



ALLT OM BILEN

Nr 22 • 21 okt 2021, årg. 74 • teknikensvarld.se

PROV-KÖRD!



LEXUS NX 450h+

Vi kör Lexus första laddhybrid!

Teknikens Värld

TEST: NYA BENSINEN

E5 MOT E10
- MER ETANOL
GER HÖGRE
FÖRBRUKNING!

TEST

BÄSTA ELBILEN

Fyra heta elbilar i stort test:

Hyundai Ioniq 5 • Ford Mustang Mach-E

• Tesla Model Y • Skoda Enyaq



TEST

GAMLA MOT NYA VINTERDÄCK

Grundlig jämförelse av både dubbade och odubbade vinterdäck - gamla mot nya

PROVKÖRD

POLESTAR 2 BEAST

Vi pressar 350 kW ur elbesten på Gotland Ring

Pris 82 kr
Norge 99 nkr
Finland €9,90

22

7-388048-608208

TIDSAM 0486-22

RETURVECKA 44

TEST

Ford Mustang Mach-E AWD Long Range ◊ Hyundai Ioniq 5 Long Range RWD Essential ◊ Skoda Enyaq iV 80 ◊ Tesla Model



” ” ” STRÖMFÖRSÖRJ



I detta nummer kör vi i Uppland!



ARE

Nästa generations elbil är här! **Hyundai Ioniq 5** har suktat oss med snabb laddteknik till lågpris, men hur snabbt laddar den egentligen? Hur viktigt är det och hur långt efter är konkurrenterna? Vi jämför med pinfärska **Tesla Model Y**, tuffa amerikanen **Ford Mustang Mach-E** och förnuftiga **Skoda Enyaq**.

TEXT: ERIK WEDBERG • FOTO: PATRIK LINDGREN

► Hyundai Ioniq 5 intresserar testlaget med alla sina detaljer som får den att sticka ut ur mängden. Designen sägs vara inspirerad av Hyundai Pony - Sydkoreas första massproducerade och exporterade bilmodell.



Hur viktigt är det att kunna ladda snabbt? Det är frågan som blir allt viktigare att ställa sig inför ett elbilsköp. 125, 150 eller 220 kilowatts laddeffekt. Eller kanske ännu mer? Spelar det någon större roll?

Innan man stirrar sig blind på laddeffektsiffrorna måste man fundera på hur man kommer att ladda sin elbil. För den som ofta kör långt och laddar längs vägen kan hög laddeffekt

vara avgörande och betyda att man bara behöver stå 20 minuter i stället för en timme vid laddstationen. För den som endast gör några långresor per år och till vardags laddar hemma eller på arbetsplatsen spelar snabb-laddningseffekten desto mindre roll.

NÄR HYUNDAI och Kia visade sin nya elbilsplattform E-GMP vid slutet av 2020 blev uppmärksamheten stor. Sydkoreanerna hade satsat på ett system med dubbelt så hög spänning som i de flesta konkurrerande bilar – 800

volt. Endast de betydligt dyrare Audi e-tron GT och Porsche Taycan använder i dagsläget samma teknik och här kom Hyundai och Kia och lanserade 800-volttekniken i bilar som ska kosta runt 500 000 kronor! Uppmärksamheten blev förstas enorm.

Nu är den första 800-voltsbilen här. Hyundai Ioniq 5 har hunnit till Sverige en stund före syskonet Kia EV6 och testlaget har självklart grabbat tag i ett av de första exemplaren av den på förhand så haussade bilen.

Nästan lika ny är Tesla Model Y. Vi säger



Nu är den första 800-voltsbilen här. Hyundai Ioniq 5 har hunnit till Sverige en stund före syskonet Kia EV6...

nästan, eftersom den kaliforniska bilen har byggts hemma i Fremont ända sedan januari 2020 och i Shanghai sedan januari 2021 men kommer till Sverige först nu, hösten 2021. Som vanligt är Teslas trumfkort en väldigt konkurrenskraftig räckvidd och smidig snabbladdning, men i Model Y kryddat med betydligt bättre innerutrymmen än i Model 3.

Testets tredje bil kommer också från USA, men nu från gamla motorstaden Detroit och traditionstyngda Ford. Mustang Mach-E, även den lanserad 2020 i USA med fördröjd

Europalansering, väcker uppmärksamhet vart den än kommer och är en direkt konkurrent till Tesla Model Y, oavsett hur olika de två amerikanerna kan te sig.

Vi ställer dem förstas mot Skoda Enyaq – bilen som skapade hem segern i sitt första test och som enligt testlaget är den mest kompetenta i elbilstrojkan från Volkswagen-gruppen där Enyaq, ID.4 och Q4 e-tron snart får sällskap av Cupra Tavascan. Kan den förnuftiga tjecken stå pall även mot de nya, snabbladdande konkurrenterna? »



► Efter Porsche Taycan och Audi e-tron GT är Ioniq 5 första elbilen i Europa med 800-voltsteknik.

Opel Signum blev ingen succé. Efter bara fem år på jorden togs den Vectra-baserade halvkombi ur produktion och Opels satsning på en förväntat golfklassare med fokus på komfort och utrymme i baksätet kunde sammanfattas som en flopp.

Signum har dock etsat sig fast i våra bilminnen och det är just den vi kommer att tänka på när Hyundai Ioniq 5 rullar in i redaktionsgaraget.

Det är svårt att få grepp om storleken och proportionerna på bild, är det en liten SUV, en stor golfklassare eller något helt annat? Baksätet visar sig bli nyckeln för att förstå sig på bilen. Det är brett i axelhöjd, det är långt mellan dynan och framstolarnas ryggar och

det går till och med att skjuta dynan i längdled och justera ryggstöden – elektriskt! Eljusterbara baksäten hittas annars bara i lyxklassen.

