

SVERIGES FÖRSTA, STÖRSTA OCH MEST LADDADA ELBILSTIDNING

elbilen **i SVERIGE**

Nr 3-2024 / Pris: 89 kr / 99 NOK / Allt om elbilar sedan 2013



VOLKSWAGEN ID7 VS MERCEDES EQE 350

Skippa suven

Sent ska sedanen segra – ligg lågt med storlastaren ID7!
Men når den upp till Mercedesklass?

PROV: FISKER OCEAN EXTREME | RIVIAN R1T | HYUNDAI IONIQ 5 N

PROV: RENAULT SCENIC | VOLVO EX30 | MINI COUNTRYMAN

REPORTAGE: DÄCKUTSLÄPPEN UNDER LUPP

INNEHÅLL

Nummer 3/2024

LEDARE

Laddhybriden vill backa in i framtiden **04**

AKTUELLT

3 x Volkswagen GTX **06**

Billigt från Skoda **09**

Nyheter från Rivian **10**

Mercedes långkörare **12**

Taycan med turbokrafter **13**

Peugeot med plats för sju **14**

Nästa generation från Audi **16**

PROVKÖRNINGAR

Fisker Ocean Extreme **18**

Rivian R1T **24**

Hyundai Ioniq 5 N **28**

Renault Scenic E-tech Electric **32**

Volvo EX30 **38**

Mini Countryman **42**

REPORTAGE

Däckutsläpp under lupp **49**

TEST

Volkswagen ID7 vs Mercedes EQE 350 **54**

MARKNADSÖVERSIKT

Uppdaterad nybilslista **70**

ELCYKELTEST

Crescent Elder 20S **78**

KRÖNIKA

Märklig marknadsföring, macken **80**



SID 18

Fisker Ocean Extreme En ofärdig bil

Äntligen har vi fått lägga vantarna på en Fisker Ocean. Men det blir tyvärr en dystert rapport från provkörningen – bilen är inte färdig och borde dras tillbaka.



SID 28

Hyundai Ioniq 5 N En fullträff på motorbanan

Vi provkör Hyundai Ioniq 5 N – en familjebil som med rätt knapptryckningar kan växla skepnad till den absolut roligaste elbilen på marknaden.



SID 32

Scenic E-tech Electric Ett mästerverk från Renault

En mellanklassuv som väger hundratala kilon mindre än andra bilar, har en riktigt fin räckvidd och ett lägre pris än de flesta konkurrenterna. Renault Scenic E-tech Electric valdes nyligen till Årets bil av europeiska motorjournalister – efter vår provkörning förstår vi varför.

elbil.se



Omslagsbild

VW ID7 och Mercedes EQE 350.

FOTO: PETER GUNNARS

UTGIVARE

Tidningen Elbil.se i Sverige AB,
Torögatan 4, 122 65 Enskede.

ANNONSER

Eva Gottfridsson
Tel: 073-100 10 95,
eva@elbil.se
Boka senast 26/4 för
nummer 4 2024.



BESÖKSADRESS

Torögatan 4, Enskede.

ISSN

2001-7294.

PRENUMERATION

Vill du prenumerera på Elbil.se i Sverige går du in på elbil.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 elbil.se@flowyinfo.se Du kan även administrera din prenumeration på nätet. 12 nr kostar 899 kr.

E-POST PRENUMERATION

elbil.se@flowyinfo.se

BANKGIRO

198-6322,
Elbil.se i Sverige AB.

TRYCK

Fridholm & Partners
Svanenmärkt papper, Galerie fine silk.

COPYRIGHT

Elbil.se i Sverige AB.



facebook.com/elbil.se



@elbil.se



Elbil.se i Sverige



CO₂-SMART trycksak – co2smart.se

REDAKTION



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



JOAKIM DYREDAND
> Redaktör
joakim@elbil.se



CARL UNDEHN
> Webbredaktör
carl@elbil.se



TIBOR BLOMHÄLL
> Krönikör och skribent
tibor@elbil.se



GUNNAR DACKEVALL
> Senior editor
gunnar@elbil.se



FANNY LUNDSTEDT
> Art Director
fanny@elbil.se



PETER GUNNARS
> Fotograf



JOHAN STENVALL
> Reporter/testförare
johan@elbil.se



BJÖRN ÅSLUND
> Elcykelredaktör
bjorn@alltomelcyklar.nu



PATRICK EKSTRAND
> Reporter
patrick@elbil.se



TOMMY ENKVIST
> Rådgivare och testförare



OLA JACOBSEN
> Fotograf och reporter



Laddhybriden vill backa in i framtiden



Laddhybriderna spås göra en återkomst. En av orsakerna är att batteritekniken gått framåt även i den här sektorn, och därmed kan man placera större mängder energi i laddhybridernas batteripack.

I nya laddhybridversionen av Volkswagen Golf sitter det ett 19,7 kWh stort batteri.

Det är bara fyra kWh mindre batteri än i den första generationens e-Golf.

Man får alltså en elbil av äldre snitt på köpet om man slår till på en ny laddhybrid. Vad innebär detta? Jo, att man kommer att klara vardagen och de flesta helger med bara eldrift. När det sedan är dags för långkörningen så kan man tanka.

Och jag ser tester och rapporter nu där kollegor skriver att man då inte "behöver bekymra sig för snabbaddning på långresan".

Förlåt, men att ställa mig och tanka bilen och se hundralapparna fladdra iväg till den globala oljeekonomins aktörer är för mig ett större bekymmer än att rassla med laddbrickor.

Ja, naturligtvis har jag också svurit vid snabbaddarna, som inte vill starta, som inte tar kort, som stoppar laddningen. Supportsamtalet med frusna fingrar och strejkande skärmar.

Men det är några gånger per år.

De flesta gångerna pluggar jag in, blipper min tagg som jag har på nyckelbrickan, dricker en kopp kaffe eller tar en liten joggingrunda och kör sedan vidare mina 30 mil. Utan en seg förbränningsmotor som ska hitta rätt varvtal. Nej tack.

Men det verkar som om vi ska dra det här en vända till.

Visst, många elbilar är dyra i dag, alla gillar inte tekniken, räntorna är höga, folk letar billigt här och nu och

inte låg totalkostnad. Men körmassigt är laddhybrider sämre, och klimatmässigt är de sämre. Framför allt på sikt. Elbilarna blir grönare och grönare vid tillverkningen. Elnätet blir också allt grönare, tekniken kring grön energiproduktion går fortfarande framåt, framför allt för mindre anläggningar, solcells-forskningen har inte stannat av. Europeiska nätet blir också allt grönare.

Med ett allt grönare energisystem blir elbilen grönare och grönare för varje år. Det blir även laddhybriden, för de sträckor man kör på el. Fossilkörningarna är kvar i det förflutna. För evigt.

Dessutom har man två system att serva och hålla reda på.

Men bilföretagen börjar släppa bol-len, de lättar på slipsen, snaran kanske inte dras åt ändå, de kan fortsätta med fossilt. Bara ett litet tag till.

BMW, VW och Renault pressar EU att lätta på kraven. Att skjuta på fossilbilstoppet 2035. Men problemet kvarstår ju. Vi släpper ut alldeles för mycket koldioxid.

Och för bilföretagen finns det ett annat problem som kvarstår: Tesla tar allt större marknadsandelar. De har en attraktiv produkt och har fortfarande ledartröjan på sig. Kinesiska bilföretag kommer att erbjuda billiga och bra elbilar i volym.

Och faktum kvarstår även här. När priserna på elbilar blir i paritet med fossilbilar är det håll i huvudet rent ekonomiskt att välja någonting annat.

I det här numret har vi testat och provkört en mängd mycket intressanta bilar, från stora amerikanska pick-uper till lilla Volvo EX30. Och ett är säkert, elbilstekniken blir allt bättre. Och priset sjunker hela tiden, vilket är ett problem för andrahandsvärdet – men som är en indikation på vart vi är på väg.

Jag tror de som ser laddhybridens återkomst har fel. Det blir ytterligare en liten parentes, som första generationen också var. ✘



JÄRNBATTERIER

Det ryktas nu om att Tesla ska få CATL:s (kinesiskt batteriföretag) snabbaddande järnfosfatbatterier i sin billiga modell. Det låter som ett vinnande koncept.



FISKERS MAGPLASK

Det är klart att man ska våga som entreprenör.

Men det magplask som

Fisker gjort med sin Ocean riskerar att spilla över negativt på hela elbilstekniken. Det börjar räckta med lycköskare i branschen. Men låt oss hoppas på att företaget får ordning och fart på verksamheten.

✓ Läs vårt test av Fisker Ocean på sid 18.





En helt eldriven kombi. Nya Volkswagen ID.7 Tourer.



En kombiversion av nya ID.7 är på väg – nya ID.7 Tourer. Som hörs på namnet är den förberedd för alla dina turer, korta som långa. Den har gott om utrymme, en räckvidd upp till 60 mil, flexibilitet för vardagen och komforten för att köras långa sträckor säkert och avslappnat. Den kommer även med fyrhjulsdraft. Välkommen att beställa den nya kombi redan nu.

Upptäck mer om nya ID.7 Tourer på [volkswagen.se](https://www.volkswagen.se).

Energiförbrukning vid blandad körning från 14,6 – 16,8 kWh/100 km. CO₂-utsläpp 0 g/km.

AKTUELLT

NYHETER I ELBILSRANSCHEN



Nya tuffa medlemmar i ID-familjen. Volkswagen gör en satsning med en rad nya GTX-modeller.

VOLKSWAGEN

3 x GTX – ID3, ID7 Tourer och ID Buzz nu i prestandaversioner

Om vi verkligen kan kalla allt för helt nya modeller kan diskuteras. Men lanseringen av eldrivna bilar från Volkswagen duggar tätt nu. Inte minst vad gäller de eldrivna prestandaversionerna med GTX-emblem som nu får tre nya medlemmar. Som då också får Volkswagens senaste drivlina, batteri och infotainmentsystem.

ID3 GTX – BAKHJULSDRIFT I TVÅ VERSIONER

Att en prestandaversion av ID3 varit på gång är ingen hemlighet. Men till skillnad från andra GTX-modeller blir den utan fyrhjulsdrift. I stället får den Volkswagens nya elmotor på bakaxeln med 286 hästkrafter, mot 204 tidigare. Utöver det erbjuds även versionen ID3 GTX Performance med en upptrimmad version som då bjuder på 326 hästkrafter. I

båda fallen är vridmomentet 545 Nm. ID3 GTX behöver då 6 sekunder att ta sig från 0–100 km/h och har en toppfart på 180 km/h. Med fler hästkrafter klarar ID3 GTX Performance sprinten till 100 km/h på 5,6 sekunder och toppfarten är här 200 km/h.

Som hos sin spanska släkting Cupra Born VZ har också ID3 GTX ett nytt batteri på 79 kWh (84 kWh brutto). Enligt Volkswagen är det placerat exakt i mitten av bilen för

optimal viktfordelning och ”sportigt låg tyngdpunkt”. Batteriet kan snabbaddas med 175 kW, vilket betyder att det tar 26 minuter att ladda från 10 till 80 procent. Räckvidden är beräknad till omkring 60 mil, i alla fall för versionen ID3 GTX.

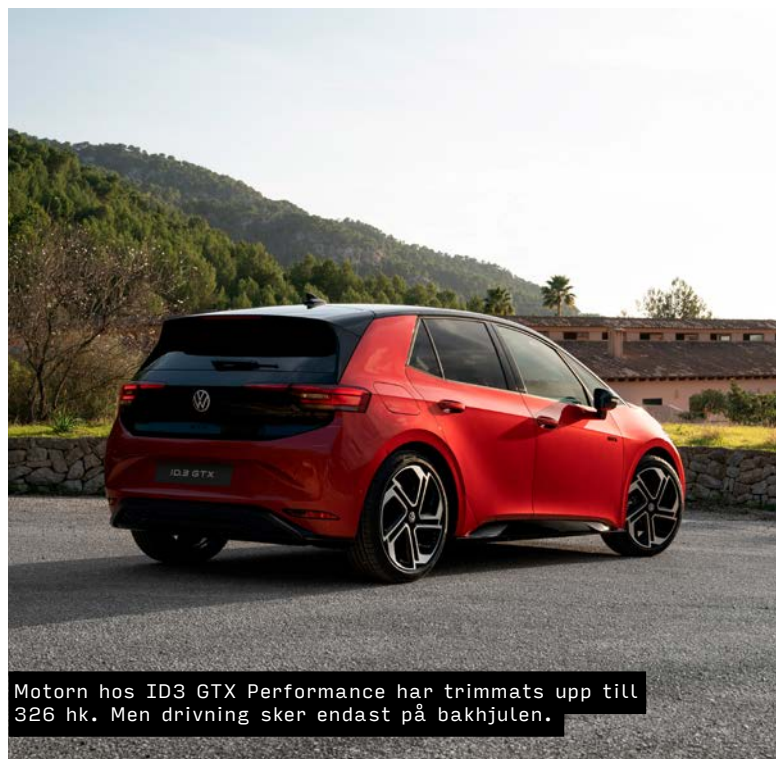
Interiören kommer med klassiskt sportiga inslag i form av röda sömmar och sportstolar i tyg eller konstläder. På instrumentbrädan hittas en något större skärm

på 12,9 tum (12 tum hos vanliga ID3). På den körs senaste versionen av Volkswagens operativsystem som har röststyrning med integrerat stöd av ChatGPT för en bättre och mer naturlig upplevelse. Även den ”Wellness App” för avslappning vi sett hos ID7 har letat sig in i systemet.

På utsidan hittas designelement som vi nu ska få se hos alla kommande GTX-versioner. Bland annat två led-ljus som bildar en triangel



Med fler hästkrafter får ID7 GTX Tourer naturligtvis inslag av rött i inredningen.



Motorn hos ID3 GTX Performance har trimmats upp till 326 hk. Men drivning sker endast på bakhjulen.

i de yttre nedre hörnen av den främre stötfångaren. Sidoskjolarna och diffusorn bak går i svart och bilen står på nya 20-tumsfälgar med det danskklingande namnet "Skagen". Också de går att få helt i svart. Som alla GTX-modeller finns också ID3-versionen i en röd lack. Utöver det erbjuds färgerna svart, grå, silver och vit. Båda versioner av ID3 GTX ska börja säljas i år, men svenska priser och leveransdatum har inte meddelats.

ID7 GTX TOURER: VW:S KRAFTFULLASTE KOMBI HITTILLS

Även GTX-versionen av ID7 Tourer var utlovad sedan tidigare. Nu vet vi också att med fyrhjulsdrift och 340 hästkrafter blir det Volkswagens mest kraftfulla kombi hittills. Drivningen sker huvudsakligen av elmotorn bak med 286 hästkrafter. Vid

behov kopplas den främre motorn in som har en maximal effekt på 80 kW (109 hästkrafter). Fördelningen mellan fram- och bakaxeln kontrolleras av en styrenhet samt elektronisk differentialspärr. Något som enligt Volkswagen garanterar både mer stabilitet och körglädje.

Tack vare den ökade effekten kan ID7 GTX Tourer dra släp på upp till 1 400 kilo, jämfört med som mest 1 000 kilo hos den bakhjulsdrivna versionen. Bagageutrymmet är annars som innan, alltså 605 liter eller 1 714 liter med fällda säten.

ID7 GTX Tourer kommer med Volkswagens nya, större batteri på 86 kWh (91 kWh brutto). Det kan laddas med 200 kW, vilket gör det möjligt att fylla batteriet från 10 till 80 procent på "under 30 minuter". Men hur lång räckvidden blir med kombi-

nationen av det större batteriet och ökad motoreffekt avslöjas inte. Som jämförelse: bakhjulsdrivna ID7 Tourer med 286 hästkrafter och ett mindre batteri på 77 kWh har en räckvidd på 60,4 mil.

Strålkastarna IQ Light LED Matrix är standard och i mitten hittas en belyst VW-logga. Generellt har bilens yttre blivit "vassare". Bland annat genom både GTX-typiska inslag som en nedre grill i svart, samma triangelformade varselljus som hos ID3 GTX och att tidigare grålackerade element nu är svarta. Fälgarna är i samma design kallad "Skagen" och på 20 tum, senare ska även 21 tum tillkomma. Även här är det förutom "GTX-färgen" rött möjligt att få bilen med svart, grå, silver och vit lack.

På insidan hittas stolar som ska bjuda på en balans mellan komfort och sport

klädda i en blandning av tyg, mikrofleece och konstläder. Som tillval finns speciella ergoActive-stolar för GTX-serien med massagefunktion, ventilation och värme som tillval. Som hos vanliga ID7 Tourer är head up-display standard och det senaste operativsystemet med ChatGPT som stöd till röstassistenten. Även Wellness-appen för avslappning under laddstopp som kom med ID7 Tourer hittas hos GTX-versionen. Det går att koppla upp den egna mobilen trådlöst med Apple Car Play eller Android Auto.

Som tillval finns Park Assistant Plus med inspelningsfunktion där bilen kan lära sig en parkeringsmanöver vid en särskild plats och senaste versionen av Volkswagens filhållningsassistent.

Säljstart är planerad att starta i vår, men svenska priser har ännu inte meddelats.





Fyrhjulsdrift och 340 hästkrafter gör ID Buzz GTX till den kraftfullaste folkabussen någonsin.

ID BUZZ GTX – KRAFTFULLASTE FOLKABUSSEN HITTILLS

När ID Buzz blir medlem i GTX-familjen sker det med båda längdversioner direkt. Med sina 340 hästkrafter blir fyrhjulsdrivna ID Buzz GTX dessutom den mest kraftfulla folkabussen hittills. 0–100 km/h beräknas vara avklarat på 6,5 sekunder och topphastigheten är 160 km/h.

Drivningen sker huvudsakligen med elmotorn på bakaxeln, som är Volkswagens senaste version med 286 hästkrafter. Vid behov kopplas den främre motorn och den ökade kraften gör att "buzzen" nu kan dra tyngre släp. Upp till 1,8 ton för versionen med kort hjulbas och 1,6 ton för den förlängda versionen med plats för sju personer. Det innebär en ökning på 800 respektive 600 kilo jämfört med de bakhjulsdrivna versionerna av ID Buzz.

Beroende på längdversion hittas olika storlek på batterierna. Med plats för fem kommer ID Buzz GTX

med batteriet på 79 kWh som kan laddas med upp till 175 kW. I den förlängda sju-sitsiga versionen finns det mer plats för det större batteriet på 86 kWh, som klarar högre laddeffekt på 200 kW. Båda kan laddas från 10 till 80 procent på strax under en halvtimme.

Hur lång räckvidden blir avslöjar Volkswagen däremot inte. Bakhjulsdrivna ID Buzz med det tidigare batteriet på 77 kWh och en elmotor på 204 hästkrafter tar sig 42 mil på en laddning.

Optiskt har ID Buzz GTX försetts med ett sportigare uttryck i form av samma svarta luftintag i fronten med bikakemönster och samma nya triangelformade varsel-ljus som hos ID3 GTX och ID7 GTX Tourer. Som standard står bussen på nydesignade 19-tumsfälgar. Som tillval finns två versioner av fälgar på 21 tum. ID Buzz GTX går naturligtvis att få i en ny röd färg, samt ytterligare sex lackfärger och fyra tvåtonskombinationer. ✘ **CU**



En omarbetad front med svart luftintag och triangelformade varsel-ljus betyder: GTX!



ID Buzz GTX går att få röd från topp till tå, men naturligtvis även i varianter med tvåtonslackering.

SKODA

Skoda visar sin 25 000 euro-bil

Volkswagenkoncernen har lovat elbilar med ett pris från 25 000 euro från Volkswagen, Cupra och Skoda. De båda första har redan visat koncepten ID 2all och Raval på sina versioner som ska börja tillverkas i Spanien från 2025. Skoda har det däremot hela tiden varit mer hemligt kring.

Men nu visar Skoda till slut sitt bidrag till koncernens 25 000 euro-bilar. Namnet blir Epiq och Skodas version kommer bli mer högbyggd och vara en liten kompaktsuv. I slutet av förra året meddelade Volkswagen att även ID 2all kommer att lanseras som suv. Längden på 4,1 meter och ett bagage som rymmer 490 liter känns igen från ID 2all. Utöver det hittas också fasta relingar på taket för en takbox. Hur mycket last som får transporteras där nämns inte.

Räckvidden anges vara upp till 40 mil, men det nämns inget om batteriets

storlek eller med vilken effekt det ska gå att ladda. Inte heller motorns effekt avslöjas. Men då Skoda Epiq precis som Volkswagen ID 2all och Cupra Raval ska använda plattformen MEB Entry kan vi räkna med 226 hästkrafter.

Precis som Volkswagen med ID 2all passar också Skoda på att visa ett nytt designspråk med sin billigare modell. Hos Volkswagen innebar det en återgång till mer klassiska linjer. Skoda är då mer modern och Epiq får former som ger den lilla bilen ett solitt intryck. I fronten hittas en nytolkning av Skodas grill som är betydligt plattare och mindre än hos dagens Skoda Enyaq.

Även på insidan hittas en för Skoda helt omarbetad inredning. Det ser modernt ut, men en del klassiska element som en rad med fysisk knappar finns kvar under pekskärmen i mitten. ✖ CU



Mer högbyggd än VW ID 2all och Cupra Raval.



^ På insidan är det luftigare och mer horisontella linjer än hos dagens modeller från Skoda.

En episk milstolpe, menar Skoda. Vilket de också understryker i valet av namn.



Rivian R2 presenterad – med två mindre överraskningar

Efter pick-upen R1T och SUV-versionen av den, R1S, breddar amerikanska Rivian nu sitt modellprogram. Med den lite mindre R2 vill amerikanska Rivian lansera en elsuv som ska vara med och slåss om kunder i samma volymsegment som Tesla Model Y.

Modellen ska erbjudas med antingen en motor bak eller fyrhjulsdrift från två eller totalt tre elmotorer. Effekten presenterades inte, men oavsett motorisering ska räckvidden vara strax under 50 mil för alla versioner. Toppversionen med tre motorer ska också klara 0–96 km/h (0–60 mph) på under tre sekunder.

Längden är 4,72 meter, vilket är jämförbart med just Tesla Model Y. Ytterligare en likhet med Tesla är att batteripaketet hos Rivian R2 använder cylindriska celler, om än något större. Designen känns tydligt igen från Rivians båda tidigare modeller, både på utsidan och insidan. Men interiören kommer även med en del nyheter som dubbla handskfack och en nydesignad ratt. Det finns både en stor frunk under huven och vad som ser ut att vara ett rymligt bagage. Några siffror över hur många liter det rymmer meddelades inte.

