

PENDLINGS- PRALINER

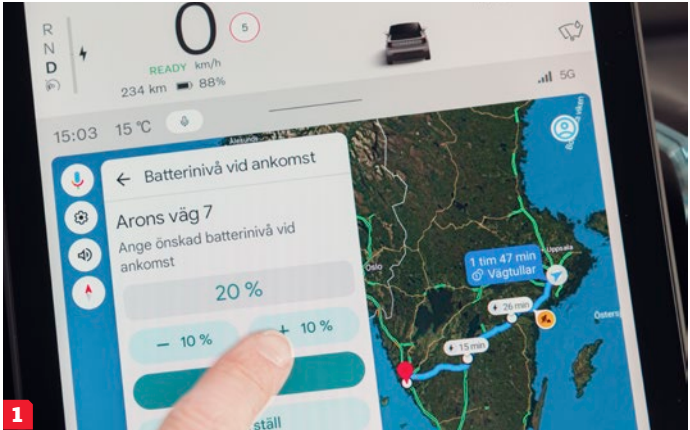


Här är tre bilar som sätter extra krydda på vardagskörningen. Vilken är aptitligast av körglada Ford Puma, formstarka Renault 4 eller snabbfotade Volvo EX30?

TEXT: NILS SVÄRD FOTO: SIMON HAMELIUS



Renault 4 vill ta rygg på Volvo EX30 som är segmentens storsäljare – inte bara i Sverige utan även på kontinenten. Den rutiga delläderklädseln kommer med utrustningsnivå Iconic. Grundnivån Techno är ett vettigare köp. Då är stolen klädd i grått jeansstyg och man förlorar den belysta fyran på panelen.



1



2



3



4



5

1. I Volvo och Renault kan man välja önskad batterinivå vid ankomst och sedan räknar navigatören ut passande laddstopp. 2. I Renault stängs hastighetsvarningen av via två tryck på knappen. 3. Emblemets till Volvos Harman Kardon-högtalare ger störande reflexer i vindrutan. 4. Renault kan fälla ihop passagerarstolen fram. Perfekt för långa paket eller för att sträcka ut under en laddpaus. 5. Bensinversionen av Ford har en 80 liter stor "megabox" under lastgolvet. I elversionen utan tank och avgasrör växer den till hela 145 liter och kallas "gigabox". Det finns bottenplugg för praktisk rengöring.

En sak är säker. Intåget av elmotorer har lyft den vardagliga körupplevelsen rejält. Gasresponsen är direkt, ett kraftfullt vridmoment finns tillgängligt redan i låg fart. Fartökningarna sker vibrationsfritt och utan ryck. Egentligen rena rama Rolls Royce-upplevelsen.

Den som funderar på en smidig pendlingsbil på el har säkert nya Renault 4 på spaningslistan. Den franska småbilen är en härlig retroflört som är svår att värja sig mot. Med nätt och filigran linjeföring sticker den ut bland moderna bilar.

Siffran i modellnamnet är lägre än Renault 5 (testad i nummer 11/2025) men det här är en större bil, 20 centimeter längre och med mer plats för passagerare och bagage. Vuxna kan åka i baksätet utan gnäll. Bakluckan går halvvägs ned på kofångaren och blottar ett för småbilsklassen vettigt utrymme som nås utan lasttröskel. Förutom att fälla baksätet kan även passagerarstolen fram läggas dubbelvikt och ge plats åt 220 centimeter långa möbelpaket.

Vid större lastbehov får Renault 4 bära last på taket, vilket inte är möjligt med 5:an, och dragvikten är utökad från 500 till 750 kilo vilket räcker för mellanstora hyrsläp.

Jämförelsen mot lillebror fortsätter att falla väl ut för Renault 4 ute på vägnätet. Det märks att ingenjörerna har haft ett extra halvår till att finjustera grundmaterialet. Chassissättningen är mjukare med en mer följsam fjädring i lägre farter.

Dock kvarstår småbils känslan i förarstolen. Förarens vänsterben har begränsat utrymme och inte alla testförare uppskattade körställningen. Man sitter nära golvet med något ansträngd vinkel på gasfoten.

Men hur står sig Renault 4 utanför familjefejden?

DEN GIVNA konkurrenten på svensk mark heter Volvo EX30. Märkets minstring har snart funnits två år på marknaden och vi vet en hel del om dess för- och nackdelar eftersom bilen ingår i Vi Bilägares långtest-stall. Men detta

»Den franska småbilen är en härlig retroflört som är svår att värja sig mot.«

är första gången vi granskar instegsversionen med det lilla batteriet. Den matchar Renault både i pris och batteristorlek, runt 430 000 kronor för cirka 50 kilowattimmar.