IONIQ HAR baksäteskvaliteter som borde göra den ytterst lämplig som taxibil, men även Tesla Model Y borde bli en favorit hos taxiåkarna. Äntligen finns en Tesla med ett rymligt och bekvämt baksäte för den som inte vill betala 1,2 miljoner kronor för en Model X. Till skillnad från Model 3 och S har Y ett baksäte som är både rymligt och bekvämt med bra benutrymme och framförallt väldigt generöst utrymme för fötterna under framstolarna.

Model Y bygger på samma plattform som

Model 3 men är sex centimeter längre, sju centimeter bredare och åtta centimeter högre, och det gör skillnad! Y upplevs som en betydligt rymligare bil och borde mycket väl kunna konkurrera med både S och X om de Tesla-köpare som är ute efter en rymlig bil. Tredelat baksäte som kan fällas med knappar från bagageutrymmet gillas, och det stora utrymmet under lastgolvet är också praktiskt. Varför Teslan inte har tillstymmelsen till lastöglor förstår vi dock inte. Eller jo, det kanske vi gör. Man får nämligen inte lasta något i den. Med en tillåten maxlast på 315 kg blir det inte mycket över till bagage om man är fem som åker. Och varje passagerare får inte väga mer än 78,75 kg. Lastöglor för att spänna fast last blir därmed överflödiga.



► Ingen Hyundai-logga på ratten, vad fyra prickar betyder på blandskrift vet vi inte.



► Instrumenteringen framför ratten kan inte visa kartbild från navigationen.



► V2L-teknik gör att Ioniq 5, med en adapter, kan driva olika elektriska apparater.



► När mittkonsolen skjuts framåt blir utrymmet mellan framstolarna fritt.



► Bagageutrymmet är rymligt. Bakrutan har ingen torkare, hur kommer det fungera i vinter?

EN ANDRA ÅSIKT



ROBIN TÖRNROS OM HYUNDAI IONIQ 5

Jag gillar att Hyundai har tagit ut svängarna och gett Ioniq 5 en utstickande design. På bild ser den ut att placera sig i golfklassen men i verkligheten är den en storlek större och riktigt rymlig. Tyvärr känns det som att den ofjädrade vikten är hög vilket gör att hjulen har en tendens att leta sig ner i ojämnheter och slå hårt vilket påverkar komforten.

OM HYUNDAI Ioniq 5 är svår att få grepp om så är det nästan omöjligt att reda ut frågetecknet som är Ford Mustang Mach-E. Den har, trots namnet och designen, ingenting med vanliga Mustang GT att göra. Däremot med Focus och Kuga. Den elektrifierade plattformstekniken GE1 är nämligen en kraftigt modifierad variant av C2-plattformen som fossilbilarna står på.

Med ett axelavstånd på 298 cm står Mustang Mach-E med nästan lika långt mellan fram- och bakben som Hyundai Ioniq 5, tyvärr utan att det märks i baksätet. Benutrymmet är bra, men inte föredömligt som i Hyundai, och takhöjden är inte mer än tillräcklig för långa passagerare. Mustang Mach-E har inte samma Opel

Signum-kvaliteter som Ioniq 5.

Det har däremot Skoda Enyaq. Den tjeckiska varianten av den tyska MEB-konstruktionen har ett lika rymligt baksäte som kusinerna från Audi och Volkswagen, när vi torrbyter baksätet i garaget finner vi bra fotutrymme under framstolarna, bra takhöjd och generöst benutrymme.

VI STYR upp ur garaget med sikte på Ionitys snabbladdare i Södertälje. Denna lika älskade som hatade plats på jorden där vi har ömsom älskat den snabba kilowattimmarleveransen, ömsom förbannat det osmidiga, lynniga och ofta felande betalningssystemet. Sedan en tid tillbaka har Ionity en ny app som, till »



► En Tesla vid en IONITY-laddare är egentligen en händelse, men för jämförelsens skull gör vi ett undantag.

EN ANDRA ÅSIKT



JAN-ERIK BERGGREN OM TESLA MODEL Y

Som en Model 3 fast lite större och högre. Det är kanske enklaste sättet att beskriva Model Y. Sittpositionen skiljer en hel del, trots att det är likadana stolar. I Model Y sitter du mer upprätt och "ovanpå" bilen. Vissa kommer att gilla det medan andra hatar det. Borta är också funktionen för olika nivåer av energiåtervinning. Bilen ska justera sig själv till bästa nivå.

skillnad från den tidigare, faktiskt fungerar. Det går att både starta och avsluta laddningen och man ser, nästan i realtid, hur mycket man laddar.

Det är här Hyundai Ioniq 5 ska briljera. Som första bil ut på Hyundai Motor Groups E-GMP-plattform, med 800-volts-teknik för snabbare laddning, ska den slå konkurrenterna vid laddstolpen.

800 volt anses av många vara den stora framtidsgrejen för elbilar. Högre spänning vid laddning betyder färre ampere för att uppnå samma effekt och därmed mindre värmeutveckling i batteriet eftersom det är strömstyrkan som gör att det blir varmt. Värmeutveckling vid snabbaddning är ett problem och begränsar hastigheten. Med 800-voltssystem minskar det problemet och i Hyundais fall innebär det att man ska kunna ladda Ioniq 5 med upp till 220 kilowatts effekt.

I den bästa av världar, vill säga. I den här världen, i alla fall vid IONITY i Södertälje, kommer vi aldrig över 143 kW. Trots att laddpunkten ska kunna ge 350 kW. Trots att bilen ska kunna ta emot 220 kW. Vad den låga effekten beror på är mycket svårt att säga.

Våra sura miner mjukas dock upp en aning av Lounge-läget i framstolarna som faktiskt inte är helt dumt. Vid laddning är det skönt att med ett enkelt knapptryck kunna luta sig tillbaka för att arbeta eller vila.

