

**auto  
motor  
& sport**

FÖR BÄTTRE BILISM

**SÄRTRYCK**

KIA E-NIRO

**TEST**

**NYA VOLVO XC40  
MÖTER MINI COOPER  
OCH KIA E-NIRO**

# LADDHYBRID VS ELBIL

## PROVKÖRNINGAR

- ✓ FORD FOCUS ST
- ✓ MERCEDES GLC
- ✓ RENAULT CLIO
- ✓ SKODA SUPERB

**PROV**

**FERRARI  
488 PISTA  
720 HK**

**V90 HOTAS AV NEDLÄGGNING – SUVARNA TAR ÖVER!**

auto motor & sport • 25 juli 2019  
8,90 EUR • 89,90 NOK • 89,90 DKK

PRIS  
79,90  
nr 16

EGMONT  
Publishing



**TEST** LADDBARA KOMPAKTSUVAR

# FÖRNUFT MÖ

**MINI**  
COUNTRYMAN  
LADHYBRID  
404 800 KR

**VOLVO**  
XC40 T5 TWIN ENGINE  
LADHYBRID  
459 900 KR



# TER FÄGRING



**KIA**  
E-NIRO  
ELBIL  
384 900 INKL. BONUS

**VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE • MINI COUNTRYMAN PLUG-IN HYBRID • KIA E-NIRO**

**Två år efter lanseringen av modellen kommer Volvo XC40 slutligen som laddhybrid. Hur står sig den förväntade tjänstebilsfavoriten mot konkurrenterna? Vi testar mot en laddhybrid och en elbil.**

**TEXT MAGNUS KVANDAL & AMS TESTLAG /// FOTO PETER GUNNARS**

**A**r 2017 gjorde Volvos PR-avdelning ett genidrag. "Alla nya Volvomodeller som lanseras från och med 2019 kommer att vara utrustade med en elmotor", skrev de, och även om uttalandet egentligen inte betydde så mycket tolkades det av många som att Volvo var någon sorts elbilspionjärer. Trots det dröjde det två år innan en laddhybridvariant av storsäljaren XC40 dök upp. Men nu är den här, och i höst startar

produktionen. Frågan är bara hur konkurrenskraftig den är med ett grundpris på 459 900 kronor. Vi testar mot den udda fågeln Mini Cooper S E Countryman och den rena elbilen Kia e-Niro, som trots sitt stora batteripaket och långa räckvidd faktiskt kostar mindre än XC40 redan innan elbilsbonusen dras av. Nu är det upp till bevis – är flärdfulla XC40 T5 Twin Engine värd pengarna? Står den sig mot förnuftiga Kia och körglada Mini?





# KIA e-NIRO

**KÄRT BARN HAR MÅNGA NAMN** brukar man säga och Kia Niro har ett helt gäng, den här gången är det yngsta syskonet med ett "e" som mellannamn som testas. Den har tidigare gjort bra ifrån sig i våra tester och räknar man ihop försäljningen av alla tre syskonen är Niro den sjätte bäst säljande bilen i Sverige i år. Vad är det som ligger bakom koreanens succé?

Vi börjar med att ta oss in i bilen där det första man märker är den höga sittpositionen. Detta trots att den inte är en ordentlig suv, utan bara en crossover. Det kommer av att batterierna är placerade under golvet och det tvingar fram att stolarna måste monteras högre. Det påverkar dock inte sittkomforten fram nämnvärt. I baksätet stör batterierna desto mer. Det höga golvet ger en jobbig knäinkel och man kan inte få in fötterna under stolen framför.

Ordet sport var nog hädelse bland Kias ingenjörer. Det är tydligt att den inte är utvecklad med aktiv körning som syfte. Chassit är mjukt satt och det leder till att det kränger en del och e-Niro understyr gärna när den pressas. Det saknas en del grepp på framhjul och ut ur långsamma kurvor får e-Niro ibland problem med att få ner all kraft i backen. Styrningen är en aning för lätt och saknar lite väggänsla. E-Niro känns inte speciellt förtroendeingivande. Den är alltså inte särskilt kul när det svänger. På raksträckorna blir det desto bättre, drivlinan piggar upp e-Niro en aning. I och med att den är helelektrisk blir givetvis responsen utmärkt. Man känner tydligt det direkta vridet och kraften som elmotorn står för. Däremot gör inte den initiala responsen någon skillnad när man väl kommit upp i fart och då har Volvon klart mer tryck än koreanen, men med nästan 60 hästkrafter extra är det inget konstigt med det.

Tyvärr har den mjuka chassissättningen inte gjort några under för komforten. Det är för mycket vägnärvaro. Kör man på en sträcka som inte blivit asfalterad nyligen märks det. Små ojämnheter som de andra bilarna lyckas maskera noteras i e-Niro, det är ingen katastrof men det borde inte behöva vara så. Det blir inte bättre av att den inte heller tar emot stora

ojämnheter särskilt effektivt. Fjädringskomforten är definitivt inte svindlig, den är helt okej men det känns som att det inte är en lika påkostad konstruktion som hos motståndarna.

I vardaglig körning kommer inte fjädringskomforten att vara något större problem, inte heller den känslolösa styrningen. Just styrningen blir faktiskt riktigt fin i lugnare tempo. Den känns lätt och tillräckligt precis, tillsammans med drivlinan blir det en härlig upplevelse. Niro är mycket smidig i stan, till stor del på grund av formatet. När man vant sig vid de regenerativa bromsarna går det att köra med foten nästan enbart på gaspedalen. Ifall man inte gillar regenereringen går det att ställa in hur kraftig den ska vara, mitt tips är att vänja sig vid starkast möjliga. Lite roligt är att man i ECO-läget kan se hur många kilometer man regenererar varje gång man släpper upp gasen. Det blir snabbt en sport att försöka få till de högsta siffrorna. Det känns tydligt att bilar med förbränningsmotor inte klarar av att tampa med elbilar i den här sortens miljö. Duktiga hybridbilar har möjligheten att komma nära men helheten blir bättre med enbart elmotor, tills man behöver ladda i alla fall.

Räckvidd och laddning är viktiga pusselbitar om man väljer att ta sig an elbilslivet. Har man laddning nära hemmet är vardagen inga problem. WLTP-siffran säger att räckvidden är 455 km. Testsiffran hamnade inte långt ifrån det på 453 km, men kraften begränsades avsevärt redan vid 442 km. Tyvärr är inte klimatet i Sverige alltid elbilsvänligt. I lägre temperaturer och med snö och slask på vägarna sjunker räckvidden. I ett test vi gjorde i vintras, med kvicksilvret runt nollan, kom vi 374 km.

Kias högsta laddhastighet är långt ifrån snabbast av elbilarna men inte katastrof. I laddtestet vi gjorde i förra numret nådde e-Niro 80 procent på precis under en timme, långresor borde alltså vara möjliga att göra men det gäller att ha grundlig koll på laddstationerna.

Interiört stöter man på vad Kia kallar "En modern atmosfär" och med häftiga detaljer som sju tums pekskärm, stämningsbelysning, växelspak och elektrisk

▲ Inte så uppseendeväckande, speciellt inte i den här trion.



◀ Ingen bra plats att stuva undan sladden på.

▶ Laddlucka längst fram i nosen.






## Kian är helt enkelt en vettigt prissatt elbil som inte är särskilt dålig på något.

handbroms i mittkonsolen och ...? Nej, interiören i Kian känns inte speciellt modern. Man får känslan av att det är en helt vanlig bil man satt sig i och inte en som går på enbart elektroniker. Inget illa med det, Kia har fått beröm av oss tidigare för att de har behållit en hel del snabbvalsknappar och vred för både volym och temperatur. Det får de även denna gång, det gör det mycket enklare och säkrare att använda alla funktioner som finns att hitta i infotainmentsystemet.

Där går det bland annat att hitta inställningar för filhållningsassistenten som i sitt standardläge gör för tidiga och för tydliga ingrepp, vilket stör under körning. Kia borde lära sig av Volvo vars system arbetar mycket mer harmoniskt.

