



ATL

TEST AV HYBRID- OCH ELBILAR

ATL provkör
7 modeller

Varsågod - en utgåva exklusivt för ATLs prenumeranter

INNEHÅLL:

MITSUBISHI OUTLANDER PLUG-IN HYBRID 4-WD	3
MERCEDES EQC 400 4MATIC	6
HONDA CR-V HYBRID AWD	9
KIA NIRO PHEV.....	12
AUDI E-TRON 55 QUATTRO	14
TOYOTA RAV4 HYBRID AWD-I	17
TOYOTA C-HR 2,0 HYBRID	20
BILAR PÅ GÅNG.....	23

Ansvarig utgivare: Annika R Hermanrud
annika.r.hermanrud@lrfmedia.se

Artiklarna i den här specialutgåvan har tidigare publicerats i ATL och på www.atl.nu under 2018-2020.





Smart teknik ger storsäljaren fortsatt försprång

MALMÖ-HALMSTAD.

Med nya vässade motorer och smartare batteripaket har Mitsubishi skruvat till både effekt och räckvidd på storsäljaren Outlander PHEV. Men fortfarande är det komforten i den här landsvägskryssaren som får testföraren på fall.

Mitsubishis laddhybrid har fått en rad konkurrenter som nafsar suven i hälarna under de senaste åren. Men än så länge behöver inte den japanska biltillverkaren känna någon större nervositet – det förmånliga priset för den här laddbara suven i kombination med smart teknik och god komfort ger fortfarande ett försprång.

Vad är det då som är nytt i den senaste årsmodellen av Outlander PHEV? En hel del teknik förstås. Bensinmotorn i bilmodellen är ny – den har vuxit från 2,0 till 2,4 liter och arbetar enligt den så kallade Atkinson-principen. Utan att gräva ner oss alltför mycket i teknikens under så är det bara att konstatera att vinsten med Atkinson blir en lägre bränsleförbrukning.

Realistiskt värde

För den noggranne som kikar på siffrorna för nuvarande och tidigare bränsleförbrukning kan det ju låta konstigt eftersom det snarast ser ut som om den ökat om man jämför med den mindre motorn. Men den uppgivna förbrukningen bygger numera på WLTP-körcykeln som ska tillämpas på alla nya bilar inom EU. Det är ett mer realistiskt värde än det som tidigare använts och påverkar också siffrorna för koldioxidutsläpp och räckvidd.

Även de två elmotorerna och batterierna har vässats. Kapaciteten i batterierna har ökat med 15 procent tack vare förbättrade celler vilket i sin tur innebär att räckvidden har förbättrats. Nya Outlander PHEV rullar faktiskt över 10 procent längre sträcka på ren eldrift än tidigare.

Det finns också två nya kör lägen i Outlandern – Sport och Snow. Det sistnämnda är dock omöjligt att testa i ett Skåne som fortfarande präglas av en stark höstsol och barmark men enligt pressmaterialet ska det ge ett bättre väggrepp vid start och säkrare kurvtagning.

Ger ström till villan

Outlandern kan också fungera som strömförsörjning för villan, tro det eller ej. Nu drabbas vi ju inte så ofta av strömavbrott i Sverige men om det skulle hända kan det vara bra att veta att en fulltankad Outlander med fyllt batteri kan ge dig el till huset i över en vecka. Den perfekta överlevnadsbilen med andra ord.

Men det som framför allt karaktäriserar den här fyrhjulsdrivna suven är bekvämligheten. Det är komfortabelt så till den milda grad att det känns som att sitta i den skönaste läsfåtöljen under körningen. Det är det första intrycket av resan med den uppdaterade Outlander Plug-In Hybrid. Mitsubishi-folket vill nog helst att testföraren ska känna lyckan av nyheterna i drivlinan men det är just komforten som får en att le nöjt. Trots att förarstolen saknar inställning för svankstöd så är kurvaturen för ryggen så perfekt utformad att den torde göra även en person som hatar långfärder nöjd. Den mjuka fjädringen gör sitt till för att öka känslan av behag – gropar och gupp, de märks knappt. Dessutom har Mitsubishi lyckats bra med ljuddämpningen i kupén – bullret från den grova asfalten på de skånska vägarna lyckas inte tränga in lika mycket som det brukar göra i andra bilar.

Lockar till lugnt tempo

Att bilen är så bekväm gör att man gärna kör i ett rätt lugnt tempo – vilket inte är helt fel i en laddhybrid för då varar ju batteridriften längre och de dyra bensindropparna rinner inte undan lika snabbt. Genom att använda Eco Mode ➔



Trots smart teknik och god komfort finns det irritationsmoment i den fyrhjulsdrivna suven – som att det inte finns någon navigations app att trycka fram på bildskärmen och att det inte går att ladda mobiltelefonen på annat sätt än med USB.



Bagageutrymmet i Mitsubishi Outlander PHEV sväljer 463 liter och hyser några smarta förvaringsdetaljer.

→ och de olika lägena i bromskraftsåtervinningen lyckas jag köra ungefär hälften av de 10 milen mellan Malmö och Halmstad på ren el. Hastighet och vägförhållanden avgör hur förbränningsmotorn och eldrivlinan växlar mellan hybrid- och eldrift. Men när jag testar det nya körläget Sport så blir det lite aggressivare tongångar från motorn och ett ganska brant fall i stapeln som anger bränsleåtgång på instrumentbrädan. Hinner komma upp i omkring 0,7 liter bensin per mil genom den lilla manövern så jag återgår till normalläge och tack vare en lugn körning resten av vägen tillfredsställs snåljäpen inom mig igen.

Ingen navigationsapp

Det enda jag irriterar mig på är att det inte finns någon navigationsapp att trycka fram på skärmen och att det inte går att ladda min smarta telefon induktivt. Men det är ju lyxproblem. Och det går förstås att ladda telefonen med usb och att använda GPS-appen i densamma i stället.

Det är inte för inte som Outlander varit den mest sålda laddhybriden i Europa såväl 2015 som 2016 och 2017. Med det överkomliga priset, en bonus på cirka 26 000 kronor och de många smarta tekniska lösningarna för hybridfärden lär nog Outlander PHEV vara storsäljare ett bra tag till.

Ia Wadendal

040-60164 95 red@atl.nu

FAKTA Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid 4-WD

Motor: 2,4 lit 4-cyl direktinsprutad bensinmotor. Två elmotorer, fram 82 hk/137 Nm, bak 95 hk/195 Nm.

Växlar: Automat, 4-hjulsdrift.

Toppfart: 170 km/tim, 135 km/tim ren eldrift.

Effekt: 312 hk totalt: bensinmotor 135 hk vid 4500 varv/min, elmotor fram 82 hk, elmotor bak 95 hk.

Vridmoment: Bensinmotor 211 Nm vid 4500 varv/min, elmotor fram 137 Nm, elmotor bak 195 Nm.