Ford Mustang Mach-E har 400-voltsteknik men förhållandevis hög maximal laddeffekt på 150 kW och vid laddstolpen kommer den nära att leverera vad den ska. När vi startar laddningen med 30 procents batterinivå hoppar effekten direkt upp till 130 kW men sjunker sedan till drygt 100 kW där den stabiliseras.

Vi vet, Tesla-förare laddar inte vid IONITY eftersom de har sitt eget, mycket bättre, laddnätverk. Men för jämförelsens skull kopplar vi in den vätskekylda IONITY-kabeln även i Model Y och ser vad som händer. Resultatet är aningen nedslående. Teslan ska, i alla fall vid Teslas Supercharger, kunna laddas med 250 kW, men här får vi inte mer än 134 kW laddeffekt. Vid ett senare tillfälle laddar vi hos Tesla i Infracity norr om Stockholm där det finns en så kallad V3 Supercharger av senaste snitt. Vi kommer dit med förkonditionerade batterier enligt konstens alla regler. Maxeffekten blir 172 kW. »



► Y-bilen är 18 centimeter högre än 3-bilen.



► Stöd för 250 kW-laddning och laddlucka som öppnas elektriskt och stängs automatiskt efter laddning.

► Model Y kostar 100 000 kronor mer än en jämförbar Model 3. För det får man större baksäte och bagageutrymme.



► Dubbla platser för trådlös mobil-laddning gillar vi. Den upphöjda körställningen kräver tillvänjning.



► Dörrhandtagen är vända åt "rätt" håll och ger ett naturligare grepp än på Hyundai Ioniq 5.



► Utrymmet under lastgolvet är djupt och brett, men mellan hjulhusen är det förhållandevis smalt.

HELT ELDRIVNA ENYAQ iV. NU MED FYRHJULSDRIFT.

Upplev allt naturen har att erbjuda med nya ENYAQ iV 80x, en fyrhjulsdreven, helt eldriven SUV med 265 hästkrafter. Med en generös räckvidd på 491 km* och utfällbar dragkrok som tar 1 200 kg är du redo för äventyr utöver det vanliga. Välkommen in!

ŠKODA ENYAQ iV 80x 265 hk 4x4 fr. 595 300 kr
Privatleasing fr. 5 470 kr/mån inkl. service**



*Räckvidd för ENYAQ iV 80x upp till 491 km (WLTP). Räckvidd och elförbrukning baseras på uppskattade värden från körcykeln WLTP. Vald utrustning kan påverka räckvidd och energiförbrukning.
**ŠKODA Privatleasing 36 mån, 1 000 mil/år, ingen särskild leasingavgift, garanterat restvärde. Övermil och onormalt slitage debiteras utöver leasingavgiften. ŠKODA Serviceavtal 100 kr/mån, 36 mån eller 3 000 mil. Rörlig ränta baserad på VVFS basränta nov 2021. Uppläggnings- och administrationsavgift tillkommer. Erbjudandet gäller t.o.m. 2021-11-30. Bilen på bilden är extrautrustad.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Bygg din ENYAQ iV 4x4 på [skoda.se](https://www.skoda.se)



► Det ser ut som att pekskärmen tippas bakåt i överkant, och så känns det också när man använder den. Stoppningen i framsjölarna känns som skumgummi.



► Plats för trådlös laddning av en mobiltelefon. I facket undertill kan man tappa bort småsaker.



► Bakljusen är det tydligaste designelementet hämtat från "riktiga" Mustang.



► Utrymmet fram är relativt stort, men nås bara om man öppnar motorhuvon på klassiskt vis. Bökgigt!



► Här saknas det en genomlastningslucka. Lastgolvet kan läggas i två olika nivåer.



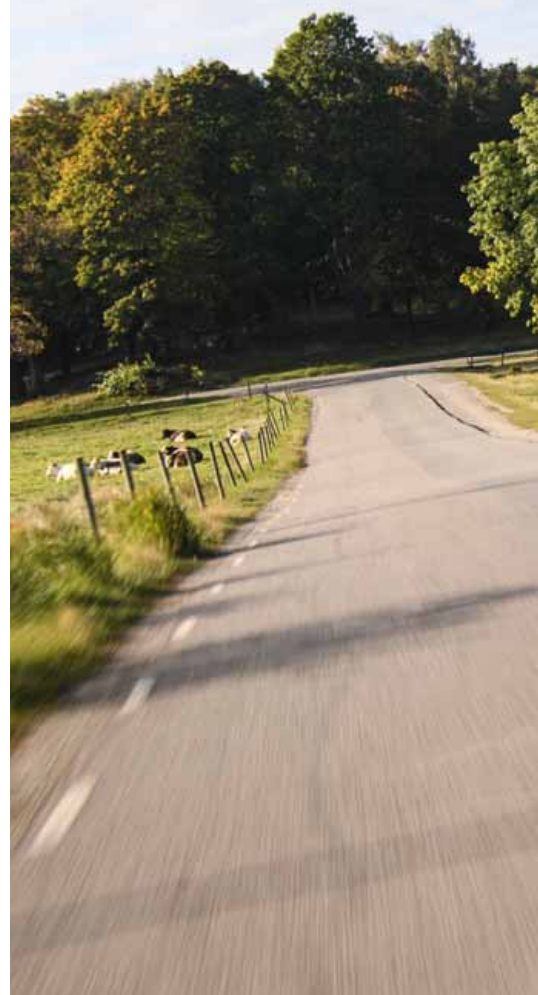
► Mustang Mach-E går oroligt på dålig väg. Trots namnet och designen är sportkänslan helt frånvarande.

