



SKODA

EL 204 HK
BATTERI 77 KWH
571 900,-

Förväntningarna på Hyundais helt nya elbil är skyhöga, liksom intresset, både hos er läsare och hos oss på redaktionen. Ioniq 5 är utan tvekan en av de mest hajpade bilarna på länge.

Det finns många och goda skäl till att det är så. Redan från start drar den läckert retromoderna formgivningen till sig uppmärksamhet och väcker nyfikenhet. Men det som gör att aktiviteten bubblar på diverse internetforum är bilens egenskaper och vad den ser ut att lova på pappret. Här är den första elektriska modellen med en någorlunda hanterbar prislapp som på allvar höjer ribban för avancerad teknik och laddningsförmåga. Troligtvis är det därför många känner att de med Ioniq 5 kanske skulle våga ta klivet över till en helt elektrisk bil. Intresset har en logisk förklaring.

Vi på redaktionen har därför också länge sett fram emot att få testa och utvärdera bilen. Klarar den att leva upp till förväntningarna? Ritar den om kartan för

Förra gången vi testade Skoda Enyaq hade testbilen stora 21-tumsfälgar. Denna gång bad vi om en annan bit och fick 20-tummare. Påverkar det testförbrukningen? Läs i längre fram i testet.

elbilar kring halvmiljonen? Har Hyundai skapat vagnen som gör att er bilköpare nu kan tänka sig att överge förbränningsmotorn, kanske att köra elektriskt som endabil i hushållet?

För motståndet står Skoda Enyaq som vann vårt test mot sina kusiner från Audi och VW (se ams Edition Recharge, temanummer 3/2021). Den är därför det bästa i samma segment som VW-koncernen har att erbjuda just nu. Skodan utsågs dessutom nyligen till "Årets miljöbästa bil" av organisationen Gröna bilister.

När man läser specifikationen verkar dock inte Enyaq alls lika imponerande. Den lyttar inte fram positionerna på samma sätt som Ioniq 5. Frågan är om den kommer att bli omkörd redan nu?

Vi kan avslöja att det blir en otroligt jämn match mellan två kompetenta vagnar som har både likheter och olika karaktärer. Häng med bland våra mätresultat, analyser och även subjektiva åsikter om vilken vi skulle välja och varför!

EN NY NIVÅ?

HYUNDAI IONIQ 5 217 HK | SKODA ENYAQ IV 80

Hyundai Ioniq 5 har fräck formgivning och väldigt imponerande specifikationer. Är detta bilen för alla som kan tänka sig en elektrisk vagn men som inte vågat ta klivet tidigare?

TEXT: JOHN ERIKSSON OCH AMS TESTLAG /// FOTO: PETER GUNNARS



- ✓ Analys
- ✓ Ekonomi
- ✓ Förbrukning
- ✓ Köregenskaper
- ✓ Laddhastighet
- ✓ Räckvidd
- ✓ Vår favorit

HYUNDAI
EL 217 HK
BATTERI 72,6 KWH
539 900,-



Vi noterar en ny rekordtid i samband med vår laddmätning.

HYUNDAI IONIQ 5 217 HK

FORMGIVNINGEN och specifikationerna hos Hyundai's nya helt elektriska modell lovar mycket. Man kan tro att den ska vara totalt överlägsen. Men det ska visa sig bli en enormt jämn duell när bilen både imponerar stort samtidigt som vissa förväntningar inte riktigt infrias.

TEKNIKEN En av de saker som kännetecknar Ioniq 5 är att den är fullproppad med utrustningsnyheter och avancerad teknik. Det är den första modellen som bygger på den nya plattformen E-GMP. Vissa grejer ser vi för första gången på en produktionsmodell och andra har inte varit tillgängliga på en bil i det här segmentet tidigare.

Hyundai använder sig nämligen av 800-voltsteknik som möjliggör supersnabb laddning, vilket hittills bara funnits på vagnar i miljonklassen. Maximal laddhastighet är 220 kW och bilen är dessutom duktig på att ladda länge med relativt hög effekt. Vi noterar faktiskt en ny rekordtid i intervallet 10–90 procent i samband med vår laddningsmätning. Ioniq 5 gör det på bara 27 minuter!

Långkörningspotentialen är därför god med snabba stopp för att fylla på ny ström. Men det finns en detalj som slänger grus i maskineriet. Navigationssystemet kan inte räkna ut och föreslå laddstopp längs vägen åt dig, det måste du göra själv manuellt. Det här är riktigt dåligt för att vara en helt ny elbil.

Som förare måste man därför lägga mycket mer energi på att planera rutten noga, det är inte bara att tuta och köra. Systemet i Skoda, liksom i flera andra modeller, föreslår stopp automatiskt åt dig om

destinationen ligger utanför bilens räckvidd. Vi kan hoppas att Hyundai redan nu jobbar på en uppdatering på den här punkten.

Batteriet är av litiumjontyp och vätskekyllt med en användbar kapacitet på 72,6 kWh. Vid normalladdning (AC) klarar bilen av trefas och en maximal effekt på 10,5 kW. En full laddning tar då under åtta timmar. Det är modernt och bra.

En än så länge unik detalj är att Ioniq 5 erbjuder så kallad Vehicle 2 Load (V2L) som innebär att bilen kan ge ström från högspänningsbatteriet. Man får på så vis ett energilager på hjul. Det sitter ett uttag inne i bilen under baksätet för detta och man får med en adapter till det utvändiga ladduttaget som gör att man kan koppla in en schukocontact. På så vis kan man använda Ioniq till att ladda allt från mobiltelefoner till andra elbilar. Man behöver inte oroa sig för batteritorsk, när man når 20 procents laddningsgrad stängs funktionen av automatiskt. Maximal effekt som bilen kan ge är 3,6 kW.

En annan hittills sällsynt nyhet är att man kan välja till ett solcellstak som lagar energin det fångar i högspänningsbatteriet. Tillvalet kostar 19 900 kronor. Det motverkar urladdning om bilen blir stående en längre tid och hjälper även till att addera mer räckvidd.

Glädjande för oss här i kalla Sverige är att värmepump ingår som standard och hjälper till att hålla nere förbrukning när det är kyligt.

Naturligtvis finns det en app till mobiltelefonen som man kan använda för att kontrollera och sköta vissa funktioner hos bilen. Man kan bland annat övervaka och programmera laddningen, låsa och öppna

▲ Formgivning- en av Ioniq 5 är förvirrande. Ensam på bild tror man lätt att den ser lika stor ut som en Golfklassare, men den är i själva verket mycket större på alla ledder.



◀ Instrumentklustret är digitalt. Utseendet förändras beroende på körsläge och färgskalan går att skifta mellan ljus och mörk.

▶ Vid blink får man hjälp att se i döda vinkeln genom en bild i kombiinstrumentet.



bilen på distans, samt styra klimatanläggningen.

ATT KÖRA Bland de första saker testlaget noterar när vi sätter oss i förarstolen är att gluggen i rat- ten är åt det mindre hållet och kransen tjock, vilket sammantaget skymmer delar av instrumentklustret ur vissa vinklar. Detta går att få rätsida på genom att ändra körställning, men innebär att vi inte kan sitta helt och hållet som vi skulle vilja.

Hyundai har inte valt att göra som VW-koncernen eller Tesla och aktivera tändningen bara genom att man sätter sig i stolen och lägger foten på bromsen. Här finns fortfarande en konventionell startknapp. Vad man föredrar varierar, men vi gillar kontrollen man får med den här lösningen.

Växelväljaren är en spak med ett vred på högersi- dan bakom ratten. Hyundai hakar på trenden från en del andra bilmodeller – med rätta, för det känns enkelt och intuitivt att använda.

Körupplevelsen är tyvärr en besvikelse redan från första metern. Och Skoda som den möter här är dess- utom långt ifrån det vassaste som finns i klassen.

Förväntningarna påverkar till viss del, eller åtmins- tone förvärrar gapet mellan förhoppning och intryck. Ioniq 5 är nämligen inte alls så ärtig och distinkt att köra som den tu- a formgivning får en att tro eller hoppas att bilen ska vara.

Känslan är istället generellt mjukt slapp med di- us och dålig vägkontakt. Bilen må se ut som en uppblåst, jättestor Golf- lassare, men bakom ratten upplever man den verkligen som den crossover den är, nästan som en minibuss.

Om man ska se något positivt, är den lättkörd och smidig om man inte bryr sig om körkänsla. Vi noterar plus för att man kan ställa energiåtervinningen i fyra nivåer, samt att man har möjlighet till riktig enpe- dalskörning – bilen bromsar hela vägen ner till stil- lastående när man släpper gasen. Det gillar vi.

Störst besvikelse är däremot styrningen. Den är relativt direkt men levererar ingen vägkontakt att tala om och servoingreppet är okänsligt. På landsvägar där man ofta får göra små, försiktiga styrkorrige-



▲ Ioniq 5 erbjuder Premium Relaxation-säten fram. De går att luta bakåt 90 grader med ett knapptryck och inkluderar ett utfällbart stöd för smal- benen. Det känns ungefär som att sitta i gamla Business Class-säten på flyget. Perfekt om man vill utnyttja ladd- pausen till en kort tupplur, eller som på bilden fylla i testprotokoll. På förarsidan är premiumsto- len standard i den högre ut- rustningsnivån Advanced och väljer man till komfortpaketet får man samma stol även på passagerarsi- dan. Premium- stolarna går inte att få till den lägre ut- rustningsnivån Essential.

Bilen må se ut som en uppblåst, jätte- stor Golfklassare, men bakom ratten upplever man den nästan som en minibuss.



BETYG SITTA FRAM

SMAL HÅRD									BRED MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J	Premiumstolarna (bilden) hör till							
UTDRAGBART LÅRSTÖD	N	Komfortpaketet. Justermännen är god i alla led, men ratten skymmer							
TIPPBAR SITTDYNA	J	instrumentklustret en aning i vissa lägen, vilket påverkar och begränsar							
GENERÖS RATTJUSTERING	J	körställningen negativt.							
BETYG SITTA FRAM	4								

ringar känns det som att Hyundai styrningen "klibbar fast" och att elassistansen vaknar först när man tar i mer. Det blir irriterande då man får sitta och kämpa mot styrningen hela tiden.