Acceleration: 0-100 km/tim på 10,5 sek.

Tjänstevikt: 1954 kg, kan skilja beroende på utrustning.

Max släpvagnsvikt: 1500 kg.

Längd/bredd/höjd: 469/180/171 cm.

Pris från: 399 900 kr.

Skatt: 360 kr/år.

Förmånsvärde: Cirka 2300 kr/mån.

Garantier: 5 år nybil, 3 år vagnskada, 12 år rostskydd, 8 år batteri.

Bränsleförbrukning: 2,0 lit/100 km (WLTP).

CO²-utsläpp: 46 g/km (WLTP).

Antal krockkuddar: 7.

Autobroms: Standard.

Filbytesvarnare: Ja.

Dödavinkelvarnare: Ja.

Euro Ncap: 5 stjärnor (äldre version testad).

Ställbar ratt: Höjd/längd.

Bagageutrymme: 463 liter.

Elektrisk justering förarsäte: Ja.

Inställning svankstöd: Nej.

Navigation: Nej.

Plus: Komfortabel, innovativ teknik, bra pris och låg skatt.

Minus: Saknar induktiv laddning för smarttelefon och inbyggd navigation.



Sportig och förståndig fyrhjulsdriven suv

OSLO.

Mercedes första moderna elbil är en fyrhjulsdriven suv. När ATLs testförare provkör EQC 400 4Matic i elbilshuvudstaden Oslo bjuds hon på både körglädje och förståndig teknik som ger maximal räckvidd.

Centrum i den norska huvudstaden är osedvanligt tyst för att vara en storstad. Det beror i hög grad på att nästan alla kör med elbil här. Batteribilarna är subventionerade och får köra i buss- och spårvagnsfiler. Vi drar ner vindrutorna och möts av det svagt vinande ljudet från elmotorerna i bilarna vi passerar.

Nu är det dags att köra upp längs den kurviga vägen till skidbackarnas eldorado – Holmenkollen. Provar sportläget och kickar ner gaspedalen. Jisses. Vridmomentet på 765 Newtonmeter är med från 0 kilometer i timmen och motorn levererar över 400 hästkrafter. Det märks. Jag och min codriver tittar på varandra och ler stort. Körkänslan är oslagbar. Och den behöver sannerligen inte kompletteras av några motorvrål.

Maximal räckvidd

Men det går att vara både sportig och förståndig i den här bilen. Det smartaste körläget om man vill maximera räckvidden heter förstås "maximum range" och innebär att bilen ser till att man håller fartgränserna för att säkert kunna nå nästa laddstolpe. Ett litet motstånd i gaspedalen när jag trycker för hårt påminner om att det här körläget är inlagt. Med paddlarna på rattstången går det att reglera bromskraftåtervinningen i flera steg – i det högsta behöver man i princip inte använda den vanliga bromspedalen alls.

Det finns också en EQC-app till smarttelefonen där föraren bland annat kan värma upp bilen i förväg och ställa in en rutt som inkluderar lämpliga laddstopp.

Interiört är kupéutrymmet ljust och rymligt. Hissar man som jag upp förarstolen ganska högt så kan a-stolparna dock ta en del av sikten vid vänstersväng. Kupén känns föredömligt ljudisolerad för det tränger knappt in något brus alls från omgivningen – återstår att se hur isoleringen klarar den oförlåtande asfalten på svenska vägar.

Förarstolen har minnesfunktion och går att ställa in i individuella lägen, om man valt den högre utrustningsnivån "premium plus". De två skärmarna är stora, tydliga och intuitiva. Bagageutrymmet är något mindre än i syskonet GLC men känns ändå rymligt och det går att packa in grejer på hela 1 460 liter om man fäller baksätet.

Skyddat batteri

Den aktiva säkerheten i Mercedes EQC är givetvis tipp-topp, även om det känns lite märkligt att förarassistanssystemet med adaptiv farthållare och undanmanöverassistent för fotgängare kostar 12 900 kronor extra. Mercedes har lagt ner mycket energi på att skydda batteripaketet vid krock – det är inneslutet i en separat ram med egna deformationszoner. Det finns också ett system för att stänga av högspänningskontaktarna om bilen blir påkörd. Allt handlar förstås om att utesluta risken för att bilen börjar brinna vid en olycka.

Räckvidden på den här fyrhjulsdreven elsuven ska ligga mellan 37 och 41 mil. Mercedes har testat den och de vattenkylda batterierna både i svensk iskylda och i öknens hetta. Utvecklingschefen Michael Kelz är uppfriskande rak när han på presskonferensen konstaterar att EQC inte kommer att rulla runt 40 mil när det är minus 20 ute:

– Vintertid får man räkna med en räckvidd på ungefär 260 kilometer. Vi måste vara ärliga mot våra kunder och berätta att verklighetens körning i hög grad beror på väder- och klimatförhållanden, säger Michael Kelz.

Och så priset då. 798 900 kronor är mycket att punga ➔



Med paddlarna på rattstången går det att reglera bromskraftåtervinningen i flera steg



Bagageutrymmet är något mindre än i syskonet GLC men känns ändå rymligt

→ ut med. Men denna elsub från Mercedes är ändå billigare än konkurrenterna från Audi, Jaguar och Tesla. Och klimatbonusen på 60 000 kronor betalas ju ut efter sex månaders ägande.

Med företagsleasing från 8 995 kronor i månaden och låga driftskostnader kan EQC vara värt att räkna på. Köparen slipper de höga bensinpriserna och malus-skatten. Den låga årsskatten på 360 kronor och ett förmånsvärde på cirka 3 000 kronor är också bra argument för köp eller leasing av en Mercedes EQC. Med en egen laddbox i garaget hemma är det fullt möjligt att bara behöva ladda bilen en gång per dygn och kunna köra rätt många mil med en bonusberättigad nollutsläppsbil varje dag.

Bra att ha nära till laddstolpen

Men den som är sugen måste förstås ta med i beräkningen att bilen troligen bara rullar 25–26 mil per dag under vintermånaderna – och då är det ändå bra att ha nära till en laddstolpe med kapacitet för snabbladdning.

Väljer man några av de många tillvalen eller ett bättre utrustningspaket blir köpeskillingen betydligt högre. Med "premiumpaket plus" för 55 000 kronor får man en eljusterbar förarstol med minne, head-up display och ett parkeringssystem med 360-graderskamera. För den som vill dra det tillåtna släpet på 1 800 kilo kostar en elektriskt infällbar dragkrok 11 100 kronor. Det är bara några exempel på sådant som de flesta ju faktiskt vill ha i en bil av den här typen.

Ia Wadendal

040-60164 95 red@atl.nu

FAKTA Mercedes EQC 400 4MATIC

Motor: 2 asynkrona elmotorer på sammanlagt 300 kW, litiumjon-batteri 80 kWh.

Växlar: Automat, 4-hjulsdrift.

Räckvidd: 374–417 km.