Elbil eller ej är frågan man får ställa sig. Ifall svaret blir elbil är Kia e-Niro ett bra alternativ. Även om jag har varit ganska kritisk ovan kompenserar drivlinan för många av bilens smärre brister. Priset är inte speciellt högt, i den här trion är det ganska lågt, och räckvidden på el är som vi tidigare sagt tillräcklig även för långresor. Men det gäller ju att ha lite koll på laddstationerna innan avfärd, gärna innan köp också om man råkar ha en sommarstuga på någon otillgänglig plats. Kian är helt enkelt en vettigt prissatt elbil som inte är särskilt dålig på något, den är faktiskt kompetent på det mesta. Det dåliga är att den är lite trist. 

Elias Medelberg



### BETYG SITTA FRAM

SMAL																		BRED
HÅRD																		MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD											J	Högt placerade stolar men det är ändå inga problem att hitta en behaglig sittposition. Avsaknaden av utdragbart lårstöd är lite jobbigt för oss med långa ben.						
UTDRAGBART LÅRSTÖD											N							
TIPPBAR SITTDYNA											J							
GENERÖS RATTJUSTERING											J							
BETYG SITTA FRAM											4							



### FÖRARMILJÖN

- 1 Inte världens mest futuristiska infotainmentsystem, men det är lätt att använda. Knapparna under skärmen är ett plus.
- 2 Här finns knappen för antispinnsystemet. Klickar man av det kan man, exempelvis, göra ett par däckspår i ett redaktionsgarage.
- 3 Bra placering av den induktiva laddningsplattan. Har man en mobil som stödjer teknologin är det en helt underbar funktion.
- 4 Materialvalen känns inte lika påkostade som i de två andra. Piano-blank plast är sällan ett bra val. Över lag upplever vi ändå inredningen som helt okej.



# MINI COUNTRYMAN PHEV

**KAN DET VARA SÅ** att den minst Mini-aktiga varianten i märkets modellprogram också råkar vara den mest trivsamma? Testlaget hittar en laddhybrid som känns mer Maxi än Mini.

Vi hoppar direkt in i tekniken. Drivlinan har samma upplägg som hos Volvos stora laddisar med en förbränningsmotor (här trecylindrig på 1,5 liter) som driver framhjulen och en elektrisk axel bak. Det betyder att bilen skiftar mellan fram-, bak- och fyrhjulsdraft beroende på om man kör på bensin, el eller båda tillsammans.

Elmotorn på 88 hästar och 165 Nm sitter placerad under bagagerumsgolvet, vilket gör att vår testbil förklarar 45 liters lastvolym jämfört med en icke elektrifierad Countryman.

Batteriet ligger sedan under baksätet och konkurrerar med bensintanken om utrymme. Kapaciteten är på 7,6 kWh, varav man kan använda 6,5 till körning. När man ska fylla 95 oktan kan man som mest få i 36 liter jämfört med 51 i den vanliga versionen. Detta är alltså inte bilen för dig som åker väldigt långa sträckor.

Mini är snälla nog att skicka med två laddsladdar. Om man tankar el via den kraftigare kablarna från en laddbox klarar bilen av att ta emot 16A (3,68 kW). Då fyller man batteriet på ungefär 2,5 timmar, enligt vad vi har noterat. Pluggar man i den klenare sladden med schukokontakt (vanligt hushållsuttag) är man begränsad till 10A (2,3 kW) och får då räkna med en laddtid på över tre timmar.

Man kan skifta mellan en mängd olika kör lägen, dels för den elektriska drivningen och dels för bilens humör, samt en kombination av båda. Till att börja med har man att välja mellan Max eDrive, Auto eDrive och Save Battery. I det första tvingar man bilen till eldrift om det finns tillräckligt med laddning i batteriet. Maxhastigheten är då 130 km/h. Att köra på el är busenkelt, det är inget att hålla koll på. Om man trampar gasen i botten ger bilen bara så mycket den kan på el. Undantaget är om man trycker ner det så kallade kick down-läget, då tändar förbränningsmotorn och bilen ger sitt allt.

I autoläget blandar bilen el och bensin efter eget tycke och situation. Övergången sker snyggt och smidigt utan konstiga ryck eller pauser i kraftleveransen. Den trecylindriga bensinaren har en mjuk och len karaktär, och upplevs harmonisk tillsammans med elmotorn. Tack vare det omedelbart tillgängliga elektriska vridet känns accelerationen lyxig och storbilsmissig. Man sugs iväg i ett jämnt flöde.

Inställningen är att bilen prioriterar eldrift så mycket det går i upp till 80–90 km/h. Man kan då även själv anpassa hur mycket man kör på el genom att hålla koll på kraftmätaren i kombiinstrumentet. Där visar bilen med gula lysande pluppar hur mycket elektriska muskler som finns att utnyttja.

Väljer man däremot Save Battery använder bilen förbränningsmotorn för att ladda batteriet upp till 90 procent, samt för att spara elen till ett senare tillfälle. Exempelvis kanske man vill köra på el när man kommer fram till köerna i storstan istället för att slösa den på motorvägen. Det kan vara ett sätt att förbrukningsoptimera.

Därutöver finns även tre humörlägen att kombinera med – Sport, Mid och Green. De påverkar responsen i drivlinan, hur pigg bilen känns, och trögheten i styrningen. I ena änden av skalan finns sportläget. Det gör att elmotorn går in tidigare och stöttar vid acceleration och den svarar även mer direkt. Om man samtidigt använder Auto eDrive går förbränningsmotorn hela tiden för maximal prestanda.

I andra änden finns Green som är det ekonomiska läget. Gasresponsen blir då mjukare och drivlinan upplevs ibland nästan ihålig rent kraftmässig. Allt för att man ska köra lugnt. En annan skillnad är också att bilen frirullar vid gasuppsläpp. I alla andra lägen ger den annars elektrisk motorbroms för att återvinna energi till batteriet.

När man går in bland menyerna i infotainmentsystemet hittar man tyvärr ingen elmeny som samlar all information om batteristatus, kraftflöde och räckvidd. Det saknar vi. Laddningsgrad i batteriet kan man faktiskt bara se i färd datorn i instrumentklustret

▲ Mini tycker att laddhybriden är en sportig modell, därav S:et i grillen. Men notera den gula istället för röda fyllfärgen, det signalerar elektrifiering.



◀ Mini skickar med två laddkablar, en för vanliga hushållsuttag och en för laddbox.

► Laddluckan sitter på vänster framflygel. Kontakten är en så kallad Typ 2.





# Minis laddhybridsuv upplevs som en ovanligt avslappnad modell.

som en av alla uppgifter man kan bläddra fram. Dessvärre finns inte möjligheten att se trippmätaren samtidigt.

Vi förknippar vanligtvis Mini med pigga och körglada vägegenskaper. Men Countryman känns tung, trots att den är lättast i gänget. Styrningen är trög och drivlinan upplevs inte lika rivigt rask som de i de två konkurrenterna. Chassit visar dock fortfarande att detta är en bil med glatt humör. Det är spänstigt och välbalanserat.

Countryman kniper segern i komforttronden tack vare bekväma sittställningar och säten med goda inställningsmöjligheter både fram och bak. Väg ljudet är ganska bra dämpat, men vi noterar visst vindbrus från sidospeglarna och A-stolparna. Motorljudet är diskret och man hör bara ett mjukt morr från bensintrean. Fjädringen är stram, samtidigt som den filtrerar bort småsaker ganska väl och jobbar bra över stora ojämnheter med snabba kontrollerade rörelser. Det är sportigt, men ändå följeligt och lugnt.

Bagageutrymmet är klen och den svagaste punkten hos bilen. Den har dock riktigt bra flexibilitet med 40/20/40-fällning och ställbart ryggstöd i baksätet, om det kan vara någon tröst.

Totalt sett upplevs Minis laddhybridsuv som en för märket ovanligt avslappnad och tillbakalutad modell. Drivlinan är harmoniskt jämn och passar mycket bra till bilens i övrigt bara måttligt sportiga köregenskaper.

John Eriksson



## BETYG SITTA FRAM

SMAL										BRED
HÅRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J									
TIPPBAR SITTDYNA	N									
GENERÖS RATTJUSTERING	J									
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4,5</b>									



## FÖRARMILJÖN

- 1 Eftersom Minin är en laddhybrid har den en knapp till tanklocket, och den sitter här längst fram i dörrfickan.
- 2 Fysiskt vred för att justera ljusstyrkan i kombiinstrumentet.
- 3 Laddningsgraden i batteriet är svår att se på ett enkelt sätt. Man kan bläddra fram informationen i färrdatorn, men man kan då inte se trippmätaren samtidigt.
- 4 Med vippan näst längst till vänster ställer man in vilket elläge man vill köra i. Det går även att justera inne i infotainment-systemet.



# VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

**NÄR VOLVO** lanserade XC40 i september 2017 var det många som höjde på ögonbrynen. Bensin- och dieselmotorer var tillgängliga direkt, men var fanns hybridversionen? Den kommer senare, meddelade Volvo. "Senare" visade sig betyda två år. Men det gick bra ändå. XC40 har blivit väldigt populär och har hävat in mängder av priser och utmärkelser – år 2018 blev den bland annat Årets bil i Europa, Årets suv i tidningen Top Gear och Årets bil i Japan. En succé, alltså – trots avsaknaden av laddbara alternativ.

Nu när laddhybriden slutligen är lanserad är det svårt att tro att Volvo försöker göra någon storsäljare av den. Den är, likt de laddbara alternativen i Volvos övriga modellprogram, paketerad som en lyxvariant och kostar därefter. Priserna börjar på 459 900 kronor, 165 000 kronor mer än för basversionen T3. Det sägs att det kommer en billigare T4 Twin Engine framöver, men ingen vet när, än så länge.

Vad får man då för pengarna? I korthet är T5 Twin Engine en T3 med ett batteri, en elmotor och lite extra utrustning. Drivlinan består av samma trecylindriga bensinturbomotor som i T3, men effekten har ökat från 163 till 180 hästkrafter. Kopplad till den finns en sjuväxlad dubbelkopplingslåda som tillsammans med en integrerad elmotor med 82 hästkrafter driver framhjulen. T5 Twin Engine är alltså enbart framhjulsdreven, olikt Volvos större hybridmodeller som har eldrift på bakaxeln och därmed är fyrhjulsdrivna. Drivlinan kommer för övrigt också att användas i andra bilar inom Geelykoncernen som bygger på den så kallade CMA-plattformen, bland annat Lynk & Co 01.

Elmotorn hämtar sin energi från ett litiumjonbatteri som ryms i bilens kardantunnel. Tidigt byggda exemplar har ett batteri med 9,7 kWh, men kapaciteten kommer senare att uppgöras till 10,7 kWh. Vår testbil har det mindre batteriet, vilket innebär att den elräckvidd vi kommer fram till kommer att förbättras något tills de riktiga kundbilarna börjar byggas vecka 46, alltså i november. Bilarna som hittills har tillverkats kommer bara att säljas via abonnemangstjänsten Care by Volvo. Den som köper sig ett exemplar får det

stora batteriet, så där finns ingen grund till oro – men det krävs lite tålamod. Leveranserna lär inte börja förrän tidigt 2020.

Vår testresa utgår som vanligt när det gäller laddhybrider från redaktionsgaraget i Solna med fulladdat batteri och med "Pure"-läget valt, för att se hur långt vi kommer med enbart eldrift. Under första delen av testet kör vi en slinga i centrala Stockholm, innan vi svänger ut på motorvägen. Med laddat batteri är det inga problem att ta sig fram utan att bensinmotorn startar, och det finns kraft så det räcker för vanlig körning. Det är bara vid fullgasaccelerationer som bensinmotorn hjälper till. Elläget fungerar speciellt bra i stadstrafik, där bilen går tyst och mjukt. Efter 41,3 kilometer med blandad stads- och motorvägskörning är den användbara delen av batteriet slut, och bensinmotorn hoppar igång för första gången. Det är ingen märkvärdig räckvidd på något sätt, siffran ligger ungefär där laddhybrider brukar. Bilen kräver alltså en väldigt specifik vardagsrutin för att den ska gå att köra utsläppsfritt. Max fyra mil till jobbet gäller, förutsatt att den kan laddas både där och hemma.

När batteriet väl är urladdat fungerar bilen ungefär som en vanlig hybrid. Vid normal körning är motorn igång hela tiden men den stängs av när den inte behövs, till exempel vid långsam kökörning. Från och med nu börjar snittförbrukningen i färdatorn sakta klättra uppåt, från noll liter per mil. När vi har kört hela vår 28 mil långa teststräcka kommer vi fram till att bilen har dragit i snitt 7,2 l/100 km – långt från de 1,9 l/100 km bilen ska dra enligt de NEDC-siffror Volvo hänvisar till. Så låt dig inte luras. Hur snålt en laddhybrid kan köras beror helt och hållet på vilken vardag föraren har, och hur hen kör. Den som åker korta sträckor och laddar varje dag kan köra på noll och ingenting, medan den som regelbundet kör långa distanser på motorväg mycket väl kan få en snittförbrukning på uppåt en liter per mil. I det fallet är det ur förbrukningssynpunkt mycket bättre att köpa en dieselbil. Eller en ren elbil för den delen – till exempel Kia e-Niro.

▲ Rent visuellt är det inte mycket som skiljer T5 Twin Engine från övriga XC40.



► Den inkluderade laddkabeln ger max 2,3 kW enfas från ett vanligt uttag.

► Bilen tar emot upp till 3,7 kW enfas. Då laddar den fullt på 3 timmar.





## Efter 41,3 kilometer är batteriet slut.

Den går lätt mellan 30 och 40 mil per laddning, beroende på körsätt. Hur är Volvos nya laddhybrid att köra då? Faktiskt rätt bra, visar det sig. Och konstigt vore väl annars, med tanke på hur andra versioner av XC40 har hyllats – både av ams och andra. Bilen uppför sig lugnt och harmoniskt på vägen och har ett storbilmässigt flyt i gången som de andra bilarna i testet saknar. Den känns trygg, säker och lagom mjuk utan att bli svampig eller överdrivet gungig. Den upplevs inte ens som särskilt suvmässig, även om den naturligtvis inte går lika bra genom kurvorna som en lågbyggd, "vanlig" bil. Vid normal, lugn körning fungerar drivlinan exemplariskt. Den växlar sömlöst mellan el- och bensindrift, för det mesta utan att man som förare märker vad som pågår under huven. Vid mer inspirerad körning är det inte längre lika silkeslent, och det uppstår en tydlig paus innan bilen svarar på ett fullgaskommando. När den väl har förstått budskapet går det undan, däremot. Med draghjälpen från elmotorn får den bra fart framåt – bilen har trots allt en total systemeffekt på 262 hästkrafter och 425 Nm. Det finns alltså gott om kraft. På torrt underlag lider den inte heller av att enbart vara framhjulsdreven, men när vintern kommer lär det bli desto mer halkigt för framhjulen.

I det stora hela är XC40 en trevlig bil att leva med. Hade det här testet bara handlat om trivsel, premiumkänsla och design hade den vunnit lätt. Men riktigt så enkelt är det inte. Det som talar emot Volvo är, bortsett från det begränsade användningsområde inom vilket det är värt att skaffa sig en laddhybrid, det höga priset. T5 Twin Engine börjar på 459 900 kronor, och med R-Design-paketet som vår testbil är utrustad med hamnar vi på över en halv miljon kronor. Det är väldigt mycket pengar för en kompaktsuv och Volvo har ur det perspektivet svårt att hävda sig mot Kia e-Niro, som trots sitt stora batteripaket faktiskt kostar mindre – även innan klimatbonusen på 60 000 kronor.

Magnus Kvandal



### BETYG SITTA FRAM

SMAL										BRED
HÄRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J									
TIPPBAR SITTDYNA	J									
GENERÖS RATTJUSTERING	N									
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>3,5</b>									

Volvo har bekväma stolar, men de är tyvärr lite mindre än de i XC60. Testlaget klagade på otillräcklig justermån för raten. Den är för övrigt manuellt justerbar.



### FÖRARMILJÖN

- Trygghetssystemet On Call blir standard i alla nya Volvobilar från modellår 2020. Vid en krock skickas automatiskt ett larm med bilens position.
- Volvos självkörningsfunktion stänger av någon anledning av i farter under 30 km/h. Synd. I bilköer slipper vi gärna köra själva.
- "Växelspaken" fungerar som en vippströmbrytare. Man hamnar ofta i neutralläget av misstag. Onödigt, eftersom det läget nästan aldrig används.
- Dörrsidorna i XC40 är delvis klädda i ett plastigt filttyg. Känns märkligt billigt bland allt läder och all metall.





