



ALLT OM  
BILEN

PROV-  
KÖRD!



VI KÖR BILLIGARE  
POLESTAR 2

Nr 17 • 12 aug 2021, årg. 74 • teknikensvarld.se

# Teknikens Värld

BILLIGAST JUST NU!

ELBIL TILL  
LÅGPRIS  
-LISTA!

## TEST

# SKODA ENYAQ

Mot BMW iX3 • Mercedes EQC • Volvo XC40 Recharge



MER LÄSNING!

KLARAR DIN BIL NYA  
E10-BENSINEN? •

ELECTRICBRANDS XBUS •  
DATSUN 120 FII 1978 •

PROVKÖRD



## NYA SUBARU OUTBACK

Den traditionella terrängkombin är här i ny tappning. Men hur mycket är nytt?

PROVKÖRD



## JAGUAR E-PACE PHEV

Snabbladdad laddhybrid från Storbritannien

BEGAGNATTEST



## VOLKSWAGEN AMAROK

Bekväm men dyr - så är Amarok som begagnad

TIDSAM 0486-17  
17  
Pris 82 kr  
Norge 99 nkr  
Finland €9,90  
7-388048-608208  
RETURVECKA 34





# FLYTT KA



# NOS

Bilköparna har flyttat fokus. Stora bilar med förbränningsmotor är ute, nu är det stora och rymliga bilar med elmotor som gäller och i fokus för många bilspekulanter står alldeles **nya Skoda Enyaq**. Går den på omedelbar knock mot konkurrenterna **BMW iX3**, **Mercedes EQC** och **Volvo XC40 Recharge**?

TEXT: ERIK WEDBERG OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG ○ FOTO: PATRIK LINDGREN



TEKNIKENSVÄRLD.SE 35



**S**mekmånaden är över. Tiden då det räckte för en biltillverkare att slänga ut en eldriven modell, i stort sett i vilket utförande och med vilken prislapp som helst, är över. Elbil är inte längre lika med automatisk försäljningssuccé. När utbudet av elbilar fylls på i stadig takt, hårdnar konkurrensen och nu måste de också vara bra.

Nya och spännande modeller som Mazda MX-30 och Mercedes EQA har till exempel inte blivit några kioskvältare, trots att de är eldrivna, och tidigare storsäljare som Nissan Leaf och Hyundai Ioniq har rasat i topplistan. De håller helt enkelt inte måttet längre.

**OCH SÅ** finns det bilar som Skoda Enyaq – en elbil som på bara några månader har arm-bågat sig fram och blivit en av de mest sålda

elbilarna och med stor sannolikhet kommer att fortsätta vara det. Förklaringen är att Enyaq inte bara är en elbil, den är också en bra bil.

I alla fall på papperet, Enyaq ser ut att ha alla de egenskaper som den stora massan

---

...nu gäller det att ta reda på om Skoda Enyaq är den elbil som i full utsträckning kan frälsa svenska nybilsköpare.

---

av svenska nybilsköpare efterfrågar. Under maj och juni sålde Skoda Enyaq till och med bättre än den svenska kombifavoriten Volvo V90. Är det här du har ditt nya liv, Svensson? I en eldriven crossoverkombisuv från Tjeckien!

**ENYAQ ÄR** förstås inte ohotad. Den främsta konkurrensen må komma från de egna leden i form av Volkswagen ID.4, men från andra håll hotar den alldeles nylanserade BMW iX3 som är bayerns blott andra strikt eldrivna modell. BMW kan tyckas ha klivit in sent i elbilsmatchen och många väntar nog på iX som kanske är hur ful som helst, men kanske också är mycket bättre än iX3.

Det får framtiden utvisa, nu gäller det att ta reda på om Skoda Enyaq är den elbil som i full utsträckning kan frälsa svenska nybilsköpare, om BMW iX3 kan utmana, men också om det är för tidigt att räkna ut dyra och exklusiva Mercedes EQC och Volvo XC40 Recharge P8.



## SKODA ENYAQ

Hur kan det fortfarande vara så här! Det går inte att ta miste på frustrationen, och faktiskt också besvikelsen, när vi tvingas konstatera att den stora och snygga pekskärmen i Skoda Enyaq är dålig. Nej, det är inte skärmen i sig som är dålig, utan snarare systemet bakom som har nästan lika många buggar som när kusinen Volkswagen ID.3 lanserades förra sommaren, och att Volkswagen-gruppen fortfarande inte har fått ordning på tekniken är för dåligt. I en toppmodern bil som kostar nästan 600 000 kronor får inte skärmen haka upp sig och det får inte ta flera minuter innan systemet förstår att det ska starta Android Auto eller Apple Carplay. Det ska gå lika blixtnabbt som i BMW iX3.

Att infotainmentsystemet i Enyaq vid vissa tillfällen är lika frustrerande som i ID.3 beror förstås på att den är byggd på samma teknik. Enyaq är, precis som ID.4, Cupra Born och Audi Q4 e-tron byggd på Volkswagen-gruppens MEB-arkitektur. Fler modeller kommer, var så säker, men i

dagsläget framstår Enyaq som den mest kompletta elbilen till ett inte fullt så skyhögt pris.

Nåja, 566 900 kronor är inte direkt brödsmluror, men i elbilssammanhang är det svårt att hitta en annan bil med lika stora innerutrymmen, räckvidd och laddegenskaper till ett jämförbart pris.

**VOLKSWAGEN ID.4** har raskt klivit upp till toppen och är i dag Sveriges tredje mest sålda bil, alla kategorier. Detta trots att



► Enyaqs lösning för mobilladdning är bra. Dubbla USB-C-portar och dubbla Qi-plattor.

många elbilssugna spekulanter tycks ha gått och väntat på den mer traditionellt formgivna Skoda Enyaq som kan tänkas tilltala den som inte vill ha en elbil som ser ut som en elbil utan en helt vanlig... bil.

Att Enyaq inte har den i dagens bilvärld nästan obligatoriska LED-rampen över hela bakluckan känns nästan lite uppfriskande. Likaså att förarmiljön är betydligt mer ombonad än den avskalade ID.4. I Skodan omges man av en uppbyggd mittkonsol med två plattor för trådlös laddning av mobiltelefoner som har en naturligare placering än i Volkswagen-bilen. Instrumentpanelen är högre, har tjockare stoppning och den lilla skärmen framför ratten är inbyggd i stället för att sitta som skruvad ovanpå rattstängeln. Alla testförare är överens om att Enyaq känns som en lyxigare, mer påkostad och trevligare bil att sitta i än ID.4.

Testbilen är extrautrustad med den 5 700 kronor dyra eljusterbara förarstolen som är värd alla sina pengar. Här sitter alla »



► Med ett grundpris på 566 900 kronor är nya Skoda Enyaq iV 80 testets billigaste bil.





► Enyaq har inledningsvis endast sålts i bakhjulsdrivet utförande. Den fyrhjulsdrivna versionen iV 80x går att beställa och kostar 36 000 kronor mer.



► Påkostad och logisk förarmiljö. Utformningen av luftutsläppen under skärmen gör att det kan bli trångt för höger knä.



► Bakdörrarna är långa och ger ett enkelt insteg till baksätet. Midjelinen är hög, men sikten är ändå bra.



► Ja, paraply får man förstås som vanligt. Men vi tycker bättre om den kombinerade isskrapan/P-skivan.



► Skoda-kupén upplevs luftig och rymlig och man sitter bekvämt på alla platser.





kroppstyper bra och har tillräcklig justermån. Märkligt nog blir det ändå lite trångt för högerknät eftersom mittkonsolen är som bredast just där knät vill vila.

Testbilen är också extraustrustad med samma typ av head up-display med augmented reality-funktioner (AR) som finns i ID.4. Den ingår i Infotainment Plus-paketet för 9 900 kronor. Stora pilar projiceras på vindrutans så att det ser ut som att de svävar i luften framför bilen. Med farthållaren aktiverad markeras också vilken bil framför man "tar rygg på", exakt till vilken nytta är svårt att säga. Men framtid, ja det luktar det i alla fall lite.

**KÖRMÄSSIGT KÄNNS** MEB-plattformen igen. Den Enyaq vi kör heter iV 80, vilket betyder det större av två batterier (77 kilowattimmar användbar kapacitet) och bakhjulsdrift. Den kraftigt bakhjulsdrivna karaktären och den lätta styrningen går inte att ta miste på och effektuttaget på 204 hästkrafter är tillräckligt för att Enyaq ska bli pigg ur startblocken, men inte mer än så. Vid omkörningar måste Enyaq-föraren planera noggrant och kan inte kliva förbi lika obekymrat som förarna i BMW, Mercedes och Volvo.

Även inställningarna för bromsättervining kräver att man tänker till, vilket kan kännas ovanligt för testlaget. Med den lilla växelväljarpucken på mittkonsolen kan man välja ett B-läge som ger mild regenerering vid gasuppsläpp. Inte tillräckligt för så kallad enpedalskörning. Även i det vanliga D-läget kan bilen bromsa vid gasuppsläpp, men bara om en framförvarande bil närmar sig, eller om man närmar sig en korsning eller vägavsnitt med

Vid omkörningar måste Enyaq-föraren planera noggrant och kan inte kliva förbi lika obekymrat som förarna i BMW, Mercedes och Volvo.

#### EN ANDRA ÅSIKT



#### PATRIK LINDGREN OM SKODA ENYAQ

Med vassa attribut och fräsch inredning är Enyaq lätt att gilla och ta till sig. Den bjuder även på ett flertal Skoda-lösningar som andra borde ta efter. Men i det här sällskapet framstår Enyaq som slätstruken. Volvo och Mercedes är, mycket tack vare högre effekt, mer underhållande. BMW likaså. Enyaq däremot är nästan som ett blankt papper, men ack så förnuftig. Har Skoda blivit nya VW? Ni vet, sådär perfekt tillrättalagd och lite tråkig.

lägre hastighet. Man kan också ställa bromsregenereringen i tre steg med paddlarna på ratten, och det är nu det börjar bli krångligt. Om man väljer läge "minus tre" bromsar bilen kraftigt, men så fort man nuddar gasen eller bromsen nollställs inställningen. I Mercedes EQC kan man göra samma sak, men där sparas inställningen tills man väljer något annat eller stänger av bilen.