Snabbladdning: Cirka 40 minuter.

Toppfart: 180 km/tim.

Effekt: 408 hk (300 kW).

Vridmoment: 760 Nm.

Acceleration: 0–100 km/tim på 5,1 sek.

Tjänstevikt: 2 420 kg, kan skilja beroende på bilens utrustning.

Max släpvagnsvikt: 1800 kg.

Längd/bredd/höjd: 476/188/162 cm.

Markfrigång: Ingen uppgift.

Pris från: 798 900 kr.

Skatt: 360 kr/år.

Förmånsvärde: Cirka 3 000 kr netto.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, batteri 8 år (16 000 mil).

Förbrukning: 20,8 kWh/100 km (NEDC).

CO2-utsläpp: 0 g/km (NEDC).

Säkerhet, standard: Bland annat autobroms, döda-vinkelsvarnare med urstigningsvarning, backkamera, parkeringsassistans, farthållare etc.

Tillval/högre utrustningsnivå: Adaptiv farthållare, kökörningsassistent, undanmanöverassistent för fotgängare, Pre-safe säkerhetssystem (12 900 kr).

Euro Ncap: Ej testad.

Ställbar ratt: Höjd/längd standard.

Bagageutrymme: 500–1460 liter.

Elektrisk justering förarsäte: I utrustningsnivå Premium+.

Elmanövrerad baklucka: Standard.

Nyckelfritt system: Standard.

Trådlös mobilladdning: I utrustningsnivå Premium.

Navigation: Standard.

Plus: Mycket bra körkänsla och innovativ teknik. Fullgod räckvidd.

Minus: Dyr. Lite blek design.

Snålare körning med tänkande hybrid

Honda
CR-V Hybrid
AWD



FOTO: IA WADENDAL

Storsäljande suv nu i hybridversion

SEVILLA.

Under huven på senaste Honda CR-V vilar en "tänkande" hybridlösning som ska göra körningen så energisnål som möjligt. Någon snålkörning lyckades inte ATLs testförare med men det finns andra fördelar med Hondas storsäljande suv i hybridversion.

Den skarpa vintersolen sticker i ögonen men vem kan klaga över att få köra en ny bil på vägarna i södra Spanien när det är snöslask hemma? Honda presenterar femte generationen av den nätta suven CR-V och vi får köra i stadsmiljöer, på bergsvägar och längs motortrafiklederna.

Mina tidigare provkörningar av den här bilmodellen har gett mersmak och intrycket när det gäller komfort är positivt nu också. Möjligen borde Honda ha jobbat lite mer med ljuddämpningen i kupén för jag tycker att det kommer in lite väl mycket däck- och vägbuller. Trycker man ner gaspedalen i botten så kommer det å andra sidan ett ljud man gärna lyssnar till – ett härligt morr från motorn.

Gott om plats

Fjädringen är mjuk och fin och det är gott om utrymme för både förarens och passagerarens ben och fötter. Skärmen ovanför konsolen är stor och pekvänlig. Mätare och knappar är tydliga och lätta att förstå. Apropå knappar så är det just sådana man använder för att växla – det finns ingen traditionell växelspak. Självklart finns det en knapp för lite sportigare körning också. Växlingen går smidigt när man vant sig vid knapparna och körupplevelsen är trevlig.

Honda har valt att introducera en vanlig elhybrid på den europeiska marknaden – en laddhybrid kommer längre fram i tiden. Lösningen består av en bensinmotor på 145 hästar och två elmotorer som ger en total effekt på 184 hästkrafter. Det går bara att köra ett par kilometer på el eftersom batteriet inte är på mer än 1 kWh.

Det finns tre kör lägen – EV, hybrid och motor. I EV-läget levererar batteriet ström direkt till elmotorn. Hybriddriften innebär att bensinmotorn laddar batteriet och i motorläget är det bensinmotorn som driver framhjulen.

De paddlar som sticker upp bakom ratten används inte till växling utan är till för att öka eller minska effekten av motorbromsverkan. Det hjälper förstås till med laddningen av batteriet.

Föraren för hjälp

Tanken med det här speciella hybridsystemet är att föraren ska få hjälp med att köra snålt utan att egentligen behöva märka så mycket av vad som händer rent tekniskt. Systemet jobbar med att hitta de smartaste lösningarna för att spara energi. Eller som Hondas tekniske expert Kotaro Yamamoto uttrycker det: "Det är ungefär som att hitta energisnåla lösningar i vardagen, till exempel att använda tvättmaskinen på natten när det är billigare och smartare att tvätta sina kläder."

Nu lyckades jag och min kollega inte hålla oss till den förbrukning på 5,5 liter per 100 kilometer som är den officiella siffran Honda uppger. Vi svävade strax under sju liter i snitt. Men så lät vi ju bilen jobba lite mer än vad den ger i normal vardagskörning också.

Även om nya CR-V är både tekniskt spännande och ger en bra körupplevelse så finns det några nackdelar. En är att utrymmet för hybridbatteriet ger ett mindre bagagerum och det går inte att sätta in en tredje sätesrad. En annan är den löjligt låga dragvikten på 750 kilo.

En tredje att den svenske köparen får punga ut med över 60 000 kronor extra för hybriddriften – och det blir ingen bonus enligt det nya bonus-malussystemet eftersom bilen trots snåldriften släpper ut för mycket koldioxid.

la Wadendal

040-601 64 95 red@atl.nu



Stor och pekvänlig skärm och tydliga mätare.



Det finns gott om plats för passagerarna.



Växlar gör du med knappar i stället för med växelspak. ➔



Ljuddämpningen i kupén har sina brister.



Utrymmet för hybridbatteriet gör att bagagerummet blir mindre.

FAKTA Honda CR-V Hybrid AWD

Motor: 4-cyl Atkinson bensinmotor på 1993 cm³ och två elmotorer (litium-jon 1 kWh).

Växlar: Automat, 4-hjulsdrift.

Toppfart: 180 km/tim.

Effekt: 145 hk bensinmotor vid 6 200 v/min, 184 hk el-motorer.

Vridmoment: 175 Nm vid 4 000 v/min (bensin), 315 Nm (el).

Acceleration: 0-100 km/tim på 9,2 sek.

Tjänstevikt: Cirka 1700 kilo, kan skilja beroende på bilens utrustning.

Max släpvagnsvikt: 750 kg.

Längd/bredd/höjd: 460/186/169 cm.

Markfrigång: 190 mm.

Pris från: 371900 kr.

Skatt: 2 902 kr/år.

Förmånsvärde: Cirka 4 400 kr.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år.

Förbrukning: 5,5 lit/100 km.

CO²-utsläpp: 126 g/km.

Krockkuddar: Sex.

Autobroms: Standard.

Filbytesvarnare: Ja.

Dödavinkelvarnare: Ja, i dyraste utrustningsnivån.

Euro Ncap: 5 stjärnor.

Ställbar ratt: Höjd/längd.

