

DRÖM / PORSCHE 911 SPEEDSTER



ALLT OM BILEN

PROV-KÖRD!



RENAULT MEGANE E-TECH ELECTRIC

Franska elbilsrevolutionen är här!

Nr 24 • 18 nov 2021, årg. 74 • teknikensvarld.se

Teknikens Värld

BEDRÄGERIFÖRSÖK

SÅ LURAS DU VIA TRANSPORTSTYRELSENS TELEFONNUMMER!

SVERIGES STÖRSTA ELBILS-TEST

ELBIL X 8

DEL 1

VI UTSER DEN BÄSTA ELBILEN I TVÅ STORLEKS-KLASSER!



DEL 1:

- Citroën ë-C4
- Fiat 500
- Honda e
- Lexus UX 300e
- Mercedes EQA
- MG ZS EV
- Opel Mokka-e
- Volkswagen ID.3

DUELLEN



TOYOTA GR YARIS MOT VOLKSWAGEN GOLF R

Flera hundra helt underbara hästkrafter och fyrhjulsdrift! Men vilken är roligast? Vi vet!

MER LÄSNING!

CUPRA BORN

FORD F-150

HONDA HR-V

E:HEV

OPEL GRANDLAND

HYBRID

TIDSAM 0.486-24

Pris 82 kr

24

Norge 99 nkr

Finland €9.9

7 13880481608208

RETURVECKA 48

SVERIGES STÖRSTA
ELBILSTEST
DEL 1 (8 AV 16 BILAR)

ELECTRIC BOYS

Det ska vara laddsladd i stället för pumphandtag. Elbilar står för en allt större del av bilförsäljningen. Därför tar testlaget ut **de nyaste och hetaste elbilarna på den svenska marknaden** just nu.

TEXT: ERIK WEDBERG, DANIEL ÖSTLUND OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: PATRIK LINDGRÉN



I detta nummer kör vi i Stockholm!



Elbilsförsäljningen har exploderat i Sverige. I september i år var var tredje nyregistrerad bil en elbil, en siffra som ställs i perspektiv av det faktum att så sent som 2017 var andelen elbilar blott en dryg procent av alla bilar som såldes då.

Sedan kom bonus malus och staten började dela ut pengar till elbilsköpare. De som i stället köpte bensin- och dieslbilar drabbades av straffskatt och snart började elbilarna klättra i statistiken.

bombmattor med eldrivna alternativ. Och det är framför allt privatkunder som köper dem, enligt branschorganisationen Bil Sweden som menar att attraktiva produktlanseringar ligger bakom.

Men hur attraktiva är de egentligen? Hur är de att leva med i längden och vad kostar de att köra och äga? För att ta reda på det har vi plockat ut 16 av de hetaste elbilarna just nu och utsatt dem för hela vår testapparat. Vi mäter och väger, kör och antecknar. I det här numret får vi möta åtta av dem, småbilar som ska lösa vardagens transportbehov utan att ge upphov till några lokalutsläpp.

PÅ STARTLINJEN har vi nykomlingar som Citroën ë-C4, Lexus UX 300e och Opel Mokka-e som ställs mot lågprisalternativ som Fiat 500 och MG ZS EV, gladlynta

Honda e, smålyxiga Mercedes EQA och Golf-mässiga Volkswagen ID.3.

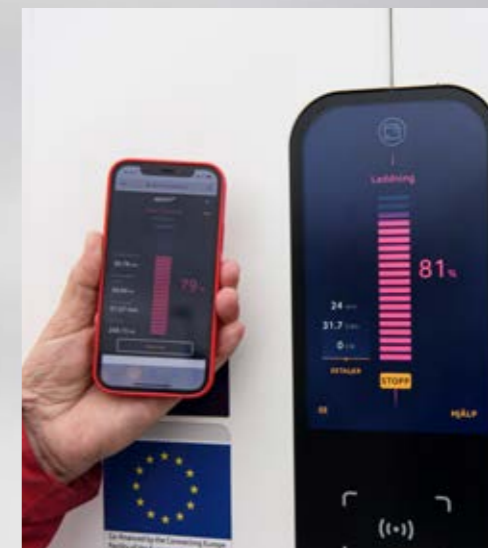
Det blir en hård kamp där vi inte bara kör en sväng runt kvarteret, utan testar egenskaperna i stadsmiljö så väl som på lands- och motorväg. Vi tar reda på hur trevliga de är att köra och åka i, hur långt de kommer på en laddning och hur mycket ström de drar, samt hur bra de är på att undvika en älg som kliver rakt upp på vägbanan.

Inte nog med det. I nästa nummer gör vi om samma sak med åtta elbilar ur den större klassen. Tillsammans med dagens test utgör de en väsentlig del av den svenska elbilsmarknaden just nu.

Men det får vänta, för nu kopplar vi ur laddsladdarna, plockar fram måttbanden, vässar pennorna och utser 2021 år bästa kompakta elbil. »



► Pannor i ljupa veck. Har bilarna verkligen dragit så här mycket el?



► Snabbast laddning får man hos Ionity och nu fungerar deras app! Men uppdateringen av laddstatusen är inte omedelbar.



► Elbilslivet vid halvsnabba laddstationer känns passé. Men hit är Lexus UX 300e förpassad med sin Chademo-kontakt.



► UX 300e bjuder på en omsluten rorarmiljö och ett hemskt, verkligen hemskt, infotainmentsystem.



► Ett löst och fladdrigt insynsskydd andas inte premium lika mycket som prislappen.



► Hög körställning och bättre kvalitetskänsla än vi har blivit vana vid i Mercedes-bilar på senare år.



