

# DEN ELIGA TREENIGHETEN

AUDI Q4 E-TRON 40 | SKODA ENYAQ iV80 | VW ID.4 77 KWH

ALLA TRE BYGGER PÅ SAMMA PLATTFORM OCH  
PÅ PAPPRET ÄR DE VÄLDIGT LIKA, MEN UNDER  
TESTET STÖTER VI PÅ TYDLIGA SKILLNADER.  
VILKEN BIL ÄR BÄST?

TEXT: ELIAS MEDELBERG OCH AMS TESTLAG // FOTO: MAGNUS FRÖDERBERG



**SKODA**

EL 204 HK  
BAKHJULSDRIFT  
566 900,-

**D**et här är bilarna som hela Sverige har väntat på. Många vill ta steget över till elbilarnas värld men aldrig riktigt vågat. Tidigare har de varit för dyra, får små eller både och. Samtidigt som räckvidden och laddningen ofta varit undermålig.

Det har snackats om dem länge men nu är äntligen Volkswagengruppens trio med elsuvar byggda på MEB-plattformen här. Testbilarna har ett batteriet på runt 77 kWh netto och 204 hästkrafter letar sig ner i backen via bakhjulen. Med lite ekonomisk hjälp från staten landar bilarnas pris på under halvmiljonen och då slipper man dessutom malusskatt och sparar ytterligare ett par 10 000-lappar jämfört med en ren förbränningsbil. Låg bränslekostnad och bra andrahandsvärde för laddbara

▼ Här syns tre elbilar i sin (o)naturliga miljö – på en bensinmack.

bilarna borde ge vettiga milökostnader.

Denna trio har dessutom gott om plats längst bak. WLTP-räckvidden ligger på runt 50 mil och laddeffekten på 125 kW lovar gott. Hur bra funkar det i verkligheten? Det har vi förstås svaret på.

Häng med när vi tar reda på om det finns en logisk förklaring till att "budgetmärket" Skoda tar mer betalt för sin elsuv än vad Volkswagen och självaste Audi gör. Vi upptäcker skillnader och likheter och kan säga att det inte är riktigt så enkelt som att välja den man tycker ser bäst ut. Detta trots att de delar väldigt många komponenter. Vilken eldriven suv passar bäst för dina behov? Och är det så att bensin- och dieselsägarna inte längre kan komma med några vettiga bortförklaringar till att inte välja elbil?



**VW**  
EL 204 HK  
BAKHJULSDRIFT  
509 900,-



**AUDI**  
EL 204 HK  
BAKHJULSDRIFT  
564 700,-

**TYSKARNA LYCKAS  
FAKTISKT GÖRA SIN  
MEB-SUV LITE EXTRA  
PREMIUM.**



## AUDI Q4 40 E-TRON

**AUDI HAR ALLTID** delat teknik och komponenter med andra märken från VAG-koncernen. Men nu när det är elbilar som står på agendan har skillnaderna blivit mindre. Är det mer lyx och flärd i en Audi Q4 e-tron än i de två kusinerna?

**TEKNIKEN** Audi Q4 finns för tillfället med tre olika motorbeteckningar, 35 e-tron, 40 e-tron och 50 e-tron quattro. Den första har en batterikapacitet på 51,5 kWh netto och 170 hästar. Den vi har kört, 40 e-tron, har 76,6 kWh netto och 204 hk. Den sista är fyrhjulsdriven och har samma batteristorlek som bilen vi kör. Quattro varianten bjuder också på hela 299 kumar och 460 Nm.

Den största skillnaden på teknikfronten, och faktiskt en av Audins viktigaste USP:ar, är infotainmentsystemet. Vi har tidigare klagat på det nya system som letat sig in i VW, Skoda, Seat med flera. I Audi Q4 är det Ingolstadtsnickrad mjukvara som gäller och den är bättre på de allra flesta sätt. Menyerna är mer logiska och utan krusiduller. Det kanske inte alltid ser lika tufft ut, men det är lättare att använda. Alla träfytor är stora och svåra att missa även på guppig väg. Trots mindre skärm än Skodan (10,1 mot 13 tum) är det Audins pekskärm som tar minst uppmärksamhet från körningen. Dessutom har Audi det överlägset bästa instrumentklustret som kan visa karta, färddator, vilken musik man lyssnar på med mera. Det går dock i de flesta bilar, men inte i dagens motstånd. Men vi i testlaget är sura gamla gubbar (trots låg snittålder) och måste få klaga på de nya pekkänsliga knapparna på ratten som inte är lika smidiga som de fysiska dito man finner i andra Audi.

**ATT KÖRA** Vardagskörning är en av de första grenarna vi ger oss på och mycket är sig likt mellan de tre. Audin har möjligen lite naturligare styrning men alla tre bjuder på lite väl tungt, men precis rattande. Drivlinan gör precis vad den ska och levererar smidig körning i alla lägen men utan att ge något riktigt ös. Snarare tvärtom, även om accelerationen är helt okej är den så odramatisk att det knappt uppfattas som en fartökning. Elbilar behöver rejäl knuff för att bli roliga rakt fram, men denna trio har fokus på annat.

Även om den inte är ett fartmonster är Q4:an faktiskt kul att köra. Den är klart spänstigast och kvickast i reaktionerna. Det känns faktiskt som att ingenjörerna i Ingolstadt fått ner vikten med kanske ett par hundra kilo, men så är det förstas inte. När det börjar gå undan framkommer också skillnaderna i styrningen mer. I Audin är den naturlig, har lagom tyngd och bjuder på mest väggkänsla.

Q4 är dessutom ensam om att erbjuda en knapp för att ställa in ESC. Likt i den galna Audi e-tron S går det att välja mellan ESC-sport eller helt avstängt. Men även med ESC-off vägrar elektroniken att släppa taget helt. På vintern borde man hur som helst kunna leka rätt friskt i snön.

Bakom ratten finner man paddlar som styr energiåtervinningen vid gasuppsläpp. Det finns tre lägen att välja bland utöver Auto som den startar i. Stänger man av ECO-assistansen ersätts det automatiska läget med segling. Det finns även ett B-läge att välja med växelspaken som är snarlikt det tredje läget man kan paddla fram, maximal återvinning är det som gäller i båda fallen. Dock blir det inte tal om någon full enpeldskörning då bilen slutar återvinna när man börjar närma sig krypfart.



◀ Framför handtagen i varje dörr finns bra plats för en flaska.

▶ Den enda bilen i testet där man kan stänga av ESC.



◀ Audin ser inte speciellt mycket ut som en elbil. Bra eller dåligt? Döm själv.

**ATT ÅKA** Audi borde ha den bekvämaste bilen, eller hur? Ja, men så är inte riktigt fallet. Audin har fin karosskontroll samtidigt som fjädringen sväljer ojämnheter på ett bra sätt. Typiskt Audi, stabilt autobahnlokomotiv. Utöver det är ljudnivån låg och framstolarna är sköna att sitta i. I slutänden åker man fantastiskt fint så länge man slipper baksätet, men även där mår man långt ifrån dåligt.

Alla tre bilarna är extrautrustade med adaptivt chassi. Audi särskiljer sig då den bara har tre lägen. I Individual kan man välja mellan Komfort, Balanserad eller Sportig. I både ID.4 och Enyaq finns hela 15 steg att välja mellan.

**FÖRNUFT** I och med att det är en elbil blir milkostnaden relativt låg även om de andra två lägger sig ännu lägre. I standardutrustningen saknas mycket jämfört med Skodan och de flesta Q4-köpare kommer få betala klart mer än grundpriset. Tysken har också högst förbrukning, kortast räckvidd, minst bagage och ingen skidlucka som standard. Nej, det är inte den smartaste familjebilen i trion.

Vi har sett en del spekulanter på internet som funderar på om de ska välja Q4 eller "riktiga" e-tron, storsuven alltså. Orginalet är med marginal en större och lyxigare bil. Privatekonomin får avgöra den fajten. Möjligen kan räckvidden ge Q4 en fördel, men stora e-tron laddas mycket fort.

**BILENS SJÄL** Tyskarna lyckas faktiskt göra sin MEB-suv lite extra premium, frågan är om den är så mycket finare att det motiverar kostnaden? Gillar man Audikänslan kanske den är det, men det är mindre sådan i Q4 än i andra Audi.

Elias Medelberg



## BETYG SITTA FRAM

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

## FÖRARMILJÖ

- 1 Fönsterhissknapparna är en punkt där man direkt känner av Audis mer exklusiva framtoning. Känslan är mer gedigen och klicken är härligt distinkta. Dock är det väl mycket hårdplast på dörrarna.
- 2 Rattar som inte är runda kan kanske se coolt ut men frågan är hur bekvämt det är att köra med. Testlaget är skeptiska. Tråkigt med klisterlapp istället för ordentligt emblem.
- 3 Audi har klart bäst infotainment. Dessutom en rad med fysiska knappar för att styra klimatanläggningen. Tack för det!
- 4 Testbilen har inte den roligaste specifikationen, grå tygklädsel är inte uppbyggande. Bilen har ändå tillvalsutrustning för en bit över 100 000 kronor.



**MEN INNAN DET ADAP-  
TIVA CHASSIT FICK BLI  
LIKA BEKVÄMT MÅSTE NÅ-  
GON CHEF SAGT STOPP ...**



## SKODA ENYAQ iV 80

**ENYAQ iV ÄR INTE SKODAS** första elbil, som en märkeshandlare (!) faktiskt hävdar i sin marknadsföring. För så kan man väl inte behandla de 290 kunder som valde en Citigo-e iV under 2020? Även om bilen är en modifierad VW e-Up. När man sedan ser att nya Enyaq iV sålde fler enheter bara i maj (364 stycken) förstår man handlaren lite grann. Storebror kommer att göra ett helt annat elektriskt avtryck!

Lilla Citigo är nu borta ur modellprogrammet.