# TESTFÖRBRUKNINGSRUNDAN

## HUR GÖRS TESTET?

Testdagen börjar i redaktionsgaraget i Solna klockan 09.00 med fulladdade batterier. Detta för att bilarna ska ha samma förutsättningar under hela dagen. Under ett hybridbilstest går den första delen av slingan genom huvudstadens trafikmyller – så även i dag. Färden går sedan vidare söderut längs motorvägen, på så vis får vi en rättvis indikation om den elektriska räckvidden.

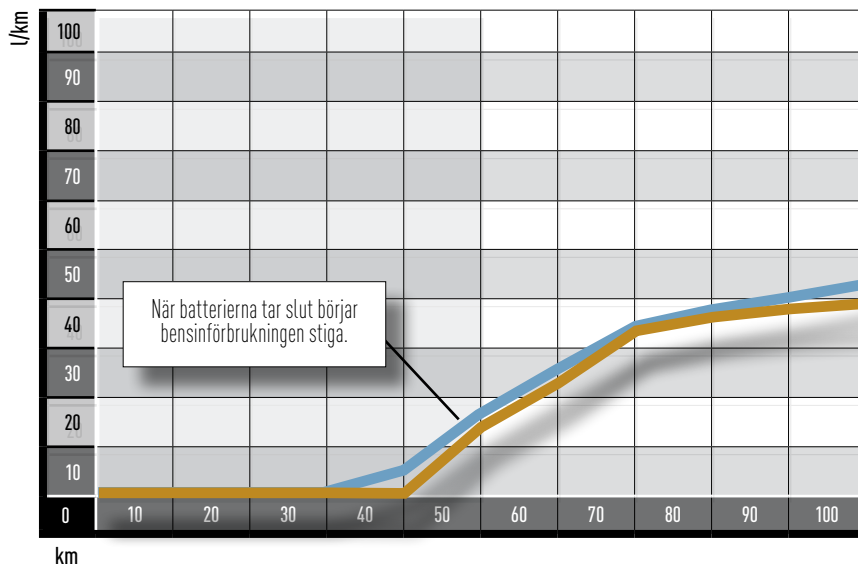
I Nykvarn svänger vi av motorvägen och färden går vidare in i landet. Det är nämligen i Sörmland det händer: Bullersträcka, dynamisk körslinga och chassitest. Alla bilar får alltid samma förutsättningar. Däcktryck enligt biltillverkarens rekommendation, kupétemperatur inställd på 21 grader och valfri möjlighet att använda ratt- och stolsvärme.

I slutet av körningen samlas testlaget vid lämplig bensinstation i närheten av redaktionen. Här tankas bilarna upp och samtliga data skrivs ned – först då har vi en ärlig siffra på respektive bils faktiska förbrukning. Innan vi presenterar testförbrukningen i testfaktatabellen gör vi ett schablonavdrag på 40 procent för att den ska vara mer rättvisande i förhållande till hur mycket laddhybrider vanligtvis körs på el.



**NÄR LADDHYBRIDERNAS RÄCKVIDD TESTAS GÅR VOLVO 3,3 KILOMETER LÄNGRE PÅ EL ÄN MINI. NÄR ALLA 28 TESTMIL ÄR KÖRDA REDOVISAR VOLVO TROTS DET EN HÖGRE SNITTFÖRBRUKNING – 0,72 JÄMFÖRT MED 0,68 LITER PER MIL.**

	Gullmarsplan 15 km	Mini startar bensinmotorn, 38,0 km
Mini l/100 km	0	0
Volvo l/100 km	0	0
MEDELHASTIGHET, KM/H	20,0	35







# KONKURRENTER



## FORD KUGA ECOBOOST E85

Det verkar som att etanolbränslet är på väg att få en liten revansch i Sverige. Vid årsskiftet 2018 togs skatten för E85 bort, vilket gör det mer lönsamt att köra på spritblandningen.

Få etanolbilar finns dock att köpa nya här i landet just nu – Ford Kuga är faktiskt den enda vi hittar. Den har en 1,5-litersmotor med 150 hästkrafter, och kostar från 259 900 kronor. Enligt Energimyndigheten halveras klimatpåverkan med en etanolbil jämfört med en bensinbil, och även utsläppen av koldioxid och kolväten minskar.



## MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

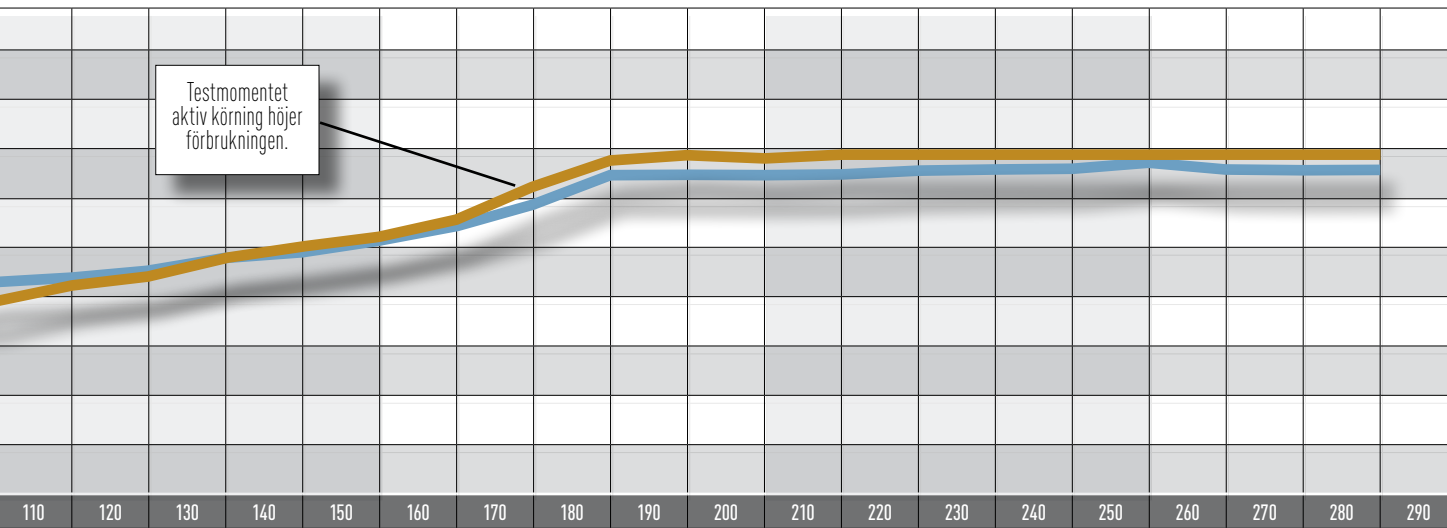
Outlander är större och rymligare än både Kia, Mini och Volvo men med priser som börjar på 399 900 kronor är den ändå i samma prisklass – eller en hel del billigare jämfört med Volvo. Outlander har också ett relativt lågt förmånsvärde vilket gör den mycket populär som tjänstebil – det är faktiskt den mest sålda laddhybriden i Sverige i år. Ett bra alternativ, trots att köregenskaperna lämnar en del att önska för den som bryr sig om sådant. Framför allt styrningen har fått kritik för att helt sakna väggänsla. I ams test går Outlander 38 km på el innan bensinmotorn startar.



## VOLVO XC40 D4

I april i år meddelade Volvo att samtliga dieselmodeller från märket som har deras fyrcylindriga dieselmotor, och som tillverkades tidigast år 2015, är godkända för biobränslet HVO100. Det innebär att koldioxidutsläppen vid körning kan minskas med 90 procent med en helt konventionell drivlina. Då kan man alltså slå till på en XC40 D4 med 190 hk och fyrhjulsdraft för 392 400 och fortfarande köra klimatsmart. På långresor är en dieselbil ofta också överlägsen förbrukningsmässigt jämfört med en laddhybrid. HVO-bränslet reducerar även partikelutsläppen något jämfört med vanlig diesel.

Volvo startar bensinmotorn, 41,3 km	80 km	160 km	Mål 280 km
0	3,7	5,5	6,6
0	3,6	5,6	6,9
35	-	-	-





## BÄSTA BEGAGNATKÖPET:

## XC40 ÄR BÄSTA VOLVOMODELLEN

► Nya Volvo XC40 som byggs i Belgiska Gent har högre betyg än snittet för alla Volvomodeller. Den upplevda problemfriheten är större och antalet garantiärenden färre – det här är just nu den bästa Volvomodellen enligt ägarna. Dock har XC40 mer anmärkningar för problem med inredningen än snittvolvon. Vi ser fram emot laddhybridbetygen!