► EQA är rymlig i framsätena, men baksätet är förstört av elektrifieringen.

LEXUS UX 300E

Hörni, vad duktiga vi är på att köra bil, vi människor. Har ni tänkt på det? Det kommer i alla fall vi att tänka på när vi kör Lexus UX 300e. Eller rättare sagt när vi försöker låta Lexusen köra sig själv.

Den adaptiva farthållaren med styrhjälp går inte att aktivera om man har ställt in drivlinan i B-läget som ger motorbroms vid gasuppsläpp, det lär vi oss sent omsider. När vi väl har lyckats aktivera farthållaren visar den sig vara dålig. Riktigt dålig. Styrhjälp stjälp snarare än hjälper och har svårt att hålla en rak kurs mellan vägmarkeringarna. Bilen ”stud-sar” mellan linjerna och vill oftast lägga sig obehagligt nära den streckade mittlinjen.

Det är den första bristen vi noterar hos UX 300e som lanserades senhösten 2020 och blev den första helt elektriska bilen inte bara från Lexus utan även från Toyota. Den stack ut med sin extremt långa batterigaranti på 10 år eller 100 000 mil, men också genom att framstå som passé redan vid premiären. Siffrorna talar nämligen emot UX 300e. En WLTP-räckvidd på 31,5 mil och max snabbladdningseffekt på 50 kilowatt är verkligen inget att skryta med.

Inte heller en Chademo-kontakt för snabbladdning som gör att man inte behöver bry sig om Ionitys laddstationer. Varför man nu skulle vilja ladda där, Lexusen kan ju bara ta emot 50 kilowatt. Hemmaladdningen då? Nej, även där ligger UX 300e efter. Bilens ombordladdare har bara kapacitet för enfasladdning med max 6,6 kilowatt.

ATT VARA styrd till Chademo-stolpar behöver inte nödvändigtvis vara en diskvalificerande faktor. Alla halvsnabba 50 kW-stolpar som det står MER eller Incharge på har Chademo-sladd och det är den typen av laddstationer som dominerar i Sverige i dagsläget.

Chademo är den dominerande laddstandarderna hemma i Japan, men man måste ändå undra hur Toyota/Lexus har tänkt. Varför inte erbjuda en europeisk version med CCS2-kontakt? Valet av Chademo för snabbladdning och CCS för hemmaladdning innebär dessutom att UX 300e har två luckor för laddning, Chademo på vänster, CCS på höger.

Och varför inte utveckla ett infotainment-system som inte framkallar ilska? Den 10,3

tum stora skärmen på instrumentpanelen går inte att peta på, för att navigera i menyerna måste man använda den i Lexus-sammanhang välkända petplattan med haptisk feedback. Den är hemsk. Den styr muspekaren på skärmen åt slumpvis valt håll och tar mycket fokus från körningen.

Men lugn, det finns mer att irritera sig på i UX 300e. Den är långt ifrån testets minsta bil, men en av de trängre. Baksätets ben- och huvudutrymme är i absolut minsta laget, bagageutrymmet trängre än i jämnstora konkurrenter och även i framstolarna är känslan trång. Man sitter nära taket i en liten stol utan lärstöd och mittkonsolen känns bred.

ÄVEN PÅ ekonomisidan ser det dystert ut för Lexus första elbil. 579 900 kronor är instegspris och det räcker för att köpa en betydligt bättre elbil. En med snabbare laddning, längre räckvidd och större utrymme.

Ljudnivån och fjädringskomforten är dock okej, det skriver vi upp på plussidan och konstaterar att eldriftens tysta och polerade gångkultur passar Lexus kärnvärden perfekt.

MERCEDES EQA 250

Elbilar lockar många med en känsla av att vara något fräsch, modernt och annorlunda. Det räcker att lyfta på motorhuven för att se att Mercedes EQA 250 inte motsvarar de förväntningarna. Det här ser ut och känns som en förbränningsmotorbil ombyggd till en elbil. Det är det också.

Precis som EQC är EQA en elektrifierad variant av originalbilen. GLC blev EQC, GLA blev EQA och GLB blev EQB. Det är först med de stora sedanerna EQE och EQS Mercedes har börjat från början och konstruerat dem som elbilar från grunden.

Med EQC maskerade Mercedes ursprunget bättre, men nu ser man det tydligt, det här är en Mercedes GLA. Karossen med sina markerade hjulhus känns igen. Grillens plana utseende är nytt för EQA och elbilen har även LED-strålkastare och en ljuslist som förbinder de båda strålkastarna. Även bakljusen ”sitter ihop” genom en LED-list.

STORLEKSMÄSSIGT LIGGER EQA mitt emellan Volkswagen ID.3 och ID.4, men pris och statismässigt är den närmare Lexus UX 300e.

För lyxen att köra en bil med märket Lexus eller Mercedes i fronten får man betala i runda slängar 100 000 kronor mer än en bil med Citroën- eller Volkswagen-märke, och det ser vi ingen anledning till att göra.

Den underliggande plattformen som kallas MFA2 har plats för stora batterier, 79,8 kilowattimmar i bruttokapacitet närmare bestämt, men problemet är att de inte riktigt får plats. Batteripaketet sitter monterat under baksätet och under golvet, vilket har tvingat Mercedes att höja golvet för att all teknik ska få plats. Detta innebär att bagagevolymen är mindre än i GLA med baksätet uppfällt. EQA redovisas för 340 liter mot 435 liter för GLA (1320 mot 1430 med fällda säten).