En lösning är att aktivera den aktiva ihållningen där bilen styr själv, som man kan använda med eller utan farthållare. Den fungerar bra på stora och små vägar, även om det inte riktigt är Teslanivå.

Motorn har lagom med kraft och levererar till- räckligt pigga prestanda. Hyundai både känns och är något snabbare 0–100 km/h än Skoda. Responsen är mer direkt, till och med okänsligt på/av i vissa lägen som resulterar i sämre doserbarhet vid njusteringar.

Bromsarna och pedalkänslan lider lite av liknande problematik. Ingreppet är inte helt jämnt och de nyper ibland mot slutet som gör att det kan vara svårt dosera rätt och att stanna snyggt.

Det övergripande intrycket är att Hyundai inte har lagt ner så mycket energi på att få till en bra cali- brering i förarreglagen. Finliret saknas helt enkelt. Skodan upplevs klart mer harmonisk och naturlig i sina reglage – styrningen och pedalerna.

Chassit räddar inte heller situationen för Ioniq 5. Man anar visserligen en hygglig balans och potential för bakhjulsdrivet bus, men bilen är mjukt slapp och uppmontrar inte till riktigt aktiv körning. Ett plus dock för att man kan stänga av antisladdsystemet.

ATT ÅKA Ioniq 5 presterar bättre som transport- medel än som körleksak. Man sitter bekvämt både fram och bak med lagom mjuk stoppning och rejäla justermöjligheter – baksätet går att skjuta i längsled och har vinklingsbart ryggstöd.

Kupén är generellt väldämpad med en behag- ligt jämn ljudbild. Båda bilarna får samma si- ror på bullermätaren, men våra öron tycker att vi hör



FÖRARMILJÖ

- 1** Ytan till vänster om instrumentklustret är magnetisk och tänkt att fungera som bilens anslagstavla. Kul och praktiskt.
- 2** Ratten skymmer i vissa lägen delar av kombiinstrumentet, vilket begränsar körställningen och gör att man blir tvungen att kompensera.
- 3** Materialet på rattknapparna är en slät, glansig, svart plast med bakgrundsbelysta symboler. Problemet är att symbolerna syns väldigt dåligt när solen ligger på från sidan. Ett mindre problem om man äger bilen och kommer ihåg var alla knappar sitter.
- 4** Växelväljarreglaget är en spak som sitter här nere till höger bakom ratten. Man vrider på spaken för att skifta till R och D, ungefär som på en BMW i3 eller VW ID.4. Snabbt och smidigt.



► Dörrhandtagen är integrerade i karossen. Man trycker ut dem i den främre änden och fortsätter sedan i den bakre för att öppna. Väljer man till Komfortpaket Plus fälls de ut automatiskt när man läser upp bilen. De är inte riktigt lika smidiga som "vanliga" dörrhandtag.



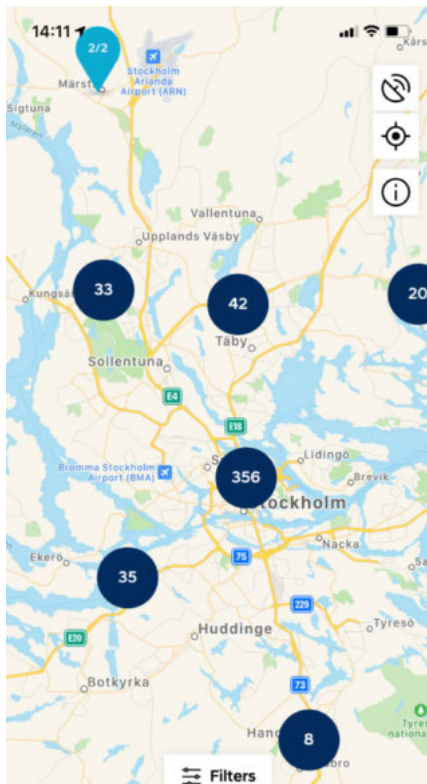
mindre mörka frekvenser av vägljud i Hyundai och att vindbrus i motorvägsfart istället är mer framträdande jämfört med i Skodan. Dock ej så det stör.

Ioniq 5 går bara att få med passiva dämpare till skillnad från Enyaq som har adaptiva som tillval. Bilen rör sig över lag mjukt och behagligt på vägen. Den suger duktigt upp ojämnheter, speciellt i mellanregistret.

Det som gör att Hyundai inte få lika högt betyg som Skoda med adaptivt chassi är att ändringen dels snacker lite mer över små ojämnheter och dels att den inte har riktigt lika bra kontroll över stora gupp, utan tenderar att då bli en aning yvig i rörelserna. Skodan har ett bredare register där den presterar bra.

FÖRNUFT Ioniq 5 har ett väldigt långt axelavstånd, det är en del av den nya plattformen. Fördelen är att det ger generösa innerutrymmen och gör det möjligt att ha den typ av exibla interiör som bilen har – premiumstolarnas viloläge, den skjutbara mittkonsolen och baksätet som går att justera i längsled.

◄ Mittkonsolen rymmer mugghållare, samt stor förvaring och trådlös mobilladdning under mittarmstödet som går att lyfta på. Hela mittkonsolen, och armstödet, går dessutom att skjuta i längsled. Mittarmstödet går dock ej att låsa i olika höjd för ännu bättre komfort.



◀ Med tjänsten Charge myHyundai kan man söka efter laddstolpar och betala för elen direkt via sitt konto. Man kan starta laddningen via appen eller med hjälp av ett RFID-kort som man blippar vid stolpen. I Sverige har man bland annat tillgång till nätverken Bee, E.ON och Ionity via tjänsten och i Europa över 220 000 laddpunkter. Man behöver ha ett premiumkonto hos Charge myHyundai för att kunna ladda för taxan 3,10 kr/kWh hos Ionity istället för 8,70 kr/kWh. Det kostar 139 kronor i månaden. Vi har testat tjänsten via appen och kunde ladda väldigt smidigt. Det var bara att parkera vid stolpen, koppla in kabeln och sedan välja start i appen på det uttag vi stod vid.

Hyundai har dessutom ansträngt sig för att få till en hel del bra avläggningsytor och förvaring, inklusive ett väldigt rymligt handskfack.

Bagageutrymmet har visserligen en hygglig golvyta, större än Skodans, men det är klen på höjden i jämförelse, saknar lastkrokar och har begränsat med utrymme under golvet. Det går att pressa ner laddkabeln längst bak om man stuar noga, men det är inte alls lika smidigt som den djupa baljan i Skodan där man snabbt kan hiva ner kabeln utan att tänka sig för.

Den viktiga ekonomironden går till Hyundai. Bilen är välutrustad redan i grundutförande, har lägst inköpspris och förväntas hålla värdet något bättre. Ioniq 5 är också billigare som förmånsbil. Troligtvis faller det avgörandet för en del, särskilt när det är så jämnt i övrigt mellan bilarna.

BILENS SJÄL Kanske nästan lika förnuftig som ekonomin är Hyundais laddförmåga. Det är en av de egenskaper som verkligen de njar bilen och där den ligger klart före de östra konkurrenter.

Dess personlighet präglas annars framför allt av formgivning och nesser. Ioniq 5 tar för sig och vill sticka ut från mängden. Interiören upplevs ny, fräsch och speciell på ett sätt som matchar utsidan.

Det känns också att bilen är fulladdad med avancerad teknik och nya lösningar. Man har mycket att leka med och kan kon gurera en hel del inställningar som gör att man får den som man vill ha den.

Synd bara att körupplevelsen inte är lika spänstig som formgivningen. Men det kanske kommer med en vassare N-version i framtiden.

John Eriksson

LÄSARFRÅGOR

VI BAD ER LÄSARE ATT SKICKA IN ERA FRÅGOR OM VAD NI VILLE ATT VI SKULLE TA REDA PÅ OM NYA HYUNDAI IONIQ 5. DET KAN HÄNDA ATT MAN FÅR SVAR PÅ FRÅGORNA PÅ ANNAN PLATS I TESTET, MEN HÄR HAR VI SAMLAT SVAREN PÅ ETT URVAL AV DE LÄSARFRÅGOR VI FÅTT SKICKADE TILL OSS FÖR ATT GÖRA DET ENKELT.

Hur snabbt laddar den på 400 volt?

Maximal laddeffekt vid 400 volt är 50 kW, så det lönar sig verkligen att hitta en 800-voltsstolpe om man kan eftersom effekten då är 220 kW som mest.

Vad är er bedömning av vägljudet?

Ioniq 5 är generellt ganska väldämpad med en jämn ljudbild inne i kupén. Bullermätaren ger samma värden som i Enyaq. Våra öron tycker att däck/vägljud är något mer framträdande i Skodan, medan just de mörka frekvenserna är bättre isolerade i Hyundai där vi istället noterar mer vindbrus när man kör i motorvägshastighet.

Hur är infotainmentsystemet och kan det styras från ratten?

Nej, det går inte att styra infotainmentsystemet från ratten på samma sätt som i till exempel en Mercedes där man kan bläddra bland alla menyer via reglaget på höger ratteker. Det man kan göra i infotainmentväg är att byta radiokanal, låt och justera volymen. Reglagen på ratten justerar i övrigt farthållaren, färdatormenyn i kombiinstrumentet, aktiv filhållning, körlägen och det finns svars-knapp för telefonen. Hyundai-koncernens infotainmentsystem har de senaste åren varit funktionella, pålitliga och relativt lättskötta med tydlig ergonomi. Samtidigt har de inte upplevts toppmoderna eller haft den snyggaste grafiken. Systemet i Ioniq 5 känns som en försiktig uppdatering av vad man har haft tidigare. Man sköter det via pekskärmen och har hjälp av några fysiska menyknappar till de vanligaste funktionerna. Integrationen med mobilen är smidig. Grafiken är tydlig och enkel, men den är fortfarande inte lika fräsch som i många konkurrenter och man får inga snygga satellitkartor. Systemet är tillräckligt snabbt utan att vara blixtrande i reaktionerna, och menyerna har ibland lite väl många nivåer innan man når fram till rätt inställning. Ioniq 5 bryter ny mark på vissa områden, men inte när det gäller infotainmentsystemet.