**TEKNIKEN** under skalet delas som sagt och skillnaderna är mycket små. Emellertid verkar Skoda ha sträckt den användbara batterietkapaciteten från 76,6 i Q4 till 77,0 kWh om man får tro Skodas uppgifter. Inte mycket men alltid något (för säljarna att nämna)!

I dagsläget finns en mindre modell också: iV 60 har 180 hästkrafter (men fortfarande 310 newtonmeter) och en nettokapacitet i batteriet på 58,0 kWh. Åt andra hållet erbjuds redan nu fyrhjulsdreven iV 80X i Tyskland, med två motorer och totalt 265 hästkrafter. Det lär inte dröja innan den kommer hit.

Vi noterar att testbilen är försedd med ett Pirelli Scorpion-däck för elbilar som hade premiär på Porsche Taycan. En beteckning (se bild) avslöjar att teknikerna här fokuserat extra hårt på bland annat lågt rullmotstånd och låg ljudnivå. En speciell struktur i däckets ska bättre stå pall för elbilars tjänstevikter. (Beteckningen "AO" visar för övrigt att just detta däck också är ett originaldäck för Audibilarna.)

**ATT KÖRA** Bilarnas likhet till trots, speciellt mellan Enyaq och ID.4, är suvkänslan något nedtonad bakom ratten i Enyaq. Inte kan det väl vara för att

bilen är lite längre än de andra två? Kanske är det instrumentpanelen vars skärm framför föraren sitter längre bort och därför upplevs mindre (och gör panelen mpv-djup) än den exakt lika lilla skärmen i ID.4? Var man trivs bäst är enbart en smaksak och det ställbara armstödet, den rejäla framstolen och den oklanderliga körställningen gör passet bakom ratten till en fest.

Ratten har ett skönt grepp och de små kromade manöverrullarna är trevliga, men också lätta att komma åt ofrivilligt vid mycket rattande.

Drivlinan är en dröm med smidig pedalkänsla och god råstyrka. Med rattpaddlarna kan man ställa graden av energiåtervinning i tre olika styrkenivåer plus segling, det är ett plus gentemot ID.4. Utöver det finns ett intelligent autoläge som känner av andra bilar och hinder i navigatören. Istället kontrar ID.4 med en något smidigare växelväljare än den "puck" på mittkonsolen i Enyaq och Q4 man helst tittar ner på innan man rör.

Det går att åka undan riktigt bra med Enyaq på en kurvig väg men styrkänslan, vikten och den totala bristen på såväl äkta som fabricerat motorljud gör att man inte blir särskilt inspirerad.

**ATT ÅKA** Om det bara hängde på åkkomforten skulle man lätt kunna marscha längre motorvägssträckor än kilowattimmarna i batteriet tillåter. Så bekväm är bilen – trots att den är sist på en punkt.

Den fina sittkomforten fram är redan nämnd och baksätet är också bekvämt. Klart bättre än i Q4 märkligt nog. Batteriet tar dock sin tribut i alla tre vilket lyfter upp golvet mer än i de bästa fossilbilarna.



◀ "Elect" signalerar ett Pirellidäck framtaget speciellt för elbilar och laddhybrider.

▶ Tyvärr för litet för solglasögon men extrafacket är ändå typiskt bra Skodatänkande.



◀ Vad hände med den självlysande grillen som man ser i reklamen? Jodå, den heter Crystal Face och har precis blivit beställningsbar i paketet "Light & View Plus" för 6 900 kronor.

Ljudmätaren (och öronen) bryr sig inte om att det står Skoda och inte Audi eller VW i nosen – bilen är jättetyst.

Men innan kalibreringen av det adaptiva chassit fick det att bli lika bekvämt som i de andra två måste någon chef på koncernnivå sagt stopp. För den härligt böljande gången i ID.4 är utbytt mot stramare karoskontroll, och den kostar i form av tydligare förmedling av såväl små som stora ojämnheter. Hjulupphängningarna jobbar heller inte lika tyst och elegant i Enyaq. Vi är nära att sänka ett helt betygssteg, tills vi ser förbi denna trio. Sett i hela klassen drar vi bara av 0,5 från ett toppbetyg, för även DCC-fjädringen i Enyaq är riktigt bekväm.

**FÖRNUFT** Skoda brukar satsa på förnuftighet – gäller det även Enyaq? Paraplyet i förardörren sitter där. Där bak finns variabelt lastgolv, finurliga lastnät, ordentliga krokar och fällningsmöjlighet från bakluckan. Allt är standard. Dessutom är bagageutrymmet störst. Nog börjar det bra alltid.

Att priset är högst visar sig vara en illusion. Studera den saken i detalj på sidan 69. Eftersom extrautrustning inte håller värdet lika bra som bilen i sig kör Enyaq om ID.4 om man utrustar bilarna till vår supernoggranna Rechargenivå. I vårt test visar sig Enyaq dessutom vara snålast i trion. Allt detta är förnuftiga saker. Många uppskattar säkert att Skoda hoppat över de fyndiga fönsterhissknapparna i ID.4 och liknande. Men lika smidigt infotainmentsystem som Audi har inte Enyaq.

**BILENS SJÄL** Skoda Enyaq vill vara den minst speciella bilen här – och står också för det. Den känns ungefär som en elektrifierad Kodiaq. Alla de goda egenskaperna finns där oavsett.

Mikael Johansson



## BETYG SITTA FRAM

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

Testbilen är utrustad med elektriskt justerbar förarstol (utan massage). Den är bred och bekväm, och aningen fastare än i ID.4. Lårstödet är inte utdragbart men ändå generöst. Breddare mittarmstöd än i Q4 ökar komforten.



## FÖRARMILJÖ

- 1 Dörrhandtaget greppar man varje resa men Skoda kan inte vara stolta över känslan i denna plast. Det är tydligt att en Skoda inte får kännas som en Audi. En detalj man nog snabbt glömmer som ägare.
- 2 Precis som i Audi har Skoda en riktig spak för att sköta farthållaren, istället för pekknappar på ratten som i VW. En liknande skillnad gäller ljusknapparna vid vänster knä.
- 3 Skoda har störst skärm av alla, 13 tum, som dessutom är standard. Stolsvärmen sitter tillgänglig här med ett direkttryck och passageraren har sin "knapp" nära sig. Normalt och lättare än hos VW som annars har snarlik skärm.
- 4 Växelväljaren känns igen från Audi men med den skillnaden att man första gången letar efter P-lägesknappen i framkant. Skoda har istället lagt kombinationen "P" och handbroms i vippan strax bakom. Funktionerna har ju ändå växt ihop på elbilar.

## FOLKAN HAR FAKTISKT LITE RANGE ROVER-KÄNSLA. INTE ILLA.



# VW ID.4 77 kWh

**EN DRÖMSTART** för nya ID.4. Den vinner direkt sitt första test hos oss (ams nummer 10/2021) och står sedan som etta i registreringsstatistiken i april månad. Fortsätter succén och hur står den sig mot sina helt elektriska kusiner?

**TEKNIKEN** Alla tre testbilarna använder Volkswagens gemensamma MEB-plattform, vars förkortning fritt översatt från tyska betyder modulära eldrivna byggstenar.

Låt oss göra en snabbrepetition av de viktigaste ingredienserna: ID.4 är i grunden bakhjulsdriven och finns med 170 eller (som vår bil) 204 hästkrafter. VW har nyligen även lanserat en fyrhjulsdreven version kallad GTX med 299 hästar. Man kan välja mellan två batteristorlekar, 52 och 77 kWh användbar kapacitet. Det lilla batteriet går dock bara att få med minsta motorn och det större endast med de två effektstärkare varianterna.

Batteriet är av litiumjontyp, har vätskekyllning för att klara upprepade snabbbladning och det är placerat i golvet mellan axlarna, vilket ger en hyfsat låg och centrerad tyngpunkt.

Maximal snabbbladningseffekt är 125 kW och att ladda 10–80 procent på det stora batteriet tar enligt vårt test cirka 35 minuter.

En energibesparande värmepump ingår i den svenska standardutrustningen, liksom navigationssystem som hjälper till att räkna ut och planera in laddstopp vid långkörning.

**ATT KÖRA** VW utmärker sig genom att vara lite extra smidig och enkel i sitt handhavande tack vare

en något annorlunda förarergonomi jämfört med de andra två. Växelväljaren i ID.4 är ett vred som sitter bakom ratten (precis som i BMW i3) istället för nere på mittkonsolen. Man kan tycka att det är en liten detalj, men det är en effektiv lösning som är lätt att tycka om, speciellt om man fickparkerar mycket.

Folkans förarmiljö är även något mer avskalad (på gott och ont) och saknar paddlar på ratten för att finjustera energiåtervinningen som man kan göra i Audi och Skoda. Här kan man istället bara välja mellan motorbroms på eller av (vilket vi ger avdrag för i rondan Aktiv körning). Enkelt som sagt.

Detta tillsammans med en lagom pigg drivlina med bra doserbarhet och naturligt förutsägbar återvinning gör att ID.4 är trivsamt okomplicerad till vardags.

Vid inspirerad körning upplevs däremot VW mer ljummen. I första testet (på vinterdäck) noterade vi att antispinn- och antisladdsystemet var väldigt begränsande. Med sommardäck på bilen griper det inte in alls lika ofta eller tydligt, de flesta förare kommer inte ens att märka av det. ID.4 är mycket trygg och spårsäker i sitt uppträdande. Den understyr snabbt om man kör för fort i kurvorna och antisladdsystemet har sådan kontroll på bakänden att man knappt kan tro att bilen är bakhjulsdriven.

Chassit är dessutom mjukt och bilen rör sig något sävligt på ett sätt som inte uppmuntrar till buskörning, även om ID.4 klarar snabba svängar. Audin känns i jämförelse som en mindre, tajtare och lättare bil med ett spänstigare chassi.

