteriet. Det ska komma i appen (fel plats!) men går inte att hitta ännu. Med förvärmning hade Eletre nog tagit sig till 80 procent på de utlovade 18 minuterna.

Ombordladdare på 22 kW är standard, bra! V2X saknas tyvärr.

8

6

APP (5 P)

- > Kan man schemalägga laddning?
- > Kan rutt/adress överföras till nav? > Info om laddhastighet och tid? > Visas räckvidd?
- > Kan man se bilens position?
- > Finns det kalendersynkning?
- > Kan man låsa/låsa upp bilen?

Bristfälliga funktioner (fler ska tydligen komma) och en oförmåga att verkställa eller minnas skickade kommandon. Vi ville avbryta laddningen vid 25 procent under hemmaladdning. Laddningen avbröts – för att starta på natten och ladda fullt. Därefter tappar bilen oförklarligt till 99 procent, och laddar igen för att nå 100. Gång på gång, på gång. Vi vaknade till en telefonskärm med över 30 push om startad/avbruten laddning. Rutter kan inte skickas från app till bil. Kalendersynkning saknas. Ofta fel information om batterinivå och kupétemperatur. Usch!

2

5

MERCEDES EQS SUV

35,3 MIL

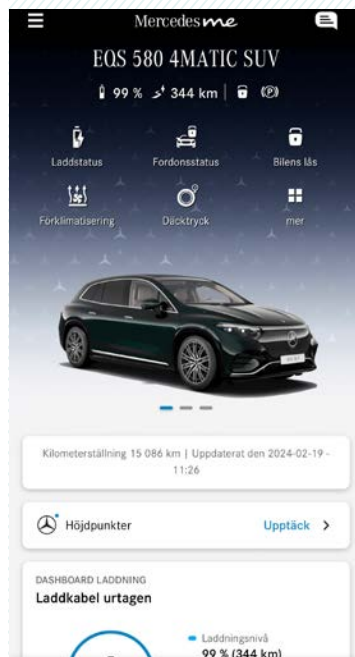
Tyvärr har vår testbil det äldre och mindre (108,4 kWh netto) batteriet som nu har ersatts med 118 kWh netto.

Det påverkar dock inte betyget. Med 10 extra kWh och 3 kWh/mil i förbrukning ökar räckvidden således bara med tre mil. Vi hade alltså inte passerat de 40 mil som krävs för 8 poäng. Den klarar precis 35 mil på motorvägskörningen. I nederbörd och någon plusgrad. Tyngden, storleken och den permanenta fyrhjulsdriiften spelar in här. Det blir törstig.

EQS kommer i nästa version med 800-voltssystem, det lär även EQS SUV göra, även om den dröjer längre. Nu gäller dock 400 volt vilket gör att den inte kommer ikapp Eletre, som dominerar med sin 800-voltsarkitektur. Men EQS SUV sköter sig och tar sig från 10 till 80 procent på 32 minuter, i nollgradig temperatur. Exemplarisk förvärmning; manuell eller automatisk när en laddstation matas in i navigatören. 22 kW-laddning är tillval för 12 800 kr. Dyrt, men välj det. Bra om man är på resa och parkerar vid köpcentrum. V2X saknas tyvärr.



Lotus: Lång väg till färdig app.



Mercedes: Nära fulländad app.

17/25

TOTALPOÄNG ROND 4
ELBILSEGENSKAPER

18/25



SLUTBETYG

	LOTUS	MERCEDES
ROND FÖR ROND		
Ekonomi (25)	10	12
Köregenskaper (25)	16	21
Plats & praktikalitet (25)	17	19
Elbilsegenskaper (25)	17	18
TOTALSUMMA (100)	60	70
TOTALPLACERING	2	1

VINNAREN ÄR ... Mercedes EQS SUV

Alltså, kolla på bakhjulen. Det ser inte klokt ut! Men om en av få svagheter EQS SUV dras med är att den tack vare tio graders styrvinkel på bakhjulen ser udda ut på bild – då förstår man att helheten är utöver det vanliga.

Men. Smakar det så kostar det, ett uttryck som kommer väl till pass när det gäller båda dessa bilar. Har du råd? Grattis! Vi övriga kan jantelagsmässigt konstatera att, trots bilarnas respektive

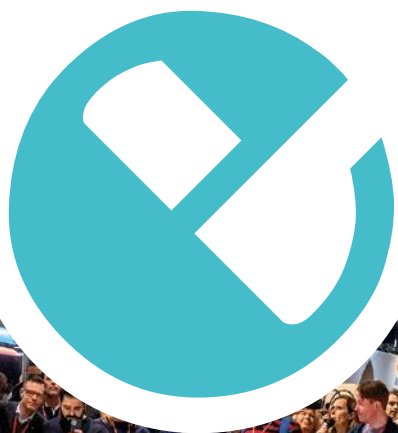
förträffligheter, får ingen de maximala 100 poängen. Fläckar finns.

För Lotus del hade det gått avsevärt bättre om mjukvaran varit färdigutvecklad. Och om chassit fått en sista finstämning. Ett krocktestbetyg hade inte heller skadat. Vi hoppas att få återkomma till Eletre när den har mognat.

Bilarna är varandras motsatser. Den här gången vinner komfort över sport. EQS SUV kan bli en sann livskamrat. ✘



20



24



**Boka
din monter
nu!**

EUROPAS STÖRSTA

⇒ ELBILSMÄSSA! ⇐

Göteborg • Oslo

Köpenhamn • Helsingfors

Stockholm

eCarExpo.se

ELBILAR PÅ MARKNADEN

Utbudet av elbilar ökar blixtnsabbt. Vi uppdaterar listan löpande. Saknar du en modell? Fundersam kring en siffra? Mejla joakim@elbilen.se.



Renault Scenic.