EN ANDRA ÅSIKT



SANNE VÄLI-TAINIO OM MUSTANG MACH-E

Inte så mycket Mustang som man vill tro, inte heller en lika tydlig familjebil som Skoda Enyaq – utan något slags mellanting. Jag som sällan sitter bra i bilar sitter förvånansvärt bra i denna och den är snygg i sitt mörka anlete, så jag fastnade för den. Mellanmjölkskänslan blir alldeles lagom, men frågan är då vem bilen riktar sig till.



Skoda Enyaq har lägst möjlig laddeffekt på papperet och hamnar efter de andra även vid stolpen. Effekten går aldrig över 82 kW och först efter 35 minuter har Skodan laddats från 30 till 80 procent. Hyundai Ioniq 5 har då varit färdig i 14 minuter.

MED FULLADDADE, nåväl 80-procentigt laddade, batterier ger vi oss ut på vägarna och det börjar tämligen omgående knorras om körställningen i Hyundai Ioniq 5.

Framstolarna är utformade som vilofätöler snarare än stolar för aktiv körning i en bil. Man sitter högt, lätt bakåtlutad och justermånen på stolen är för liten för att alla förare ska sitta bekvämt.

Redaktionens nyaste nytillskott Sanne är 155 cm lång (eller kort...) och har svårt att nå ner till pedalerna oavsett hur hon justerar stolen, samtidigt som vi som är lite längre (nästan en halv meter längre) har svårt att hitta en körställning där ratten är nära och benen inte helt hopvecklade.

Inredningsdesignen är lagom annorlunda men inte så nytänkande som den retrofuturistiska utsidan ger sken av. Golvet är platt och det finns ingen separering mellan förarens och framsätesspassagerarens fotutrymme.

Att kliva in i Ford Mustang Mach-E känns som att kliva in i en påkostad och annorlunda bil.

Mittkonsolen mellan framstolarna kan skjutas framåt och bakåt en dryg decimeter. Men vad tillför det? Om man skjuter den bakåt blir det mer plats på golvet mellan framstolarna så att man kan ställa en väska där, men vi vill inte ha packning framme vid pedalerna.

Förarmiljön i Tesla Model Y är precis lika extremt avskalad som den i Model 3. En stor pekskärm i mitten, två rullknappar på ratten och två spakar på rattstången. Det är allt. Har man kört Tesla förut och vet hur det fungerar så är det smidigt. Och riktigt, riktigt smidigt blir det när man har sparat sin förarprofil och hoppar in i bilen efter att någon annan har kört. Då behövs bara två petningar på skärmen

för att ratt, ytterbackspeglar och stol ska ställas in automatiskt till det läge man har sparat. När kommer en elstyrd innerbackspegel?

Körställningen i Model Y är nästan lika ovan som i Ioniq 5. Framstolarna är monterade på höga underrederna som ger en hög körställning, men trots det ser man ingenting av huven framför rutan, den försvinner ner i tomma intet och man ser bara vägen framför. På komforten i förarstolen finns dock inget att anmärka. Man sitter bra, punkt.

ATT KLIVA in i Ford Mustang Mach-E känns som att kliva in i en påkostad och annorlunda bil. Medan känslan av annorlunda består går känslan av att Forden är påkostad om intet desto snabbare. Stoppningen i stolarna är av skumgummikvalitet och det går inte att ändra vinkeln på sittdynan. Den kan bara höjas eller sänkas och lärostödet blir därefter. På den enorma pekskärmen finns mycket nytt att lära sig och det tar tid att leta runt i det inte helt självklara menysystemet. Enklast är att bara koppla in mobiltelefonen och använda Apple CarPlay eller Android Auto. Båda mobilspelingssystemen tillåts ta en väldigt stor del av skärmen, det gillar vi. Vi gillar däremot inte den lilla, rektangulära instrumentskärmen »



► Mustang Mach-E finns med stort och litet batteri och med bak- eller fyrhjulsdraft. Vi kör den med stort batteri och fyrhjulsdraft.



► Skoda Enyaq är en av de absolut tystaste bilarna på marknaden just nu. Komforten är hög.

som till stora delar skymms av rattkringlan. Och varje gång blicken hamnar på texten "Ground Speed" under hastighetssiffrorna skäms vi å Fords vägnar. Kopplingen mellan Mustang Mach-E och flyg är minst sagt långsökt.

Enyaq har en ännu mindre och mer innehållsfattig instrumentskärm framför ratten. Här ser man bara hur fort man kör, vilken hastighet som gäller och om man har farthållaren på eller av.

IONIQ 5 har, liksom Tesla, ett delvis självkörande system som tyvärr gör allt annat än att imponera. Med alla funktioner aktiverade på motorväg med tydliga vägmarkeringar, till exempel E4 mellan Stockholm och Uppsala, ormar sig Ioniqen fram som en vilsen kopparödla. Systemet vågar aldrig låta bilen gå rakt fram, utan styr till vänster och höger oavbrutet så att bilen vagnar fram. Man måste hålla minst en hand på ratten och styra emot med inte helt oansenlig kraft för att få bilen att gå rakt. Det är mer avkopplande att styra helt

själv. Fords, Skodas och Teslas motsvarande system är bättre.

Körkänsla är inte den starkaste grenen för Ioniq 5. Med en något för oprecis styrkänsla, väldigt kraftig servoverkan och en tung känsla i alla fyra hjul blir Ioniq 5 inte vårt förstaval på kurviga vägar. Då kör vi hellre Tesla som underhåller med sin fina balans och sylvassa styrning som dock blir ett irritationsmoment på dålig väg och på långfärd. Om vägen inte är nyasfalterad och oförstörd blir Model Y obekvämt och ryckigt att köra. En "ryck-och-nyck-bil" fastställer Ruben Börjesson.

ETT BYTE till Skoda Enyaq är som balsam för själen. Vi har tidigare konstaterat att Enyaq är en av de tystaste nya bilarna just nu och att fjädringskomforten är på topp. Den är bekvämare än VW ID.4 och Audi Q4 e-tron, men framförallt klart bekvämast i den här test-uppställningen, och det utan att göra avkall på köregenskaperna. Styrningen har hög precision och trots sin storlek och tyngd känns



► Enyaq har bra ståhöjd under bakluckan och låg lasttröskel.