Bagageutrymme: 497-1694 liter bak.

Elektrisk justering förarsäte: Ja, i dyraste utrustningsnivån.

El-inställning svankstöd: Standard.

Navigation: Ja, i dyrare utrustningsnivåer.

Plus: Spännande teknik, bra körupplevelse, god komfort.

Minus: Att den tillåtna dragvikten är på enbart 750 kilo är riktigt dåligt.



FOTO: IA WADENDAL



Bra för miljön – lysande för ekonomin

Kia Niro
PHEV

Billigaste laddhybriden lönar sig även utanför stan

Är det lönt att slå till på en laddhybrid om man inte bor i storstad? Ja, faktiskt. Du får lägre förmånsvärde, billigare fordonsskatt och behöver sannolikt inte tanka lika ofta. Dessutom blir det avdrag på inköpspriset med den nya bonusen för miljöbilar.

ATL har testat Kia Niro PHEV – en av Sveriges billigaste laddhybrider.

Grundtanken med regeringens bonus-malussystem är ju förstås att vi ska köpa bilar som släpper ut mindre koldioxid. Eftersom gränsen för utsläpp är satt så lågt är det i princip bara elbilar och laddhybrider som får en bonus.

På sistone har forskare ifrågasatt miljönyttan av att ladda en elbil, med tanke på att vi importerar el från länder som har kolkraft. Laddar man sin elbil hemma och har satsat på ett grönt elavtal är förutsättningarna i alla fall lite bättre för att miljön gynnas av att man bytt till en elbil eller laddhybrid.

Lägre kostnader

Men plånboken blir faktiskt också glad av den laddbara bilen. Förmånsvärde, fordonsskatt, bränslenota – allt blir lägre om man ser till att köra så mycket på el som möjligt. Kia Niro PHEV är redan en av de billigaste laddhybriderna i Sverige, men dessutom får den nye ägaren en bonus på omkring 35 000 kronor efter inköp.

Laddhybriden Niro är en crossover med en markfrigång på 16 cm och går att få med en dragkrok – nog så viktigt om man bor på landet även om den givetvis inte är någon terrängbil.

Den är enkel och trevlig att köra, med lättfattliga instrument och knappar. I displayen syns det tydligt hur mycket

el som går åt under körningen – vilket gör att man börjar tävla med sig själv för att köra så mycket som möjligt på batteriåtgång.

Pigga motorer

De båda samverkande motorerna med bensen och el sköter sig och känns pigga. Släpper man gasen eller bromsar så vinner man lite elkraft med bromskraftåtervinning. Räckvidden på el ligger officiellt på 58 kilometer – men under en veckas provkörning klarade jag bara att köra bilen på ström ungefär fyra mil mellan laddningarna. Det var en kall och regnig vecka, vilket gjorde att både värme och vindrutetorkare var igång ofta – och sådant drar kraft.

Med en laddbar bil får man planera lite så att man har något annat att göra när sladden är kopplad till eluttaget på p-platsen. Med ett typ 2-uttag tar det nästan två timmar att ladda upp för nya friska elmil.

Står ut med bullret

Bensinmotorn känns lite bullrig när den drar igång, men det går att stå ut med. Dock hände det några gånger att bensinmotorn gick igång omotiverat efter stopp vid röd-ljus, märkligt.

Jag tankade bara bensen en gång under veckan, och det var inför återlämningen av bilen. Då var det dessutom en halv tank kvar. Laddningen skötte jag huvudsakligen vid kommunens laddstolpar och just i Halmstad där jag höll till är elen gratis vid stolparna, det är bara p-avgiften som måste betalas. Hittills en av de billigaste provkörningar jag gjort.

Ia Wadendal

040-601 64 95 red@atl.nu

FAKTA Kia Niro PHEV

Cirkapris: 302 900 kr.

Motor: 1,6 liters bensen på 105 hk, 360 V elmotor på 61 hk.

Räckvidd på el: 58 km.

Växellåda: Automat.

Bränsleförbrukning: 1,3 liter/100 km.

CO²-utsläpp: 29 g/km.

Prestanda: 0-100 på 10,8 sek, toppfart 172 km.

Längd/bredd/höjd: 4350x1810x1550 mm.

Markfrigång: 16 cm.

Tjänstevikt: 1519 kilo.

Max dragvikt: 1300 kilo.

Bagagevolym: 324-1322 liter.



Lättfattliga instrument.



Kia Niro laddar.

Intelligent robot utmanar Tesla

Audi
e-tron 55
quattro



FOTO: IA WADENDAL



Audis eldriva suv utmanar Tesla

ABU DHABI.

Över 40 mils räckvidd, 408 hästkrafter, fyrhjulsdraft och den klarar en dragvikt på 1,8 ton. Audis eldrivna suv e-tron 55 quattro ser ut att leva upp till beteckningen "Tesladödaren". Men även om den också är billigare än Elon Musks elbilar så finns det några saker som ATLs testförare hänger upp sig på.

Solen gassar och palmerna står i givakt i den obefintliga vinden när vi kör ut från Masdar City – "hållbarhetsstaden" som byggs för att försörjas helt av förnybar energi. Oljeemiratet Abu Dhabi har visserligen inte slut på sina resurser av fossilt bränsle än men med Masdar City vill emiren visa besökarna att det minsann ska satsas på solenergi här också.

Att Audi lagt sin provkörning av den nya innovativa elbilen e-tron här är inte så konstigt – här finns massor av sand som till viss del har egenskaper som liknar snö som underlag och en riktigt bra offroadbana mitt i öknen.

Saknar inte vingarna

Suven e-tron känns diskret, smidig och nästintill nätt i jämförelse med Tesla Model X som jag körde för ett tag sedan. Och den har tack och lov inte sådana där onödiga falkvingedörrar, en sak jag snabbt tröttnade på hos konkurrenten. Ett faktum är att e-tron knappt känns som en elbil, åtminstone inte om man inbillar sig att elfordon är små snälla anonyma miljöbilar för folk som bor i Stockholms innerstad. Nej, det här är en rejäl suv med stort bra bagageutrymme och en ordentlig packlåda även under huven därframme. Och den kan dra 1 800 kilo, bara en sådan sak.

Men den är också en intelligent robot på hjul. En dator styr de två elmotorerna och eftersom informationen går fram i raketfart mellan hjulparen är antispinnssystemet

betydligt snabbare på att reagera när underlaget förändras än vid vanlig fyrhjulsdraft. Det innebär också att bilens dator känner av vilket läge som är bäst när bromskraften ska återvinna energi – det kanske inte alltid är motorbromsen som den lite segare mänskliga hjärnan kan tro.

Också när jag sätter foten på bromsen återvinns energi och jag kan välja mellan olika lägen i kraftåtervinningen med paddlar på ratten. Den här übersmarta energiåtervinningstekniken spelar stor roll för räckvidden på en e-tron och det roliga är att föraren inte egentligen behöver göra så mycket eller ens förstå hur det fungerar. Bilens dator fixar det åt dig, helt enkelt.