MEDAN GLA har närmast klassledande baksätesutrymme är EQA något av en pina att sitta baktill i. Fötterna kilas fast under stolen framför och låren får bara halvdant stöd av dynan, på grund av det högre golvet. Dessvärre en tydlig eftergift för att Mercedes använt en existerande plattform, som inte är framtagen för eldrift. Baksätet är dock 40/20/40-delat.

Tack för det!

Precis som UX 300e är EQA usel på att köra sig själv. Den adaptiva farthållaren vet sällan var på kartan den är, bromsar omotiverat för imaginära faror, läser fel på varannan hastighetsskylt och vinglar mellan filmarkeringarna. Återigen får vi ett bevis på att vi människor är förhållandevis superduktiga på att köra bil. Datorerna har långt kvar tills de når vår nivå.

EQA 250 tar sig iväg från stillastående på ett effektivt och odramatiskt sätt. Det känns effektivt, men inte lika spänstigt som många konkurrenter. Hög vikt, hög kaross och framhjulsdraft kan vara förklaringen. EQA finns även i utföranden med mer effekt och fyrhjulsdraft; EQA 300 4Matic med 228 hk och EQA 350 4Matic med 292 hästkrafter. Då får man mer brus i kuggarna, men då drar också prisbilden iväg. Toppversionen kostar från 603 900 kronor och har endast några kilometers längre räckvidd än EQA 250.

Vi ser fram emot första testet av EQE och EQS, först då tror vi att Mercedes blir riktigt konkurrenskraftiga på elbilsmarknaden. »

► Se bara framåt, titta aldrig bakåt. Citroën ë-C4 har former som inte sätter sikten främst.



► Tvåkrad ratt med diffus känsla är helt i linje med Citroën-arvet.



► Endast tvådelat baksäte. Men bagageutrymmet är rymligt och har bra lastlängd.



► Rattknapparna med touchfunktion är dåliga. I övrigt är ID.3-interiören lättjobbad.



► Stuvutrymmet under bagagerumsgolvet är högst begränsat.

CITROËN ë-C4

Medan Volkswagen har gjort en satsning på elbilar likvärdig en flerbarnsfamiljs storhandling på ICA Maxi så har Stellantis-gruppen tagit det lilla lugna. Stellantis, denna jättekoncern bestående av Fiat-Chrysler och PSA (Peugeot och Citroën) har snarare gått och småhandlat på Lidl.

Resultatet är, förutom lilla Fiat 500 som är den enda helelektriska bilen från FCA, den så kallade E-CMP-plattformen med eldrivlinan med motor på 136 hästkrafter, 260 Nm, framhjulsdraft och ett batteri med 50 kWh bruttolagringskapacitet.

Citroën ë-C4 är på många sätt Stellantis-gruppens svar på Volkswagen ID.3 och som tur är har de gjort nästan precis tvärtom. Hur skulle vi annars känna igen oss i världen om fransmännen inte gjorde tvärtom tyskarna?

Citroën ë-C4 är nio centimeter längre, men har tio centimeter kortare axelavstånd än ID.3 och driver på framhjulen i stället för som ID.3 på bakhjulen. Citroën-bilen har större benutrymme i baksätet och längre lastlängd i bagageutrymmet, i övrigt är interiörmåtten snarlika.

Bakom ratten upplevs ë-C4 förvånansvärt... gammal. Någon start på en ny, elektrifierad era är det inte tal om. Det här hade kunnat vara vilken golfklassare med liten bensinmotor från Stellantis-gruppen som helst. Den förhatliga startknappen som kräver flera sekunder långa tryck och den otydliga växelväljaren finns i ë-C4 liksom i Opel Mokka-e och Toyota Proace Electric Verso.

BAKLUCKAN SER fräck ut. Den tvådelade rutan och bakljusen som har en form vi inte riktigt kan sätta ord på ger karaktär. Och katastrofal bakåtsikt. Trafiken alldeles bakom bilen syns inte riktigt genom den övre rutan och inte riktigt genom den nedre. I smutsigt väglag behöver man inte välja vilken man ska försöka se genom, den övre smutsas snabbt igen och det finns ingen torkare till hjälp.

Med Citroën-namnet kommer en mjuk fjädringssättning, det är sen gammalt och ë-C4 är inget undantag. I motsats till de flesta konkurrenter som kompenserar sin höga vikt med uppspänd fjädring är ë-C4 mjuk nog att forcera fartgupp och svälja djupa potthål.

Härligt! Tyvärr rimmar den mjuka fjädringen illa med den snabba styrservon som är så okänslig att det är på gränsen till svårt att hålla en jämn linje i kurvorna. Varför inte byta ut ratten mot en knapp för vänstersväng och en för högersväng? Körkänslan hade inte blivit sämre. Precis som motorn inte tycks vara till för att ge någon körglädje utan bara finns till för att flytta bilen från A till B är styrningen inget mer än en funktion för att få bilen att gå till vänster, rakt fram eller till höger.

SETT TILL prestandan, utrymmena, laddeffekten och räckvidden framstår ë-C4 som en dyr elbil. Volkswagen ID.3 upplevs rymligare, är snabbare, laddar med högre effekt och har tio mil längre verklig räckvidd men kostar bara 25 000 kronor mer och enligt våra beräkningar blir tysken billigare att köra över 6 000 mil.

Citroën ë-C4 är inte bättre på någon punkt, vilket den måste vara för att kunna konkurrera med ID.3. Dagens elbilsköpare är obarmhärtiga, vilket visas inte minst i försäljningsstatistiken. Volkswagen har sålt 2 546 ID.3 hittills i år. Citroën har sålt 148 ë-C4.