**ATT ÅKA** Fördelen är att Folkan har väldigt fin åkkomfort. Den adaptiva fjädringen (tillval) filtrerar



◀ Två fönsterhissknappar till fyra fönster. Det ger sämre ergonomi. Även spegelvredet fungerar så där.

▶ Växelväljaren bakom ratten är föredömligt smidig och bra placerad.



◀ De silverfärgande exteriöra detaljerna, bland annat takrails och C-stolpar, är snygga men kostar 8 100 kronor extra. Den gyllengula färgen på testbilen heter Honey Yellow, men den går tyvärr inte att beställa längre.

bort små ojämnheter bäst i gänget och har längre, långsammare rörelser än de andra två, vilket bidrar till ett behagligt lugn. Karosskontrollen är inte lika effektiv som i Audin, utan VW vickar mer i sidled på ett svutypiskt sätt, dock inte så att det stör.

ID.4 rullar tungt och avslappnat med värdighet och pondus på vägen. Kombinerat med de fina framstolarna med individuella armstöd gör det faktiskt att Folkan har lite Range Rover-känsla. Inte illa.

Kupén är även väldämpad mot både vindbrus och däckbuller. Långresor är därför angenäma i VW.

**FÖRNUFT** Vid en första anblick kan man tro att ID.4 är billigast i gänget, för den har klart lägst grundpris. Men när man börjar lägga på utrustning landar prislappen strax över Skodans på grund av att Enyaq har riklig standardutrustning. Kan man däremot tänka sig en ganska låg specifikation finns dock chansen att komma billigare undan med en VW.

En av de påtagliga upplevda skillnaderna mellan kusinerna handlar om förarergonomi. Audi och Skoda är mer konventionella med fler fysiska knappar. ID.4 är å andra sidan mer avskalad och de få knappar som finns är av touchtyp istället för klassiska varianter. Ur ett säkerhetsperspektiv bedömer testlaget det som sämre, för de är mindre exakta att använda. Men tänk på detta och fundera över hur du trivs med det innan du slår till på den ena eller andra vagnen.

**BILENS SJÄL** VW ID.4 ser ut och känns moderna, mer nytänkande, jämfört med de två andra. Man upplever den också som mer speciell, att VW har tagit ut svängarna mer.

Karaktären präglas i övrigt främst av den fina komforten och bilens behagligt avslappnade personlighet. Man får ibland känslan av att man sitter i en större och lyxigare bil än vad den är.

John Eriksson



BETYG SITTA FRAM

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



## FÖRARMILJÖ

- 1 Det ganska kompakta kombiinstrumentet visar bara den allra mest grundläggande informationen. Övrigt hittar man istället i infotainmentskärmen. Kombiinstrumentet hade dock gärna fått vara lite större med mer information framför föraren.
- 2 Mittkonsolen är låg och smal, vilket gör att kupén och förarmiljön känns luftig. Det är även lätt att variera körställning på långfärd.
- 3 Insatsen med två mugghållare går att ta loss om man istället vill ha ett enda stort förvaringsfack.
- 4 Under jalousiet finns mer och djupare förvaring, inklusive induktionsladdning för mobiltelefon.



# FÖRBRUKNING OCH RÄCKVIDD

TEXT ELIAS MEDELBERG

## 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 testbana 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 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 flera 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.

## Klar vinnare, men marginalen är liten

Det är Skoda som är snålast och Audi som drar mest. Det är inte speciellt många kWh/100 km som skiljer dem åt men i 90 km/h är Enyaq ungefär åtta procent snålare. I 120 km/h är tjecken runt en tiondel snålare. Det ger en räckvidd som är kring 3,5 mil bättre i alla tre fallen.

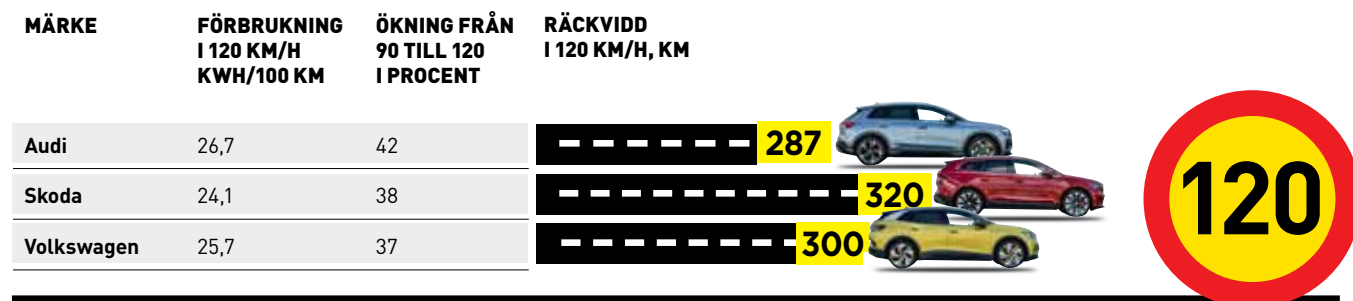
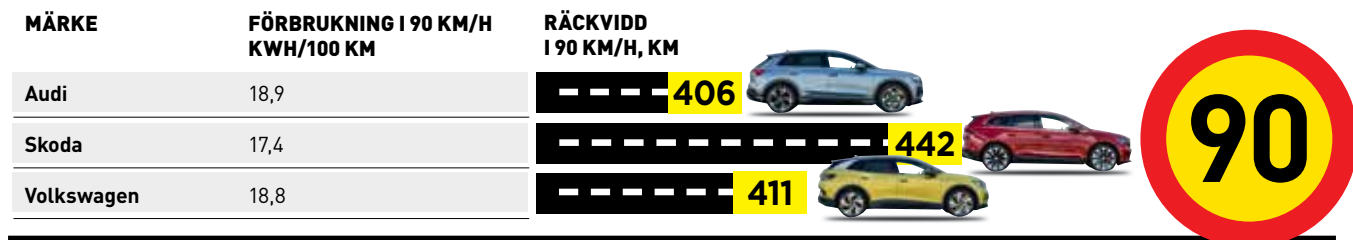
En av anledningarna till Skodas lägre förbrukning är aerodynamiken. Enyaq är nämligen halast i gänget med ett  $c_w$ -värde på 0,267 medan de andra ligger på 0,28. De siffrorna behöver vi dock multiplicera med frontarean för att se vilken som har lägst luftmotstånd. Och även på den punkten har Skoda en lägre siffra än Audi, så av de två är Enyaq effektivast på att skära sig genom luften. Volkswagen hann inte få fram någon siffra för frontarea.

En till anledning som gör att Skoda tar sig lite längre är det faktum att nettokapaciteten är på 77,0 kWh enligt deras ingenjörer, medan Audi säger att Q4:ans ligger på 76,6. Så även på den punkten är det fördel Enyaq.

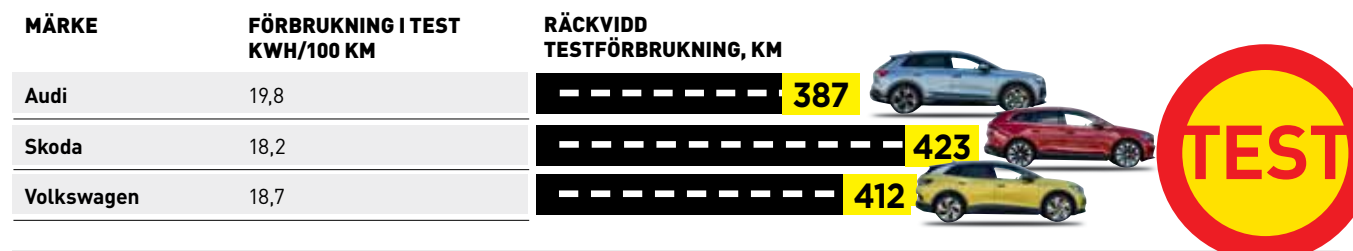
Volkswagen gör nästan samma resultat som Audi i 90 km/h. I 120 är dock ID.4 bättre. Det skiljer som minst fem kilometer mellan de två och som mest 25, till ID.4:s fördel i båda fallen.

I alla våra tester var Audi Q4 e-tron törstigast och Skodan snålast, med ID.4 där emellan. Precis samma ordning blev det när bilarna kördes i WLTP-cykeln. Dubbelt bekräftat alltså.

Vid ren motorvägskörning under sommarhalvåret kan man nog räkna med åtminstone 30 mil i alla tre. Tar man ett lunchstopp på 45 minuter kan man få ungefär 25 mil till. Det blir totalt 55 mil, inte fy skam. Det är dessutom vid motorvägskörning i över 100 km/h konstant.