Självklart är e-tron också en tyst bil – inte bara för att den går på el utan för att ljudisoleringen är så bra, däck- och vägljud tränger inte in märkbart. Interiört är bilen "Audiskt" elegant och har en minimalistisk instrumentering. Lite väl minimalistisk för min smak, tyvärr. Jag skulle vilja se tydligare i instrumenten hur mycket kräm som finns kvar i batteriet och hur energieffektiviteten fungerar vid olika körlägen. Nu är det bara små tunna och rätt svårtolkade linjer som anger detta.

De virtuella sidspeglarna är än så länge unika i en serie-tillverkad bilmodell. Spegelarna har också blivit den riktiga snackisen när Audi e-tron kommer på tal. I själva verket är det kameror som är inbyggda i det som normalt fungerar som backspeglar på sidorna. De är mindre och mer slimmade än vanliga speglar, vilket minskar luftmotståndet och sparar energi.

Kameror instället för speglar

Det kamerorna fångar upp visas på 7-tumsskärmar som sitter på den övre delen av dörrpanelen. Bilderna som speglas i skärmarna anpassas efter körsituationen – till exempel får man bättre sikt i hög fart och en vidgad vy vid parkering. Det tar en stund att vänja sig vid att titta nedåt



Interiört har bilen en minimalistisk instrumentering.



Unika virtuella sidspeglar.

mot skärmen i dörren i stället för utåt mot "spegeln". Jag hade föredragit en placering i nedre delen av a-stolpen som i så fall skulle kunna vara breddad för att rymma skärmen.

Men det är en smaksak och förmodligen något som interiöredesignern skulle avfärda som fult. Jag tror att de som vill köpa den här bilmodellen nog gärna slänger upp de 18 800 kronor extra som det kostar att få dem som tillval. Kombinationen av minskat luftmotstånd och egen kontroll →

→ över hur omgivningen speglas – det går att dra med fingrarna för att minska och öka det som syns på skärmen – lär tilltala de early adopters som är sugna på en e-tron.

Men se till att det alltid är handtvätt som gäller för rengöring av bilen om du investerar virtuellt. När vi stannade till för att duscha bort ökendammet hos en lokal biltvätt så trängde det in några droppar från högtryckssprutan i linsen och bilden i förardörrens skärm blev snabbt mjölkig.

På offroadbanan utanför Desert Learning Center i Al Ain testar vi att köra i kraftiga lutningar, rejäla diken och över ordentliga stenbumlingar. Vid offroadkörning går det att höja bilen upp till 222 millimeter över marken. Audi e-tron har en adaptiv luftfjädring med ett spann på 76 millimeter. Normalläget är 172 men den går också att sänka 26 millimeter för att spara på luftmotståndet och energin när man kör i hög fart på motorväg.

Flera körlägen

Det finns sju olika körlägen – auto, komfort, dynamisk, effektiv, individuell, allroad och offroad. E-tron kan med andra ord köras såväl sportigt som komfortabelt eller som en terrängbil. Att lägga in det dynamiska körläget under färden uppför en slingrande väg får reptilhjärnan att vakna. Nu kan jag låtsas att jag är en rallyförare och kurvorna tas i hög fart samtidigt som medpassagerarna blir allt tystare. Styrningen och stabiliteten är så exakt att jag blir lite överexalterad. Den här bilen är väldigt rolig att köra, utbrister jag, när vi aningen svettiga rullar in på parkeringsplatsen uppe på berget Jebel Hafeet.

Nerför berget håller jag ett betydligt lugnare tempo för nu ska bromskraftåtervinningen testas. Jag använder rattens paddlar för att testa fram och tillbaka mellan de olika lägena i kraftåtervinningen, fotbromsar och släpper gasen emellanåt. Audis ingenjör i baksätet påminner om att bilen kan sköta det här själv. Oavsett vem som åstadkommit energiåtervinningen så har vi nedanför berget 10 mil kvar att avverka i stället för 9 som tidigare. Inte illa.

Ia Wadendal

040-6016495 red@atl.nu

FAKTA Audi e-tron 55 quattro

Motor: Två elmotorer på varje hjulaxel/95 kW batteri.

Växlar: Automat, 4-hjulsdrift.

Toppfart: 200 km/tim.

Effekt: 408 hk (300 kW) totalt.

Laddning: Snabbladdning upp till 80 procent på 30 minuter vid en 150 kW-laddstation, långsam laddning på 11 kW 3-fas hemma på 8,5 timmar (22 kW 3-fas på 4,5 timmar).

Vridmoment: 561 Nm.

Acceleration: 0-100 km/tim på 6,6 sek.

Tjänstevikt: 2 490 kilo, kan skilja beroende på bilens utrustning.

Max släpvagnsvikt: 1 800 kilo.

Längd/bredd/höjd: 490/194/162 cm.

Räckvidd: Cirka 417 km (WLTP).

Markfrigång: 172-222 mm.

Pris från: 885 000 kronor (innan bonuspengen på 60 000 kronor).

Skatt: Cirka 360 kr/år.

Förmånsvärde: 2 975 kronor/mån (utrustningsnivå Proline).

Garantier: Nybil 2 år, lack 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.

Förbrukning: Ingen uppgift (ej typgodkänd i skrivande stund).

CO2-utsläpp: 0 g/km.

Antal krockkuddar: Ingen uppgift.

Autobroms: Standard.

Filbytesvarnare: Ja.

Dödavinkelvarnare: Ja.

Euro Ncap: Ej testad.

Ställbar ratt: Höjd/längd.

Bagageutrymme: 600-1725 liter bak, 60 liter fram.

Elektrisk justering förarsäte: Ja.

Inställning svankstöd: Ja.

Navigation: Ja.

Plus: Mycket bra suv med banbrytande och visionär teknik, hög säkerhet och smart energiåtervinning. Bör tilltala de flesta oavsett om man vill köra lugnt eller sportigt.

Minus: Dyr i inköp men förhoppningsvis blir det en överkomlig månadskostnad vid företagsleasing.

Rymlig hybrid en ren dröm

Toyota
RAV4 Hybrid
AWD-i



FOTO: IA WADENDAL



Bilen laddar själv – slipp sladdarna

BARCELONA.

En suv som delvis går på el, har fyrhjulsdraft och släpper ut lite koldioxid samtidigt som förbrukningen hålls på en modest nivå. Visst låter det som en dröm? Med den nya elhybriden Toyota RAV4 AWD-i slipper du tricket med sladdar för att köra med ström.

På parkeringen utanför hotellet riktar alla RAV4:orna sina nosar mot oss och de påminner lite om en armé av robotar med sina stela ögon och neddragna mungipor. Kommer på mig med att börja nynna Kraftwerks "We are the robots". Men man ska inte luras av den lätt aggressiva designen på den här elhybriden. Det är en välkomnande och lättkörd familjebil – snällare än den ser ut.