PERSONBILAR



Märke >	Abarth 500e	Aiyaws U5	Aiyaws U6	Audi e-tron GT/RS GT	Audi Q4 e-tron	Audi Q4 e-tron Sportback
Pris (från)	489 900 kr	499 990 kr	549 990 kr	1249 400/1 687 400 kr	622 800 kr	640 900 kr
Batterikapacitet	37,8 kWh (netto)	63 kWh	63 kWh	83,7 kWh (netto)	82 kWh	82 kWh
Deklarerad räckvidd	265 km (WLTP)	410 km (WLTP)	405 km (WLTP)	487/472 km (WLTP)	447/434/434 km	452/446/446 km
Snabb-/normalladdning	86/11 kW	90/11 kW	90/11 kW	270/11 (22 tillval) kW	135/11 kW	135/11 kW
Drivning	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	114 kW	150 kW	160 kW	350/440 kW	150/195/220 kW	150/195/220 kW
Acc. 0-100 km/h	7,0 sek	7,5 sek	7,0 sek	4,1/3,2 sek	8,5/6,9/6,2 sek	8,5/6,9/6,2 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	367x168x152	468x187x170	481x188x164	499x196x141	459x187x163	459x187x161
Bagageutrymme (liter)	185	496	472	405/350	520	535
Dragvikt (kg)	-	1 500	1 500	-	1 200/1 400	1 200/1 400
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	5 år / 15 000 mil	5 år/ 15 000 mil	2 år	2 år	2 år

PERSONBILAR



Märke >	Audi Q8 e-tron/SQ8 e-tron	Audi Q8 e-tron SB/SQ8 e-tron SB	BMW i4 eDrive40/M50	BMW i5/i5 M60	BMW i5 Touring	BMW i7 xDrive60/M70
Pris (från)	929 700/1 160 200 kr	956 200/1 181 500 kr	699 900/789 500 kr	815 000/1 257 000 kr	833 800 kr	1 651 100/1 872 100 kr
Batterikapacitet	95/114 kWh	95/114 kWh	84 kWh (brutto)	83,9 kWh (brutto)	81,2 kWh (brutto)	105,7 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	410/433 km	415/450 km (WLTP)	590/414 km (WLTP)	497/455 km (WLTP)	483 km (WLTP)	591 (WLTP)
Snabb-/normalladdning	150/170 /11 (22 tillval)	150/170 / 11 kW	205/11 kW	205/11 kW	205/11 kW	195/22 kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven
Motoreffekt	250/370 kW	250/370 kW	250/400 kW	250/442 kW	250 kW	400 kW
Acc. 0-100 km/h	7,0/5,1 sek	6,0/4,5 sek	5,7/3,9 sek	6,0/3,8 sek	6,1 sek	4,7
Yttermått, LxBxH (cm)	492x198x163	492x197x162	478x185x145	506x190x152	506x190x152	539x219x154
Bagageutrymme (liter)	569	528	470	490	570-1 700	500
Dragvikt (kg)	1 800	1 800	1 600	1 500/2 000	1 500	2 000
Nybilsgaranti*	2 år	2 år	2 år	2 år	2 år	2 år

*De flesta tillverkare erbjuder längre garanti för batteriet, vanligen 8 år /16 000 mil.

PERSONBILAR



Märke >

	BMW iX1	BMW iX2	BMW iX3	BMW iX	BYD Atto 3	BYD Dolphin
Pris (från)	640 500 kr	659 000 kr	699 000 kr	876 800–1 447 500 kr	532 900 kr	359 900 kr
Batterikapacitet	66,5 kWh (brutto)	64,7 kWh (netto)	80 kWh	76/111,5 kWh (brutto)	68,40 kWh	44,9/60,4 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	416 km (WLTP)	417 (WLTP)	453 km (WLTP)	435–497 (WLTP)	420 km (WLTP)	310/427 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	130/22 kW	130/22 kW	150/11 kW	150–195/11–22 kW	80/11 kW	60/88 / 11 kW
Drivning	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Bakhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdrift
Motoreffekt	230 kW	230 kW	210 kW	240/385/455 kW	150 kW	70–150 kW
Acc. 0–100 km/h	5,6 sek	5,6 sek	6,8 sek	6,1–3,8 sek	7,3 sek	–/7,0 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	450x185x164	455x185x156	472x189x167	495x223x169	445x187x161	429x177x157
Bagageutrymme (liter)	490	525	510	500	440	345
Dragvikt (kg)	750	1 200	750	2 500	–	–
Nybilsgaranti*	2 år	2 år	2 år	2 år	4 år	4 år

PERSONBILAR



Märke >

	BYD Han	BYD Seal	BYD Tang	Cadillac Lyriq	Citroën ë-Berlingo M/XL	Citroën ë-C4/ë-C4 X
Pris (från)	830 000 kr	559 900 kr	833 000 kr	906 700 kr	519 900/539 900 kr	514 990/534 990 kr
Batterikapacitet	85,4 kWh	82,5 kWh (netto)	86,4 kWh (brutto)	102 kWh	50 kWh	50 kWh
Deklarerad räckvidd	521 km (WLTP)	570/520 km (WLTP)	400 km (WLTP)	530 km (WLTP)	280 km (WLTP)	357 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	120/6,6 kW	150/11 kW	110/7 kW	190/11 kW	100/11 kW	100/11 kW
Drivning	Fyrhjulsdreven	Bak-/Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven
Motoreffekt	380 kW	230/390	380 kW	373 kW	100 kW	100 kW
Acc. 0–100 km/h	3,9 sek	5,9/3,8 sek	4,6 sek	5,3 sek	11,7 sek	9,7 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	500x191/150	480x188x146	487x195x173	500x220x162	440/475x185x188	435x203x152
Bagageutrymme (liter)	410	400	235	793	983/1 538	380
Dragvikt (kg)	–	–	750	1 600	750	–
Nybilsgaranti*	4 år	4 år	4 år	–	5 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil

PERSONBILAR



Märke >

	Citroën ë-Spacetourer	Cupra Born	DFSK Seres 3	DS 3 e-Tense	Fiat 500 electric	Fisker Ocean
Pris (från)	689 990 kr	479 900/541 900 kr	409 900 kr	550 000 kr	389 900/444 900 kr	755 000 kr
Batterikapacitet	50 kWh	58/77 kWh	53,61 kWh	54 kWh (brutto)	24/42 kWh	113 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	330 km (WLTP)	425/545 km (WLTP)	301 km (WLTP)	396 km (WLTP)	190/320 km (WLTP)	701 (WLTP)
Snabb-/normalladdning	100/11 kW	120/11 kW	60/6,6 kW	100/11 kW	50–85/11 kW	250/11 kW
Drivning	Framhjulsdreven	Bakhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Fyrhjulsdreven
Motoreffekt	100 kW	150/170 kW	120 kW	115 kW	70/87 kW	420 kW
Acc. 0–100 km/h	11,7 sek	7,3–6,6 sek	8,9 sek	9,0 sek	9 sek	3,9 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	530x192x189	432x181x154 cm	439x185x165	412x180x153	363x190x153	477x198x163
Bagageutrymme (liter)	989	385	460	350	185	476
Dragvikt (kg)	1 000	–	1 200	–	–	1 820
Nybilsgaranti*	5 år/10 000 mil	2 år	3 år	3 år/10 000 mil	3 år	6 år/10 000 mil

*De flesta tillverkare erbjuder längre garanti för batteriet, vanligen 8 år /16 000 mil.