**VID FÖRSTA** testet av kusinen från Volkswagen rädde vinterväglag, och vinterdäcksförsedda ID.4 slapp undan älgtestet. Därför blir det nu Enyaq som för första gången får visa vad MEB-konstruktionen i det större utförandet går för.

Det börjar bra. Med 68 och senare 70 kilometer i timmen som ingångshastighet inger Enyaq förtroende med bra styrskärpa och effektivt arbetande antisladdsystem. Även i 72 kilometer i timmen går det bra, och Skodan har därmed klarat gränsen för godkänt.

Mer än så blir det inte. Redan i 74 kilometer i timmen klarar fjädringen inte att hålla den tunga bilen stabil, styrningen hinner inte med och antisladdsystemet gör ingenting för att sänka farten. Enyaq klarar ett godkänt resultat, men helt utan extra beröm.

**ENYAQ HAR** en mycket låg angiven förbrukning på 1,52 kilowattimmar per mil. Endast BMW iX3 är i närheten med 1,83 kWh/mil uppmätt i WLTP-körcykeln. Med Skodan kommer vi inte i närheten av den angivna förbrukningen, eller räckvidden för den delen. Beräknat utifrån testförbrukningen på 2,08 kWh/mil blir den verkliga räckvidden 37 mil, att jämföra med angivna 53 mil.

Det kan till viss del kompenseras av att Enyaq visar stabila laddegenskaper. När vi stoppar i Ionity-kabeln i Uppsala går effekten nästan omgående upp till 125 kilowatt, vilket är max för Enyaq iV 80, och håller sig där upp till cirka 70 procent laddnivå innan den börjar trappa ner för att nå den inställda laddgränsen på 80 procent.

I det extra testmomentet "Bagage" går vi igenom exakt hur rymlig Enyaq är (den är en av de absolut rymligaste elbilarna) och för den elbilssugna barnfamiljen borde det inte råda någon tvekan – det är Enyaq man ska ha. Eller ID.4... de är på alla sätt väldigt lika varandra och kostar ungefär lika mycket, plus eller minus någon tusenlapp. Den personliga smaken får avgöra, vi håller dock den påkostade förarmiljön i Enyaq som ett skäl att välja »

## BMW iX3

Av BMW:s rivstart med de avancerade kolfiberbyggna i3 och i8 blev det inte så mycket mer än bara en start. Efter i3, lanserad år 2013, har det pratats mycket om nya, helelektriska modeller från BMW men det är först i år det kommer en.

Därför är det med ett visst mått av besvikelse vi tar emot iX3 i redaktionsgaraget. Är inte det här bara en X3 med annan motor och blå karossdetaljer? Jo, på sätt och vis.

**NÄR VI** hissar upp iX3 på garagelyften och tittar bortom den igensatta grillen och de blå plastbitarna noterar vi främst avsaknaden av saker. Hela undersidan är täckt, där går det inte att se någonting, men under fronthuven finns ett stort plastlock och när vi lyfter på det ser vi... ingenting där heller. Där bensin- eller dieselmotorn sitter i en X3 finns i iX3 bara ett stort tomrum omgärdat av några elektriska komponenter och kylslangar. Man ser rakt ner till hjulupphängningarna och styrservon ligger så blottad att man kan ta på den.

Varför har BMW inte bemödat sig att göra något av utrymmet? Det går att stoppa ner

en större väska där nere, men det är förstås inte att rekommendera. Med lite inklädnad hade BMW däremot kunnat skapa ett frunkutrymme lika stort som det i Tesla-bilarna. Tomrummet där fram gör också att iX3 är rejält baktung. 58 procent av vikten ligger på bakhjulen. Om det kommer en fyrhjulsdriven version av iX3 med en motor även fram är än så länge okänt.

**PÅ FÖRARPLATS** känns nästan allt igen från X3. Men startknappen är blå, och den måste man trycka på för att starta motorn. Det räcker inte att som i Skoda och Volvo placera rumpan

i stolen och sätta foten på bromsen. Efter knapptrycket måste man rycka till i växelspaken och sedan kan man rulla iväg.

Det finns inga paddlar på ratten som kan styra bromskraftåtervinningen, det sköter bilen automatiskt med hjälp av avståndsradarn precis som Skoda Enyaq. Man kan också peta växelspaken ett hack till vänster och välja B-läget som ger väldigt stark regenerering, när gaspedalen släpps bromsas bilen kraftigt och om man inte gör något bromsar den ändå ner till stillastående, precis som i gamla i3.

Av alla bilars sätt att sköta bromskraftåtervinningen föredrar vi BMW:s.

### EN ANDRA ÅSIKT



#### RUBEN BÖRJESSON OM BMW iX3

BMW var tidiga med en riktig elbil. 2011 visades i3. Den utgick från eldrift och var byggd därefter. Nu, 10 år senare, kommer iX3 som inte är en riktig elbil, utan ombyggd från bensin/diesel. Man kan fråga sig varför? Det ger förvånansvärt illa utnyttjade utrymmen. Där bensinmotorn suttit är det bara ett stort hål täckt av ett plastlock. Som bil helt okej, men som elbil ett steg tillbaka för BMW.



► Den njurformade grillen gör just ingenting på iX3. De blå detaljerna signalerar eldrift.



Inbromsningarna känns naturliga och förutsägbara, bilen bromsar precis lika mycket varje gång och man känner förtroende när man kör bara med gaspedalen.

**iX3** är näst efter Enyaq den svagaste bilen i testet. Elmotorn som sitter mellan bakhjulen ger 286 hästkrafter och 400 Nm. Vid acceleration 0–50 eller 0–70 km/h gör det inte så stor skillnad, men iX3 har betydligt bättre omkörningsegenskaper än Enyaq och vid acceleration 70–130 km/h är iX3 faktiskt lika snabb som den dubbelmotoriserade och betydligt effektstarkare Mercedes EQC.

Den kraftigt baktunga konstruktionen ger köregenskaper vi inte riktigt är vana vid hos BMW. Styrkänslan är lätt och i vissa situationer kan det upplevas som att det finns en millisekunds fördröjning mellan styrutslag och kursändring. Känslan förstärks i älgtestet där iX3 blir svårmanövrerad så till den grad att den inte klarar mer än 72 km/h som ingångshastighet. Vanliga X3 klarade 73 km/h vid test 2018, även då "godkänd utan att imponera", men understyrde rejält.

Sittandes i baksätet är det svårt att förstå att iX3 är nästan tio centimeter längre än Enyaq. Benutrymmet är inte riktigt lika bra och märkligt nog finns det en rejält bred kardantunnel i mitten som stör och gör att det känns trångt. Upphöjningen i golvet är ett arv från X3, där kardanaxeln löper genom kupén, men vad som finns där i iX3 vet vi inte. Kanske är det lika tomt som under huven.

**ATT iX3** i grunden inte är konstruerad för att vara en elbil med tunga batterier märks också i hur den rör sig på vägen. Fjädring och stötdämpning är uppstramade för att klara den höga vikten och det ger en onödigt stötig gång som vi inte känner igen från vanliga X3.

På papperet har iX3 svårt att hävda sig i den allt hårdare elbilskonkurrensen. Den är bara bakhjulsdriven, den har ett mindre batteri än sina närmaste konkurrenter och det utan att vara billigare. Snabbladdningseffekten på 150 kilowatt är däremot konkurrenskraftig och det samlade intrycket av iX3 är att den är bättre än summan av sina delar. Inte bäst på något, men en mestadels angenäm elbil. »



► Det finns plats för en stor väska under huven fram. Men utrymmet ska förstås inte användas för bagage.



► Mycket lite skiljer iX3 från X3 interiört. Mycket bra körställning.



► Stora rutor åt alla håll gör BMW-kupén luftigast i gänget. Endast kardantunneln stör i det annars fina baksätet.



► Ett utrymme skräddarsytt för en laddkabel finns under golvet bak.



Det är inte bara den grå färgen som gör EQC elephantlik. Det här är 2,6 ton som kommer farande.

## MERCEDES EQC

Från den inledande laddningen hos Ionity i Uppsala, där vi med viss ironi konstaterar att inte mindre än tre av fyra laddstolpar är i fungerande skick, rör sig testlaget österut, mot kusten och kärnkraftverket Forsmark. Det här är vägar som borde passa Mercedes EQC som hand i handske. Lagom snabba, lagom kurviga och bitvis i tillräckligt dåligt skick för att de förhållandevis simpelt fjädringsutrustade konkurrenternas brister ska avslöjas.

EQC är den enda bilen i testet som är utrustad med luftfjädring, förvisso endast på bakaxeln. Men det hjälper inte. Här och nu upplever vi EQC som en ganska obekvämlig bil. Karossen rör sig mycket framåt och bakåt och även om den grova asfalten filtreras bort effektivt så får alla vägens ojämnheter den stora mercan att rycka till.

**PRECIS SOM** iX3 är EQC i grunden utvecklad som en förbränningsmotorbil (GLC) och man kan misstänka att bussningar och hjulupp-hängningar inte i tillräcklig utsträckning har anpassats för att hantera den extra vikten. När

vi väger testbilarna visar vågen genanta 2 600 kg för Mercedes EQC.

Den elephantlika vikten får tråkiga konsekvenser för dragvikten. EQC får dra förhållandevis tungt för att vara en elbil, 1 800 kg, men totalvikten på hela 2 940 kg begränsar släpvikten till endast 750 kg för oss med B-körkort. Har du BE-behörighet så är det bara att gratulera, då är EQC sannolikt en mycket bra dragbil.

Kraft har den nämligen så att det räcker och blir över. 408 hästkrafter och 760 newtonmeter på alla fyra hjul gör EQC till testets starkaste bil. Men det där riktiga suget vid fullgasacceleration uteblir. Den höga och tunga Mercan är bara näst snabbast till 100 km/h på 5,4 sekunder. Volvo XC40 är dryga halvsekunden snabbare och upplevs också som en betydligt rappare bil.