Rivian R2 kommer med 11 kameror och 5 radarsensorer. Med det lovar tillverkaren självkörning i nivå 3. Priset börjar på 45 000 dollar, vilket motsvarar 470 000 kronor. Lansering är planerad till 2026, i alla fall i USA. Om och när Rivian R2 kommer till Sverige är



Rivian R2 vill utmana Tesla Model Y i volymsegmentet. Men först från 2026.



På insidan hittas dubbla handskfack. Äntligen! Eller...?



Även de båda mindre R3X ...



... och R3 är på gång.

oklart, men det har talats om en lansering i Europa.

Rivian hade däremot ytterligare två ess i rockärmen att dra fram under presentationen. Då i form av modellen R3 samt en Cross Country-version av den döpt till R3X. I båda fallen handlar det om en ännu mindre halvkombimodell som är under utveckling.

Detaljerna är ännu få, men bilen ska inte bara utseendemässigt dela släktskap med Rivian R2 utan även använda samma plattform och teknik. Priset uppges bli lägre än för R2, men hur mycket och när vi kan väntas se den i verkligheten återstår att se. ✕

CU

Kia EV9. Årets elbil.



Movement that inspires



Vår helt elektrifierade SUV, Kia EV9, har korats till Årets elbil av tidningen Elbilén. Kia EV9 imponerar med 384 hästkrafter, fyrhjulsdriфт, plats för upp till sju personer och ultrasnabb laddning tack vare 800-voltsteknik. Upptäck en komplett SUV hos din närmaste Kia-återförsäljare. Förmånsvärde fr. 3 676 kr/mån.

Energiförbrukning blandad körning Kia EV9 22,2-22,8 kWh/100 km enligt körcykeln WLTP. Förmånsvärde: beräknad nettokostnad för föraren efter 50 procent marginalskatt. Marginalskatten är individuell och beroende på din inkomst och kommunalskatt. Bilen på bilden kan vara extrautrustad.





Effektiviteten hos EQXX fortsätter att imponera. Den här gången på långkörning i ökenhetta.

MERCEDES

Bevisar sig igen – Mercedes tar EQXX på ny långkörning

Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer har slagit fast att "Effektivitet är den nya valutan" när det kommer till utveckling av elbilar. För att visa hur det ser ut i praktiken presenterades konceptet EQXX i början av 2022. Syftet var att ta fram en bil som har 100 miles räckvidd med ett batteri på 100 kWh. Under två långkörningar – från Stuttgart till franska rivieran och andra gången till Silverstone och Mercedes utvecklingscenter för Formel 1 – har EQXX visat att den klarar att köra över 100 mil på en laddning.

Nu har Mercedes varit ute på långkörning med EQXX igen. Den här gången i ökenhetta på arabiska halvön. Resan gick från Saudi Arabiens huvudstad Riyad till ett nytt Mercedes Benz Brand Center i Dubai. En sträcka på totalt 101 mil med både stadstrafik och långa etapper på motorvägar genom öknen. Med temperaturer som delvis bjöd på svettiga 34 grader.

Den totala restiden uppgick till 14 timmar och 42 minuter, inklusive pauser, och genomsnittshastigheten



Efter 100 miles körning hade EQXX kvar över 30 miles räckvidd i batteriet.

uppges ha varit 80 km/h. Och ännu en gång har EQXX bevisat sig vara en ytterst energieffektiv elbil. När den rullade in vid Mercedescentret i Dubai hade bilen fortfarande kvar 30,9 miles räckvidd i batteriet.

Vid utvecklingen av EQXX har Mercedes tagit ett helhetsgrepp kring att hålla nere energiförbrukningen. Det gäller inte bara det låga luftmotståndet från den strömlinjeformade karossen och den effektiva elmotorn på 204 hästkrafter. Även ett intelligent system för att sänka alla delar där energi går åt ska bidra till en genomsnittsförbrukning på 1 kWh per mil.

Något som överträffades under färden i öknen. Enligt Mercedes uppgick förbrukningen då till 0,74 kWh per mil. Bland annat lyfts effektiviteten hos bilens klimatanläggning med en specialutvecklad värmepump fram. En liknande och vidareutvecklad version av den ska finnas hos den kommande modellen CLA Class, som visades som konceptet under mässan IAA förra hösten.

Under den varma resan kunde också de 117 solcellerna på taket hos EQXX testas på allvar. De alstrade totalt 1,8 kWh el vilket ska ha lett till ytterligare 2,4 miles räckvidd.

✘

CU

LOKALTRAFIK

STOCKHOLM STORSATSAR PÅ ELBUSSAR

Antalet eldrivna stadsbussar i huvudstaden uppgår idag till 29 stycken. Av totalt 2 200. Med det ligger Stockholm en bra bit efter till exempel Göteborg, där Västtrafik redan kör hundratals elbussar i regionen. Men nu kommer en satsning även i Stockholm. I höst sätts 190 eldrivna bussar in i Storstockholm och till vintern tillkommer ytterligare 200 stycken. Och ytterligare fler är på gång inför en kommande upphandling kring trafiken från 2026 för bland annat innerstaden.

Storstockholms Lokaltrafik, SL, har där som mål att endast sätta in helt eldrivna bussar. Något som då väntas leda till att ytterligare 380 elbussar tas i trafik.

Inför det sker redan planering för ombyggnad av depåer där det ska gå att ladda bussarna. Det förs även samtal med berörda elbolag kring att kunna leverera tillräckligt med effekt för det. ✘ **CU**



^ Hundratals nya elbussar är på väg till Storstockholm.



De 952 hästkrafterna hos uppdaterade Taycan Turbo S räckte visst inte för Porsche.

PORSCHE

Porsche Taycan Turbo GT får över 1 100 hästkrafter

Porsche hade lovat visa den ”mest dynamiska Taycan någonsin”. Något som på Porsches språk brukar betyda fler hästkrafter. Vilket naturligtvis också är precis vad Taycan Turbo GT bjuder på.

Redan nya Taycan Turbo S kommer med 952 hästkrafter och ett vridmoment på 1.110 Nm. Med en starkare pulsomvandlare har Porsche lyckats höja effekten hos Taycan Turbo GT till maximalt 815 kW, eller 1108 hästkrafter. Dock endast under två sekunder. Vid standardkörning får du nöja dig med 580 kW (789 hästkrafter). Aktiveras Launch Control ökas effekten tillfälligt till 760 kW (1 034 hästkrafter).

Sprinten från 0-100 km/h anges till 2,3 sekunder. Köper du till Weissach-paketet sänks tiden något till 2,2 sekunder och toppfarten höjs från 290 till 305 km/h. Det görs tack

vare bland annat en diffusor fram, en ving i kolfiber bak till samt att vikten har sänkts med 70 kilo genom att ta bort baksätet. Där hittas i stället förvaringsfack i kolfiber.

Men även utan Weissach-paketet har Porsche sänkt vikten med 75 kilo jämfört med tidigare toppversionen Taycan Turbo S. Nyckelordet här heter kolfiber som används i b-stolparna, backspeglar, trösklar samt sättena. Ytterligare lite vikt har sparats genom att avstå från elektrisk baklucka, som du alltså måste öppna och stänga på egen hand.

Räckvidden är upp till 55,4 mil enligt WLTP, men batteristorleken avslöjas inte. Vi får anta att det handlar om nya Performance Battery Plus på 105 kWh som kan laddas med upp till 320 kW. Porsche Active Ride-fjädring



Taycan Turbo GT är en banbil för allmän väg.



Sober och stilig inredning. Men blicken ska nog hållas på vägen.

med speciell GT-inställning är standard liksom speciellt designade fälgar på 21 tum. Standard är också keramiska lättviktsbromsar där bromsoken är lackerade i den passande färgen Victory Gold.

Taycan Turbo GT går att få i sex olika färger, där de båda nya ”Palebluemetalllic” och ”Purpleskymetallic” är exklusiva för versionen – i alla fall under ett år framöver. Interiören går i svart

läder med texten ”Turbo GT” stickat i nackskydden. Förutom de skålade stolarna i kolfiber går det att utan extra kostnad välja Adaptive Sports Seats Plus i framsätet med elektrisk 18-vägsjustering och minnesfunktion.

Utän extra kostnad är däremot inte bilen som har ett startpris från 2 770 000 kronor. Något svenskt datum för leveransstart har vi ännu inte fått. ✖ **CU**



Peugeot e-5008 har plats för sju trots att bilen är endast 4,79 meter lång.

PEUGEOT

Peugeot E-5008: plats för sju och 66 mils räckvidd

För de som behöver plats för upp till sju personer presenterar Peugeot nu ett eldrivet alternativ med nya e-5008. Med en längd 4,79 meter är den över två decimeter kortare än sjuitsiga konkurrenter som Kia EV9 och kommande Volvo EX90. Hjulbasen anges till 2,9 meter och hur benutrymmet är på den tredje raden får vi återkomma till efter en provsittning.

När alla sju säten används rymmer bagaget 259 liter. Reser fem personer i bilen går det att klämma in 748 liter och fälls andra och tredje raden ryms det 1 815 liter. Dessutom hittas ytterligare plats för 80 liter under den tredje bänkraden.

Peugeot E-5008 byggs med Stellantis-koncernens elbilsplattform STLA Medium, samma som det mindre syskonet E-3008 använder. Den imponerar med en WLTP-räckvidd på upp till 70 mil med det större batteripaketet på 98 kWh. Samma storlek erbjuds även till E-5008 som då uppger få



Välvd skärm på 21 tum och som vanligt en hos Peugeot en lågt placerad ratt.

en räckvidd på 66 mil. Först ut är däremot en version med ett mindre batteri som ska ge 50 mils räckvidd. Peugeot avslöjar inte storleken, men vi får anta att det då handlar om samma batteri på 73 kWh som erbjuds till E-3008. Batteriet kan snabbaddas med upp till 160 kW och från 20 till 80 procent ska ta 30 minuter.

Tre motoriseringsalternativ erbjuds, antingen framhjulsdraft med en effekt på 157 kW (213 hästkrafter) eller 170 kW (231 hästkrafter). Senare ska även en fyrhjulsdreven version lanseras med dubbla elmotorer och en

gemensam effekt på 237 kW (323 hästkrafter).

Vid förarplatsen hittas Peugeots i-Cockpit med sin typiskt lågt placerade ratt. Ovanför den hittas en välvd vertikal skärm på 21 tum med förarinformation och infotainmentsystem. Backkamera är standard och Peugeot E-5008 erbjuder över 40 olika assistansfunktioner. De som nämns är adaptiv farthållare och "semiautomatisk" filhållning.

Svensk lansering är planerad till hösten, men priser och leveransdatum har ännu inte meddelats. ✖ **CU**

VOLVO

30 PROCENT SNABBARE LADDNING

Utveckling av batteriteknik har gett oss både längre räckvidd och kortare laddstopp. För det senare meddelar Volvo Cars nu att de även ska börja använda mjukvara från det brittiska företaget Breathe Battery Technologies. Företaget beskriver sin teknik som "adaptiv laddning" där mjukvara används för att optimera effekten vid laddning. Något som enligt Volvo ska korta tiden att ladda batteriet från 10 till 80 procent med upp till 30 procent.

Mjukvaran styr laddningen i realtid med hjälp av algoritmer som även tar hänsyn till batteriets hälsa och åldrande. Genom det ska den förkortade laddtiden varken riskera slita på batteriet eller kräva några ändringar av dess nuvarande konstruktion. Tjänsten ska komma i den "nya generationen helt elektriska bilar" från Volvo. Om det innefattar den nuvarande generationen med modellerna EX30 och kommande EX90 eller först med modeller som lanseras senare är oklart. ✖ **CU**



Volvo investerar i mjukvara som ska optimera laddningen.

PORSCHE

NORTHVOLT FÖRSENNAR SCANIAS SATSNING PÅ ELDRIVNA LASTBILAR

Scania satsar stort på eldrivna lastbilar. 2030 ska helt eldrivna modeller stå för hälften av försäljningen. För det har Scania miljardsatsat på en ny anläggning i Södertälje där celler från Northvolt ska monteras in i batteripaket.

Men Northvolt har inte lyckats skala upp produktionen som planerat.

Något som nu gör att Scania enligt vd Christian Levin ligger ett år efter i planerna med eldrivna lastbilar.

– Det är så klart en besvikelse att vi ligger sent, säger han till Sveriges Radio.

Utän battericeller från Northvolt kan Scania inte leverera några eldrivna lastbilar. Under fjärde

kvartalet förra året uppgick leveranser av eldrivna lastbilar till 57 stycken. Enligt Christian Levin är intresset på marknaden för eldrivna lastbilar däremot större än så. För att förbättra situationen ska det nu finnas personal från Scania hos Northvolt i Skellefteå för att hjälpa till. **✕ CU**



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

Nästa generation från Audi

En prototyp av bilen provkörde vi redan i somras och förra hösten visades interiören samt en lätt maskerad version. Premiären fick skjutas upp, men nu har Audi till slut dragit skynket av sin senaste elbil Q6 e-tron.

TEXT CARL UNDÉHN FOTO AUDI

Fram kliver en 4,8 lång elsuv som enligt Audi placerar sig i segmentet "premium mellanklass". Men framför allt ska den visa på ett tekniskt kliv framåt. För Q6 e-tron är första modellen att använda den med Porsche gemensamt utvecklade elbilsplattformen PPE. Konkret betyder det att Q6 e-tron delar teknik med nya Porsche Macan. De tekniska specifikationerna känns också delvis igen, även om Audi har valt att hålla tillbaka lite när det kommer till att ta ut effekt ur motorerna.

En bakhjulsdriven instegsversion uppges vara på gång för vissa marknader. Hos de båda lanseringsversionerna är det däremot fyrhjulsdrift och dubbla elmotorer som gäller. Audi Q6 e-tron quattro kommer med en effekt på 285

kW (388 hästkrafter), vilket är något lägre än Porsche Macan 4 med sin effekt på 300 kW. 0–100 k/h går på 5,9 sekunder och toppfarten anges till 210 km/h.

Om det inte räcker finns SQ6 e-tron där de dubbla elmotorerna släpper lös en effekt på 380 kW (517 hästkrafter) – också det en lägre effekt än de 470 kW för Porsche Macan Turbo. Hos Audi SQ6 e-tron har toppfarten ökat till 230 km/h och 0–100 km/h görs på 4,3 sekunder.

Båda versioner har samma batteripaket på 100 kWh för en räckvidd på upp till 62,5 mil. Det handlar om ett nyutvecklat paket med 12 moduler som var och en innehåller 180 celler. Den nya designen sänker vikten på batteripaketet, gör det enklare och snabbare att tillverka samt kräver mindre mängd kobolt och nickel.

PPE-plattformen kommer med 800-voltsteknik för snabb laddning på upp till 270 kW. Med det ska ett laddstopp för att fylla batteriet från 10 till 80 procent vara avklarat på 21 minuter. Även Audi Q6 e-tron kan dela upp batteriet i två "banker" när bilen laddas vid en stolpe som stödjer endast 400 volt. De kan då laddas var för sig med 135 kW. Ombordladdaren är på 11 kW, men det ska senare erbjudas 22 kW som tillval. Även ett mindre batteri på 83 kWh ska komma längre fram.

Orsaken till att både Macan och Q6 e-tron försenades uppgavs vara strul med mjukvaran. Förseningar är aldrig kul, men med tanke på hur våra tester av bilar ibland visar på halvfärdig mjukvara ska det kanske ges beröm till att Audi som valde att vänta med lanseringen. Om de nu har fått det att fungera, vill säga.

Q6 e-tron kommer med Volkswagenskoncernens nya arkitektur för mjukvara kallad E3 1.2, eller "End-to-end Electronic Architecture". Grunden utgörs av fem sammankopplade datorer där var och en styr olika funktioner i bilen. Systemet ska vara upplagt för framtida behov som ökade självkörande funktioner och kan uppdateras över the air, OTA.

Så länge det fungerar och jobbar i bakgrunden är själva arkitekturen inget du som förare märker av. Däremot den nya inredningen med fler skärmar och en mer digital upplevelse än tidigare hos Audi. Bakom ratten hittas en skärm på 11,9 tum med förarinformation som övergår i en integrerad pekskärm på 14,5 tum för infotainmentsystemet. Som tillval finns ytterligare en skärm på 10,9 tum framför passageraren fram. På skärmarna körs ett infotainmentsystem som nu är baserat på Android Automotive OS. Med det kommer också en rad appar, som ska bli fler med tiden.

Över 60 mils räckvidd och laddeffekt på 270 kW lovar gott för långkörning med Q6 e-tron.



Q6 e-tron är Audis första modell på nya plattformen PPE, som utvecklats med Porsche.



Nytt skärmrekord för en Audi! Med ny – och försepad – mjukvara är Q6 e-tron ett steg upp i digitaliseringen.

Som tillval finns en ny head up-display som följer ögonen samt en förbättrad röststyrning. Med AI-teknik ska den vara självlärande, men det är oklart om den förstår svenska från start.

I baksätet lovas det gott om benutrymme tack vare platt golv och en hjulbas på 2,9 meter. Bagaget rymmer 526 liter, eller upp till 1 529 liter med fällida säten. Utöver det hittas en frunk på 64 liter under huven. Den som vill hänga på ett släp kan göra det på upp till 2,4 ton. Det är 400 kilo mer än hos syskonet Porsche Macan.

Trots de tekniska banden till Porsche med plattformen PPE lovas det ett "typiskt Audi-DNA" och en egen karaktär

hos Q6 e-tron. Bland annat genom en delvis omarbetad framaxel som bidrar till bättre styrning. Tillsammans med kraftfördelningen mellan de båda elmotorerna ska Q6 e-tron upplevas som smidig på vägen. Ett nytt assistanssystem med adaptiva funktioner arbetar med bilens kameror och radarsensorer samt högupplösta kartor för att anpassa hastigheten och hålla bilen i filen.

Det digitala går också igen på utsidan där Audi nu går ett steg längre med att använda bilens strålkastare för att kommunicera med omgivande bilar. De digitala OLED-strålkastarna bak består av sex paneler med totalt 360 element. De kan till exempel skapa varningstri-

Toppversionen SQ6 e-tron bjuder på 517 hästkrafter.



En bakhjulsdriven version med mindre batteri ska komma senare.



anglar för att visa bakomliggande bilar att det skett en olycka längre fram på vägen. Informationen för det kommer från kommunikation med andra bilar genom "Car to X".

Audi har börjat ta emot beställningar av Q6 e-tron med leveransstart planerad till sommaren. Priset börjar på 885 000 kronor och på den svenska marknaden erbjuds även versionen Proline från 889 000 kronor. Då ingår bland annat elektriskt ställbara sportsäten, Matrix led-strålkastare, den tredje displayen framför passageraren fram och följar på 19 tum. För SQ6 e-tron börjar prislappen på 1 123 400 kronor och även den väntas börja levereras till sommaren. ✘

PROV

> FISKER

> Ocean Extreme

TEXT JOAKIM DYREDAND
FOTO PETER GUNNARS



Dra tillbaka bilen, Fisker!

Äntligen har vi fått lägga vantarna på **Fisker Ocean**. Men tyvärr är bilen fortfarande inte klar. Det bär emot att lämna denna dystra rapport.

En sak först: jag gillar verkligen den här bilen. Jag vill att den ska lyckas, att den ska vara bra. Detta är alltså ingen sågning med onda intentioner. Tvärtom, jag är faktiskt spekulant.

Det är en bil ritad och skapad av en dansk (Henrik Fisker), utvecklad i Europa och i Kalifornien, USA, samt byggd hos Magna Steyr i Österrike. Sådant bör premieras, och framhållas, i en tid av skepsis mot "Kinabilar".

I över två år har vi haft kontakt med Fiskers europeiska huvudkontor och jagat en bil för test eller provkörning. Vi skiljer på test och provkörning, där test är mer omfattande med mätningar, ekonomikalkyler och körning under minst en vecka. Ett test av Ocean Sport är bokat till i vår.

Flera gånger har vi blivit lovade en bil, för att i sista stund få lånet framflyttat. I två år!

Den 21 februari kan vi plötsligt hämta en bil. En Extreme som precis uppdaterats med nya mjukvaran, alltså 2.0.

På vägmätaren står det 124 km och alla 500 "Förstärkning" finns kvar.



Ljust och trevligt.
Toppenstolar. Mindre
bra ratt – och övriga
funktioner ...

Detta är accelerationsläget Boost som har fått en dålig svensk översättning. Och ja, det går "bara" att utföra 500 Boost-accelerationer under bilens livslängd. Gimmick! Ta bort läget, Fisker.

Högvoltsbatteriet på 113/106,5 kWh (brutto/netto) är fulladdat och räckvidden är 707 km. Det finns alltså ingen dynamisk mätning av räckvidd som anpassar sig efter körmonster och temperatur. Bilen kan bara visa procentuell andel återstående kilometer utifrån WLTP-räckvidd. Det blir ofta extremt missvisande. Vi återkommer till det.

Min rundtur börjar i bagageutrymmet. Det är ganska låg höjd under den öppna bagageluckan, men det finns smart belysning, riktad mot marken, på den utfällda dörren. Ett coolt paustecken med vitt härligt sken.

Golvet är inte sänkbart så lasttröskel finns inte. Under lastgolvet ligger däcklagningssats, här ryms laddkablar och här finns V2L-omkopplaren som ska sättas i ladduttaget. Bra!

På högra bagageväggen finns ett eluttag på 230 V/3 000 W och ett 12 V-uttag. Belysning finns på båda sidoväggarna. Snuggt! Det finns även fästen

»Framstolarnas baksida består av hårdplast utan förvaringsfickor. Det andas lågbudget.«

för insynsskydd, men själva skyddet saknas.

Baksätets ryggstöd är justerbart (elektriskt) från yttersittplatserna. Fällning sker 40/20/40. Baksätet har plant golv som sig bör. Utrymmet är riktigt bra med fint lårstöd. Framför allt jättestort fotutrymme på mittplatsen, in under mittarmstödet mellan framstolarna.

Det bakre mittarmstödet har mugghållare och en enkel pekskärm (LCD) för klimatanläggning och mediavolym.

Framstolarnas baksida består av hårdplast utan förvaringsfickor. Det andas lågbudget. Dessutom finns en lågt placerad krok/jackhängare på varje ryggstöd, som man lätt gör illa ett knä mot. Kurvhandtag och jackhängare i

taket, som är traditionellt, hade varit avsevärt bättre.