RANKING 1			
VOLVO XC40 2018–2019		BETYG	BETYG SNITTBIL 2011–2018
Körglädje	89,0	82,2	
Ljudnivå	80,3	78,8	
Totalekonomi	71,2	74,4	
Bagageutrymme	75,7	73,1	
Kvalitetskänsla	89,3	85,6	
Problemfri	90,7	88,6	
Service/Verkstad	88,5	81,9	
Göra om köpet	94,8	88,0	
Haft garantiärenden	29 %	28 %	
Garantinöjdhet	85,1	80,7	
<b>TOTALT</b>	<b>695</b>	<b>661</b>	

► Betygen gäller laddhybridversionen eftersom vi inte har tillräckligt med begagnatbetyg för e-Niro. Dock har vi tagit bagagerumsbetyget från vanliga Niro, som nästan har lika stort bagageutrymme som elvarianten. Ägarna är i stort nöjda med bilen, främst ekonomi och driftsäkerhet. Det blir intressant att se om e-Niro för högre körglädjesbetyg. Mer förnuft än känsla.

RANKING 2			
KIA NIRO LADHYBRID 2018–2019		BETYG	BETYG SNITTBIL 2011–2018
Körglädje	70,9	82,2	
Ljudnivå	66,2	78,8	
Totalekonomi	81,3	74,4	
Bagageutrymme	74,3	73,1	
Kvalitetskänsla	80,1	85,6	
Problemfri	89,4	88,6	
Service/Verkstad	77,3	81,9	
Göra om köpet	92,6	88,0	
Haft garantiärenden	30 %	28 %	
Garantinöjdhet	80,0	80,7	
<b>TOTALT</b>	<b>642</b>	<b>661</b>	

**ETT NYBILSTEST** kan tyvärr inte förutsäga hur bra kvaliteten är – om all ny teknik fungerar som den ska när bilen rullat flera tusen mil. Men vi har en världsunik databank med betyg på över 50 000 begagnade bilar, där ägarna delat med sig av sina erfarenheter. Gör det gärna du med!

Driftsäkerhetsbetygen använder vi dock i IQ-ronden, där den påverkar betyget för kvalitet och garanti – så vi sätter faktiskt betyg på driftsäkerhet i våra nybilstester.

Volvo tillhör tyvärr de märken som drabbats av en hel del garantiärenden och ägarna är långt ifrån nöjda med framförallt elektronikens driftsäkerhet. Men i databasen kan vi se en förbättring för den senaste årsmodellen och lilla XC40 som bygger på Volvos billigare CMA-plattform verkar hålla en högre kvalitet än övriga Volvomodeller. Lilla XC40 ligger på branschsnitt vad gäller garantiärenden, och det är ett bra steg uppåt för Volvo. Återstår att se om laddhybriden också gör sina ägare nöjda, vår erfarenhet säger att ju fler system en bil har desto större är risken eller sannolikheten för problem.

Alrik Söderlind

► Enligt ägarna ger laddhybriden – jämfört med vanliga Countryman – mer körglädje och lägre ljudnivå, men samtidigt sämre totalekonomi, fler garantiärenden och avsevärt färre skulle göra om sitt köp. Resultatet är att den som inte har den som fördelaktig förmånsbil bör fundera på om laddhybriden verkligen är rätt val.

RANKING 3			
MINI COUNTRYMAN LADHYBRID 2018–2019		BETYG	BETYG SNITTBIL 2011–2018
Körglädje	84,8	82,2	
Ljudnivå	75,9	78,8	
Totalekonomi	69,9	74,4	
Bagageutrymme	65,7	73,1	
Kvalitetskänsla	81,1	85,6	
Problemfri	79,0	88,6	
Service/Verkstad	80,6	81,9	
Göra om köpet	85,7	88,0	
Haft garantiärenden	43 %	28 %	
Garantinöjdhet	61,8	80,7	
<b>TOTALT</b>	<b>627</b>	<b>661</b>	

Har du inte satt betyg på din bil – gör det nu! På [www.automotorsport.se/begenkat/](http://www.automotorsport.se/begenkat/)

KÖRSTRÄCKA, KM

320

330

340

350

360

370



453,1 KM

## Elektrisk räckviddsmätning

**VÅR MÅLSÄTTNING HAR** varit att ta reda på hur långt testbilen kommer vid verklig körning, alltså inte att försöka köra så långt som mänskligt möjligt på en laddning. Vi genomförde räckviddstestet på en runda i Sörmland som innehåller en blandning av stadskörning, landsväg, motorväg och även ett kortare avsnitt med aktiv körning.

Starten gick från redaktionens garage i Solna. Vi körde utan farthållare enligt

skyltad hastighet och majoriteten av teststräckan bestod av landsväg med 70- och 90-begränsning. Sommarvärdet bjöd på uppehåll och omkring 20 grader i luften. Vägarna var genomgående torra. Klimatanläggningen var inställd på 21 grader och automatisk reglering.

Vi körde på stora vägar tills vi nästan var nere på noll procent på batteriet. Därefter körde vi den sista sträckan i området kring laddstationen, allt för att lätt kunna rulla fram och plugga in bilen

när räckvidden enligt färddatorn slagit över till noll.

Räckvidden för e-Niro är denna gång märkbart bättre än när vi har kört den tidigare. Skillnaden beror på att väderleken och väglaget var mycket fördelaktigare denna gång. Senast var det blött och omkring nollan i luften. Det gör att kupélufte måste värmas, vilket drar upp förbrukningen. Men denna gång lyckades vi alltså matcha fabriksens räckviddsuppgift nästan på kilometern.



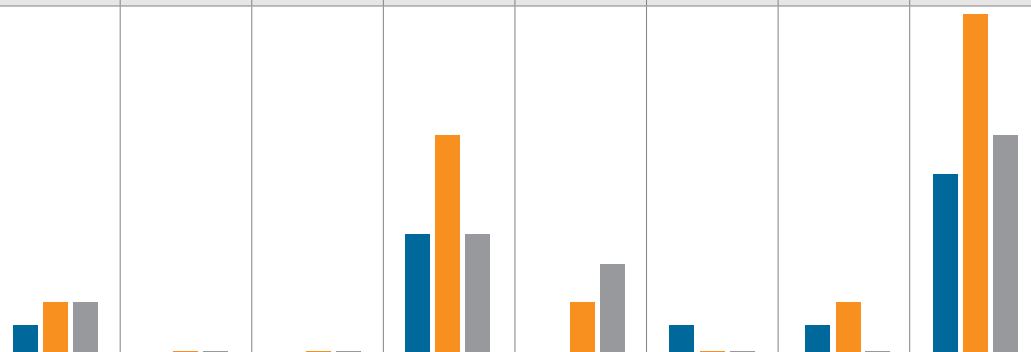


## FELRAPPORTEN: KIA ÄR MEST FELFRI MEN VOLVO IMPONERAR

	Motor	Växellåda	Lack & rost	Elektronik	Inredning	Bromsar	Chassi	Garanti
<span style="color: blue;">■</span> Kia Niro laddhybrid	4	0	0	16	0	4	4	24
<span style="color: orange;">■</span> Mini Countryman Laddhybrid	7	0	0	29	7	0	7	46
<span style="color: gray;">■</span> Volvo XC40	7	0	0	16	12	0	0	29

### FELRAPPORTEN

Betygsunderlaget är tyvärr inte stort – cirka 30 bilar för samtliga modeller – och av förklarliga skäl har vi ännu inga betyg för Volvo XC40 i laddhybridutförande. För Kia Niro har vi hämtat betyg från laddhybriden, eftersom visaknar tillräcklig mängd gällande elvarianten. Av dessa tre är Mini den som har haft flest garantiärenden, medan Volvo har mest problem med inredningskvaliteten.



380

390

400

410

420

430

440

450

#### TIO PROCENT BATTERI

Trippmätare 410,2  
kWh/100 km 14,4  
Räckvidd, km 44

En plupp kvar på batterimätaren innan den trillar ner på den röda reservnivån. Ännu inga varningar med uppmaningar om att ladda bilen.

#### VARNING: LÅG BATTERINIVÅ

Trippmätare 419,9  
kWh/100 km 14,4  
Räckvidd, km 35

Nu kommer den första varningen. Bilen säger: "Batterinivån är låg. Bege dig till närmsta laddstation." Laddningsgraden är nere på åtta procent.