**NÄR VI** gör det omvända testet, det vill säga mäter bromsprestanda från 100 km/h till 0, ser vi att Mercedes EQC har sämst bromsprestanda. Med 38,2 meters bromssträcka missar

den vår gräns för godkänt med två decimeter – inget att hetsa upp sig över kanske. Men vad beror det på? Testbilen är utrustad med däck som heter Michelin Pilot Sport 4 och är erkänt högpresterande. Bromssträckan kan alltså inte skyllas på däcken, utan snarare på ABS-systemet som inte arbetar rätt.

**EQC ÄR** inte bara tyngst, utan också längst i testet. Det märks tyvärr inte interiört. Baksätetrymmet är mediokert och märkligt nog känns den trång även i framstolarna. Långa förare har svårt att hitta en bra körställning utan att sitta med för böjda ben och med huvudet för nära taket. Man sitter lite bättre än i XC40, men inte mycket.

Karosstorleken till trots är EQC dessutom svårlastad. Mätt i antal lädliter är den rymligare än Volvo XC40, men utformningen på bagageutrymmet gör att den faktiska lastförmågan är sämre. Värt att tänka på är också den ovanligt låga höjden under insynsskyddet. Det är bara 41 centimeter mellan golv och insynsskydd, en hel decimeter lägre än i Skoda Enyaq.





► EQC har inte den senaste utgåvan av Mercedes infotainmentsystem.



► EQC är märkligt nog trång både i fram- och baksäte. Mercedes ska dock ha plus för låg ljudnivå.



► Under lastgolvet finns ett stort och praktiskt extrautrymme för laddkablar och, som här, skräp.

**INTE BARA** störst och tyngst, utan även törstigast. Under teststräckan drar EQC 2,49 kWh/mil och beräknat på batteriets nettokapacitet ger det en räckvidd på 32 mil, vilket är jämförbart med Volvo XC40 som har fem kilowattimmar mindre nettolagringskapacitet. Mercedes EQC var tillsammans med Audi e-tron en av de första eldrivna suvarna i den här storleksklassen och i dag, bara två år efter lanseringen, har den redan blivit ifrånsprungen när det gäller räckvidd. Det rör sig snabbt i elbilsmatchen!

Detsamma kan till viss del sägas om laddningsegenskaperna. EQC har 110 kilowatt som max laddeffekt, vilket är sämre än konkurrenterna. Till dess försvar ska sägas att den direkt vid laddningens start går upp till maxeffekten och håller sig där under nästan hela laddsessionen. Från 20 till 80 procent laddnivå tar det några minuter längre för EQC än för övriga, men man ska komma ihåg att det kan variera och att faktorer som omgivningstemperatur, batteripaketets temperatur och förmodligen även den specifika laddstolpens dagsform och humör spelar in. »

## EN ANDRA ÅSIKT



### JAN-ERIK BERGGREN OM MERCEDES EQC

Jag har höga förväntningar på Mercedes elbilar men det är bara att erkänna att det här inte blev så bra. Det behövs en helt egen plattform för att få till utrymme och bra köregenskaper. EQC är mest tung och otymplig utan några tydliga fördelar jämfört med konkurrenterna. Inte ens komfort och interiördesign kan mäta sig med de bästa i klassen. Nej, det här är en besvärlig parentes i Mercedes elbilsutveckling.



► Baksätets säkerhetsbälten kan spännas fast för att inte hänga och slänga när de inte används.



► EQC har testets lägsta maximala laddningseffekt – 110 kilowatt.

## VOLVO XC40

Volvon går in i den här kampen under namnet XC40 Recharge P8 AWD Pure Electric. Men mitt under brinnande test får Volvo för sig att ändra modellnamnet till XC40 Recharge Twin Motor, med utrustningsnivån som heter Plus. Orsaken till namnbytet är lanseringen av den billigare, framhjulsdrivna versionen XC40 Recharge Single Motor.

Hur trötta vi än är på att Volvo byter modellbeteckningar mitt i en modells livscykel (kommer ni ihåg skiftet från T4, T5 och D4 till B4, B5 och så vidare?) så är det välkommet att XC40 kommer i ett eldrivet utförande med lägre pris. En tvåhjulsdreven el-XC40 med lägre prislapp är precis vad vi har efterfrågat.

**SÅ SÄRSKILT** lågt är priset dock inte, grundpriset för den framhjulsdrivna versionen med samma batteristorlek som Twin Motor-bilen är 529 900 kronor. Bilen vi kör, den dubbelmotoriserade, fyrhjulsdrivna XC40 Recharge Twin Motor, kostar hela 674 900 kronor.

För bara 16 000 kronor mer kan man köpa en Tesla Model 3 Performance som är betydligt snabbare, har längre räckvidd och bättre laddegenskaper. Det är ett förhållande som kan vara förklaringen till att Teslan säljer långt bättre än Volvon i Sverige.

Att gå från konkurrentbilarna till Volvon är verkligen att byta till en mindre bil. Man sitter trängre på förarplats och har mycket sämre justermån på ratt och stol. Även i baksätet och bagageutrymmet märks det mindre omfånget, men XC40 upplevs trots det som rymligare interiört än Mercedes EQC.

Volvos första elbil är snabb, det ska vi ge den. En fullgasacceleration skjuter iväg den lilla pastellgröna elbilen så att man trycks mot ryggstödet, men resten av bilen hänger inte riktigt med. Karossen känns hög och tung och den kvicka känslan under acceleration är som bortblåst när man måste bromsa. Trots den tunga känslan har XC40 högpresterande bromsar, 35,5 meters bromssträcka från 100 km/h är ett bra resultat.

**XC40 RECHARGE** är den första Volvon som använder Googles operativsystem Android

Automotive. Det ger fördelen att man får in navigering via Google Maps i instrumenteringen framför ratten, och Google Maps är bättre än alla bilvärldens egenutvecklade navigeringsfunktioner. Nackdelen för Iphone-användare är att Carplay inte finns.

Menysystemet i pekskärmen har en helt annan uppbyggnad än det gamla Sensus-systemet och i grunden tycker vi att det är logiskt, med undantag för vissa dumheter. Det är till exempel onödigt krångligt att man måste in i pekskärmen för att ställa in enpedalsläget som gör att bilen bromsar när man släpper gaspedalen. Det borde gå att ställa in med växelspaken, som på laddhybriderna.

**EN ÄNNU** större dumhet är att Volvo envisas med att inte visa beräknad räckvidd. Man ser bara återstående laddprocent och Volvos argument har vid tidigare klagomål varit att räckvidden är kraftigt beroende av körsättet. Vi tycker inte att det håller, färddatorer har alltid visat beräknad räckvidd och att bara se procenten ger inte samma trygghet och möjlighet till planering som att se räckvidden i kilometer. Om man inte känner bilen och vet ungefär hur mycket den förbrukar är det omöjligt att ha en uppfattning om hur långt man kommer på 47 procent.

Tyvänn kommer man inte särskilt långt. Den angivna räckvidden är 42 mil, men hur Volvo har kommit fram till den siffran är svårt att förstå. Vid våra mätningar drar XC40 2,37 kWh/mil och beräknat på batteriets lagringskapacitet på 75 kilowattimmar blir räckvidden knappt 32 mil vilket, till Volvos försvar, inte är så mycket sämre än konkurrenterna.

**VOLVOS HÖGA** prislapp går bara att försvara med den höga prestandan. I XC40 får man en liten eldriven suv som är sportbilssnabb, men vill kunderna verkligen ha det när bilen i övrigt inte hänger med? Vi tror inte det. XC40 saknar alla de sportegenskaper som den lika snabba släktingen Polestar 2 har. Att bilen också på flera sätt både ser ut och känns som en vanlig XC40 gör priset än svårare att motivera och förstå. »



► Varje utrymme i XC40 är utnyttjat för smart förvaring.



► Nej, man behöver inte taklucka. XC40 har en väldigt bra 360-kamera som hjälper vid parkering.



### EN ANDRA ÅSIKT



#### MARCUS ENGSTRÖM OM VOLVO XC40

Det här är beviset för att det blir bättre om man INTE bygger elbilar av befintliga fossilbilar. Särskilt inte av fyrkantiga fossilbilar, trots att det är just såna som just jag tycker om. Orden "praktisk" och "räckvidd" går nämligen inte hand i hand. Köp en kilformad elbil i stället så kommer du längre per laddning. Jag lovar.





► Endast den igenplastade grillen skiljer XC40 i eldrivet utförande från en vanlig XC40.



► Här ser det ut som vanligt i XC40, men elversionen har ett helt annat menysystem och annan utformning av skärmen framför ratten.



► XC40 Recharge Twin Engine är testets snabbaste bil. 0-100 km/h går på 4,9 sekunder.



## EXTRA TESTMOMENT: BAGAGEUTRYMME

### BMW iX3

Lastgolvet blir nästan helt plant när baksätessryggarna fälls. Tredelat baksäte som kan fällas via reglage från bagageutrymmet. Under lastgolvet finns ett litet stuvutrymme för en laddkabel. Insynsskyddet är lätt att ta loss, när man väl efter långt letande och fuskläkning i instruktionsboken har hittat den helt omärkta knappen man måste trycka på. Höjd under insynsskydd: 47 centimeter.

### Mercedes EQC

Lastgolvet blir nästan helt plant när baksätessryggarna fälls, vilket kan göras i tre delar. Reglage för fällning från bagageutrymmet finns. Under lastgolvet finns ett stort utrymme för laddkablar och andra småsaker. Bara 41 cm under insynsskyddet. Lasthöjden är för dålig, det ryms bara två backar i höjd och då blir lastegenskaperna begränsade.

### Skoda Enyaq

Djupt fack under golvet där laddkablarna kan stuvas undan. 50 cm höjd under insynsskyddet. Packat med smarta grejer, fyra utfällbara kroker, sex riktiga lastöglor, 12 V-uttag och reglage för fjärrfällning. Men var är ficklampan? Insynsskyddet får faktiskt plats under golvet. När baksätessryggarna fälls blir det en rejäl backe, och en liten tröskel, som delar upp utrymmet i två delar och det kommer man inte ifrån. Tvådelat baksäte med stor genomlastningslucka.