Den senaste generationen av RAV4 är byggd på Toyotas nya TNGA-plattform som enligt tillverkaren ska ge "högre komfort, bättre utrymmen och roligare köregenskaper". Att koncernchefen för det japanska bilföretaget, Akio Toyoda, har ett mantra som ska genomsyra biltillverkningen – "No more boring cars" – märks på flera sätt.

Bra komfort fram och bak

Komforten i framsätena är verkligen bra och till och med jag som är ganska kort i rocken lyckas få till en riktigt bekväm körställning. Instrumenten och reglagen är intuitiva och infotainmentsskärmen är inte bara lagom stor utan sitter dessutom så pass högt att blicken inte behöver slita sig alltför mycket från vägen när man ska svepa med fingret. Även baksätet får godkänt, åtminstone de två riktiga stolarna – mittplatsen är det nog ingen som vill sitta på vid långfärd.

Det där med bättre utrymmen då? Jo, bagaget lastar 79 liter mer än tidigare generation och min stora resväska som jag har med mig från Afrikafärden ser nästan ut som en liten vandringsryggsäck när jag slängt in den. En klar

fördel är också att det går att fälla baksätet till ett helt plant lastgolv och då får man hela 1 690 liter att packa in prylar på.

Inga sladdar för att ladda

Detta är en självladdande hybrid – ett system som Toyota är pionjären bakom. Det behövs alltså inga sladdar för att ladda batteriet utan det sköts av båda motorerna och den energi som uppstår när du bromsar eller rullar. Köregenskaperna inne i stan när vi styr ut från den stökiga Ramblan och de ständigt tutande småbilarna i Barcelonas centrum går inte att klaga på. Mjuk och fin styrning och lätthanterad steglös automatlåda. Att det vinande ljudet från elmotorn först känns som en lätt tinnitus kommer jag snart över. Bensinmotorn tar över när det behövs. När vi ökar farten ute på motorvägen för att styra mot Montserratbergen och den utlovade offroad-banan så morrar bensinmotorn lite sportigt men den känslan motsägs av den jämna och stabila lunken vi tar oss fram i.

Rätar snabbt upp sig

Ju högre upp i bergen vi kommer, desto lägre blir temperaturen och det luggslitna vintergräset har bleknat av frost. Här är det läge att testa fyrhjulsdraften som fungerar så att bakhjulen drivs av elmotorn och framhjulen av antingen bensin- eller elmotorn. Upp till 80 procent av hybriddrivlinans effekt kan fördelas till bakhjulen vid behov. Tillsammans med antispinn och antisladd innebär det att bilen snabbt kan räta upp om man kör lite för fort på kurviga och hala vägar. Det fungerar bra i terrängbanans leriga och blöta vägar uppe i bergen, även om en halv sekund med däckglid mot vägkanten hinner ge mig hjärtat i halsgropen. På sidan av vägen är det nämligen stup rakt ner.

Det finns flera olika körlagen och utöver "trail" som vi använde i terrängbanan så finns förstas också "standard", "eco" och "sport". Med "eco" arbetar systemet för att minimera



Skärmen är lagom stor och sitter i bra höjd så att man slipper ta ögonen för mycket från vägen.



Bagaget rymmer 79 liter mer än tidigare generation och om baksätet fälls ner finns plats för 1690 liter att packa i.



Komforten i framsätet är riktigt bra. Baksätena får godkänt men mittenplatsen är inget för en långresa. ➔

→ förbrukningen så mycket som möjligt. Även om provkörningen var för kort för att verkligen ge en god uppfattning om en genomsnittlig förbrukning så kan jag konstatera att den låg högre än den uppgivna siffran från tillverkaren som är 4,4 liter per 100 kilometer.

Bara som hybrid

I Sverige kommer RAV4 enbart att säljas i hybridutförande men den går att få med bara framhjulsdraft också om man så vill. Instegsversionen Life ligger på 315 900 kronor men troligen väljer de flesta de bättre utrustningsnivåerna Active eller Style. Med Active får man bland annat en lite större pekskärm och parkeringssensor. Till Style kommer 18-tumsfälgar, elmanövrerad baklucka och elektriskt höj- och sänkbar förarstol.

Utrustningsnivån Active ligger på 322 900 kronor medan Style går på 365 900 kronor.

Det mesta av Toyotas säkerhetssystem Safety Sense finns med i instegsversionen – men den som vill ha dödvinkelvarnare och varningssystemet för korsande bilar när man backar ut från parkeringsplatsen, "Rear Cross Traffic Alert", får slå till på en högre utrustningsnivå.

Elhybriden från Toyota ger köparen en stor rymlig bil som dessutom släpper ut så pass lite koldioxid att årsskatten blir klart överkomlig.

la Wadendal

FAKTA Toyota RAV4 Hybrid AWD-i

Motor: 4-cyl bensin 2,5 liter + elmotor.

Växlar: Steglös automat, 4-hjulsdraft.

Toppfart: 180 km/tim.

Effekt: 222 hk.

Vridmoment: 221 Nm vid 3600 v/min.

Acceleration: 0-100 km/tim på 8,1 sek.

Tjänstevikt: 1725 kg, kan skilja beroende på bilens utrustning.

Max släpvagnsvikt: 1650 kg.

Längd/bredd/höjd: 460/186/168 cm.

Markfrigång: 19,0 cm.

Pris från: 315 900 kr.

Skatt: Från 1180 kr/år.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, hybrid 5 år, service 1 år.

Förbrukning (blandad körning): 4,6 lit/100 km.

CO2-utsläpp: 105 g/km.

Standard: 7 krockkuddar, aktivt krockskyddssystem med fotgängar- och cyklistdetektion även i mörker, autobroms- och kollisionssvarningssystem, körhjälp, aktiv farthållare, backkamera.

Tillval/högre utrustningsnivå: dödvinkelvarnare, parkeringssensorer, rear cross traffic alert.

Euro Ncap: Ej testad, 5 stjärnor för tidigare generation.

Ställbar ratt: Höjd/längd.

Bagageutrymme: 580-1690 liter.

Elektrisk justering förarsäte: I högre utrustningsnivå.

Elmanövrerad baklucka: I högre utrustningsnivå.

Regnsensor vindrutetorkare: I högre utrustningsnivå.

Navigation: Tillval 8 500 kr.

Plus: Mjuk och fin styrning. Låga utsläpp och låg års-skatt. Bra sikt runt om.

Minus: Design som man antingen hatar eller älskar.

Kaxig elhybrid med låga utsläpp

Toyota
C-HR 2,0
Hybrid



FOTO: IA WADENDAL



Hybrid med snål och smidig körning

LISSABON.

Den kompakta suven från Toyota kommer nu med en starkare drivlina och en app som hjälper föraren att träna i hybridkörning. Elhybriden C-HR ger både en garanterat sladdlös och kvick, smidig körning och som grädde på moset har bilen en snål bränsleförbrukning och låga utsläpp.

