

TYSTA REVO LUTIONEN



Nu kommer de i strömhopp. Elbilar för den stora massan. Familjevänliga, attraktiva och med tilltagen räckvidd. Ford Mustang Mach-E, Skoda Enyaq och VW ID.4 möter Polestar 2 och Volvo XC40 Recharge. Samtliga är billigare att äga än du tror!

TEXT: NILS SVÄRD FOTO: SIMON HAMELIUS

»En silverfärgad bil med slank siluett och kraftfulla karossveck som drog blickarna till sig som om Zlatan dykt upp på Ica.«

U tvecklad i Detroit, född på ett produktionsband i Mexiko och med uppdraget att vrida europeiska huvuden ur led. Frågan är om vi någonsin kört en bil som väckt så mycket uppmärksamhet som Ford Mustang Mach-E?

Intresset för samtliga av våra fem testbilar gick inte att ta miste på under testperioden. Det tittades och frågades. Inte undra på. Utöver de nydanande drivlinorna följer de rådande bilmode med högbenta karosser och generöst med plats för åkande samt deras bagage. Precis vad som går hem i det moderna folkhemmet.

Men det var framför allt en silverfärgad bil med slank siluett och kraftfulla karossveck som drog blickarna till sig som om Zlatan dykt upp på Ica.

Fords stora intåg i elbilsvärlden sker med en 4,73 m lång halvkombi med kraftfull sportbilsdesign som bygger på höjden. Under skalet finns nyutvecklad elbilsarkitektur och Ford har inte sparat på krutet.

DE FÖRSTA BILARNA i Sverige är toppversionen med ett gigantiskt 99 kWh-batteri. Dubbla elmotorer ger drivning på båda hjulaxlarna och totalt 351 hk och 580 Nm.

Förarmiljön domineras av en smal, stående 15-tumsskärm på mittkonsolen. Funktionaliteten är okej men de nedre fälten hamnar onödigt lågt och upp-lösningen med appspeglning från telefonen är påver. Sedan är reglage och materialval bekanta från övriga Fordfamiljen. Minnen från den hyrda Fiestan på Mallis är kanske inte vad man förväntar sig i en 770 000 kr-bil. Inte heller för de 584 900 kr som basversionen av Mach-E kostar. Med ljud från B&O kläs en stor del av panelen in med nattetextil som ger en mer påkostad finish istället för USA-plast.

Den långa karossen ger goda kupéutrymmen. Stolarna är väl tilltagna med mjuk stoppning. Baksätet erbjuder spatiöst utrymme men högresta personer får problem med takhöjden. Bagageutrymmet är inte

imponerande för storleken. Mustang sväljer lika många drickabackar som den andra halvkombin i testet – den dryga decimetern kortare Polestar 2. Under huven finns en så kallad "frunk", ett främre lastutrymme med praktisk bottenplugg för att lätt spola ur bagagebaljan efter att man lagt sina leriga stövlar där.

Den som vill lasta mer än så blir besviken. Dragvikten är blott 750 kg och någon taklast är icke godkänd. Inte heller finns det en skidlucka i baksätet, men den svenska agenturen skissar på en lösning.

EN BIL SOM ÄR nästan lika uppseendeväckande är Volkswagen ID.4. Dess futuristiska linjeföring ihop med 21-tumshjulen på testexemplaret gör att den ser ut som en konceptbil som rymt från mässgolvet ut i trafikmiljön. Det intressanta designspåret fortsätter invändigt med en luftig, avskalad kupé med gott om plats för åkande och alla deras prylar.

Trots ett 493 kilo tungt batteripaket ombord lyckas ID.4 erbjuda ett flexibelt, dubbelt lastgolv. I sitt nedersta läge kan man lasta högt innan det slutande taket sätter stopp.

I likhet med DNA-kusinen Skoda Enyaq lanseras inte ID.4 i fyrhjuldriven toppversion utan som en beskedligare variant med 204 hk och bakhjulsdrift. Batteriets kapacitet i Pro Performance-nivån är dock på hela 82 kWh. Vi kör här en välutrustad lanseringsutgåva, 1st Max, för 619 900 kr. Numer finns ID.4 med det stora batteriet från 509 900 kr, eller 439 900 kr efter statlig bonus å 70 000 kr.

MAX-VERSIONEN HAR adaptivt chassi (DCC) som är ställbart från mjuk till styv krängning. Körnärvaron är god, bättre än i det mindre ID.3-syskonet. Den höga vikten maskeras väl på kurviga vägar och ID.4 känns även snabbare i steget än Skoda Enyaq.

Däremot får ID.4 det kämpigt i undanmanöverproven. Körd i



Snart en vanlig syn i radhusområdena? Sedan lanseringen är ID.4 den bäst säljande modellen hos VW, snäppet före Tiguan. Enyaq åtnjuter samma tätt position hos Skodafamiljen. Tidig jäp eller långvarigt trendbrott? Tiden ger svaret ...



Ford, Polestar och Volvo har en elmotor på varje axel. Mustangs system reagerar långsammare och får problem när nollfriktionsrullar sätts på samma sida fram och bak eller diagonalt. Volvo/Polestar klarar det galant.

chassits grundläge lider ID.4 av kraftig understyrning. Styrser-von tappar kraft och föraren får kämpa med muskelkraft för att hamna rätt. Med nöd och näppe når vi till slut 72 km/h. Understyrningen lindras med chassit i sportläge, men vilken normalfamilj hinner byta inställning inför en plötslig fara på vägen?

SKODA ENYAQ ÄR bättre balanserad och klarar 73 km/h utan större problem. Därmed slår den Ford Mustang Mach-E som inte lyckas nyttja däckens grepp

och glider ut med baken. Grän-sen går vid 72 km/h, där även framdäcken förlorar greppet.

Volvo XC40 och Polestar tycks helt oberörda i dessa hastigheter. Båda har fantastisk chassibalans och ett knivskapt ESP-system lotsar ekipagen på rätt kurs. Först vid 77/78 km/h hinner inte föraren med att ratta längre. Beteendet förblir tryggt och stabilt.

Imponerade insats av svenskarna med tanke på tjänstevikter på omkring 2,2 ton.

Låt vara att en är byggd i Kina (Polestar) och en i Belgien (Volvo). Båda härstammar från Göteborg och baserar sig på Volvo mindre plattform, CMA.

De är också trängre än de övriga. Utrymmet i XC40 upplevs trots allt bättre än

vad de beskedliga yttermåten på blott 4,4 meter utlovar. Tyvärr är baksätet är obekvämt med låg, kort dyna och nederdelen av framstolarna är klädd i stenhård plast som smalbenen ogillar.

POLESTAR ÄR RESLIGARE i rocken – faktiskt snäppet längre än ID.4 – men invändigt är bilen som en skraddarsydd kostym. Det smiter åt, allt sitter tajt, men det finns ändå utrymme att röra sig. Snyggt är det också. Här finns kanske bil-

16

procent av alla nya bilar i maj var elbilar. Ungefär lika vanligt som diesel (17 %).



Som en klassisk Mustang har Mach-E klen bakvagnsgrepp och viftar tidigt på svansen under press.



FORD

Generösa, mjuka stolar hälsar välkommen i Mustang Mach-E. Förmiljön blandar gammal funkis-Ford med digitala upplevelser.



SKODA

Avskalad och väldesignad med fysiska knappar på både ratt och under mediaskärm. Men varför så liten skärm framför föraren?



VOLVO

En bekant förmiljö för många Volvoägare. Elbilen avviker inte från mallen bortsett från ett nytt digitalt system som är utvecklat av Google.



POLESTAR

Tydliga Volvodelar men ändå ett eget anslag. I Polestar sitter man i en trivsam kokong som dock nästan upplevs klaustrofobisk för vissa testförare.