Volvos minsta modell har bland annat fått kritik för trångt baksäte. Det ska dock ses i ljuset av märkets tradition av större bilar. Här mot konkurrenter i småbilssegmentet står den med en vettig baksoffa. Utrymmet är ungefär som i Renault.

Fast Volvos baksäte är fortfarande en ganska påver plats. Glöm både mittarmstöd och stolsfickor. Det är avskalad minimalism som råder. Baksätet i Renault är mer ombonat.

Motoreffekten i Volvo är samma som med det stora batteriet, hela 272 hästkrafter på bakhjulen. Ovanligt mycket krut för pengarna. Körupplevelsen matchar också sportbilsprestandan. Här finns rapp styrning med god vägkänsla. Volvo må vara generös med

effekt men snål med utrustning. Framstolarna är små och enkla och grundversionen Core har en osedvanligt besvärlig nyckellösning med ett kort som bara kan blippas vid förardörren. Glöm att öppna bilen från bakluckan.

Testexemplaret har utrustningsnivå Plus. Det ger tyvärr inte bättre stolar, kallat Gen-E, och priset är förhållandevis lågt: från 379 900 kronor med 168 hästkrafter.

TREDJE BILEN I TESTET är något av en joker. För sex år sedan lanserade Ford sin minsta crossover Puma. Nu inför 2026 kommer modellen i ett helelektriskt utförande, kallat Gen-E, och priset är förhållandevis lågt: från 379 900 kronor med 168 hästkrafter.

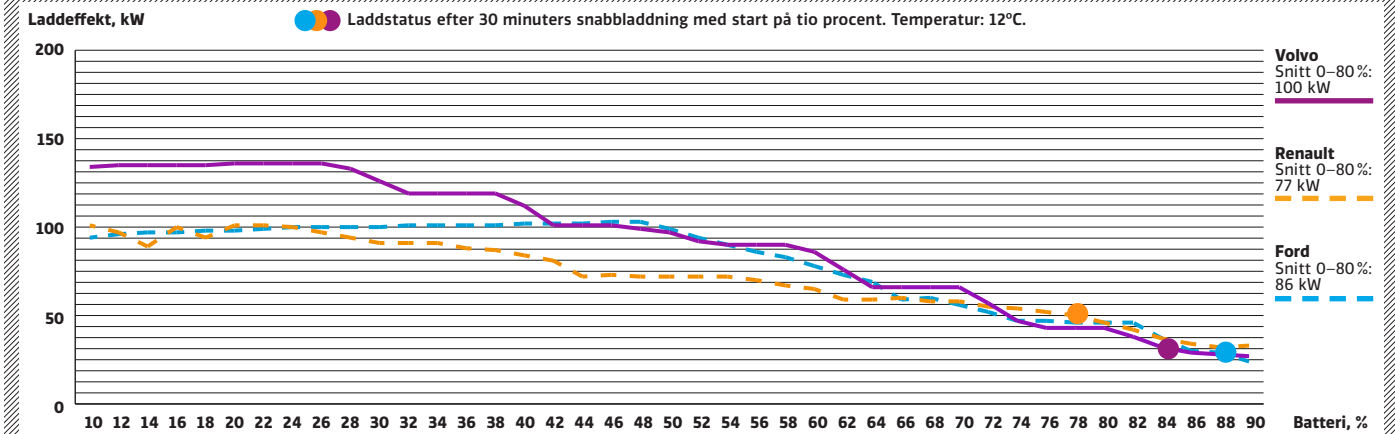
I samma nybilshall säljs Puma med en bensinmotor på 160 hästar med ett kampanjpris på 385 000 kronor. Elversionen är alltså billigare än motsvarande bensinalternativ.

Priset är även konkur-



Volvo är ensam i trion med att erbjuda längre räckvidd, upp till 47,5 mil i versionen Extended Range. Ford finns bara med ett batteri medan Renault har en inopare med mindre storlek (40 kWh). Men kortare körsträckor än så här vill man kanske inte ha? Kom ihåg att vinterkylan behöver en extra buffert.

TEST: SNABBLADDNING



Volvo laddar med högst effekt men den höga energiförbrukningen gör att det tar längre tid att fylla på med ny räckvidd. Både Renault och Ford har 100 kW i maximal laddeffekt men Ford kan hålla sin maxnivå under längre tid. Renaults laddeffekt är mer ojämn.

renskraftigt mot den svagare bensinmotorn (1,0 liter/125 hk). Med tre år av fordonsskatt skiljer det bara 35 000 kronor mellan den lilla bensinmotorn och elversionen.