### Volvo XC40

Endast tvådelat baksäte med liten genomlastningslucka, som vanligt hos Volvo. Ett stort extrautrymme under lastgolvet där laddkablarna ryms och det är troligtvis där de kommer att hamna, inte i frunken framtill som är krångligare att komma åt. Höjden under det bulliga insynsskyddet varierar mellan 44-47 cm.



## EXTRA TESTMOMENT: BAKSÄTE

### BMW iX3

Lite bättre benutrymme än i Mercedes och väldigt bra utrymme för fötterna under framstolen. Stora sidorutor ger luftig känsla i baksätet. Mycket bra takhöjd trots glastak. Ganska låg, men rejält bred kardantunnel som stör mittplatsen där man sitter högt och har väldigt dålig takhöjd. På ytterplatserna räcker takhöjden precis. Mörkare, instängd känsla än i Enyaq. Ingen stolsvärme, men dubbla USB-C och ett 12-voltsuttag.

### Mercedes EQC

Mycket sämre benutrymme än i Enyaq, men lite högre utrymme för fötterna under stolen framför. En rejäl kardantunnel som stör mittplatsen där man sitter högt och har väldigt dålig takhöjd. På ytterplatserna räcker takhöjden precis. Mörkare, instängd känsla än i Enyaq. Ingen stolsvärme, men dubbla USB-C och ett 12-voltsuttag.

### Skoda Enyaq


Stora sidorutor ger bra sikt utåt och man ser bra framåt över framstolarna. Mycket bra benutrymme, och fötterna får plats under stolen framför, men det är på håret. Ingen kardantunnel alls som stör. Bra takhöjd tack vare urgröpfung precis där man har huvudet, men på mittplatsen sitter man högre och där räcker inte takhöjden. Stolsvärme och dubbla USB-C-uttag. Mjuka baksidor på framstolarna.

### Volvo XC40

Väldigt bra benutrymme och generöst fotutrymme under framstolen. Men ryggestödets baksida är stenhård i nederkant och man slår i smalbenen. Sittdynan ger marginellt stöd och är inte lika bekväm som i övriga, men ryggestödsvinkeln är okej. Högt kardantunnel stör på mittplatsen.







► Skoda Enyaq är den uppenbart mest lastvänliga elbilen i gänget, utan att vara störst utvändigt.





► Elbilar med traditionella motorhuvar - är det verkligen framtiden?

## SAMMANFATTNING

Volkswagen-koncernens massiva elbillsatsning tycks ha träffat rätt. Både ID.3 och ID.4 rusade snabbt upp till toppen av försäljningsstatistiken och Skoda Enyaq har inte fått en så mycket sämre start. Detta trots att varken Volkswagen eller Skoda ännu har hunnit få ut de starkare och fyrhjuldrivna versionerna. En elbil måste tydligen inte vara fyrhjuldriven och blixtrande snabb för att gå hem hos köparna.

Vi ska inte försöka låtsas som att det inte är trevligt med den prestanda som Mercedes EQC och Volvo XC40 Recharge Twin Motor ger, snabba omkörningsegenskaper och klippstabila köregenskaper på de flesta underlag upp-

Varför BMW iX3 ska ha ett 200 000 kronor högre grundpris än Skoda Enyaq kan vi inte förstå.

skattas. Men är det värt merkostnaden? Nej, vi tror att de flesta som är sugna på en eldriven Volvo XC40 gärna skulle avvara några hästkrafter i utbyte mot att priset blir lägre. Helst väldigt mycket lägre. Vill du köra fort med din elbil så är EQC och XC40 bra val, men högt pris och begränsade innerutrymmen sätter stopp för dem i den här jämförelsen.

**BMW iX3** är den stora överraskningen i testet. Trots att fossilbilsarvet lyser igenom tydligt är iX3 en kompetent elbil med hyfsad räckvidd, bra laddegenskaper och fullt tillräckliga prestanda. Men den hade kunnat vara bättre. Att åka runt med ett stort tomrum framför kupén och en skrymmande kardantunnel som helt i onödan gör baksätet obekvämt känns dumt, likaså att fjädringskomforten inte är bättre.

Det finns framför allt ingenting som motiverar det höga priset. Varför iX3 ska ha ett 200 000 kronor högre grundpris än Skoda Enyaq kan vi inte förstå. Den tjeckiska elbilen är bekvämare, rymligare och smartare utformad. Enyaq är den bästa bilen i det här testet, kanske också den bästa elbilen just nu. ●



► Dagens voluminösa familjebilar är inte anpassade för folkhemmets garagelängor. Trångt var det här!

## ...ATT PRIVATLEASA DÅ?

### BMW iX3

iX3 Charged Edition kostar från 7 595 kronor per månad och då ingår 1 000 mil per år. Om man vill köra 2 000 mil per år kostar det 8 798 kronor per månad. Service upp till 4 000 mil ingår i kostnaden. Försäkring ingår inte men kan tecknas genom BMW för 865 kronor per månad.

### Mercedes EQC

EQC kostar från 6 940 kronor per månad om man kör 1 000 mil per år. För 8 695 kronor per månad får man köra 2 000 mil per år, men priset varierar på olika platser på Mercedes hemsida. På ett annat ställe redovisas en månadskostnad på 9 439 kronor. Försäkring ingår inte.

### Skoda Enyaq

Enyaq iV 80 kostar från 5 295 kronor per månad för 1 000 mil per år. För 2 000 mil per år får man betala 5 879 kronor per månad. Service ingår under avtalsperioden på tre år. Försäkring ingår inte.

### Volvo XC40

XC40 Recharge Twin Motor Plus kostar 7 390 kronor per månad. Då ingår 1 000 mil per år. För 400 kronor mer per månad får man köra 2 000 mil per år. Om man vill ha 3 i stället för 36 månaders bindningstid är månadskostnaden 8 690 kronor.







## TEKNISKA DATA

### BMW iX3 Charged

Pris: 769 000 kr. • Övriga versioner: Charged Plus 839 900 kr.



58% Viktfördelning 42%

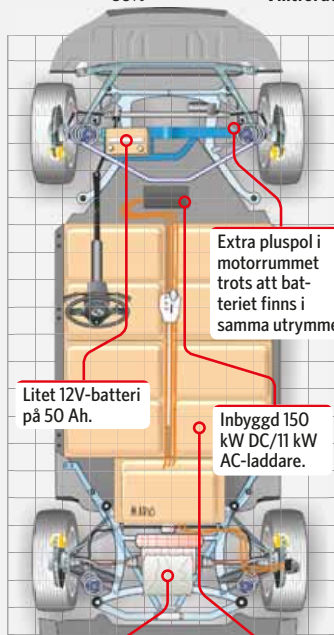


ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKU

Extra pluspol i motorrummet trots att batteriet finns i samma utrymme.

Litet 12V-batteri på 50 Ah.

Inbyggd 150 kW DC/11 kW AC-laddare.

210 kW elmotor driver bakhjulen.

Vätskekyllt litiumjonbatteri på 80 kWh.

**Motor:** Drivmedel: El. Max effekt 286 hk (210 kW), vridmoment 400 Nm, batterityp litiumjon, 80 kWh brutto, 74 kWh netto. Max laddeffekt 150 kW (DC), 11 kW (AC). Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motor bak, bak-hjulsdrift. Enväxlad reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotor driven servo. 3,0 rattvarv. Vändcirkel 12,1 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 245/50 R19. Punkteringslaggningskit.

### UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

|                            |                |                             |                |
|----------------------------|----------------|-----------------------------|----------------|
| Adaptiv stötdämpning       | ●              | Over the air-uppdatering    | ○              |
| Automatiskt helljus        | ●              | Apple CarPlay/Android Auto  | ●/●            |
| Automatisk parkeringshjälp | Charged Plus   | Klimatanläggning            | ●              |
| Automatlåda/antal växlar   | ●              | LED/Adaptiv LED             | ●/Charged Plus |
| Backkamera/360°            | ●/Charged Plus | Läderklädsel                | Charged Plus   |
| Backstartsassistans        | ●              | Metalliclack                | ●              |
| Digitalt mätarkluster      | ●              | Navigation                  | ●              |
| Dragkrok                   | 12 400         | Nivåreglering               | ○              |
| Elbaklucka                 | ●              | Nyckellöst system           | Charged Plus   |
| Elfönsterhissar fram/bak   | ●/●            | Nyckel i mobiltelefon       | Charged Plus   |
| Eljusterbara stolar        | ●              | Parkerings- Bak             | ○              |
| Elvärm baksäte             | ○              | sensor Bak och fram         | ●              |
| Farthållare/adaptiv        | ●/●            | Parkeringsvärmare           | ○              |
| Fyrhjulstyrning            | ○              | Regnsensor                  | ●              |
| Genomlastningslucka        | 40/20/40       | Rattvärme                   | ○              |
| Head-up display            | Charged Plus   | Ställbar ratt höjd/längsled | ●              |
| Höj/sänkbar passagerarstol | ●              | Panoramatak                 | ●              |
| Infotainmentskärm, tum     | 10,25          | Trådlös mobiladdning        | ●              |

UTRUSTNINGSPAKET Finns ej.

GARANTIER Nybil: 2 år. • Rostgaranti: 12 år. • Vagnskada: 3 år. •

Lackgaranti: 3 år. • Batteri: 8 år/16 000 mil.

## TEKNISKA DATA

### Mercedes EQC 400 4Matic

Pris: 770 000 kr. • Övriga versioner: AMG Line 825 000 kr.



53% Viktfördelning 47%

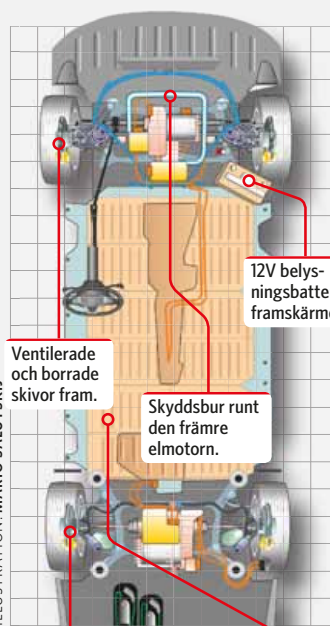


ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKU

12V belysningsbatteri i framskärmen.