Har hört att den inte har vindrutetorkare bak, stämmer det? Hur kommer det att funka vid regn, slask och snö?

Ja, det stämmer att Ioniq 5 saknar vindrutetorkare bak, vilket vi tycker är lite lustigt. Eftersom det varken regnade eller snöade under testet är det svårt att veta alldeles säkert vad som händer i de lägena, men för att ändå försöka svara på detta körde vi bilen på grusväg och såg till att det dammade så mycket som möjligt. Vårt experiment visade att bilen drar upp en hel del smuts som lägger sig över hela bakrutan, precis som man kan förvänta sig på en bil med relativt upprätt bakdel. Vi tog en bild när vi skrivit "ams" i smutsen på glaset för att försöka visa hur dammet lägger sig. Gissningsvis kommer man att sakna torkare bak när det regnar och garanterat när det snöar, bilen borde ha haft den utrustningen.

Vad har den för förbrukning i motorvägshastighet?

När vi gjorde vår mätning noterade vi förbrukningen vid konstant fart i 120 km/h till 29,7 kWh/100 km.

Får man plats med två golfbagar utan att fälla baksätet?

Ja, vi lyckades klämma in två normalstora bärbagar utan att fälla baksätet. Dessutom behövede vi inte heller ta ur drivers eller långa träklubbor. Om man pekar dem in över hjulhusen eller de bredare vikarna bakom kan de långa klubborna ligga kvar i bagarna.





Skoda verkar ha lagt betydligt mer tid på att finslipa de körmässiga detaljerna.

SKODA ENYAQ iV 80

RÄKNAT SEDAN SKODA ENYAQ började synas i registreringsstatistiken i april 2021 har den tills nu arbetat sig fram som den sjätte bäst säljande elbilen. Överlägsen etta april-augusti är VW iD.4, men även om den får anses var mer spännande design och ha ännu lite bättre ädringskomfort (bägge med DCC) tyckte vi att Skoda Enyaq var det bättre köpet när de möttes nyligen i vår specialutgåva Edition Recharge.

Priset med utrustning inkluderad, förbrukningen, utrymmet i både baksätet och bagageutrymmet var punkter som fick vägskalet att väga över mot Enyaq i en jämn match som också inkluderade Audi Q4 e-tron.

Det är alltså en riktigt tuff motståndare med gott självförtroende som Hyundai Ioniq 5 går upp mot.

TEKNIKEN Den testade Enyaq iV 80 har ett batteri på 77,0 användbara kilowattimmar. En synkronmotor på 204 hästkrafter sitter monterad bak och gör bilen bakhjulsdriven. Numera finns också fyrhjulsdrevna iV 80x för 23 400 kronor mer att välja på. Med extramotorn fram hoppar systemeffekten upp till 265 hästkrafter samtidigt som accelerationstiden till 100 km/h sjunker från 8,7 till 6,7.

För detta stora batteri i iV 80 stiger maximal laddefekt vid DC-laddning från 100 till 125 kW, vilket alltså är långt under Hyundai Ioniq 5 här som nu höjer ribban i klassen till 220 kW. Hemmavid, vid AC-laddning, är de jämbördiga: 11 kW mot Hyundais 10,5.

ATT KÖRA Ett skutt in bakom ratten och en fot på bromspedalen är allt som behövs för att Enyaq ska vakna och vara redo för färd. Så fort man fört den

lilla suddgummiformade växelväljaren bakåt släpper parkeringsbromsen varpå färdens redan är igång så snart du själv också lättat på fotbromsen. Från och med nu pockar inte Enyaq på någon uppmärksamhet, man bara kör. Det är lätt att exempelvis ta den – i alla farter – naturliga styrningen för given. Likaså den väldigt lättdoserade gasen eller regenereringsmotståndet. Att bromsa in mjukt är inte heller några problem, utan att säga att bromsarna är helt perfekt linjära hela vägen ner mot stillastående. För när man som nu kliver över till Hyundai förstår man att det faktiskt inte är så lätt att exempelvis få till en lagom avtagande styrservohjälp när farten ökar. Skoda verkar ha lagt ner betydligt mer tid på att finslipa dessa körmässiga detaljer. Något som inte syns i försäljningsbroschyrernas tabeller.

Även när vi njuter av några riktigt fina krokvägar håller Skoda konkurrenten bakom sig. Framför allt tack vare en bättre styrkänsla, men också chassit håller bättre koll på kaross och hjul. Väggreppet är riktigt bra. Men att koppla ur ESP tillåter inte Skoda.

Den som tvärtom tycker om att köra så lite som möjligt själva finner att standardmonterade Travel Assist är nära till hands på ratten och fungerar tillfredsställande i såväl köer som på öppnare motorvägar.

ATT ÅKA Enyaq är en bil man gärna åker långt i. Speciellt fram med ypperliga stolar och gott om utrymme. Det är bra i baksätet också men här erbjuder den skjut- och vinklinsbara Ioniq 5 en dimension till som Enyaq inte kan matcha.

Den adaptivt ädrade Enyaq lyckas inte lindra bort alla små ojämnheter men är väldigt bekväm.



◀ Till skillnad från Hyundai tycker Skoda att trumbromsar bak är lämpligast.

▶ Parkerings-skiva, iskrapa, mönsterdjupmätare och kundvagnsbricka i ett!



◀ Färgen Arctic Silver Metallic för 7 500 kronor är inget dumt val om du vill framhäva alla karosveck på din Enyaq.

Dock får den oväntat t motstånd från den konventionellt ädrade Ioniq 5 och med väldigt jämbördigt bullerdämpade kupéer (bra nivåer) tycker vi inte att komforten skiljer bilarna åt på ett avgörande sätt.

FÖRNUFT Skoda Enyaq kan vara valet för den som gillar ID.4 men tycker att den har för många pekknappar. Men Hyundai går ett steg längre och erbjuder ännu er fysiska reglage för föraren att greppa.

När familjepackningen ska med har Enyaq det väl förspänt med dubbelt lastgolv, nurliga lastnät, rejäla krokar och en ordentlig lastvolym. Det visar sig dock att denna koreanska konkurrent är väl så bra och dessutom har ett skjutbart baksäte för extra exibilitet. Ska det packas riktigt fullt, eller om höga föremål ska lastas, har den kantiga Enyaq en fördel.

Ekonomiskt har den prisvärda Enyaq ett stort självförtroende och slog sina kusiner från Audi och VW senast i denna gren. Men faktum är att det blir en nock här från Hyundai som slår Skoda både när vi studerar pris och andrahandsvärde. Hoppsan!

BILENS SJÄL Skoda Enyaq har en riktig kassaskåpskänsla i dörrarna och är en n och rejäl bil på många vis. Samtidigt märks det på vissa detaljer – plasten på de invändiga dörrhandtagen exempelvis – att det nns snarlika concernsyskon som inte får övertrumfas. Hyundai verkar ha lagt ribban lite högre när Ioniq 5 skulle bli till. Möjligen är det därför som den bjuder på lite mer personlighet och leklust. Enyaq andas mer strikt tjänstebil och där ägarfokus kanske ligger på andra saker än själva bilen. Familjen till exempel – och omtänksamma nesser för dessa som paraply i dörren, skidsäck, kylbox och cykelhållare med mera nns det gott om.

Vilket säkert är exakt vad många drömmer om.

Mikael Johnsson



BETYG SITTA FRAM

SMAL									BRED
HÅRD									MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J								Skodas elektriskt justerbara förarstol erbjuder en finfin körställning och god sittkomfort. Stolen är bred och tack vare en väl tilltagen sittdyna räcker lårstödet ganska långt trots att det inte är utdragbart. Massage går att köpa till.
UTDRAGBART LÅRSTÖD	N								
TIPPBAR SITTDYNA	J								
GENERÖS RATTJUSTERING	J								
BETYG SITTA FRAM	4,5								



FÖRARMILJÖ

- 1 Till skillnad från kusinen VW ID.4 har Skoda fortfarande fysiska rattknappar och en rulle för ljudvolymen. Smidigare så säger vi. Farthållarspaken inunder sköter man också med blicken kvar på vägen.
- 2 Monterad så långt bort upplevs denna display precis så liten som den är. Är det därför man till skillnad från i Ioniq 5 (eller i kusinen Q4) inte kan få läsa av batteriprocenten här utan hålla till godo med en pytteliten batterisymbol (och ta fram uppgiften i 13-tumsskärmen)?
- 3 Precis som i Ioniq 5 finns här en stopp/start-knapp. Men du hinner glömma bort den för Enyaq startar automatiskt och så vidare när du rör bromspedalen.
- 4 Halva instrumentpanelen och andra partier går faktiskt att få i ett mjukt tyg i tillvalet "Lodge" för 6 700 kronor extra. Syns dock tyvärr inte i denna testbil – heller.

FÖRBRUKNING OCH RÄCKVIDD

TEXT JOHN ERIKSSON

Så mäter vi

"Vad har den för räckvidd?" Det är fortfarande den vanligaste och viktigaste frågan rörande elbilar. Den är förstås omöjlig att svara på – eftersom räckvidden beror på förbrukningen som i sin tur varierar ordentligt med hastigheten. I många år körde vi testbilarna tills de stannade. Eller åtminstone tills räckviddsmätarna visade noll för att undvika bärgningar. Man får ett ganska bra resultat där och då, men utan en ovalbana att köra på blir det inte lätt att hålla samma snittfart för bilar som går olika långt och då sjunker noggrannheten. Speciellt om man vill jämföra mellan olika testtillfällen.

Istället redovisar vi numera hur mycket testbilarna drar i olika hastigheter. Därmed också – med hjälp av batteristorleken – hur långt de går i dessa hastigheter. Vi tror att ni läsare har mer nytta av att få reda på hur långt en viss bil kommer i 90 respektive 120 km/h vid konstant fart. Med reservation för olika väderleksförhållanden och årstider går det samtidigt att börja snegla på värden i tidigare tester. Något som var omöjligt att göra tidigare – men kanske svårt att låta bli!