Dessutom kan elbilen förklimateisera kupén utan avgaser via bilens app så att man alltid möts av en varm bil på vintermorgonen och en kall bil på sommareftermiddagen. En uppskattad egenskap som är svår att mäta i pengar.

Förklimateisering via app finns också hos Renault och Volvo

UTE PÅ VÄGEN känns elversionen av Ford Puma påfallande lik bensinmodellen med en härligt naturlig väggänsla. Chassit är

stramt och berättar om varje liten ojämnheter i asfalten, men beteendet är välavvägt och ger ärlig feedback om underlaget.

Helheten är ett körmässigt lyft mot Fords trecylindriga motorer med dubbelkopplingslåda. Körningen på el är både

smidigare och kvickare.

Men i vårt undanmanövringsprov blir det problem för Ford. Antisladdsystemet tycks inte vara anpassat till de lätttrullande ekodäcken med lägre fäste utan låser framhjulen vilket får bilen att gå spikrakt in i ena hindret. I

stället för att hjälpa föraren vid en kris blir situationen svårare att hantera.

Synd, för vid vanlig körning känns Ford lätt i steget. Så också Renault, som har trions klart bekvämaste fjädring. Både Ford och Renault väger in strax över 1500 kilo i sina mest utrustade utföranden.

VOLVO UPPLEVS SOM om den har tillbringat mer tid på gymmet än i elljusspåret. En krallig typ med stora muskler men också med mycket vikt. Trots att Volvo bygger på en plattform som är designad för eldrift känkar EX30 runt på 300 kilo mer än konkurrenterna i testet. För att hantera vikten är

»Med det lilla batteriet blir räckvidden oroväckande kort.«

Volvo skodd med betydligt större däckdimensioner. Ford har samma beskedliga däck som sina bensinsyskon. Renault väljer sin vana trogen ovanliga dimensioner, smala och höga hjul, som ger högre däckutgifter.

Volvon i testet har också tillvalet 19-tumshjul med 245 millimeter breda däck. Det är en dålig investering sett till komfort. På vår fjädringssträcka med bitvis knaggligt underlag klampar bilen klumpigt över guppen och det slår ibland osnyggt i chassit. Vi känner inte igen det från vår långtestbil och misstänker att den större hjulstorleken är att skylla.

Därtill träder jobbiga frekvenser för örat fram på grov väg och stör ljudkomforten som annars är god i Volvo EX30. Ford har högre bullernivå men är ändå behagligare för örat i högre farter på grov asfalt.

VOLVO RULLAR TUNGT med sina breda 19-tumshjul. Energitorsten är klart högre än hos Renault och Ford. Med det lilla batteriet blir räckvidden oroväckande kort, inte ens 30 mil vid vanlig körning. Att köra över 20 mil i motorvägsfart kräver en modig förare som vågar tömma batteriet nära ned till noll procent innan laddstoppet.

Bäst räckvidd i trion har Renault som också har störst batteri, 52 kWh mot 49 i Volvo och 43 i Ford. Ändå är skillnaden i räckvidd oväntat liten mellan Renault och Ford då den senare uppvisar ovanligt låg förbrukning. Ford har också en plattare laddkurva och fyller på med nya mil i snabbast takt.

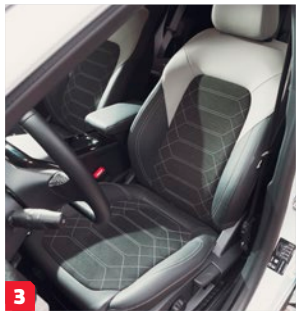
Ärligt talat imponerar inte räckvidden i någon av bilarna. Elbilar med mer tilltagna körsträckor kostar inte så mycket mer. Å andra sidan är infrastrukturen för snabbladdning betydligt bättre utbyggd nu än för några år sedan så räckvidden är mer ett tids- än körproblem.

Frågan är bara om man vill ta en kvarts extra paus för att köra en sträcka som Göteborg-Halmstad tur och retur när man ska hälsa på släkten?



FORD PUMA GEN-E PREMIUM

GRUNDPRISS:	379 000 kr
TESTAD VERSION:	399 000 kr
MILKOSTNAD:	47,20 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	Ej krocktestad
MILJÖ:	●●●●●



1. Stor digital mätartavla på 12,0 tum. Det finns en avskalad vy med hastighet och batteristatus.
2. Växelväljare som rattspak. L-knappen aktiverar kraftigare motorbroms. "Enpedalsläge" med motorbroms ned till stillastående aktiveras via pekskärm.
3. Premiumstolen är både bred och skälad med gediget lärtöd. Skönast fätölj och sittställning i trion. Båda framstolarna är höj- och sänkbara med justerbart svankstöd.
4. Få din elektriska Ford att ryta som en puma under acceleration med artificiellt bensinmotorljud. Det går tack och lov att slå av.



RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC 52 KWH ICONIC

GRUNDPRISS:	384 900 kr
TESTAD VERSION:	471 900 kr
MILKOSTNAD:	56,10 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●

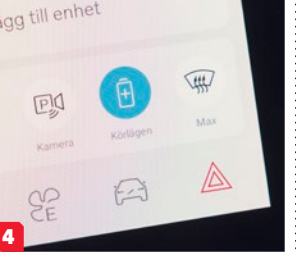
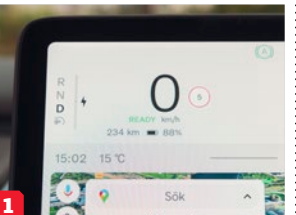


1. Digital mätartavla på 10,3 tum med flera möjligheter vad gäller vy och färger.
2. Växelväljare som rattspak. Bromskraftsregenereringen är ställbar i tre steg via paddlar bakom ratten med ett läge som bromsar ned till stillastående. Därtill finns frirullningsfunktion.
3. Bekväm och bred stol men högt golv ger ansträngande benvinkel och det är trångt för förarens vänsterben.
4. Bra färdator som visar tre potentiella räckviddsuppgifter: lugn stadskörning, baserat på senaste förbrukning eller motorvägsfart i 120 km/tim.



VOLVO EX30 SINGLE MOTOR

GRUNDPRISS:	429 000 kr
TESTAD VERSION:	457 900 kr
MILKOSTNAD:	48,00 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Volvo saknar instrumenthus framför föraren. I stället visas hastigheten på mitskskärmen.
2. Växelväljare som rattspak. Bromskraftsregenereringen är ställbar i två steg via pekskärmen, men klarar inte att bromsa till stillastående. Därtill finns frirullningsfunktion.
3. Begränsad sittkomfort med högt golv som ger obekväma knävinkel. Med elstol (4900 kr) går förarstolen att höja i framkant för bättre lärtöd. Då blir även passagerarstolen höj-/sänkbar.
4. Nya körläget "Räckvidd+" ska möjliggöra lite längre körsträcka. Gasresponsen blir långsammare.



FORD

Två stora skärmar och fyrkantig ratt. Premiumstolen ger testets bekvämas- te körställning. Hårdplast blandas med fuskläder, typiskt "lyx-Ford".



RENAULT

Trångt för vänsterbenet och högt golv ger jobbig gasfotsvinkel. Trots bra stol är sittkomforten något begränsad. Plus för fysiska klimatknap- par.



VOLVO

Stilrent men inte funktionellt. Allt styrs på den plottriga skärmen. Elstolar (4900 kr) ger något bättre lärostöd men inte svankstöd för passageraren.



Ford Puma är klassens oväntade lastkung. Förutom justerbart bagage- golv i två nivåer finns en gigantisk lastbalja under golvet som sväljer 145 liter extra. Två lastkrokar, fyra metallöglor och 12V-uttag.



Högt och fyr- kantigt. Renault har ovanligt låg lasttröskel, hela 16 centimeter lägre än Volvo. Skönt när barnvagnar ska lyftas in och ut. Techno-versionen har plats för laddsladd under golvet, Iconic har en extra högtalare i stället. Två lastkro- kar, fyra metallög- lor och 12V-uttag.



Volvo har den kortaste lastytan i trion. Dubbelt golv och plats för laddsladd där under. Rak bakstam gör ändå att elva drickabackar får plats med fem pas- sagerare. Det är lika med Renault 4 och rätt bra för klassen. Två lastkrokar, fyra metallöglor och 12V-uttag.

»Här varvas en kul och smi- dig körupplevelse med tes- tets högsta komfortnivå.«

tagit vara på möjligheterna som elbilar ger. Akterpartiet är i princip en enda stor lastbalja och under huven finns ett extra utrymme som är större än vad Volvo har under sin huv.

Men Ford är inte lika utrym- meseffektiv i kupén som Volvo och Renault. Och vi kan inte utdela en testseger till Ford med ett så här dåligt beteende i undanmanöverprovet.

DEN MEST KOMPLETTA var- dagspendlaren heter Renault 4. Här varvas en kul och smidig körupplevelse med testets hög- sta komfortnivå. Dessutom är

innerutrymmena de dugligaste i trion och familjer har bäst möjlighet av att få plats med barnstolar i olika konfigura- tioner.