På väg från idylliska Cascais njuter vi inte bara av utsikten över de höga azurfärgade och vitskummande vågorna som drar in över stränderna längs kusten. Vi passar också på att köra ner på en stenig sand med välpackad sand för att se hur Toyotas lilla kompaktsuv klarar utmaningen med underlaget. Det går alldeles utmärkt trots att jag sladdar runt lite för att kolla om vi kan fastna i sanden – icke då. Efter välförrättat varv gäller det bara att hålla tungan rätt i mun för att manövrera mellan stenbumlingarna upp till vägen utan att skrapa bilen.

Toyotas elhybrid C-HR lanserades 2016 och har nu fått en ansiktslyftning, både i form av en starkare drivlina, ett uppdaterat multimediesystem tillsammans med My T-appen och en del nya designdetaljer. C-HR blev en mycket populär Toyotamodell redan när den lanserades och hittills har 120 000 bilar sålts i Europa – inte så konstigt eftersom efterfrågan på sådana här bilar med låg bränsleförbrukning och låga utsläpp bara växer.

Inget sladdkrångel

Det som är skönt med elhybrider är att man slipper hålla på och krångla med sladdar och laddstolpar. Elhybridbilar använder bensinmotorn för att ladda elmotorns batteri under körningen, men också inbromsningar och tomgång kan ge laddning. Kör du i långsamt tempo i stan eller på småvägar så går det att ta sig fram på ren eldrift, och det finns ett EV-läge som gör att man kan tävla med sig själv om att köra så snällt

som möjligt. Toyota är en pionjär på elhybriddrift – redan 1997 lanserades elhybridernas moderskepp, Prius.

I Sverige kan du som är sugen på en C-HR välja mellan en 1,8-liters och en 2,0-liters bensinmotor – bägge har en elmotor som kompanjon. 2,0-litershybriden är en likadan drivlina som i systermodellen Corolla men levererar 184 hästkrafter, vilket ger den här relativt lilla kompaktsuven förare en riktigt bra körkänsla på vägen. Den släpper bara ut 119 gram koldioxid per kilometer, och årsskatten ligger på låga 2 308 kronor.

Extra krafter gör skillnad

Även om 1,8-litersmotorn på 122 hästar duger gott och väl så skulle jag rekommendera den som verkligen gillar att köra bil att slå till på den större motorn – de extra hästkrafterna gör skillnad. Och att köra på eldrift inne i staden går galant. Kraften kommer direkt vid ett tryck på gaspedalen när man slinker in i en ny fil på de tättrafikerade gatorna. På lands- och motorvägar rullar vi snabbt och utan att något större vägbuller tränger in. Trots att fjädringen är ganska hårt satt märks inte kullerstenar och fartdämpare inne i byarna så mycket som man skulle kunna tro.

Styrningen är verkligen bra – direkt och följsam. Något som emellanåt är lite trixigt att få fram är dock eldriften – trots att jag låtsas ha ett ägg under gasfoten brummar bensinmotorn i gång lite väl ofta under långsam körning.

En del knappar tillbaka

Den bil som ATL testar i Portugal har utrustningsnivån Executive, vilket bland annat innebär att det sitter 18-tums aluminiumfälgar på hjulen och att det är skinn som klär stolarna. Men även instegsmodellen Active är välutrustad och har Toyotas säkerhetssystem med bland annat autobroms, filhållningsvarnare och adaptiv farthållare.

Interiört har en del knappar återvänt till infotainmentsys-



Åttatumsskärmen är precis lagom stor och har det som behövs.



Man kan välja mellan en 1,8-liters och en 2,0-liters bensinmotor.



➔ Bagageutrymmet är utrustat med lådor.

→ temet – vilket inte är så dumt. Jag tror att folk tröttnat på att sitta och svepa med fingret över skärmen hela tiden. Åttatumskrämen i C-HR är precis lagom stor och har det som behövs. Nu finns även Apple Carplay och Android Auto att tillgå, och bilen går förstås att koppla till en app. Med My T-appen uppdateras kartorna för navigationen automatiskt, och det går att kolla både kördata och var man ställde ifrån sig bilen på stormarknadsparkeringen. Dessutom finns en ”hybrid-coachning” för den som i likhet med ATLs testförare behöver träna mer på att köra så mycket på el som möjligt.

Facilt pris och låg skatt

Den exteriöra designen är fortfarande lika kaxig – eller ”aggressiv”, som Toyotafolket helst säger – LED-lamporna och grillen har accentuerats lite mer bara. Den ser onekligen lite mer sportig ut än en vanlig kompaktsuv.

Toyota i Sverige tror att tjänstebilsförarna kommer att lockas av den nya tvålitershybriden, och det lär nog stämma – priset är bra och årsskatten rätt låg. Men C-HR kan också vara något för dottern eller sonen som vill ha ett eget nätt fordon som är roligt att köra. Gissningsvis vill mamma och pappa ha option på att köra den emellanåt, eftersom bilen kombinerar känsla med förnuft i form av en stark motor, mycket god säkerhet och låg förbrukning.

la Wadendal

FAKTA Toyota C-HR 2,0 Hybrid

Motor: 4-cylindrig bensin, 2 liter + elmotor, batteri nickelmetall.

Växlar: Automat, framhjulshjulsdrift.

Toppfart: 180 km/tim.

Effekt: 152 hk vid 6 000 v/min, med elmotor total effekt 184 hk.

Vridmoment: 190 Nm vid 4 400-5 299 v/min.

Acceleration: 0-100 km/tim på 8,2 s.

Tjänstevikt: 1 585 kg.

Max släpvagnsvikt: 725 kg.

Längd/bredd/höjd: 439/180/157 cm.

Markfrigång: Ingen uppgift.

Pris: Från 337 700 kronor.

Skatt: 2 308 kronor.

Förmånsvärde: Ingen uppgift.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Förbrukning: 5,3 l/100 km.

CO₂-utsläpp: 119 g/km.

Standard: Autobroms med fotgängardetektion, adaptiv farthållare, filhållningsvarnare.

Tillval: Backkamera, dödvinkelvarnare, rear cross traffic alert.

Euro Ncap: 5 stjärnor.

Ställbar ratt: Höjd/längd.

Bagageutrymme: 358 liter.

Elektrisk justering förarsäte: Tillval.

El-inställning svankstöd: Tillval.

Navigation: Tillval.

Plus: Goda köregenskaper, låg förbrukning och låga utsläpp.

Minus: Rätt trångt baksäte och aningen dålig sikt bakåt.

Vägriddare som laddar sig själv

Lexus UX
250h AWD F
Sport S



FOTO: IA WADENDAL



Kompakt men svårnavigerad suv

MUNKA-LJUNGBY.

Den kompakta, självladdande suven Lexus UX 250h är en riktigt elegant och komfortabel vägriddare. Men djungeln av knappar, kontroller och en svårnavigerad pekplatta förtar lite av körglädjen.