Riktigt långa personer kan störas av den takbåge som löper tvärs över huvudutrymmet. Glastaket med solceller fortsätter både bakom och framför. Det är oklart varför takbågen måste vara precis där huvudutrymmet är.

Mellan framstolarna finns två USB C-uttag och fläktutblås. Baksätet har givetvis barnstolsfästen. Men sikten för små barn i framåtvänd stol är minimal åt sidorna. Kolla hur högt karossen löper i dörrarnas bakre kant.

De tre bakre nackstöden är högt placerade även i sina nedersta positioner. Bakåtsikten kommer alltid att vara dålig. Det gör inget, för dels är bakrutan extremt liten, dels saknar den torkare (!). Däremot finns en digital innerbackspegel. Vinkla själva spegeln för växling mellan digital bild och spegelbild.

Jag har testat bättre digitala innerbackspeglar, på Toyota RAV4 bland annat. Fiskers har en dålig bild i skymning, ljuset från bakomvarandes strålkastare "smetas ut" och flimrar.

Själva kameran sitter så att den lätt blir täckt av smuts och det finns





Dyredand väntar på våren – och en färdig Fisker Ocean.



▲ Eftersom bakrutan kan åka ner finns ingen bakrutetorkare. Synd i vårt klimat.

»Lånebiletn är ljus och trevlig. Och smutskänslig.«

ingen spolningsfunktion. RAV4 har kameran innanför bakrutan – som kan göras rent med torkare. När du gör så förbättras sikten i kameran. Logiskt. Smart. Rimligt.

Frunk, det finns inte. Det främre utrymmet går inte ens att öppna. Trots det är skärmar och huv tre delar. Det gör krockskador billigare att laga.

Spolarvätskepåfyllning, den enda typ av serviceåtgärd en modern ebilsägare är betrodde att göra själv, sker nedanför vindrutan. Där vindrutetorkarna vilar. Precis där snö och is samlas på bilar som används i nordiskt klimat. Problem här, inte i Kalifornien.

Lånebiletn är ljus och trevlig. Och smutskänslig. Problem här, inte i Kalifornien.

Diskreta dolda ljuskällor gör det mysigt vid mörkerkörning. Skärmen framför ratten, samt den enorma pek-skärmen, har ett vitt läge för dagtid och ett svart för kvällen. Ljusstyrkan kan ändras automatiskt, men är ofta väldigt ljus. Växling mellan svart och vit bakgrund sköts manuellt. För båda skärmar. Individuellt. Det blir en hel del justerande ... Det finns ingen head up-display.

Den fasta hållaren till stora skärmen består av ett antal fysiska knappar för klimatanläggning, volym med mera. Jag saknar knappar för stols- och rattvärme. Problem här, inte i Kalifornien.

Ratten har två feta ekrar med rejäla tryckzoner (en yta, fyra riktningar) med hjul i mitten. De tjocka ekrarna gör ratten extremt svår att greppa i ett skönt läge. Och de yttre tryckzonerna kommer man lätt åt när man svänger.

På höger eker växlar du mellan kör-lägen och sköter farthållaren, som ännu inte är adaptiv! Knapparna för avstånd till framförvarande fungerar alltså inte.

Farten höjs och sänks med rullhjulet. En km/h per klick, eller 10 km/h om du lyckas göra en lång rullning. Det går inte alltid jättebra.

Med allt detta sagt om ratten; en betydligt mer ergonomisk sådan står högt på önskelistan.

Chassit är inte ställbart. Fjädring och stötdämpning är åt det fasta hållet. I högre fart blir det bättre, men i gropar och gupp reagerar bakvagnen bryskt med för snabb retur på dämparna. Det gör färden på dålig väg rent av obekvämt, fram men framför allt bak där man nästan lyfter ur sitsen vid rejälare gupp.

Styrningen har ett läge, det blir alltså inte förändrat motstånd i de sportigare körslägena. Det är en oinspirerad styrning, funktionell men utan förmedling av vägens beskaffenhet.

Det finns ett större problem, som förhoppningsvis kan skyllas på de mjuka lamellerna i de nya friktionsdäcken. Vid en kvickare instyrning, under inspirerad körning på småvägar, kan ESP-systemet gå in bryskt och bromsa höger eller vänster framhjul. Det smällande/smatrande ljudet från ABS-systemet hörs tydligt. Det kan också inträffa genom svepande kurvor, i högre farter (ca 90 km/h). Är farthållaren påslagen kopplas den ur – den kan alltså inte anpassa farten till skyltad hastighet eller utifrån kurvor/korsningar som hos flera andra tillverkare. Bra om det hade varit en farlig situation, men detta är långt från den tröskeln.

Ocean startar alltid i körsläget Earth. Det innebär framhjulsdraft och en klimatanläggning som går på sparlåga. Golvet är kallare än Antarktis. Ratt- och stolsvärme är svaga, varför du vintertid bör köra i Fun.

I Fun och Hyper (tredje läget, med full effekt och överkänslig gaspedal) är bilen fyrhjuldriven och erbjuder mer effekt. Och drar fler kWh. Men klimatanläggningen bråkar fortsatt. Den slår på recirkulation så att rutorna immar igen. Golvet förblir kallt. Det blir till att trycka fram en högre temperatur, kanske 25 grader, för att nå cirka 21 grader. Problem här, inte i Kalifornien.

Gaspedalen har tre lägen för regenerering, där vassaste läget är irriterande nära enpedalskörning. Det innebär att du tvingas flytta foten till bromsen i sista sekund. Och inte sällan får det ABS att aktiveras, ett känt fel menar Fiskers representant.

Ett ordentligt tryck på bromsen ger "Hold-läge", lätt att missa. Trycker du bara lätt rullar bilen iväg. Dessa malörer bör försvinna när riktig enpedalskörning kommer.

På landsväg och motorväg blir det bullrigt. Riktigt bullrigt. Det är avsevärt mer av både vindbrus och däck-/vägljud jämfört med konkurrenter i prissegmentet.

När man kör i Fun eller Hyper, med fyrhjulsdraft, adderas vid gasuppsläpp ett läte från någon form av relä (kopplat till regenerering, antar vi). Det surrar under baksätet.

»Sedan har vi varningar och felmeddelanden. En stor del av upplevelsen.«

Det är lika irriterande som att när man med Fun eller Hyper accelererar och svänger, ut i en korsning till exempel, kommer ett oroväckande och malande läte från bakre differentialen. Så får det inte vara på en ny bil!

Sedan har vi varningar och felmeddelanden. En stor del av upplevelsen. Varje gång du hoppar in i bilen visas en eller flera varningar framför ratten: "Fel på bromssystemet." "Överbelastat eluttag, koppla bort strömförbrukaren." "För låg batterinivå."

Det är som om skärmen måste visa något för att komma igång. För visningen är kort, några sekunder. Men man vill inte hinna läsa att bromsarna inte fungerar ...

Innan avfärd måste du, som i flera nya bilar, stänga av varning för hastighetsöverträdelse samt filhållningen. Om du inte vill dränkas i en serenad av pip alltså.

Det tar ändå inte många minuter innan varningarna börjar komma i tät följd. Först är det fel på radarsensorn (som alltså ändå inte är aktiv). Sedan är det fel på autobromsen. Sedan är laddluckan öppen. Sedan tappas kopplingen till SOS. Sedan hittas inte bilnyckeln i kupén.

Om något är sant (laddluckan är ju helt klart stängd) eller inte är svårt att veta. En fungerande autobroms hade ju varit skönt att kunna lita på.

När jag använder farthållaren på landsväg fungerar inte filhållningen, trots tydliga linjer. På motorväg fungerar filhållning tillsammans med farthållare, ibland. Den kan göra någon fattig styrning tillbaka i körfältet, den blir inte sällan för kraftfull, vilket resulterar i att linjen på andra sidan korsas – men då har styringreppet lagt av. Inget att förlita sig på således.

Det finns två laddplattor för mobiltelefon under den stora skärmen. Dessa är lutade uppåt i framkant, så att telefonen vinklas mot dig – men ändå döljs av den fasta knappatsen precis ovanför.

Så du ser inte om telefonen laddas. Det gör den nämligen bara om den ligger cirka en centimeter från botten (testat med iPhone 13 Pro Max). När du kör iväg, och telefonen glider ner den sista centimetern mot kanten, avbryts laddningen. Som tur är finns en USB-C och en USB-A-port i mittarmstödsfacket. Apple Carplay och Android Auto? Nej, det finns inte. Ännu.

Navigationsmässigt är du förpassad till det inbyggda Tomtom-systemet, med daterad grafik, utan satellitbild till exempel. Navigationen kan laddplattor. Du ser stolpens effekt, om den är tillgänglig och om den är ansluten till Fiskers betalsystem. För detta behövs en laddbricka; plug and charge eller autocharge fungerar inte.

Den svenska rösten är jätterolig, med en märklig engelsk brytning som påminner om en kvinnlig och kraftigt be-





- ▲ Bra med belysning på bagagerumsdörren!
- ▼ Utöver V2L finns även eluttag på 230 V/3.000 W.



- ▲ De allra bakersta sidorutorna åker ner i California Mode. Vid handtvätt med försiktigt använd högtryckstvätt läckte det dock in friskt på båda sidor.
- ▼ Enkel pekskärm (LCD) i baksätet, vars kristaller fryser i svensk kyla.



rusad version av Tony Irving. De flesta orden, som "rakt fram", går inte att uppfatta. Batteriet förvärms inte på väg till laddstationen. Ännu.

Jag har åtta procent SOC kvar när jag knappar in en snabbbladdare cirka två mil bort. Vid ankomst ska jag ha 20 procent kvar i batteriet.

Riktigt så effektiva är inte solcellerna på taket. Speciellt nere en mulen vårdag. Hittills har bilen stått knappt en dag i vårsolen (det måste vara helt klarblå himmel för att fungera) och det har gett 331 wh eller 1,7 km räckvidd. Vilken beräkningsgrund det senare är beräknat på är oklart.

Vid ankomst till snabbbladdaren (300 kW) är batteriet nere på sex procent och 29 km WLTP-räckvidd. Det finns ingen färd dator så snittförbrukningen får räknas fram manuellt.

Jag har kört 473 km sedan senaste fulla laddningen. Det ger en räckvidd på 503 km. Skapligt långt från 707 km. Jag har kört mest landsväg och en mindre andel 100-väg. Det är fördelat på cirka 15 resor med yttertemperatur kring 2-7 grader. Varje gång har kupén behövt värmas upp.

Körklage Earth har använts till 90 procent. Snittförbrukningen blir 2,1 kWh/mil.

Laddningen från 6 till 80 procent tar 47 minuter och vi når som mest 114 kW. Det är ganska långt från utlovade 250 kW.

Låt mig avsluta med appen. Den är i likhet med bilen inte heller färdig – och inleder varje start med att meddela något om API-error.

Ibland fungerar låsa upp/låsa samt California Mode (när alla rutor åker ner). Det är allt! Förvärmning av kupén och all form av laddstyrning saknas. Ännu ...

Visst ja, en sak till. Jag har testat bilar i 25 år. Aldrig tidigare har jag varit med om en bil som så här ofta kan missa att svara på kommando. Nyckeln är värst. För att öppna behöver du trycka först en gång, sedan vänta några sekunder för att trycka igen. Då åker dörrhandtagen ut. Kanske. Oftast inte. (När bilen väl öppnas eller låses vet du det garanterat eftersom larmet piper så högt att det skrämmer slag på fotgängare.)

Men det märkliga är att alla reglage betar sig på samma sätt. Blinkers, vindrutetorkare, öppningsknapp för

»Aldrig tidigare har jag varit med om en bil som så här ofta kan missa att svara på kommando. Nyckeln är värst.«

bagageluckan, takbelysningen i baksätet. När jag fick hela vindrutan nedstänkt av en mötande lastbil tryckte jag på knappen för vindrutetorkning (längst ut på blinkersspaken). På tredje trycket reagerade torkarna!

Detta är för mig en gåta att så många olika ytor och kommandon kan brista slumpartat i svarsförmågan. Det är oklart om felet ligger i kontaktarnas tolerans eller i bristande processorkraft.

Väntar du på superlativ? De goda sidorna av Ocean? Sorry, men jag förstår inte vad en så pass ickefärdig produkt gör på vägarna. Vi har skrivit om detta nya fenomen tidigare, hur konsumenter blir betatestare av tillverkarnas mjukvaror. Den svenska Fisker-gruppen på Facebook vittnar om högt och lågt. Mest lågt.

Det är inte okej. Jag är som sagt spekulant på Ocean, jag vill ha en Sport till det rimliga priset av 489 000 kronor. Detta är dock en Extreme för närmare 820 000 kronor (grundpris 709 000 kronor). Köpare kan eventuellt acceptera det simpla utförandet på detaljer och de plastiga handtagen om detta kommer med en trovärdig "story telling" kring återvunnen plast. Den lyder: 50 kg material i varje bil är återvunnet, det finns även en livscykelanalys. Tillräckligt?

Vad ingen köpare bör acceptera är buggarna. Operativsystem 2.0 räcker inte. Vårens utrullning av funktioner måste ske snarast, och det måste fungera. Mängden tillgängliga lagerbilar tyder på att många spekulanter har valt att avboka sina beställningar.

Fisker Ocean och företaget Fisker Inc – som inte alls är samma företag som Fisker Automotive som byggde Karma – är värt ett bättre öde än att falla på repet. Det kan ju bli bra. ✘

TEKNISKA DATA

Fisker Ocean Extreme



Pris: 709 900 kr.
Batterikapacitet:
113/106,5 kWh
(brutto/netto).
Räckvidd: 707 Km (WLTP).
Snabbladdning: 250 kW.
Ombordladdning: 11 kW.
Drivning: Fyrhjulsdraft.
Effekt: 420 kW (564 hk).
Vridmoment: 737 Nm.
0–100 km/h: 3,7 sek.
Topp hastighet: 205 km/h.
Ytermått, LxBxH:
477x198x163 cm.
Axelavstånd: 292 cm
Bagage: 476 liter.
Dragvikt: 1 820 kg.
Tjänstevikt: 2 434 kg.

I KORTHET



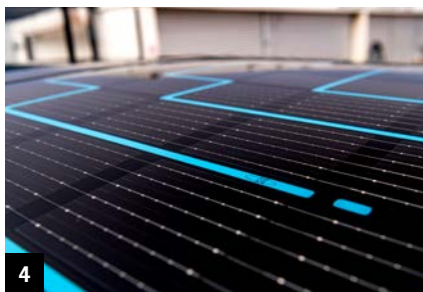
- > Byggs i Europa.
- > Härligt egen design.
- > Stort batteri med V2L.



- > Ofärdig produkt.
- > Saknar premiumkänsla.
- > Stötig bakvagn.

BETYG

eeeee



1. Här blandas högt (stolar och ljuslister) med lågt (de plastiga handtagen och den knubbiga ratten). **2.** V2L med en adapter i laddporten. Tyngre strömförbrukare än en inspektionslampa fungerar bra ... **3.** Ett bra utfört bagageutrymme och nästan plan lastyta vid fällning av baksätet. **4.** Hur kan solcellerna lyckas ladda ett högvoltsbatteri? Direkt solljus krävs för aktivering. Notera personen på figuren på surfbräda. Någonstans inne i bilen finns även en bergsklättrare. Har du hittat den? **5.** Pekskärm på mittarmstödet. Elektriskt justerbar ryggstödslutning. Notera fotutrymmet mellan framstolarna. **6.** Vrid skärmen till liggande läge för att titta på film. Taco Tray fick husera godis. Men nudda för allt i världen inte bromspedalen, då stängs din filmstream av och skärmen återgår till stående läge, till Dyredands frustration. Han ville ju lyssna på Meute!

PROV

> RIVIAN

> R1T

TEXT JOAKIM DYREDAND
FOTO BO LUNDEVANG



De ovala positionsljusen ger R1T tydlig karaktär. Den breda ljuslisten pulserar i grönt sken (som lyser upp ett kvarter) under laddning.

EXKLUSIVT – FÖRSTA PROVKÖRNINGEN I SVERIGE

Ett skepp kommer lastat

Äntligen går **Rivian R1T** att köpa i Sverige! Det är dock fråga om gråimport, men vi ville ändå veta hur denna omtalade "friluftaktivitets-pickup" smälter in i den svenska trafikmiljön.

Pip pip. Alltså inte ett så där störande pip som allt oftare ljuder genom en modern bilkupé, utan här ett sött pip, som från en fågel. Och utanför kupén dessutom. Det är ljudet som Rivian R1T ger ifrån sig när du låser upp/låser. Du blir glad på väg till bilen. Du blir glad på väg från bilen. Brilljant!

Måhända är det jag som är lättsåld. Alltså inte bara på hela bilen, för det är jag också, men kanske mer törstande efter fågelljud i slutet av en kall, mörk och lång vinter. Det är verkligen vrålkallt här i norska Lillestrøm, strax utanför Oslo. Det är sista dagen på elbilmässan eCarExpo och jag ska precis framföra min idé till Alo Streimann på Rivian Owners Club; vi ska båda till Stockholm så han kan få köra vår testbil (Mercedes EQS 580 SUV) och jag tar hans R1T – i två dagar.

Besökte du eCarExpo i Stockholm hade du också chans att se denna R1T, i en välbesökt monter marginellt större än bilen. Det är en stor bil ...

Alo är alltså ägare av Rivian Owners Club, som i ärlighetens namn är mer av ett företag än en klubb. Alo har många

företag, i vilka han förmedlar lyxyachter och ett av dessa företag har sitt säte i Miami.

Något förenklat går det till så här: Du betalar en deposition på 25 000 kronor. "Klubben" beställer en R1T i USA, enligt din önskade specifikation. Bilen levereras till Miami, varifrån den exporteras och skeppas till Tyskland. Därefter tas den till Sverige, där den uppdateras på några punkter och slutligen registreras. Processen tar uppskattningsvis maximalt tre månader.

Rivian Owners Club kan bistå med service och vissa reparationer, men observera att klubben/företaget inte är officiell importör eller agent. Det där med garantier kan alltså bli småkrångligt.

De uppdateringar som utförs är bland annat att man programmerar om bilens blinkers till att signalera med orange sken (rött i USA). Då bilen är byggd för USA har den amerikansk laddkontakt, men det finns en adapter att tillgå. Vill du kunna använda bilens app, och det vill du säkert, måste du "lura din lur" att du befinner dig i USA eftersom Rivians app bara går att ladda ner/aktivera där.

»Fyrhjulsstyrning hade varit trevligt. Jag får nöja mig med fyra motorer.«

Formaliteter hit, formaliteter dit. Alo svarade ja på min fråga så nu sitter jag bakom ratten på denna läckra pickup. Ratten känns förvånansvärt liten i förhållande till bilen. Det ger en personbils känsla som bara består till att jag har lämnat den enorma utställningshallen. Ute i trafik, på norska landsvägar som är smala, saknar all form av vägren och svänger skarpt sisådär var 150:e meter, inser jag snart bilens svulstiga areal.

Fyrhjulsstyrning hade varit trevligt. Jag får nöja mig med fyra motorer ... Japp, värstingversionen vars siffror du storögt kan begrunda i faktarutan har en motor per hjul. Om tingesten verkligen kan nå 96 km/h (0–60 mph)

på tre sekunder blankt kan vi tyvärr inte bekräfta. Inte ens när vi har lämnat Norge och nått svensk asfalt, eftersom det är snorhalt och bilen rullar på friktionsdäck. Att den är kvick, därom råder inget tvivel.

Alo och jag har sällskap ut ur Norge, så att jag hinner bekanta mig med R1T. Det går förvånansvärt snabbt, bara de helt anonyma knapparna på ratten orsakar viss initialt huvudbry. Pekskärmen är tydlig, snabb och med ett intuitivt menysystem.

Det finns inte tid att göra vårt räckviddstest, och färddatorn blir jag inte helt överens med. Men preliminärt blir snittförbrukningen på mina cirka 70 mil, varav en stor del motorväg, kring 3,1 kWh/mil. Och det är helt okej med tanke på såväl tempo som temperatur (–5 till –15).

Det är också okej om vi tar bilens mått och vikt i beaktning. Fem och en halv meter lång och nära fyra ton! Det finns lastutrymme så att det räcker och blir över, det speciella "laströret" mellan baksäte och flak är verkligen smart. Kanske mest så för långa föremål.



The American Dream – på svenskt vis. Det vackra huset tillhör vår filmare, Bo Lundvang.





1



2



4



3



5

1. Imponerande materialval och kvalitetskänsla. Accentfärg i små detaljer, även på kurvhandtagen. Läckert ådrad trädekor. I mittarmstödet gömmer sig en löstagbar högtalare för utomhusfest och i förardörren finns en ficklampa. Bra pekskärm.
2. Frunken med dubbelt golv rymmer mer än bagageutrymmet i många småbilar.
3. Tältet? Takräcket? Twintipskidorna? Lasta långa saker i tunneln, eller riskera att få krypa in för att nå småsaker som rullat in till mitten. Smart lösning!
4. Med en längd på 551 cm tar R1T för sig i svensk trafik, men i USA är den knappt "midsize" och flaket (137x128 cm) har fått kritik för att vara alldeles för kort ...
5. Även baksätet är "trångt" jämfört med andra pickuper på USA-marknaden. Här, fullt tillräckligt, även om lutningsbart ryggstöd faktiskt hade varit trevligt.

TEKNISKA DATA

Rivian R1T Quad-Motor AWD



Pris: Ca 1 250 000 kr.

Batterikapacitet:
135 kWh (brutto).

Räckvidd: 528 Km (EPA).

Snabbladdning: 200 kW.

Ombordladdning: 11 kW.

Drivning: Fyrhjulsdrift.

Effekt: 623 kW (835 hk).

Vridmoment: 1 235 Nm.

0-96 km/h: 3,0 sek.

Topp hastighet: 180 km/h.

Yttermått, LxBxH:

551x208x199 cm.

Axelavstånd: 345 cm.

Bagage: 331 (lasttunneln)
+ frunk 314 liter.

Dragvikt: 5 000 kg.

Tjänstevikt: 3 870 kg.

I KORTHET



- > Last-/dragkapaciteter.
- > Fyrmotorig.
- > Interiörens materialval.



- > Saknar CCS-kontakt.
- > I största laget.
- > Ej officiell importör.

BETYG

eeeeee

PROVKÖRNING. RIVIAN R1T

➤ Lastar du in en ryggsäck som under färd glider iväg och lägger sig i mitten, då krävs vighet i kombination med avsaknad för klaustrofobi. Bättre då att nyttja den enorma frunkan.