Ekonomi och prisnivån lig- ger modellen i fatet. Det går dock att komma undan lite lindrigare genom att välja bort utrustningspaketet Iconic, där ingår inget som förbättrar test- resultatet utan främst lull-lull. Med grundversionen Techno hamnar milkostnaden på cirka 52 kronor, fyra-fem kronor mer än Ford och Volvo.

Det är en extrakostnad som Renault 4 är värd. ☹

>>>



Renault hakar på trenden med upplyst märkesemblem. Ford och Volvo har kaross- färgade paneler i fronten.



1



2

1. Renault har bakljus som både sticker ut rent fysiskt och formmässigt. 2. Minimalistiskt baksäte utan stolsfickor, kurvhandtag och mittarmstöd i Volvo.

MEDIEFUNKTIONER

	Ford	Renault	Volvo
Pris testat system, kr	standard	standard	standard
Svenskspråkiga menyer	ja	ja	ja
Skärmstorlek, tum	12,0	10,1	12,3
Integrerad röststyrning	svenska	svenska	svenska
Telefonspegling	trådlös	trådlös	trådlös
Trådlös telefonladdning	ja	ja	ja*
Navigation	ja	ja	ja
App	Ford	My Renault	Volvo Cars
Appstyrd uppläsning	ja	ja	ja
Appstyrd klimatisering	ja	ja	ja
Lokalisera bilen via app	ja	ja	ja

*Från utrustningspaket Plus.

KOMMENTAR: Renaults Google-baserade uppkopplingstjänster är kostnads-fria i fem år. Hos Volvo ingår fyra år. Ford uppger inget slutdatum.

»Tyvärr är bilfunktionerna på pekskärmen svåransvända under körning.«

RESERVDELAR

	Ford	Renault	Volvo
Strålkastare (en), kr	15511	4030	12300
Bakljus (ett), kr	8766	5088	5850
Bromsbelägg fram (två), kr	2129	958	1400
Bromsskivor fram (två), kr	4616	1764	3080
Fälg som på testbilen (en), kr	5369	4702	6125
Sidospegel vänster komplett, kr	12729	3763	5650
Ersättningsladdare 230 volt, kr	10486	3744	4990
Byte kylarvätska batteri, kr	–	–	–
Intervall kylarvätska, mil/år	–	–	–
Totalt, kr	59606	24047	39395

EKONOMI

	Ford	Renault	Volvo
Grundpris testad version, kr	399900	471900	457900
Testbilens pris, kr	409900	471900	461900
Förmånsvärde, kr/månad	4198	4473	4437
Värdeminskning, kr/% (1)	235379/59	285030/60	233073/51
Bränslekostnad test, kr/år	6618	7578	8585
Skatt år 1–3/år 4–, kr	360/360	360/360	360/360
Försäkring, kr/år (2)	2880	3276	3036
Servicekostnad, kr (3)	4429	6653	4603
Serviceintervall, mil/år	–/2	3000/1	3000/2
Garantier, år (4)	5/3/12/8/3*	3/3/12/8/1*	3/3/12/8/3*
Milkostnad, kr (5)	47,20	56,10	48,00

*Förlängs vid service på märkesverkstad.

(1) Beräknad på grundpris testad version enligt Autovista Inter-Global. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) Till och med 6000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rostskydd/högspänningsbatteri/vägassistans. (5) Vid 2000 mil/år i tre år inklusive värdeminskning, laddning (testförbrukning), skatt, service, försäkring och underhåll (14000 kr) men utan finansiering.

KOMMENTAR: Tilltagna inköpspriser för bilstorleken ger hög fallhöjd för andrahandsvärdet. Värdefallet driver upp milkostnaden de första tre åren. Annars är driftskostnaderna låga. Ford har ingen milbegränsning i service-intervallet, bra för långpendlare. Renault vill ha en årlig översyn, Ford och Volvo klarar sig vartannat år. Fem års garanti hos Ford, tre år hos de andra.



FORD: En rejäl skärm som även styr klimatfunktionerna. Stora och tydliga tryck-ytor uppskattas. Begränsad röststyrning. Navigatorn planerar ladd-stopp men förväntad batteristatus vid ankomst är svårfunnet.



RENAULT: Samma typ av Google-baserade mediasystem som i andra Renault-bilar. Utsökt röststyrning och bra laddplanering i navigatorn. Möjligt att ladda ned tredjepartsappar. Tyvärr är bilfunktionerna på pekskärmen svåransvända under körning.



VOLVO: Google-baserat system med utmärkt röststyrning och smart laddplanering i navigatorn. Möjligt att ladda ned tredjepartsappar. Tyvärr är bilfunktionerna på pekskärmen svåransvända under körning.