#### FEM PROCENT BATTERI

Trippmätare 432,3  
kWh/100 km 14,3  
Räckvidd, km 23

Inga nya varningar när batteriet går ner till fem procent, men en varnande gul batterisymbol lyser ängsligt i kombiinstrumentet.

#### VARNING #2 OCH REDUCERAD EFFEKT!

Trippmätare 441,8  
kWh/100 km 14,2  
Räckvidd, km 12

Nu händer det grejer! Den andra varningen dyker upp i instrumentklustret och på infotainmentskärmen. Samtidigt tappar bilen tvärt fart. En sköldpadda visar sig i kombiinstrumentet och det är nu svårt att hålla hastighetsbegränsningen 80 km/h på grund av kraftigt reducerad effekt.

#### SLUT! NOLL KILOMETER RÄCKVIDD!

Trippmätare 453,1  
kWh/100 km 14,1  
Räckvidd, km -

Bilen är fortfarande helt körbar i låg hastighet, men nu säger färddatorn att det är slut på räckvidd. Varning och uppmaning till laddning plingar gång efter gång.



## TESTFAKTA

KIA

MINI

VOLVO

e-Niro

Cooper S E  
Countryman All4XC40  
T5 TwinEngine AWD

## MOTOR

Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>		R3, bensin, turbo/1 499	R3, bensin, turbo/1 477
Effekt, hk vid r/min		136 vid 4 400	179 vid 5 800
Vridmoment, Nm vid r/min		220 vid 1 250–4 300	265 vid 1 500–3 000
Elmotor, typ	Permanentmagnet Synkron	Permanentmagnet Synkron	Permanentmagnet Synkron
Effekt, hk/kW	204/150	88/65	82/60
Vridmoment, Nm	395	165	160
Systemeffekt, hk/Nm	204/395	224/385	262/425
Batteri, kWh, brutto/netto (V)	67/64 (356)	7,6/6,5 (i.u.)	9,7/7,7 (<400)

## DRIVLINA &amp; CHASSI

Växellåda typ, man/aut/ dubbelkoppling	Reduktionsväxel	Momentomvandlare	Dubbelkopplingslåda
Antal växlar, man/aut	–/1	–/6	–/7
R/min, högsta vxl vid 110 km/h, man/aut	–/–	–/2 350	–/2 100
Drivning	Framhjulsdrift	Fyrhjulsdrift	Framhjulsdrift

## MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	1 847/383	1 735/535	1 871/419
Transp.styrelsens vikt/ maxlast, kg, testbil	1 864/366	1 819/451	1 889/401
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	0/0/0	0/0/0	0/0/0 <b>1</b>
Längd/axelavstånd, mm	4 375/2 700	4 299/2 670	4 425/2 702
Bredd/höjd, mm	1 805/1 560	1 822/1 559	1 863/1 652
Tankstorlek, l	64 kWh	36	48
Bagagevolym, lVDA	451–1 405	405–1 275	460–1 336
Innerbredd, f/b, mm	1 480/1 465	1 440/1 410	1 465/1 440
Innerhöjd, f/b, mm	940/920	1 040/945	1 015/930
Markfrigång, mm	155	165	211 <b>2</b>
Luftmotstånd, c <sub>w</sub>	0,29	0,32	0,34
Däckdimension, standard	215/55 R17	225/55 R17	235/55 R18
Däckdimension, testbil	215/55 R17 94W	225/50 R18 99W	235/50 R19 99V
Däckfabrikat, testbil	Michelin Primacy 3	Pirelli P Zero	Continental PremiumContact 6

**1** Testbilen är en förseriebil med ett mindre batteri (9,7 kWh mot 10,7 kWh) jämfört med det som kommer i produktionsbilarna som börjar byggas vecka 46. De erbjuds då även med dragkrok och max släpvikt på 1 800 kilo.

**2** XC40 är en riktig bergsget sett till markfrigången i förhållande till övriga två.



## TESTFAKTA

KIA

MINI

VOLVO

e-Niro

Cooper S E Country-  
man ALL4

XC40 T5 Twin Engine

## PRESTANDA

0–50 km/h, sek	Ej mätt	2,2	3,0
0–80 km/h, sek	Ej mätt	4,6	5,1
0–100 km/h, sek [fabriksuppgift]	[7,8]	<b>1</b> 6,7 [6,8]	7,4 [7,3]
0–120 km/h, sek	Ej mätt	9,5	9,8
0–130 km/h, sek	Ej mätt	11,3	11,4
0–140 km/h, sek	Ej mätt	14,3	13,8
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	167	198   125	205
Bromssträcka från 100 km/h			
Kalla, olastad, m	Ej mätt	35,9	37,2

## FÖRBRUKNING

NEDC-norm/test ±%, l/100 km	–	2,5/ <b>4,1</b> +64 %	<b>3</b> 1,9/ <b>4,3</b> +126 %
CO <sub>2</sub> NEDC/test, g/km	–	<b>2</b> 56/ <b>92</b>	44/ <b>99</b>
WLTP-norm/test ±%, l/100 km	15,9/ <b>14,7</b> -7,5 %	3,1/ <b>4,1</b> +32 %	2,5/ <b>4,3</b> +72 %
CO <sub>2</sub> WLTP/test, g/km	0/0	71/ <b>94</b>	57/ <b>98</b>
Räckvidd på el, NEDC/test	–	42/ <b>38,2</b>	44/ <b>41,3</b>
Räckvidd på el, WLTP/test	455/ <b>371,5</b>	33/ <b>38,2</b>	38/ <b>41,3</b>

## BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	61/66/70/73	62/67/69/73	60/66/70/72
---------------------------	-------------	-------------	-------------

## EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris efter bonus	384 900:–	379 215:–	431 554:–
Pris med ams-utrustning efter bonus <sup>1)</sup>	414 700:–	390 615:–	431 554:–
Autobroms	Standard	Standard	Standard
Xenon/LED	–/29 900:–	–/Standard	–/Standard:–
Rattvärme	Standard	Ej tillgängligt	Standard
Metalliclack	5 900:–	Från 0:–	6 900:–
Parkeringshjälp bak/fram & bak	Standard/29 900:–	–/Standard	2 900:–/5 900:–
Backkamera	Standard	3 600:–	4 900:–
Nyckelfritt låssystem	Standard	Standard	Kräver Inscription
Navigation	Standard	Standard	6 900:–
Adaptiva dämpare/luftfjädring	Ej tillgängligt	Ej tillgängligt	Ej tillgängligt
Dragkrok	Ej tillgängligt	Ej tillgängligt	11 900:–
Fordonsskatt år 1–3/år 4	360:–/360:–	360:–/360:–	360:–/360:–
Försäkring	6 864:–	7 200:–	6 276:–
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	4 936:–	<b>5</b> 0:–	11 044:–
Bränslekostnad/år	4 704:–	14 416:–	15 597:–
Nybilsgaranti/vagnskada	7 år/3 år	2 år/3 år	2 år/3 år
Värdeinsparing, kr/år	49 725:–	47 904:–	47 464:–
Förmånsvärde, kr/mån	2 245:–	2 333:–	2 626:–

MILKOSTNAD, SEK<sup>2)</sup>

38,28:–

42,47:–

44,68:–

MÅNADSKOSTNAD, SEK<sup>2)</sup>

6 380:–

7 078:–

7 446:–

**1** Mini är en kvick rackare!**2** Elförbrukning för Mini under test landade på 17,0 kWh/100 km.**3** Elförbrukning för Volvo under test landade på 18,6 kWh/100 km.**4** Fullt acceptabel räckvidd på både Mini och Volvo.**5** Fri service sänker milkostnaden med 1,50 kronor.1) Kia – Advance Plus  
Mini – Essential  
Volvo – Momentum

2) Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt), bränsle 16 kr/l (1,60 kr/kWh), olja, däck, service och reservdelar + värdeinsparing utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.