För att få en räckviddsmätning över "blandad körning" lägger vi också till testförbrukningen och dess motsvarande räckvidd. Denna körning har lägre snittfart och går längs samma teststräcka varje gång. Stora partier rör sig i farterna 30–80 km/h, men även några mil motorväg är med samt förstås många accelerationer och inbromsningar.

Yttre omständigheter påverkar. Därför redovisar vi temperatur, vindstyrka, vindriktning samt eventuell nederbörd vid mättillfället. Farten kontrolleras med GPS. Bilarnas normala körprogram och däcktryck används – inga ekovarianter.

Omvänd placering ute i verkligheten

På pappret ska Hyundai vara den snålare av våra två testbilar. Specifikationen talar också för det. Ioniq 5 har lägre tjänstevikt och vårt exemplar har en tum mindre hjul än den Enyaq som står för motståndet.

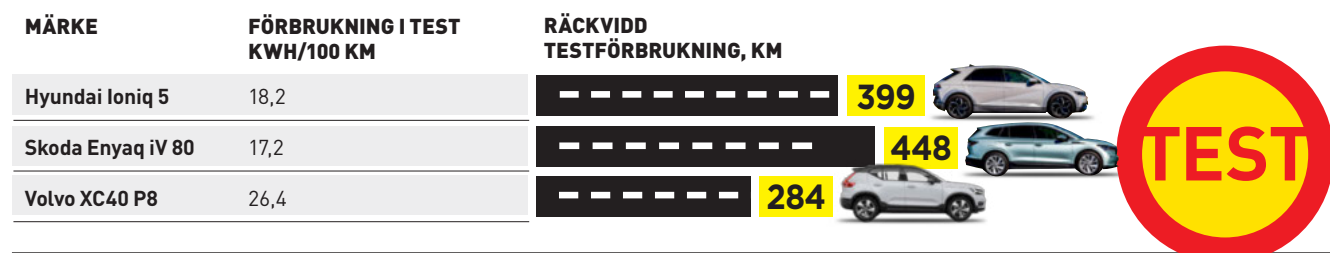
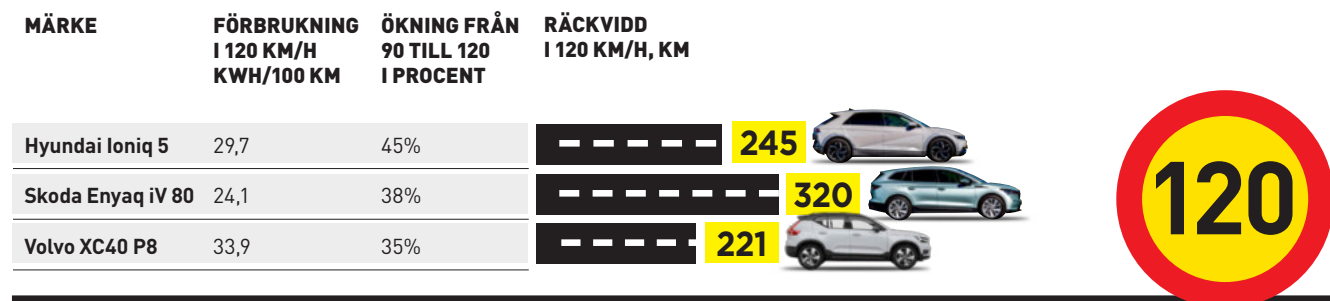
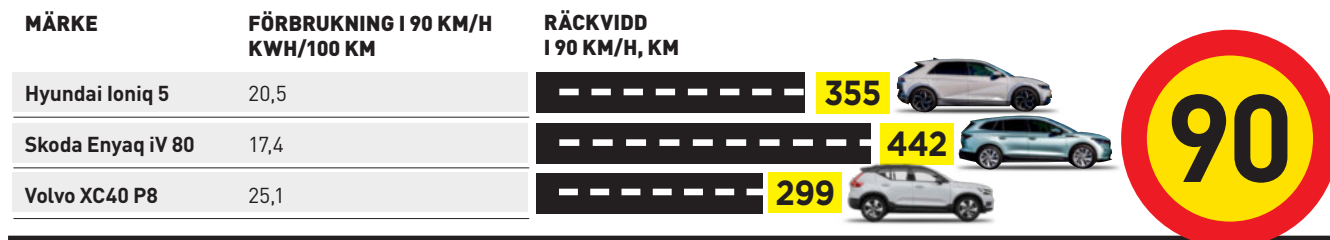
Men i verkligheten blir resultatet faktiskt det omvända. Vi noterar under alla våra testkörningar och förbrukningsmätningar att Hyundai hela tiden verkar dra mer än Skoda, oavsett vad vi kör i för hastighet. Skillnaden växer dessutom när hastigheten ökar.

Vår tolkning är att det har med luftmotståndet att göra. Hyundai Ioniq 5 har ett något högre c_w -värde och därmed inte lika hal kaross – 0,288 jämfört med 0,267 för Skoda Enyaq.

Men vi har dock inte kunnat få fram någon uppgift om storleken på frontarean för Hyundai och kan därför inte med hundraprocentig säkerhet säga att det är luftmotståndet som är boven. Även om mätresultaten talar för det eftersom skillnaden mellan bilarna ökar med hastigheten.

Trognare läsare kanske noterar att Skodan fick en lägre testförbrukning den här gången (17,2 kWh/100 km mot 18,2) jämfört med när vi testade den första gången mot kusinerna Audi Q4 och VW ID.4 i Edition Recharge. Omständigheterna var ju inte exakt identiska den här andra gången och dessutom hade vårt första testexemplar av Enyaq 21-tumshjul istället för som nu 20-tummare. Skillnaden i testförbrukning är sex procent och det skulle kunna förklaras av hjulstorleken.

Vi har även inkluderat förbrukningssiffrorna för Volvo XC40 P8 som referens. Den ligger som ni ser klart sämre till.





Vilken är billigast som förmånsbil?

TJÄNSTEBILSKALKYL

MÄRKE/MODELL	HYUNDAI IONIQ 5 72,6 KWH 217 HK	SKODA ENYAQ iV 80
Paket	Essential	Grundversion
Drivmedel/teknik	EL	EL
Listpris	499 900 kr	571 900 kr
Klimatbonus	70 000 kr	70 000 kr
Kalkylpris	429 900 kr	501 900 kr
Förmånsvärde	54 745 kr	59 945 kr
FÖRETAGSKALKYL KR/MÅNAD		
TCO (exkl. bränsle)	7 848 kr	8 131 kr
Drivmedelsersättning	1 188 kr	1 188 kr
Sociala avgifter	1 429 kr	1 565 kr
Totalt kr/månad	10 465 kr	10 884 kr
FÖRARKALKYL KR/MÅNAD		
Förmånsvärde brutto	4 562 kr	4 995 kr
Förmånsvärde netto (50 % skatt)	2 281 kr	2 498 kr
Drivmedelsförbrukning, l/mil (kWh)	1,77	1,69
Drivmedelspris, kr/l (kWh)	2,00 kr	2,00 kr
Drivmedelskostnad privat körning	443 kr	423 kr
Drivmedelskostnad tjänstekörning	-746 kr	-766 kr
Totalt, kr/månad	1 978 kr	2 155 kr
TCO 36 månader, 1 500 mil i tjänst, 1 500 mil privat 4 % ränta		
CO2WLTP	0	0
Fordonsskatt (ingår i TCO och förmånsvärdet)	360 kr	360 kr

HYUNDAI BILLIGAST

Ioniq 5 är det mest ekonomiska valet både för företaget och föraren. Hyundai har lägre inköpspris och man har även lyckats trimma förmånsvärdet bättre med en billigare jämförelsebil som ligger till grund för förmånsberäkningen än vad Skoda har gjort.

Företagskostnaden för Enyaq har emellertid sjunkit sedan vi testade och räknade på den tidigare i år. Det beror enligt Ynnor på att andrahandsvärdena har stigit sedan dess. Skoda håller dessutom värdet något bättre jämfört med Hyundai enligt de listor man använder till beräkningarna av TCO. Den troligaste förklaringen till det är att Skoda har ett starkare varumärke.

Ett plus med båda bilarna är att de är ganska välutrustade redan i grundutförande, varför behovet inte är så stort att lägga på tillval som ökar förmånsvärdet.

LADDNING

IONIQ 5 ÖVERLÄGSEN VID LADDSTOLPEN

Det blir faktiskt rekord för Hyundai på vissa intervall i samband med mätningen hos Ionity i Uppsala.

Att tanka 10–90 procent i batteriet går på imponerande 27 minuter, vilket är fyra minuter raskare än för den tidigare rekordhållaren Audi e-tron S, även om den tyska bilen visserligen har ett större batteri.

Hur som helst är sydkoreanen riktigt snabb och drar nytta av sitt 800V-system. Den maximala laddeffekten blir omkring 220 kW och vi har momentant noterat 224 kW som mest vid ett annat laddtillfälle.

Ioniq 5 är också duktig på att ladda med hög effekt länge och ganska högt upp i batteriets fyllnadsgrad, vilket gör att snitteleffekten blir bra och att laddningen inte tar så värst mycket längre tid om man behöver fortsätta förbi 80 procent för att få tillräckligt med räckvidd.

Hyundai har tyvärr ingen förvärmning som förbereder batteriet för att optimera snabbaddningen om man till exempel har en Ionitystation inprogrammerad som destination i navigations-systemet. Den tankar dock snabbt även utan den finessen.

Laddeffekten stiger relativt fort i början om man fyller från omkring tio procent och ökar stegvis upp till vad bilen klarar som mest efter en handfull minuter. Strax före 50 procent på batteriet sjunker effekten ordentligt, även om den lägger sig på en jämförelsevis hög nivå i förhållande till konkurrenterna. Efter ytterligare en stund är det som att bilen, eller snarare batteriet, kommer in i andra andningen och börjar suga i sig ström med högre effekt en period innan den till slut går in för laddning.

Skoda har ett något större batteri och klart lägre laddeffekt, varför den måste stå kvar vid stolpen nästan dubbelt så länge för att fylla upp till 80 eller 90 procent.