SÄKERHETSFUNKTIONER

	Ford	Renault	Volvo
Adaptiv farthållare	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	10000 (1)	ja (2)	102000 (3)
Bakljus tända i autoläge	nej	ja	ja
Döda vinkel-varnare	10000 (1)	ja (2)	ja
Justerbart bältesfäste fram/bak	nej/nej	nej/nej	ja/nej
Utökad filhållningsassistans	10000 (1)	ja (2)	ja (4)

(1) Förarassistanspaket. (2) Iconic. (3) Kräver Ultra. (4) Plus.

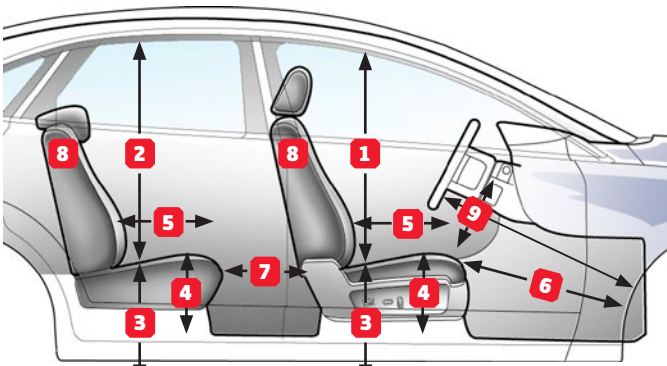
UTRUSTNING

	Ford	Renault	Volvo
Adaptivt helljus	ja (1)	nej	nej
Backkamera	ja	ja	ja
Backkamera 360 grader	10000 (2)	nej	102000 (5)
Dragkrok	9544	eftermont.	15200
Elbaklucka	ja (1)	ja (3)	ja (6)
Elinställbara framstolar	nej	nej	4900
Höj- och sänkbar pass.stol	ja	ja	4900
Klimatanläggning/zoner	ja/1	ja/1	ja/2
Läderklädsel	delläder (1)	delläder (3)	nej
Metalliclack	8000–12000	ja	6900
Nyckellöst insteg	ja (1)	ja (3)	ja (6)
Panoramaglastak	13000	nej (4)	102000 (5)
P-sensorer fram/bak	10000 (2)/ja	ja (3)/ja	ja/ja
Rattvärme	ja	ja	ja
Svankstöd förare/passagerare	ja/ja	ja/nej	4900/nej
Uppvärmd vindruta	ja	nej	nej
Vindrutedisplay	nej	nej	nej
Värmepump	nej	ja	102000 (6)
V2L (eluttag till andra produkter)	nej	2500	nej

(1) Premium. (2) Förarassistanspaket. (3) Iconic. (4) Öppningsbart canvastak kommer våren 2026. (5) Kräver Ultra. (6) Plus.

KOMMENTAR: Volvo har bäst utrustningsmöjligheter – för den som betalar. Men det är bara Ford som kan erbjuda adaptivt helljus och Renault är ensam om V2L-funktion (Vehicle To Load). Dock måste man köpa en adapter för 2500 kronor för att kunna ta ut ström från bilens ladduttag.

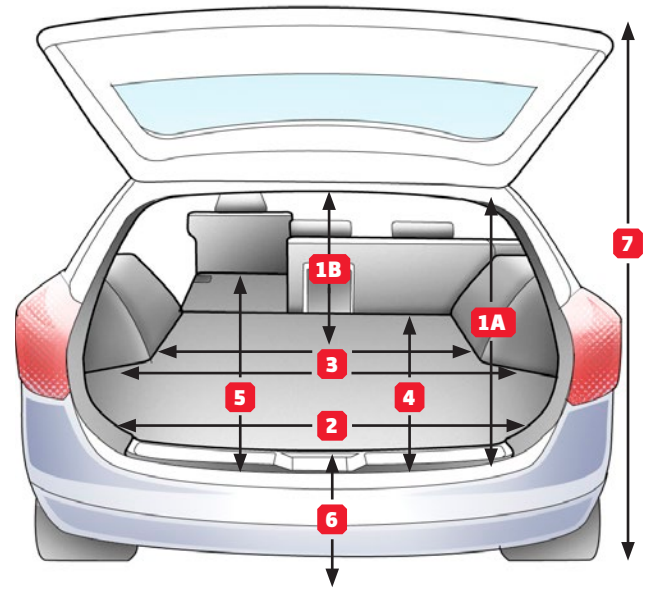
KUPÉMÅTT



Mått (min–max), cm	Ford	Renault	Volvo
1. Takhöjd fram	94–100	93–100	91–99
2. Takhöjd bak	92	93	93
3. Sitthöjd fram/bak	52–59/57	54–60/60	54–61/55
4. Sitthöjd från golv fram/bak	20–25/18	14–20/21	14–21/21
5. Sittdynans längd fram/bak	52/45	52/46	50/44
6. Benutrymme fram	37–60	39–63	39–62
7. Benutrymme bak	11–39	8–35	7–33
8. Kupébredd fram/bak	134/122	136/128	140/131
9. Skjutmän ratt längd/höjd	66–71/5	65–69/5	66–71/4