VOLKSWAGEN ID.3

Volkswagens enorma och ointagliga försäljningsförspång på Citroën har sin förklaring i att ID.3 ur nästan alla hänseenden är en bättre bil än ë-C4.

Till att börja med sitter man bättre i förarstolen. Den krumma körställning med hopvikta ben som ë-C4 tvingar fram finns inte i ID.3 där det är luftigare mellan framstolarna och det finns större justermån på ratt och stol.

I baksätet är benutrymmet inte riktigt lika generöst, men det vore fel att klaga på ID.3-baksätet som är nästan lika rymligt som i stora syskonet Passat. Bagageutrymmet är ungefär lika stort och rymmer lika många läskbackar som Golf.

Vi ska sluta hacka på Citroën ë-C4 nu, men det var det här med styrningen också. Medan ë-C4 inte ger något tillbaka till sin förare har ID.3 en härlig lätthet och precision i styrningen och vändcirkeln är snäv. Den är smidig och lättkörd i stadstrafik samtidigt som den hittar ett lugn på motorväg. Den låga tyngdpunkten, den lätta framvagnen och bakhjulsdraften ger köregenskaper som är ovanliga för att vara i Volkswagens värld.

Vid utvecklingen av ID.3 lät sig Volkswagen inspireras av Tesla och filade bort onödiga moment. Man behöver till exempel inte hålla in någon startknapp flera sekunder. På rattstängens högra sida finns en startknapp, som inte behöver användas. När man har nyckeln med sig, sätter sig i förarstolen och sätter foten på bromsen, eller paus-pedalen, är bilen igång. När man gör det omvända stängs den av. Det behöver inte vara svårare än så.

I TIDIGARE tester har vi konstaterat att ID.3 är långt ifrån den snabbaste elbilen på marknaden, man får aldrig någon Tesla-lik pirr-i-nacken-acceleration. I den här testuppsättningen konstaterar vi dock att ID.3 är den snabbaste bilen till 100 km/h med god marginal. Det går på sju sekunder blankt och det är sex tiondelar snabbare än vid tidigare accelerationsmätningar av likvärdigt utrustade exemplar. Vad det beror på är svårt att säga, men Volkswagen har skickat ut flera trådlösa uppdateringar till ID.3. I våras kom den smått historiska mjukvaran 2.1 som innebär att bilarna från och med då kan ta emot

uppdateringar via internet. Ironiskt nog behöver alla ID.3-bilar besöka en verkstad för att få den uppdateringen.

2.1-uppdateringen innebar också att VR-funktionerna (förstärkt verklighet) i head up-displayen aktiverades. Det betyder att man får upp körriktningspilar och olika indikatorer på vindrutans så att det ser ut som att de svävar framför bilen. Det är snyggt och luktar framtid, men hur mycket det underlättar körningen vågar vi inte säga.

PRECIS SOM alla konkurrenter i den här testuppsättningen, Mercedes EQA 250 borträknad, får ID.3 inte dra något släp. Man kan sätta en dragkrok på den, men bara för en cykelhållare. Den får inte heller ha någon taklast, takboxen får alltså inte följa med och det kan göra att ID.3 diskvalificeras för många som vill åka till fjällen med skidorna på taket.

Men det är det inte alla som vill, och som vardaglig transportlösning bedömer vi att ID.3 är ett av de bättre valen. Det höga inköpspriset kan avskräcka, men enligt våra beräkningar blir ID.3 ändå en av de billigare elbilarna. »



► Kul med lackad instrumentpanel och former från femtiotalet.



► Mindre kul med odelbart ryggstöd med plåtbaksida som inte fälls ned ordentligt.

FIAT 500

Vad kul den ser ut, nya Fiat 500, särskilt så här i rosa-lila (även om det står att den är gul i vägtrafikregistret). När man växlade generation och gick över till eldrift i föl behöll man det viktigaste – formgivningen: Fiat 500 ser fortfarande ut som en karikatyr av Dante Giacosas lilla mästerverk från 1957.

I sitt senaste utförande har karossen blivit marginellt större, strålkastarna fått LED-ögonbryn och dörrhandtagen är infällda. Plattformen må vara ny, men formförändringarna är försiktiga.

Färg- och formglädjen går igen på insidan, med den digitala instrumenteringen infattad i ett runt mätarhus på den lackade panelen. Stolarna ser kul ut med sina rundade former och under pekskärmen finns tryckknappar för automatlådorna.

Men utseendet är inte allt. Den ska ju fungera som bil också. Det gör den, men helst håller den sig i stadsmiljö. Räckvidd, utrymmen, långfärdskomfort och ljudnivå, allt är anpassat för korta resor i låg fart. Sittkomforten är godkänd, med visst sidostöd men lite för kort sittdyna. Baksätet är ingenting att hurra för, framför allt finns ingen plats för några knän.

BITVIS KÄNNS Fiat 500 också som svårt kostnadsbesparad. Delar av instrumentpanelen och framför allt dörrsidorna är utförda i ett plastmaterial som känns hämtat ur en östtysk informationsfilm om kolkraft. Samma känsla för konstnadskontroll får man av baksätets ryggstöd, som är odelat och har en baksida av naken plåt. Som en liten Berlinmur.

Men det märker man ju ingenting av bakom den tvåkrade ratten – som tacksamt nog är ställbar i både längs- och höjdd. Hörde du det, MG? Genom gränder och runt gathörn är lilla Fiat en ärlig att köra.

Enpedalskörning funkar finfint, bilen bromsar till stopp när man lyfter gasfoten och sätter fart när man trycker ner den igen. Formattet gör att man får plats överallt och den snäva vändradien medger tajta vändningar när man kört fel. Kanske saknar man lite skärpa i styrningen för att det ska bli riktigt kul.