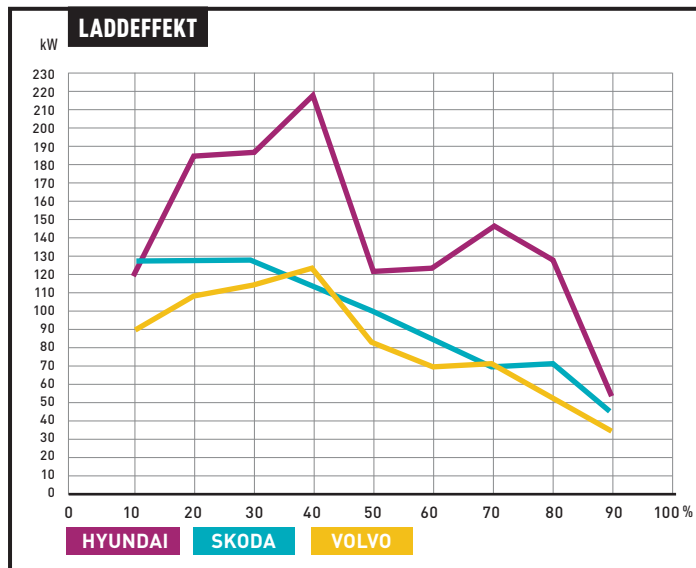
Enyaq har en jämnare laddkurva än Ioniq 5 och börjar entusiastiskt med att hoppa upp på sin maxeffekt redan från start när man tankar från omkring tio procent i batteriet. Efter att man har

passerat 30 procent dalar sedan effekten stadigt innan den stabiliserar sig en kort stund på slutet.

Vi har lagt in Volvo XC40 P8 Recharge som jämförelsebil för att visa hur den står sig mot våra två duellanter i det här testet. Svensken presterar ännu lite sämre med lägre snitteleffekt och längre laddtider som resultat. Den ligger efter, speciellt om man ska ladda över 50 procent i batteriet och ända upp till 90.

Hyundai höjer helt enkelt ribban och visar var skåpet ska stå när det gäller laddprestanda för nya elbilar i halv miljonklassen. Skoda och dess kusiner inom VW-koncernen hann knappt lanseras innan de blev rejält omkörda vid elstolparna. Volvo var aldrig riktigt med i matchen med den här generationen elbilar.

Ioniq 5 är ur laddperspektiv det självklara valet för den som ska långköra och snabbadda – men man får räkna ut stoppen själv.



Hyundai dominerar i laddreiset med en kurva som reser sig mycket högre och håller ut längre än konkurrenten Skodas och referensbilen Volvo XC40 P8 Recharge som vi har lagt in för jämförelsens skull.

LADDEFFEKT kW			
Batteriprocent	Hyundai	Skoda	Volvo
10	116	125	85
20	184	125	105
30	186	126	110
40	219	112	120
50	120	97	81
60	121	82	66
70	146	66	68
80	127	67	49
90	50	40	29

LADDNINGSTID	HYUNDAI		SKODA		VOLVO	
	Medelladdeffekt kW	Tid minuter	Medelladdeffekt kW	Tid minuter	Medelladdeffekt kW	Tid minuter
10–90	137	27	86	46	72	56
10–80	153	21	95	36	88	40
10–50	163	11	115	17	107	19
50–90	119	16	68	29	54	37

Rekordsnabbt! Ioniq 5 snor pokalen för snabbast 10–90 procent från Audi e-tron S med fyra minuters marginal. Wow. Hyundai har hög genomsnittlig laddeffekt och tankar ström fort oavsett vilket mätintervall man tittar på. Skoda och Volvo ligger hopplöst efter, speciellt XC40 P8. Man blir särskilt straffad i de bilarna om man måste ladda högt upp i fyllnadsgrad. Snabbast och mest effektivt är istället att bara ladda till omkring 50 procent, då förlorar man inte lika mycket tid.



HUR LÅNGT KOMMER MAN EFTER EN VISS TIDS LADDNING?

Laddningstiden för ett givet antal kilowattimmar säger inte allt om hur länge du behöver vänta vid laddstolpen. En låg förbrukning kan nämligen kompensera för en lägre laddhastighet. Det intressanta är i praktiken hur många kilometer bilen laddar per minut. Det varierar för alla bilar beroende på den hastighet man tänkt hålla sedan. Här redovisar vi kurvor för 90 och 120 km/h samt för den blandade testförbrukningen.

Hyundai behåller sitt försprång jämfört med konkurrenterna även i den här grenen, tack vare laddeffekten, men bilen är faktiskt inte lika överlägsen längre.

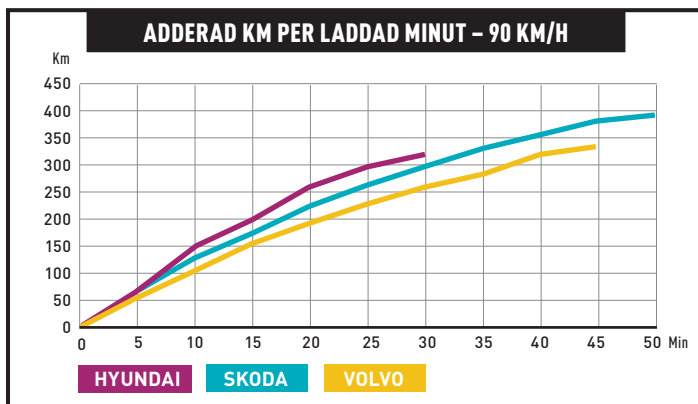
Det beror på att Ioniq 5 har högre förbrukning än Enyaq,

speciellt i 90 och 120 km/h, vilket gör att Skoda knappar in trots att den inte är lika duktig på att suga i sig ström snabbt. Om man istället använder vår blandade testförbrukning är skillnaden mindre och marginalen större till Ioniqs fördel.

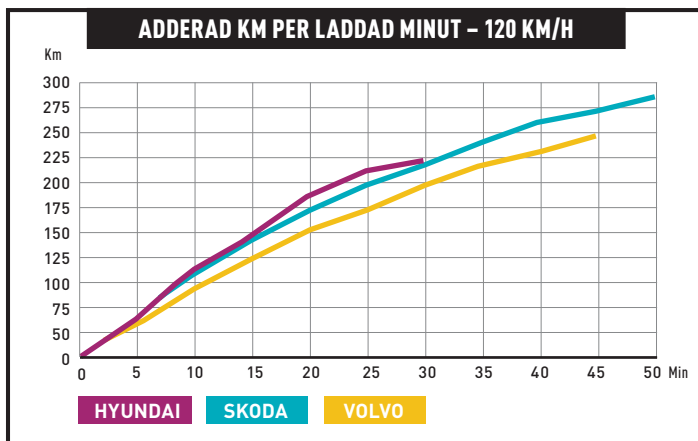
Baserat på testförbrukningen har man fått 16 nya mil efter bara tio minuter och 28 mil efter 20 minuter i Hyundai. Motsvarande för Skoda är tolv och 22 mil. Volvo placerar sig tydligt på jumboplatsen med endast sju samt 14 nya mil.

Om man istället räknar på endast landsvägs- eller motorvägskörning i 90 respektive 120 km/h krymper differenserna och Hydais fördel. Vid förbrukning i 90 km/h är det bara två mils skillnad efter tio minuter mellan Ioniq och Enyaq, liksom efter 30 minuters laddning.

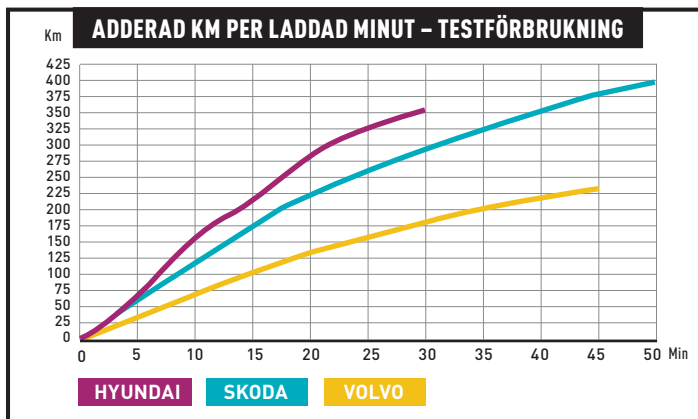
Räknat på förbrukningen i 120 km/h är skillnaden nästan uttraderad, bara en mil efter tio minuter och en halv mil efter 30 minuter. Ioniq 5 skulle ha mått bra av en lägre förbrukning.



Eftersom Hyundai har högre förbrukning än Skoda blir inte skillnaden så stor i tankade kilometer om man kör landsväg i 90 km/h ...



... men skillnaden krymper ännu mer om man åker motorväg och ökar hastigheten till 120. Då är Hydais övertag nämligen bara marginellt.



Att kurvan för Hyundai Ioniq 5 slutar tidigare beror på att den når vår övre mätgräns (90%) klart snabbare än Skoda och Volvo.



LADDAD ENERGI (KWH)

Tid vid laddaren (min)	HYUNDAI	SKODA	VOLVO
5	12,1	10,7	9,2
10	29,1	21,1	18,6
15	39,3	30,4	28,1
20	51,7	38,2	35,6
25	59,9	44,9	42,0
30	63,9	50,7	47,6
35	0,0	56,7	53,3
40	0,0	61,4	58,3
45	0,0	65,2	61,7
50	0,0	68,4	64,1
55	0,0	0,0	66,5
60	0,0	0,0	68,0

Hur mycket energi som hämtats in speglar laddkurvornas utseende. Hyundai drar ifrån tidigt och ökar avståndet med tiden.