## IQ

Bästa bilen **att äga och leva med**

## DELMOMENT 1/3

KIA

MINI

VOLVO

EKONOMI		★★★★★	★★	★		
Driftkostnad och värdefall	4	Eldrift ger väldigt låg drivmedelskostnad. Lägst milkostnad i testet.	2	Större procentuell värdeminskning än Volvo, men lägre prislapp ger högre betyg.	1	Dyr att köpa och dyr att äga. Högst milkostnad i testet, men trots det 12 kr billigare per mil än XC40 D4.
KVALITET & GARANTI		★★★★★	★★★	★★★		
Driftsäkerhet	3,5	Generös nybilsgaranti på 7 år eller 15 000 mil, gäller även för batteriet.	2,5	Bara medelmåttig driftsäkerhet för Mini som märke enligt vår databas, men hyggliga garantier.	2	Volvo har usel driftsäkerhet enligt vår databas. Det drar ned betyget. Medelmåttigt garantipaket.
Garantipaket	5		4		2,5	
Garantinöjdhet	4		2		3	
SÄKERHET		★★★★★	★★★★	★★★★★		
Euro NCAP	5	Fem stjärnor i Euro NCAP är mer eller mindre ett måste nu för tiden, det klarar Kia. Den har till och med bäst säkerhetssystem av alla tre testbilar.	5	Testad med gott resultat hos Euro NCAP. Vi saknar strålkastarspolning. Autobroms är standard och den klarar fordon och fotgängare, men är bara testad mot bilar. Bra ergonomi med fysiska knappar.	5	Toppresultat i Euro NCAP och strålkastarspolning som standard. För enbart godkänt Euro NCAP-betyg för automatisk nödbroms och fihållningsassistans.
Strålkastarrensöring std	N		N		J	
Godkänd sikt	J		J		J	
Godkänd autobroms	J		G		G	
Bra whiplashskydd	G		J		J	
Bra förarergonomi	J		J		G	
JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD						
MILJÖ & ENERGI		★★★★★	★★★★	★★★★		
Koldioxid/kilometer	5	Tar förstås en given seger på grund av noll utsläpp under körning.	3,5	Hyfsat snål för att vara en fyrhjulsdriven laddhybrid. Klart godkänt miljöbetyg.	3,5	Testförbrukningen efter ams schablonavdrag för laddhybrider är 126 % högre än NEDC-siffran.
Energieffektivitet	4,5		4		4	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★★	★★★	★★★		
PLACERING SUMMA		1 17,5	2 13	3 12		

DÄRFÖR VINNER  
**KIA**E-Niro är relativt billig att köpa, är billig i drift, har okej drift-  
säkerhet och generös nybilsgaranti.





# FÖRDEL ELBIL

Med nuvarande skatteregler samt det låga energipriset för att ladda elbilar är de svårslagna i kalkylen om vilken förmånsbil som är billigast. Laddhybrider har så klart sina fördelar eftersom de – om de laddas regelbundet – kan köras på ren el hela eller stora delar av den dagliga pendlingssträckan. Detta, samt det lägre förmånsvärdet, gör dem klart mer förmånliga än motsvarande bensin- eller dieslbil.

Eftersom Volvo XC40 är så pass ny finns det varken ett satt förmånsvärde eller restvärde att utgå ifrån. Kalkylen är därför baserad på uppskattade siffror för Volvos del.

Mer än fyra av fem av landets vagnparksägare påverkas av att regeringens beslut dröjer i tre viktiga bilfrågor: Det finns inte någon statlig miljöbilsdefinition, förmånsvärdet för de klimatsmartaste tjänstebilarna kan höjas vid årsskiftet och många köpare av de klimatsmartaste bilarna blir blåsta på bonusen.

Intresset för elbilar är stort bland landets företag och stora vagnparksägare, och regeringens uttalade ambitioner pekar i samma riktning. Men samtidigt kan man undra hur gärna regeringen vill ha en elektrifiering av vagnparken.

När den femåriga skattebefrielsen för miljöbilar togs bort för snart ett år försvann också den statliga miljöbilsdefinitionen, som bland annat styr myndigheters bilköp.

Om regeringen inte agerar snabbt är risken att både myndigheter och alla andra sätter sina egna inköpskriterier, där klimatmålet en fossiloberoende fordonsflotta 2030 inte alltid står i centrum. Regeringen har ensam makten att styra upp denna situation, men inget händer. Svaret är detsamma som för ett år sedan: "Vi bereder frågan."

Enligt inkomstskattelagen får det beskattningsbara värdet på förmånsbilar sänkas till värdet för "närmast jämförbara bil". För laddhybrider samt gas- och elbilar får sedan förmånsvärdet sänkas med ytterligare 10 000 kronor om året. Detta är dock en tidsbegränsad subvention, som upphör till årsskiftet. Vad som händer därefter får vi vänta och se.

/Ynnor AB

# TQ

Bästa bilen **att åka och trivas i**

DELMOMENT 2/3

KIA

MINI

VOLVO

KOMFORT		★★★★☆	★★★★★	★★★★☆		
Sitta fram	4	Sitta fram är det inget fel på, halkar efter på grund av färre inställningsmöjligheter. Bak är det klart sämre.	4,5	Mycket fin körställning och bra baksäte med hög dyna. Fast fjädring och en del ljud från motorn.	3,5	Fin, Volvomässig komfort generellt, men testlaget klagar på otillräckliga inställningsmöjligheter för ratten.
Sitta bak	3		4		3,5	
Fjädring	3		3,5		4	
Ljud	3,5		3,5		4	
KUPÉUTRYMME		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Fram	5	Fram är det riktigt med plats. Bak är det lite mer begränsat, men i högsta grad godkänt.	5	Luftigt i framsätet tack vare en smal och låg mittkonsol. Begränsat benutrymme i baksätet.	4,5	Godkänt utrymme både fram och bak, men soltaket stjäl takhöjd. Långa personer får inte riktigt plats bak.
Bak	4,5		4		4,5	
BAGAGEUTRYMME		★★★★	★★★	★★★★		
Volym, min	4	Bäst lastutrymme i hela testet om det inte vore för flexibiliteten som är långt efter resten.	1,5	Klen lastvolym både med och utan baksätet på plats. 40/20/40-fällning och vinkligningsbart ryggstöd.	3	Medelmåttigt lastutrymme och enbart 40/60-fällning av baksätet. Plus för nästan plant lastgolv och skidlucka.
Volym, max	3		2		2,5	
Flexibilitet	1,5		4		3	
TEKNIK		★★★★★	★★★	★★★★★		
Självkörningsförmåga	4	Ganska många system som hjälper till med körningen. Knappar som kompletterar pekskärm är bra.	0,5	Ingen självkörningsförmåga utöver adaptiv farthållare. Lätt-navigerat infotainment med fysiskt vred.	3,5	Volvos självkörningsförmåga är överlägset bäst, men den stänger av under 30 km/h. Därav lägre betyg.
Infotainment	4,5		5		4	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
PLACERING	1	3	2			
SUMMA	16	14	15			

DÄRFÖR VINNER  
**KIA**

E-Niro får fina betyg för både komfort, utrymme och bagagerum. Den tar även hem teknikronden.

Märke	Kia	Mini	Volvo
Modell	e-Niro Advance Plus	Countryman SE Essential	XC40 t5 PHEV Momentum
Drivmedel/teknik	El	Laddhybrid	Laddhybrid
Klimatbonus	474 800 kr	401 300 kr	459 900 kr
Listpris	60 000 kr	14 185 kr	28 346 kr
Kalkylpris	414 800 kr	387 115 kr	431 554 kr
Förmånsvärde	26 944 kr	28 004 kr	31 000 kr
Företagskalkyl kr/månad			
TCO (exkl. bränsle)	6 790 kr	7 360 kr	8 053 kr
Drivmedelsersättning	1 188 kr	1 188 kr	1 188 kr
Sociala avgifter	740 kr	770 kr	852 kr
Totalt kr/månad	8 774 kr	9 318 kr	10 093 kr

Märke	Kia	Mini	Volvo
Förarkalkyl kr/månad			
Förmånsvärde brutto	2 245 kr	2 333 kr	2 583 kr
Förmånsvärde netto (50% skatt)	1 123 kr	1 167 kr	1 292 kr
Drivmedelsförbrukning, l/mil (kWh)	1,59	0,25	0,19
Drivmedelspris, kr/l (kWh)	1,60 kr	16,00 kr	16,00 kr
Drivmedelskostnad privat körning	200 kr	516 kr	825 kr
Drivmedelskostnad tjänstekörning	-987 kr	516 kr	825 kr
Totalt, kr/månad	2 917 kr	4 532 kr	5 525 kr
TCO 36 månader, 1 500 mil i tjänst, 1 500 mil privat 4 % ränta			
Fordonskatt (ingår i TCO och förmånsvärdet)	360 kr	360 kr	360 kr







KIA

MINI

VOLVO

**BETYG: 3**

Dynan är låg och man sitter därför lite ihopfälld med skarp knäveinkel. Det är dessutom trångt under framstolarna, vilket gör det svårt att sträcka ut.