Så där jättestark känns den inte heller och Fiat har valt en ganska mjuk respons från motorn, men så länge vi håller oss i staden räcker effekten väl till. Det gör den för all del ute på landsvägen också, men när farten blir högre tar strömmen i det lilla batteriet slut

alldeles för snabbt. När vi kör vår förbrukningsrunda får vi toppa upp med lite kräm efter halva vägen så att vi kan komma i mål.

NÄR VI körde Fiat 500 i vintras klagade vi över att den "aldrig går riktigt rakt på vägen". Det verkar Fiat ha justerat, för nu är riktighetsstabiliteten helt okej. Kanske är det en däckfråga: Då stod bilen på vinterdäck och den här gången hade den sommarsulor.

Farthållaren fungerar briljant, reglerar både hastighet och filhållning på ett mjukt sätt och när den ser att hastighetsgränsen ändras frågar den om man vill justera farten i stället för att prompt ställa sig på bromsen. Tack Fiat!

Synd bara att den sällan lär få komma till användning, för det är verkligen som innerstadsbil Fiat 500 gör sig allra bäst. Och då faktiskt inte för att den är så lättkörd eller storstadspraktisk, utan för att den ser ut som den gör.

För syns gör man. Fiat har en särskild utstrålning och det är en bil man har en personlig relation till. Den är ett medvetet stilval, en accessoar. Ställd mot en bil som MG ZS EV är den ett helt annat väsen, på det sättet.

► Fiat har tagit hand om sitt designarv. MG har kastat det överbord.



► Inte särskilt charmigt och något omodernt i utförandet. Men välfungerande.



► Utom att spaken för farthållaren sitter effektivt dold bakom ratten. Bara att famla i blindo.

MG ZS EV

Jaha. Just som vi står och mäter och väger MG ZS EV kommer generalagenten med beskedet att den byggs om till nästa årsmodell. Från och med 2022 års modell får MG ZS EV bland annat större batteri med trefasladdning och längre räckvidd, nytt infotainmentsystem och möjlighet att dra släp upp till 500 kg. Det var väl lite det vi hade önskat, eftersom vi ställde frågan "får vi önska oss ett större batteri" när vi testade bilen i somras.

Med ansiktslyftningen blir också priset, särskilt privatleasingpriset, högre. I stället för att kosta nästan gratis, eller 1 990 i månaden, kommer den ansiktslyfta varianten att kosta 25 procent mer: 2 495 kronor per månad. Frågan är om den också blir 25 procent bättre.

Så här står vi och testar en bil som inte längre går att köpa. Men i grunden är det ju samma bil, en bil som är väldigt mycket mer "bil" än Fiat 500. Det är faktiskt på gott och ont, för visst bjuder den högresta formen på större innerutrymmen. Men i stället för att göra som Fiat och ta vara på sitt arv har den kinesiska inkarnationen av MG kastat allt gammalt överbord och gjort en bil som är precis som vilken bil som helst: en könlös och

avpersonifierad transportprodukt som kunde ha vilket emblem som helst i näsan. Någon accessoar är den inte. Frågan är om den ens vet om att den hade en morfar som hette MGB.

LYCKAS MAN bara bortse från den besvikelsen är den förvånansvärt kompetent i förhållande till vad den kostar. Den är fullt fyr- och nästan femsitsig, till skillnad från Fiat 500 som har plats för två vuxna och några matkassar, varav ett par i baksätet.

Lika ärtigt att köra är den inte, särskilt inte i stadstrafik. Reaktionerna är lite sävliga och någon riktig körglädje infinner sig inte. Körställningen lider av att ratten inte går att justera i längsled, så man får sitta lite framåtlutad och sträcka sig efter ratten långt där borta någonstans i fjärran.

Ska man åka långt är vägljudet en smula odämpat och farthållaren jobbar inte lika mjukt som i Fiat med en filhållningsassistent utan samma avspända självförtroende. Särskilt modern känns den inte heller, med analoga mätare och en pekskärm med småafflig grafik. Det ska ju i och för sig bytas ut, kanske nästa blir bättre.

Och kvaliteten i inredningsmaterialen känns förhållandevis övertygande, man sitter rätt skönt i stolarna och, som sagt, man får ett fullt användbart baksäte. Bagageutrymmet är också större, med delat ryggstöd (utan plåtbaksida). Räckvidden är, redan i 2021 års modell, en härsman bättre än i Fiat 500 och kommer nästa år att äntra en helt annan dimension.

MG ZS EV är, när allting kommer omkring, väldigt mycket bättre än Fiat 500 på att lösa vardagens alla transportproblem. Den är egentligen inte sämre på någonting utom på esoteriska värden och väldigt mycket bättre på flera handfasta punkter.

Men det är svårare att identifiera sig med MG:s obefintliga personlighet. Som jämförelse är Fiat 500 en bil man köper med hjärtat. MG köper man utifrån vad kalkylbladet säger, och det säger att man får en hel del transportbehov tillfredsställt per krona. Med dagens privatleasingpris ser kalkylen väldigt bra ut. Frågan är om det ser lika bra ut nästa år, för även om egenskaperna blir bättre blir också priset sämre. Och att köpa och äga sin MG, det är det väl ingen som gör? Den är ju trots allt ingen accessoar. »



► Trots att den är så liten upplevs Honda e härligt rymlig i kupén.



► Hondas kamerabackspeglar är de bästa vi har stött på. Nästan lika bra som speglar.



► Aj löv jou. Honda är en bil att falla pladask för. Opel mer foträt i attityden.