Ventilerade och borrade skivor fram.

Skyddsbur runt den främre elmotorn.

Luftfjädring bak.

405V litiumjonbatteri på 80 kWh.

**Motor:** Drivmedel: El. Elmotor fram: i.u., Elmotor bak: i.u. Total effekt 408 hk (300 kW), 760 Nm. Batterityp litiumjon, 85 kWh brutto, 80 kWh netto. Max laddeffekt 110 kW (DC), 11 kW (AC). Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motor fram och bak, fyrhjulsdraft. Enväxlad reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram, luftfjädring bak, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak: Multilänkaxel med 5 tvärställda länkar per sida.

**Styrning:** Elmotor driven servo. 2,3 rattvarv. Vändcirkel 11,8 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 7,5 tum, bak 8 tum. Däck fram 235/55 R19, bak 255/50 R19. Punkteringslaggningskit.

### UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

|                            |          |                             |          |
|----------------------------|----------|-----------------------------|----------|
| Adaptiv stötdämpning       | ○        | Over the air-uppdatering    | ○        |
| Automatiskt helljus        | ●        | Apple CarPlay/Android Auto  | 4 050    |
| Automatisk parkeringshjälp | ●        | Klimatanläggning            | ●        |
| Automatlåda/antal växlar   | ●        | LED/Adaptiv LED             | ●/●      |
| Backkamera/360°            | ●/5 300  | Läderklädsel                | 16 300   |
| Backstartsassistans        | ●        | Metalliclack                | 9 000    |
| Digitalt mätarkluster      | ●        | Navigation                  | ●        |
| Dragkrok                   | 11 00    | Nivåreglering               | ○        |
| Elbaklucka                 | ●        | Nyckellöst system           | ●        |
| Elfönsterhissar fram/bak   | ●/●      | Nyckel i mobiltelefon       | ○        |
| Eljusterbara stolar        | 12 700   | Parkerings- Bak             | ○        |
| Elvärm baksäte             | 3 750    | sensor Bak och fram         | ●        |
| Farthållare/adaptiv        | ●/●      | Parkeringsvärmare           | ●        |
| Fyrhjulstyrning            | ○        | Regnsensor                  | ●        |
| Genomlastningslucka        | 40/20/40 | Rattvärme                   | 3 000    |
| Head-up display            | ●        | Ställbar ratt höjd/längsled | ●        |
| Höj/sänkbar passagerarstol | ●        | Taklucka/panoramatak        | 12 100/○ |
| Infotainmentskärm, tum     | 10,25    | Trådlös mobiladdning        | 2 300    |

UTRUSTNINGSPAKET Premiumpaket 30 000 kr, Premiumpaket Plus 55 000 kr. Förarsistentpaket 12 900 kr

GARANTIER Nybil: 2 år. • Rostgaranti: 30 år. • Vagnskada: 3 år. •

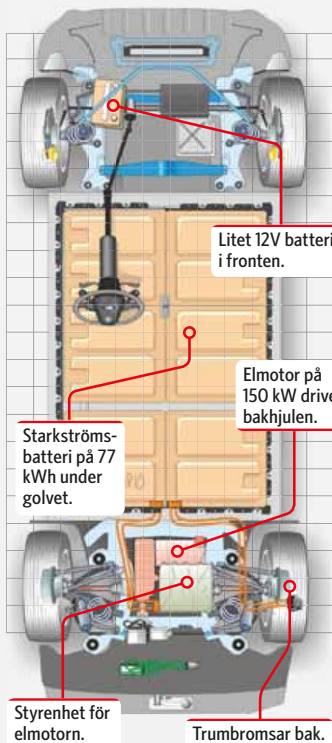
Lackgaranti: 3 år. • Batteri: 8 år/16 000 mil.



## TEKNISKA DATA

### Skoda Enyaq iV 80

**Pris:** 566 900 kr. **Övriga versioner:** iV 60 479 800 kr, iV 60 Sportline 509 800 kr, iV 80 Sportline 584 700 kr.



**Motor:** Drivmedel: El. Max effekt 204 hk (150 kW), vridmoment 310 Nm. Batterityp litiumjon, 82 kWh brutto, 77 kWh netto. Max laddeffekt 125\* kW (DC), 11 kW (AC). Värmepump.  
**Kraftöverföring:** Motor bak, bakhjulsdrift. Enväxlad reduktionslåda.  
**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangel-länk. Bak multilänkaxel.  
**Styrning:** Elmotordriven servo, 2,6 rattvarv. Vändcirkel 9,3 meter.  
**Bromsar:** Ventilerade skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.  
**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,0 tum, däck fram 235/55 R19, bak 255/50 R19. Punkteringslagningsskit. \*Standard från modellår 2022.

| UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr) |         |                             |        |
|---|---------|-----------------------------|--------|
| Adaptiv stötdämpning  | 13 700  | Over the air-uppdatering    | ●      |
| Automatiskt helljus   | ●       | Apple CarPlay/Android Auto  | ●/●    |
| Automatisk parkeringshjälp  | ●       | Klimatanläggning            | ●      |
| Automatläda/antal växlar  | ●       | LED/Adaptiv LED             | ●/●    |
| Backkamera/360°   | ●/3 900 | Läderklädsel                | 19 900 |
| Backstartsassistans   | ●       | Metallclack                 | ●      |
| Digitalt mätarkluster   | ●       | Navigation                  | 8 500  |
| Dragkrok  | 10 900  | Nivåreglering               | ○      |
| Elbaklucka  | 6 700   | Nyckellöst system           | ●      |
| Elfönsterhissar fram/bak  | ●/●     | Nyckel i mobiltelefon       | ●/○    |
| Eljusterbara stolar   | 5 700   | Parkerings- Bak             | ○      |
| Elvärmat baksäte  | 4 200   | sensor Bak och fram         | ●      |
| Farthållare/adaptiv   | ●/●     | Parkeringsvärmare           | ●      |
| Fyrhjulsstyrning  | ○       | Regnsensor                  | ●      |
| Genomlastningslucka   | ●       | Rattvärme                   | ●      |
| Head-up display   | 17 900* | Ställbar ratt höjd/längsled | ●/●    |
| Höj/sänkbar passagerarstol  | ●       | Panoramatak                 | 10 500 |
| Infotainmentskärm, tum  | 13      | Trådlös mobilladdning       | ●      |

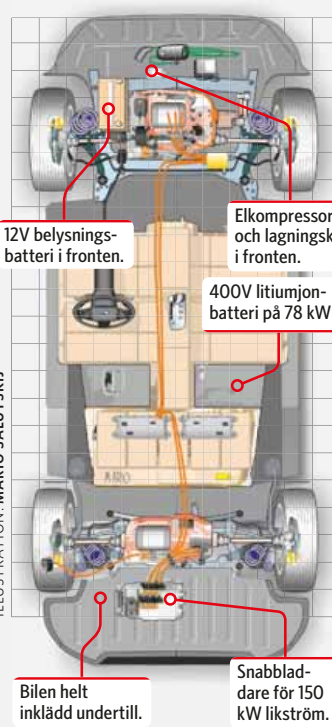
**UTRUSTNINGSPAKET** \*Infotainment Plus 17 900 kr.

**GARANTIER** Nybil: 3 år. **Rostgaranti:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lackgaranti:** 3 år. **Batteri:** 8 år/16 000 mil.

## TEKNISKA DATA

### Volvo XC40 Recharge Twin Motor Plus

**Pris:** 674 900 kr. **Övriga versioner:** XC40 Recharge Single Motor 529 900 kr.



**Motor:** Drivmedel: Elmotor fram: 204 hk (150 kW), 330 Nm. Elmotor bak 204 hk (150 kW) 330 Nm. Total effekt: 408 hk (300 kW), 660 Nm. Batterityp litiumjon, 78 kWh brutto, 75 kWh netto. Max laddeffekt 150 kW (DC), 11 kW (AC). Värmepump.  
**Kraftöverföring:** Motor fram och bak, fyrhjulsdrift. Enväxlad reduktionslåda.  
**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkararm och 3 tvärställda länkararmar per sida.  
**Styrning:** Elmotordriven servo, 2,7 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.  
**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.  
**Hjul:** Lättmetallfälg. Fram fälgbredd 7,5 tum, däck 235/50 R19. Bak fälgbredd 8,5 tum, däck 255/45 R19. Punkteringslagningsskit.

| UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr) |           |                             |        |
|---|-----------|-----------------------------|--------|
| Adaptiv stötdämpning  | ○         | Over the air-uppdatering    | ●      |
| Automatiskt helljus   | ●         | Apple CarPlay/Android Auto  | ○/●    |
| Automatisk parkeringshjälp  | ○         | Klimatanläggning            | ●      |
| Automatläda/antal växlar  | ●         | LED/Adaptiv LED             | ●/●    |
| Backkamera/360°   | ●/50 000* | Läderklädsel                | ●      |
| Backstartsassistans   | ●         | Metallclack                 | 6 900  |
| Digitalt mätarkluster   | ●         | Navigation                  | ○      |
| Dragkrok  | 11 900    | Nivåreglering               | ○      |
| Elbaklucka  | ●         | Nyckellöst system           | ●      |
| Elfönsterhissar fram/bak  | ●/●       | Nyckel i mobiltelefon       | ●/○    |
| Eljusterbara stolar   | ●         | Parkerings- Bak             | ○      |
| Elvärmat baksäte  | ●         | sensor Bak och fram         | ●      |
| Farthållare/adaptiv   | ●/●       | Parkeringsvärmare           | ●      |
| Fyrhjulsstyrning  | ○         | Regnsensor                  | ●      |
| Genomlastningslucka   | ●         | Rattvärme                   | ●      |
| Head-up display   | ○         | Ställbar ratt höjd/längsled | ●/●    |
| Höj/sänkbar passagerarstol  | ●         | Panoramatak                 | 13 900 |
| Infotainmentskärm, tum  | 9         | Trådlös mobilladdning       | ●      |

**UTRUSTNINGSPAKET** \*Ingår i utrustningsnivån Pro.

**GARANTIER** Nybil: 2 år. **Rostgaranti:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lackgaranti:** 2 år. **Batteri:** 8 år/16 000 mil.