**BETYG: 4**

Mini har högst dyna och det är rymligt under framstolarna. Det är lätt att sträcka ut och få lårstöd. Plus för vinklinsbart ryggstöd.

**BETYG: 3,5**

Kort dyna med medelmåttig höjd ger dåligt lårstöd. Men det är rymligt under framstolarna och man kan sträcka ut. Upprätt men bekväm ställning.

# EQ

Bästa bilen **att köra och älska**

**DELMOMENT 3/3**

KIA

MINI

VOLVO

AKTIV KÖRNING		★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆		
Styrning	3,5	Inte särskilt kul på kurviga vägar, understyr ofta. Hala däck. Rakt fram är elmotorn ett plus. Saknar lite kraft i högre hastigheter.	4	Snabb styrning med mycket motstånd. Spänstigt och välbalanserat chassi. Inget kraftpaket men har hjälp från elmotorn. Dämpat trecylindertljud.	4	Trygg och säker, även i höga farter. Tappar aldrig kontrollen, men blir heller aldrig särskilt spännande. Får beröm för rivigt motorljud.
Chassi	2,5		4		3,5	
Motor	4,5		3		4,5	
Växellåda	5		3,5		3,5	
Motor/avgasljud	3		3,5		4,5	
VARDAGSKÖRNING		★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆		
Styrning	4,5	Riktigt fin styrning. Eldrift är helt fantastiskt vid dessa förhållanden. Den som gillar regenerativa bromsar gillar Kias bromsar.	3,5	Onödigt trög styrning, men linjär med okej känsla. Fin respons från elmotorn, blandar el/bensin snyggt. Mjuk och snabb låda. Okej bromskänsla.	4,5	En trevlig bil att köra och leva med varje dag. Bekväm, tyst och mjuk. Sämst vändcirkel i gänget. Okej bromskänsla.
Chassi	3		3,5		4	
Motor	5		4		4	
Växellåda	5		4		4	
Bromsar	4,5		4		3	
DESIGN		★★★	★★★★☆	★★★★☆		
Exteriör	2,5	Kia gör lite väsen av sig. Ointressant design både in- och utvändigt. Några hävdar att den är ful.	3,5	Tuff formgivning som sticker ut, men imponerar inte på testlaget. Kanske är den lite för udda.	4,5	Snyggast i klassen, tycker vissa. Klart är att Volvo har ett duktigt designteam. Smakfullt var ordet.
Interiör	3		3,5		4,5	
VILL HA		★★★	★★★★☆	★★★★☆		
Kvalitetskänsla	3	E-Niro är inte en bil att passionerat älska. Den tilltalar i stället förnuftet och rationaliteten.	4	Bra känsla i knappar och reglage, trevliga materialval. Mycket personlighet och trevliga köregenskaper.	4	Volvo både känns och är dyrast i gänget. Trevlig att titta på, trevlig att åka och synas i.
Karisma	3		4,5		4	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆		
PLACERING	3	2	1			
SUMMA	14	14,5	16,5			

DÄRFÖR VINNER  
**VOLVO**

Pigg och rivig motor med fint ljud ger höga poäng i Aktiv körning. Klart mest tilltalande formgivning enligt testlaget.







## SLUTBETYG

KIA



MINI

VOLVO

## ROND FÖR ROND

IQ Att äga och leva med (20)

17,5

13

12

TQ Att åka och trivas i (20)

16

14

15

EQ Att köra och älska (20)

14

14,5

16,5

## STJÄRNBETYG

★★★★★

★★★★

★★★★★

## TOTALSUMMA

47,5

41,5

43,5

## TOTALPLACERING

1

3

2

**BÄST:** Räknet i räckvidd per krona är det här en svårslagen elbil.

**SÄMST:** Kia saknar premiumkänslan som Volvo och Mini har.

**BÄST:** Körglad och kul. Enda bilen med fyrhjulsdraft.

**SÄMST:** Kortast räckvidd på el. Dålig lastvolym.

**BÄST:** Snygg och bekväm. En mycket trevlig bil att köra och leva med.

**SÄMST:** Priset. T5 Twin Engine är alldeles för dyr.



# VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR

## SVERIGES BÄSTA BETYGSSYSTEM

STYRKAN LIGGER I DETALJERNA



**JOHN ERIKSSON,  
TESTREDAKTÖR**

Volvon har en riktigt fin och lyckad drivlina. Men de svåröserade bromsarna drar ner intrycket. Körställningen är också dålig. Av laddhybriderna väljer jag Mini. Den har mest personlighet, gör att jag blir glad när jag möter den och är trevligast att köra. Jag gillar även den harmoniska drivlinan. Men den bil jag vill ha är Kia. Den helt elektriska drivlinan är oslagbart trivsamt och smidigt.



**MAGNUS KVANDAL  
REDAKTÖR**

Om jag ska vara helt ärlig är det ingen av de här bilarna som kittlar mig på det rätta stället. Jag gillar inte suvar, och har om möjligt ännu mer svårt för bilar som med kroppsspråket antyder att de är terrängdugliga utan att egentligen vara det. Och det är ju ingen av bilarna här. Blir jag tvungen att välja en av dem blir det Kia. Men det är bara för att jag inte gillar laddhybrider heller.



**ELIAS MEDELBERG  
REDAKTÖR**

Volvon är en väldigt trevlig bil men jag kör inte långt tillräckligt ofta för att behöva både möjligheten att köra på el och på bensin. För mig blir e-Niro det självklara valet nästan enbart på grund av drivlinan. I stadstrafik, där jag håller till för det mesta, är den mycket bättre. Skulle jag köpa en bil att åka längre sträckor i skulle jag välja en diesel framför en laddhybrid.

## SUMMERING – DÄRFÖR VINNER KIA E-NIRO

I slutändan handlar allt om pengar, är det inte så? Det är i alla fall en avgörande faktor för de flesta när det gäller val av bil. Det är också mycket på grund av ekonomin som Kia vinner det här testet. e-Niro är inte dyrast att köpa, vilket i sig är en skräll – elbilar med den typen av räckvidd är vanligtvis mycket dyrare just på den punkten. Mini har visserligen lite lägre inköpspris, men räknar vi på total ägandekostnad blir Kia e-Niro en vinnare.

När allt är summerat kostar den drygt 38 kronor per mil – fyra kronor mindre än Mini och mer än sex kronor mindre än Volvos 44,68 kronor enligt vårt räkneexempel med en körsträcka på 2.000 mil per år. Det, tillsammans med räckvidden den erbjuder, gör att Kia blir det bästa alternativet. Kia e-Niro är också för det mesta

en trevlig bil att leva med. Den är pigg och rapp, hyfsat komfortabel och har bäst kupéutrymme i testtrion. Men missförstå oss inte – den är inte perfekt. Det är också ett faktum att alla inte har möjlighet att byta till elbil, men vår bedömning är att den är fullt kompatibel som vardagsbil för de flesta. Hade vi enbart bedömt premiumkänsla, design och karisma hade Volvon varit en solklar vinnare.

Det är XC40 ams-redaktörerna helst vill ha med sig hem på kvällen, men så hade inte varit fallet om vi hade varit tvungna att betala för den själva. Minin har en kul uppsyn och är den mest körglada i trion. Det är ingen dålig bil på något sätt, men den når inte hela vägen i det här testet. Kortast räckvidd på el och mer småbils känsla än suvkänsla gör att Countryman faller bort.





# Välkommen till en laddbar värld

Allt vi gör påverkar vår morgondag, både människor, djur och natur berörs. Så låt oss färdas varsamt fram. Kia erbjuder marknadens bredaste utbud av laddbara bilar, såväl laddhybrider som elbilar. Alla med lång räckvidd på el och låga eller noll CO<sub>2</sub>-utsläpp vid körning. Laddbara bilar är ett vägval, ett generationsskifte. Framtiden är i våra händer. Välkommen till din Kia-handlare för en provkörning.



e-Soul



e-Niro



Niro plug-in hybrid



OPTIMA SW plug-in hybrid



The Power to Surprise