VW

Avskalad och luftigt i ID.4. Här finns det gott om utrymme för medhavda småprylar. Precis som i Enyaq döljer A-stolparna oväntat mycket sikt.



Ett extra lock över det främre lastutrymmet (31 l) i VOLVO skyddar lasten från vägdamm.



Ställbara armstöd fram i VW sätter guldkant på en redan behaglig åkupplevelse.

»VW-produkterna med sina adaptiva chassin är genomgående bekvämast oavsett vägtyp.«

› världens snyggaste inredningsdesign. Grafiskt elegant med en Andrioid-baserad pekskärm med tydlig layout. Interiören är Polestars starkaste kort.

Desto sämre blir det när man lyfter blicken. Sikten runt om är usel, vilket gör att Polestar 2 kräver sin chaufför i trånga utrymmen.

Volvo och Polestar trivs bäst när de får sträcka ut på vägarna. Båda har två elmotorer, en per hjulaxel, som ger maffiga 408 hk och 600 Nm! Trots sin vikt skjuter de iväg som ur en katapult från stillastående. Inom fem sekunder passeras 100 knyck. Omkörningsaccet 70-110 km/tim är avklarat inom 70 meter, eller ynka 2,6 sekunder.

Skoda Enyaq är inte långsam, men samma fartökning tar mer än dubbla tiden. Man kan tro att alla elektriska drivlinor känns lika, bara med varierande effekt, men den här församlingen visar hur varierande motorupplevelsen kan vara. Både XC40 och Polestar briljerar med mästerlig körbarhet i alla trafiksituationer. Ford Mustang är motsatsen. Gaspedalen fungerar som en strömbrytare. Av. På. Av. På. Det är svårt att köra mjukt i Ford. Bromsarna lider av samma bristande känsla.

I mitten mellan dessa läger i körbarhet placerar sig ID.4 och Enyaq. Inget som stör, men inte i nivå med de bästa. De som klarar den svenska asfalten sämst är hemmaspelarna. Allra värst är Polestar som lider av högt vägbuller med jobbiga frekvenser på grov asfalt. Den bullrar nästan lika högt i 50 km/tim som Enyaq gör i 90 km/tim! Det är småbilsklass mot lyxbilskomfort.

Volvo lider av ett irriterande högfrekvent ljud från elmotorn som träder fram i ibland. Även Ford har misslyckats att ge sin elmotor fullgod ljudisolerering med störande frekvenser i lägre hastigheter.

Medan ID.4 bjuder på en nytolkning av vad Volkswagen är, förblir Enyaq en fullfjädrad Skoda. Den känns mer påkostad än ID.4 med mjukt stoppad läderpanel, större pekskärm och riktiga knappar här och där.

Det är som om de försökt bygga in den klassiska Mustang-känslan med stel bakaxel trots elbilens multilänk dito. Rullkomforten över små gupp är orimligt dålig. I lugn färd genom landskapet hittar bakvagnen ständigt nya gupp och skarvar att studsas över. Ojämheter som knappt blir förnimbara i de andra bilarna.

Gillar man jänkebilarnas oborstade charm så kommer man falla pladask för Mustang Mach-E. Uppskattar man förföring ska man titta åt ett annat håll. I riktigt låg fart går samtliga testbilar stötigt – ett resultat och en eftergift för att hålla höga matchvikter i schack utan onödigt kaross-kräng. Däremot infinner sig flytet när farten ökar. VW-produkterna med sina adaptiva chassin är genomgående bekvämast oavsett vägtyp.

Det är som om de försökt bygga in den klassiska Mustang-känslan med stel bakaxel trots elbilens multilänk dito. Rullkomforten över små gupp är orimligt dålig. I lugn färd genom landskapet hittar bakvagnen ständigt nya gupp och skarvar att studsas över. Ojämheter som knappt blir förnimbara i de andra bilarna.

Gillar man jänkebilarnas oborstade charm så kommer man falla pladask för Mustang Mach-E. Uppskattar man förföring ska man titta åt ett annat håll. I riktigt låg fart går samtliga testbilar stötigt – ett resultat och en eftergift för att hålla höga matchvikter i schack utan onödigt kaross-kräng. Däremot infinner sig flytet när farten ökar. VW-produkterna med sina adaptiva chassin är genomgående bekvämast oavsett vägtyp.

NÄR BULLERMÄTAREN åker fram tar Mustang revansch. Färden sker tyst oavsett underlag. Ännu bättre är Skoda och VW. Båda kommer till testet med isoleringsglas på framrutorna och samtliga Enyaq som säljs i Sverige har extra ljudisolerering, vilket märks. I Skoda färdas man i en egen kokong, trivsamt avskärmat från larmet på utsidan.

De som klarar den svenska asfalten sämst är hemmaspelarna. Allra värst är Polestar som lider av högt vägbuller med jobbiga frekvenser på grov asfalt. Den bullrar nästan lika högt i 50 km/tim som Enyaq gör i 90 km/tim! Det är småbilsklass mot lyxbilskomfort.

Volvo lider av ett irriterande högfrekvent ljud från elmotorn som träder fram i ibland. Även Ford har misslyckats att ge sin elmotor fullgod ljudisolerering med störande frekvenser i lägre hastigheter.

Medan ID.4 bjuder på en nytolkning av vad Volkswagen är, förblir Enyaq en fullfjädrad Skoda. Den känns mer påkostad än ID.4 med mjukt stoppad läderpanel, större pekskärm och riktiga knappar här och där.

Medan ID.4 bjuder på en nytolkning av vad Volkswagen är, förblir Enyaq en fullfjädrad Skoda. Den känns mer påkostad än ID.4 med mjukt stoppad läderpanel, större pekskärm och riktiga knappar här och där.

Medan ID.4 bjuder på en nytolkning av vad Volkswagen är, förblir Enyaq en fullfjädrad Skoda. Den känns mer påkostad än ID.4 med mjukt stoppad läderpanel, större pekskärm och riktiga knappar här och där.



FORD MUSTANG MACH-E LONG RANGE AWD

GRUNDPRIS:	774 900 kr
MILKOSTNAD:	54:07 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	Ej testad
MILJÖ:	●●●●●



1



2



3



4

1. På den smala skärmen framför föraren berättar Mustang om sin "Ground speed". Men varför ligger hastighetsmätaren så långt till höger? Vi vill ha den i mitten, tack.

2. Samma växelväxel som i en automatväxlad Ford Focus. Handhavandet är det inget fel på, men det känns spinkigt.

3. Stora breda fätöljer med mjuk stoppning. Man kan nästan förnimma hamburgerdoften ...

4. Mustang Mach-E har tre kör-lägen, "otämjd" är det vildaste. Som i Volvo kan man välja om man vill ha superkraftig motorbroms eller ej. Polestars motorbroms är ställbar i tre steg.



POLESTAR 2 LONG RANGE DUAL MOTOR

GRUNDPRIS:	674 000 kr
MILKOSTNAD:	44:88 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



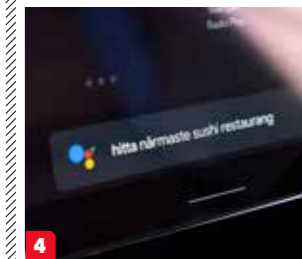
1



2



3



4

1. Stilrent och snyggt i den stora digitala mätarskärmen. Tack och lov har Polestar en riktig räckviddsmätare – ta lärdom av kollegorna, Volvo.

2. Den tilltagna växelväxelknoppen är skön att vila handen på medan man trycker på pekskärmen. Fast det är lätt att hamna i friläge (N) vid ett gupp.

3. Vill man ha beige klädsel och ljusa träpaneler måste man välja ventilerade fätöljer i nappaläder för hela 50 000 kr!

4. Googles röststyrning i Polestar (och Volvo) är bilvärldens bästa just nu. Dessutom kan den vara riktigt underhållande för de små passagerarna.