TESTFAKTA

HYUNDAI

SKODA

IONIQ 5
72,6 KWH 217 HKENYAQ
iV 80

MOTOR

Elmotortyp, bak	Permanentmagnet synkron	Permanentmagnet synkron
Effekt, hk	217	204
Vridmoment, Nm	350	310
Batteri, kWh, brutto/netto [V]	Litiumjon, i.u./72,6 (354)	Litiumjon, 82/77,0 (355)
Maximal laddeffekt DC, kW	220	125
Maximal laddeffekt AC, kW	10,5	11

DRIVLINA & CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Reduktionsväxel	Reduktionsväxel
Antal växlar, man/aut	-/1	-/1
R/min, högsta vxl vid 110 km/h, man/aut	-/-	-/-
Drivning	Bakhjulsdrift	Bakhjulsdrift

MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	1 910/520	2 151/507
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	2 048/382	2 212/400
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	1 070/1 600/1 600 1	842/1 000/1 000 1
Längd/axelavstånd, mm	4 635/3 000 2	4 649/2 765
Bredd/höjd, mm	1 890/1 605	1 879/1 616
Luftmotstånd, c _w /frontarea, m ²	0,288/i.u.	0,267/2,58
Bagagevolym, LVDA	57 + 527 - 1 587	585 - 1 710
Innerbredd, f/b, mm	1 520/1 520	1 480/1 480
Innerhöjd, f/b, mm	1 010/940	1 010/970
Däckdimension, standard	235/55 R19 105W XL	F: 235/55 R19 101T B: 255/50 R19 103T
Däckdimension, testbil	235/55 R19 105W XL	F: 235/50 R20 100T B: 255/45 R20 101T
Däckfabrikat, testbil	Michelin Primacy 4	Bridgestone Turanza Eco

1 Skodan får bara dra 1 000 kg som mest och på ett vanligt B-körkort är man ganska begränsad med bara strax över 800 kg. Hyundai är ett bättre val för den som har behov av att köra släp.

2 Ioniq 5 har ett väldigt långt axelavstånd för sin storlek, vilket möjliggör generösa innerutrymmen.

ENYAQ ÄR EN BÄTTRE SOSSECONTAINER

Det finns en tydlig trend i bilmodevärlden – och som med annat mode är utvecklingen inte helt hälsosam.

Likt många andra har jag börjat fundera på att skaffa en elbil. Min Passat laddhybrid tjänar mig bra, men det elektriska har givit mersmak. Nu när utbudet blivit hyfsat stort finns det inte längre någon anledning att vänta.

Skoda Enyaq var den första elbilen som gav mig en tydlig köpimpuls. Sedan kom Hyundai Ioniq 5 som lockade med snabbare laddning och 800-voltsteknik. En bil som på pappret känns en halv generation modernare än Enyaq.

Förväntningen var stor när jag äntligen fick provköra Ioniq 5, men det räckte med att öppna bakluckan för att helt utesluta ett köp.

Som alla vet har suvtrenden gett oss bilar som är större på utsidan och mindre på insidan. Med rena elbilar finns det en chans att skapa något nytt och smartare. Det sker också delvis. När det inte längre behövs en massa plats för en stor förbränningsmotor, växellåda och avgassystem kan kupétrymmet växa.

Men genom bilmodets krav på kraftigt sluttande bakluckor går en massa utrymme som man hade kunnat ha nytta av till spillo.

Ioniq 5 är långt ifrån ensam om att följa trenden. Kia EV6, som delar plattform med Ioniq 5, är ännu mindre praktiskt lagd. Ytterligare ett exempel är Nissans kommande elbil Aiyra – 4,6 meter lång, rymlig kupé, men med minimal koffert.

Här i Norden styr vår aktiva fritid ofta valet av bil. Jag är knappast ensam om att vilja ha plats för byggvaror till fritidshuset, platta paket från Ikea och hela familjens packning till fjällresan. Andra kan behöva plats för hundbur eller barnvagn.

Skoda Enyaq bjuder inte på lika spännande teknik som Ioniq 5, men det är en förnuftig bil som inte slösar nämnvärt på utrymmena. Under insynsskyddet rymmer en barnvagn i det lådformade bagaget. Och vill man lasta maximalt är taket högt och bakrutans lutning modest.

Enyaq är bilen som funkar i mitt medelssvenssonliv.



MAGNUS FRÖDERBERG



TESTFAKTA

HYUNDAI

SKODA

IONIQ 5
72,6 kWh/217 HK

ENYAQ
iv 80

PRESTANDA		
0-40 km/h, sek	2,5	2,4
0-80 km/h, sek	5,5	5,8
0-100 km/h, sek [fabriksuppgift]	7,8 [7,4] 1	8,5 [8,7]
0-120 km/h, sek	10,7	12,1
0-140 km/h, sek	14,8	17,0
0-160 km/h, sek	20,3	26,5
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	185	160
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	Ej mätt	37,5

FÖRBRUKNING		
WLTP-norm/test ±%, kWh/100 km	16,8/18,2 +8% 2	17,6/17,2 -2% 2
WLTP-räckvidd på el/test, km	481/399	511/448

BULLER I KUPÉN		
50/80/100/120 km/h, dB(A)	61/64/68/70 3	60/64/68/70 3

EKONOMI/UTRUSTNING		
Grundpris	539 900:-	571 900:-
Grundpris efter eventuell bonus	469 900:-	501 900:-
Autobroms	Standard	Standard
Xenon/LED	-/Standard	-/Standard
20-tumsfälgar	7 900:-	6 600:-
Metallciclack	7 900:-	7 500:-
Värmepump	Standard	Standard
Parkeringshjälp bak/fram & bak	-/Standard	-/Standard
Navigation	Standard	Standard
Sätessvärme bak	40 000:- (Paket)	4 200:- (Paket)
Adaptiva dämpare/luftfjädring	-/ 4	13 700:-/ 4
Dragkrok	13 349:-	10 900:-
Fordonsskatt år 1-3/år 4	360:-/360:-	360:-/360:-
Försäkring	6 864:-	8 400:-
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	11 081:-	4 752:-
Bränslekostnad/år	5 824:-	5 504:-
Nybilsgaranti/vagnskada	5 5 år/3 år	3 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	47 375:- (10,1 %)	53 525:- (10,7 %)
Förmånsvärde, kr/mån	4 562:-	4 957:-

MILKOSTNAD, SEK ¹⁾	39,16	43,55
MÅNADSKOSTNAD, SEK ¹⁾	6 526:-	7 259:-

1	Hyundai har lite mer vrid och effekt, vilket visar sig i accsiffrorna och den känns även aningen piggare än Skoda.	¹⁾ Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholmsförort), bensin 95 16 kr/L, et 1,60 kr/kWh, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning 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 %.
2	Ioniq 5 har högre förbrukning och mindre batteri. Skoda har därför fördel när det gäller räckvidd.	
3	Båda testbilarna är tysta. Det som skiljer dem åt är mer framträdande vindbrus i Hyundai och mer framträdande väggljud i Skoda.	
4	Ioniq 5 går tyvärr bara att få med passiva dämpare, även om bilen erbjuder klart godkänd komfort. Vi gillar det adaptiva chassit i Enyaq, ett bra tillval.	
5	Hyundai erbjuder hela fem års nybilsgaranti, det kan vara värdefullt om man planerar att behålla bilen längre än på tre års leasing.	



Noteringar om testfakta

Vad är Ioniq 5 för biltyp egentligen?

Utseendet gör inte bara att Ioniq 5 ser mindre ut på bild än vad den är i verkligheten, det är också svårt att avgöra exakt vilken typ av bil det handlar om. Den ser ut som en jättestor Golfklassare och Hyundai kallar den själv för en crossover, eller närmare bestämt en crossover utility vehicle, CUV. Ännu en ledtråd får man om man tittar på däckmärkningen, där står det nämligen "SUV". Markfrigången är dock bara 16 centimeter. Jämför det med en Volvo XC60 som har 21 centimeter.



Förbrukning

När man jämför de två testbilar vi kör har Ioniq 5 lägre tjänstevikt och mindre hjul jämfört med Enyaq. På pappret ska Hyundai vara snålare, men våra mätningar visar att den tvärtom konsekvent suger i sig mer ström än Skodan gör. Enyaq har en halare kaross med lägre luftmotstånd enligt specifikationen med ett c_w -värde på 0,267 mot 0,288 för Ioniq 5. Det lär vara förklaringen. Förbrukningsskillnaden ökar dessutom i högre hastigheter.

Ni som läste vårt förra test av Skoda Enyaq mot kusinerna Audi Q4 och VW ID.4 i Edition Recharge, kanske noterar att bilen hade högre testförbrukning den gången, 18,2 kWh/100 km jämfört med 17,2 denna gång. Omständigheterna var inte exakt lika vid testtillfällena och dessutom hade vårt första testexemplar av Enyaq 21-tumsfälgar istället för som nu 20-tummare. Skillnaden i testförbrukning är sex procent och det skulle kunna förklaras av hjulstorleken.

Garantier

Hyundai har en generös nybilsgaranti på hela fem år som dessutom gäller utan milbegränsning. Vägassistans i Europa ingår potentiellt under hela bilens livstid. Det som krävs är att man servar den på en auktoriserad Hyundai-verkstad, sedan ingår assistans fram till nästa auktoriserade service. Batteripaketet omfattas av åtta års garanti med en begränsning på 16 000 mil.

Service

På nätforum har det förekommit en del spekulationer och oklarheter om Hydais intervall och priser, med felaktiga uppgifter. Det som gäller är att Ioniq 5 ska in på service en gång om året eller var 3 000:e mil. Modellen har också en batterikylvätska som ska bytas var 6 000:e mil och det gör att servicekostnaden blir högre jämfört med Skoda. Enligt de uppgifter vi fått från Hyundaiimportören kostar de fyra första servicetillfällena 1 181, 4 576, 5 324 respektive 4 708 kronor.

Värdeminskning

Företaget Bilpriser.se som hjälper oss att uppskatta och beräkna andrahandsvärden säger att det är jämnt mellan Ioniq 5 och Enyaq. Men deras analytiker tror att tekniken som Hyundai har, främst vad gäller laddning, samt de lite bättre prestandasiffrorna kommer att resultera i starkare efterfrågan på begagnatmarknaden i framtiden.