## UTRYMMEN OCH VIKT

### MÅTT OCH VIKT

#### BMW

**MÅTT & VIKT (CM/KG)** Axelvstånd: 286. • Längd: 473. • Bredd: 189. • Höjd: 167. • Spårvidd fram/bak: 160/162. • Markfrigång: 18. • Tjänstevikt: 2 312. • Maxlast: 413. • Verklig vikt: 2 290. • Verklig maxlast: 435. • Taklast: 75. • Totalvikt: 2 725. • Släpvikt: 750. • Tank: -. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 510-1 560 liter.

#### Mercedes

**MÅTT & VIKT (CM/KG)** Axelvstånd: 287. • Längd: 476. • Bredd: 188. • Höjd: 162. • Spårvidd fram/bak: 162/162. • Markfrigång: 13. • Tjänstevikt: 2 586. • Maxlast: 354. • Verklig vikt: 2 610. • Verklig maxlast: 330. • Taklast: 75. • Totalvikt: 2 940. • Släpvikt: 1 800 (B-kort 750, B-96-kort 1 310). • Tank: -. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 560-1 460 liter.

#### Skoda

**MÅTT & VIKT (CM/KG)** Axelvstånd: 276. • Längd: 465. • Bredd: 188. • Höjd: 162. • Spårvidd fram/bak: 159/157. • Markfrigång: 19. • Tjänstevikt: 2 245. • Maxlast: 413. • Verklig vikt: 2 260. • Verklig maxlast: 398. • Taklast: 75. • Totalvikt: 2 658. • Släpvikt: 1 000 (B-kort 842). • Tank: -. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 585-1 710 liter.

#### Volvo

**MÅTT & VIKT (CM/KG)** Axelvstånd: 270. • Längd: 443. • Bredd: 187. • Höjd: 165. • Spårvidd fram/bak: 160/163. • Markfrigång: 18. • Tjänstevikt: 2 268. • Maxlast: 382. • Verklig vikt: 2 290. • Verklig maxlast: 360. • Taklast: 75. • Totalvikt: 2 650. • Släpvikt: 1 500 (B-kort 850, B-96-kort 1 500). • Tank: -. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 414-1 290 liter (+31 liter i främre utrymmet).

### BAGAGEUTRYMME

#### Mått

|                          | BMW | Mercedes | Skoda | Volvo |
|--------------------------|-----|----------|-------|-------|
| 1 Höjd                   | 78  | 65       | 73    | 88    |
| 2 Bredd mellan hjulhus   | 110 | 110      | 99    | 101   |
| 3 Djup                   | 91  | 101      | 93    | 89    |
| 4 Djup med nedfällt säte | 174 | 185      | 180   | 163   |
| 5 Lasttröskel            | 71  | 76       | 70    | 74    |
| 6 Höjd under baklucka    | 188 | 195      | 191   | 190   |
| 7 Antal läskbackar       | 33  | 30       | 34    | 31    |

### KUPÉMÅTT

#### Mått

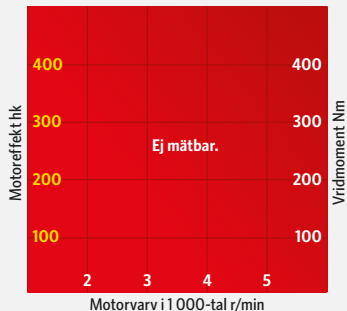
|                            | BMW   | Mercedes | Skoda | Volvo |
|----------------------------|-------|----------|-------|-------|
| 1 Längsta benutrymme fram  | 61    | 66       | 64    | 62    |
| 2 Kortaste benutrymme fram | 39    | 44       | 40    | 35    |
| 3 Dynans längd fram        | 52-56 | 50-56    | 50    | 49-54 |
| 4 Takhöjd fram             | 101   | 99       | 101   | 98    |
| 5 Bredd axelhöjd           | 136   | 146      | 136   | 143   |
| 6 Kortaste benutrymme bak  | 16    | 10       | 17    | 16    |
| 7 Dynans längd bak         | 46    | 46       | 48    | 46    |
| 8 Takhöjd bak              | 95    | 94       | 96    | 93    |
| 9 Bredd axelhöjd bak       | 142   | 141      | 138   | 139   |

Vi effekt- och bränslemäter, samt accelerationstestar alla bilar själva!

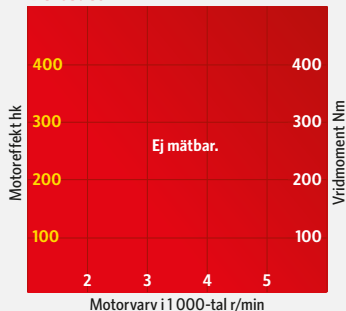
## PRESTANDA

### VERKLIG MOTOREFFEKT

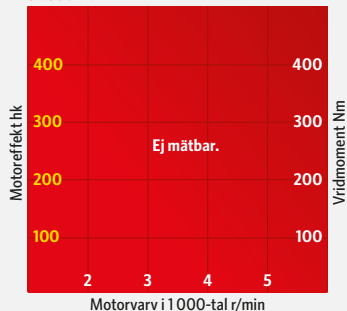
#### BMW



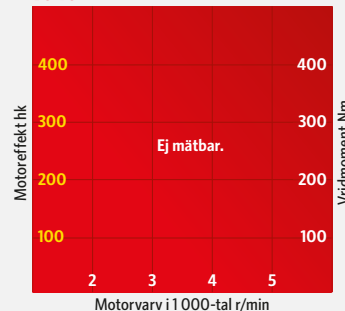
#### Mercedes



#### Skoda



#### Volvo



### ACCELERATIONSTEST

#### Acceleration genom växlar (sek)

|                                | BMW  | Mercedes | Skoda | Volvo |
|--------------------------------|------|----------|-------|-------|
| 0-50 km/h                      | 2,9  | 2,2      | 3,4   | 2,1   |
| 0-70 km/h                      | 4,1  | 3,1      | 5,0   | 3,0   |
| 0-100 km/h                     | 6,6  | 5,4      | 8,0   | 4,8   |
| 0-100 km/h enligt tillverkaren | 6,8  | 5,1      | 8,5   | 4,9   |
| 0-130 km/h                     | 10,3 | 9,3      | 14,2  | 7,5   |
| 0-160 km/h                     | 15,7 | 16,0     | 23,1  | 11,3  |

|                              | BMW  | Mercedes | Skoda | Volvo |
|------------------------------|------|----------|-------|-------|
| 0-201 meter                  | 9,8  | 9,0      | 10,8  | 8,6   |
| 0-402 meter                  | 14,8 | 14,1     | 16,5  | 13,2  |
| Sluthastighet vid 402 m      | 155  | 153      | 139   | 172   |
| Omkörning 70-130 km/h        | 6,2  | 6,2      | 9,2   | 4,5   |
| Toppfart                     | 180  | 180      | 160   | 181   |
| Toppfart enligt tillverkaren | 180  | 180      | 160   | 180   |



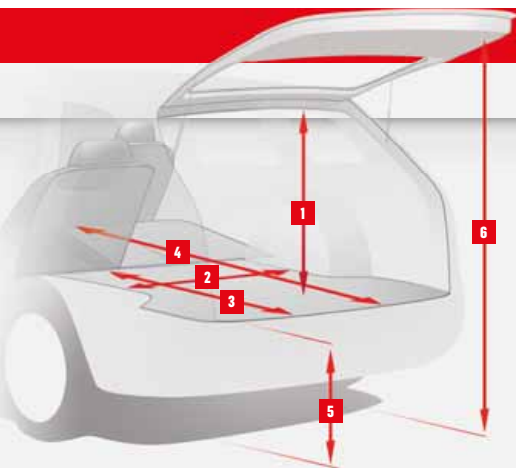
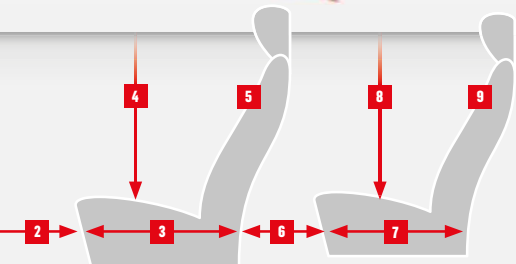


ILLUSTRATION: ERIK ANDRÉN



► **Kommentar:** Sett till rena centimeter är Skoda Enyaq inte uppenbart den rymligaste bilen, men det är så den upplevs. Bäst baksäte och rymligast bagageutrymme.

## BRÄNSLEFÖRBRUKNING



! Teknikens Värld har sedan 2007 en egen testmetod för att mäta bränsleförbrukning, ett test vi kallar för Sverigecykeln som utförs på en så kallad rullande landsväg. På [www.teknikensvarld.se/sverigecykeln](http://www.teknikensvarld.se/sverigecykeln) hittar du allt du vill veta om testmetoden.

|                 | WLTP-körcykeln<br>(Tillverkarens<br>uppgifter) | Differens<br>mellan               |  |
|-----------------|--|-----------------------------------|--|
|                 |  | Sverigecykeln                     | EU-cykeln och<br>Sverigecykeln           |
| <b>BMW</b>      | 1,85 kWh/mil                                   | <b>Ej mätbar</b>                  | <b>2,00 kWh/mil</b> <b>+0,15 kWh/mil</b> |
| <b>Mercedes</b> | 2,23 kWh/mil                                   | <b>Ej mätbar</b>                  | <b>2,49 kWh/mil</b> <b>+0,26 kWh/mil</b> |
| <b>Skoda</b>    | 1,52 kWh/mil                                   | <b>Ej mätbar</b>                  | <b>2,08 kWh/mil</b> <b>+0,56 kWh/mil</b> |
| <b>Volvo</b>    | 2,42 kWh/mil                                   | <b>Ej mätbar</b>                  | <b>2,37 kWh/mil</b> <b>-0,05 kWh/mil</b> |
|                 |  | <b>Teknikens Världs testvärde</b> |  |

► **Kommentar:** Volvo är den enda bilen som klarar att leva upp till deklarerad förbrukning, med råge. Men så har Volvo också klart högst angiven förbrukning vid blandad körning.