När vägen svänger får Volvo och Polestar snabbt ett övertag. De andra kan inte hänga med i tempot. Istället sker färden imponerande bekvämt i VW och Skoda. Ford Mustang har en helt egen karaktär som inte döljer sitt amerikanska ursprung – på gott och ont.

Skodakarossen är också snäppet större. Fast inte så "svuig". Skoda Enyaq bjuder på ett ganska busslikt MPV-intryck med hög kaross och ganska beskedlig markfrigång.

Varför inte Skoda nyttjat de goda utrymmena till att erbjuda en extra, uppfällbar stolsrad har sin naturliga förklaring: vikt. Med en tjänstevikt på 2,3 ton är maxlasten fuffiga 360 kg. Det är ungefär vad en Hyundai i10 eller Renault Zoe klarar av.

Trots kantiga anletsdrag med utstickande dörrhandtag, till skillnad från ID.4:s tvålförm och helt infällda handtag och Mustangs udda öppningsknapp på dörrstolpen, är Skoda snålast med energin. Det gäller både broschyrsiffran och vår uppmätta testförbrukning på varierade vägtyper över 30 mil.

Vi har också testat förbrukningen i jämn fart i 110 km/tim efter att farthållarna kalibreras

med hjälp av GPS. Enyaq klyver luften bäst med 18,4 kWh/100 km i motorvägsförbrukning, följt av 20,2 för ID.4 och 22,0 för Mustang.

Volvo och Polestar slösar mest med elektronerna, framför allt gör Polestar oss besvikna med att ständigt göra av med mer energi än den högre XC40. Så också på motorvägen – 23,1 mot 23,5 kWh/100 km till Vol-

vos fördel.

Att kalkylera kostnaden för att bli elbilsägare är inte lätt. Entrébiljetten är dyr men när bilen väl står på garageuppfarten är driftkostnaden låg. Elbilens betalar sig ju mer man kör och ju längre man äger bilen. Enligt vår uträkning med 6 000 mil på tre år blir milkostnaderna riktigt rimliga för storleken, inte minst sett till prestandan.

Efter statlig bonus på 70 000 kr blir värdefallet de tre första åren endast mellan 36-42 procent enligt vår värderingsexpert. Samtliga har låga servicekostnader och långa intervall. Polestar erbjuder fri service i 3 år/5 000 mil. Därefter kostar 6 000-milaserivens 1 900 kr. Att jämföra med Volvo som tar 3 693 kr för samma arbete.

ÄVEN KUSINERNA FRÅN VW-gruppen har olika prispolitik. Skoda är billigare att serva och har ingen milbegränsning, bara tvåårsintervall. VW sätter en begränsning till 3 000 mil. Skoda anger att kylvätskan i högspänningsbatteriet ska bytas var 2 år/4 000 mil för 1 800 kr, vilket vi har inkluderat i servicekalkylen. Konstigt nog anger VW att batteriets kylvätska INTE behöver bytas. Ändå är servicekostnaden för ID.4 högst i gänget.

ÄGARNÄR TYCKER

I årets upplaga av **AutoIndex** placerar sig **Volvo 5:a**, **Skoda 11:a**, **Ford på 14:e** och **VW på 18:e plats** av 23 märken när svenska privatbilstyrelser betygsätter sitt bilinnehav. **Polestar är inte representerat** då det krävs en rullande sjuårig marknadsandel runt en procent.

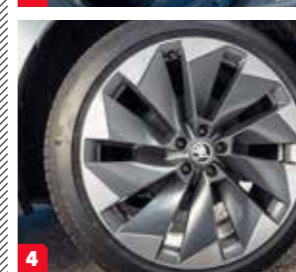
I den tyngsta kategorin "Bilen", där köregenskaper, kvalitet och kostnader poängsätts, slutade

Volvo 6:a, Skoda 10:a, Ford på 14:e och VW på 17:e plats. När bilägarna rankar sina märkesverkstäder hamnar Volvo på 10:e, Ford på 12:e, Skoda på 14:e och VW på 22:a plats. Volkswagenägarna ger framför allt låga poäng för verkstädernas hantering av utlämning och genomgång av bilen efter genomförd service. Undersökningen genomfördes januari-mars 2021 och gäller årsmodellerna 2014-2020.



SKODA ENYAQ IV 80 SUITE

GRUNDPRIS:	597 200 kr
MILKOSTNAD:	43:58 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●○
EKONOMI:	●●●●●○
KOMFORT:	●●●●●○
SÄKERHET:	●●●●●○
MILJÖ:	●●●●●○



1. Instrumentskärmen i Enyaq ser ljöljligt liten ut. Informationen är också kraftigt begränsad. Kommer mer efter uppdatering?

2. Avsaknaden av ett p-läge på växelväljaren ger upphov till förvirring.

3. Elektriskt inställbara komfortstolar med svankstöd kostar från 5 700 kronor, de finns även med massagefunktion för en extrakostnad på (5 700 kr).

4. Bakom de stora fälgarna (21-tum) sitter bromstrumror. Däcken är rullmotståndsoptimerade med 5,5-6,0 mm mönsterdjup. Nya bakdäck av samma typ kostar 3 500 kr/st!

»Milkostnaderna hamnar omkring 45 kr/mil, med undantag för Forden.«

Vidare ger Skoda tre års nybilsgaranti, VW bara två. Även Volvo och Polestar är snåla med garantitiden. Här är Ford bäst i klassen med fem års nybilsgaranti. Samtliga har åtta års garanti för batteriet.

MILKOSTNADERNA HAMNAR omkring 45 kr/mil, med undantag för Forden. Det är inte dyrare än en liknande suv eller kombi med förbränningsmotor,



VOLKSWAGEN ID.4 PRO 1ST EDITION MAX

GRUNDPRIS:	619 900 kr
MILKOSTNAD:	46:58 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●○
EKONOMI:	●●●●●○
KOMFORT:	●●●●●○
SÄKERHET:	●●●●●○
MILJÖ:	●●●●●○



1. Instrumentskärmen i ID.4 sitter på rattstängens och hamnar närmare föraren, då ser den inte lika liten ut som Skodas. Informationen är dock knapphändig.

2. Växelväljaren är ett vred intill instrumenthuset. Det kräver sin tillvänjning men ger bättre plats åt förvaring i mittkonsolen.

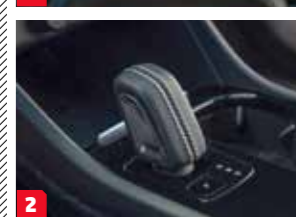
3. Tillvalsstolen ErgoActive kommer med Stylepaket Plus (22 800 kr) har god justermån och utdragbart lärostöd. Armstöden är standardutrustning.

4. Dörrhandtagen är urgröpnings för att ge en helt slät karossida. Allt för att sänka rullmotståndet. En lösning som är logisk att förstå sig på.