► Enyaq bjuder baksätesåkarna på smidig mobilficka i framstolarnas ryggstöd.



► Skoda har lyckats bättre än Volkswagen med förarmiljön i sin elbil.

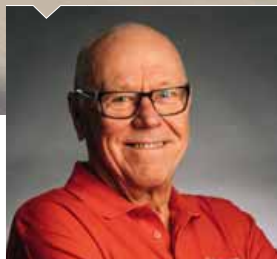


► Även Enyaq har ett fack för att tappa bort småsaker under mittkonsolen.



► Klassisk motorhuv med klassisk pinne är en kontrast mot den moderna eldrivlinan.

EN ANDRA ÅSIKT



RUBEN BÖRJESSON OM SKODA ENYAQ

ID.4, Q4 e-tron och Enyaq är ju nära besläktade. Tekniskt sett så är det nästan ingen skillnad och i övrigt kan man tycka att skillnaderna är små. Men Enyaq är faktiskt den trevligaste att köra av syskonen. Dessutom är det min favorit i det här testet. Beställer du en så tänk dig för innan du lägger till fyrhjulsdrift. Betydligt bättre vändradie på den bakhjulsdrivna gör den trevligare att hantera.

Enyaq smidig på vägen. Den bakhjulsdrivna bilen har också snävare vändcirkel än den fyrhjulsdrivna Enyaq iV 80x.

Ioniq 5 må se ut som en liten golfklassare, men den är större och tyngre än syskonet Tucson, vilket avspeglas i förbrukningen. Ioniq 5 är inte lika snål som de tidigare elbilar vi sett från Hyundai och Kia, till exempel Ioniq och Kona Electric. Under testperioden blir förbrukningen 2,01 kWh/mil, vilket gör den näst törstigast efter Mustang Mach-E. Tesla Model Y går snålast med 1,75 kWh/mil.

De verkliga räckviddssiffrorna blir därefter. Enligt vår testförbrukning har Ioniq 5 kortast verklig räckvidd på 36 mil och Model Y kommer längst med 40 mil.

FORD MUSTANG Mach-E rör sig nästan lika mjukt över vägen som Enyaq, men helt utan känsla. Karossen kränger tungt åt sidorna när vägen svänger tvärt och i djupa potthål slår det hårt i hjulställen. Trots sina amerikanska fluff-gener är Mustang Mach-E inte

en bekväm bil. Och de sävliga köregenskaper återkommer i förstärkt form i älgtestet. Den eldrivna Mustangen gör egentligen ingenting konstigt, den är inte överlastad, den börjar inte studsas och den sladdar inte brett. Men genom att vara för mjuk i chassit och för långsam i styrningen har den väldigt svårt att ta sig genom konbanan. Redan när ingångshastigheten är 65 km/h märker vi att Forden kämpar, och att antisladdsystemet inte gör det. Den klarar provet i 65 km/h och i 68 km/h går det också med nöd och näppe, men i 70 km/h klarar den inte att hålla sig inom den fiktiva körbanans bredd och hasar ut i vägrenen.

Beteendet är klart underkänt och undermåligt. Både Hyundai Ioniq 5 och Skoda Enyaq klarar samma älgtest i 72 km/h som ingångshastighet, och Tesla Model Y smiter igenom smidigt i 75 km/h. Forden har högst tillåten maxlast, men skillnaden är endast 22 kg mot Skoda Enyaq och det håller inte som förklaring till det dåliga beteendet. »

SÅ TESTAR VI SNABBLADDNING

Mätning av effekt vid snabbladdning går hand i hand med förbrukningsmätning av elbilar. Proceduren börjar med att alla fyra bilar laddas till 80 procent. Om det hade varit bensin- eller diesel-drivna bilar hade vi "laddat" dem till full tank. Den här gången börjar och slutar mätningen vid Ionitys laddstation i Södertälje.

Efter att alla bilar har nått 80 procent laddnivå körs en drygt 20 mil slinga i kolonn där bilarna turas om att ligga i tåten och leda klungan. Med intervall om 4-5 mil byter också förarna plats mellan bilarna.

Väl tillbaka vid Ionity i Södertälje är det dags att ladda bilarna till 80 procent igen. Laddningen för alla fyra bilar startas samtidigt och med intervall om fem procent laddstatus noteras laddeffekten

i kilowatt. När bilarna har nått 80 procents laddning noteras hur många kilowattimmar som har gått i och simsalabim – därmed har vi en testförbrukning!

Det går dessvärre inte att, som med en bensin- eller dieselbil, veta exakt hur mycket energi som har pumpats in i bilen. Vi ser hur många kilowattimmar Ionity debiterar för med så hög exakthet som tre decimaler, men den siffrar stämmer sällan eller aldrig exakt med hur mycket bilens dator tycker att den har fått. Energiförlusten kan troligtvis oftast spåras till laddkabeln eller någonstans i laddstationen.