När det kommer till flak och möjligheten att dra ett sommarstugeområde (5 ton) bakom bilen har vi att göra med en bil vars förmågor vida överstiger behovet hos 90 procent (killgissnings-siffra) av svenska bilisters behov.

Det vore dock synd om Sverige och Europa skulle gå miste om vad Rivian kan erbjuda. För ovanpå detta bör den imponerande interiören med snygga materialval och läcker design framhållas. Förutfattade meningar om att "jänkare" innebär plast kombinerat med högblankt fuskträ kan direkt avskrivas. Träpaneler finns visserligen, men de är läckert matta och med djup ådring och struktur.

Alcantara i tak, veganläder på stolar och ockragula accenter (unika för Quad-Motor AWD) ger hög mysfaktor.

Och lottlösa blir vi inte. Från april 2024 har Rivian en svenskspråkig webbplats som bekräftar att R2 kommer hit 2027. R3 borde följa kort därefter. Men orkar du inte vänta på dessa "småttingar" och hellre vill ha en lyxig pickup med fyra motorer, då kanske Rivian Owners Club är lösningen för dig. ✖

»Det vore synd om Sverige och Europa skulle gå miste om vad Rivian kan erbjuda.«



↗ Adapter för CCS-laddare, som tyvärr gör att du måste vända på den otympliga laddkabeln.

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

PROV

> HYUNDAI

> Ioniq 5 N

TEXT JOAKIM DYREDAND
FOTO CHRISTIAN BITTMANN

En äkta femetta

Hyundais motorsportdivision, kort och gott N, har för första gången tagit en elbil som utgångspunkt för ett sportigt derivat. Och lyckats bra!

Ioniq 5 N kommer charma en och annan förbränningsmotorentusiast. Men att tro den blir vanlig på motorbanor är att hoppas för mycket.

t drive.

HYUNDAI N

N



F

ull attack ut på raksträckan för start och mål. Strax före rödmarkeringen kastar jag i nästa växel och bilen rycker till. Växlandet sker med rattpaddlar.

Det är skönt att kunna hålla båda händer på ratten när 650 hästkrafter ska hanteras.

Första sväng är en svepande höger och jag vänsterbromsar lätt samtidigt som jag växlar ner två steg. Mellangasen sköts automatiskt och snyggt. Kort lyfter jag högerfoten från gaspedalen, det bluddrar till i avgasröret innan jag åter ger fullt. Ny uppväxling och nu när belastningen är hård kommer en snabb avgasknall. Sportigt!

Lugn, den här provkörningsartikeln har inte hamnat i fel media. Det är fortfarande Elbilen du läser – och det är en elbil jag beskriver.

N för Hyundai är vad M är för BMW. N sköter den sydkoreanska biltillverkarens tävlingsverksamhet inom rally och långloppsracing. N tar också fram sportiga derivat med standardbilarna

som utgångspunkt. Hittills är det i20 N, i30 N och Kona N som har lanserats. Det går även att få N-styling till snart sagt alla Hyundai-modeller.

Nu har N gjort det tuftt för sig. Den stora och klumpiga Ioniq 5 (den må se ut som första generationen VW Golf på bild, men kolla måtten i faktarutan så förstår du ...) blir inte sportig i en handvändning. Ärligt talat, den bjuder på en rejält oinspirerande körupplevelse.

Till råga på allt; för att lyckas krävs grövre chassikomponenter och större bromsar. Detta toppas med ett större batteri (som kommer till vanliga Ioniq 5 snart) och nu har vi den tyngsta "femman" av alla – trots att man inom motorsport alltid strävar efter en viktresa åt andra hållet.

När jag trycker in NGT (N Grin Boost, töntigt eller humor?) har jag svårt att tro viktuppgiften. Eller så har bilen mer än 770 Nm, för jösses vad det skjuter på!

Kvick acceleration är vardagsmat bland elbilar. N behövde erbjuda något mer.



Här är resultatet: N Active Sound +, N e-Shift, N Grin Boost, N Drift Optimizer, N Launch Control, N Pedal, N Torque Distribution, N Battery Preconditioning, N Race och N Road Sense.

Det skulle krävas enorma mängder spaltmeter för att förklara alla dessa funktioner. Men när man sätter sig i Ioniq 5 N växlar man först körläge till Sport. Sedan trycker man på den vänstra N-knappen. Därefter den högra. Alla dessa reglage sitter på ratten. Sedan följer en del svepande och blippande på pekskärmen också.

Och ärligt talat minns jag inte om man verkligen behövde trycka de tre knapparna i nämnd ordning. En dryg halvdag med bilen var på tok för lite och trots hjälp från Hyundai-personal blev logiken inte tydligare.

Det finns tre olika motorljud (N Active Sound +), varav det som imiterar en förbränningsmotor fungerar bättre än "rymdskeppsljud" och "jetplan". Det är dock en sak som stör, ljudet är liksom lågupplöst eller kommer ur väldigt dåliga högtalare. Du som minns mp3-filer

»Njut av en familjebil som med rätt knapptryckningar kan växla skepnad till den absolut roligaste elbilen på marknaden!«

i 96 kbps och lägre förstår nog vad jag menar. Ljudet är inte klart, rent.

Addera N e-Shift till upplevelsen, som bryter drivningen någon tusendels sekund för att skapa ett ryck, och en passagerare kan övertygas om att bilen hen åker faktiskt har en förbränningsmotor. Det går även att varva in i rödmarkeringen så att accelerationen stannar av. Blippa i nästa växel och vips så ökar farten igen.

Det hela låter larvigt, och är måhända det, men jag faller som en fura. Hatten av till teamet som lyckats med programmeringen, bra jobbat!

För den som inte har en (passionerad) relation till förbränningsmotorer faller konceptet måhända platt. Det är

också besvärligt att alla dess nördiga men trevliga funktioner som driftinghjälp (medioker), N Pedal för "trail braking" under bankkörning (medioker) och klimatiseringsprogrammen för högvoltbatteriet vid bankkörning endast tillhandahålls i Hyundais dyraste bil hittills.

Det som räddar 5 N är att bakom den extra stylumen finns en lika praktisk "femman" som vanligt, minus frunken som har fått stryka på foten. Skippa de skrikiga karosskulörerna, svartfoliera möjligen de knallorange accenterna och njut sedan av en familjebil som med rätt knapptryckningar kan växla skepnad till den absolut roligaste elbilen på marknaden! ❌

Ratten, sportstolarna och mittkonsol med knästöd särskiljer 5 N interiört från vanliga 5.



TEKNISKA DATA

Hyundai Ioniq 5 N



Pris: 834 900 kr.
Batterikapacitet: 84/80 kWh (brutto/netto).
Räckvidd: 448 Km (WLTP).
Snabbladdning: 239 kW.
Ombordladdning: 11 kW.
Drivning: Fyrhjulsdrift.
Effekt: 478 kW (650 hk).
Vridmoment: 770 Nm.
0-100 km/h: 3,4 sek.
Tophastighet: 260 km/h.
Yttermått LxBxH: 472x194x159 cm cm.
Axelavstånd: 300 cm.
Bagage: 480 liter.
Dragvikt: 0 kg.
Tjänstevikt: 2 200 kg.

I KORTHET



- > "Växellådan".
- > Körglädjen.
- > Fortfarande praktisk.



- > "Lågupplöst" motorljud.
- > Förbrukningen.
- > Frunken borttagen.

BETYG

eeeeee



1



2



4



3



5

1. Med hjälp av "N Drift Optimizer" ska du kunna svänga in och gasa fullt, elektroniken fixar en snygg driftingsladd. Det fungerade inget vidare ... När jag bestämt mig för att sköta allt själv var mina försök slut. Nytt test i Sverige följer.
2. Det finns två exteriöra högtalare för motorljud. En innanför bakre stötfångaren och en där du hittar frunken på vanliga Ioniq 5. Varför bjuda omgivningen på ljud?
3. De främre bromsskivorna mäter hela 400 mm och har kylkanaler vid navinfästningen. Allt kommer mycket väl till pass när 2,2 ton ska bromsas in.
4. De skålade sportstolarna hade faktiskt kunnat få erbjuda ännu mer sidostöd. Fungerar dock ypperligt även för långfärd och vardag.
5. Nope, frunklöst. Tyvärr. Bakrutetorkaren får fungera som tröst!

PROV

> RENAULT

> Scenic E-tech Electric

TEXT FREDRIK SANDBERG
FOTO RENAULT

Rena trolleriet

Renault Scenic E-tech Electric är ett mästerverk. Det är en mellanklassuv som väger hundratals kilon mindre än konkurrenternas bilar, har en riktigt fin räckvidd och har lägre pris än de flesta konkurrenterna. Den valdes nyligen till Årets bil av europeiska motorjournalister. Vår provkörning i södra Spanien gjorde oss inte besvikna.





Med Scenic har Renault hittat en "sweet spot" mellan pris och prestanda.



»Bilen kommer 625 kilometer enligt körcykeln WLTP, vilket är bäst i klassen, framför allt när man betänker priset.«

När jag slår mig ner vid skrivbordet efter att ha kört Renault Scenic i södra Spanien under två dagar är det första jag tänker: Det här har jag skrivit förr.

Det vill säga, Peugeot E-3008 och BYD Seal U har väldigt lika egenskaper och prestandasiffror. De är alla tre framhjulsdrevna och har batteripack på mellan 70 och 90 kWh, och de befinner sig i suv-segmentet avdelning C. Det vill säga mellanstora suvar.

Men även om de grundläggande likheterna finns är det mycket som skiljer dem åt, på centrala punkter.

Och Renault sticker ut mest.

Inte bara från de närmsta konkurrenterna, som de nyss nämnda bilarna, utan även från andra konkurrenter, som Volkswagen ID 4, Skoda Enyaq och Tesla Model Y. Etcetera.

Segmentet är ju oerhört populärt, vilket man inte minst kan se i försäljningen av Tesla Model Y, och det gör konkurrensen hård.

Men efter mina två dagar i bilen kan jag tryggt säga att Renault har hittat en sweet spot. En perfekt balans mellan prestanda, räckvidd och pris.

Bilen kommer 625 kilometer enligt körcykeln WLTP, vilket är bäst i klassen, framför allt när man betänker priset på strax under 550 000 kronor.

Mest räckvidd för pengarna, helt enkelt.

Och den räckvidden når man med ett batteripack på 87 kWh netto.

Jämför detta med den populäraste bilen i segmentet, Tesla Model Y, vars Long Range har 533 kilometers räckvidd och kostar 75 000 kronor mer.

Visst, man får då en annan prestanda. Men för många är rödlyuslekar sekundärt. Komforten är viktigare. Och här är Renault intressantare. Den ger i jämförelse en mjuk gång och har en behaglig framfart på vägen. Även om jag tycker att vindbruset i högre hastigheter är ganska högt. Accelerationen är det dock inget fel på, bilen når 100 km/h på strax över sju sekunder och omkörningar i högre hastigheter går smidigt. Motorn ger kraft även i högre hastigheter.

Storsäljaren Model Y har också en annan volym att erbjuda när det kommer till packning. Över 800 liter bak. Renault Scenic skäms dock inte för sig med sina 545 liter. Någon frunk (lastka-

pacitet under huven) finns dock inte.

Renault Scenic bygger på en ren elbilsplattform, som kallas AmpR medium. Vilket för övrigt är samma arkitektur som ligger till grund för Nissan Ariya.

Men det är inte mycket som känns igen i den japanska motsvarigheten. Renault har Google-system, egenutvecklad motor och känns väldigt annorlunda från Ariya.

Det fina med en ren elbilsplatta blir tydligt hos Scenic. Bilen mäter in under 4,5 meter (4,44) vilket är över tre decimeter kortare än en Model Y och nästan 1,5 decimeter kortare än en Volkswagen ID4.

Men inget av detta märks när man åker i baksätet, eller sitter väl placerad i någon av stolarna fram.

Hatten av, Renault, här har man utnyttjat utrymmena väldigt väl. Hjulen står bastant placerade i hörnen och överhängen är väldigt korta: 842 mm fram och 843 mm bak.

Mindre yttermått, men bibehållna innerutrymmen är bra på många sätt. Framför allt blir det en smidigare bil att köra i stan. Vändcirkeln på 10,92 meter



^ Rymlig, bekväm och lång räckvidd. Det här bådär gott, Renault.

»Renault har hittat en sweet spot. En perfekt balans mellan prestanda, räckvidd och pris.«



Scenic är kortare än konkurrenterna, men bjuder ändå på goda innerutrymmen.



Som hos Megane är det Google som står för infotainmentsystemet. Vilket är ett bra val.



^ I armstödet bak döljer sig en lite udda lösning för att hålla en flaska eller pekskärm.
 > Bagaget rymmer 545 liter, men någon frunk hittas inte.



är bra. Men det kunde ha varit bättre, här blir framhjulsdriften tydlig. Inte bara mår elbilar bättre av att vara bakhjulsdrivna på grund av vridmomentet i motorn, en sådan konfiguration ger också kortare vändcirkel. Den något större Volkswagen ID 4 har en kortare vändcirkel (10,2 m) i den bakhjulsdrivna versionen.

Framhjulsdriften är dock, enligt Renault, något billigare att tillverka. Det kan ligga till grund för valet. För fransmännen har hela tiden haft siktet inställt på prisvärdhet. Kostnader har kapats, materialen har setts över och minimalism har rått. Därför väger bilen med stora batteriet in på 1,89 ton. Det är anmärkningsvärt bra. Det är 230 kilo lättare än en Volkswagen ID 4, som har 10 kWh mindre batterikapacitet.

Renaults ingenjörer har onekligen trollat. Det är en från första ritningen oerhört genomtänkt bil.

Imponerande. Igen.

Infotainmentsystemet är också riktigt bra, med en enkel knapp för att stänga av de så kallade stödsystemen. Det underlättar. Att få varningar när man kör en kilometer i timmen för fort varje gång är olidligt. För den som vill stänga av filhållningssystem och annat är det lätt att programmera in i knappen. Utmärkt.

Summa summarum erbjuder Renault mest räckvidd för pengarna, men också en mycket trevlig bil. Det enda jag är orolig för är laddkapaciteten. Renault har inte visat att de kan den biten tidigare. Och vad vi fick se på presentationen är det inga rekordsnabba laddtider nu heller. Men med bra räckvidd kan ju sådant kompenseras.

Efter en körning i södra Spanien i mycket kuperad terräng och 15 grader varmt får vi en räckvidd på 47,5 mil. Andra dagen kliver vi över 50-milasträcket med ett par mil. Det bådär onekligen gott. ✖

TEKNISKA DATA

Renault Scenic E-tech Electric



Pris: Från 549 900 kr.

Batterikapacitet: 60–87 kWh (netto).

Räckvidd: 429/622 km.

Snabbladdning: 130/150 kW.

Ombordladdning: 22 kW.

Drivning: Framhjulsdrift.

Effekt: 125/160 kW.

Vridmoment: 280/300 Nm.

0–100 km/h: 8,6/7,9 sek.

Topp hastighet: 150/170 km/h.

Yttermått LxBxH: 447x186x157 cm.

Axelavstånd: 278,5 cm.

Bagage: 545 liter.

Dragvikt: 750 kg.

Tjänstevikt: 1 750–1 920 kg.

I KORTHET



- > Räckvidden.
- > Utrymmena.
- > Vikten.



- > Snabbladdningen.
- > Låg dragvikt.

BETYG

eeeeee

Club Car

Det naturliga valet



Med visionen att bjuda miljön och våra kunder på största möjliga glädje och nytta är vi sedan många år ledande på marknaden för eldrivna golfbilar och arbetsfordon.

Som generalagent för det starka varumärket Club Car erbjuder vi:

- Omfattande modellutbud av nya och begagnade bilar
- Stora möjligheter till skräddarsydda lösningar
- Goda finansieringsmöjligheter
- Rikstäckande service och reservdelar
- Nära, personliga kundrelationer

Vi berättar mer än gärna om bilarnas kvalitet och långa livslängd.

Välkommen att kontakta oss!



| 08-10 82 83 | info@epton.se | www.epton.se |

 Epton Trading AB

PROV

> VOLVO

> EX30

TEXT FREDRIK SANDBERG
FOTO VOLVO



Volvo on

Vi åkte till Norrbotten för att provköra **Volvo EX30** på halt underlag. Är fyrhjulsdraft verkligen ett måste för att kunna ta sig fram på snö och is, eller vågar man satsa på den bakhjulsdrivna billigare varianten?

Vi landar i Luleå och får nycklarna till en EX30 och kör den på en slinga på frusna norrbottniska vägar. Vi rattar den genom skogar, passerar byar, korsar en frusen älv och till slut hamnar vi strax utanför Harads – ni vet den där lilla byn som ligger på vägen mot Jokkmokk från Boden. Inte?

Det finns ett trädhotell som är rätt berömt där, Justin Bieber har bott där ... okej, inte.

Här är vi i alla fall för att få testa Volvo EX30 på isigt underlag. En stor frusen sjö, några kåtor uppslagna, med varma kaminer där vi får en genomgång.

Det är i början av mars månad. Det har varit blida, snö har smält, det har varit vatten på isen. Norrbotten är sig inte riktigt likt.

Jag minns mina barndoms vintrar. Svinkallt.

Det sägs ha med koldioxidnivån i atmosfären att göra. Människan släpper ut för mycket av den varan, främst från kolkällor som ligger under mark. Det gör

att värmen stannar kvar i atmosfären.

Och snön smälter. Isen blir slaskig.

Men vi har tur. Just i dag kniper det i kinderna.

Nu ska vi få ratta på fast is. Nyplogade banor. Solen slösar med värme (jo, lite) och ljus. Det hela är perfekt.

Vi testar både den bakhjulsdrivna och den fyrhjulsdrivna varianten av EX30.

Vi får chansen att kryssa mellan konor – det så kallade älgtestet – sladda på snitslad bana och verkligen känna på egenskaperna hos EX30. Och visst, med ESP avstängd får man en lite roligare bil.

ESP är ju en elektrisk stabilitetskontroll som hjälper föraren att hålla sig på vägen.

Men den går också att stänga av för att få en mer dynamisk körning. Jag växte upp i Norrbotten och otaliga är de handbromssladdar jag gjort på snöiga vägar för att svänga runt i ett bredstall.

Bilar idag har sällan de förmågorna.

Och Volvo EX30 har det inte heller. Inte heller om man stänger av stödsystemen. De finns där och jobbar ändå, även om det inte är lika intensivt.



ice



Kylslaget, men säkert grepp.



Panoramatak
kommer i högre
utrustningsnivåer.



Varför kan man inte stänga av systemet då?

Därför att det är en Volvo.

Det är svaret jag får från chassikonstruktören som tar ett varv med oss i bilen.

– Säkerheten är viktigast, säger han.

Och det är ju därför vi är här, för att uppleva hur kontrollerade bilarna är på halkigt underlag. Inte för att se hur väl man kan göra ett bredställ i kurvan.

Och säkert är det, nästan så att det blir tråkigt. Även om vi brakar rakt in i ett par ”älgar” i 70 km/h.

Stabiliteten är där, framför allt håller bilen självmtan ner farten när det börjar slira under däck. Det är omöjligt att öka accelerationen när bilen har minsta sladd. Den stryker och trixar med hjulen.

Med fyrhjulsdraft har bilens blixtsnabba dator mer att jobba med, fler motorer att kontrollera helt enkelt.

Den elektroniska stabilitetskontrollen styrs ju av en dator som bearbetar information från ABS-bromsarnas hjulgivare, sensorer från styrning och gyro.

Det gör att datorn på millisekunder kan avgöra om bilen får sladd, eller spinner, och sedan sätta in motmedel för att få bilen på rätt kurs igen. Med elmotorer är det här en helt annan historia än med en tung förbränningsmotor.

En intressant fråga i sammanhanget är därför om inte en bakhjulsdriven variant av EX30 är tillräckligt.

Kraften från den motorn är ju härlig, hela 200 kW på den här lilla bilen ger inga tråkiga egenskaper även om det inte är lika blixtrande som den fyrhjulsdrivna med sina 0–100 km/h på 3,6 sekunder.

Från övningen på isen utanför Harads är i alla fall jag på det klara med att det räcker gott med en bakhjulsdriven version. Den klarar väl av svårigheter som uppstår i snö och is.

I övrigt är Volvo EX30 en trevlig bekantskap på många sätt. Det är ju den lilla Volvo-bilen som ska bli en riktig volymprodukt. Och det är väl inte omöjligt. Men samtidigt, hur stor är marknaden för andrabilar? För det är nog mycket det den kommer att bli.

Bilen mäter 4,23 meter på längden. Två decimeter kortare än Volvo EX40. De decimetrarna känner man av i knäskålarna när man sätter sig i



TEKNISKA DATA

Volvo EX30

EX30

Pris: Från 429 000 kr.

Batterikapacitet: 49–64 kWh (netto).

Räckvidd: 337–475 km.

Snabbladdning: 134–153 kW.

Ombordladdning: 11 kW.

Drivning: Bakhjulsdrift/fyrhjulsdrift.

Effekt: 200/315 kW.

Vridmoment: 343/543 Nm.

0–100 km/h: 3,6–5,7 sek.

Topphastighet: 180 km/h.

Yttermått LxBxH:

423x184x155 cm.

Axelavstånd: 265 cm.

Bagage: 318 liter.

Dragvikt: 1 000 kg.

Tjänstevikt:

1 833–1 900 kg.

I KORTHET



- › Säker på is.
- › Miljtänk i fokus.
- › Snygg.



- › Stående skärm.
- › Billig känsla i vissa material.
- › Hög förbrukning.

BETYG

eeeee



En stående skärm, varför? Allt är bättre med liggande skärm.



Rymmer
318 liter.



Kort hjulbas ger litet baksäte.

baksätet. Det är tänkt för barn. Eller vuxna på kortare turer. Annars är ju utrymmena fram trevliga.

Den interiör som man har skalat ner till ett minimum har jag inga svårigheter med, jag accepterar hastighetsmätaren i hörnet på skärmen, jag har kört Tesla Model 3 tillräckligt länge för att vara van. Men de plastiga materialvalen blir jag inte kompis med. Speciellt inte den design som ser ut som en trappuppgång i ett miljonprogramsområde från 1970-talet. Man har också jobbat med andra intressanta material som hampa. Coolt. Snygg? Nja.

Billigt då?