VOLVO XC40 P8 AWD RECHARGE

GRUNDPRIS:	712 700 kr
MILKOSTNAD:	46:77 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●○
EKONOMI:	●●●●●○
KOMFORT:	●●●●●○
SÄKERHET:	●●●●●○
MILJÖ:	●●●●●○



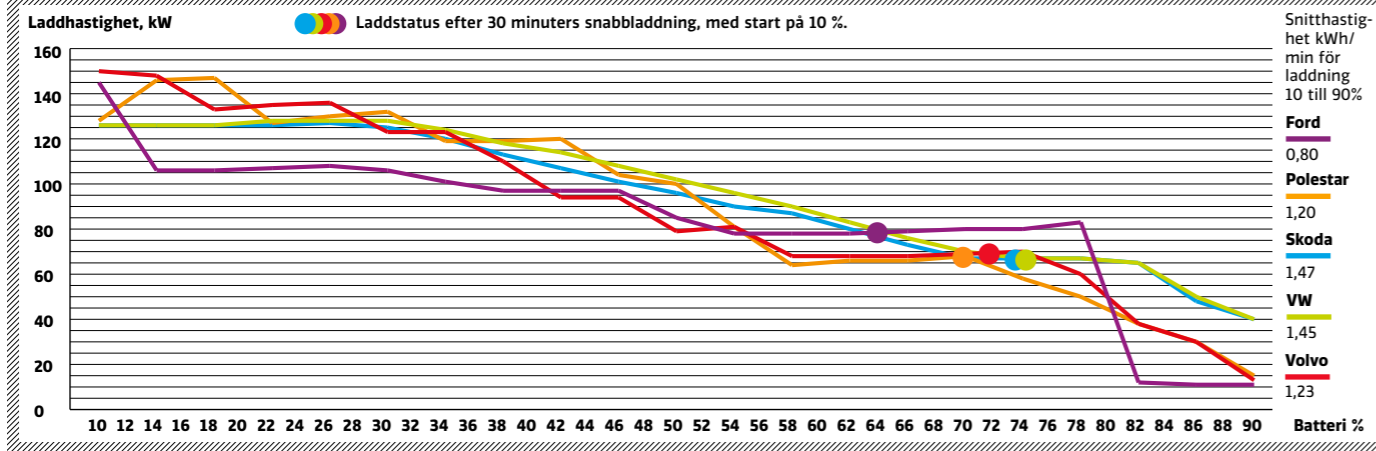
1. P8 Recharge har fått det Androidbaserade gränssnittet som även inkluderar ny mätartaveldesign. Tyvärr är färdatorfunktionerna irriterande begränsade – återstående räckvidd visas ej förrän batteriet är nere på 20 %!

2. Samma växelpakknapp som i övriga XC40-familjen men i elbilen slipper man "dubbelklicka" mellan D och R.

3. Här sitter man högt. Stolen har fast stoppning och vinner i längden. Utdragbart lärostöd uppskattas.

4. Volvo och Polestar får dra hela 1 500 kg – klart mest i gänget. ID.4 och Enyaq är bara godkända för 1 000 kg.

LADDNING



snarare några kronor billigare. Testarkivet ger några exempel från det senaste året. Volvo XC40 P8 AWD är 1,5 kr/mil billigare i drift än en B4 AWD (46,77 mot 48,16 kr). En vanlig familjekombi som V60 B4 AWD Momentum diesel kostar 46,55 kr/mil.

För Volkswagen rangordnas milkostnaden på följande vis: ID.4 Pro: 46,58 kr. Passat TDI 190 4M: 46,87 kr. Tiguan TDI 200 4M: 48,79 kr.

Allra billigast att äga i det här testgänget är Skoda Enyaq som med 43,58 kr/mil är hela fem kronor milen mer kostnadseffektiv än Skoda Superb 2,0 190 TDI 4x4.

Sedan 1 april i år har dessutom förbränningsmotorerna fått höjd fordonsskatt vilket adderar ytterligare 1,50–2,00 kr/mil.

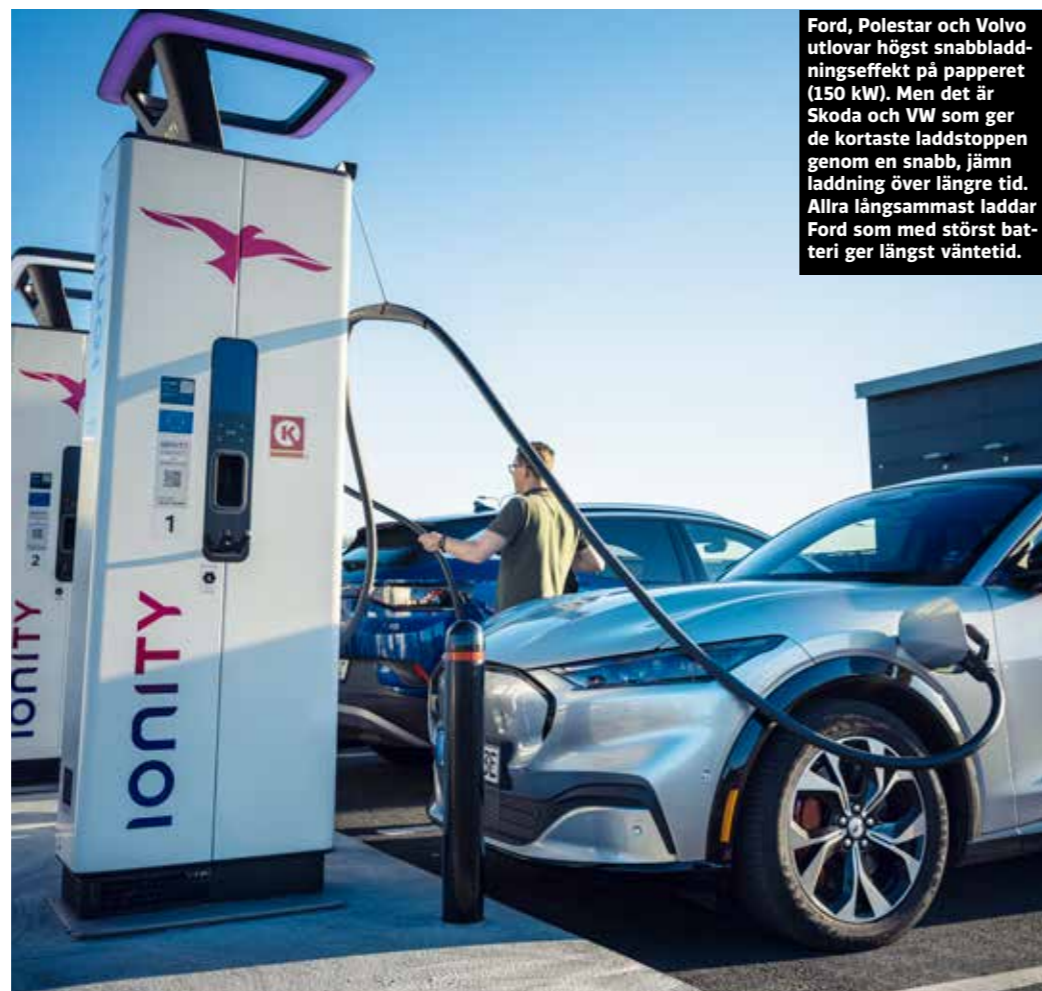
Å andra sidan handlar våra kalkyler endast om själva ägarkostnaden. Vi har inte inkluderat finansiering med räntor och alternativkostnader. Det får man ta höjd för utifrån sin egen privatekonomi.

FANTASTISKA DRIVLINOR och låga driftkostnader i all ära, elbilens akilleshäl är allt jämt långresorna. Det här gänget lovar ändå gott. Över 50 mil för Ford och Skoda, VW strax därunder.

Vår testförbrukning säger mellan 41–46 mil för dessa bilar medan Volvo/Polestar bara maktar med knappt 35 mil, eller 32–33 mil i 110 km/tim i ideala förhållanden. Regn och kyla kortar ned aktionsraden ännu mer.

Tillräckligt? Det vet bara du utifrån dina resmönster.

På plats vid en kraftfull snabbladdare tar 10 nya mil cirka 10 min, något snabbare än så i Enyaq/ID.4, något mer för



Ford, Polestar och Volvo utlovar högst snabbladdningseffekt på papperet (150 kW). Men det är Skoda och VW som ger de kortaste laddstoppn genom en snabb, jämn laddning över längre tid. Allra långsammast laddar Ford som med störst batteri ger längst väntetid.

Mustang. I alla fall upp till att batteriet nått 50 procent, sedan klingar laddeffekten av.