MARKNADSÖVERSIKT

PERSONBILAR



Märke >

Ford Mustang Mach E/GT

GWM ORA

Honda e:NY1

Hongqi E-HS9

Hyundai Kona Electric

Hyundai IONIQ 5

Pris (från)	539 900/749 900 kr	414 900 kr	499 900 kr	1 099 000 kr	479 900/514 900 kr	569 900/604 900 kr
Batterikapacitet	70/91 kWh	48 kWh (brutto)	68,8 kWh (brutto)	99–120 kWh	48,4/65,4 kWh	58/77,4 kWh
Deklarerad räckvidd	400–610 km (WLTP)	310 (WLTP)	412 km (WLTP)	465–515 km (WLTP)	377/512 km (WLTP)	384–507 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	110–150/11 kW	70/11 kW	78/11 kW	140/11 kW	100w/11 kW	220/11 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	198/358 kW	126 kW	150 kW	320/405 kW	115/160 kW	125–239 kW
Acc. 0–100 km/h	6,2–4,4 sek	8,3 sek	7,6 sek	4,9/6,5 sek	8,8/7,8 sek	5,2–8,5sek
Yttermått, LxBxH (cm)	471x188x163	424x182x160	439x179x158	521x201x173	436x183x158	464x189x164
Bagageutrymme (liter)	322 + frunk 100	228	361	438	466	527+frunk 57
Dragvikt (kg)	750	–	–	1 500	300/750	750/1 600
Nybilsgaranti*	5 år	5 år	3 år/10 000 mil	5 år	5 år	5 år

PERSONBILAR



Märke >

Hyundai IONIQ 6

Jaguar i-Pace EV400

Jeep Avenger

Kia EV 6

Kia EV 9

Kia Niro EV

Pris (från)	584 900 kr	1 215 900 kr	469 900 kr	639 900 kr	807 900 kr	530 500 kr
Batterikapacitet	53 kWh	90 kWh	54 kWh (brutto)	77,4 kWh	105 kWh (brutto)	64 kWh
Deklarerad räckvidd	429 km (WLTP)	408 km (WLTP)	404 km (WLTP)	484–504 km (WLTP)	465 km (WLTP)	460 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	239/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	239/11 kW	250/11 kW	100/11 kW
Drivning	Bakhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven
Motoreffekt	111 kW	294 kW	115 kW	168–239 kW	283 kW	150 kW
Acc. 0–100 km/h	8,8 sek	4,8 sek	9,0 sek	7,3–5,2 sek	5,3 sek	7,8 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	486x188x150	468x201x157	408x198x153	468/188/155	501x198x176	442x183x157
Bagageutrymme (liter)	401	505	355	480+frunk 20–50	333	475 + frunk 20
Dragvikt (kg)	750	750	–	1 600	2 500	750
Nybilsgaranti*	5 år	3 år	3 år/10 000 mil	7 år/15 000 mil	7 år/15 000 mil	7 år/15 000 mil

PERSONBILAR



Märke >

Lexus RZ 450E

Lexus UX 300E

Lotus Eletre

Maxus Euniq5 MPV

Maxus Euniq6 SUV

Maxus Mifa 9

Pris (från)	759 000 kr	629 900 kr	1 130 990 kr	594 900 kr	589 900 kr	949 900 kr
Batterikapacitet	71,4 kWh (brutto)	54,3 kWh	109 kWh (netto)	77 kWh	70 kWh (netto)	90 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	395 km (WLTP)	315 (WLTP)	600 km (WLTP)	360 km (WLTP)	354 km (WLTP)	430 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	150/11 kW	50/6,6 kW	350/22 kW	60 kW/ 6,6 kW	70/7,2 kW	120/11 kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven
Motoreffekt	230 kW	150 kW	450 kW	130 kW	130 kW	180 kW
Acc. 0–100 km/h	5,6 sek	7,5 sek	4,5 sek	9,5	9,5 sek	9,2 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	481x190x164	450x184x155	510x202x163	483x183x180	474x186x174	527x200x184
Bagageutrymme (liter)	522	367	688+46	485	754	466+55
Dragvikt (kg)	–	Ej dragkrok	2 250	400	400	1 000
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	5 år/15 000 mil	5 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil

*De flesta tillverkare erbjuder längre garanti för batteriet, vanligen 8 år /16 000 mil.

PERSONBILAR



Märke >	Mazda MX-30	Mercedes EQA	Mercedes EQT	Mercedes EQB	Mercedes EQE	Mercedes EQE SUV
Pris (från)	415 900 kr	549 900 kr	549 900 kr	559 900 kr	699 000 kr	975 000 kr
Batterikapacitet	35,5 kWh	66,5/70,5 kWh (netto)	45 kWh (nett)	66,5/70,5 kWh (netto)	90,6 kWh (netto)	90,6 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	200 km (WLTP)	435-529 km (WLTP)	282 (WLTP)	419-503 km (WLTP)	660-525 km	541 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	50/11 kW	112/11 kW	80/22 kW	112/11 kW	170/11 kW	170/22 kW
Drivning	Framhjulsdreven	Fram-/fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Fram-/fyrhjulsdreven	Bak-/fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven
Motoreffekt	107 kW	140/168 kW	90 kW	140/168 kW	215-460 kW	215 kW
Acc. 0-100 km/h	9,7 sek	7,7/8,6 sek	11,6 sek	8,0/8,9 sek	6,4-3,5 sek	6,6 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	440x204x157	446x183x162	449x186x182	468x183x167	495x210x149	486x194x168
Bagageutrymme (liter)	350	340	550	465-495	430	520
Dragvikt (kg)	-	750/1 800	1 500	-	750	1 800
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	2 år	2 år	2 år	2 år	2 år