Temperatur: 21,5 °C, vind (byar): 5 (12) m/s, vindriktning: "sned sidvind", väglag: torrt



# LADDNING

## LIKHETERNA VISAR SIG TYDLIGT ...

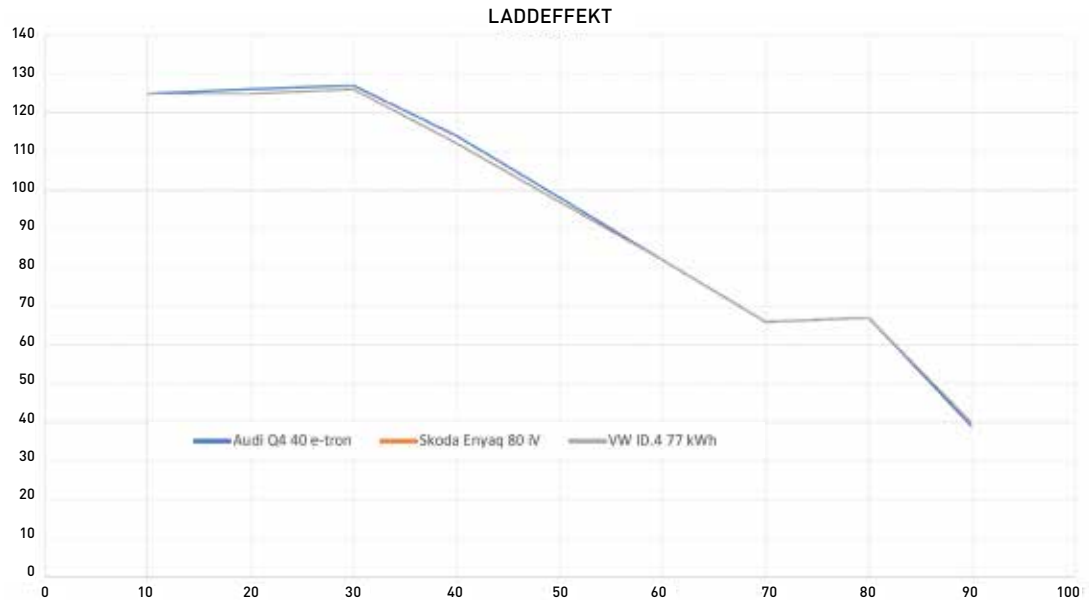
Denna gång, när bilarna är så lika, var vi tvungna att vara ännu noggrannare än vi redan är (och vi är mycket noga) ifall vi ville kunna dra några slutsatser av testet. Alla tre bilarna började ladda med exakt 5 procent kvar i batteriet, vilket inte är helt lätt att få till om körningen fram till laddaren också ska vara likvärdig. Alla tre bilarna hade kör bort minst 20 procent av batterikapaciteten motorväg precis innan de dök in till laddstolpe för att de skul ungefär samma temperatur i batteriet. Som vanligt startade vi körningen mer eller mindre samtidigt för att väskulle vara detsamma. Förhållandena var så likvärdiga som det möjligt att göra det att ha en privat uppmätning laddstolpar med tillhörande avstängning. Resultatet blev också därefter.

Vi ansträngde oss mer än mycket för att få ett resultat vi kunde

dra slutsatser av, och visst fick vi siffror som ger ett tydligt svar på vilken bil som laddar bäst – ingen av dem. Skillnaderna var max ett fåtal kilowatt eller några ynk kilowattimmar genom hela laddkurvan.

I alla tre bilarna tog det ganska precis 45 minuter att gå från 10 till 90 procent. Det är bättre än vad Ford Mustang Mach-E, Mercedes EQC och Volvo XC40 P8 Recharge kunde mäktas med i testet

av den trion. En Model 3 Standard Range gjorde det på 38 minuter men den har kortare räckvidd, så efter laddningen kommer man ändå inte lika långt som med någon ur dagens trio. Det gäller även de tre tidigare nämnda bilarna. MEB-plattformen bjuder alltså på bra laddning för pengarna, i alla fall med batteriet på 77 kWh. Dock kan ingen av bilarna förvärma batteriet inför laddning.



LADDEFFEKT kW			
Batteriprocent	Audi GT	Audi S	Porsche
10	125	125	125
20	126	125	125
30	127	126	126
40	114	112	112
50	98	97	97
60	82	82	82
70	66	66	66
80	67	67	67
90	39	40	40

LADDNINGSTID	AUDI		SKODA		VOLKSWAGEN	
	Medelladdeffekt kW	Tid minuter	Medelladdeffekt kW	Tid minuter	Medelladdeffekt kW	Tid minuter
10-90	87	45	86	46	86	44
10-50	122	16	115	17	119	16
50-90	68	29	68	29	68	28

De tre bilarna presterade extremt lika vid laddstolpen men fram till 50 procent lyckades Audin få i sig mest ström, men skillnaden handlade om mindre än 1,5 kWh mellan bilarna. Väl uppe i 90 procent hade Audis och Skodas stolpe gett 70,4 kWh, ID.4 låg 2,2 kWh lägre. Det är alltså mer eller mindre exakt samma resultat, skillnaderna är inte på mer än max två mils körning.



# HUR LÅNGT KOMMER MAN EFTER EN VISS TIDS LADDNING?

Vi kan slå fast att det skiljer väldigt lite, om ens något, mellan laddeffektkurvorna i de tre bilarna. Skillnaderna beror nog enbart på att förhållandena omöjligt kan vara till 100 procent samma när vi testar. Hur smidig bilen är att ha med sig på långresan avgörs alltså helt av förbrukningen, och med den inräknad kan vi faktiskt utse en långresevinnare.

Skodan hade lägst förbrukning i alla

farter och kommer därmed längst per laddad minut. Kör man 120 kilometer i timmen är Skodas förbrukning och laddning sådan att man efter 40 minuter vid laddstolpen kommer två mil längre än i ID.4 och 26 kilometer extra jämfört med Q4. Det är räknat på att man börjar ladda vid 10 procent batteri. Rätt likt även här alltså, men det är en knapp fördel för Enyaq.

Dessutom bjuder Skoda på ett år utan grundavgift på deras saftigaste laddkort. Priset för laddning på Ionity är då 2,83 kr/kWh. Audi har ett liknande erbjudande för alla som köper en helelektrisk bil men då kostar laddning på samma laddnätverk 3,30 kr/kWh. Volkswagen ger rabatt

i ett år på deras laddkort vid köp av en ID-modell. 115 kr/mån istället för 199 kr/mån. Laddningen på Ionity kostar 3,40 kr/kWh. Skodan har alltså schystast priser och det gäller även efter första året. Då kostar Audis laddkort 189,45 kronor per månad, ID-föraren får som sagt betala 199 i månaden medan Skodaägaren endast behöver punga ut med 99 riksdaler, och laddpriserna ligger kvar på samma siffror som nämnts tidigare. Skoda erbjuder både lägst månadskostnad och billigast ström hos Ionity.

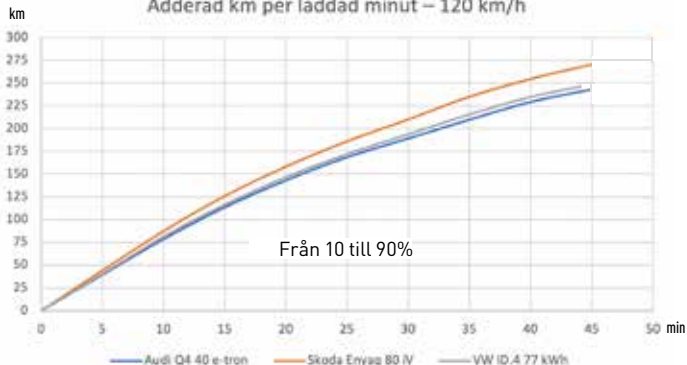
Alla tre har dock flera olika nivåer av laddabonnemang att välja bland och det kan du (om du inte redan gjort det) läsa mer om på sidorna 28 till och med 32.

Adderade km per laddad minut - 90 km/h



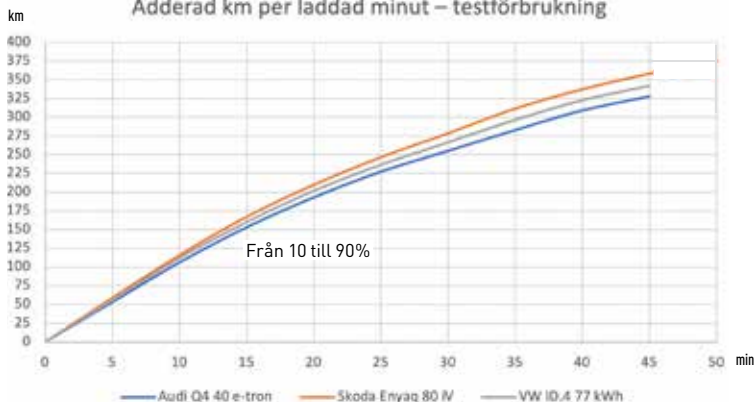
Laddhastigheten är så gott som lika och därmed avgörs kurvorna ovan och nedan nästan enbart av förbrukningen. Skoda är snålast och når då även längst per minut vid laddstolpen. Notera att Audin ligger lite framför ID.4, det beror på att den av någon anledning tog emot några få extra kWh under laddningen.

Adderad km per laddad minut - 120 km/h



Vid högre hastighet märks skillnaden i förbrukning mellan ID.4 och Q4 lite mer och linjerna särar på sig tydligare än i kurvan ovanför, men denna gång till Folkvagnens fördel.

Adderad km per laddad minut - testförbrukning



Skillnaderna mellan ID.4 och Enyaq blev som störst under vår testdag, som är en blandning av stads-, landsvägs- och motorvägskörning.



## LADDAD ENERGI (KWH)

Tid vid laddaren (min)	AUDI	SKODA	VW
5	10,5	10,7	10,4
10	21,0	21,1	20,9
15	30,3	30,4	29,9
20	38,2	38,2	37,7
25	45,0	44,9	44,2
30	50,5	50,7	49,8
35	56,0	56,7	55,4
40	61,2	61,4	60,3
45	64,9	65,2	63,9

Här ser vi också hur lite som skiljer mellan bilarna vid snabbaddning. Efter 45 minuter ligger alla tre inom 1,3 kWh. Det är värt mindre än en mils körning.