VW och Skoda är klart bäst över tid medan Ford är en besvikelse. Mustang har svårt att hålla utlovade 150 kW i laddhastighet. Värre är att den tappar tempo rejält vid 80 procent. De sista 10

upp till 90 procent tar hela 46 minuter i Mach-E! Att jämföra med blott tio minuter i Enyaq/ID.4 och en kvart för Volvo/Polestar.

Du som bestämt att fördelarna med eldrift överväger nackdelarna gör bäst i att titta åt Skoda Enyaq eller VW ID.4.

De är bäst att

kombinera de klassiska bilattri-buten med viktiga elbils-aspekter. Här finns klassledande åkkomfort, generösa utrymmen, fantastiska strålkastare, god snabbladdningsförmåga och en lagom portion prestanda.

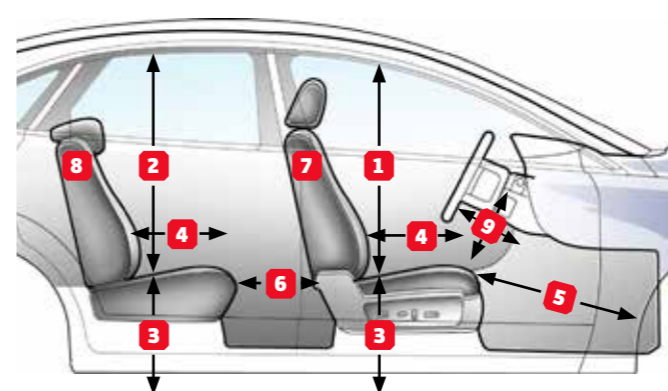
Sedan är det mer en smaksak om man föredrar reaktionären Enyaq eller avantgardiska ID.4.

Vårt val blir den snäppet större, välbyggda Skodan med ett år längre garanti. ☹️

1410

Snabbladdare (minst 50 kW i laddeffekt) finns utplacerade i Sverige. De kraftfullaste kan ge upp till 350 kW.

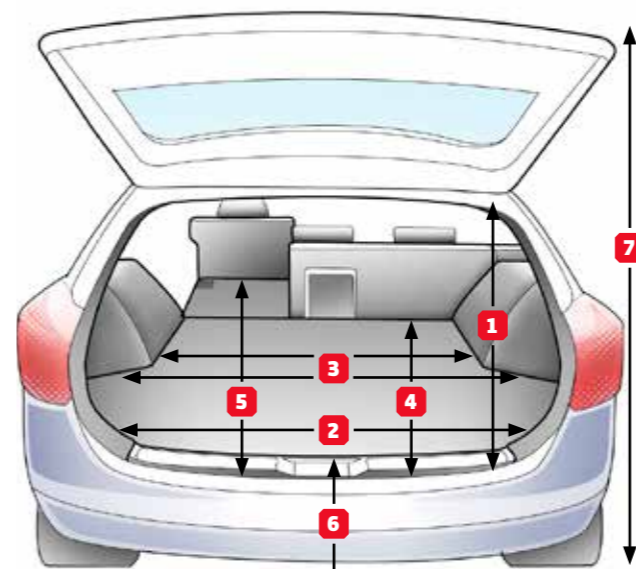
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
1. Takhöjd fram	92–100	91–100	94–104	95–104	91–97
2. Takhöjd bak	93	92	99	94	93
3. Sitthöjd fram/bak	55–61/59	46–53/53	53–61/61	52–59/61	59–66/63
4. Sittdynans längd fr./b.	54/52	52–55/47	51/50	50–56/49	51–56/46
5. Benutrymme fram	39–63	40–60	44–66	44–66	42–65
6. Benutrymme bak	19–45	13–38	15–39	12–37	17–36
7. Kupébredd fram	145	139	145	144	143
8. Kupébredd bak	136	130	138	137	140
9. Skjutmän ratt i/h	66–71/4	62–67/6	65–70/5	64–69/5	63–68/5

KOMMENTAR: Mest suv-känsla med högst sittposition i Volvo. Ford har prioriterat baksäte före bagage. Polestar är rymligare på papperet än hur den upplevs i verkligheten. Mest slösande utrymmen har Skoda.

LASTMÅTT



Mått, cm	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
1. Höjd i lastöppning	70	61	73	70/82*	73
2. Bredd i lastöppning	105	93	100	101	104
3. Bredd mell./bak. hjulhus	105/117	101/126	100/133	101/127	100/123
4+5. Lastgolv uppfällt/nedfällt baksäte	81/146	97/158	101/164	97/158	91/154
6. Höjd till lasttröskel	77	79	71	77	76
7. Höjd under baklucka	187	174	192	190	192
Antal läskbackar, upp/ned. baksäte	11/32	11/28	15/38	16/33	11/33
Främre lastutrymme, l	81	35	–	–	31
Bagagevolym VDA, liter	402–1420	405–1095	585–1710	543–1575	414–1290

KOMMENTAR: ID.4 har dubbelt bagagegolv och i sin nedersta position väljer VW högre last än Skoda. Däremot är Enyaqs raka bakparti mer lättlastat. Svårast att packa är Mustang med sin flacka coupékaross. *Dubbelt lastgolv.



SKODA har två familjepaket med elektriska barnläs och mycket mer. Självlysande öppningsknapp i "frunken" på FORD.

BARN I BIL

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ja	ja	ja	ja	ja
Barnstolsöglor fr/b	nej	nej/ja	nej	nej	ja/ja
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	nej	nej	ja
Bälteskraftbegränsare bak	nej	ja	nej	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetsläs	ja	ja	3900	ja	ja
Får liggvagn plats, längd/bredd?	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhiss fr/b	ja/nej	nej/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	nej/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja	nej/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	4400	nej	nej
Urkopplingsbar krockkudde nyckel	vred	nyckel	nyckel	nyckel	vred
VIB:s barnbetyg	★★★	★★★	★★★★	★★★★	★★★★

KOMMENTAR: Polestar har ej tillfredsställande klämskydd på elhissarna fram, Ford har samma problem bak. Mustang går ej heller att få med Isofixfäste fram. Det finns på Polestar men har försvunnit från XC40 sedan elbilens bara går att beställa online. Trist! Skoda har två nivåer av familjepaket, båda ger elektriska barnläs, individuellt inställbara per sida, samt sidokrockkudde bak. Det senare är Enyaq ensam om i kvintetten.

KROCKTEST

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Vuxenskydd	–	93 %	94 %	93 %	97 %
Barnsäkerhet	–	89 %	89 %	89 %	87 %
Oskyddade trafikanter	–	80 %	71 %	76 %	71 %
Förarstödsystem	–	86 %	82 %	85 %	76 %
Pisksnärtskydd, f/b	–	bra/bra	bra/bra	bra/bra	bra/bra
Aut. nödbroms (AEB)	–	std	std	std	std
Betyg AEB city/landsväg	–	bra/bra	bra/bra	bra/bra	bra/ej test
Totalbetyg Euro NCAP	–	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★

KOMMENTAR: Ford Mustang Mach-E har inte krocktestats enligt den europeiska standarden EuroNCAP. Volvo XC40 testades redan år 2018 där betygssystemet gällande förarstödsystem hade en annan utformning. Förmodligen kan betyget för Polestar tillämpas även för XC40 då de delar teknik. Skoda har lägre betyg än VW gällande förarstödsystem då Enyaq inte har trötthetsvarnare som standard på alla marknader.

MÅTT & VIKT

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Längd, cm	473	460	465	458	443
Bredd, cm	188	189	188	185	187
Höjd, cm	163	148	162	160	163
Axelavstånd, cm	298	274	277	277	270
Spårvidd fr/b, cm	162/163	160/160	159/156	159/156	160/160
Markfrigång, cm	16,0	15,1	18,6	16,1	17,6
Tjänstevikt, kg	2270	2215	2252	2246	2268
Maxlast, kg	420	385	360	414	382
Taklast, kg	–	75	75	75	75
Släpvikt/B-kort, kg	750/750	1500/900	1000/888	1000/840	1500/850

MEDIEFUNKTIONER

»Telefonspegling är planerad att lanseras under hösten.«



FORD Det är svårt att se längst ned på den stående 15-tumsskärmen.