KOMMENTAR: I Ford sitter man högre över golvet fram med bekväm knä-vinkel. Baksätet är dock lågt och det är trångt bakom förare av medellängd. Volvo är rymligast fram men kort förarstol nära golvet drar ned sittkomforten. Renault har bekvämast baksäte.

LASTMÅTT



Mått, cm	Ford	Renault	Volvo
1A. Höjd lastöppning	76	84	67
1B. Lasthöjd/under insynsskydd	81/55	78/58	78/56
2. Bredd lastöppning	102	100	102
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	100/100	100/100	100/117
4. Lastgolv uppfällt baksäte	71	75	69
5. Lastgolv nedfällt baksäte	136	135	133
6. Höjd lasttröskel inre/yttre	7/79	2/61	4/77
7. Höjd under baklucka	186	188	180
Läskbackar upp-/nedfällt	15/31	11/24	11/29
Bagagevolym (VDA), liter	523–1283+43*	339–1149	381–904+7*

*Främre lastutrymme.

KOMMENTAR: Ford har en 55 centimeter djup plastbalja under lastgolvet, det får bilen att ta fler drickabackar än stora Tesla Model Y. Utformningen av Renaults baklucka stjäl en del packutrymme.



Sin vana trogen erbjuder **RENAULT** Isofix-fästen i passagerarstolen fram. Det saknas i Ford och Volvo.



Bara **VOLVO** har praktiska öglor framför passagerarstol och baksäte för remmar till bilbarnstolar.

BARN I BIL

	Ford	Renault	Volvo
Bakåtvänd barnstol bak	höger	ja	ja
Barnstolsöglor fram/bak	nej/nej	nej/nej	ja/ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	nej	nej
Får liggvagn plats på längden/bredden?	nej/ja	nej/ja	nej/ja
Klämskydd fönster fram/bak	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Isofix-fästen fram/bak	nej/ja	ja/ja	nej/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej
Urkopplingsbar krockkudde	färd dator	vred	vred
VIB:s barnbetyg	★★★	★★★	★★★

KOMMENTAR: Renault har Isofix-fästen fram och slimmade nackstöd på framstolarna som ger plats för större bakåtvända bilstolar i baksätet. I Ford får bakåtvända bilbarnstolar inte plats bakom föraren och det krångliga barnläset kräver att man först monterar isär nyckeln. Renault har smidig manuell omställare till barnläset.

KROCKTEST

	Ford	Renault	Volvo
Testår	Ej testad	2025	2024
Vuxenskydd	–	79%	88%
Barnsäkerhet	–	85%	85%
Oskyddade trafricanter	–	73%	79%
Förarstödssystem	–	68%	80%
Pisksnärtsskydd fram/bak	–	bra/bra	bra/bra
Autonödbroms fotgängare	–	godkänt	tveksamt
Autonödbroms cyklist	–	bra	bra
Autonödbroms fordon	–	bra	bra
Totalbetyg Euro NCAP	–	★★★★	★★★★★

KOMMENTAR: Renault nådde bara en fyra i betyg. Krockkudde mellan framstolarna som skyddar mot ihopslag saknas och den automatiska nödbromsen har svårt att upptäcka barn. Volvo får fem stjärnor medan Ford Puma inte är testad i den tyngre elbilsversionen.

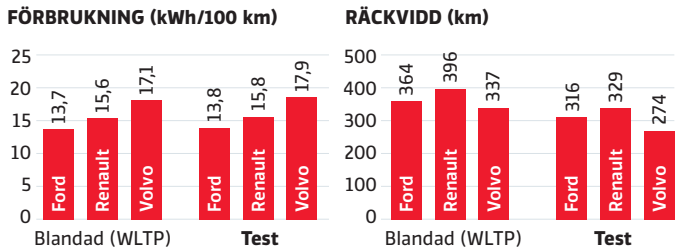
MÅTT & VIKT

	Ford	Renault	Volvo
Längd, cm	423	414	423
Bredd, cm	181	180	184
Höjd, cm	156	155	155
Axelavstånd, cm	259	262	265
Spårvidd fram/bak, cm	156/152	157/155	159/160
Markfrigång, cm	15,7	18,1	16,5
Tjänstevikt, kg	1575	1575	1841
Maxlast, kg	440	405	369
Taklast, kg	75*	75	75
Max släpvikt, kg	750	750	1000
Max totalvikt B-körkort, kg	1485**	1520**	1290**
Max totalvikt B96, kg	2235**	2270**	2040**
Max kultryck, kg	75	75	100

*Med glastak 0 kg. **Släpet får ej lastas över bilens maxvikt för släp.