Ingen av bilarna levererar den utlovade maxeffekten vid laddning. Vad det beror på är svårt att veta. Det troligaste är att bilens batteri inte håller

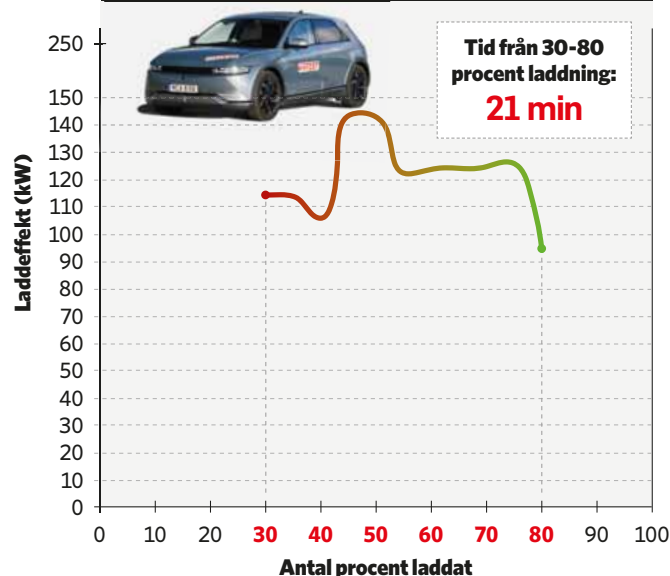
optimal temperatur för att kunna laddas snabbt.

Alla Ionitys laddstationer ska kunna leverera upp till 350 kilowatt per laddningsplats och därmed borde bilarna kunna nå sina angivna maxeffekter. Under testperioden gjordes flera laddningar på olika Ionity-stationer, men ingen gång nåddes maxeffekten för någon av bilarna. Vid tidigare tester och provkörningar har vi dock nått högre laddeffekter med Tesla Model 3 och Hyundai Ioniq 5.

Det här är något man som elbilsägare får lära sig att leva med. Man vet aldrig exakt hur fort bilen kommer att laddas. Laddstolpens, eller bilens, dagsform avgör och som förare kan man bara se på, sluta titta på klockan och hoppas på det bästa.

Snabbast!

HYUNDAI IONIQ 5



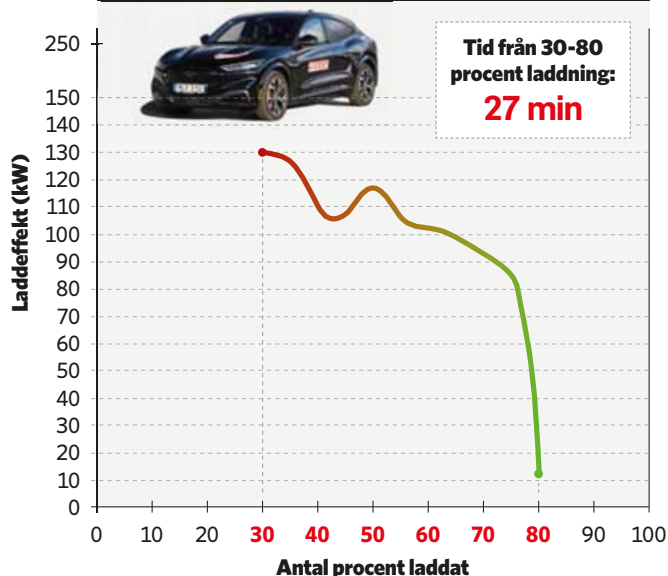
Laddeffekt		
Laddnivå	(kW)	Tid/min
30%	114	1
35%	112	4
40%	107	6
45%	142	8
50%	143	10
55%	122	11
60%	122	13
65%	124	15
70%	125	17
75%	126	19
80%	95	21

► **Kommentar:** Ioniq 5 har en högsta angivna ladd-effekt på 220 kilowatt, vilket i teorin gör det möjligt att ladda från 10 till 80 procent på 18 minuter. Vid test-tillfället kommer vi nära, med 30-80 procent på 21 minuter. Maxeffekten är dock långt ifrån att nås, som mest kommer Ioniq 5 upp i 143 kilowatt.

Laddning: 41,6 kWh à 8,70 kr **Kostnad för laddning: 362 kr**

Dyrast!

FORD MUSTANG MACH-E



Laddeffekt		
Laddnivå	(kW)	Tid/min
30%	130	1
35%	127	2
40%	110	4
45%	108	7
50%	118	10
55%	105	12
60%	102	14
65%	98	17
70%	93	20
75%	86	24
80%	12	27

► **Kommentar:** Forden startar starkt och börjar genast att laddas med 130 kilowatt från 30 procent, men därefter trappas effekten stadigt nedåt. Hastigheten är dock hög när 80-procentstrecket närmas och därefter går effekten snabbt ner till drygt 10 kilowatt och att sega sig vidare till 90 procent tar lång tid.

Laddning: 46,2 kWh à 8,70 kr **Kostnad för laddning: 402 kr**

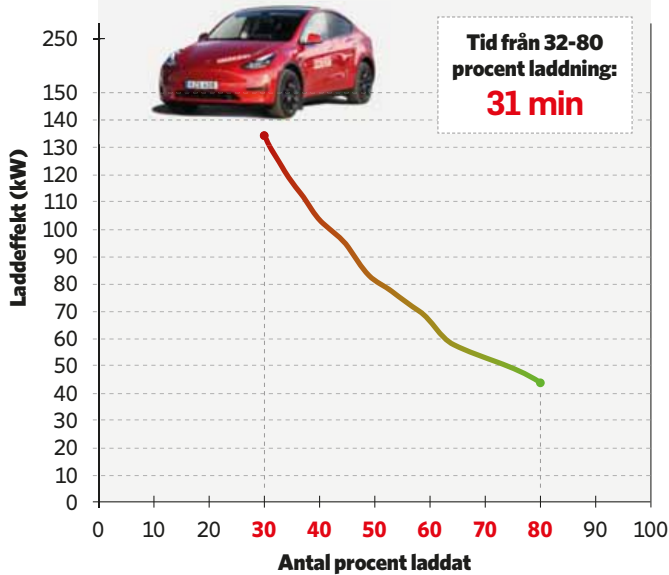


► Tesla Model Y, liksom Model 3, har samma CCS2-kontakt som merparten av alla moderna elbilar. Den har också fördel av sitt eget nätverk av snabbladdare.



► Hyundai Ioniq 5 är en av de bilar som i dag kan ladda snabbast vid Ionitys laddstationer. Vi når dock inte upp till maxeffekten på 220 kilowatt.