POLESTAR Stora tydliga fält gör Polestar till den mest lätthanvända.

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Systemets namn	SYNC4	i.u.	Info. Plus	Discover Max	i.u.
Pris	std	std	17900	std	std
App	ja	ja	ja	ja	ja
Uppkopplade tjänster std./+1år	i.u.	3 år/i.u.	3 år/379 kr	3 år/i.u.	4 år/390 kr
Svenskspråkig	ja	ja	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	pek	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	15	11,2	13	12	9
DAB-radio	ja	ja	ja	ja	ja
Antal bluetooth-enheter samtidigt	2	2	2	2	2
Röststyrning	ja	ja	ja	ja	ja
Telefonspegling	ja	nej	ja	ja	ja
Trådlös telefonladdning	ja	45000 (pkt)	ja	ja	ja
Navigator	ja	ja	ja	ja	ja

KOMMENTAR: Den testade Skodan har Infotainment Plus (å 17900 kr) med head up-display som tillsammans med navigationssystemet ritat ut pilar i vägen. Samma funktion finns i VW ID.4 och är standard i Max-utförandet. Polestar kräver Plus-paket för att få trådlös telefonladdning. Telefonspegling är planerad att lanseras under hösten.



SKODA Upplägget påminner om övriga Skoda-familjen. 13-tum är standard.



VW 10-tum är standard, testbilen har den större 12-tumsskärmen.



VOLVO Trots ny mjukvara till ett Android-baserat system känns layouten igen.

SÄKERHETSFUNKTIONER

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Autobroms	ja	ja	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	nej	40000(5)	ja	ja (8)	7 900
Autobroms för fotgängare	ja	ja	ja	ja	ja/ja
Autobroms för cykel	ja	ja	ja	ja	ja
Bältesfäste justerbart höjdl.	ja	ja	ja	ja	ja
Döda vinkel-varnare	ja	40000 (5)	ja	ja (8)	ja
Filhallningssystem	ja	40000 (5)	ja	ja	ja
Tröthetsvarnare	ja	ja	ja	ja	ja

UTRUSTNING

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Adaptiva LED-strålkastare	ja	40000 (5)	ja	ja	-
Adaptiva stötdämpare	-	60000 (6)	13700	ja (8)	-
Aktiv farthållare	ja	40000 (5)	ja	ja	ja
Automatisk p-hjäl	19 900 (1)	-	ja	ja	-
Backningskamera	ja	ja	ja	ja	ja
Dragkrok, fabriksmont.	-	13000	10900	11900	11900
El. inställbar förarstol	ja	ja	5700	ja (8)	ja
Eluppvärmt baksäte	-	45000 (7)	4200	-	ja
Klimatanl., 2-/3-zon	ja/-	ja/-	-/ja	-/ja (8)	ja/-
Varmiluftspump	-(2)	45000 (7)	ja	ja	ja
Läderklädsel	ja(4)	50000	16600	-	-
Metallclack	7900	10000	7500	ja (8)	6900
Panoramaglastak	29900 (3)	45000 (7)	10500	ja (8)	ja
P-sensorer fr/b	ja/ja	ja/ja	ja/ja	ja	ja
Rattvärme	ja	45000 (7)	ja	ja	ja
Uppdateringar trådlöst	ja	ja	ja	ja	ja

(1) Teknikpaket (2) Ford värmer kupén med ett PTC-element. (3) Teknikpaket plus. (4) Konstläder. (5) Pilotpaket. (6) Performance (7) Pluspaket. (8) Gäller 1st Max.

KOMMENTAR: Polestar har inga lösa tillval, bara (dyra) paket. Volvo har rensat friskt i tillvalen för elbilen som nu bara går att beställa online.

EKONOMI

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Grundpris test. vers., kr	774900	674000	597200	619900	699900
Testbilens pris, kr	774900	734000	671800	619400	712700
Statlig miljöbonus	70000	70000	70000	70000	70000
Förmånsvärde, kr/år	56760	58411	46620	45223	66296
Värdefall, tkr/% (1)	269/38	220/36	213/40	229/42	231/37
Energikostnad dekl./test, kr/år	5814	6854	5508	5752	6732
Årsskatt, kr/efter tre år	360/360	360/360	360/360	360/360	360/360
Försäkring, kr/år (2)	8436	5808	6252	6720	5484
Servicekostnad, kr (3)	6076	1900	3600	7499	2131
Serviceintervall, mil/år	3000/-	3000/2	-/2	3000/2	3000/2
Garantier, år (4)	5/8/3/3	2/8/3/3	3/8/3/2	2/8/3/mob	2/8/3/3
Miljkostnad, kr (5)	54:07	44:88	43:58	46:58	46:77

KOMMENTAR: (1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6000 mil. (4) Nybil/batteri/vagnskada/vägassistent. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdepapperskostnad, energikostnad enl. EU-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10000 kr för löpande underhåll. Elpriset är beräknat på 1,53 kWh. Ev. snabbbladdning är ej medräknad i kalkylen.

RESERVDELAR

	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Strålkastare, kr	16940	15000	10775	16535	10590
Bakljus, kr	9765	3615	5708	2813	3450
Bromsbelägg fram, kr	1869	1345	1786	2296	1350
Bromsskivor fram, kr	2554	3580	3490	4482	2980
Fälg, kr	3038	8825	4154	ca 4000	3 920
Ersättningsladdare 230V	i.u.	3900	2370	1776	i.u.
Byte kylvätska i batteri	-	-	1800	-	-
Intervall kylvätska, mil/år	-	-	4000/2	-	-
Totalt, kr	34166	36265	30083	31902	22290

Kommentar: Skoda har egentligen ingen milbegränsning på serviceintervallet, men uppger att efter 4000 mil/2 år ska batteriets kylvätska bytas å 1800 kr. Konstigt nog har inte batteriet i ID.4 samma behov.

LJUSTEST

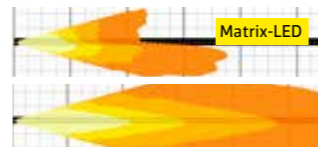
Läs mer på viblagare.se



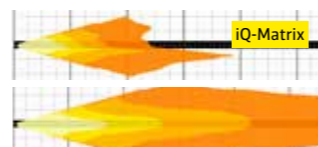
Ford	Halvljus	Helljus
Längd	96	226
Bredd	28	35
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: nej		



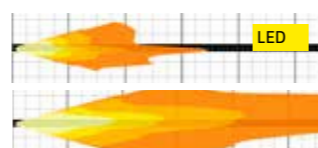
Polestar	Halvljus	Helljus
Längd	123	200
Bredd	28	32
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: ja		



Skoda	Halvljus	Helljus
Längd	108	250
Bredd	28	39
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: ja		



VW	Halvljus	Helljus
Längd	96	216
Bredd	26	26
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: nej		

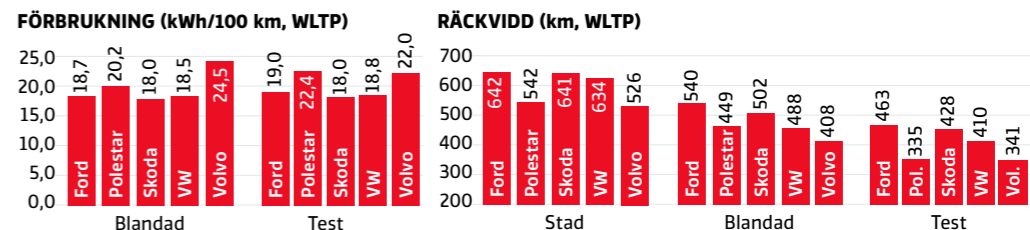


Volvo	Halvljus	Helljus
Längd	104	182
Bredd	25	12
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: ja		

KOMMENTAR: Ford imponerar. VW ID.4 når 250 m med 3 lux, men skenet lämnar vägen vid 216 m. Polestars ljus går också något högt, räckvidd 3 lux över 220 m. För starkt närljus på vägen drar ned Enyaqs helljusbetyg till en 4:a.