Nej, säger Cecilia Stark som är ansvarig för interiören när jag pratar med henne. Återvunna material är i dagsläget inte billigare per automatik, snarare tvärtom. Men man ska ju börja någonstans och koldioxidavtrycket och bilens miljöprofil har vässats.

Hela bilen har faktiskt fått en betydligt grönare profil än tidigare elbilar från Volvo. Enligt livscykelanalysen (LCA) för EX30 har bilen ett koldioxidavtryck på 23 ton per 200 000 km – runt 60 procent mindre än bensinvarianten av Volvo XC40. Laddas bilen med svensk elmix blir avtrycket rejält mycket mindre än så. Gott så. Det är härligt med is och snö i Norrbotten, på vintrarna, så det kan vara bra att hålla nere koldioxidutsläppen. Även om man får en interiör som känns budget. Så värt det.

Ett frågetecken återstår dock när vi är ute och kuskar på vägarna i Norrbotten: förbrukningen är tämligen hög. Ena dagen blev räckvidden endast 26 mil i några minusgrader. Andra dagen 32 mil. Volvo är ju svenskt. Typ. Den borde klara kylan bättre, mer än att ratta säkert på isigt underlag. ❌

PROV

> MINI

> Countryman

TEXT FREDRIK SANDBERG
FOTO MINI





Inte ens Mini

Med eldrift blir **Mini Countryman** modernare i sitt utseende, även om den klassiska designen hänger med. Den blir också modernare i sin storlek – den är knappast mini längre.

är mini



»Här kommer tekniken till sin rätta. Den har ett fungerande baksäte, en skön förarposition.«

B MW har en knippe grundkonstruktioner till sina elbilar. Vi har flaggskeppet iX som bygger på en egen arkitektur, sen har vi i4 och i5 som har sin variant, men som också delar grundkonstruktion med bensin- och dieslbilar.

Sedan har vi också för märkets mindre modeller en variant som både är fyrhjulsdriven och bakhjulsdriven. Den bottenplattan har ett 64,8 kWh och motorer på 230 kW i den fyrhjulsdrivna konfigurationen.

Först ut med den tekniken var lilla iX1, som trots sitt format har sålts i 1 800 exemplar sedan den lanserades får några år sedan, vilket ska jämföras med i3:an som pensionerades med 6 000 exemplar efter åtta år i tjänst.

Lilla iX1 hade inte mycket till baksäte, men fina köregenskaper.

Och en hög prislapp. Den fyrhjulsdrivna versionen kostar 640 000 kronor.

I förra numret provkörde vi en större modell, iX2, med samma drivlina och batteripack. Den har ett fungerande baksäte, men också en hög prislapp i förhållande till vad man får i form av

utrymmen, lastkapacitet och räckvidd.

Sist ut i den här konfigurationen är dock Mini Countryman.

Den delar bottenplatta med de två nämnda. Och nu blir det plötsligt intressant.

Här kommer tekniken till sin rätta. Den har ett fungerande baksäte, en skön förarposition och Minis roliga design, som är uppiffad med fin grafik och roliga element.

Men framför allt, den är över 100 000 kronor billigare i den fyrhjulsdrivna versionen.

529 400 kronor kostar den i grundversion.

Och mini är den inte.

Den är faktiskt 5 millimeter längre än Volvo EX40. Men 22 mm lägre och 30 mm smalare.

Ni förstår kanske vart jag är på väg.

För en grundutrustad fyrhjulsdriven Mini Countryman SE är faktiskt billigare än Volvo EX40:s lillasyskon EX30 i fyrhjulsdriven version.

Och 165 000 kronor billigare än en EX40.

Se där.

Att bilen har växt på längden, höjden och bredden jämfört med tidigare års-

modeller av Countryman gör alltså att den kan konkurrera i ett segment där den inte har hört hemma tidigare.

Men, samtidigt, en Volvo EX40 har ett betydligt större batteripack, och därmed bättre räckvidd.

Men Mini Countryman SE har inget att skämmas för, vi når över 35 mils räckvidd i soliga Portugal när vi provkör den.

64,8 kWh räcker långt om man har en energisnål drivlina. Och BMW är bra på det här med sina synkronmotorer utan sällsynta jordartsmetaller.

Det är verkligen inte fel på köregenskaperna heller. Den är hårdare satt än iX2 som vi körde i förra numret, men det märks inte, delvis på grund av att den är lite högre, får jag det förklarar för mig.

Infotainmnetssystemet är nytt, den runda skärmen är på plats. Och med rund, menar jag rund. Den är 24 centimeter i diameter. I bakgrunden snurrar Minis operativsystem 9.0.

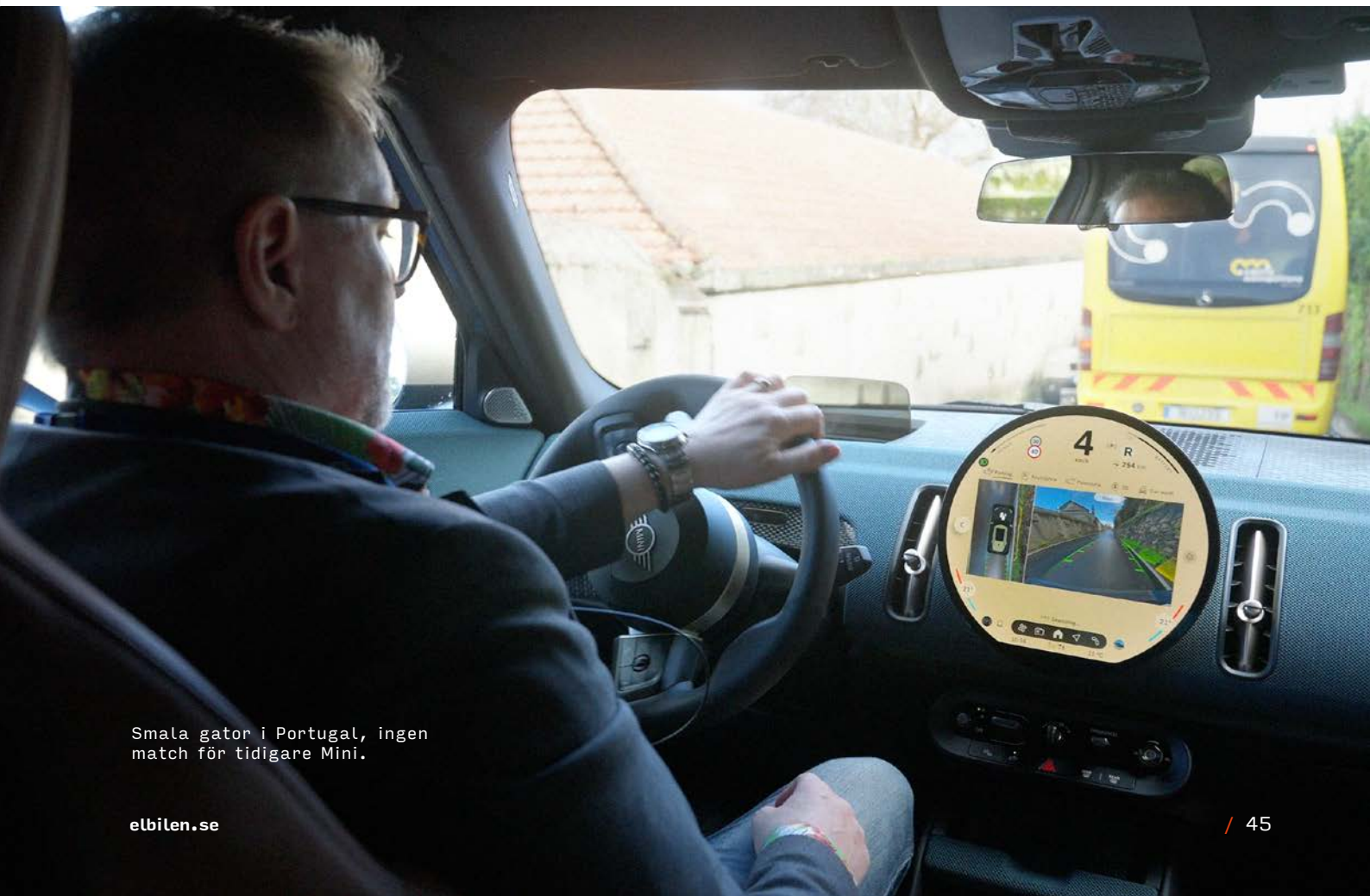
Grafiken är utsökt. Lätt att hitta på.

Den har olika körlägen, som är kopplade till olika teman på skärmen. Grafiken och ljuden ändras när man



▲ Ny design av modernt snitt. Kanske har Mini tappat lite av sitt ursprung.

»64,8 kWh räcker långt om man har en energisnål drivlina. Och BMW är bra på det här.«



Smala gator i Portugal, ingen match för tidigare Mini.

Mini Countryman SE är faktiskt fem millimeter längre än en Volvo EX40.



Laddar som bäst med 128 kW.



Klassisk lutning på vindrutan.



byter tema. Det finns exempelvis ett gocart-tema som när man startar det börjar med ett glatt utrop.

– Yoho!

Det är då vad som i andra bilar kallas sportläget. Man får tillgång till mer direkt kraft, bilen blir piggare.

Det är snyggt gjort, och dessutom kan man själv lägga upp bilder på skärmen för att anpassa bilen till eget smak och tycke.

Knappar finns för grundläggande funktioner och ett vred som man vrider för att starta bilen, vilket påminner om äldre bilar nyckelvred.

Även volymen har en egen liten ratt.

Vi hittar även en trådlös smartphone-laddare. Dessa brukar dock vara jobbiga att använda då telefonerna blir stekheta. Mini har dock med en liten kylare som kyler ner telefonen så att den laddar bättre. Utmärkt.

Head-up-displayen är en liten plastskiva, inte så snyggt. Det ska bero på lutningen av framrutan på Mini, som inte lämpar sig för en vanlig head-up-display.

Mini Countryman SE är med andra ord både rymlig och kanonkul på vägen. Den lastar också bra för att vara en Mini, hela 460 liter går in.

Jag tänker på detta när jag fastnar på en smal gata i Portugal och tänker att det här hade en äldre version av Mini fixat galant. Den hade kunnat smita förbi bussen i den trånga gränden. För trenden mot allt större bilar går igen överallt. Även här. Det är den största Minin som byggts. Den är som sagt nästan stor som en Volvo EX40.

Är man ute efter pigg fyrhjulsdrift är den oslagbar med sitt pris. Jag kommer inte på någon som kan konkurrera med den. Ännu billigare blir det om man väljer den bakhjulsdrivna versionen, som också har längre räckvidd, 462 km istället för 433 km. Priset startar då på 489 400 kronor. Steget till den fina fyrhjulsdriften är inte långt. Ta det. Det är värt det. ✖

»Är man ute efter pigg fyrhjulsdraft är den oslagbar med sitt pris.«

TEKNISKA DATA

Mini Countryman SE All4



Pris: 529 400 kr.
Batterikapacitet: 64,8 kWh.
Räckvidd: 433 km.
Snabbladdning: 128 kW.
Ombordladdning: 11 kW.
Drivning: Fyrhjulsdraft.
Effekt: 230 kW.
Vridmoment: 495 Nm.
0–100 km/h: 5,6 sek.
Topphastighet: 180 km/h.
Yttermått LxBxH: 443x184x166 cm.
Axelavstånd: 269 cm.
Bagage: 460 liter.
Dragvikt: 1 200 kg.
Tjänstevikt: 2 050 kg.

I KORTHET



- > Mycket prisvärd.
- > Pigg, kul.
- > Bra utrymmen för att vara en Mini.



- > Ingen frunk.
- > Plastig head-up-display.
- > Tung.

BETYG

eeeeee



1



2



3



4



5

1. Tvåfärgad inredning med övergång. Fina materialval. Det så kallade veganlädret på stolarna.

2. Mulliga backspeglar där den klassiska tvåfärgade designen går igen.

3. Elegant mugghållare och förvaringsfack. På bilden ovan ser vi att några knappar följer med, och vredet som man startar bilen med, vilket påminner om en gammal startnyckel.

4. Hela 460 liter går in i lastutrymmet. Fällbara säten i tre lägen.

5. En vuxen får plats i baksätet. Med en hjulbas på 269 centimeter är Mini rymligare än någonsin.

**SOMMADÄCK OCH FÄLG
NYHETER NU I LAGER**



**OSLAGBARA PRISER PÅ
ÅRETS SOMMARDÄCK
OCH FÄLG NYHETER**



**MASSOR AV
STORLEKAR OCH
MÄRKEN, KOLLA PRIS OCH
BOKA DÄCKEN I WEBBSHOP**

KM DÄCK SERVICE  **0922 13177**
NORRA INDUSTRIVÄGEN
HAPARANDA

ÖPPET MÅ-FRE 08-17 LÖ 9-13
6-27/4

BRIDGESTONE **nokian TYRES**  **HANKOOK** **TRACMAX** **MICHELIN** **PIRELLI**

WWW.KMDACK.COM



^ I labbet söker däcktillverkarna svar på den svåra uppgiften att minska utsläppen men behålla prestandan.

FOTO: MICHELIN

EURO 7-REGLER

Däckutsläpp under lupp

I mitten av mars spikades de nya utsläppsreglerna Euro 7 i Europaparlamentet. 2026 väntas de träda i kraft och även om slutresultatet blev en mildare variant än vad som ursprungligen var tänkt innebär det ändå en skärpning jämfört med dagens regler. Inte minst när det kommer till bilarnas däck.

TEXT CARL UNDÉHN

Du som läser Elbilen brukar kanske inte bry dig så mycket om utsläppsregler för fossilbilar. Men med Euro 7 kommer också elbilar påverkas. Bland annat måste tillverkare garantera att batterierna har kvar 72 procent kapacitet efter åtta år och 16 000 mil. Dessutom införs gränsvärden för utsläpp av partiklar från bromsar och däck. När det kommer till bromsarna orsakar elbilar sällan stora utsläpp då hastigheten ofta minskas med elmotorn och regenerativ bromskraft. Utsläpp som orsakas när däcken slits är däremot en annan femma. Och det gäller även för elbilar.

Under acceleration, inbromsning och körning frigörs partiklar både från vägbana och däcken. I de senares fall små plastpartiklar som kan vara mellan 1 000 nanometer och 5 millimeter stora. Så kallade mikroplaster som inte kan brytas ner av naturen och med tiden samlas i haven genom avloppsvatten och floder. Att minska det är en utmaning då det är en naturlig del av däckets viktigaste egenskap: greppet.

Det kan bara uppnås genom att däckets slits och partiklar frigörs. På 1 000 körda mil slits det loss omkring ett kilo partiklar med mikroplaster. Enligt studier orsakar däck därför att det bara i Europa årligen hamnar 500 000 ton mikroplaster i naturen och vattendrag. Och med det även i maten vi äter. Globalt beräknas summan uppgå till över sex ton.

Bilarnas däck är därmed en av de största enskilda källorna till utsläpp av mikroplaster i naturen. Dessutom, samtidigt som utsläppen från fossilbilarnas förbränningsmotorer minskat de senaste åren har mängden skadliga ämnen från däcken ökat. Orsaken uppges vara att vi kör allt tyngre bilar. Då pekas också elbilar ut, som på grund av sina batterier alltid är tyngre på vägen och där elmotorns direkta vridmoment anses slita på däcken. Om så alltid är fallet är däremot omdiskuterat.

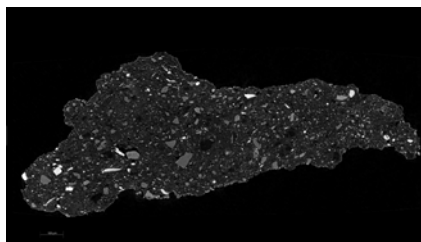
En uppmärksam avhandling från Umeå universitet från 2022 menade att fler elbilar leder till ökat slitage på däck och väg med sämre stadsluft som resultat. Då med fokus på elbilar



^ Inför Euro 7 vill Michelin införa en standard för att mäta däckens utsläpp.

✓ Bara i Europa frigörs 500 000 ton mikroplaster från däck årligen.

FOTO: MICHELIN



Vid körning frigörs partiklar från vägbana och däck – oavsett bilens drivlina.

i kombination med dubbdäck i Stockholm. Men andra studier har kommit fram till en mindre ökning av partiklar från elbilars däck och i takt med att fossilbilarna blir allt tyngre minskar också viktgapet till elbilar.

I en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut uppgav majoriteten av användarna att de inte upplevde att elbilar gav upphov till mer däckslitage. Då spelar körstilen en större roll. Precis som att utsläpp av partiklar från bromsar är mindre hos elbilar påverkar den regenerativa bromsningen även mängden slitage på däck.

Att även elbilars däck orsakar utsläpp är däremot odiskutabelt. Och orsaken till att det nu ska vägas in i Euro 7-reglerna. De exakta gränsvärdena för däckslitage har ännu inte slagits fast. Men däck som överskrider dem kommer inte längre kunna säljas inom EU. Vilket flera däcktillverkare som nu ställs inför de nya Euro 7-reglerna är väl medvetna om.

Bland andra Michelin, som tagit fram extra slitstarka däck som uppges minska slitaget med upp till fem procent. Och med det mängden partiklar som hamnar i naturen. För en tillverkare av "premiumdäck" som Michelin ligger det också i linje med deras affärsmodell. Däcken kostar mer, men lovas också hålla längre. Vilket är bra både för kunden och miljön.

Michelin har också presenterat systemet "SAMPLE" för standardisera analys av partiklar från slitage av däck och vägar. Tanken är att kunna

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



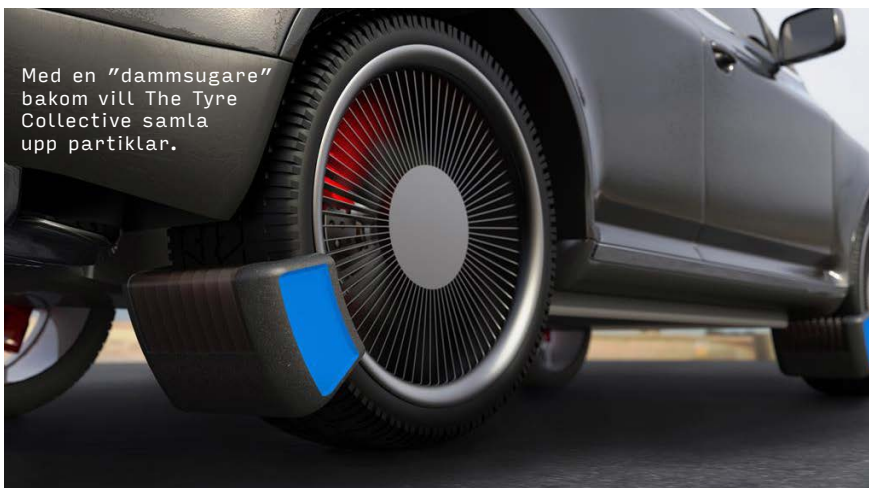
"Världens mest miljövänliga bil" ZEDU-1 gör det svårt för däckpartiklar att hamna i naturen. FOTO: DLR

utforma realistiska simuleringar för mätningar av luftkvalitet. Och med det förbättra utvecklingen av däck.

Att helt eliminera att det frigörs partiklar vid användning är inte möjligt. För att minska miljöpåverkan tittar branschen därför på att ersätta dagens kemiska tillsatser i däcken med förnybara material. En annan möjlighet är att filtrera eller samla upp partiklarna.

Brittiska The Tyre Collective har utvecklat en slags dammsugare monterad bakom däcken. Plattor med elektrostatisk laddning kan då samla upp partiklarna, men endast en del av dem. Redan 2021 inledde CEVT i Göteborg, som utvecklat teknik för flera Geelybolag som Volvo och Polestar men nu helt fokuserar på Zeekr, ett samarbete med det brittiska start up-bolaget.

Ett bokstavligen större grepp om problemet tar den eldrivna prototypen ZEDU-1 som utvecklats vid tyska centret för luft- och rymdfart och beskrivs som världens första nästan helt utsläppsfria bil. Hjulhusen är täckta av skydd där



Med en "dammsugare" bakom vill The Tyre Collective samla upp partiklar.

det uppstår ett undertryck när bilen körs. När däcken slits mot vägen kan partiklar och gummiester filtreras och samlas upp i ett fack.

– När det gäller däckslitage har våra mätningar visat att vi helt kan undvika det upp till en hastighet på 50 kilometer i timmen och minska det med 70–80 procent vid högre hastigheter, säger Franz Philipps som leder projektet. ✘



DÄCK. UTSLÄPP UNDER LUPP

Den som vill spara pengar på att strunta i däckbyte sparar också in på säkerheten.



STUDIE

Rätt däck för årstiden ger rätt prestanda

Bara för att något är tillåtet betyder det inte alltid att det också är bra. Som att även köra med dubbfria vinterdäck på sommaren. Det är lagligt och gör att du sparar tid och pengar genom att slippa byta till sommardäck. Men det innebär också insparning vad gäller säkerheten på vägen.

De olika sammansättningarna hos vinter- och sommardäck finns där av en anledning. Något som både oberoende tester och data från tillverkarna själva ofta har visat på.

En ny studie från däcktillverkaren Goodyear visar till exempel hur mycket bromssträckan ökar för den som kör med dubbfria vinterdäck jämfört med sommardäck. Vid vått underlag och en frisk sommartemperatur på 15 grader blir bromssträckan tolv meter längre vid landsvägshastighet på 80 km/h.

Extra lång blir sträckan med slitna däck som då har svårigheter att forsla undan vattnet på vägbanan. Även vid torrt underlag ökar bromssträckan med sju meter vid en hastighet på 100 km/h. ✘

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**.

The Goodyear logo, featuring the word "GOODYEAR" in a bold, yellow, sans-serif font. To the right of the text is the iconic Goodyear winged foot logo, also in yellow. The logo is set against a dark blue background that is part of a larger image of a Goodyear tire on a car wheel.

GOODYEAR

Se närmaste återförsäljare på
www.goodyear.se

TEST

> **MERCEDES EQE 350**

> **VOLKSWAGEN ID7**

TEXT FREDIK SANDBERG, JOAKIM DYREDAND
OCH JOHAN STENVALL
FOTO PETER GUNNARS

Volkswagen ID7 hamnade i en priskategori som innebar sällskap av en annan typ av bilmärken. En Volkswagen Passat kunde ju tidigare inte mäta sig med en Mercedes E-klass. Men Volkswagen ID7 får här kämpa mot en Mercedes EQE 350.