► Svart som i graven med hög och omslutande instrumentpanel.



► Tvådelat baksäte och ingen genomlastningslucka. Mokka-e är inte testets bästa storlastare.

HONDA E

Få, om ens några, bilar framkallar samma habegär som Honda e. Det kan vara på sin plats att göra det klart redan nu, att så gott som alla i testlaget faller pladask för den charmiga Hondan och ägnar den nästan lika uppmärksamhet som chefredaktörs Engströms nya hundvalp Doris.

Det är inte första gången vi klappar på Honda e, men den inledande förälskelsen tycks bestå. Det går inte att se sig mätt på den kompakta och bulliga karossen och att sätta sig i den lilla kupén, känna på tygklädseln och de plastiga träpanelerna ger en stunds flykt från den grå verkligheten utanför.

Det känns också fel att släpa ut Hondas gosedjur på den grova, svenska asfalten som har hunnit bli både fuktig och strödd med lösgrus. Vi vill helst ha Hondan som en inomhusbil, att köra med hemma i vardagsrummet. Det känns fel att ta ut en så läcker liten elektronikpryl på smutsiga höstvågar. Och man behöver inte ha ett alltför stort vardagsrum för att kunna vända runt med den. Den snäva vändradien matchas av få konkurrenter och är beroendeframkallande när vi kör i garaget, men ute på

motorvägen saknar vi den riktighetsstabilitet och ljudisolering som finns i de något större bilarna. Efter en stunds körning saknar vi också ett mittarmstöd. Eller kanske ännu hellre nedfällbart armstöd à la kaptenstol. Det känns naket mellan framstolarna.

BRISTANDE LÅNGFÄRDSEGENSKAPER är dock inget större problem i Hondan eftersom det inte går att köra särskilt långt. Den angivna räckviddssiffran är 22,2 mil, men med den förbrukning vi får vid verklig körning räcker det 35,5 kilowattimmar stora batteriet till 19 mils körning som mest.

Då kan man väl stanna och ladda oftare, så tar man sig ändå fram? Ja, så skulle man kunna göra, men laddstoppen med Hondan är begränsade till 100 kilowatt och trots att batteriet är så litet tar det en stund, en lite för lång stund, att ladda fullt och hemmaladdningen är begränsad till 6,6 kilowatt, vilket för de allra flesta blir ett ännu större bekymmer.

Nej, Honda e briljerar i stadstrafiken där den kvicka accelerationen från 0-50 km/h gör den svårslagen. I den här testupställningen

är endast Volkswagen ID.3 snabbare till 50 km/h, Opel Mokka-e och Citroën ë-C4 är dryga halvsekunden efter. En evighet vid röd-ljusen i Stockholm.

Kameror i stället för backspeglar är kul, men onödigt. Även om vi tycker att Hondas lösning är bättre än till exempel den i Audi e-tron så känns det skönt och hemvant att byta till en bil med riktiga speglar. Kameror och bildskärmar ger inte den djupkänsla som är så viktig vid backning i trånga garage.

Lösningen med laddluckan mitt på huven framför vindrutan är otroligt praktisk, eftersom Hondan är så kort kan man ställa den nästan hursomhelst och ändå komma åt med laddkabeln. Från vänster eller höger spelar ingen roll. Vi måste dock lägga in en brasklapp för att vi ännu inte har laddat Honda e vinter-tid. Hur fungerar den toppmatade laddningen när det snöar?

Honda e är beroendeframkallande som pryl och vi vill ha den, men vi vill inte vara beroende av den som endabil. För det behövs längre räckvidd, snabbare laddning och bättre långfärdsegenskaper.

OPEL MOKKA E

Precis som Honda har Opel tittat i backspeglarna för att hitta designinspiration. Man behöver inte titta särskilt noga för att se att Opel Mokka-e har ett ansikte som ska påminna om 1970-talets Manta A. Men där slutar likheterna. Precis som nästan alla andra mindre bilar numera har Mokka-e svulika proportioner, men att kalla den regelrätt suv vore fel. Mokka-e är bara två centimeter högre än Honda e och har en knappt märkbart högre sittposition. Men ser ut som en suv, ja det gör den.

Om Honda e är en trevlig, nästan njutbar bil att sitta i så är Opel Mokka-e alldeles alldaglig. Trots att karossen är större upplevs utrymmet i framstolarna betydligt snävare och var man än tittar möts ögonen av svarta ytor av olika material. På mittkonsolen dominerar repkänslig, blanksvart plast och på dörrsidorna samsas 5-6 olika svarta material.

DET LILLA växelvälarreglaget känner vi igen från Citroën ë-C4, liksom hela drivlinan. 136 hästkrafter, 50 kilowattimmar och 100 kilowatt är siffror de har gemensamt. Båda har

en elmotor som driver på framhjulen, ett batteripaket som räcker till drygt 30 mils körning och hyfsad snabbbladdningseffekt. Opel Mokka har byggts på samma tekniska plattform som släktingarna Peugeot 208, 2008, DS 3 Crossback och Citroën C4. Det är i stort sett bara karosserna och valda delar av interiörerna som skiljer.

Precis som ë-C4 dras Mokka-e med att samspelet mellan de vanliga bromsarna och bromskraftåtervinningen i elmotorn inte är som man skulle vilja. Det är svårt att köra utan ryck, vilket är nästan lika irriterande som att man måste trycka bestämt och länge på startknappen för att starta och stänga av bilen.