TESLA MODEL Y



Laddeffekt

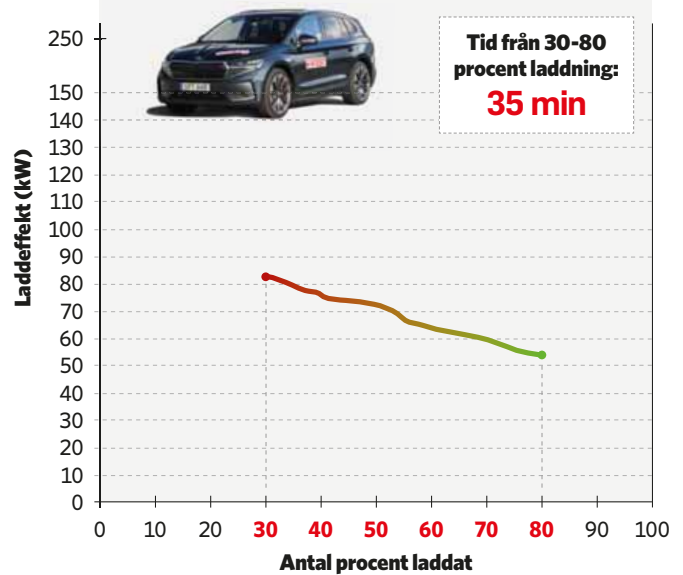
Laddnivå	(kW)	Tid/min
32%	134	
35%	119	1
40%	104	2
45%	94	3
50%	81	6
55%	74	8
60%	67	9
65%	58	14
70%	53	22
75%	49	26
80%	44	31

► **Kommentar:** Vi vet, ingen laddar sin Tesla vid Ionity, men för jämförelsens skull gör vi ett undantag. Model Y är långt ifrån att nå de 250 kilowatt den kan nå vid Teslas Supercharger och det är den även när vi laddar bilen vid just en sådan vid ett senare tillfälle. Max laddeffekt då blir ena gången 166 kilowatt, andra gången 172.

Laddning: 36,6 kWh à 8,70 kr **Kostnad för laddning: 318 kr**

Långsamast!

SKODA ENYAQ



Laddeffekt

Laddnivå	(kW)	Tid/min
30%	82	2
35%	79	5
40%	76	7
45%	74	10
50%	72	13
55%	68	16
60%	64	20
65%	62	23
70%	60	27
75%	56	31
80%	54	35

► **Kommentar:** Skoda Enyaq har lägst angiven maxeffekt i testet, 125 kilowatt, och levererar också sämst laddprestanda. Under testperioden laddas den aldrig med mer än 100 kilowatt och det gör att laddtiderna blir längre. När Enyaq har nått 80 procent har Ioniq 5 varit klar i nästan en kvart.

Laddning: 39,9 kWh à 8,70 kr **Kostnad för laddning: 347 kr**

► Fords elbil Mustang Mach-E visar sig ha stora problem i Teknikens Världs älgtest. Den når nätt och jämnt upp till 68 km/h - icke godkänt och långt ifrån konkurrenterna i testet.



MUSTANG MACH-E MISSLYCKAS I ÄLGTESTET

För de flesta bilar är det inget problem. Att klara sig igenom konbanan som utgör undanmanövertestet som även kallas älgtestet med en ingångshastighet av 72 kilometer i timmen är en baggis för många moderna bilar.

Men inte för Ford Mustang Mach-E. Vi märker tydligt hur dåligt antisladdsystemet arbetar när Forden börjar sladda med bakvagnen och den kraftiga överstyrningen kan inte hävas. I 70 km/h sladdar bakvagnen så brett att flera koner rivs ner och i 72 km/h

– gränsen för godkänt – blir sladden så bred att bilen inte går att hålla inom den fiktiva körbanans bredd.

Först när vi sänker ingångshastigheten till 68 km/h klarar sig Mustang Mach-E genom konbanan. Men inte ens då är beteendet varken tryggt eller övertygande.

Det här är långt ifrån ett godkänt beteende av en modern bil år 2021 och man behöver inte mer än titta på Hyundai Ioniq 5 och Tesla Model Y för att se hur långt efter Forden är.

Vi märker tydligt hur dåligt anti-sladdsystemet arbetar när Forden börjar sladda med bakvagnen...



SE MUSTANG MACH-E I ÄLGTESTET

Skanna QR-koden ovan med din mobilkamera så öppnas älgtestvideon på Youtube.

3 FRÅGOR

► Erik Lindham - Informationschef Ford Sverige

Ford Mustang Mach-E AWD Long Range klarar inte Teknikens Världs gräns för godkänt i älgtestet. Bilen är alldeles för sladdbenägen för att klara sig igenom banan - hur ser Ford på det inträffade?



► Erik Lindham, informationschef på Ford Sverige.

– Vi ser mycket allvarligt på dessa testresultat och genomför just nu en grundlig undersökning av testbilen. Ford Mustang Mach-E är säker att köra. Vi förväntar oss ett starkt resultat av kommande Euro NCAP-tester för modellen som kommer

offentliggöras i slutet av oktober, och Mustang Mach-E har genomgått omfattande tester av stabilitet och ESP utan att uppvisa några problem. **Vi uppfattar att anti-sladdsystemet inte alls arbetar tillräckligt, hur ser Ford på detta?**

– Vi undersöker detta nu, såväl med er på tidningen som med interna tester. Som ett led i utvecklingen av Mach-E har grundliga tester av ESP:n genomförts. Vi har också sett flera tredjepartstester av bilen där resultatet varit betydligt

bättre. Därför arbetar vi för att bättre förstå omständigheterna i detta test, och om åtgärder anses nödvändiga kommer vi att vidta dem omgående.