PERSONBILAR



Märke >	Mercedes EQS	Mercedes EQS SUV	Mercedes EQV lång/extra lång	MG Marvel R	MG ZS EV	MG 4
Pris (från)	1 293 000 kr	1 525 000 kr	963 600/974 600 kr	539 990 kr	412 990 kr	329 990 kr
Batterikapacitet	107,8 kWh	108,4 kWh (netto)	90 kWh	70 kWh (brutto)	68,3 kWh (netto)	61,7 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	780/676 km (WLTP)	511 km (WLTP)	353 km (WLTP)	402/370 km	440 km (WLTP)	435 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	200/11 kW	200/22 kW	110/11 kW	94/11 kW	92/11 kW	135/11 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Bak-/fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Bakhjulsdreven
Motoreffekt	245/484 kW	265 kW	150 kW	132/212 kW	115 kW	150 kW
Acc. 0-100 km/h	6,2/3,8 sek	6,7 sek	12,1 sek	7,9/4,9 sek	8,2 sek	7,9 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	522x213x151	513x196x172	514/537x224x191	467x210x162	432x181x165	429x184x150
Bagageutrymme (liter)	610	645	1 030	357+ frunk	448	350
Dragvikt (kg)	750	750	750	750	500	500
Nybilsgaranti*	2 år	2 år	2 år	7 år/15000 mil	7 år/15000 mil	7 år/16 000 mil

PERSONBILAR



Märke >	MG 4 XPOWER	MG 5	Mini Cooper E/SE	Mini Countryman	NIO EL6	NIO EL7
Pris (från)	489 990 kr	404 290 kr	384 900/431 900 kr	529 400 kr	639 000 kr + pren	839 000 kr + pren
Batterikapacitet	64 kWh (brutto)	61,1 kWh	40,7/54,2 kWh (brutto)	66,5 kWh (brutto)	75/100 kWh	75/100 kWh
Deklarerad räckvidd	385 (WLTP)	380 km (WLTP)	305/402 (WLTP)	433 (WLTP)	529 km (WLTP)	391/509 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	140/11 kW	87/11 kW	75/95 / 11 kW	130/22 kW	406 kW	140/11kW
Drivning	Fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven
Motoreffekt	320 kW	115/130 kW	135/160 kW	230 kW	360 kW	480 kW
Acc. 0-100 km/h	3,8 sek	8,3 sek	7,3/6,7 sek	5,6 sek	4,5 sek	3,9 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	429x184x151	460x182x154	i.u.	443x184x155	485x199x170	491x198x172
Bagageutrymme (liter)	363	479	i.u.	460	579	363
Dragvikt (kg)	500	500	i.u.	1 200	1 200	2 000
Nybilsgaranti*	7 år/15 000 mil	7 år/15 000 mil	2 år	2 år	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil

*De flesta tillverkare erbjuder längre garanti för batteriet, vanligen 8 år /16 000 mil.

MARKNADSÖVERSIKT

PERSONBILAR



Märke >	NIO ET5	NIO ET5 Touring	NIO ET7	Nissan Ariya	Nissan Leaf	Nissan Townstar
Pris (från)	556 000 kr + pren	576 000 kr + pren	799 900 kr + pren	538 500 kr	379 700/461 070 kr	545 490 kr
Batterikapacitet	75/100 kWh	75/100 kWh	75/100 kWh	63/87 kWh	39 kWh/59 kWh	45 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	456/590 km (WLTP)	435 (WLTP)	580 km (WLTP)	403-533 km	285/385 km (WLTP)	285 (WLTP)
Snabb-/normalladdning	140/11 kW	140/11 kW	130/11 kW	130/7,4kW	50-100/6,6 kW	80/22 kW
Drivning	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fram-/fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven
Motoreffekt	360 kW	360 kW	480 kW	160-225 kW	110/160 kW	90 kW
Acc. 0-100 km/h	4 sek	4,0 sek	3,8 sek	7,5-5,7 sek	7,9/7,3 sek	11,6 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	479x196x150	479x196x150	510x220x150	459x217x166	449x179x154	449x186x186
Bagageutrymme (liter)	386	450	363	488/415	420-435	550
Dragvikt (kg)	1 400	1 400	2 000	750/ 1500	Ej dragkrok	1 500
Nybilsgaranti*	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil	3 år/ 10 000 mil	3år/10 000 mil	3 år/10 000 mil

PERSONBILAR



Märke >	Opel Combo-e Life	Opel Corsa-e	Opel Mokka-e	Opel Zafira-e life	Peugeot e-208	Peugeot e-2008
Pris (från)	504 900 kr	499 900 kr	524 900 kr	659 900 kr	509 900 kr	589 900 kr
Batterikapacitet	50 kWh	50 kWh	50 kWh	75 kWh	51 kWh (netto)	51 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	280 km (WLTP)	330 km (WLTP)	318 km (WLTP)	330 km (WLTP)	400 km (WLTP)	406 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW
Drivning	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven
Motoreffekt	100 kW	114 kW	100 kW	100 kW	115 kW	115 kW
Acc. 0-100 km/h	11,7 sek	8,1 sek	8,1 sek	12,1 sek	8,1 sek	Uppgift saknas
Yttermått, LxBxH (cm)	440 alt.475x192x188	406x196x143	415x198x153	495 alt 540 x220x189	406x196x143	430x198x155
Bagageutrymme (liter)	571-806	309	350	Uppgift saknas	311	434
Dragvikt (kg)	750	-	-	1 000	-	-
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil

PERSONBILAR



Märke >	Peugeot e-Rifter	Peugeot e-Traveller	Polestar 2	Polestar 3	Polestar 4	Porsche Macan
Pris (från)	539 900 kr	689 900 kr	559 000 kr	970 000 kr	700 000/760 000 kr	980 000 kr
Batterikapacitet	50 kWh	75 kWh	69/82 kWh	111 kWh	94 kWh (netto)	95 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	273 km (WLTP)	330 km (WLTP)	518-654 km (WLTP)	610 km (WLTP)	610/580 km (WLTP)	614 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	100/11 kW	100/11 kW	135-205/11 kW	250/11 kW	200 / 22 kW	270/11 kW
Drivning	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Bak-/fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Bak-/fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven
Motoreffekt	100 kW	100 kW	200-350 kW	360 kW	200/400 kW	285 kW
Acc. 0-100 km/h	Uppgift saknas	Uppgift saknas	4,2-6,4 sek	5,0 sek	7,1/3,8 sek	5,2 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	440 alt.475x185x188	460-530x220x189	461x186x148	490x197x161	484x201x153	478x194x162
Bagageutrymme (liter)	209/322	603-989	405 + frunk 41	484 + frunk 32	526 + frunk 15	540 + frunk 84
Dragvikt (kg)	750	1 000	1 500	2 200	1 500/2 000	2 000
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år	3 år	3 år	2 år