# VILKEN ÄR BILLIGAST SOM FÖRMÅNSBIL?

## TJÄNSTEBILSKALKYL

MÄRKE/MODELL	AUDI Q4 4 E-TRON 40	SKODA ENYAQ iV80	VW ID.477 KWH
<b>Paket</b>			
Drivmedel/teknik	EL	EL	EL
Listpris	564 700 kr	566 900 kr	509 900 kr
Klimatbonus	70 000 kr	70 000 kr	70 000 kr
Kalkylpris	494 700 kr	496 900 kr	439 900 kr
Förmånsvärde	61 414 kr	58 548 kr	53 139 kr
<b>FÖRETAGSKALKYL KR/MÅNAD</b>			
TCO (exkl. bränsle)	9 058 kr	9 086 kr	8 346 kr
Drivmedelsersättning	1 188 kr	1 188 kr	1 188 kr
Sociala avgifter	1 603 kr	1 528 kr	1 387 kr
<b>Totalt kr/månad</b>	<b>11 849 kr</b>	<b>11 802 kr</b>	<b>10 921 kr</b>
<b>FÖRARKALKYL KR/MÅNAD</b>			
Förarkalkyl kr/månad			
Förmånsvärde brutto	5 118 kr	4 879 kr	4 428 kr
Förmånsvärde netto (50 % skatt)	2 559 kr	2 440 kr	2 214 kr
Drivmedelsförbrukning, l/mil (kWh)	1,99	1,58	1,74
Drivmedelspris, kr/l (kWh)	1,50 kr	1,50 kr	1,50 kr
Drivmedelskostnad privat körning	373 kr	296 kr	326 kr
Drivmedelskostnad tjänstekörning	-815 kr	-892 kr	-862 kr
<b>Totalt, kr/månad</b>	<b>2 117 kr</b>	<b>1 844 kr</b>	<b>1 679 kr</b>
TCO 36 månader, 1 500 mil i tjänst, 1 500 mil privat 4 % ränta			
CO <sub>2</sub> WLTP	0	0	0
Fordonskatt (ingår i TCO och förmånsvärdet)	360 kr	360 kr	360 kr

Källa: Ynnor AB

## HÖGRE FÖRMÅNSVÄRDEN OCH VW BILLIGAST

Förmånsbilar som registreras efter den 1 juli 2021 får ganska kraftigt höjda förmånsvärden. Regeringen motiverar det med att man vill göra det lika dyrt att ha förmånsbil som att äga bil privat. Man förutspår också att det kommer att leda till minskad nybilsförsäljning. Enligt Yngve Grippe, rättslig expert på Skatteverket, ökar förmånsvärdet på våra tre testbilar med 34–37 procent jämfört med om de hade registrerats före halvårsskiftet. Det är nämligen bara nyregistrerade bilar som drabbas av höjningen, existerande förmånsbilar påverkas inte. Av de tre kusinerna är VW ID.4 det billigaste alternativet både för företaget och för föraren, enligt kalkylen som vi har fått från företaget Ynnor AB som är experter på tjänstebilar. Men skillnaden är inte särskilt många hundralappar på sista raden. Det som faller avgörandet i slutänden kan snarare handla om vilken tillverkare din arbetsgivare kan få bäst avtal med.



# UTRUSTNINGJÄMFÖRELSE

VISST REAGERAR MAN INITIALT på Skodas prislapp som är högre än både Audis och Volkswagens dito? Ska inte Skoda vara det billigaste märket av dessa tre i koncernens hierarki, och Audi det mest exklusiva? Lugn, så lär det också bli innan affären är klar för de absolut flesta. För som du säkert gissat erbjuder Skoda mer utrustning i standardutförandet. Till och med mycket mer.

Det är egentligen omöjligt att göra en hundraprocentigt rättvis utrustningsjämförelse eftersom märkena paketerar godsakerna olika. Det är därtill såklart individuellt vad var och en har för minimikrav – och vad taket för slutnotan ligger på.

Vill man vara snäll kan man säga att Audi och VW erbjuder större valfrihet. Det går att komma över en Q4 e-tron (och framför allt en ID.4) billigare än Enyaq, men de flesta som skaffar en ny bil vill nog att den ska upplevas ny även beträffande utrustningen. Har man exempelvis haft elbaklucka i den Volvo V70 som ska avyttras vill man knappast vara utan i sin nya elsv. Därför har vi lagt på denna post på samtliga bilar i denna utrustningsnivåexempel som vi i denna specialtidning kallar "Rechargeutrustning". (Och nej, inte ens Enyaq har detta som standard). Vilken färg bilen har tror vi också de flesta

vill välja själv och därför är metalliclack också med. I övrigt har vi i utrustat alla tre upp till Skodas nivå, dels då vi tycker att den är rimlig och dels då vi tror att många vill se var Q4 och ID.4 hamnar på för prislapp i ett sådant fall. OBS – med vissa undantag! Exempel: Nog för att det kan vara trevligt med akustikglas även i sidorutorna, vilket är standard i Enyaq, men när ID.4-spekulanten får höra att detta endast ingår i Designpaket Plus för 34 300 kronor backar nog vederbörande om det bara är rutorna som är intressanta. Särskilt eftersom vi baserar ekonomibetyget på bilar med jämförbar utrustning (Rechargeutrustning) har vi alltså fått sätta vissa gränser när det gäller likformigheten. Dessa undantag syns i tabellen.

Som synes drar finbilen Q4 e-tron iväg rejält i pris, medan ID.4 hamnar i "Enyaqterritorium", måttliga 15 300 kronor över tjecken.

För den som gärna lättar på lädret för att komma åt komfortdetaljer som adaptiv fjädring (DCC i dessa fall) och panoramataklucka har vi dessutom räknat ut totalpriset för en lite lyxigare version. Även här enligt metoden att komma åt kravposterna på billigast möjliga vis för respektive märke. Det betyder ibland via paket och ibland inte.

UTRUSTNING	AUDI Q4 40 E-TRON	ENYAQ IV 80	VW ID.4 77 KWH 204 HK
METALLICLACK	8 100:--	7 500:--	11 500:--
VÄRMEPUMP	S	S	S
DC-LADDNING 125 KW	S	S	S
LADDKABEL MODE 3 (TYP 2)	S	S	S
NAVIGATION OCH LICENS FÖR ONLINETJÄNSTER I 3 ÅR	20 000:-- MMI PLUS-PAKET	S	S
STRÅLKASTARE: FULL LED-MATRIX	10 900:--	S	23 200:-- DESIGN-PAKET EXT.
STRÅLKASTARRENGÖRING	S	S	-
ELINFÄLLBARA OCH AUTOMATISKT AVBLÄNDBARA YTTREBACKSPEGLAR	22 300:-- FÖRARKOMFORT-PAKET	S	S
19-TUMS LÄTTMETALLFÄLGAR (FRAM: 235/55 R19 BAK: 255/50 R19)	S	S	S
TYGKLÄDSEL	S	S	S
MANUELLT HÖJ- OCH SÄNKBAR FÖRAR- OCH PASSAGERARSTOL	S	S	3 600:--
MANUELL INSTÄLLNING AV SVANKSTÖD PÅ FRAMSTOLAR	22 300:--	S	-
INFOTAINMENTSÅRM	10,1 TUM	13 TUM	10 TUM EJ VALD: 12 TUM I INFOTAINMENT
RÖSTSTYRNING	S	S	S
BLÅTANDANSLUTNING, ANSLUTNING AV SMARTPHONE	S	S	S
ANDROID AUTO OCH TRÅDLÖS APPLE CARPLAY	S	S	S
LTE/4G-UPPKOPPLING	S	S	S
TRÅDLÖS LADDNING	S	S	S
DAB - DIGITAL RADIOMOTTAGNING	S	S	S
GOLVMATTOR FRAM OCH BAK	S	S	S
VARIABELT LASTGOLV	S	S	5 500:-- KOMFORT PLUS-PAKET
3-ZONS KLIMATANLÄGGNING	13 900:-- KOMFORT PLUS-PAKET	S	5 500:-- KOMFORT PLUS-PAKET
ELUPPVÄRMDA FRAMSTOLAR	S	S	S
ELUPPVÄRMDA SPOLARMSTYCKEN	S	S	S
NYCKELLÖST SYSTEM	5 900:-- PROLINE ADVANCED	S	14 000:-- ASSISTANS-PAKET
INNERBACKSPEGEL AUTOMATISKT AVBLÄNDBAR	22 300:-- DYNAMIKPAKET	S	S
KÖRPROGRAMVÄLJARE	5 000:-- ASSISTANS-PAKET ADVANCED	S	S
FILHÅLLNINGSSASSISTANS	13 600:--	S	S
DÖDA VINKELN-VARNING	S	S	28 700:-- ASSISTANS-PAKET PLUS
AUTOBROMS	S	S	S
TRÖTHETS-VARNING	S	S	S
ADAPTIV FARTHÅLLARE	8 300:-- ASSISTANS-PAKET PLUS	S	S
PARKERINGSSENSORER FRAM OCH BAK	S	S	S
AKUSTIKFÖNSTER MED VÄRMEISOLERANDE GLAS FÖR FRAMRUTAN	S	S	S
AKUSTIKRUTOR PÅ SIDORUTORNA FRAM	1 500:--	S	EJ VALD I RECH.UTR.: DESIGN-PAKET PLUS: 34 300:--
TONADE SIDORUTOR FRÅN B-STOLPEN OCH BAKÅT	5 000:--	S	23 200:-- DESIGN-PAKET
ELBAKLUCKA INKLUSIVE VIRTUELL PEDAL	5 900:--	6 700:-- CONVENIENCE PLUS-PAKET	28 700:-- ASSISTANS-PAKET PLUS
BACKKAMERA	8 300:-- ASSISTANS-PAKET PLUS	S	14 000:-- ASSISTANS-PAKET
ADAPTIV FARTHÅLLARASSISTANS/KÖRÖRNINGSASSISTANS	13 600:-- ASSISTANS-PAKET ADVANCED	S	28 700:-- ASSISTANS-PAKET PLUS
20-TUMS LÄTTMETALLFÄLGAR	8 800:--	6 600:--	6 000:--
LÄDERKLÄDSEL	26 200:--	16 600:--	22 800:-- VEGANSK. DET LYXIGA TYGET ART VELOURS INGÅR I STYLE-PAKET PLUS.
PANORAMAGLASTAK	16 400:--	10 500:--	34 300:-- DESIGN-PAKET PLUS
ELEKTRISKT INSTÄLLBAR FÖRARSTOL MED SVANSKSTÖD OCH MINNE	4 800:--	5 700:--	22 800:-- STYLE-PAKET PLUS
DCC-CHASSI	17 300:-- DYNAMIKPAKET PLUS	13 700:--	14 200:-- SPORTPAKET PLUS
<b>BIL</b>	<b>564 700:--</b>	<b>566 900:--</b>	<b>509 900:--</b>
RECHARGEUTRUSTNING (SKODANIVÅ PLUS METALLICLACK OCH ELMANÖVRERAD BAKLUCKA)	106 200:--	14 200:--	86 500:--
<b>TOTALT</b>	<b>670 900:--</b>	<b>581 100:--</b>	<b>596 400:--</b>
"LYXIGARE BIL"-UTRUSTNING (RECHARGEUTRUSTNING PLUS SJU POSTER)	188 000:--	67 300:--	160 200:--
<b>TOTALT</b>	<b>752 700:--</b>	<b>634 200:--</b>	<b>670 100:--</b>