IQ

BÄSTA BILEN ATT ÄGA OCH LEVA MED

DELMOMENT 1/3		HYUNDAI	SKODA
EKONOMI		★★★★★	★★★★★
Driftkostnad och värdefall	5	Välutrustad, förhållandevis lågt inköpspris och förväntat starkt andrahandsvärde. Dock dyra servicekostnader.	4
			Enyaq är också välutrustad, men är dyrare i inköp och kostar lite mer i värdepapp. Den har emellertid billigare servicekostnad.
KVALITET & GARANTI		★★★★★	★★★★★
Driftsäkerhet	1,5	Strul med i40-modellen för ett antal år sedan drar ner märkets driftsäkerhet. Hela fem års nybilsgaranti – starkt!	3
Garantipaket	5		4
Garantinöjdhet	4		3
			Medelmåttig driftsäkerhet. Tre års nybilsgaranti är bättre än de flesta, men kan ändå inte mäta sig med Hyundai.
SÄKERHET		★★★★★	★★★★★
Euro NCAP	–	Ännu ej krocktestad av Euro NCAP. Autobroms som reagerar på fordon, fotgängare och cyklist är standard.	5
Strålkastarrensning std	N		J
Godkänd sikt	J		J
Euro NCAP: Bra whiplashskydd f+b	–	Strålkastarrensning saknas tyvärr och ergonomin får bara godkänt då man rationaliserat bort en del knappar.	J
Bra förarergonomi	G		N
			Enyaq får fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest. Fullgott utbud av säkerhetsfinesser. Har strålkastarspolning till skillnad från Ioniq 5 (och flera andra). Lite för många reglage är ersatta av val en bit in i pekskärmens menyer.
JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD			
MILJÖ & ENERGI		★★★★★	★★★★★
Energieffektivitet	4	Ioniq 5 förbrukar lite mer än man kan önska, vilket påverkar räckvidden. Maximal laddeffekt på 220 kW, samt klarar trefas.	4,5
Testräckvidd	4		5
Snabbladdningseffekt, DC	4,5		3
Normalladdningseffekt, AC	3		3
			Enyaq är erkänt energieffektiv i sin storleksklass, vilket som "80" ger fin räckvidd. Laddeffekterna är redan bara godkända. Det går fort!
TOTALT STJÄRNOR		★★★★★	★★★★★
PLACERING SUMMA	2 15		1 15,5

DÄRFÖR VINNER
SKODA

Det är otroligt jämnt, men Enyaq vinner delmomentet IQ tack vare bevisat hög säkerhet. Den har dessutom strålkastarspolare, vilket vi premierar.

KÖRUPPLEVELSE SOM FORMERNA PÅ EN FORD 17M ...



Ingenting i en bil finns till av en slump, inte ens den mista knapp eller egenskap. Allt handlar om kravställning och ekonomi. Jag är helt med på att design fått gå före bagageutrymmets höjd, bilen ska se snygg ut, inte vara maximalt praktisk. Men lite förvånad är jag ändå över att det inte alls finns någon plats under golvet i bagageutrymmet, som det exempelvis gör i Tesla bilar där man nästan kan lasta ner till underredet. Hyundai har lagt dit en bashögtalare, men det är inte hela sanningen, även med den ur vägen saknas det en massa utrymme. Och det är synd. Jag tror att många barnfamiljer verkligen skulle vilja ha ett högre lastutrymme. Har man inte lyckats packa in motor och all elektronik lika effektivt som Tesla? Varför i så fall? Och någonstans undrar jag varför Hyundai Ioniq 5 inte har samma körskärpa som karossen har skarpa veck och självsäker utstrålning. Om jag ska försöka att förklara hur bilen känns att köra med hjälp av en annan bils design skulle jag säga att körupplevelsen är som formerna på en Ford 17M. Snälla, mjuka och testosteronbefriade, kanske lite melankoliska? Jag förstår inte riktigt grejen med det. Hyundai kan verkligen bygga bilar som är skojiga, som i30N. Mycket styrskarpa, vägkontakt och livsglädje. Det långa axelavståndet gör inte direkt under för Ioniq 5:s dynamik och bilen väger över två tusen kilo, men hade styrningen varit livlig skulle man ha fått mycket mer närkontakt. En Tesla Model Y väger ungefär lika mycket och dess styrning är som ett samurajsvärd i jämförelse med Hyundaiens smörkniv. Okej, jag gillar verkligen att Hyundai har byggt bilarnas loungemöbel och komfort är underprioriterat i utvecklings- och framför allt i marknadsföringssammanhang. Jag skulle gärna ha tagit ett ännu mjukare chassi med ett skönt gung, men också en krispigare styrning med närvaro och skärpa. Den kantiga 80-talsdesignen får mig att tro att jag ska få köra en bil som reagerar direkt, inte som något som kokats lite för länge. Men det här är radanmärkningar för jag älskar den lekfulla och modiga designen och det stora tekniksprånget!



ALRIK SÖDERLIND



HYUNDAI



▲ Ioniq 5 har ett lastfack under fronthuven. I den bakhjulsdrivna versionen (vår testbil) rymmer det 57 liter och i AWD-varianten krymper det till 24 liter.

SKODA



▲ Enyaq erbjuder tyvärr ingen förvaringsmöjlighet under fronthuven. Det känns inte modernt på en ny elbil.

TQ

BÄSTA BILEN ATT ÅKA OCH TRIVAS I

DELMOMENT 2/3

HYUNDAI

SKODA

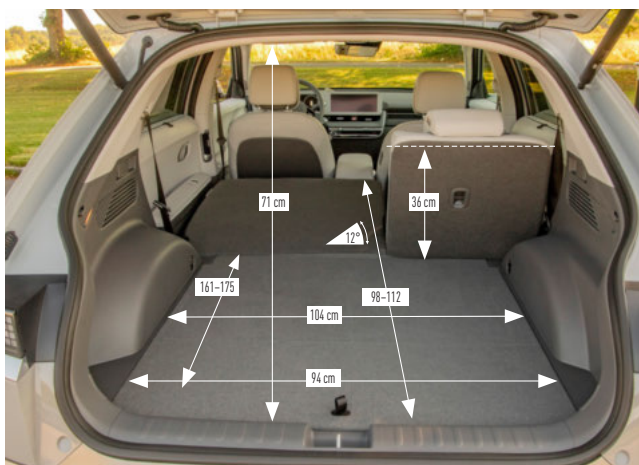
KOMFORT		★★★★	★★★★
Sitta fram	4	Behagliga komfortstolar fram, skönt och justerbart baksäte. Småsnackig men	4,5
Sitta bak	4,5	mjuk fjädringskomfort, väldämpad och jämn ljudnivå i kupen.	3,5
Fjädring	4		4,5
Ljud	4,5		4,5
KUPÉUTRYMME		★★★★★	★★★★★
Fram	5	Luftigt fram då ingen mittkonsol stjäl plats. Framför allt generöst benutrymme	5
Bak	4	bak och rymligt i sidled, men lite trångt under framstolarna.	4
			4
BAGAGEUTRYMME		★★★★★	★★★★★
Volym, min	5	Generösa bagagevolym, speciellt tack vare facket under fronthuven. Bra	5
Volym, max	5	flexibilitet med skjut/vinklingsbart baksäte, dock bara 60/40-fällning.	5
Flexibilitet	3,5		3
			3
TEKNIK		★★★★	★★★★
Självkörningsförmåga	4	Aktiv filhållning och adaptiv farthållare är standard.	4
Infotainment	3,5	Infotainmentsystemet styrs via pekskärmen och grafik och kartor kunde vara snyggare.	3,5
			3,5
TOTALT STJÄRNOR		★★★★	★★★★
PLACERING		1	1
SUMMA		17	17

DÄRFÖR BLIR DET OAVGJORT

Ioniq 5 och Enyaq är bekväma och rymliga. Hyundai har skönare baksäte, men Skoda kontrar med bättre körställning och adaptivt chassi.

HYUNDAI

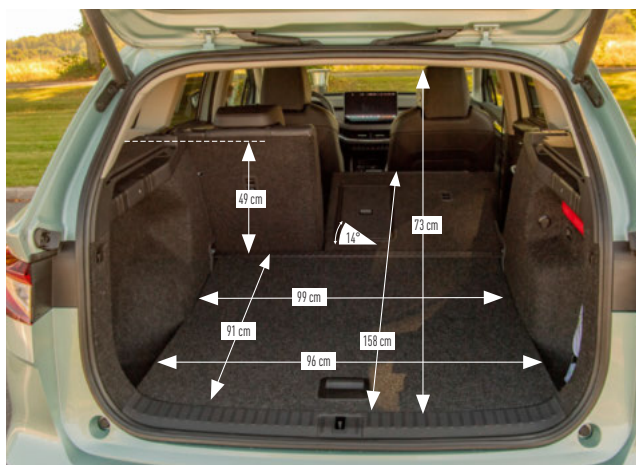
▼ Golvyta bakom baksäte: 1,02 m²
Volym under insynsskydd: 0,37 m³



▲ Själva golvytan i Ioniq 5 är rätt rejäl. Dessutom kan den bli ännu större eftersom baksätet är skjutbart i längsled, men man får då en glipa mellan golvet och ryggstödet. Lastgolvet är dock ganska högt, vilket gör att höjden och volymen under insynsskyddet krymper. Vissa barnvagnar kan det bli svårt att få plats med utan att ta bort insynsskyddet. Saknar lastkrokar helt och hållet.

SKODA

▼ Golvyta bakom baksäte: 0,90 m²
Volym under insynsskydd: 0,44 m³



▲ Enyaq har totalt sett ännu större bagageutrymme än Hyundai, trots att golvytan och längden bakom baksätet är mindre. Förklaringen är att man har plats för hela 13 centimeter mer last under insynsskyddet. Därför blir den totala volymen trots allt större i Skoda. Den har även plus i form av skidlucka, möjlighet att fälla baksätet från luckan, samt fyra lastkrokar.



LADDNING

HYUNDAI



▲Laddluckan sitter höger bak och är elmanövrerad. "Sockerbitarna" bredvid uttaget indikerar batterinivå i samband med laddning. Bilen klarar trefas AC på upp till 10,5 kW vid normalladdning.

SKODA



▲Luckan på Skoda sitter också höger bak, men den är manuell och fjäderbelastad som en vanlig tanklucka. Vädertätningen är lite mer omfattande här jämfört med hos Hyundai. Kan ta emot trefas och maximalt 11 kW vid AC-laddning.

John Argelander

Vill du åka hellre än köra? Köp!