En ovän



tad duell



Ombonat och lyxigt även med plastdetaljer, som de kritiserade fläktutblåsen.

Det är många saker som ställs på huvudet med elektrifieringen, där grundtekniken både är dyr och dessutom dras med forsknings- och utvecklingskostnader som ska tas igen. Det gör att bilarna hamnar högt i pris. Även de bilar från märken som brukar röra sig i en lägre priskategori, som siktar in sig på en bredare kundgrupp. Volkswagen och Mercedes brukar inte konkurrera med varandra.

Men det gör de nu.

För den nya Volkswagen ID7 kostar bara 40 000 kronor mindre än Mercedes EQE i de Edition-versioner som importörerna har tagit fram.

Volkswagen ID7 är ju märkets flaggskepp, den är nästan fem meter lång och den elbilsplattform den bygger på borgar för rejäla innerutrymmen.

Prestandamässigt är de väldigt lika. Varsin motor på bakaxeln. Mercedes med 215 kW och Volkswagen med 210 kW.

Men batterikapaciteten är däremot större i skillnad. Volkswagen ID7 har 77 kWh nettokapacitet. Mercan stoltserar med 89 kWh. Därmed kan man väl tän-

ka sig att den också vinner räckviddstävlingen. Vi återkommer till det. För det är några fler saker som kommer till innan man ens börjat köra. Som att man kan få EQE med bakhjulsstyrning. Det har inte ID7. Men när jag ska göra en u-sväng inför testkörningen hinner tänka: ja just det, EQE har ju bakhjulsstyrning, det här är ju enormt smidigt.

Så tittar jag ner på instrumentpanelen och ser att jag faktiskt sitter i ID7. Och den har inte bakhjulsstyrning.

Vi får kolla i pappren.

Vändcirkeln på bakhjulsdrivna ID7 är 10,9 meter.

För EQE är det 10,7 meter – med tillvalet fyrhjulstryning, annars är det 12,5 meter. ID7 behöver alltså inget tillval, den är smidig som en katt redan från start.

Det som sedan möter föraren är ju de två bilarnas infotainmentsystem.

Mercedes är grafiskt tilltalande, väl integrerat i inredningen och instrumentpanelen. ID7 har fått en större skärm än märkets tidigare elbilsmodeller, men grafiken är inte i närheten så inbjudande och skärmen reagerar inte direkt vid beröring. Inte alla gånger i alla fall. Menysystemet och kartan

»Skärmen och dess grafik ger bitvis ett billigt intryck. Det märks inte minst på spelen som följer med. Herregud. Det var sexigare på 1980-talets hemdatorer.«

är plottriga. Framför allt är kartans sökfunktion inte på topp. Mercedes EQE har en finfin karta, lättmanövrerad. Även utan hyperscreen.

Mercedes har inte bara med sin app utan även med hela sitt infotainment-system nått väldigt långt. Det är lättmanövrerat, informativt och designen känns lyxig.

Volkswagen har fortfarande en del att jobba på, även om mycket har blivit bättre. Skärmen och dess grafik ger bitvis ett billigt intryck. Det märks inte minst på spelen som följer med. Herregud. Det var sexigare på 1980-talets hemdatorer. Varför Volkswagen har slängt in dem är svårt att begripa.

Men appen Spotify är inbyggd, bra.

Det börjar ta sig. Röstigenkänningen har dock en bra bit kvar till att bli riktigt pålitlig, det gäller båda bilarna.

När väl dessa saker har gått igenom blir det ganska snabbt klart att Mercedes inte bara är en roligare bil att köra, den har också en helt annan, mer vältrimmad komfort. Bilarna hör hemma i två olika segment, och det märker man.

ID7 är inte dålig, men bilen har långt



^ Volkswagen ID7 är bara drygt 40 000 kronor billigare än Mercedes EQE 350 i de Edition-versioner som importörerna har tagit fram.

»ID7 är inte dålig, men det är långt ifrån samma komfort som i Mercedes EQE.«





»ID7 har prisats för sin snålhet och Mercedes har ju gjort ett nummer av sin slimmade form, som elaka tungor kallar tvåkoppsdesign.«



^ Mercedes EQE 350 når längst på vårt hårda motorvägstest. Men det beror inte på designen.

ifrån samma komfort som vi hittar i Mercedes EQE. EQE är avslappnad, precis, tyst och välbalanserad, man glider bort i sin egen värld. Men behöver man dra om en långtradare eller ge sig ut på slingriga landsvägar finns både kraft och körlädje på plats.

De två kombattanterna är prestandamässigt väldigt lika varandra, det är två smidiga motorvägskryssare vi talar om.

Vi ger oss ut på vårt motorvägstest för att mäta förbrukningen. ID7 har prisats för sin snålhet och Mercedes har ju gjort ett nummer av sin slimmade form, som elaka tungor kallar tvåkoppsdesign. Men vad gör man inte för att få ner luftmotståndet? Efter 110 km/h och 120 km/h-körning upp till södra Norrland och tillbaka till Stockholm måste

KALKYL

Din milkostnad på 3 år och 4 500 mil

KOSTNADER	Mercedes	Volkswagen
Värdeminskning	216 690 kr (31 %)	215 000 kr (32,8 %)
Lånekostnad totalt på 3 år	240 804 kr	229 536 kr
Service	14 364 kr	6 703 kr
Skatt	360 kr/år	360 kr/år
Försäkringskostnad	5 641 kr/år	5 035 kr/år
Laddning	4 927 kr/år	4 482 kr/år
KOSTNAD PER MIL	84,57 kr	80,11 kr

* Restvärde: Mercedes 482 310 kr, VW 439 900 kr. Grönt billån hos Swedbank, 7,44 % ränta och 20 procent kontantinsats. Båda har vagnskadegaranti varför vi nöjer oss med halvförsäkring. Laddkostnad med 80 % hemma för 1,00 kr/kWh och 20 % snabbladdning för 5 kr/kWh (Baseras på våra förbrukningsberäkningar, se rond 1). Service: Mercedes, ServiceCare-avtal med tre servicetillfällen inom 6 år/9 000 mil. VW, prisexempel från ÄF i Stockholm. Serviceavtal finns, ingår om köp sker via VW Finans.

FÖRSÄKRINGSKOSTNAD
I SAMARBETE MED

Folksam

EXPERTENS KOMMENTAR

Kampen mot suv- och kombikarosser

Både EQE och ID7 utmärker sig som rymliga och stora sedaner med hög komfort och tysk kvalitet, vilket förväntas ge bra positioner på marknaden. För ID7 Pro finns dock en potentiell nackdel när det gäller andrahandsvärdet – lanseringen av en kombi som förväntas vara mer eftertraktad.

Mercedes har inte några planer på en EQE-kombi, vilket kan påverka dess värde och eventuellt göra den mer motståndskraftig mot priskrig. Sedanerna förväntas sälja i färre exemplar än kombi- och suv-elbilarna som erbjuds på marknaden, men de kommer ändå vara påverkade av de lastvänligare bilarnas prisnivåer. Baserat på jämförbara bilar förväntas värdetappet vara snarlikt för båda bilarna. Framtiden för deras andrahandsvärde beror i hög grad på utvecklingen av nya modellers räckvidd samt utbudet och efterfrågan på kombi och suv framöver. ✘



Amar Cehic,
värderingsspecialist
på Carla.se

VÄRDERING
I SAMARBETE MED

Carla.se

Volkswagen ID7 har lägre förbrukning än EQE, trots den senares slimmade kaross.



ID7:an vika av för att snabbladda först. Räckvidden en dag med 4 grader utan nederbörd blev 37 mil. Mercedes EQE fortsätter ytterligare fem mil. Det större batteriet är vad som ger räckviddssegern. Inte en lägre förbrukning. ID7 drar 2,08 kWh per mil, EQE 2,2 kWh per mil.

Lika även här.

Vid snabbladdaren imponerar ID7, den laddar med högre effekt än specifikationen; vi når hela 188 kW och batteriet tar sig till 80 procent på bara 26 minuter. EQE behöver 33 minuter.

Vi gillar Volkswagen ID7 på många sätt, men den kan inte matcha EQE. Men sen kommer det till utrustningspaket och annat som kan ge ID7 fördelar. Det summerar vi i betygen, och kanske kan ID7 ta hem fler punkter. Så här långt har Mercedes mycket som talar för sig. ✘



FÖRARMILJÖ

Mercedes EQE 350 – en stilig interiör

1. Multikonturstolar med sätesvärme i grundpaketet. Vill man ha massage och ventilation blir det 18 700 kronor extra.
2. Multifunktionsratt, som är halkig och kräver tillvänjning. Rattpaddlar är standard och används för att ställa regenerering.
3. Snygg grafik och lättöverskådligt. Lätt att följa kartan, som även kan fås på skärmen framför föraren.
4. Bred mittkonsol, som vi inte upplever stjäla benutrymme. Bra lastutrymmen en nivå ner.
5. Stort lagringsutrymme mellan stolarna.

EURO NCAP

Så säker är Mercedes EQE

Krocktest utfört 2022.

Skydd av vuxna: 95 %

Skydd av barn: 91 %

Fotgängare: 83 %

Förarstöd: 81 %

Antal stjärnor:



LADDKURVA

Laddar 10 till 80 procent på 33 minuter

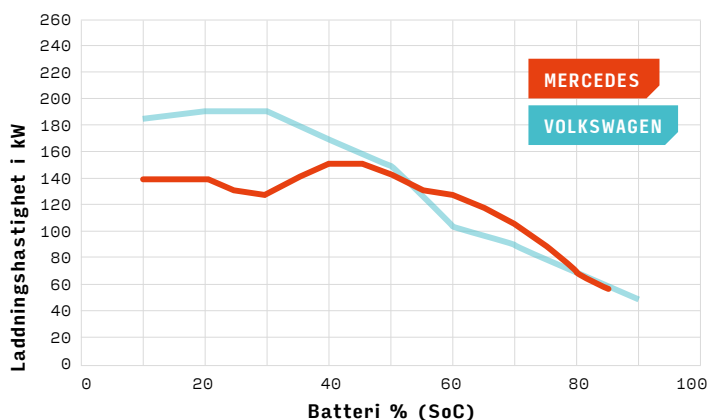
Temperatur vid provkörningen: 4 grader.

Officiell räckvidd: 614 km WLTP.

Räckvidd vid provkörningen: 420 kilometer.

Förbrukning 110 km/h: 2,2 kWh/mil.

> Utan direkt förvärmning, som är möjligt, blir det ändå en bra laddtid. 10–80 procent på 33 minuter för Mercedes.



TEKNISKA DATA

Mercedes EQE 350



- Pris:** 699 000 kr.
Batterikapacitet: 98/89 kWh (brutto/netto).
Räckvidd: 614 km (WLTP).
Snabbladdning: 170 kW.
Ombordladdning: 11/22 kW.
Drivning: Bakhjulsdrift.
Effekt: 215 kW (292 hk).
Vridmoment: 565 Nm.
0–100 km/h: 6,4 sek.
Topphastighet: 210 km/h.
Ytermått LxBxH: 495x194x151 cm.
Axelavstånd: 312 cm.
Bagage: 430 liter.
Dragvikt: 750 kg.
Tjänstevikt: 2 449 kg.
Taklast: 100 kg.
Nybilsgaranti: 2 år/
obegränsade mil.
Batterigaranti: 10 år/
25 000 mil/70 % SoH.

I KORTHET



- › Räckvidd.
- › Komfort.
- › Köregenskaper.



- › Lastutrymmen.
- › Ingen frunk.



1



2



5



3



4



6

1. Det är så här den blir, Mercedes EQE kommer inte i kombiutförande.
2. Laddlucka med bra skydd för DC-laddning. Placerad höger bak. Krångligt för den som vill ladda på Teslas stationer.
3. Brevinkast, hade varit bra med en halvkombilucka.
4. Ingen frunk, omöjligt att öppna motorhuv. Fiffigt då med sidolucka för spolarvätska.
5. Komfortstolar med massage är tillval.
6. Visst, det är bra med utrymmen bak, men inte lika luftigt som i Volkswagen ID7.



FÖRARMILJÖ

Volkswagen ID7 Välutrustad i grundpaketet

1. Framstolar med massagefunktion, ingår i startpaketet. Eluppvärmda. Justerbart lårstöd.
2. Uppvärmbar ratt, med sladdringa kontroller.
3. Klimatanläggning, Air Care Climatronic, med 3-zons reglering.
4. Luckan över mittkonsolen är delad. Två USB-C-uttag och trådlös laddning av mobiltelefon.
5. Ambientbelysningen kommer med hela 30 färger.

EURO NCAP

Så säker är
VW ID7

Krocktest utfört 2023.

Skydd av vuxna: 95 %

Skydd av barn: 88 %

Fotgängare: 83 %

Förarstöd: 80 %

Antal stjärnor:



LADDKURVA

Laddar 10 till 80 procent
på 28 minuter

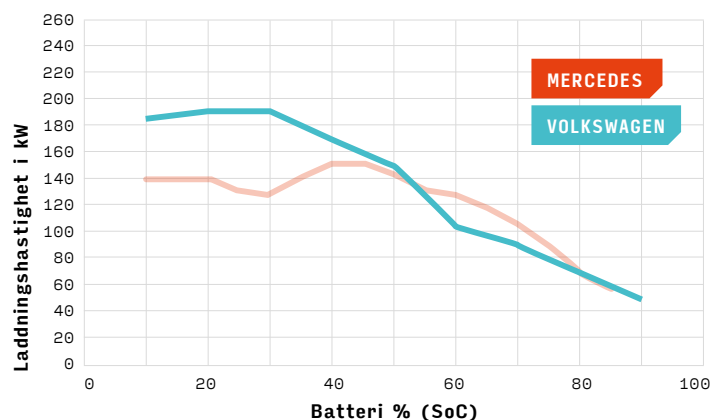
Temperatur vid provkörningen: 4 grader.

Officiell räckvidd: 618 km WLTP.

Räckvidd vid provkörningen: 370 km.

Förbrukning 110 km/h: 2,08 kWh/mil.

> ID7 laddar med högre effekt än vad Volkswagen kommunicerat. 188 kW och inte 175 kW. Från 10 till 80 procent på 26 minuter! Till 90 procent på 34 minuter.



TEKNISKA DATA

Volkswagen ID7



Pris: 654 900 kr.
Batterikapacitet: 82/77 kWh (brutto/netto).
Räckvidd: 618 km (WLTP).
Snabbladdning: 175 kW.
Ombordladdning: 11 kW.
Drivning: Bakhjulsdrift.
Effekt: 210 kW (286 hk).
Vridmoment: 550 Nm.
0–100 km/h: 6,6 sek.
Topp hastighet: 180 km/h.
Ytermått LxBxH: 496x186x154 cm.
Axelavstånd: 297 cm.
Bagage: 532–1 586 liter.
Dragvikt: 1 000 kg.
Tjänstevikt: 2 187 kg.
Taklast: 75 kg.
Nybilsgaranti: 2 år/
obegränsade mil.
Batterigaranti: 8 år/
16 000 mil/70 % SoH.

I KORTHET



- > Välutrustad.
- > Låg energiförbrukning.
- > Otroligt rymlig.



- > Ingen frunk.
- > Dålig skärmrespons.
- > Fladdrigt laddlock.



1



2



5



3



4



6

1. Ståtlig hatchback som snart kommer i kombiutförande.
2. Laddluckan öppnas uppåt, en ovanlig lösning. Däremot är gummipluggen som skyddar DC-uttget i sladdrigaste laget.
3. Lättlastat och lätt att fälla sätena med handtag bak.
4. Frunklöst, men huven måste öppnas när man ska fylla på spolärvätska.
5. Säten med både massage och eljustering. Både värme och kyla är standard.
6. Finfint baksäte, men så är hjulbasen nästan tre meter. Bra lårstöd och plats för vuxna på i alla fall 180 centimeter.

ROND 1: EKONOMI



Ventilen i Mercedes, en av de mest utskällda sådana. Hård, tunn plast.

»ALLT INGÅR, FÖRUTOM KROCKKUDDAR I BAKSÄTET«

MERCEDES EQE 350

VOLKSWAGEN ID7

ÄGANDEKOSTNAD (10 P)

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

Det blir en milkostnad på 84 kronor för Mercedes bakhjulsdrivna EQE. Det är saftigt, men då ska man komma ihåg att bilen inte har mycket utrustning. Det kan bli dyrare än så. Men prisskillnaden jämfört Volkswagen ID7 är inte stor. Det skiljer några kronor, och man ska komma ihåg att den expert vi frågade ansåg att restvärdet nog blir bättre på Mercedes än på Volkswagen ID7.

Volkswagens flaggskepp ID7 blir inte billig per mil. Den kostar 80 kronor milen att köra. Den kommer dock välutrustad från start, men vi rekommenderar att välja ett paket där DCC-chassit ingår.

6

6

UTRUSTNING (10 P)

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

Mercedes kommer i Special Edition-versionen utan adaptiv farthållare. Om man bygger den på hem-sidan. Så se upp. Den bör läggas till, och har man väl gjort det så ingår det mycket i Mercedes EQE 350 Special Edition. Man får komfortstolar, panelbelysning, MBUX-systemet, klimatanläggning och parkeringspaket. Säkerhetsmässigt ingår allt, förutom krockkuddar i baksätet som kostar 4 500 kronor extra. Men så var det det där med adaptiva farthållaren, som är ett måste för många. Ingår i ett paket som kostar 50 000 kronor. Massage kan fås för 18700 – om du köper rätt stolar.

Här är det DCC-chassit som är ett måste i tillvalslistan. Det gör bilen smidigare och betydligt skönare att köra och åka i. I övrigt finns nu en Pro Edition där komfortstolar med massage ingår, och även ambient-belysning och mycket tillval. Volkswagen vinner den här ronden. De säljer en i stort sett komplett bil för instegspriset.

6

7

LADDKOSTNAD (5 P)

4927 KR/ÅR

4482 KR/ÅR

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

Både Mercedes EQE 350 och Volkswagen ID7 är bilar med låg förbrukning. Det är inga rekord vi talar om, det finns snålare bilar i den här storleken (Tesla Model S). Men det blir en laddkostnad per månad på 410 kronor.

Volkswagen ID7 är likt Mercedes EQE 350 strömsnål och hamnar på strax under 500 kronor i månaden i energikostnad. Bra.

4

4

18/25

TOTALPÖÄNG ROND 1
EKONOMI

17/25

ROND 2: KÖREGENSKAPER

MERCEDES EQE 350

VOLKSWAGEN ID7

ATT KÖRA (10 P)

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

Körningen blir i sig en upplevelse i Mercedes EQE 350, styrningen är precis och responsiv. Men visst känner man att den är byggd för ännu mer prestanda, den som en gång kört AMG 53-versionen av EQE vet vad den är kapabel till. Med paddlarna bakom ratten blir det lätt att hitta rätt nivå av rekuperering.

Volkswagens ID-modeller har nu uppgraderats med starkare motorer. De extra 60 kW som nu bestyckar de bakhjulsdrivna modellerna ger sammanlagt 210 kW att köra med. Och det är välbehövligt. Tajt styrning, bra respons. Bra!

8 7

KÖRASSISTENTER (10 P)

- > Hur fungerar filhållning, hastighetsvarning, trötthetsvarnare och andra system som börjar bli krav?
- > Är farthållaren smidig?
- > Finns regnsensor och helljusautomatik?

Fint system för filhållning, som ingår i utrustningspaket. Väljer man grundversionen får man ett system som petar in dig i rätt fil. Lätt att stänga av stödsystemen, som exempelvis varnar för att du kör 1 km/h för fort.

Inte riktigt lika smidig lane assist som Mercedes erbjuder. Men å andra sidan ingår allt i standardpaketet. Avancerade varningssystem för exempelvis trötthet.

8 7

SMIDIGHET (5 P)

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

Vill man ha en smidig EQE 350 bör man välja till fyrhjulsstyrningen. Det finns två steg här, ett med 4 grader och ett med 10 grader. Ska du välja, välj den senare, det är en fin upplevelse. Men det kostar. Mercedes EQE 350 går att göra tystare med akustikrutor som tillval. Det är full pott i komfortdelen.

ID7 är otroligt smidig i stan, med liten vändcirkel för sin storlek. Med DCC-chassit blir bilen också komfortabel. Men den når inte upp till Mercedes nivå.

5 4

21/25

TOTALPOÄNG ROND 2
KÖREGENSKAPER

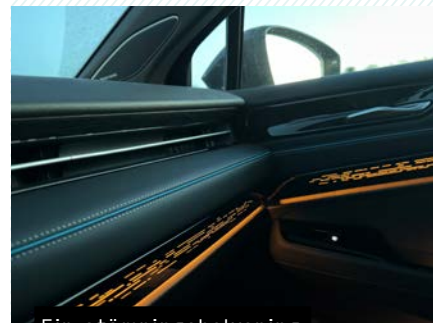
18/25



Halkigt på ratten, med många val. Inte så elegant.



Rejäl karta framför ratten om man vill, underbart tycker vår karttokige testare Johan Stenvall.



Fin stämningsbelysning med 30 färger att välja mellan i ID7.

ROND 3: PLATS & PRAKTICALITET

MERCEDES EQE 350

VOLKSWAGEN ID7

ERGONOMI (10 P)

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

Mercedes har fått till mycket när det kommer till hur skärmen fungerar och hur din telefon interagerar med bilen. Riktigt bra.

Här har Volkswagen en bit kvar, det är många undermenyer och kartan är inte lätt att tyda. Man vill mycket, men får inte alltid till det. Det spökar med Spotifyanvändningen när vi kör, andra användare tar plötsligt över trots att vi tar bort alla andra användare. Skärmen reagerar inte alltid när man trycker på den. Liten detalj kan tyckas, men ack så irriterande när man är stressad i trafiken.

8

6

UTRYMMEN (10 P)

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

Stolarna är som moln, Mercedes EQE 350 är den av de två bilarna vi mår bästa av att kliva ut ur efter någon timmes motorvägskörning. Baksätet är dock lite klen i jämförelse med ID7.

Gigantiska utrymmen i baksätet. En härligt luftig bil. Elbilsarkitektur i sin prydad. Det är så här en e-bil ska byggas, kort överhäng, och fina kupéutrymmen.

7

9

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.

Sedanlucka ger inte optimalt packningsutrymme. Att den sen bara rymmer 430 liter när bilar i mindre storleksklasser ofta har över 500 liter är ingen hit. Klen dragvikt på 750 kilo bidrar till att EQE 350 inte är någon storlastare.