*De flesta tillverkare erbjuder längre garanti för batteriet, vanligen 8 år /16 000 mil. ** Exklusive moms

PERSONBILAR



Märke >	Porsche Taycan	Renault Zoe	Renault Megane E-Tech	Renault Kangoo Family E-Tech	Renault Scenic e-tech	Skoda Enyaq
Pris (från)	1 230 000 kr	459 990 kr	409 900/449 900 kr	534 900 kr	464 900/549 900 kr	559 900 kr
Batterikapacitet	89 kWh (brutto)	52 kWh	40/60 kWh	45 kWh	60/87 (netto)	85 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	592 (WLTP)	385 km (WLTP)	300–470 km	270 km (WLTP)	428/609 km (WLTP)	560 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	270/22 kW	50 (tillval)/22 kW	85–130/22 kW	80/22 kW	130/150 / 22 kW	135/175 / 11 kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	300 kW	80/100 kW	96–160 kW	90 kW	170/220 kW	150/210 kW
Acc. 0–100 km/h	4,8 sek	11,9/9,5 sek	7,4–10,5 sek	12,6 sek	8,6/7,9 sek	6,7 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	496/197/138	408x194x156	420x177x150	449x192x184	447x186x157	465x188x162
Bagageutrymme (liter)	407 + frunk 84	338	440	850	545–1 670	585
Dragvikt (kg)	–	–	500/900	1 500	1 100	1 000/1 200
Nybilsgaranti*	2 år	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år

PERSONBILAR



Märke >	Smart #1	Smart #3	Subaru Solterra	Tesla Model 3	Tesla Model Y	Tesla Model S/ Model S Plaid
Pris (från)	419 900 kr	429 900 kr	579 900 kr	519 170/609 170 kr	524 170/614 170 kr	1204 170/1354 170 kr
Batterikapacitet	49 kWh (netto)	49/66 kWh (brutto)	64 kWh (netto)	60/78 kWh (brutto)	Ca 60/80 kWh	ca 95 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	310 km (WLTP)	415/455 km (WLTP)	465 km (WLTP)	513/629 km (WLTP)	455/533 km (WLTP)	634/600 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	130/22 kW	130/150 / 7,4/22 kW	150/6,6 kW	170–250/11 kW	190–250/11 kW	250/11 kW
Drivning	Bakhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven
Motoreffekt	200 kW	200–315 kW	160 kW	208/366 kW	220–378 kW	493/760 kW
Acc. 0–100 km/h	6,7 sek	5,8/3,7 sek	6,9 sek	6,1/4,4 sek	3,7–6,9 sek	3,2/2,1 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	427x182x164	440x184x156	469x186x165	472x193x144	475x213x162	497x196x145
Bagageutrymme (liter)	323	370 + frunk 15	441	682	854 + frunk 117	793
Dragvikt (kg)	–	0/1 600	750	1 000	1 600	1 600
Nybilsgaranti*	3 år	3 år	3 år	4 år/8 000 mil	4 år/8 000 mil	4 år/8 000 mil

PERSONBILAR



Märke >	Tesla Model X/ Model X Plaid	Toyota bz4X	Toyota Proace City Verso	Volvo EX30	Volvo C40 Recharge	Volvo XC40 Recharge
Pris (från)	1299 170/1454 170 kr	549 900/569 000 kr	601 900 kr	429 000 kr	577 900/677 000 kr	559 900/651 000 kr
Batterikapacitet	ca 95 kWh (netto)	71 kWh (netto)	46,3 kWh (netto)	51 kWh (brutto)	82 kWh	82 kWh
Deklarerad räckvidd	576/543 km (WLTP)	516/461 km (WLTP)	270 km (WLTP)	344 km (WLTP)	578/549 km (WLTP)	569/536 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	250/11 kW	150/6,6 kW	100/11 kW	130/11 kW	205/11 kW	205/11 kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Fram-/fyrhjulsdriven	Framhjulsdrift	Bakhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	493/760 kW	150/160 kW	100 kW	200 kW	185/300 kW	185/300 kW
Acc. 0–100 km/h	3,9/2,6 sek	7,5–6,9 sek	11,2 sek	5,7 sek	7,3/4,7 sek	7,3/4,8 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	504x200x168	469x186x160	475x185x188	433x184x155	444x187x159	444x186x165
Bagageutrymme (liter)	Uppgift saknas	452	209	318	419+frunk 31	419+frunk 31
Dragvikt (kg)	2 300	750	–	1 000 kg	1 500/1 800	1 500/1 800
Nybilsgaranti*	4 år/8 000 mil	3 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil	2 år	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil

*De flesta tillverkare erbjuder längre garanti för batteriet, vanligen 8 år /16 000 mil. ** Samtliga priser för transportbilar är exklusive moms.