DRIVLINAN ÄR som sagt densamma som i Citroën ë-C4 och för föraren betyder det tre olika körlägen och ett B-läge som återvinner lite mer energi. Men Opel har inget en-pedalläge och även om du kör med maximal återvinning bromsas inte bilen i till stillastående. Möjligheten att kunna köra enbart med gaspedalen efterfrågas i elbilar,

i alla fall av de flesta förarna i testlaget.

Mokka-e har inte alls samma kvicka och känsliga köregenskaper som Honda e, styrningen är tyngre och okänsligare och det finns inte samma klipp i motorn. Fjädringskomforten är dock betydligt bättre, Opeln kan flyta fram närmast obehindrat över stora farthinder och vi upplever en komfort som inte finns i så många jämnstora bilar, definitivt inte i Honda e eller Fiat 500.

Vi saknar dock Opels oftast sköna framstolar. Sittställningen är inte mer än godkänd och baksätet är trångt, framför allt för benen. Vi saknar också en genomlastningslucka, och bagageutrymmet är inte stort, det sväljer bara drygt 300 liter bakom baksätetryggarna.

DEN TROGNE Opel-kunden behöver verkligen provköra Mokka-e och känna efter om känslan är rätt. Den nya generationen Mokka, och Mokka-e i synnerhet, har väldigt mycket Peugeot och Citroën i sig och kanske kan man hitta en bättre elbilsförpackning hos någon av de franska släktingarna. »

CITROËN E-C4

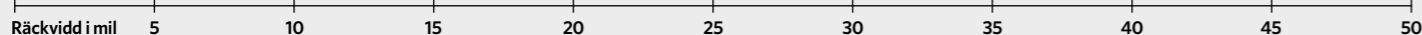


Ë-C4 använder samma elektriska komponenter som merparten av Stellantis-koncernens elbilar. Peugeot e-208, DS3 E-Tense, Opel Mokka-e med flera har också 50 kWh-batteri och en elmotor som ger 136 hästkrafter på framhjulen.

BATTERISTORLEK: 45,0 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 1,93 kWh/mil
SNABBLADDNING: 100 kW
HEMMALADDNING: 11 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **35 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **23 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- + Hyfsad räckvidd sett till pris och batteristorlek.
- Längsammare snabbladdning än närmaste konkurrenten VW ID.3.
- Betydligt kortare verklig än angiven räckvidd.

FIAT 500

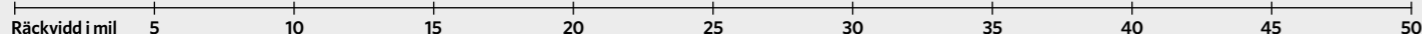


Nya Fiat 500 bygger på en helt ny elbilsarkitektur. Den finns också i en version med svagare motor och mindre batteri, med angiven räckvidd på 18,5 mil. Den gamla förbränningsmotorbilen fortsätter att säljas parallellt.

BATTERISTORLEK: 37,3 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 1,66 kWh/mil
SNABBLADDNING: 85 kW
HEMMALADDNING: 11 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **32 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **22 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- + Bra hemmaladdningshastighet och rimlig snabbladdning.
- Litet batteri ger kort räckvidd och täta laddstopp.
- + Räcker dock betydligt längre i stadstrafik.

HONDA E

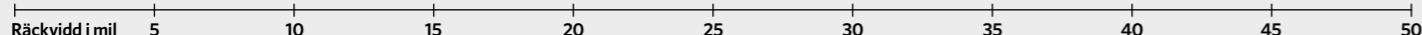


Honda e är testets stadsbil nummer ett. Med ett batteri som är hälften så stort som flera konkurrenters, och mindre än vissa laddhybriders, blir räckvidden så kort att Hondan inte duger till annat än stadsbil eller ett hushållsandrabil.

BATTERISTORLEK: 28,5 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 1,81 kWh/mil
SNABBLADDNING: 100 kW
HEMMALADDNING: 6,6 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **22 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **16 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- + Användarvänlig placering av laddluckan. Men hur klarar den en sträng vinter?
- Ombordladdare med stöd för endast 6,6 kW är för dåligt.

LEXUS UX 300E

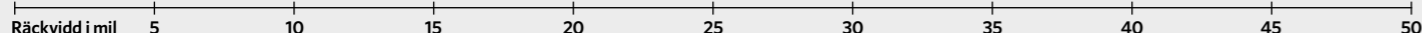


Specifikationerna för batteriet och laddtekniken avslöjar att UX 300e är en nödlösning. Toyota-koncernen kommer snart med bättre elbilar men till dess finns UX 300e för att Toyota/Lexus inte ska stå helt utan en elbil.

BATTERISTORLEK: 50,0 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 2,04 kWh/mil
SNABBLADDNING: 50 kW
HEMMALADDNING: 6,6 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **32 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **25 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- Chademo-kontakt är opraktiskt i Sverige. Här dominerar CCS.
- Låg effekt vid hemmaladdning.
- Hög förbrukning ger kort räckvidd. UX 300e skulle behöva ett större batteri.

MERCEDES EQA 250

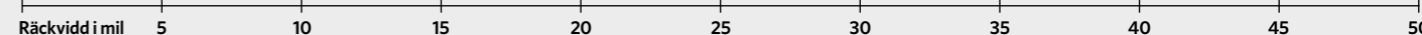


EQA har inte samma snabba laddteknik som nya EQS och EQE. Kapaciteten för snabbladdning och hemmaladdning är högst genomsnittlig och med tanke på det höga pris Mercedes tar för EQA så borde det vara bättre.

BATTERISTORLEK: 66,5 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 2,20 kWh/mil
SNABBLADDNING: 100 kW
HEMMALADDNING: 11 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **43 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **30 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- + Godkänd laddeffekt både vid snabb- och hemmaladdning, men inte mer än så.
- Hög testförbrukning gör att den verkliga räckvidden blir kort.
- Stort batteri, men medioker räckvidd.