Härlig halvkomobilucka ger perfekta lastutrymmen, vi kastar in en cykel och kan ändå få med en passagerare i baksätet. 1 200 kilo är max släpvikt. Lite klen med tanke på den kraftigare motorn som ID-bilarna har, och med förstärkt bakvagn. Volkswagen meddelar att de jobbar på att öka släpvikten, men om det blir retroaktivt är osäkert (inte troligt). Frunklöst blir en minuspunkt.

2

4

17/25

TOTALPOÄNG ROND 3

PLATS & PRAKTICALITET

19/25



Lätt att fälla säten i ID7.



Hit ska man för att stänga av stödsystem.



Massagestolar ingår i grundpaketet.

ROND 4: ELBILSEGENSKAPER

MERCEDES EQE 350

VOLKSWAGEN ID7

RÄCKVIDD (10 P)

42 MIL

37 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

Mercedes EQE passerar 40-milsgränsen med en marginal på två mil. Det är alltså vårt hårda motorvägstest med varierande hastighet på 110 och 120 km/h i konstant fart. Det var plus fyra grader. Det ger höga poäng.

Volkswagen ID7 kunde inte ta sig över 40-milagränsen, men det kommer en variant med större batteripack på nästan 10 kWh mer som nog kommer att klara det. Som det är nu blev det 37 mil på motorvägstestet. Vårt att nämna är att snåla Tesla Model 3 LR klarade 38 mil i ungefär samma temperatur. Så Volkswagen har lyckats bra med att få ner energiförbrukningen.

8

7

LADDNING (10 P)

- > Hur ser laddkurvan ut i verkligheten, och vad blir tiden?
- > Finns fungerande batteriklimatisering?
- > Är laddluckan bra placerad?
- > Finns det V2L?

Det finns förvärmning av batteriet, men EQE klarar även att ladda med hög kapacitet i några plusgrader. Vi når 80 procent på 33 minuter. Laddluckan är placerad på sämsta möjliga ställe om man vill ladda på Teslas superchargerstation. Ingen V2L. Bra att möjligheten för 22 kW-laddning finns. Dock inte standard.

Volkswagen ID7 är förberedd för att ge ström till nätet. När det blir möjligt återstår att se. Men här ligger man i framkant. Bilen laddar också bättre än specifikationerna, som säger att maxkapacitet är 175 kW. Vi nådde 188 kW. Till 80 procent tog det 26 minuter. I några plusgrader, det är riktigt bra. Till 90 procent laddade vi på 34 minuter.

6

7

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? Rimlig respons-

Appen är full av användbar funktionalitet, med bra responstid. Den är även grafiskt tilltalande.

Appen har förbättrats, man kan ställa förvärmning, hitta bilen och de mest grundläggande funktionerna som man behöver är på plats.

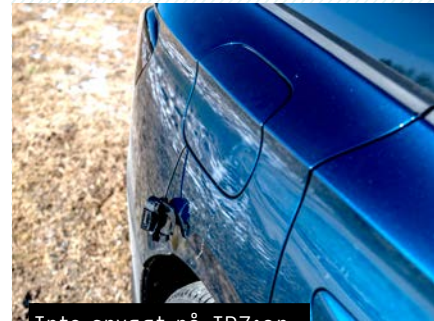
5

4

19/25

TOTALPOÄNG ROND 4
ELBILSEGENSKAPER

18/25



Inte snyggt på ID7:an.



Cykel och en passagerare i baksätet ryms i ID7. Går inte att göra i Mercedes.

>>ID7 LADDAR OCKSÅ BÄTTRE ÄN SPECIFIKATIONERNA, SOM SÄGER ATT MAXKAPACITET ÄR 175 KW.<<



SLUTBETYG

Mercedes EQE

VW ID7

ROUND FÖR ROUND

Ekonomi (25)	18	17
Köregenskaper (25)	21	18
Plats & praktikalitet (25)	17	19
Elbilsegenskaper (25)	19	18
TOTALSUMMA (100)	75	72
TOTALPLACERING	1	2

VINNAREN ÄR ... Mercedes EQE 350

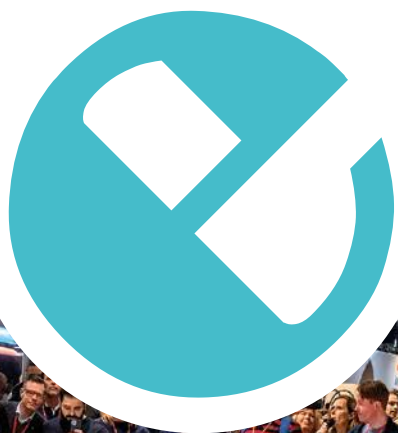
Ja, den vann. Det är kanske inte så konstigt, det är ju ändå en bil i en annan kategori, men prismässigt ligger Volkswagen numera så nära premiumbilarna att de får stå ut med att bli utmanade av lyxåk. Men det är ingen stor seger. Tvärtom, det är kantboll för Mercedes. Några saker talar till dess nackdel. Dels är det de klena lastutrymmena och de dyrare tillvalen som ställer till det för Mercedes och inte gör vinsten

så självklar som man kanske kunde tänka sig. Men köregenskaper och komfort gör den till en tuff utmanare.

Så frågan man ska ställa sig är: Är jag en lastare eller en glidare? Är man lastare och behöver en familjebil, ja då är ID7 ett bra val. Den kommer dessutom som kombivariant med ännu mer utrymme för den som behöver. Men Mercedes EQE har mer själ, mer känsla. En annan division, helt enkelt. ✘



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.



Lotus Eletre.

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 Q6 e-tron	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
Pris (från)	885 000 kr	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
Batterikapacitet	95 kWh (netto)	95/114 kWh	95/114 kWh	81,1 kWh (netto)	81,2 kWh (netto)	81,2 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	623 km (WLTP)	410/433 km	415/450 km (WLTP)	493/415 km (WLTP)	496/455 km (WLTP)	483 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	270/11 kW	150/170 /11 (22 tillval)	150/170 / 11 kW	205/11 kW	205/11 kW	205/11 kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	285 kW	250/370 kW	250/370 kW	250/400 kW	250/442 kW	250 kW
Acc. 0-100 km/h	5,9 sek	7,0/5,1 sek	6,0/4,5 sek	5,7/3,9 sek	6,0/3,8 sek	6,1 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	477x199x165	492x198x163	492x197x162	478x185x145	506x190x152	506x190x152
Bagageutrymme (liter)	526 + frunk 64	569	528	470	490	570-1 700
Dragvikt (kg)	2 400	1 800	1 800	1 600	1 500/2 000	1 500
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 i7 eDrive50/M70	 BMW iX1	 BMW iX2	 BMW iX3	 BMW iX	 BYD Atto 3
Pris (från)	1 321 100/1 878 400 kr	640 500 kr	659 000 kr	699 000 kr	876 800–1 447 500 kr	532 900 kr
Batterikapacitet	101,7 kWh (netto)	64,8 kWh (netto)	64,8 kWh (netto)	73,9 kWh (netto)	76/111,5 kWh (brutto)	68,40 kWh
Deklarerad räckvidd	571/489 (WLTP)	417 km (WLTP)	416 (WLTP)	461 km (WLTP)	435–497 (WLTP)	420 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	195/22 kW	130/22 kW	130/22 kW	150/11 kW	150–195/11–22 kW	80/11 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven
Motoreffekt	335/485 kW	230 kW	230 kW	210 kW	240/385/455 kW	150 kW
Acc. 0–100 km/h	5,5/3,7	5,6 sek	5,6 sek	6,8 sek	6,1–3,8 sek	7,3 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	539x219x154	450x185x164	455x185x156	472x189x167	495x223x169	445x187x161
Bagageutrymme (liter)	500	490	525	510	500	440
Dragvikt (kg)	2 000	750	1 200	750	2 500	–
Nybilsgaranti*	2 år	2 år	2 år	2 år	2 år	4 år

PERSONBILAR

Märke >	 BYD Dolphin	 BYD Han	 BYD Seal	 BYD Tang	 Cadillac Lyriq	 Citroën ë-Berlingo M/XL
Pris (från)	359 900 kr	830 000 kr	559 900 kr	833 000 kr	906 700 kr	519 900/539 900 kr
Batterikapacitet	44,9/60,4 kWh (netto)	85,4 kWh	82,5 kWh (netto)	86,4 kWh (brutto)	102 kWh	50 kWh
Deklarerad räckvidd	310/427 km (WLTP)	521 km (WLTP)	570/520 km (WLTP)	400 km (WLTP)	530 km (WLTP)	280 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	60/88 / 11 kW	120/6,6 kW	150/11 kW	110/7 kW	190/11 kW	100/11 kW
Drivning	Framhjulsdrift	Fyrhjulsdriven	Bak-/Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven
Motoreffekt	70–150 kW	380 kW	230/390	380 kW	373 kW	100 kW
Acc. 0–100 km/h	–/7,0 sek	3,9 sek	5,9/3,8 sek	4,6 sek	5,3 sek	11,7 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	429x177x157	500x191/150	480x188x146	487x195x173	500x220x162	440/475x185x188
Bagageutrymme (liter)	345	410	400	235	793	983/1 538
Dragvikt (kg)	–	–	–	750	1 600	750
Nybilsgaranti*	4 år	4 år	4 år	4 år	–	5 år/10 000 mil

PERSONBILAR

Märke >	 Citroën ë-C4/ë-C4 X	 Citroën ë-Spacetourer	 Cupra Born	 DS 3 e-Tense	 Fiat 500 electric	 BYD Dolphin
Pris (från)	514 990/534 990 kr	689 990 kr	479 900/541 900 kr	550 000 kr	389 900/444 900 kr	359 900 kr
Batterikapacitet	50 kWh	50 kW	58/77 kWh	54 kWh (brutto)	24/42 kWh	44,9/60,4 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	357 km (WLTP)	330 km (WLTP)	425/545 km (WLTP)	396 km (WLTP)	190/320 km (WLTP)	310/427 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	100/11 kW	100/11 kW	120/11 kW	100/11 kW	50–85/11 kW	60/88 / 11 kW
Drivning	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdrift
Motoreffekt	100 kW	100 kW	150/170 kW	115 kW	70/87 kW	70–150 kW
Acc. 0–100 km/h	9,7 sek	11,7 sek	7,3–6,6 sek	9,0 sek	9 sek	–/7,0 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	435x203x152	530x192x189	432x181x154 cm	412x180x153	363x190x153	429x177x157
Bagageutrymme (liter)	380	989	385	350	185	345
Dragvikt (kg)	–	1 000	–	–	–	–
Nybilsgaranti*	5 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil	2 år	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	4 år

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

MARKNADSÖVERSIKT

PERSONBILAR



Märke >	Fisker Ocean	Ford Mustang Mach E/GT	GWM ORA	Honda e:NY1	Hongqi E-HS9	Hyundai Kona Electric
Pris (från)	709 900 kr	539 900/749 900 kr	414 900 kr	499 900 kr	1 099 000 kr	479 900/514 900 kr
Batterikapacitet	113 kWh (brutto)	70/91 kWh	48 kWh (brutto)	68,8 kWh (brutto)	99–120 kWh	48,4/65,4 kWh
Deklarerad räckvidd	707 (WLTP)	400–610 km (WLTP)	310 km (WLTP)	412 km (WLTP)	465–515 km (WLTP)	377/512 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	250/11 kW	110–150/11 kW	70/11 kW	78/11 kW	140/11 kW	100w/11 kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven
Motoreffekt	420 kW	198/358 kW	126 kW	150 kW	320/405 kW	115/160 kW
Acc. 0–100 km/h	3,9 sek	6,2–4,4 sek	8,3 sek	7,6 sek	4,9/6,5 sek	8,8/7,8 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	477x198x163	471x188x163	424x182x160	439x179x158	521x201x173	436x183x158
Bagageutrymme (liter)	476	322 + frunk 100	228	361	438	466
Dragvikt (kg)	1 820	750	–	–	1 500	300/750
Nybilsgaranti*	6 år/10 000 mil	5 år	5 år	3 år/10 000 mil	5 år	5 år

PERSONBILAR



Märke >	Hyundai IONIQ 5	Hyundai IONIQ 6	Jaguar i-Pace EV400	Jeep Avenger	Kia EV 6	Kia EV 9
Pris (från)	569 900/604 900 kr	584 900 kr	1 215 900 kr	469 900 kr	639 900 kr	807 900 kr
Batterikapacitet	58/77,4 kWh	53 kWh	90 kWh	54 kWh (brutto)	77,4 kWh	105 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	384–507 km (WLTP)	429 km (WLTP)	408 km (WLTP)	404 km (WLTP)	484–504 km (WLTP)	465 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	220/11 kW	239/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	239/11 kW	250/11 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven
Motoreffekt	125–239 kW	111 kW	294 kW	115 kW	168–239 kW	283 kW
Acc. 0–100 km/h	5,2–8,5sek	8,8 sek	4,8 sek	9,0 sek	7,3–5,2 sek	5,3 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	464x189x164	486x188x150	468x201x157	408x198x153	468/188/155	501x198x176
Bagageutrymme (liter)	527+frunk 57	401	505	355	480+frunk 20–50	333
Dragvikt (kg)	750/1 600	750	750	–	1 600	2 500
Nybilsgaranti*	5 år	5 år	3 år	3 år/10 000 mil	7 år/15 000 mil	7 år/15 000 mil

PERSONBILAR



Märke >	Kia Niro EV	Lexus RZ 450E	Lexus UX 300E	Lotus Eletre	Lotus Emea	Maxus Euniq5 MPV
Pris (från)	530 500 kr	759 000 kr	629 900 kr	1 130 990 kr	1 313 480 kr	594 900 kr
Batterikapacitet	64 kWh	71,4 kWh (brutto)	54,3 kWh	109 kWh (netto)	109 kWh (netto)	77 kWh
Deklarerad räckvidd	460 km (WLTP)	395 km (WLTP)	315 (WLTP)	600 km (WLTP)	500–610 km (WLTP)	360 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	100/11 kW	150/11 kW	50/6,6 kW	350/22 kW	350/22 kW	60 kW/ 6,6 kW
Drivning	Framhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven
Motoreffekt	150 kW	230 kW	150 kW	450 kW	450 kW	130 kW
Acc. 0–100 km/h	7,8 sek	5,6 sek	7,5 sek	4,5 sek	4,2 sek	9,5
Yttermått, LxBxH (cm)	442x183x157	481x190x164	450x184x155	510x202x163	514x200x146	483x183x180
Bagageutrymme (liter)	475 + frunk 20	522	367	688+46	509	485
Dragvikt (kg)	750	–	Ej dragkrok	2 250	–	400
Nybilsgaranti*	7 år/15 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil	5 år/10 000 mil

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

PERSONBILAR



Märke >	Maxus Euniq6 SUV	Maxus Mifa 9	Mazda MX-30	Mercedes EQA	Mercedes EQT	Mercedes EQB
Pris (från)	589 900 kr	949 900 kr	415 900 kr	549 900 kr	549 900 kr	559 900 kr
Batterikapacitet	70 kWh (netto)	90 kWh (netto)	35,5 kWh	66,5/70,5 kWh (netto)	45 kWh (nett)	66,5/70,5 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	354 km (WLTP)	430 km (WLTP)	200 km (WLTP)	435-529 km (WLTP)	282 (WLTP)	419-503 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	70/7,2 kW	120/11 kW	50/11 kW	112/11 kW	80/22 kW	112/11 kW
Drivning	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fram-/fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fram-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	130 kW	180 kW	107 kW	140/168 kW	90 kW	140/168 kW
Acc. 0-100 km/h	9,5 sek	9,2 sek	9,7 sek	7,7/8,6 sek	11,6 sek	8,0/8,9 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	474x186x174	527x200x184	440x204x157	446x183x162	449x186x182	468x183x167
Bagageutrymme (liter)	754	466+55	350	340	550	465-495
Dragvikt (kg)	400	1 000	-	750/1 800	1 500	-
Nybilsgaranti*	5 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	2 år	2 år	2 år

PERSONBILAR



Märke >	Mercedes EQE	Mercedes EQE SUV	Mercedes EQS	Mercedes EQS SUV	Mercedes EQV lång/ extralång	MG Marvel R
Pris (från)	699 000 kr	899 000 kr	1 099 000 kr	1 399 000 kr	963 600/974 600 kr	539 990 kr
Batterikapacitet	90,6 kWh (netto)	90,6 kWh (netto)	122 kWh (brutto)	122 kWh (brutto)	90 kWh	70 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	660-525 km	541 km (WLTP)	729 (WLTP)	511 km (WLTP)	353 km (WLTP)	402/370 km
Snabb-/normalladdning	170/11 kW	170/22 kW	200/22 kW	200/22 kW	110/11 kW	94/11 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	215-460 kW	215 kW	265 kW	330 kW	150 kW	132/212 kW
Acc. 0-100 km/h	6,4-3,5 sek	6,6 sek	6,1	5,3 sek	12,1 sek	7,9/4,9 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	495x210x149	486x194x168	522x213x151	513x196x172	514/537x224x191	467x210x162
Bagageutrymme (liter)	430	520	610	645	1 030	357+ frunk
Dragvikt (kg)	750	1 800	750	1 800	750	750
Nybilsgaranti*	2 år	2 år	2 år	2 år	2 år	7 år/15000 mil

PERSONBILAR



Märke >	MG ZS EV	MG 4	MG 4 XPOWER	MG 5	Mini Cooper E/SE	Mini Countryman
Pris (från)	412 990 kr	329 990 kr	489 990 kr	404 290 kr	384 900/431 900 kr	529 400 kr
Batterikapacitet	68,3 kWh (netto)	61,7 kWh (netto)	64 kWh (brutto)	61,1 kWh	40,7/54,2 kWh (brutto)	66,5 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	440 km (WLTP)	435 km (WLTP)	385 (WLTP)	380 km (WLTP)	305/402 (WLTP)	433 (WLTP)
Snabb-/normalladdning	92/11 kW	135/11 kW	140/11 kW	87/11 kW	75/95 / 11 kW	130/22 kW
Drivning	Framhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Fyrhjulsdriven
Motoreffekt	115 kW	150 kW	320 kW	115/130 kW	135/160 kW	230 kW
Acc. 0-100 km/h	8,2 sek	7,9 sek	3,8 sek	8,3 sek	7,3/6,7 sek	5,6 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	432x181x165	429x184x150	429x184x151	460x182x154	i.u.	443x184x155
Bagageutrymme (liter)	448	350	363	479	i.u.	460
Dragvikt (kg)	500	500	500	500	i.u.	1 200
Nybilsgaranti*	7 år/15000 mil	7 år/16 000 mil	7 år/15 000 mil	7 år/15 000 mil	2 år	2 år

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

MARKNADSÖVERSIKT

PERSONBILAR



Märke >	NIO EL6	NIO EL7	NIO ETS	NIO ETS Touring	NIO ET7	Nissan Ariya
Pris (från)	639 000 kr + pren	839 000 kr + pren	556 000 kr + pren	576 000 kr + pren	799 900 kr + pren	513 500/720 700 kr
Batterikapacitet	75/100 kWh	75/100 kWh	75/100 kWh	75/100 kWh	75/100 kWh	63/87 kWh
Deklarerad räckvidd	529 km (WLTP)	391/509 km (WLTP)	456/590 km (WLTP)	435 (WLTP)	580 km (WLTP)	403-533 km
Snabb-/normalladdning	406 kW	140/11kW	140/11 kW	140/11 kW	130/11 kW	130/7,4kW
Drivning	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Fram-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	360 kW	480 kW	360 kW	360 kW	480 kW	160-290 kW
Acc. 0-100 km/h	4,5 sek	3,9 sek	4 sek	4,0 sek	3,8 sek	5,1 -7,5sek
Yttermått, LxBxH (cm)	485x199x170	491x198x172	479x196x150	479x196x150	510x220x150	459x217x166
Bagageutrymme (liter)	579	363	386	450	363	488/415
Dragvikt (kg)	1 200	2 000	1 400	1 400	2 000	750/ 1 500
Nybilsgaranti*	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil	5 år/15 000 mil	3 år/ 10 000 mil

PERSONBILAR



Märke >	Nissan Leaf	Nissan Townstar	Opel Combo-e Life	Opel Corsa-e	Opel Mokka-e	Opel Zafira-e life
Pris (från)	379 700/461 070 kr	545 490 kr	504 900 kr	499 900 kr	524 900 kr	659 900 kr
Batterikapacitet	39 kWh/59 kWh	45 kWh (netto)	50 kWh	50 kWh	50 kWh	75 kWh
Deklarerad räckvidd	285/385 km (WLTP)	285 (WLTP)	280 km (WLTP)	330 km (WLTP)	318 km (WLTP)	330 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	50-100/6,6 kW	80/22 kW	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW
Drivning	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven
Motoreffekt	110/160 kW	90 kW	100 kW	114 kW	100 kW	100 kW
Acc. 0-100 km/h	7,9/7,3 sek	11,6 sek	11,7 sek	8,1 sek	8,1 sek	12,1 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	449x179x154	449x186x186	440 alt.475x192x188	406x196x143	415x198x153	495 alt 540 x220x189
Bagageutrymme (liter)	420-435	550	571-806	309	350	Uppgift saknas
Dragvikt (kg)	Ej dragkrok	1 500	750	-	-	1 000
Nybilsgaranti*	3år/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-208	Peugeot e-2008	Peugeot e-Rifter	Peugeot e-Traveller	Polestar 2	Polestar 3
Pris (från)	509 900 kr	589 900 kr	539 900 kr	689 900 kr	559 000 kr	970 000 kr
Batterikapacitet	51 kWh (netto)	51 kWh (netto)	50 kWh	75 kWh	69/82 kWh	111 kWh
Deklarerad räckvidd	400 km (WLTP)	406 km (WLTP)	273 km (WLTP)	330 km (WLTP)	518-654 km (WLTP)	610 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	100/11 kW	135-205/11 kW	250/11 kW
Drivning	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Framhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven
Motoreffekt	115 kW	115 kW	100 kW	100 kW	200-350 kW	360 kW
Acc. 0-100 km/h	8,1 sek	Uppgift saknas	Uppgift saknas	Uppgift saknas	4,2-6,4 sek	5,0 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	406x196x143	430x198x155	440 alt.475x185x188	460-530x220x189	461x186x148	490x197x161
Bagageutrymme (liter)	311	434	209/322	603-989	405 + frunk 41	484 + frunk 32
Dragvikt (kg)	-	-	750	1 000	1 500	2 200
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år	3 år