Den arga uppsynen i fronten, med sneda lyktor och Darth Vader-nos, ska sannolikt signalera sportighet. Men även om den här bilen har både hästkrafter och vridmoment som kan ge en färd med så kallad körglädje, så är den framför allt en riktigt komfortabel vägriddare.

Lexus UX 250h är en kompakt självladdande suv av det lite lyxigare slaget. Att den är självladdande innebär att två elmotorer och en tvåliters bensinmotor samarbetar för att få ner förbrukningen.

Bilen startar alltid på el i körläget EV, vid högre hastigheter griper bensinmotorn in men elmotorn fortsätter stötta, och när du saktar in kör du med batterikraft igen – ungefär så kan det enkelt beskrivas.

Det som är bra med elhybrider är förstås att man slipper dra kablar till en laddbox och vänta i en mindre evighet på att bilens batteri blivit alert igen.

Näst högsta nivån

ATL har fått låna en Lexus UX 250h Sport S med fyrhjulsdriften E-Four. Den har den näst högsta utrustningsnivån och det innebär förstås att det egentligen inte är något som saknas, och man slipper fundera på olika tillval. Men den kostar en slant: över en halv miljon kronor, närmare bestämt.

Basversionen ligger på modesta 359 000 kronor men då ingår inte basala saker som eljusterbart säte för föraren eller nyckellöst system. Lexus UX 250h går både att privat- och företagsleasa.

Den är riktigt trevlig att köra och det är framför allt

komforten som är njutbar. Mjuk färd, där fartgupp knappt märks, och både smidig styrning och växling med den steglösa automatlådan. Det finns flera kör lägen att välja mellan – de som används mest är Eco, Normal och Sport. Med Eco i en hel dag lyckas vi hålla den utlovade förbrukningen på 5,8 liter per 100 kilometer, medan sportläget lockar till lite mer dynamisk körning och därmed slurpar också de dyra dropparna bensin i väg fortare.

Elegant interiör

Bilen är välbyggd och ljudisoleringen känns lyckad, även om den i högre motorväghastigheter inte helt lyckas trolld bort knattret från den trubbiga skånska asfalten.

Interiört är allt väldigt elegant, från de sportiga kviltade sätens till instrument, reglage och luftinsläpp. En fin detalj är den lilla analoga klockan till vänster om infotainmentskärmen, som även den är sobert utformad. Men det tar ett tag innan man lär sig hela djungeln av kontroller, knappar och inte minst pekplattan på den breda mittkonsolen. Att svajpa och trycka på den samtidigt som man kör är nästintill trafikfarligt innan man lärt sig. Jag hade nog önskat en lite enklare och modernare lösning när det gäller att få fram det man vill se på skärmen.

Perfekt i framsätet

Sätena är överlag väldigt bekväma och för den som sitter fram går det att justera stolen i åtta led, vilket gör att i stort sett vilken kroppstyp som helst kan hitta den perfekta körställningen. Bak är det också komfortabelt, åtminstone för dem som inte är så långa eller voluminösa. Benutrymmet lämnar en del att önska för större personer.

Att bilen är kompakt märks också på bagageutrymmet. Visserligen tar batteripaketet inte något utrymme från bagaget – det är placerat under baksätet – men det är ändå ingen storlastare, det här. Lasttröskeln är dessutom rätt ➔



Lexus UX 250h har en sober förarmiljö med snygg skärm och en trevlig analog klocka.



Baksätet är lite trångt och blir nog ingen favorit för långa personer.

→ hög. Det går att skaffa dragkrok och hänga på ett släp men bilen får inte dra mer än 750 kilo.

Bra för lilla familjen

Det är dock inte så mycket för de stora utrymmenas skull som man slår till på en Lexus UX. Snarare handlar det om att skaffa en välbyggd premiumbil med stor komfort för den lilla familjen. Det går att välja mellan fram- och fyrhjulsdraft: driften på fyra hjul är elektrisk och hjälper till att dra loss bilen från besvärlig snö eller lera. Några terrängegenskaper har den inte, men fyrhjulsdraften är tillräckligt bra för att klara olägenheter på mindre vägar under uselt svenskt höst- och vinterväder.

En klart godkänd andrabil för gården. Lexus UX är visserligen ingen bonusbil, men för företagaren är den ändå ett bra val med ett relativt lågt förmånsvärde och årsskatt.

Ia Wadendal

FAKTA Lexus UX 250h AWD F Sport S

Motor: 4-cyl bensin, 2 liter + elmotor.

Växlar: Steglös automat, fyrhjulsdraft.

Toppfart: 177 km/tim.

Effekt: 152 hk vid 6 000 v/min, elmotor 109 hk.

Vridmoment: 190 Nm vid 4 400-5 200 v/min, elmotor 202 Nm.

Acceleration: 0-100 km/tim på 8,5 s.

Tjänstevikt: 1680 kg.

Max släpvagnsvikt: 750 kg.

Längd/bredd/höjd: 449/184/154 cm.

Markfrigång: 16 cm.

Pris: 536 900 kr (basversion 359 700 kr).

Skatt/år: 3722 kr.

Förmånsvärde från:
1 776 kr/mån.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Förbrukning: 5,8 l/100 km.

CO2-utsläpp: 136 g/km.

Standard: Bland annat aktiv farthållare, aktivt krockskyddssystem, backvarnare, filhållningsass, dödavin-
kelvarnare, dimljus.

Tillval: Inget.

Euro Ncap: 5 stjärnor.

Ställbar ratt: Höjd/längd.

Bagageutrymme: 401 liter.

Elektrisk justering av förarsätet: Ja.

Elinställning svankstöd: Ja.

Navigation: Ja.

Plus: Komfortabel och välbyggd.

Minus: Svårnavigerad pekplatta och trångt i baksätet.

Suvar som snart är ute på marknaden

Skoda Vision iV

Crossover med fyrhjulsdrift och två elmotorer som genererar totalt 306 hästkrafter. Den accelererar från 0 till 100 på 5,9 sekunder och har en toppfart på 180 kilometer i timmen. Räckvidden ska ligga på cirka 50 mil. Lanseras under 2020.



ID Roomzz

Volkswagens eldrivna suv ingår i den så kallade ID-familjen - en serie helt elektriska bilar. Den har fyrhjulsdrift och två elmotorer med totalt 306 hästkrafter. 0-100 går på 6,6 sekunder och toppfarten är 180 kilometer i timmen. Räckvidden kommer att ligga på cirka 45 mil. Preliminärt lanseras bilen under 2021.



BMW ix3

I år ska BMWs första helt elektriska suv lanseras och den går redan att förhandsboka mot en avgift. Elmotorn ska generera 270 hästkrafter och räckvidden beräknas till mer än 40 mil. Dessutom kan den snabb-laddas på cirka en halvtimme med 150 kW-snabb-laddare.