## TESTFAKTA

AUDI

SKODA

VW

Q4 40  
E-TRONENYAQ  
iV80ID.4  
77 KWH

## MOTOR

Elmotortyp, bak	Permanentmagnet synkron	Permanentmagnet synkron	Permanentmagnet synkron
Effekt, hk	204	204	204
Vridmoment, Nm	310	310	310
Batteri, kWh, brutto/netto (V)	Litiumjon, 82/76,6 (352)	Litiumjon, 82/77,0 (355)	Litiumjon, 82/77 (400)
Maximal laddeffekt DC, kW	125 <b>1</b>	125 <b>1</b>	125 <b>1</b>
Maximal laddeffekt AC, kW	11	11	11

## DRIVLINA &amp; CHASSI

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

## MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	2 167/473	2 151/507	2 124/536
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	2 224/416	2 248/410	2 246/414
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	860/1 000/1 000	842/1 000/1 000	840/1 000/1 000
Längd/axelavstånd, mm	4 588/2 764	4 649/2 765	4 584/2 766
Bredd/höjd, mm	1 865/1 632	1 879/1 616	1 852/1 612
Markfrigång, mm	Cirka 175	186	163
Luftmotstånd, $c_w$ /frontarea, m <sup>2</sup>	0,28/2,56	0,267/2,58	0,28/i.u.
Bagagevolym, l VDA	520-1 490	<b>2</b> 585-1 710	543-1 575
Innerbredd, f/b, mm	1 490/1 460	1 480/1 480	1 470/1 460
Innerhöjd, f/b, mm	1 050/950	1 010/970	1 010/930
Däckdimension, standard	F: 235/55 R19 101T B: 255/50 R19 103T	F: 235/55 R19 101T B: 255/50 R19 103T	F: 235/55 R19 101T B: 255/50 R19 103T
Däckdimension, testbil	F: 235/50 R20 100T B: 255/45 R20 101T	F: 235/45 R21 101T B: 255/40 R21 102T	F: 235/45 R21 101T B: 255/40 R21 102T
Däckfabrikat, testbil	Bridgestone Turanza Eco	Pirelli Scorpion ELECT	Bridgestone Turanza Eco

**1** Samma batteristorlek? Audi anger exakta 76,6 kWh nettokapacitet, medan Skoda i Tjeckien hävdar 77,0 och att de inte avrundat uppåt. VW har tyvärr inte kunnat lämna något mer exakt besked än 77 kWh utan decimal. Men komponenterna ska enligt vissa källor vara samma hos alla tre märkena.

**2** Skoda Enyaq har störst lastvolym i gänget, men det är inga enorma skillnader och vi räknar alla tre som duktiga laststånor.



▲ Silverlackade detaljer kostar 8 100 kronor extra.

▼ Det vita strecket som går från lamporna in till VW-loggan är LED-belyst om man väljer exteriört designpaket för 23 200 kr som den högra bilen har. Då ingår LED-Matrix-strålkastare.

## SNIKVERSIONEN KAN VARA SMARTASTE VALET

Är det värt 63 000 kr att slippa ett laddstopp på långresan?

Parallellt med Volkswagen ID.4 Pro med 514 km räckvidd har vi kört den billigare versionen ID.4 Pure som kan ta sig 341 km på en laddning. Det skiljer 63 000 kronor mellan modellerna, både i grundutförande och efter att vi lagt på alla assistans- och säkerhetspaket som egentligen borde vara standard.

Promodellen hade ställbart DCC-chassi och akustikrutor som tillval. Den här kombinationen höjer komforten till nära lyxnivå. Även på riktigt knöglig väg är framfarten behaglig och lastbilar och bussar vi passerar hörs knappt. Och vill man dra på längs kurviga vägar går det att strama åt chassit genom att trycka igång Sportläget.

Även till den billigare Puremodellen kan man beställa dessa komforthöjande tillval.

Skillnaderna mellan modellerna är små. Den billigare Pure har "bara" 170 hästkrafter, men effektövertaget i Pro äts till stor del upp av viktskillnaden på 155 kg. Sprinten 0-100 km/h tar bara en halv sekund längre för ID.4 Pure.

En annan skillnad är att Pro har 19-tumshjul som standard. Pure får nöja sig med 18 tum. En fördel med de mindre fälgarna är att risken att skrapa dem mot en trottoarkant blir mindre.

Vi kan bortse ifrån de här små skillnaderna – den stora frågan är om det verkligen är värt 63 000 kronor extra att ha 17 mil längre räckvidd?

Om du bara kör en handfull mil per dag och endast avverkar längre sträckor på 50-80 mil någon enstaka gång om året är svaret givet: Nej!

Spar stantarna och köp istället något riktigt gott inför de extra laddstoppen på semesterturen.

Magnus Fröderberg



# TESTFAKTA

AUDI

SKODA

VW

Q4 40  
E-TRON

ENYAQ  
iV80

ID.4  
77 KWH

## PRESTANDA

0-40 km/h, sek	-	-	2,5
0-80 km/h, sek	-	-	5,9
0-100 km/h, sek [fabriksuppgift]	- [8,5]	- [8,7]	8,6 [8,5]
0-120 km/h, sek	-	-	12,4
0-130 km/h, sek	-	-	14,9
0-140 km/h, sek	-	-	17,8
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	160	160	160
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	Ej mätt	Ej mätt	Ej mätt

## FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, kWh/100 km	18,7/ <b>19,8</b> +6%	<b>1</b> 18,0/ <b>18,2</b> +1%	18,5/ <b>18,7</b> +1%
WLTP-räckvidd på el/test, km	482/ <b>387</b>	501/ <b>423</b>	488/ <b>412</b>

## BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	<b>2</b> 59/62/65/68	58/62/64/67	58/62/64/67
---------------------------	----------------------	-------------	-------------

## EKONOMI/UTRUSTNING

Pris med likvärdig utrustning	<b>3</b> 687 299:-	581 100:-	596 400:-
Pris med likvärdig utrustning efter bonus	617 299:-	511 100:-	526 400:-
Autobroms	Standard	Standard	Standard
Xenon/LED	-/Standard	-/Standard	-/Standard
20-tumsfälgar	8 800:-	6 600:-	6 000:-
Metalliclack	8 100:-	7 500:-	11 500:-
Värmevärmepump	Standard	Standard	Standard
Parkeringshjälp bak/fram & bak	-/Standard	-/Standard	-/Standard
Navigation	20 000:- (Paket)	Standard	Standard
Sätesvärme bak	-	<b>4</b> 4 200:- (Paket)	-
Adaptiva dämpare/luftfjädring	17 300:-/-	13 700:-/-	14 200:-/-
Dragkrok	9 800:-	10 900:-	11 600:-
Fordonskatt år 1-3/år 4	360:-/360:-	360:-/360:-	360:-/360:-
Försäkring	6 264:-	7 680:-	8 412:-
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	3 600:-	4 752:-	7 499:-
Bränslekostnad/år	6 336:-	5 824:-	5 984:-
Nybilsgaranti/vagnskada	2 år/3 år	<b>5</b> 3 år/3 år	2 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	81 110:- (13,4 %)	59 893:- (11,7 %)	65 106:- (12,4 %)
Förmånsvärde, kr/mån	5 202:-	4 958:-	4 498:-

<b>MILKOSTNAD, SEK<sup>1)</sup></b>	<b>57,94</b>	<b>46,62</b>	<b>50,32</b>
<b>MÅNADSKOSTNAD, SEK<sup>1)</sup></b>	<b>9 657:-</b>	<b>7 770:-</b>	<b>8 386:-</b>

- 1) Skoda Enyaq är marginellt snålare jämfört med de två kusinerna, både på pappret och i verkligheten.
  - 2) Audi är i testat utförande en gnutta mer ljudlig invändigt enligt bullermätaren, men våra öron har svårt att märka någon direkt skillnad.
  - 3) Vi har denna gång räknat på att alla bilarna är likvärdigt utrustade. Skodan har mest standardutrustning och sätter därför nivån till viss del.
  - 4) Enyaq är ensam om att erbjuda värme i baksätet som tillval. Det går inte ens att få till Audi och VW.
  - 5) Skoda har lite generösare garantipaket med tre års nybilsgaranti jämfört med två år hos koncernkusinerna.
- 1) Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholmsförort), el 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 %.





▲ Just laddluckorna med tillhörande kontakter är snarlika på de tre bilarna. Den största skillnaden är att Skoda saknar krok till plastlocket som täcker de två nedre DC-piggarna.

Alla tre bilarna har laddluckan i bakspeglens bakskärm på passagerarsidan. Det är kanske inte den bästa placeringen, har man ett smalt garage kan man vilja slicka kanten för att få så mycket plats som möjligt för att kliva ut ur bilen, men då blir det alltså krångligt att nå laddkontakten. Bilarna har en likadan lampa som visar om laddningen är aktiv eller ej.

Trion har DC-laddning på 125 kW och AC-laddning görs med som mest 11 kilowatt.