## EKONOMI

### PRISER

|                             | BMW            | Mercedes       | Skoda          | Volvo          |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Pris efter bonus</b>     | <b>699 000</b> | <b>700 000</b> | <b>496 900</b> | <b>604 900</b> |
| Förmånsvärde per år, brutto | 67 457         | 81 881         | 59 495         | 74 950         |
| Pris efter ett år           | 562 600        | 595 600        | 389 700        | 522 700        |
| Pris efter två år           | 501 100        | 531 100        | 343 500        | 474 600        |
| Pris efter tre år           | 448 200        | 473 300        | 308 800        | 432 000        |
| Skatt/skatt efter 3 år      | 360/360        | 360/360        | 360/360        | 360/360        |

### RESERVDELAR, ARBETE OCH SERVICE

| Reservdelar och arbete             | BMW         | Mercedes    | Skoda   | Volvo       |
|------------------------------------|-------------|-------------|---------|-------------|
| Bromsklossar Pris                  | 3 294       | 2 963       | 1 983   | 1 345       |
| fram (par) Arbetskostnad           | i.u.        | 2 010       | 1 900   | 1 995       |
| Bromsskivor Pris                   | 7 003/4 093 | 4 480/3 600 | 4 066/- | 3 150/2 580 |
| fram/bak Arbetskostnad             | i.u.        | 2 959/2 959 | 1 900/- | 1 496/1 745 |
| Kamrems- Intervall (mil)           | -           | -           | -       | -           |
| byte Pris                          | -           | -           | -       | -           |
| Partikelfilter                     | -           | -           | -       | -           |
| Framsärm (komplett)                | 6 444       | 3 561       | 3 697   | 4 315       |
| 4 fälgar för vinterdäck (standard) | 36 810      | 21 940      | 9 000   | i.u.        |
| Strålkastarinsats LED              | 41 276      | 14 210      | 10 775  | 10 590      |
| Stötdämpare fram (par)             | 19 819      | 8 935       | 5 470   | 3 980       |
| Stötfångare fram                   | 10 126      | 4 968       | 6 916   | 8 600       |
| Torkarblad (par)                   | 980         | i.u.        | 618     | 520         |
| Backspegel (komplett)              | 12 679      | 10 210      | 10 778  | 3 830       |

### Serviceintervaller

| (mil)/kostnader | BMW          | Mercedes   | Skoda        | Volvo      |
|-----------------|--------------|------------|--------------|------------|
| 1:a Intervall   | Ej intervall | 2 500/1 år | 6 000 mil    | 3 000/2 år |
| Pris            | -            | 3 838      | -            | 2 699      |
| 2:a Intervall   | Ej intervall | 5 000/2 år | Ej intervall | 6 000/4 år |
| Pris            | -            | 3 838      | -            | 3 693      |
| 3:e Intervall   | 4 år/6 000   | 75 00/3 år | Ej intervall | 9 000/6 år |
| Pris            | 4 569        | 3 838      | -            | 2 699      |

► **Kommentar:** Skoda har inga intervall på service, men anger att första service bör ske vid 6 000 mil. Skodas serviceavtal kostar 99 kr/månad. Hos BMW ingår service i 3 år/4 000 mil. \*Totalkostnad för standardservice 3 år/6 000 mil.

## SUMMERING: ÄGANDEKOSTNADER PER ÅR

! Beräknat på en årlig körsträcka av 2 000 mil. Fet stil anger belopp i kronor, inom parentes redovisas hur stor del av milkostnaden som just den kostnads-posten står för. Beräkning av värdeminskning sker i samarbete med Bilpriser.se.



### Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka

|   | BMW                 | Mercedes            | Skoda               | Volvo               |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Värdeminskning  | <b>83 600</b> (65%) | <b>75 566</b> (60%) | <b>62 700</b> (63%) | <b>57 633</b> (57%) |
| Kapitalkostnad  | <b>24 465</b> (19%) | <b>24 500</b> (19%) | <b>17 391</b> (17%) | <b>21 171</b> (21%) |
| Service och underhåll                                       | <b>5 189</b> (4%)   | <b>7 213</b> (6%)   | <b>3 796</b> (4%)   | <b>5 705</b> (6%)   |
| Fordonsskatt  | <b>360</b> (1%)     | <b>360</b> (1%)     | <b>360</b> (1%)     | <b>360</b> (1%)     |
| Försäkring (beräknat på man 40 år boendes i villa. Folksam) | <b>5 364</b> (4%)   | <b>7 992</b> (6%)   | <b>6 096</b> (6%)   | <b>5 439</b> (5%)   |
| Bränsle (el 1,5/8,70 kr/kWh)                                | <b>8 880</b> (7%)   | <b>11 055</b> (8%)  | <b>9 235</b> (9%)   | <b>10 522</b> (10%) |
| <b>Totalkostnad per månad</b>                               | <b>10 654</b>       | <b>10 557</b>       | <b>8 298</b>        | <b>8 402</b>        |

**Milkostnad de första tre åren** **63,93** **63,34** **49,79** **50,42**

► **Kommentar:** Bränslekostnaden beräknas till 90 procent utgöras av hemmaladdning för 1,5 kr/kWh. Resterande laddning beräknas vara snabbaddning vid Ionity för 8,70 kr/kWh.

## SÄKERHET

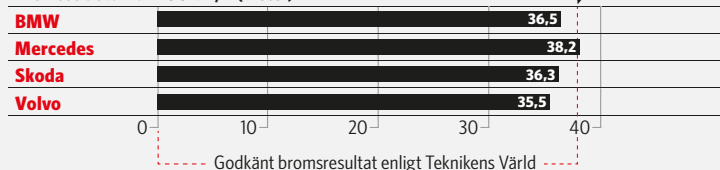
### SÄKERHETSUTRUSTNING

|  | BMW           | Mercedes      | Skoda         | Volvo         |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Adaptiv farthållare                            | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Aktiv motorhuv                                 | ●             | ●             | ○             | ●             |
| Autobroms                                      | ●/●           | ●/●           | ●/●           | ●/●           |
| Autobroms                                      | ●/○           | ●/○           | ●/○           | ●/●           |
| Bältessträckare                                | ●             | ●             | ○             | ●             |
| Bältessträckare                                | ●             | ●             | ○             | ●             |
| Bälteskrafts-                                  | ●             | ●             | ●             | ●             |
| begränsare                                     | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Dödavinkelvarnare                              | ●             | ●             | ●             | 7 900*        |
| Filhållnings-                                  | ●             | ●             | ●             | ●             |
| assistent                                      | ●             | ●             | ●             | ●             |
| styrhjälp                                      | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Fästen för barnstol                            | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Höger kudde urkopplingsbar                     | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Kollisionsvarnare och autobroms vid utbackning | ●             | ●             | ●             | 7 900*        |
| Krockgardiner (huvud)                          | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Krockkudde fram vänster/höger                  | ●/●           | ●/●           | ●/●           | ●/●           |
| Krockkudde sida fram/bak                       | ●/●           | ●/3 950       | ●/4 400       | ●/○           |
| Knärockkudde                                   | ●             | ●             | ○             | ○             |
| Mörkerkamera                                   | ○             | ○             | ○             | ○             |
| Pre crash                                      | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Skyttigenkänning                               | ●             | ●             | ●             | ●             |
| Trötthetsvarnare                               | ●             | ●             | ●             | ●             |
| <b>Krocktestresultat</b>                       |               |               |               |               |
| Euro NCAP krockskydd                           | ★★★★★(X3)     | ★★★★★         | ★★★★★         | ★★★★★         |
| Euro NCAP whiplashskydd                        | 2,4 (Max 5,0) | 1,7 (Max 2,0) | 3,7 (Max 4,0) | 1,8 (Max 2,0) |

► **Kommentar:** \*Paket

### BROMSTEST

Bromssträcka från 100 km/h (meter)

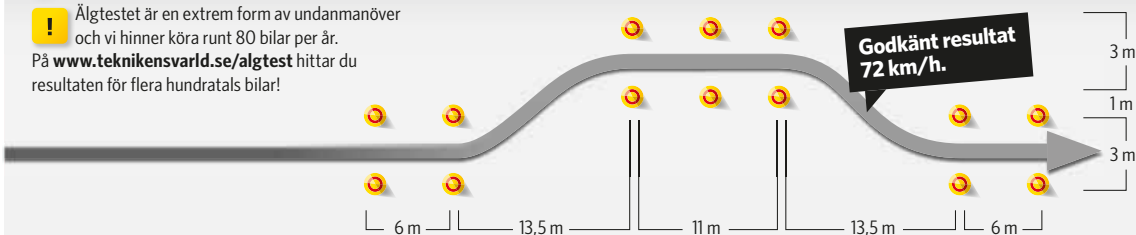


38 m.

► **Kommentar:** Mercedes missar gränsen för godkänd prestanda med en hårsman, trots mycket bra däck, Michelin Pilot Sport 4.

### TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST

! Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi hinner köra runt 80 bilar per år. På [www.teknikensvarld.se/algtest](http://www.teknikensvarld.se/algtest) hittar du resultaten för flera hundratals bilar!



#### BMW

Maxhastighet: 74 km/h.

► **Kommentar:** Stum fjädring ger odramatisk gång genom konbanan. Men den långsamma styrresponsen gör iX3 svårmanövrerad.



#### Mercedes

Maxhastighet: 75 km/h.\*

► **Kommentar:** Direkt i reaktionerna. Ett bra resultat trots att styrningen blir märkbart tung.  
\*Resultat från tidigare test.



#### Skoda

Maxhastighet: 72 km/h.

► **Kommentar:** Enyaq klarar godkänt resultat men i högre hastigheter hinner ESP-systemet inte hjälpa den tunga bilen på rätt spår.