MEDELVÄRDE	Halvljus	Helljus
Längd, m	99	186
Bredd, m	25	18

TESTVÄRDEN



MILJÖ	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
Batteri, total/tillgänglig, kWh	99/88	78/75	82/77	82/77	78/75
Ombordladdning, kW	11	11	11	11	11
Snabbbladdning, max kW	150	150	125	125	150
Laddtid +10 mil, min*	13	15	11	11	15
Laddstd., snabb/omb.	CCS/Typ2	CCS/Typ2	CCS/Typ2	CCS/Typ2	CCS/Typ2

KOMMENTAR: Skoda är snäppet snålare än VW men båda når över 40 mil enligt vår testförbrukning. Fords stora batteri ger cirka 12 mil extra per laddning jämfört med Volvo/Polestar. Låg förbrukning och jämn laddeffekt över tid gör att VW och Skoda får kortast laddstopp på långresorna. *Snitt för snabbbladdning 10-80% enligt testvärden.

ACCELERATION	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
0-100 km/tim	5,8 - 91 m	4,9 s - 75 m	8,9 -142 m	8,9 s -140 m	4,9 s - 74 m
0-400 m	14,1 s - 161 km/tim	13,2 s - 171 km/tim	16,8 s - 137 km/tim	16,7 s - 137 km/tim	13,2 s -170 km/tim
SEGDRAGNING					
70-110 km/h	3,2 s - 82 m	2,6 s - 67 m	5,3 s -134 m	5,3 s - 133 m	2,6 - 66 m

KOMMENTAR: Sportbilsprestanda hos Polestar och Volvo! Den elektriska fyrhjulsdrieten suger iväg bilarna med en härligt kittlande känsla i maggropen! Ford Mustang är också en rask pälle som kan köra ifrån det mesta på vägen. Titta bara på omkörningssiffran. Föga förvånande halkar de enmotoriga, tvåhjulsdrivna Enyaq/ID.4 efter. De är inte långsamma, men ovanligt flegmatiska på gaspådrag för att vara eldrivna.

BROMSAR	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
100-0 km/tim	37,6 s	35,5 s	36,7 s	36,8 s	36,0 s

KOMMENTAR: Polestar och Volvo visar upp föredömligt korta bromssträckor, speciellt med tanke på den höga vikten. Skoda och VW når godkända resultat med sina trumbromsar bak. Ford har störst problem med avtagande bromskraft vid upprepade inbromsningar.

KUPÉBULLER dB(A)	Ford	Polestar	Skoda	VW	Volvo
50 km/tim (fin/grov asfalt)	59/64	62/67	58/64	58/64	60/65
70 km/tim	62/67	66/70	60/66	60/66	62/68
90 km/tim	66/69	68/73	64/68	64/69	64/70
110 km/tim	68/73	70/75	67/71	67/71	68/74

KOMMENTAR: Polestar släpper in massor av dovt väggljud redan i låg fart. Volvo XC40 är bättre isolerad men upplevs ändå inte som tyst. Det gör däremot Skoda och Volkswagen. Och det med råge, trots att båda rullar på 21-tumshjul. Skoda lyckas allra bäst med att filtrera bort ljud från omgivande trafik med effektivare isolering. Även Ford klarar svensk grov asfalt riktigt väl och bjuder på god ljudkomfort.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Ford
► Rostskyddet på Mustang Mach-E blandar högt och lågt. Aluminium används till huv, framskärmar, batteripack och chassidetaljer. Länkararna bak är dock av stål och inklädda i filtskydd. Bakluckan är av plast. Värre är att den nedätvända tröskelskarven undertill är helt obehandlad, alla skarvar i bottenplattan är otätade och även dörrarna av stålplåt är helt otätade. Simpelt i förhållande till prislappen. Dock god karosspänning utan blästerrisk på exemplaret.

ROSTSKYDDSGARANTI: ●●●●● 12 år

Polestar
► Samma grundarkitektur undertill som Volvo XC40 Recharge med bakvagnsvagga av aluminium till skillnad från övriga XC40-versioner. Batteripaketet undertill är väl inklädd i aluminium. Bortsett från huv (alu.) är kaross och övriga chassidetaljer i stål. Dörrarnas hörn saknar tätning men har invändig behandling. Bakluckan saknar vax

ROSTSKYDDSGARANTI: ●●●●● 12 år

Volvo
► Nära på identisk med Enyaq. Ganska grundläggande lösningar men väl utförda. Hela karossen är i

invändigt men är vältätad. Undertill finns flera otätade skarvar, bland annat den nedätvända tröskelskarven. **ROSTSKYDDSGARANTI:** ●●●●● 12 år

Skoda
► Nära på identisk med ID.4. Ganska grundläggande lösningar men väl utförda. Hela karossen är i vanlig stålplåt. Huv, baklucka och dörrar har god tätning men huv och baklucka är ej behandlade invändigt. Enyaq saknar plast runt skärmkanterna men innerskärmens konstruktion ger ett bra blästerriskskydd.

ROSTSKYDDSGARANTI: ●●●●● 12 år

Polestar
► Samma uppbyggnad som Polestar. Jämfört med andra XC40-produkter har elbilen fått en bakvagnsvagga av aluminium. Batteripaketet undertill är väl inklädd i aluminium. Huv (alu.) är kaross och övriga chassidetaljer i stål. Dörrarnas hörn saknar tätning men har invändig behandling. Bakluckan saknar vax

ROSTSKYDDSGARANTI: ●●●●● 12 år

Volvo
► Samma uppbyggnad som Polestar. Jämfört med andra XC40-produkter har elbilen fått en bakvagnsvagga av aluminium. Batteripaketet undertill är väl inklädd i aluminium. Huv (alu.) är kaross och övriga chassidetaljer i stål. Dörrarnas hörn saknar tätning men har invändig behandling. Bakluckan saknar vax

ROSTSKYDDSGARANTI: ●●●●● 12 år

VI TYCKER



En traditionalist i framkant

1 Den kantiga karossen på **SKODA** Enyaq ger inte bara slösande utrymmen, den är också mest energieffektiv. Att hitta en tystare bil än så här är svårt, oavsett prislapp. Addera adaptivt chassi och du får ett skönt storbilsgång i komfortläget. Jämfört med elbilskonkurrensen ger Enyaq en påtagligt slöare och klumpigare körkänsla men snart lanseras Enyaq med fyrhjulsdraft och 265 hk. Testets bästa utrymmen, hög komfort och lägsta totalkostnad ger en tajt men klar seger i det här gänget.



2 Med ID.4 adderar **VW** en intressant fräschör till sitt varumärke. Luftig kupé med goda utrymmen uppskattas. Komfort och lågt vägbulle trots 21-tumare imponerar. Förhållandet mot Enyaq handlar nästan bara om tycke och smak.



3 **VOLVOS** första elbil har inte bara tilltagen suv-känsla utan är också ett imponerande prestandapak. Trängre kupé och den kan inte mäta sig med de bästa i energieffektivitet eller vägbulle. En bil för den som gillar att köra, men inte så långt.



4 Att **POLESTAR** är trängst är inte förvånande. Den är mer en elegant mellanklassare än en rymlig familjesuv. Vägbulle och energitörsten är svår att förlåta. Ändå är helheten trivsamt, vilket ger en härlig bilupplevelse för rimlig milkostnad.