# IQ

## BÄSTA BILEN ATT ÄGA OCH LEVA MED

### DELMOMENT 1/3

	AUDI	SKODA	VW
<b>EKONOMI</b>	★★★	★★★★★	★★★★
Driftkostnad och värdefall	3	5	4
	Billigast försäkring och service. Men i grundpriset ingår inte speciellt mycket standardutrustning.	Lägst pris och bäst andrahandsvärde för UTRUSTAD bil gör Skoda billigast. Servicepriser och elsnålhet finputsar.	VW är klart billigast i grundutförande, men med likvärdig utrustning passerar pris och ägandekostnad Skodans.
<b>KVALITET &amp; GARANTI</b>	★★★★	★★★★	★★★
Driftsäkerhet	3	3	2
Garantipaket	3,5	4	3,5
Garantinöjdhet	3,5	3	2,5
	Audi har okej garantier och kunderna är nöjda med eventuella garantiärenden. Okej driftsäkerhet.	Skodaköparen åtnjuter tre års nybilsgaranti mot de andras två – fint! Sticker inte ut i övrigt.	Som märke har VW sämre driftsäkerhet än medelbilen. Kunderna är inte nöjda med garantiåtgärderna.
<b>SÄKERHET</b>	★★★	★★★★★	★★★★
Euro NCAP	-	5	5
Strålkastarrensning std	J	J	N
Godkänd sikt	J	J	J
NCAP: Bra whiplashskydd f+b	-	J	J
Bra förarergonomi	G	N	N
	Q4 har ännu inte krockats av Euro NCAP. Men strålkastarrensningen är standard (på 40) och bra infotainment och en del fysiska knappar gör att man oftare kan hålla blicken på vägen.	Krocktestad av Euro NCAP med bra resultat. Strålkastarrensning är standard. Ergonomin vad gäller knappar och infotainmentsystem är lite närmare ett "G" än vad ID.4 är, men kan bli bättre.	Krocktestad av Euro NCAP med bra resultat. Men vi saknar strålkastarspolning och ergonomi lider av få knappar och ett infotainmentsystem som kräver för mycket uppmärksamhet.
<b>JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD</b>			
<b>ELBIL</b>	★★★★	★★★★	★★★★
Energieffektivitet	4	4	4
Testräckvidd	4	4,5	4,5
Snabbladdning, DC	3	3	3
Normalladdning, AC	3	3	3
	Den högre förbrukningen gör att räckvidden blir sämre än för de andra. Laddningen är lika i alla tre.	Skoda gick allra snålast och därmed längst. Bara inte med tillräcklig marginal för att även dra ifrån VW.	Hygglig förbrukning med tanke på storlek och tyngd. 125 kW i maximal DC-effekt, 11 kW vid AC-laddning.
<b>TOTALT STJÄRNOR</b>	★★★★	★★★★★	★★★★
<b>PLACERING SUMMA</b>	<b>3</b> 13	<b>1</b> 16	<b>2</b> 13,5

### DÄRFÖR VINNER SKODA

Högst grundpris men då ingår mycket utrustning som många ändå kommer att vilja ha. Dessutom snålast. Hög säkerhet, men Audi kan gå om när NCAP gjort sitt.

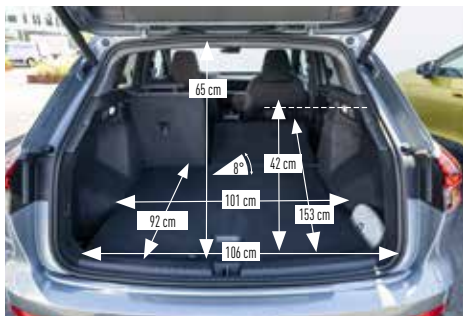




# TQ

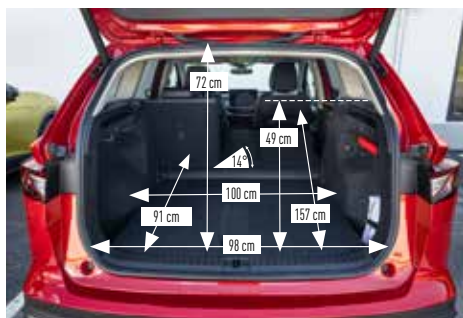
## BÄSTA BILEN ATT ÅKA OCH TRIVAS I

### AUDI



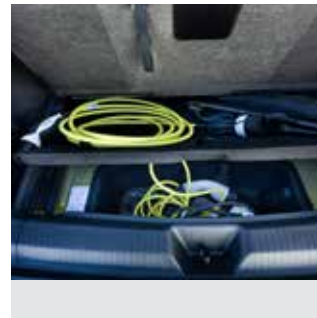
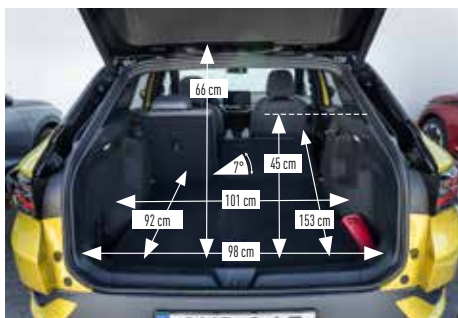
▲ Audi Q4 e-tron har minst volym av de tre, även om skillnaden är liten – i alla fall med baksätet på plats. Lilla volymen är 520 liter, medan maximal kapacitet är 1 490. När vi studerar måtten noterar vi att den är några centimeter lägre i höjddled under insynsskyddet. Den sticker emellertid ut positivt jämfört med kusinerna på några sätt. Q4 är ensam om att vara utrustad med elektrisk baklucka som standard, öppningen är hela åtta centimeter bredare än hos de andra, och det är bara den som erbjuder flexibel 40/20/40-delning av baksätet. Det sista är dock tillval och fanns inte på testbilen. Under lastgolvet finns ett fack för förvaring av exempelvis laddkablar. Golvyta: 0,93 kvadratmeter.

### SKODA



▲ Skoda Enyaq lastar mest i gänget, 585–1 710 liter. En del av förklaringen ligger i att den är några centimeter högre under insynsskyddet. Den utmärker sig också genom att vara den enda i trion där man kan fälla baksätet direkt från bakluckan. En negativ detalj är att baksätet bildar en liten puckel vid fällning. Men behöver man skjuta in ett långt föremål kan man vinkla upp den del av lastgolvet som är närmast baksätet först, vilket underlättar. Manuell baklucka är standard, elektrisk finns som tillval. Golvyta: 0,91 kvadratmeter.

### VW



▲ VW ID.4 placerar sig i mitten vad gäller volym i kusintrion, men är hur som helst riktigt rymlig. Den lastar 543 liter med baksätet på plats och 1 575 liter med det fällt. Flexibiliteten får däremot bara godkänt. Ryggstödet har 60/40-delning och saknar skidlucka (samt armstöd i baksätet) i standardutförande, men det går att köpa till som extrautrustning. Insynsskydd finns i form av en löstagbar hatthylla som följer med bagageluckan upp när man öppnar den. Under bagagegolvet finns ett fack för laddsladd och lastnät, och ytterligare en nivå längre ner finns en djup balja som lämpar sig för till exempel just laddkablar även den. Bakluckan är manuell i grundutförande. För att få elektrisk öppning och stängning (samt sensor som gör att man kan vifta med foten under stötfångaren för att öppna luckan), måste man lägga till ett paket för 28 700 kronor. Golvyta: 0,93 kvadratmeter.

### DELMOMENT 2/3

AUDI

SKODA

VW

KOMFORT		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Sitta fram	4,5	Baksätet är inte på samma nivå som i de andra. Men fjädring och ljudnivå är i toppklass. Framsitter man bra.	4,5	Bekväma framstolar och bra baksäte. Lika tyst som de andra, men något stramare fjädring. Sämre "filter".	5	Härliga komfortstolar fram (tillval) och klart godkänt baksäte. Mjuk fjädring och väldämpat mot buller.
Sitta bak	2,5		3,5		3,5	
Fjädring	5		4,5		5	
Ljud	5		5		5	
KUPÉUTRYMME		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Fram	4,5	Bra takhöjd fram men mittkonsolen är bred. Bak finns inget att klaga på, något ont om plats under förarstolen.	4,5	Helt okej takhöjd. Luftig nog för benen (smal mittkonsol). Trång under framstolarna men bäst takhöjd bak.	4,5	Luftig fram, men i baksätet lider testbilen av lite sämre takhöjd än de andra på grund av glastaket.
Bak	4		4		3,5	
BAGAGEUTRYMME		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Volym, min	5	Är ett par centimeter kortare än de andra och tappar lite volym på det. Testbilen hade inte skidlucka.	5	Störst volym i trion. Ryggstödet fälls bara som 60/40 men skidlucka, lastnät med mera är standard.	5	Några liter mindre volym än Skodan, men fortfarande duktig laståsa. 60/40-fällning, skidlucka är tillval.
Volym, max	4		5		4,5	
Flexibilitet	2,5		3		3	
TEKNIK		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Självkörningsförmåga	3	Aktiv filhållning är standard, adaptiv farthållare kostar extra. Lättnavigerat infotainment.	4	Både filhållningsassistans och adaptiv farthållare ingår. Något smidigare infotainment-system än VW.	4	Adaptiv farthållare och aktivt filhållning är standard i Sverige. Lite långsam och ologisk infotainment.
Infotainment	4		3,5		3	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
<b>PLACERING</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>			
SUMMA	16	17,5	16			

DÄRFÖR VINNER **SKODA**

Tjecken ska vara valet för familjen. Störst bagage och bra baksätetskomfort gör den också till ett bra val för den som är ute efter den mest praktiska bilen.