#### Volvo

Maxhastighet: 75 km/h.

► **Kommentar:** Den höga lilla Volvon rör sig med mycket karoskrängning, men går tryggt och lätthanterligt genom konbanan. ESP-systemet arbetar diskret och effektivt.



**BMW iX3 Charged**

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| Pris/förmånsvärde                 | 769 000/67 457     |
| Motor                             | Elmotor            |
| Koldioxidutsläpp                  | 0 g/km             |
| <b>Teknikens Världs testvärde</b> | Tillv. uppgift.    |
| Effekt (hk)                       | <b>i.u.</b> 286    |
| Tjänstevikt (kg)                  | <b>2 290</b> 2 312 |
| 0-100 km/h (s)                    | <b>6,6</b> 6,8     |
| Elförbr.(kWh/mil)                 | <b>2,00</b> 1,85   |
| Räckvidd (el)                     | <b>37</b> 45,8     |
| Räckvidd totalt                   | <b>37</b> 45,8     |
| Milkostnad (kr)                   | <b>63,93</b>       |

**Köregenskaper:** Lättare och okänsligare styrning än vanligt hos BMW. Baktung känsla.

**7**

**Körsmidighet:** Stora glaslytor ger bra sikt åt alla håll. Tunna A-stolpar som sällan skymmer.

**8**

**Motor/kraftöverföring:** Lättdoserad bromsättervinning. Inte lika kraftfull som Mercedes/Volvo.

**7**

**Utrymmen:** Sämre baksäte än Skoda, likvärdigt bagageutrymme. Varför inget utrymme fram?

**8**

**Komfort:** Hårdast fjädringssättning i testet. Bekväm trots det, och ljudnivån är låg.

**8**

**Användarvänlighet:** Bra ladd-effekt. Lättjobbad och snabb pekskärm.

**8**

**Att köpa:** Högt pris för en bakhjulsdriven bil med medioker prestanda.

**4**

**Att äga:** Förväntat skyhögt värdeökning drabbar BMW-ekonomin svårt.

**5**

**Säkerhet:** Grundmodellen X3 har fått högsta betyg i Euro NCAP. Bra bromsprestanda.

**9**

**Miljö:** BMW uppger använda miljövänligare batterier. Relativt låg förbrukning ger pluspoäng.

**10**

TOTALBETYG Max:100

**74**

► **Kommentar:** Hur tydligt det än är att BMW iX3 inte från grunden är byggd för att vara en elbil så är den en bra elbil. iX3 presterar genomgående på en hög nivå och är ett bra alternativ till Skoda Enyaq. Men priset är för högt, omotiverat högt. iX3 är inte 200 000 kronor bättre än Enyaq.

**Mercedes EQC 400 4Matic**

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| Pris/förmånsvärde                 | 770 000/81 881     |
| Motor                             | Dubbla elmotorer   |
| Koldioxidutsläpp                  | 0 g/km             |
| <b>Teknikens Världs testvärde</b> | Tillv. uppgift.    |
| Effekt (hk)                       | <b>i.u.</b> 408    |
| Tjänstevikt (kg)                  | <b>2 610</b> 2 586 |
| 0-100 km/h (s)                    | <b>5,4</b> 5,1     |
| Elförbr.(kWh/mil)                 | <b>2,49</b> 2,23   |
| Räckvidd (el)                     | <b>32,1</b> 35,9   |
| Räckvidd totalt                   | <b>32,1</b> 35,9   |
| Milkostnad (kr)                   | <b>63,34</b>       |

**Köregenskaper:** Känns lite mindre och lättare än den är. Direkt styrning.

**8**

**Körsmidighet:** Karossform som gör det svårt att få överblick. Bra backkamera.

**6**

**Motor/kraftöverföring:** Långsam respons i bromsättervinningen. Plus för fyrhjulsdrift.

**8**

**Utrymmen:** Stor men trång. Mindre baksäte och bagage än Enyaq. Inget utrymme i fronten.

**7**

**Komfort:** Härligt låg ljudnivå, men fjädringen hittar inget lugn på dålig väg.

**8**

**Användarvänlighet:** Lågst laddeffekt. Sämst menysystem i testet.

**6**

**Att köpa:** Priset har sänkts sedan lanseringen, men EQC är fortfarande dyr för sin klass.

**4**

**Att äga:** EQC väntas tappa relativt mycket i värde. Det drabbar totalekonomin hårt.

**5**

**Säkerhet:** Bromsprestandan är inte godkänd. Annars gör EQC bra ifrån sig i alla säkerhetsmoment.

**8**

**Miljö:** Störst batteri, högst förbrukning och medioker räckvidd. Men nollutsläppsbil, förstäs.

**9**

TOTALBETYG Max:100

**69**

► **Kommentar:** Det rör sig fort i elbilsegmentet och den kvardröjande känslan efter testet är att tiden redan har hunnit springa ifrån EQC. En bekväm och lyxig elbil, men framför allt en föregångsgestalt i klassen "onödigt dyra elbilar med för kort räckvidd och dåliga utrymmen."

**Skoda Enyaq iV 80**

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| Pris/förmånsvärde                 | 566 900/59 495     |
| Motor                             | Elmotor            |
| Koldioxidutsläpp                  | 0 g/km             |
| <b>Teknikens Världs testvärde</b> | Tillv. uppgift.    |
| Effekt (hk)                       | <b>i.u.</b> 204    |
| Tjänstevikt (kg)                  | <b>2 260</b> 2 245 |
| 0-100 km/h (s)                    | <b>8,0</b> 8,5     |
| Elförbr.(kWh/mil)                 | <b>2,08</b> 1,52   |
| Räckvidd (el)                     | <b>37,0</b> 53,2   |
| Räckvidd totalt                   | <b>37,0</b> 53,2   |
| Milkostnad (kr)                   | <b>49,79</b>       |

**Köregenskaper:** Trygg, stabil och lättkörd. Enyaq saknar sportig nerv, men måste den ha det?

**7**

**Körsmidighet:** Raka karossidor och stora fönster underlättar. Bra backkamera likaså.

**7**

**Motor/kraftöverföring:** Lättdoserad kraft men sämre bromsättervinning än BMW.

**7**

**Utrymmen:** Störst baksäte och lättlastat bagageutrymme. Inget utrymme under huven fram.

**8**

**Komfort:** Valövågad fjädring, bra framstolar och låg ljudnivå. Enyaq är rakt igenom bekväm.

**9**

**Användarvänlighet:** Förarmiljön är bra, men grusas av att pekskärmen är buggig. Godkänd laddeffekt.

**7**

**Att köpa:** 200 000 kr lägre grundpris än BMW, och levererar samma egenskaper.

**7**

**Att äga:** Endast marginellt dyrare än Skoda Kodiaq i tidigare test. En av de förmånligare elbilarna.

**7**

**Säkerhet:** Klarar älg- och bromstest bra. Högsta betyg i färskt Euro NCAP-test.

**9**

**Miljö:** Hyfsad förbrukning och räckvidd. VW-koncernen satsar på klimatneutral tillverkning.

**9**

TOTALBETYG Max:100

**77**

► **Kommentar:** Enyaq tar precis den plats på marknaden vi förutspått. Nej, den rör inte upp några känslor och är inte uppenbart bättre än kusinen från Volkswagen på något. Men det går inte att blunda för att Enyaq är den elbil som har alla de egenskaper en majoritet av elbilsköpare söker i dag.

**Volvo XC40 Recharge Twin Motor Plus**

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| Pris/förmånsvärde                 | 674 900/74 950     |
| Motor                             | Dubbla elmotorer   |
| Koldioxidutsläpp                  | 0 g/km             |
| <b>Teknikens Världs testvärde</b> | Tillv. uppgift.    |
| Effekt (hk)                       | <b>i.u.</b> 408    |
| Tjänstevikt (kg)                  | <b>2 290</b> 2 268 |
| 0-100 km/h (s)                    | <b>4,8</b> 4,9     |
| Elförbr.(kWh/mil)                 | <b>2,37</b> 2,42   |
| Räckvidd (el)                     | <b>31,6</b> 41,8   |
| Räckvidd totalt                   | <b>31,6</b> 41,8   |
| Milkostnad (kr)                   | <b>50,42</b>       |

**Köregenskaper:** Mindre och smidigare än de andra. Behaglig styrning.

**8**

**Körsmidighet:** En halv storlek mindre än de andra. Krånglig inställning av bromsättervinning.

**8**

**Motor/kraftöverföring:** Pirrar-i-nacken-snabb fullgas-acceleration. Plus för fyrhjulsdrift.

**8**

**Utrymmen:** Minst baksäte och bagageutrymme. Litet och svåråtkomligt utrymme framtill.

**6**

**Komfort:** Aningen högre däckbuler än övriga. Bra fjädring och bra framstolar.

**8**

**Användarvänlighet:** Dumt att räckvidden inte visas. Bra förar-display. Bra laddeffekt.

**7**

**Att köpa:** Högt grundpris och en utrustningsnivå som inte matchar prisbilden.

**5**

**Att äga:** Förväntat mild värdeökning räddar kalkylen för Volvo.

**7**

**Säkerhet:** Bra i bromstest och älgtest. XC40 har tidigare fått toppbetyg i Euro NCAP.

**9**

**Miljö:** Ovanligt tung för sin storlek. Hög förbrukning för att vara en liten elbil.

**9**

TOTALBETYG Max:100

**75**

► **Kommentar:** XC40 i eldrivet utförande rakar hem en försvarlig poängskörd, men vinner trots det inte testet. Skoda Enyaq är för bra. I ett kommande test av XC40 Recharge i det billigare, framhjulsdrivna utförandet kan utgången bli en annan. I nuläget framstår XC40 som onödigt dyr.

Du vet väl att äldre tester finns att ladda ned på **TEKNIKENS VÄRLD.SE**

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

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

**För världen utanför.**



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

**ENYAQ iV finns nu även som Sportline och med fyrhjulsdraft.**



CO<sub>2</sub>-NEUTRAL  
PRODUKTION

**iV**

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