5 Att nyttja Mustangs varumärke är nog rätt drag av **FORD**, då den förmodligen bör tilltala en ny målgrupp. Attityd, vägbulle och räckvidd attraherar. Prislapp, lastmöjligheter, verklig laddeffekt och brist på förfining ger blott en 5:e plats.

KOMMENTAR: Jag blir överraskad av mig själv och tycker att Mustang Mach-E har en lockande charm trots – och ibland tack vare – vissa tydliga brister. Men sedan kommer verkligheten ikapp när man jämför priserna och det faktum att Forden ej får ha takbox. Volvos härliga prestanda och goda funktionalitet med rimlig dragvikt är min plan-B. Fast det var det här med räckvidden. Hur kort kommer jag på vintern egentligen? Som en person som ofta reser långt blir mitt val ID.4. Den har en intressant fräschör som Enyaq saknar. Lite smidigare, lite roligare och i stort väl så rymlig.



Nils Svärd,
testledare.

KOMMENTAR: Min favorit blir Volvo. Skaplig fyrhjulsdraft, bäst markfrigång, stark motor, sköna stolar. Polestar kommer tvåa, mer sportcoupé än suv-känsla. Ford lockar med tuff design och karaktär, men når inte upp till toppen. Det blir tredjeplats. VW och Skoda är bekväma, men saknar både fyrhjulsdraft och körkänsla. Jag sätter Skoda före VW, den har enklare förarplats och något bättre styrning. Riktigt såld på elbilar är jag inte ännu, den förmodade räckvidden – och laddtiden – vintertid gör mig tveksam. Speciellt med tanke på inköpriserna.



Christian Ellmark,
testförelse.

KOMMENTAR: När elbilen blir familjens förstabil som ska klara allt från dagspendling till semester i fjällen krävs utrymmen, komfort och massor av räckvidd! Är det någon gång man absolut inte vill tvingas in på laddstopp är det när bilen är full med folk och humöret på upphållningen. Mot den bakgrunden håller jag Skoda som solklar segrare! Volkswagen har för rörig infotainment, Volvo går inte tillräckligt långt, Polestar är för trång och Ford för konstig. Som grädden på moset bygger det forna lågprismärket från Tjeckien bilen med mest lyxkänsla i sällskapet. Skoda ställer skåpet hårt!



Tommy Wahlström,
testförelse.

KOMMENTAR: Mustang. Kul form, snabb, vettig räckvidd men kan man inte kräva ett mer sofistikerat utprägnande för den pengan? Polestar är riktigt mysig, men bullernivå och räckvidd gör att den blir min fyra, följd av syskonet XC40 som är bättre på alla punkter utom mysfaktorn. Så till ID.4 och Enyaq. I grunden samma bil men ändå inte. Skoda Enyaq blir mitt val, framför allt tack vare den höga komforten men även de smarta detaljerna och en mer analog förarmiljö. Räckvidd och snabbladdning är på en nivå som gör att Enyaq kan fungera som flerbarnsfamiljens enda bil.



Anders Helgesson,
testförelse.

MODELLFAKTA



FORD MUSTANG MACH-E LONG RANGE AWD

TILLVERKNINGSLAND: Mexiko.

MOTOR OCH BATTRI: Två elektriska permanentmagnet synkron motorer. Litiumjonbatteri 99 kWh.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 351 hk (258 kW). Max vridmoment 580 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Elektrisk fyrhjulsdraft – en motor per hjulaxel. Enväxlad reduktionslåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben. Bak multilänk.

HJUL: 255/55 R 19 på 7,0 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 11,6. Rattvarv 2,8.

BROMSAR: Skivbromsar runt om, ventilerade fram. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 180 km/h. Acceleration 0–100 km/tim 5,1 s. (fabriksuppgifter)

ÖVRIGA VERSIONER: Long Range 99 kWh RWD 659 900 kr, Standard Range 75 kWh AWD 654 900 kr, Standard Range 75 kWh RWD 584 900 kr.



POLESTAR 2 LONG RANGE DUAL MOTOR

TILLVERKNINGSLAND: Kina.

MOTOR OCH BATTERI: Två elektriska permanentmagnet synkron motorer. Litiumjonbatteri 78 kWh.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 408 hk (300 kW). Max vridmoment 600 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Elektrisk fyrhjulsdraft – en motor per hjulaxel. Enväxlad reduktionslåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben. Bak multilänk.

HJUL: 245/40 R20 på 8,0 tum bred fälg. Standard 245/45 R19 på 8,0 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 11,5 m. Rattvarv 2,8.

BROMSAR: Skivbromsar runt om, ventilerade fram. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 205 km/h. Acceleration 0–100 km/tim 4,7 s. (fabriksuppgifter)

ÖVRIGA VERSIONER: Standard Range Single Motor 64 kWh 489 900 kr. Long Range Single Motor 78 kWh 539 900 kr.



SKODA ENYAQ IV 80

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR OCH BATTERI: Synkron permanentmagnet elmotor. Litiumjonbatteri 82 kWh.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 204 hk (150 kW). Max vridmoment 310 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Bakhjulsdraft. Enväxlad reduktionslåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben. Bak multilänk.

HJUL: Fram 235/45 R21 på 8,5 tum breda fälgar. Bak 255/40 R21 på 9,0 tum breda fälgar. Standard: 235/55 R19 fram och 255/50 R19 bak.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,2 m. Rattvarv 2,8.

BROMSAR: Skivor fram. Trummor bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 160 km/h. Acceleration 0–100 km/tim 8,5 s. (fabriksuppgifter)

ÖVRIGA VERSIONER: iV 60 med 62 kWh från 479 800 kr. iV 80x 4x4 med 82 kWh från 590 000 kr.



VOLKSWAGEN ID.4 PRO PERFORMANCE

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

MOTOR: Synkron permanentmagnet elmotor. Litiumjonbatteri 82 kWh.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 204 hk (150 kW). Max vridmoment 310 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Bakhjulsdraft. Enväxlad reduktionslåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben. Bak multilänk

HJUL: Fram 235/45 R21 på 8,5 tum breda fälgar. Bak 255/40 R21 på 9,0 tum breda fälgar. Standard: 235/55 R19 fram och 255/50 R19 bak.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,2 m. Rattvarv 2,8.

BROMSAR: Skivor fram. Trummor bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 160 km/h. Acceleration 0–100 km/tim 8,5 s. (fabriksuppgifter)

ÖVRIGA VERSIONER: Pure med 58 kWh 170 hk från 446 900 kr. Fyrhjulsdrivna GTX 82 kWh 299 hk från 565 900 kr.



VOLVO XC40 P8 AWD RECHARGE

TILLVERKNINGSLAND: Belgien.

MOTOR OCH BATTERI: Två elektriska permanentmagnet synkron motorer. Litiumjonbatteri 78 kWh.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 408 hk (300 kW). Max vridmoment 600 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Elektrisk fyrhjulsdraft – en motor per hjulaxel. Enväxlad reduktionslåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben. Bak multilänk.

HJUL: 235/50 R19 på 8,0-tum bred fälg fram. 255/45 R19 på 9-tum bred fälg bak.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 11,4 m. Rattvarv 2,6.

BROMSAR: Skivbromsar runt om, ventilerade fram. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 180 km/h (enligt fabrik).

ÖVRIGA VERSIONER: Inga andra el-versioner. Bensin 129–247 hk, från 284 000 kr. Laddhybrid 211–262 hk från 459 000 kr.



Hmmm ... Det är inte lätt att smälta alla intryck. Det här gänget bjuder på stora skillnader i karaktär, mätdata och prestanda. Inte bara mellan sig själva utan också mot tidigare testade bilar.