MARKNADSÖVERSIKT

PERSONBILAR



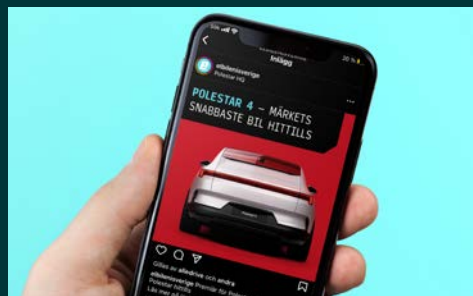
Märke >	Volvo EX90	Volkswagen ID 3	Volkswagen ID 4/5	Volkswagen ID 7	Volkswagen ID Buzz	Xpeng G9
Pris (från)	1 085 000 kr	460 000/512 900 kr	524 300/585 500 kr	659 900 kr	609 900 kr	699 900/829 900 kr
Batterikapacitet	111 kWh (brutto)	58/77 kWh (netto)	52/77 kWh (netto)	77 kWh (netto)	77 kWh (netto)	75,8/93,1 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	585 km (WLTP)	420/540 km (WLTP)	516-475 km (WLTP)	618 km (WLTP)	422 km (WLTP)	460/570 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	250/11 kW	120-170/11 kW	135-150/11 kW	175/11 kW	170/11 kW	260 alt 300/11 kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	300 kW	150 kW	125-220 kW	210 kW	150 kW	230/405 kW
Acc. 0-100 km/h	5,9 sek	7,5 sek	6,2-8,5 sek	6,5 sek	10,2 sek	6,4/3,9 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	504x196x174	426x181x155	459x185x161	496x186x154	471x198x193	489x194x168
Bagageutrymme (liter)	310-655	385 liter	543 liter	532	1 121	660 (+ frunk 71)
Dragvikt (kg)	2 200kg	-	1 000/1 200	1 000	1 000	1 500
Nybilsgaranti*	2 år	2 år	2 år	2 år	3 år	5 år/12 000 mil

PERSONBILAR



Märke >	Xpeng P7	Zeekr X	Zeekr 001
Pris (från)	599 900/669 900 kr	529 000 kr	677 000 kr
Batterikapacitet	82,7 kWh (netto)	69 kWh (brutto)	100 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	576/505 km (WLTP)	445/425 km (WLTP)	580/620 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	175/11 kW	150/22 kW	200/22 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	203/348 kW	200 kW	200/400 kW
Acc. 0-100 km/h	6,7/4,1	5,6/3,8 sek	7,2/3,8 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	489x190x145	443x184x157	496x199x156
Bagageutrymme (liter)	440	362	539
Dragvikt (kg)	430	1 600	1 500/2 000
Nybilsgaranti*	5 år/12 000 mil	5 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil

Följ oss på sociala medier!



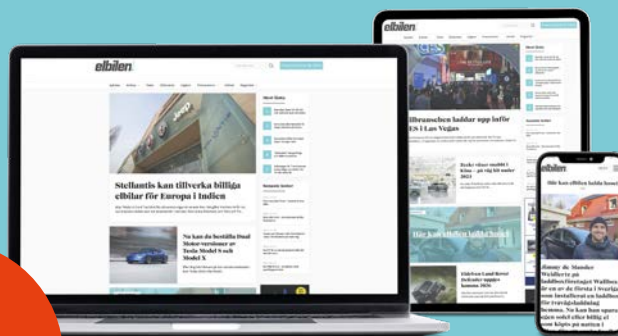
Vi finns på Instagram, Facebook och LinkedIn:
@elbilensverige

Skaffa Elbilen PLUS – en digital plusmeny

Alla tester, artiklar och nyheter på elbilen.se + digitalt tidningsarkiv + nyhetsbrev varje vecka.

LÄS MER OCH BESTÄLL PÅ ELBILLEN.SE

ENDAST
39 kr
I MÅNADEN



elbilen PLUS

*De flesta tillverkare erbjuder längre garanti för batteriet, vanligen 8 år /16 000 mil. ** Samtliga priser för transportbilar är exklusive moms.

Vi kopplar ihop det gamla med det nya

Våra flexibla och svensktillverkade laddboxar erbjuder den perfekta mixen av tradition och teknik.

Ge varje bil, från den pålitliga klassikern till den moderna elbilen, tillgång till energi med vår allt-i-ett-laddare.

Steget mot en hållbar framtid börjar i bostadsrättsföreningen.



Gör plats för innovation utan att lämna traditionen bakom

POC
www.pocenergy.se



VP SALESTECH DIN BETALPARTNER

Många elbilsförare undviker laddare på grund av oro över betalningar och registreringar som krånglar.

Vår kortläsare på din laddare säkerställer att du aldrig missar en laddning igen!

Med mer än 800 000 installationer världen över, garanteras en trygg och effektiv betalningsprocess för bankkort, mobila plånböcker och RFID-kort.

Hör av dig till oss så berättar vi mer!

Kortläsare
för din laddare:

299:-/mån

exkl. moms



SLUTKRÅNGLAT

**Nöjdare kunder med
kortläsare på din laddare**

www.vpsalestech.se info@vpsalestech.se 08 - 747 52 50





Ordförande
har ordet

Snabbladdplats – inte långtidsparkering

Elbil Sverige arbetar för att endast ett laddande fordon ska "parkera" (läs: vara placerat på utrymmet framför en laddare). Tyvärr finns många undermåligt skyltade laddplatser där det är oklart om du som laddar behöver betala något mer än laddningen. Om det vid infarten står "avgift" ska du även betala P-avgift. Står det inget är det endast laddningen som behöver betalas. Vilket förmodligen innebär att vissa elbilsförare tror att det är en långtidsparkering!

Utdrag från Sveriges Kommuner och Regioner:

VAD INNEBÄR EN LADDPLATS?

En laddplats innebär att platsen är reserverad för elfordon och att anordningar för extern laddning måste finnas vid platsen. Även när laddning inte pågår är det tillåtet att parkera ett elfordon på platsen. Vilken påföljd som riskeras är upp till varje kommun att bestämma.

Du får alltså inte böter, men du blockerar en laddare för någon som behöver ladda! Elbil Sverige arbetar för att införa så kallad "Idle Fee" som startar efter 90 procents laddning på snabbladdare över 50kW. Och den ska vara dyrare än själva laddningen, just för att bilen ska flyttas eller fortsätta laddas med destinationsladdaren (typ 2, eftersom laddning av de sista 10 procenten går så långsamt). Detta är mycket viktigt om det är en "ensam" snabbladdare, finns det flera är det en mjukvarufråga att "Idle-Fee" inträder när elbilar står i kö för att ladda. Detta får flera trevliga följder:

- › Minskar köer vid laddning

- › Undviker överinvestering
- › Sätter standard för beteende
 - vill du ladda till 100 procent, välj destinationsladdare
- › Förbättrar lönsamheten för laddoperatörer som då bygger fler laddplatser
- › Håller nere priset per kWh för oss elbilister

Elbil Sveriges medlemmar har sett skräckexempel under julhelgen (se bilden från Arvika här nedan) vilket resulterar i att vi gör skrivelser till Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner.