MG ZS EV

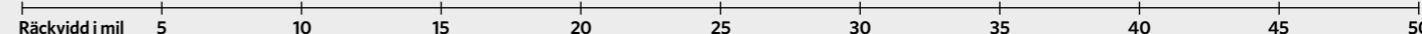


Hemma i Kina säljs MG ZS med en uppsjö av olika förbränningsmotorer, men till Sverige kommer bara elvarianten. Enfasladdning är dåligt, men det åtgärdas i nästa årsmodells ansiktslyfta version.

BATTERISTORLEK: 42,5 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 1,84 kWh/mil
SNABBLADDNING: 76 kW
HEMMALADDNING: 6,6 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **26 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **23 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- + Räckvidden i test är nästan lika bra som angivet av tillverkaren.
- Bara enfas hemmaladdning med växelström, åtgärdas 2022.
- + Snabbladdningen kunde ha varit snabbare, men är tillräcklig

OPEL MOKKA-E

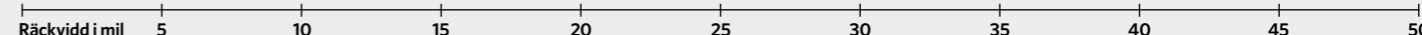


Mokka-e delar specifikationer med Citroën ë-C4. De har samma typ av batteri och likadana motorer. Det syns också på den uppmätta testförbrukningen och räckvidden. Lika som bär.

BATTERISTORLEK: 45,0 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 1,95 kWh/mil
SNABBLADDNING: 100 kW
HEMMALADDNING: 11 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **32 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **23 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- + Hyfsad räckvidd sett till pris och batteristorlek.
- Betydligt kortare verklig än angiven räckvidd.

VOLKSWAGEN ID.3

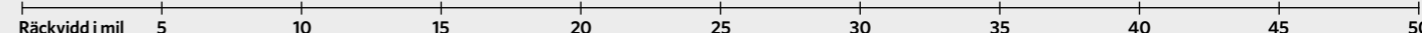


Pro Performance är just nu billigaste versionen av ID.3. Pro S är dyrare och har 77-kilowattimarsbatteri och något högre snabbladdningskapacitet, 125 kilowatt.

BATTERISTORLEK: 58,0 kWh
TESTFÖRBRUKNING: 1,75 kWh/mil
SNABBLADDNING: 120 kW
HEMMALADDNING: 11 kW

Utlovad räckvidd enligt WLTP **42 mil**

Uppmätt räckvidd av Teknikens Värld **33 mil**



FÖR- OCH NACKDELAR

- + Bra snabbladdningseffekt.
- + Snål på strömmen.
- Bra räckvidd sett till batteristorleken, men långt från angiven WLTP-räckvidd.



SAMMANFATTNING

Sällan har det väl varit så tydligt att vissa tillverkare hafsat ihop en elbil av gamla överblivna delar de haft på lagerhyllorna, medan andra ansträngt sig och konstruerat någonting från grunden med en bärande idé om hur en elbil bör vara funtad.

HOPPLÖST SIST kommer trion Mercedes EQA 250, Citroën ë-C4 och Lexus UX 300e. Mercedes och Lexus

Visst finns det brister hos ID.3, men helheten går inte att bortse från: en rymlig, kvick och välfungerande vardagsvagn...

upplevs som efterhandskonstruktioner, och är dessutom så mycket dyrare än de andra utan att erbjuda någonting extra. Mercedes brister också i komfort, Lexus i laddegenskaper. Det är inte så här framtiden ser ut.

Citroën ë-C4 har både bättre laddegenskaper och komfort, men körkänslan är direkt konstig och det går inte att se någonting genom bakrutan. Dessutom är den alldeles för trött, den lilla elmotorn får onödigt mycket bil att släpa på.

Det gäller för övrigt också concernsyskonet Opel Mokka-e. Men den tyska divisionen har gjort ett bättre jobb med känslan i ratt och pedaler, den är inte tillkrånglad i onödan. Men något lyckopiller är den inte.

Fiat 500 delar plats med MG ZS EV, där den förstnämnda talar till hjärtat och den andra till hjärnan. Nu börjar elbilsegenskaperna falla på plats: de gör sitt jobb som det är tänkt, utan att det skaver särskilt illa på någon punkt. Men Fiat är bitvis billigt utförd och saknar plats i baksätet. MG saknar personlighet och ratt ställbar i längsled.

De får se sig slagna av Honda e, med en hårsån. Och det beror inte på räckvidden. Den är sämst i test. Men om man inte åker långt är Honda e en riktig karamell, kul att köra och kvick runt gathörnen. Designen är läcker inifrån och ut.

MEN EGENTLIGEN går den ju inte att ha till någonting vettigt och då återstår bara Volkswagen ID.3, resultatet av ett av vår tids största industriprojekt. Världens största biltillverkare gick grundligt tillväga när man utvecklade en helt ny elbilsplattform. Visst finns det brister hos ID.3, men helheten går inte att bortse från: en rymlig, kvick och välfungerande vardagsvagn som dessutom har riktigt bra elbilsegenskaper. Laddning och räckvidd är bäst i test. Liksom resten av bilen. 🗨

LÄS MER!
I nästa nummer testar vi ytterligare åtta elbilar i den större storleksklassen. Missa inte det!



► Chefredaktör Engström är byggd som en elbil, med nästan all vikt i mitten mellan fram- och bakvagn. Han går däremot inte att snabbbladda.