Ioniq 5 är en förbryllande bil. På bild ser den ut som en Golf Mk.1, men i verkligheten är den stor som en mellanklass. Hög, bred och faktiskt ganska imponerande. Jag gillar verkligen de rena formerna med raka linjer och lyckade proportioner.

Hakan går dock fullständigt i golvet när man sätter sig bakom ratten. Vilken interiör! Hyundai har verkligen lyckats med balansgången mellan sparsmakad och lyxig, och designen är både modern och ombonad på samma gång. Den får en Tesla att kännas kall och resten av elbilarna att kännas som moderniserade 90-talare.

På vägen uppskattar jag att Ioniq 5 betar sig som vad formatet antyder. Chassit är mjukt och trevligt, men att kalla det fluffigt vore en överdrift. Framfarten är dock relativt pampig och avslappnad. Köregenskaperna får stå tillbaka till förmån för känslan av hemtrevnad. Jag tror att många som kanske inte är så vansinnigt intresserade av bilkörning kommer att älska sin Ioniq 5.

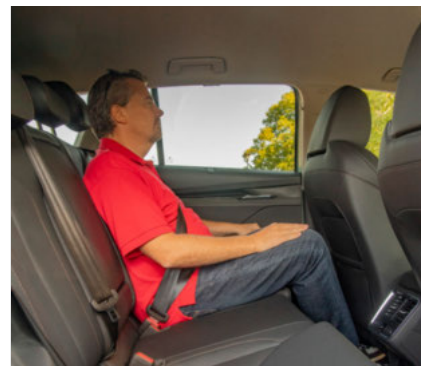
BAKSÄTEN

HYUNDAI



▲Lagom mjuk stoppning, vinklingsbart ryggstöd och bra benutrymme, även om vi på bilden skjutit fram sätet för att visa att det går att flytta i längsled. Bra baksäte!
Betyg: 4,5

SKODA



▲Man sitter lite högre än i Hyundai med bakåtlutad dyna som ger lårstöd och ryggvinkel är mer upprätt. En aning fast stoppning, inga justeringsmöjligheter, men ändå godkänt.
Betyg: 3,5

EQ BÄSTA BILEN ATT KÖRA OCH ÄLSKA

DELMOMENT 3/3

HYUNDAI

SKODA

AKTIV KÖRNING

★★★★

★★★★★

Styrning	2,5	Trots bakhjulsdriften är Ioniq 5 inte sportig. Styrningen har dålig väggkänsla, chassit är mjukt, krängigt och tappar fäste över ojämheter. Motorn har okej kraft men en slät karaktär. Plus för urkopplingsbar ESP.	3,5	Enyaq är inte uttalat sportig, men man blir glad av att allt fungerar så väl. Naturlig och lagom snabb styrning. Effektivt DCC-chassi. Tillräckligt kraftfull (och knäpptyst) motor med bra doserbarhet.
Chassi	2,5		3	
Motor	3		3	
Växellåda	5		5	
Motor/avgasljud	2,5		2,5	

VARDAGSKÖRNING

★★★★★

★★★★★

Styrning	3	Märkbart och dåligt ingrepp hos elservon. Lagom stark motor men bitvis något på/av i respons och pedalkänsla. Ställbar återvinning och möjlighet till enpedalskörning. Lite ojämnt bromsning i låg fart.	4	Trevlig, linjär styrning. Distinkt gaspedalkänsla – åt båda hållen. Frikostigt med energiåtervinningslägen, men inget fullt enpedalsläge. Bra, men inte perfekt, bromspedalkänsla.
Chassi	4		4,5	
Motor	4		4,5	
Växellåda	4,5		4	
Bromskänsla	3		4	

DESIGN

★★★★★

★★★★★

Exteriör	4	Tufft retromodern formgivning som lurar ögat hur stor bilen i själva verket är. Fräsch interiör som tar ut svängarna lagom mycket.	4	Typisk crossover i gränslandet mellan mpv som SUV. Som de flesta finner prydlig både in- och utvändigt. Spännande? Nja.
Interiör	4,5		4	

VILL HA

★★★★★

★★★★★

Kvalitetskänsla	4,5	Gedigen och solid känsla i de flesta detaljer, trevliga och mjuka materialval. Fräck form, bra elprestanda, men medelmåttigt att köra.	4	Riktigt maffigt dörrtjoff, medan en del interiöra material inte kan håvda sig mot koreanen. Våldigt, kanske för, rekordrig?!
Karisma	4		3,5	

TOTALT STJÄRNOR

★★★★★

★★★★★

PLACERING

1

1

SUMMA

15,5

15,5

DÄRFÖR BLIR DET OAVGJORT

Skodan är finare, mer inbjudande och harmonisk att köra. Men Hyundai har läckrare design, bra kvalitetskänsla och ger mer habegär.

VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR?

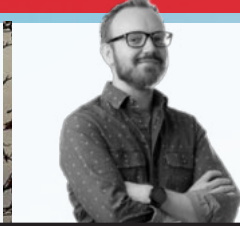


MIKAEL JOHANSSON,
TESTCHEF

Jag gillar att Hyundai vågat ta ut svängarna med Ioniq 5. Den speciella vilopositionen med utfällbart smalbensstöd i framstolen är ju genialt under laddning. Känns som något Citroën skulle kunna ha monterat. Det flexibla baksätet är inte heller dumt. Man har hittat en speciell och angenäm känsla över lag interiört – bravo.

Men så har vi det här med designen, som det på sitt sätt inte är något fel på. Snygga detaljer, speciellt lamporna. Fast inte ens efter en vecka får jag ihop Golfklassutseendet med dimensionerna på bilen. Dörrarna är enorma! Vill man som köpare inte att bilen ska se ut som en SUV om den ändå tar så här stor plats på vägen? Eller är det kanske tvärtom ett smart sätt att få ner antalet suvar i trafiken, men behålla innerutrymmena? Jag behöver vänja mig ...

Under tiden kör jag nog Skoda. Mycket sämre laddning, men bättre körkänsla.



JOHN ERIKSSON,
TESTREDAKTÖR

Jag får inte tillräckligt mycket bilkänsla i Hyundai, körupplevelsen är alldeles för intetsägende och den är inte heller så harmonisk som jag önskar. Den blir därför lite för mycket ljummet transportmedel för mig. Snabbladdningen är naturligtvis ett starkt kort, men när navigationssystemet inte kan föreslå laddstopp åt mig tycker jag nästan att det kvittar. Mitt val av dessa två blir därför Skoda då jag tycker att den är mycket trevligare och mer harmonisk att köra. Snygg är den också, speciellt i testbilens ljusgröna kulör.

Men allra helst skulle jag vilja ha kusinen VW ID.4. Ännu bättre fjädringskomfort, roligare formgivning med mer framtidskänsla, samt skönare körställning i de härliga framstolarna som har integrerat armstöd på insidan. En VW,

**TITTA PÅ VÅR
YOUTUBE-
SERIE FÖRNUFT
& KÄNSLA!**



Alrik och Peder kör Audi Q4 e-tron mot Skoda Enyaq och VW ID.4.



Provkörning av Hyundai Ioniq 5 för första gången. I Spanien.



SKODA VINNER IGEN, MEN ...

Vilken otroligt jämn match det blev! Den ena bilen är lite bättre här och den andra lite vassare där. Delmomenten TQ och EQ slutar ju båda helt oavgjort.

Skoda vinner visserligen duellen, men det är på en teknikalitet. Hyundai halkar efter i säkerhetsronden eftersom den i skrivande stund ännu inte är krocktestad av

Euro NCAP. Vi räknar med att säkerhetsbetyget i framtiden blir samma som för Skoda, men vi gissar oss aldrig till ett betyg. Hade Ioniq 5 varit krocktestad skulle den med all sannolikhet ha vunnit testet med en poäng tack vare ett bättre ekonomibetyg.

Hyundai får lägre ägandekostnader med hjälp av ett billigare inköpspris och ett

förväntat starkare andrahandsvärde. Den är även billigare som förmånsbil.

Kan man då urskilja några egna personligheter hos bilarna, eller styrkor och svagheter? Absolut, visst kan man göra det!

Hyundai utmärker sig naturligtvis med sin snabba laddförmåga, även om det inte

SLUTBETYG		HYUNDAI	SKODA
ROND FÖR ROND			
IQ	Att äga och leva med (20)	15	15,5
TQ	Att åka och trivas i (20)	17	17
EQ	Att köra och älska (20)	15,5	15,5
STJÄRNBETYG		★★★★★	★★★★★
TOTALSUMMA		47,5	48
TOTALPLACERING		2	1

**SVERIGES
BÄSTA
BETYGSYSTEM**
STYRKAN LIGGER I DETALJERNA

BÄST: Lägst ägandekostnader, generösa garantier och klart bäst snabbladdningsförmåga.

SÄMST: Det har varit en del strul med Hyundai-bilar enligt vår enkät. Uinspirerande att köra.

BÄST: Bevisat hög säkerhet, bra energieffektivitet och som ett resultat god räckvidd.

SÄMST: Enyaq har medelmätig snabbladdningsförmåga och bitvis halvdan skärmergonomi.



räcker för att vinna ronden Elbil i protokollet. Skodan kvitterar genom bättre energieffektivitet och längre räckvidd.

Komfortonden är oavgjord även den. Ioniq 5 är dock bättre att sitta i med dess bekväma och rymliga baksäte, medan Skodan har bättre fjädringskomfort.

Större skillnader noterar vi i Aktiv kör-

ning och Vardagskörning. Skodan vinner båda ronderna. Den är en tajtare, mer inbjudande och harmonisk bil att köra, samt har bättre kalibrerade reglage än Hyundai.

Ioniq 5 är tyvärr för mjuk, slapp och diffus i sin körupplevelse och motsvarar inte alls de förväntningar man får av designen.

Men på tal om just formgivningens så

äter Hyundai där tillbaka körupplevelsens förlorade poäng och när vi har röstat tycker redaktionen sammanvägt att den faktiskt har lite mer tilltalande karisma totalt sett.

Ioniq 5 borde ha varit vinnaren i testet, men den dominerade inte på det sätt man kunnat tro i förväg att den skulle göra.