Om du som elbilsförare vill att vi ska driva någon mer fråga – hör av dig till info@elbilsverige.se. ✖

INGEGERD SIKSTRÖM OCH
SAM WERNIUS, ELBIL SVERIGE



Elbil Sverige, Sveriges konsumentorganisation för elfordon, finns över hela landet och har sitt säte i Västsverige. Organisationen arbetar med och verkar för elfordon upp till 3,5 t, vad avser laddning, energi och naturligtvis anpassning av samhället för elfordon. Läs mer om organisationen, medlemskap, nyheter som berör ämnet samt de elbilsträffar och event som arrangeras, på www.elbilsverige.se

Elbilen drar inte så mycket energi som vissa påstår

Elbilen är så energieffektiv att det blir en dramatisk minskning av Sveriges energiförbrukning när alla fordon är elbilar. Elbilarnas energiförbrukning är en väldigt liten del av den totala energiförbrukningen även när alla fordon är elektriska.

Det kan tyckas motsäggelsefullt om man tänker på debatten men energiförbrukningen för hushållen minskar även när alla kör elbil. Det är industrin som står för den stora ökningen som media pratar om. Elnätet däremot är sedan många år på flera platser grovt eftersatt avseende tillförlitlighet och leveranssäkerhet. Detta lyfts nu i en EU-rapport där Sverige visar sig ligga långt efter. Detta är inte bra, för vi betalar väldigt mycket för hushållens elanslutning i form av fasta avgifter.

Det är inte hushållen som ska bekosta utvecklingen av det svenska elnätet, det är industrin som är den största förbrukaren. I framtiden kan elbilarna istället avlasta nätet vid hög förbrukning genom V2G!

KONTAKTA MIG!

Magnus Johansson

Ordförande föreningen
Elbil Sverige.

magnus.johansson@elbilsverige.se

Bil i stan eller en Multitinker? Valet är lätt

Riese&Müller Multitinker siktar mot köpare som vill ha kvalitet och kunna klara de flesta vardagstransporter. Testmodellen av Multitinker med remdrift bör klara en svensk vinter. Det enda som känns lite jobbigt är prislappen.

TEXT & FOTO BJÖRN ÅSLUND

Den är ungefär lika lång som en vanlig elcykel. Med en potent mittmotor från Bosch får man ordentligt motorstöd. Att cykla den känns som vilken välbyggd elcykel som helst.

Konstruktionen underlättar skjuts av barn. Den långa pakethållaren har lågt insteg och bakhjulet är ordentligt skyddat. Vill man göra det säkrare för små barn finns en särskild skyddsram (safety bar kit).

Multitinker finns i olika versioner, med utanpåliggande växlar och kedja eller remdrift och steglös växel. Den senare konfigurationen satt på testcykeln, och rekommenderas om den ska trampas vintertid.

En longtail i detta utförande är utan tvekan ett alternativ till bil, då det finns tillbehör som kan utöka lastförmågan (frontpakethållare, stora sidoväskor). ✘

DRIVSYSTEM

Drivenheten Bosch Performance CX med 85 Nm vridmoment innebär ett väl tilltaget motorsystem. Det är Bosch så kallade smarta system som har

körläget "Auto", vilket visar sig underlätta ordentligt. Vi slapp att växla mellan "Eco", "Tour", "Sport" och "Turbo". Med "Auto" anpassas motorens effekt dynamiskt. Lufsar man fram stilla på plan mark är effekten låg, men ger helt annat klös i tunga backar.

Batteriet i ramen på 625 Wh var lätt att ta ut och sätta tillbaka. Det räcker garanterat för dagliga pendelturer på 6-7 mil på hög effekt. Det finns olika displayer och cykeln kan även regleras från en smart mobil (med appen eBike Flow).

BYGGKVALITET

Riese&Müller är kända för sina kvalitetscyklar, och vi hittar inget på Multitinker som verkar tveksamt.

UTRUSTNING

Däck Schwalbe Super Moto-X 20 tum. Hydrauliska skivbromsar. Framdämpare Suntour Mobie 34, 80mm. Steglös växel Enviolo. Ramlås ABUS Shield X+.

CYKELKÄNSLA

Första intrycket är att cykeln är tung och klumpig, den väger trots allt 36



kilo. Men så fort motorn är aktiverad så är den känslan som bortblåst. På lägsta Eco går det lite segt, men vi byter till effektläge "Auto". Då anpassar sig drivlinan lyhört efter belastningen. Den tuggar biffiga backar, vilket bland annat underlättas av den steglösa växeln som fungerar klanderfritt.

De små hjulen bidrar till att man smidigt kan snirkla sig fram i trånga situationer. Den luftdämpade framgaffeln mjukar upp groparna. Bromsarna nyper riktigt bra. Cykeln står stabilt vid lastning tack var ett ordentligt centralt parkeringsstöd.

Byta däck eller meka en så här tung cykel verkar vara en utmaning, tills vi får veta att den kan vinklas upp på bakändan, vilket också underlättar förvaring.

PRISVÄRDE

En cykel för 69 000 kronor? Men man får verkligen valuta på pengarna.

UTSEENDE

Utseendet spelar i en annan liga än vanliga cyklar, konstruktionen är ju så annorlunda. Detta är inte en cykel man skaffar för utseendets skull, utan för användningsmöjligheterna.

FAKTA

Riese&Müller Multitinker Vario

Pris: Cirka 69 000 kr.

Vikt: 36 kilo.

Motor: Bosch Performance CX.

Batterikapacitet: 625 Wh.

Testcykeln från: Elovélo, Stockholm.

I KORTHET



- › Tar mycket last.
- › Flexibiliteten.
- › Stark motor.
- › Kraftig konstruktion.
- › Bra cykelkänsla.



- › Tung konstruktion.

TOTALPOÄNG:

24/25

Tibor Blomhäll kör en Tesla Model Y. Familjens andrabil är en Kia Soul EV. Till vardags är han utvecklingschef på ett it-bolag, och i stället för fritid driver han Tesla Club Sweden. Han bor i villa i en Stockholmsförort.

Åsikter eller tips? Mejla tibor@elbil.se



Elektrifierad medelålderskris

Jag besökte elbils-mässan eCarExpo härom veckan. Långa rader av vettiga, trevliga, familjevänliga elbilar till allt mer sunda och plånboksvänliga priser. Fenomenet elbilar som var något spännande och high-tech förut, nästan på gränsen till sci-fi, håller nu på att bli mainstream-tråkiga familjebilar.