I tidigare liknande fall med andra biltillverkares modeller har liknande resultat i förlängningen lett till uppdaterade antisladdsystem, vilket i sin tur har räckt för att lyckas nå godkänt resultat i älgtestet. Är detta något som Ford överväger att genomföra?

– Det är för tidigt att avgöra vilka åtgärder som ska vidtas, om detta nu är ett övergripande problem som berör fler bilar än aktuell testbil.

Vi tar denna fråga på mycket stort allvar och arbetar med både er på Teknikens Värld och våra egna team för att bättre förstå vad som händer. Om åtgärder anses nödvändiga kommer vi genomföra dem snarast möjligt. Med vårt over-the-air Power-Up-uppdateringssystem kan vi göra många ändringar av programvaran i Mach-E med kort varsel. Vi har redan distribuerat flera Power-Up-uppdateringar till Mach-E-bilar för att ta itu med problem och förbättra prestanda. När vi väl har en tydligare uppfattning om vilka åtgärder som krävs i det här fallet kommer de att vidtas snarast möjligt.

► Den lilla bilen längst där bak, ja Skodan alltså, övertygar på alla punkter och är ett av de bästa elbilsköpen just nu.



SAMMANFATTNING

Har du tänkt efter riktigt noggrant nu? På hur mycket du kommer att behöva snabbladda elbilen alltså. Det är nämligen behovet av snabbladdning som till väldigt stor del styr valet av elbilen, enligt testlagets uppfattning. Du som ofta kör längre sträckor och laddar på snabbladdningsstationer kommer att ha nytta av att stå kortare tid vid laddstationen. I det här testet är skillnaden mellan snabbaste och långsammaste bilen cirka 15 minuter vid laddning från 30 till 80 procent.

Därför vågar vi påstå att Hyundai Ioniq 5 och Tesla Model Y är de bästa valen för dig som kommer att snabbladda ofta. Ioniq 5 eftersom den är snabbast vid Ionity-stolparna och Teslan eftersom den har ett helt eget laddnätverk, än så länge. Vi tycker däremot inte att räckvidden ska styra köpet. Alla testbilar har verklig räckvidd i spannet 35–40 mil och skillnaderna är för små för att döma ut någon.

Model Y är ett bra val för den som gillar Tesla-livet, det oftast okomplicerade, strömlinjeformade och app-baserade billivet där man kan sköta de flesta av bilens funktioner med mobilappen och aldrig behöver trycka på någon fysisk knapp i bilen. Men Teslan bär på brister. Den är framförallt för obekvämt, fjädringen är så hård att den kan diskvalificera Tesla Model Y från ett köp för många spekulanter.



► Skoda Enyaq iV 80 tar hem ännu en testseger. Den är inte bäst på att ladda, men bäst på mycket annat.

Likväl tror vi att Model Y kommer att bli den mest sålda Tesla-modellen inom kort, i hård konkurrens med Model 3. Helt enkelt för att den är så rymlig. Där Model 3 brister, det vill säga i baksätetsutrymme, baksätetskomfort och lastförmåga, där skiner Model Y. Om det är värt merkostnaden på 100 000 kronor, ja det kan bara den enskilde bilköparen avgöra.

HYUNDAI IONIQ 5 har ett mindre bagageutrymme, men när baksätet fälls blir den en storlastare som kan konkurrera med de största kombimodellerna. Vi ställer oss dock tveksamma till Hyundais stenhårda prioritering av baksätetsutrymme före bagageutrymme, vi tror att de flesta lastar

mycket i bagageutrymme oftare än man har storväxta passagerare i baksätet.

Fords första (näja, första seriösa) elbil Mustang Mach-E ser på papperet ut att ha alla rätt. Den har ett ovanligt stort batteri, fyrhjulsdrift, bra prestanda och fullt godkänd laddeffekt.

Vi ser dock att Forden inte når den höga nivå som flera av de senaste elbilskonkurrenterna ligger på. De rena elbilsegenskaperna är bra, den har godkänd räckvidd och laddförmåga, men bristerna i komfort, köregenskaper och inte minst undanmanöveregenskaper är för stora för att bortse från.

När jätten Ford tar i från tårna och bygger en helt ny generation elbil, och därtill ger den namnet Mustang, blir fallhöjden stor. Medan konkurrenterna smiter igenom älgtestet på övertygande vis hasar Forden ut i vägrenen. Bättre kan ni Ford. Ni måste prestera bättre!

Skodas familjevänliga elbil är den vi helst kör på alla sorters vägar. Enyaq tar längst tid på sig att ladda vid snabbladdningsstationen, men hemma vid laddboxen är den inte långsammare än de andra.

Till slut står Skoda Enyaq som den slutgiltiga testvinnaren, igen. Inte bara för att den är förnuftigast och har en hög lägstanivå, utan för att lyckas kombinera skyhögt långfärdskomfort med snudd på underhållande köregenskaper på kurvig väg. ●

Helt eldrivna ŠKODA ENYAQ iV – mot platserna ni inte får nog av.

Ta er smidigt mot platserna ni inte får nog av med upp till 531 km i räckvidd på el.* 13" infotainmentsystem och LED Matrix-strålkastare ger dig ständig koll på läget. Med generösa innerutrymmen för hela familjen och en utfällbar dragkrok kan packningslistan göras lång. Njut av en femsitsig SUV att upptäcka nya platser med.

För världen utanför.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ENYAQ iV finns nu även som Sportline och med fyrhjulsdraft.



CO₂-NEUTRAL
PRODUKTION

iV

*Räckvidd för ENYAQ iV 60 är upp till 411 km och för ENYAQ iV 80 upp till 531 km (WLTP). Räckvidd och elförbrukning baseras på uppskattade värden från körcykeln WLTP. Vald utrustning kan påverka räckvidd och energiförbrukning. Bilen på bilden är extrautrustad.