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


PERSONBILAR

Märke >	 Polestar 4	 Porsche Macan	 Porsche Taycan	 Renault Zoe	 Renault Megane E-Tech	 Renault Kangoo Family E-Tech
Pris (från)	700 000/760 000 kr	980 000 kr	1 230 000 kr	459 990 kr	409 900/449 900 kr	534 900 kr
Batterikapacitet	94 kWh (netto)	95 kWh (netto)	89 kWh (brutto)	52 kWh	40/60 kWh	45 kWh
Deklarerad räckvidd	610/580 km (WLTP)	614 km (WLTP)	592 (WLTP)	385 km (WLTP)	300–470 km	270 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	200 / 22 kW	270/11 kW	270/22 kW	50 (tillval)/22 kW	85–130/22 kW	80/22 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven	Framhjulsdreven
Motoreffekt	200/400 kW	285 kW	300 kW	80/100 kW	96–160 kW	90 kW
Acc. 0–100 km/h	7,1/3,8 sek	5,2 sek	4,8 sek	11,9/9,5 sek	7,4–10,5 sek	12,6 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	484x201x153	478x194x162	496/197/138	408x194x156	420x177x150	449x192x184
Bagageutrymme (liter)	526 + frunk 15	540 + frunk 84	407 + frunk 84	338	440	850
Dragvikt (kg)	1 500/2 000	2 000	–	–	500/900	1 500
Nybilsgaranti*	3 år	2 år	2 år	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil

PERSONBILAR

Märke >	 Renault Scenic e-tech	 Skoda Enyaq	 Smart #1	 Smart #3	 Subaru Solterra	 Tesla Model 3
Pris (från)	464 900/549 900 kr	559 900 kr	419 900 kr	429 900 kr	579 900 kr	519 170/609 170 kr
Batterikapacitet	60/87 (netto)	85 kWh (netto)	49 kWh (netto)	49/66 kWh (brutto)	64 kWh (netto)	60/78 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	428/609 km (WLTP)	560 km (WLTP)	310 km (WLTP)	415/455 km (WLTP)	465 km (WLTP)	513/629 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	130/150 / 22 kW	135/175 / 11 kW	130/22 kW	130/150 / 7,4/22 kW	150/6,6 kW	170–250/11 kW
Drivning	Framhjulsdreven	Bak-/fyrhjulsdreven	Bakhjulsdreven	Bak-/fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Bak-/fyrhjulsdreven
Motoreffekt	170/220 kW	150/210 kW	200 kW	200–315 kW	160 kW	208/366 kW
Acc. 0–100 km/h	8,6/7,9 sek	6,7 sek	6,7 sek	5,8/3,7 sek	6,9 sek	6,1/4,4 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	447x186x157	465x188x162	427x182x164	440x184x156	469x186x165	472x193x144
Bagageutrymme (liter)	545–1 670	585	323	370 + frunk 15	441	682
Dragvikt (kg)	1 100	1 000/1 200	–	0/1 600	750	1 000
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	3 år	3 år	3 år	3 år	4 år/8 000 mil

PERSONBILAR

Märke >	 Tesla Model Y	 Tesla Model S/ Model S Plaid	 Tesla Model X/ Model X Plaid	 Toyota bz4X	 Toyota Proace City Verso	 Volvo EX30
Pris (från)	524 170/614 170 kr	1204 170/1354 170 kr	1299 170/1454 170 kr	549 900/569 000 kr	601 900 kr	429 000 kr
Batterikapacitet	Ca 60/80 kWh	ca 95 kWh (netto)	ca 95 kWh (netto)	71 kWh (netto)	46,3 kWh (netto)	51 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	455/533 km (WLTP)	634/600 km (WLTP)	576/543 km (WLTP)	516/461 km (WLTP)	270 km (WLTP)	344 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	190–250/11 kW	250/11 kW	250/11 kW	150/6,6 kW	100/11 kW	130/11 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fyrhjulsdreven	Fram-/fyrhjulsdreven	Framhjulsdrift	Bakhjulsdreven
Motoreffekt	220–378 kW	493/760 kW	493/760 kW	150/160 kW	100 kW	200 kW
Acc. 0–100 km/h	3,7–6,9 sek	3,2/2,1 sek	3,9/2,6 sek	7,5–6,9 sek	11,2 sek	5,7 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	475x213x162	497x196x145	504x200x168	469x186x160	475x185x188	433x184x155
Bagageutrymme (liter)	854 + frunk 117	793	Uppgift saknas	452	209	318
Dragvikt (kg)	1 600	1 600	2 300	750	–	1 000 kg
Nybilsgaranti*	4 år/8 000 mil	4 år/8 000 mil	4 år/8 000 mil	3 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil	2 år

*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 EC40	Volvo EX40	Volvo EX90	Volkswagen ID3	Volkswagen ID4/5	Volkswagen ID7
Pris (från)	625 000/718 000 kr	607 000/700 000 kr	1 085 000 kr	460 000/512 900 kr	524 300/585 500 kr	654 900 kr
Batterikapacitet	70/82 kWh	70/82 kWh	111 kWh (brutto)	58/77 kWh (netto)	52/77 kWh (netto)	77 kWh (netto)
Deklarerad räckvidd	486/552 km (WLTP)	477/537 km (WLTP)	585 km (WLTP)	420/540 km (WLTP)	516-475 km (WLTP)	618 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	205/11 kW	205/11 kW	250/11 kW	120-170/11 kW	135-150/11 kW	175/11 kW
Drivning	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bakhjulsdriven
Motoreffekt	175/300 kW	175/300 kW	300 kW	150 kW	125-220 kW	210 kW
Acc. 0-100 km/h	7,3/4,7 sek	7,3/4,6 sek	5,9 sek	7,5 sek	6,2-8,5 sek	6,5 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	444x187x159	444x186x165	504x196x174	426x181x155	459x185x161	496x186x154
Bagageutrymme (liter)	419+frunk 31	419+frunk 31	310-655	385 liter	543 liter	532
Dragvikt (kg)	1 500/1 800	1 500/1 800	2 200kg	-	1 000/1 200	1 000
Nybilsgaranti*	3 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	2 år	2 år	2 år	2 år

PERSONBILAR



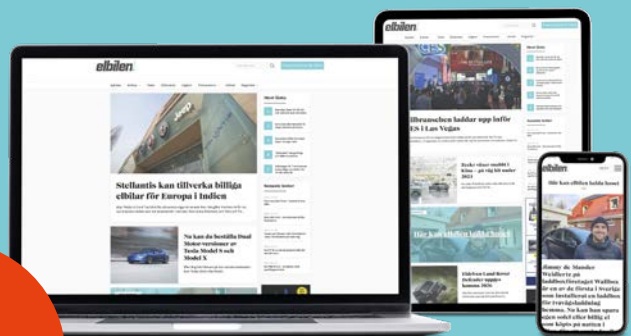
Märke >	Volkswagen ID7 Tourer	Volkswagen ID Buzz	Xpeng G9	Xpeng P7	Zeekr X	Zeekr 001
Pris (från)	659 900 kr	609 900 kr	699 900/829 900 kr	599 900/669 900 kr	529 000 kr	677 000 kr
Batterikapacitet	77 kWh (netto)	77 kWh (netto)	75,8/93,1 kWh (brutto)	82,7 kWh (netto)	69 kWh (brutto)	100 kWh (brutto)
Deklarerad räckvidd	604 km (WLTP)	422 km (WLTP)	460/570 km (WLTP)	576/505 km (WLTP)	445/425 km (WLTP)	580/620 km (WLTP)
Snabb-/normalladdning	175/11 kW	170/11 kW	260 att 300/11 kW	175/11 kW	150/22 kW	200/22 kW
Drivning	Bakhjulsdriven	Bakhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven	Bak-/fyrhjulsdriven
Motoreffekt	210 kW	150 kW	230/405 kW	203/348 kW	200 kW	200/400 kW
Acc. 0-100 km/h	6,6 sek	10,2 sek	6,4/3,9 sek	6,7/4,1	5,6/3,8 sek	7,2/3,8 sek
Yttermått, LxBxH (cm)	496x186x155	471x198x193	489x194x168	489x190x145	443x184x157	496x199x156
Bagageutrymme (liter)	545	1 121	660 (+ frunk 71)	440	362	539
Dragvikt (kg)	1 000	1 000	1 500	430	1 600	1 500/2 000
Nybilsgaranti*	2 år	3 år	5 år/12 000 mil	5 år/12 000 mil	5 år/10 000 mil	5 år/10 000 mil

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.



**Ordförande
har ordet**

På besök på Trafikutskottet – här är vår önskelista

I samband med eCarExpo i Göteborg fick jag som representant för Elbil Sverige ett erbjudande att besöka Trafikutskottet. ”Vad ser Elbil Sverige som viktigt för att påskynda utvecklingen av elbilismen?” var den inspirerande frågan. I mitten av mars besökte Björn Hoffmann och jag delar av Trafikutskottet med bland annat vice ordförande bland de närvarande.

Önskelistan är lång och dialogen kommer att fortsätta efter besöket då de olika frågorna tillskrivs olika myndigheter. Exempel på punkter är:

- Klimatbonus för privatpersoner återaktiveras, idag endast för tjänste-/förmånsbil.
- Trafikverket säkerställer utbyggnation av snabbladdning i ”vita fläckar”.
- Vid snabbladdning inför ”Idle fee” om det är kö.
- Snabbare retur reserverat belopp efter försök starta laddning men även snabbladdning på huvudväg.
- Större rutor vid laddplats för att underlätta för bl a funktionshindrade.
- Kontrollbesiktning anpassas för elbil med kontroll kablage, batterifäste etc.
- Uppkopplade bilar – ägaren får vetenskap om sparat info via t ex reg bevis.
- Skrota inte äldre bilar – prioritera nybilsförsäljning!
- Uppmuntra tillverkare 10 års garanti på elbilens högvoltbatteri – ger trygghet för elbilsköpare.
- Elektriska A-traktorer 16 års åldersgräns och 50km/h maxhastighet.
- Lägre försäkringspremie då priset inte ska baseras på bilens nypris.
- Boende i lägenhet/BRF/samfällighet får ej vägras ladda fordon, elbilsägare får själv bekosta laddmöjlighet.

- Slopa effekttariff som inte gynnar den som laddar nattetid.
- Lägre fast pris på elräkningar då elöverföring är dyr för konsument – lågförbrukare måste gynnas.
- Öppet gränssnitt i telecentral, fastighetsägaren kan se elförbrukning i realtid och hitta ”eltjuvar”.
- V2G tydlig prissättning båda håll, nätbolagen har otroligt hög marginal. V2G stöd t ex 5000 kr/år.
- Säkerställ el till laddplatser vid huvudvägar genom dubbel matning, helst förberedd för ödrift.
- Främja utvecklingen av laddstandard i Sverige som annars på längre sikt får lägre laddeffekt än övriga Europa (bakåtkompatibelt viktigt). Sverige ska följa USA och Tesla-standarderna som klarar dubbla effekten mot nuvarande CCS.
- ”Fake news” om t ex elbilar demteras.
- Ökad användning av elbilar för myndigheter, regioner och kommuner.

För dig som vill läsa mer finns text med länkar på elbilsverige.se/medlemssidan/ **medlemsinformation ✖**

INGEGERD SIKSTRÖM, ELBIL SVERIGE



Vi kräver bättre vägar!

I förra numret skrev jag om elbilens energi-effektivitet och sedan dess har jag kört i flera länder. Och jag kan konstatera: Sverige har dåliga vägar som skapar onödigt hög energiförbrukning och även många stenslott. Utöver detta håller vägarna kortare tid innan reparation måste ske. Vägverket borde skickas på kurs i Danmark, Tyskland eller Österrike. De vet hur man gör en väg bättre än de vägar vi har i Sverige.

Det är kornstorleken i vägbanans underarbete jag tänker mest på. Det är bara en skräna att den grova asfalten är bättre vid halka – så är det inte. Det enda som är bra med den grova asfalten är att den är billig att tillverka. Den skapar mer buller och är sämre både vad avser friktion och ishalka.

Bränsleförbrukningen ökar med cirka 5 procent för en personbil och 12 procent för en fullastad långtrada-re för att vi har för dåliga vägar!

Detta drabbar både privatbilisten och åkerierna och därmed oss konsumenter – vi talar om totalekonomi i samhället.

KONTAKTA MIG!

Magnus Johansson

Ordförande föreningen
Elbil Sverige.

magnus.johansson
@elbilsverige.se

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

Pigg Steps-motor lyfter Elder 20S

Visserligen är prislappen en bit över snittet för elcyklar men tack vare motorsystemet höjer sig Crescent Elder 20S över mängden.

TEXT & FOTO BJÖRN ÅSLUND



Prislappen är inte den minsta, men Crescent Elder 20S är en riktigt bra citycykel.

Elder finns i två varianter och båda dessa finns med herr- respektive damram.

Testcykeln

Elder 20S har mittmotorn Shimano Steps 6100 och ett 500 Wh-batteri. Nöjer man sig med enklare motor och komponenter finns Elder 50S.

Vi tror att cykeln passar som pendelcykel över längre sträckor i stadsmiljö. En ganska upprätt sittställning är ju att föredra i röriga gatumiljöer, men är inte optimal vid långa färder i öppen och blåsig miljö.

Motorsystemet Shimano Steps 6100 bidrar till att göra Elder 20S till en trevlig bekantskap. Även med motorn i viloläge är Elder 20S anständigt lättrampad.

Batteri i ramen är snyggt, men det krävs flera handgrepp för att lossa det. Dock kan det laddas på plats.

Växelsystemet Deore med tio växlar är väl beprövat, men kanske inte optimalt för vinterväder med salt och grus. ✘

DRIVSYSTEM

★★★★★

Mittmotorn Shimano Steps E6100 arbetar mjukt och fint, men har ordentliga

motormuskler (60 Nm vridmoment) när så behövs. När hastigheten ökar och passerar 25,8 km/h fasas motorn ut diskret.

Trots att färden mest går på lägsta läget Eco känns cykeln riktigt alert; den svarar fint och kraftfullt när vi lägger tryck på tramporna. Vi kommer till en riktigt sur backe och ökar till Normal. Utan egentlig ansträngning trampar vi oss upp.

Crescent avstår Shimanos originalbatteri och använder istället Phylions.

Då motorn är effektiv kan man säkerligen räkna med körsträckor på över 15 mil på Eco-läget.

Skärmen mitt på styret är enkel och tydlig och visar en mängd värden om färden och motorn.

BYGGKVALITET

★★★★★

Vi kan inte se några tveksamheter i byggkvalitet. Elder håller säkert länge om den behandlas väl.

UTRUSTNING

★★★★★

Tio utanpåliggande växlar. Pakethållare med AVS-koppling. Hydrauliska skivbromsar 180/160 mm. Sidostöd. Lås certifierat av SBSC.

CYKELKÄNSLA

★★★★★

Elder 20S är en välbyggd citycykel avsedd för cyklister som föredrar en upprätt position. Den finns i två storlekar, testhojen är i den mindre och känns rätt lagom för mina 177 cm.

Allting fungerar som det ska. Skivbromsar som snabbt hejdar framfarten och breda däck med grepp som bidrar till bromsförmågan.

Den dämpade framgaffeln med kort slaglängd gör dock inte så mycket nytta. Den ger ett lite mjukare nedslag när man dunsar över kanter, men inte mycket. Däremot behöver man inte låsa dämparen vid hårt ståtramp i uppförbacke.

Sadeln upplevs som rätt hård vilket kräver en hyfsat vältränad rumpa.

PRISVÄRDE

★★★★★

Här sticker det iväg ganska många tusenlappar, men man får en riktig trevlig elcykel från en seriös tillverkare (bra om det blir strul) för pengarna.

UTSEENDE

Rena fina linjer. Inget som skapar obalans i intrycket.

FAKTA

Crescent Elder 20S

Pris: 34 995 kr.

Vikt: 24,8 kilo.

Motor: Shimano Steps 6100.

Batterikapacitet: 500 Wh.

Testcykeln från: Velo & Oxygen, Nacka.

I KORTHET



- > Motorsystemet.
- > Fin cykelkänsla.
- > Bra bromsar.



- > Prisnivån.

TOTALPOÄNG:

19/25



ZIPFORCE
POWER TO YOUR BIKE

Konvertera din cykel till en elcykel med Zipforce

Den svenska innovationen för dig som älskar att cykla eldrivet, men inte vill investera i en helt ny elcykel. Med Zipforce kan du enkelt förvandla din vanliga cykel till en fullt fungerande elcykel på bara några minuter.



Zipforce Slim - för dig som vill ha en lite mindre och lättare modell - ca. 40 km räckvidd.

Zipforce Distance - för dig som vill komma lite längre på varje laddning - ca. 70 km räckvidd.



Besök butiken på Dalagatan 76 i Stockholm för gratis provcykling. Samma möjlighet finns även hos Zipforce återförsäljare över hela landet.

Vårkampanj - 15% rabatt!

Just nu erbjuder vi 15% rabatt på våra Zipforce-motorer när du handlar via vår webshop. Använd koden **ELBIL15** i kassan. Erbjudandet gäller t.o.m. 31 maj 2024 och kan inte kombineras med andra erbjudanden. Ta del av kampanjen och läs mer på zipforce.se



Svensktillverkad



Passar vanliga cyklar



Nöjda kunder



Fri frakt & fri retur



Smart val

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



Det går snabbt nu

Det går snabbt nu. Ibland lite för snabbt. Fråga bara min lokala bensinmack. Men vi tar det från början.

Ibland gör EU lite nytta. Som när de förbjöd roaming-avgifter på mobiltelefoni. Eller nu när de införde krav på kortbetalning på laddning. Sedan den 13 april i år måste nämligen alla nybyggda laddstationer för elbilar i EU skylta sina priser och acceptera betalning med kreditkort. Japp, efter årtal av SMS-koder och appar och blippar och RFID-kort och QR-koder och gud vet vad så slipper vi äntligen allt det där. I alla fall på alla nya laddstationer. De äldre har fortfarande fram till 2027 på sig att skruva dit kortläsaren. Sedan blir det lika enkelt att betala för laddning som för tankning.

Skulle jag haft en rosa träningsoverall skulle jag ha dragit den på mig och skrikit "ÄNTLIGEN!!!" i falsett. Jag har i årtal tjatat håll i huvudet på varenda laddoperatör, att vet ni vad? Kunder gillar inte krångliga appar. Kunder vill inte ha handskfacket fullt med konstiga RFID-kort. Kunder vill kunna betala med kort, precis som när man köper en kexchoklad.

Fast nu var det inte det jag skulle snacka om.

Lagom tills att laddope-

ratörerna nu tvingas fixa kortläsare har det även kommit plug and charge. Att man bara sticker in laddkabeln i bilen och den börjar ladda på en gång, utan att behöva krångla med betalning. Bilen identifierar sig själv och pengarna dras automagiskt från ens förregistrerade kort. Som Tesla har gjort i årtal.

Det finns två olika sätt att göra det: en standardiserad och en som funkar. Stolta ISO 15118-standarden har funnits i tio år, men varit så överkrånglig och komplicerad att ingen orkat implementera den. Istället tog några operatörer fram Autocharge som följer ingen standard, är mycket enklare – men funkar för de flesta elbilar.

Även om EU nu tvingar fram att man ska kunna betala med kort på laddstationer betyder det inte att operatörerna inte får ta betalt även på andra sätt. De kommer nog att acceptera både plug and charge, kortbetalning och säkert även appar av nostalgiska skäl.

Men det var inte heller det jag egentligen skulle snacka om. Halva sidan har redan gått åt, dags att jag skärper mig och berättar det jag ville. Det andra som EU nu tvingar laddoperatörerna: att visa hur mycket laddningen kostar.

I december i fjol märkte jag en stor förändring på min lokala bensinmack. Den jag åker förbi varje dag på väg

till jobbet, men som jag av förklarliga skäl inte besöker särskilt ofta med min elbil. Under de skyhöga bensin- och dieselprierna på deras skylt dök det plötsligt upp även ett pris för snabbladdning: 5,65 kronor per kWh.

"Vad trevligt, de har också skaffat snabbladdare" tänkte jag, men tänkte inte särskilt mycket mer på det. Varför ska jag snabbladda för massa pengar en kilometer från där jag bor när jag laddar mycket billigare hemma?

Så jag åkte bara förbi, dag efter dag, utan att tänka särskilt mycket mer på det. Kollade priserna lite reflexmässigt: ibland gick de upp några ören, ibland ner.

Men en vacker dag i mars (när de vackra dagarna äntligen började komma efter kalla mörka vintern) tänkte jag "nej, jag borde skämmas att jag inte ens tittat på säkert fina snabbladdaren

närmast där jag bor", så jag svängde in till macken för att beskåda vad jag får för 5,34 kronor per kWh (just den dagen). Döm om min förvåning när jag inte hittade några laddare alls! Trots att jag åkte två varv runt hela macken. Av erfarenhet började jag då leta efter hyrsläpen och lastbilarna, det är av någon anledning (usch, ingen foliehatt nu) oftast precis framför laddarna som bensinmackarna ställer dem.

Och javisst! Där fanns det! Betongfundamentet. Till och med skylten: "Endast för fordon med pågående laddning". Fast inga laddare. "De kommer kanske till sommaren", upplyste personalen mig när jag frågade.

Så i snart ett halvt år har macken lockat elbilister med sin stora fina EU-reglements-enliga skylt. "Här kan du ladda för 5,34 kronor per kWh... snart". Hoppas ingen ställer sig i kö. ❌



Ny design....



...samma prestanda

Upp till 22 kW

App-styrning med KEBA e-Mobility app

Integrerad laddkabel, 6m

Kabelhållare & kabelfäste

Tillverkad i Österrike

Prenumerera – det lönar sig!



Missa 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

#4
2024
Ute 21/5

Vi provkör Peugeot E-3008



KAN DEN UTMANA I MELLANSUV-SEGMENTET?

Njut av sommaren med en Ecoride!

För citypendlaren.
För motionären.
För livsnjutaren.



Köp våra elcyklar i våra konceptbutiker, hos våra återförsäljare eller direkt på ecoride.se!

GÖTEBORG

Butik & Verkstad
031-722 78 70
Övre Husargatan 32
413 14 Göteborg

MALMÖ

Butik & Verkstad
040-91 61 61
Storgatan 41
211 42 Malmö

STOCKHOLM

Butik & Verkstad
08-31 80 92
Hornsgatan 94
118 21 Stockholm


The Swedish E-bike Manufacturer

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)