Men på den senaste mässan märkte jag så en ny trend. En ny viktig målgrupp tillverkarna verkar rikta in sig på: medelålders män. Som drivna av akut medelålderskris är på jakt efter något de bara kunde drömma om som tonåringar, men som de nu börjar få råd med.

För det är inte direkt bilder på familjesuvar med plats för barnvagn vi hade på vägarna i våra tonårsrum. Efter att ha suttit bakom ratten på just sådana bilar i decennier längtar vi medelålders män desperat efter något helt annat: en snabb, sportig och totalt opraktisk cabriolet!

Har man vant sig vid elbilar är det svårt att gå tillbaka till en avgasbil. Inte ens medelålderskrisens desperation räcker till för att återgå till brum-brum-bilar. Tro mig, som erfaren 55-åring vet jag exakt vad grav manlig medelålderskris kan ställa till

med. För min del blev det att skriva en bok, "Skaffa elbil" (som alla blivande elbilsägare borde köpa för en billig peng på Bokus eller annan boksajt; skamlös produktplacering).

Men skulle jag varit bara lite yngre och nått 50-årsstrecket ungefär nu hade det kanske inte blivit någon bok – utan en eldriven cabb. Och nu menar jag inte lilla Fiat 500 som ändå fortfarande är någon slags vettig, användbar småbil utan elbilar som Polestar 6 (före detta O2) och MG Cyberster. Speciellt den siste fick igång mitt gubbhjärta.

Cabriolet, check. Två-sitsig, check. Röd (förstås), check. Form före funktion, check. Totalt olämplig i vårt klimat, check. Slutsats: vill ha! Och när man gick fram till bilen och insåg att dörrarna är så kallade saxdörrar som inte öppnas utåt utan rakt uppåt började hjärtslagen närma sig förmaksflimmer och infarkt. Äntligen en totalt opraktisk elbil! Vem bryr sig om WLTP hit och luftvärmepump dit när dörrarna öppnas cybercoolt uppåt när jag trycker på en knapp? Barnvagnen har man för länge sedan sålt på Blocket, det enda som nuförtiden behöver få plats i det minimala bagageutrymmet är möjligtvis en gym- eller golfbag.

I min mentala bild satt jag redan bakom ratten och susade knäpptyst nercabbat fram längs en lagom kurvig väg genom somrig lövskog.

Fågelkvitter, solen glimtar fram bland grenarna. I ens fantasi slipper man förstås både mörka regnmoln, mygg och att bränna flinten. Möjligtvis bryter jag tystnaden efter ett tag med något obskyrt synthband från 80-talet blippandes i högsta volym från högtalarna.

De mullrande, ylände muskeltmotorer som satt i bilarna vars bilder prydde mina pojkrumsväggar skulle effektivt dränkt både fågelkvitter och Lustans Lakejer. Speciellt med tanke på min allt sämre hörselkurva. Jag är övertygad om att elmotorns tysta viskande kommer ge cabbar som företeelse en helt ny skjuts.

Låt oss vara ärliga, det spelar ingen roll hur snabbt en cabriolet accelererar från 0 till 100. Eller vad den har

för toppfart. Man kommer ändå aldrig köra snabbare än lagligt, för att slippa rufsa sönder det lilla håret man har kvar. Huvudsaken är att bilen ser snabb ut. Och att den är röd.

Med vuxna och utflugna barn behövs inga baksäten heller längre. Vill ungdom... jag menar mina söta barn åka bil får de skaffa sina egna. Med förnuftiga baksäten och ordentligt bagageutrymme med plats för barnvagn. Pappa slipper äntligen tänka på sånt! Och pappa har äntligen gnetat ihop tillräckligt med pengar, trots vad alla era blöjor och hockeyutrustning kostat, att han nu kan köpa en sådan där eldriven, totalt opraktisk cabriolet.

Så han känner sig lika ung som när han satt där i sitt pojkrum. Minus brum-brum. Drömmarna har blivit elektrifierade. ✘

>>ÄNTLIGEN EN TOTALT OPRAKTISK ELBIL! <<



Saxdörrarna fick fart på Tibors gubbhjärta.

Ny design....



...samma prestanda

Upp till 22 kW

App-styrning med KEBA e-Mobility app

Integrerad laddkabel, 6m

Integrerad Kabelhållare & flyttbart kabelfäste

Prenumerera – det lönar sig!



Miss a inga nummer, prenumerera nu! Du får tolv nummer (helår) för endast 899 kronor – du sparar 169 kronor jämfört med att köpa lösnummer. Väljer du 24 nummer blir priset endast 1599 kr och du sparar 537 kronor.



LÄNK TILL 12 NUMMER:
qr.go.page.link/niQEM
Eller använd QR-koden.



LÄNK TILL 24 NR:
qr.go.page.link/EyrxG
Eller använd QR-koden.

VI ÄR
SVERIGES ENDA
ELBILSTIDNING

Sedan starten 2013 har vi kört alla elbilar – och vi fortsätter att fördjupa oss i nutidens och framtidens mobilitet. Häng med!

NÄSTA NUMMER

#3
2024
Ute 16/4

Vi provkör Renault Scenic



**Inte intresserad av att
betala för att andra ska få
elbilsladdare i din BRF?**



**Självklart inte! Med Elaway är det gratis
för dig som inte vill ha det, och din BRF.
De enda som betalar är de som laddar!**



Läs mer på www.elaway.io/se

Elaway

nokian[®] TYRES



BORN IN FINLAND
SINCE
1932
NORDIC KNOWHOW



HAKKA[®] 100% FÖR DEN NORDISKA SOMMAREN

NOKIAN TYRES
HAKKA[®] BLACK 3



NOKIAN TYRES
HAKKA[®] BLUE 3



NOKIAN TYRES
HAKKA[®] GREEN 3



Den förnyade, tredje generationen av unika nordiska **Nokian Tyres Hakka[®] sommardäck** förvandlar tuffa vägar och kraftigt varierande temperaturer till pålitligt säkra och bekväma resor. Designad, testad och perfekt för din nordiska sinnesro sedan 1932.

DET ÄR EN SÄKER RESA

[NOKIANTYRES.SE](https://www.nokiantyres.se)