**AUDI**



▲ Kortare och lägre dyna med mindre vinkel än de andra ger sämst lårstöd i testet. Vill man ha ett mittarmstöd måste man betala 3 100 kronor extra för 40/20/40-fällning men det är enbart tillgängligt i utrustningsnivån Proline Advanced som kostar ytterligare 22 300 kronor. Sammantaget är det ett rätt bra baksäte, i alla fall med tillvalet ovan.  
Betyg: 2,5

**SKODA**



▲ Längre dyna än i Audi, vilket gör att lårstödet blir bra. Likt i de tre andra får man in tårna men inte mycket mer under stolen framför. Bra armstöd på båda sidor om sittplatsen. Här har man det bekvämt men betyget blir inte bättre än något över medel i klassen. Det beror på baksätetsmästarna Seat Tarraco och Volkswagen Tiguan.  
Betyg: 3,5

**VW**



▲ ID.4 och Enyaq har väldigt lika baksäten. Skoda har lite längre och något högre vinkel längst ut på dynan. VW har helt plan rygg utan sömmar och veck som Skodan har. Det är inga skillnader som påverkar komforten nämnvärt. Även Folkan bjuder på mittarmstöd som standard. Snällt av Audi att inte göra det.  
Betyg: 3,5



**EQ**

**BÄSTA BILEN ATT KÖRA OCH ÄLSKA**

**DELMOMENT 3/3**

		AUDI	SKODA	VW
<b>AKTIV KÖRNING</b> ★★★★★				
Styrning	4,5	Audin är roligast att köra. Q4 känns spänstigast och som att den väger klart mindre än de andra. Styrningen är också strået vassare och uppfattas mer levande.	3,5	Ingen racer ens i "Sport", men gör inte bort sig. Okej styrkänsla, inget "elbilsryck" i gasresponsen, inget ljud... ESP går ej att slå ur – bara i Audi nämligen.
Chassi	4,5		3	3
Motor	3		3	3
Växellåda	5		5	4,5
Motorljud	2,5		2,5	2,5
				ID.4 är snabbt understyrd och mjukt krängig på kurviga vägar. Den bjuder upp till dans men uppmuntrar inte till bus. Hygglig motor kraft, men ingen direkt respons.
<b>VARDA GSKÖRNING</b> ★★★★★				
Styrning	4	Möjligen är Audins styrning något mer naturlig än i de andra, men det är knappt. 204 hästar räcker gott. Många alternativ för energiåtervinning vid gasuppläpp.	4	4
Chassi	5		4,5	5
Motor	4,5		4,5	4,5
Växellåda	4		4	4
Bromskänsla	4		4	4
				Medellätt och trevlig styrning, mjukt chassi, lagom stark motor med bra doserbarhet. Supersmidig växelväljare, men saknar paddeljustering för återvinningen.
<b>DESIGN</b> ★★★★★				
Exteriör	3,5	Testlaget uppfattar Audin som något tam. Även inuti känns den ungefär som en vanlig förbrännings-Audi.	4	4
Interiör	4		4	4
				Rätt elegant men inte ID.4-spännande exteriör. Propper insida som inte heller utmanar. Lite på gott och ont.
				VW ID.4 ser klart mest modern och futuristisk ut, tycker testlaget. Samma känsla även invändigt.
<b>VILL HA</b> ★★★★★				
Kvalitetskänsla	4,5	Audis knappar och vred har snäppet lyxigare känsla än de andra. Det och chassit ger bonus i karisma.	4	4
Karisma	4		3,5	4
				Känns gedigen fränsett vissa få "hierarkimarkörer". Upplevs lika mycket mpv som suv. Minst speciell.
				Billig plast här och där, men bra känsla i de knappar och reglage som finns. Avslappnat mysig framtidsbil.
<b>TOTALT STJÄRNOR</b> ★★★★★				
<b>PLACERING</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
SUMMA		17	15,5	16,5

DÄRFÖR VINNER **AUDI**

Även om skillnaderna inte är stora märks de tydligt under testdagarna. Audins chassi gör ett sammanlagt bättre jobb än de andra och bilen känns mer premium.

SLUTBETYG		AUDI	SKODA	VW
<b>ROND FÖR ROND</b>				
<b>IQ</b>	Att äga och leva med (20)	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>13,5</b>
<b>TQ</b>	Att åka och trivas i (20)	<b>16</b>	<b>17,5</b>	<b>16</b>
<b>EQ</b>	Att köra och älska (20)	<b>17</b>	<b>15,5</b>	<b>16,5</b>
<b>STJÄRNBETYG</b>		★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>TOTALSUMMA</b>		46	49	46
<b>TOTALPLACERING</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>BÄST:</b> Fjädringskomfort, något mer premiumkänsla, hyfsat skoj att köra.		<b>BÄST:</b> Välutrustad och ekonomisk. Störst bagageutrymme. Okonstlad.	<b>BÄST:</b> ID.4 har fin sitt- och fjädringskomfort, samt snygg formgivning.	
<b>SÄMST:</b> Priset med utrustning, infotainment, baksätet.		<b>SÄMST:</b> Lite blekare personlighet och aningen sämre fjädringskomfort.	<b>SÄMST:</b> VW som märke har driftsäkerhet under medel. Seg infotainment.	

**SVERIGES  
BÄSTA  
BETYGSSYSTEM**  
STYRKAN LIGGER I DETALJERNA

## SKODA ÄR EN GIVEN VINNARE

Efter testdagarna var frågan testlaget ställde sig om ID.4 eller Q4 skulle ta hem testsegern. Skodan hade i det läget ingen usp som fick den att sticka ut. Men allt vände när vi började jämföra tillval och standardutrustning. Grundpriset för Skodan må vara högre än för båda de två andra men då får man en bil som har det mesta man vill ha.


Audi känns faktiskt mer premium än de andra. Det är premiumtyskt klick i knappar och vred samtidigt som chassit och styrningen har fått en annan kalibrering som märks främst vid aktiv körning. Vill man ha den körgladaste bilen är den dyrare tysken det rätta valet, men plånboken och eventuella vuxna i baksätet får ta konsekvenserna.

Audis icke-existerande Euro NCAP-betyg

måste vi nämna. Om Q4 presterar som de andra när den väl krocktestas skulle slutbetyget bli 1,5 poäng högre. Men vi såg så sent som i förra testet med ID.4 att bara för att bilar är syskon behöver inte krocktestresultaten bli desamma. Seat Tarraco visade sig inte ha lika bra whiplashkydd i baksätet som kusinen Volkswagen Tiguan. Vi får helt enkelt vänta och se hur Audin klarar sig.

Volkswagen gör allt för att framställa sig själva som en elbilstillverkare. Mängder av reklam om ID-modellerna pumpas ut världen över, inte minst på LED-skyttarna inne på EM-arenorna. Det känns också som att den är stoltare över sitt innanmäte än de andra. Designen är modern och futuristisk både inuti och utpå. Tyskarna vill att den

ska uppfattas som ett steg mot en ny värld (bort från Dieselgate) och vi tycker att den bjuder på minst förbränningsbils-känsla. Folkvagnen är bekvämast och har ett rimligare pris än Audin, och är inte långt ifrån Skoda i det hänseendet.

Slutsatsen är alltså ungefär som den ska vara när dessa tre VAG-märken får möta varandra. Audin kostar lite mer men kan också ge lite mer lyxkänsla med rätt utrustning. Skodan är det vettigaste valet men inte det roligaste. Volkswagen lägger sig ungefär mitt emellan. Att en Skoda har det högsta grundpriset är fortfarande udda, men mer förståeligt med tanke på all standardutrustning. Men den tidigare tydliga imagen för de olika tillverkarna får sig en liten törn. 



## VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR?



**JOHN ERIKSSON,**  
TESTREDAKTÖR

Tre egenskaper avgör valet för mig: komfort, design och karisma. ID.4 erbjuder väldigt fin sittkomfort tack vare armstöden på framstolarna och med adaptivt chassi har den även mjukast fjädring med bra filter mot små ojämnheter. Den rör sig med avslappnad värdighet på vägen. Formgivningen är i min värld mest modern och nytänkande, de andra två ser ut som vilka gamla förbrännings-suvar som helst, det är trist. Just komforten och utseendet ger Folkan en väldigt tilltalande karisma och personlighet. Jag upplever helt enkelt ID.4 som mer speciell än de andra två, den övertygar klart bäst på det emotionella planet.



**MIKAEL JOHNSSON,**  
TESTCHEF

De är bra familjeelbilar allihop, inget tvivel om den saken. Så vilken väljer man? Jag kan tycka att buss-snarare än suvkänslan i Enyaq är rätt tilltalande på något märkligt vis. Mest ekonomisk är den också. Fast när man nu fått chansen att skifta till ID.4 titt som tätt förlorar Enyaq på detta. Den förfinade fjädringen och dess karaktär ger ID.4 en attraktiv ponduskänsla jag inte tackar nej till. Jag tycker också att designen är roligare och att allt detta kan vara värt en slant. Men för att Q4 e-tron skulle vara värd sin jätteslant extra, som det blir med utrustning, hade den behövt kännas som en krympt "stor-e-tron". Det gör den inte riktigt. Och Q4 är faktiskt snyggast på bild ... Sportback däremot! Får jag ta den skulle jag göra det.



**ELIAS MEDELBERG,**  
REPORTER

Det är lätt att tro att bilarna ska vara mer eller mindre lika. Och visst, det är inga stora skillnader men efter att ha kört testdagarna hade jag fått en klar favorit. Audi Q4. Nästan bekvämast och klart roligast att köra. Men sedan började vi djupdykningen i standardutrustning och tillval. Skodan är inte långt bakom Audin i komfort och med tanke på att det är familjeelbilar är det bättre baksätet i tjecken värt en del. Stjärtvärme i baksätet är en stor bonus enligt mig. ID.4 känns dock modernare och fränare och är inte mycket dyrare med rätt utrustning. Skodan är vettigast, ID.4 har högst vill ha-känsla per krona och jag tycker faktiskt Audi har gjort bort sig med prissättningen. Så mycket mer premium är den inte.