KOMMENTAR: Kortare hjulbas på Ford. Till skillnad från Renault 5 får Renault 4 bära taklast. Dragvikten är högst i Volvo men ändå bara 1000 kilo jämfört med 1600 i versionen med det stora batteriet.

TESTVÄRDEN



	Ford	Renault	Volvo
Laddtid 10–80 %, min	24	29	25
Laddtid 10 mil från 10 %, min	8	8	8
Laddtid 20 mil från 10 %, min	13	14	15
Laddtid 25 mil från 10 %, min	27	33	45
Förbr. 110 km/tim, kWh/100 km	17,5	18,2	20,0
Räckvidd 110 km/tim, km	249	286	245
Laddluckans placering	vänster bak	vänster fram	vänster bak

KOMMENTAR: Volvos energitörst är besvärande när batteriet är så litet. Räckvidden är mindre än 27,4 mil redan i hösttemperaturer. Värre blir det i vinter. Trots minst batteri går Ford längre än Volvo. Renault har störst batteri och rullar längst mellan laddningarna.

ACCELERATION	Ford	Renault	Volvo
0–100 km/tim	8,5 s – 146 m	8,6 s – 140 m	6,2 s – 101 m
0–100 km/tim, Eko-läge	8,6 s – 147 m	8,6 s – 140 m	6,8 s – 104 m
70–110 km/tim	6,0 s – 156 m	5,2 s – 134 m	3,9 s – 100 m
70–110 km/tim, Eko-läge	6,1 s – 156 m	5,2 s – 134 m	3,9 s – 99 m

KOMMENTAR: Tre kvicka småbilar! Renault är försiktig med gaspådraget i starten, bra för däckslaget. Med körläge "Räckvidd+" startar även Volvo något mjukare. Ford och Renault ger max effekt vid full gas i Eko-läge.

SÄKERHET	Ford	Renault	Volvo
Broms 100–0 km/tim	38,8 m	36,7 m	36,2 m
Undanmanöver, betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

KOMMENTAR: Halare däck optimerade för lågt rullmotstånd på Ford. Värre är att antisladdsystemet bromsar bort det styrgrepp som finns. Betyget kan inte bli annat än en etta. Renault uppvisar en medstyrande bakvagn under press. Volvos chassi och antisladd imponerar, betyget blir en stark fyra.

KUPÉBULLER, dB(A)	Ford	Renault	Volvo
50 km/tim, grov asfalt	67	65	66
70 km/tim	71	69	70
90 km/tim	74	71	72
110 km/tim	76	73	75

KOMMENTAR: Renault bjuder på fransk ljudkomfort med lågt buller. Ford har högst ljudnivå men inga störande frekvenser. Volvo har ett vassare vägljud jämfört med Ford när asfalten är grov.

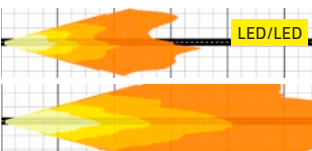
ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Ford
► Undertill är det bara batterihöljet som är av aluminium. Elversionen har samma svagheter som bensinversionen med flera otätade skarvar i bottenplattan, även tröskellådornas nedåtvända skarv är dåligt tätad (bild 1). Balkarna är sporadiskt vaxbehandlande. Bakaxeln skyddas mot blåstring av ett plasthölje. Fuktsamlande bullerisolering vid A-stolparna. Bakdörren är en del av skärmen och har dålig tätning. Där samlas smuts med risk för framtida rost. Skärmkanten är dessutom punktsvetsad, skarven mellan plåtarna är obehandlad och det är fritt för fukt och salt att börja nöta på plåten. Det ger en tvåa i prognosbetyg.

Renault
► Renault har inte lika bra rostskydd som förr. Batterilådan är av aluminium, allt annat undertill av stålplåt. Skarvarna i bottenplatta och trösklar är väl tätade (bild 2) men det saknas helt och hållet invändig behandling. Även skarvarna i hjulhusen fram och bak har god tätning och kanten skyddas av plastlister, däremot är innerskärmarna klädda med fuktansamlande filtmatte. Dörrar, huv och baklucka är av stål och Renault har slarvat med karossjobbet och lämnat de utsatta hörnen utan tätning. Precis som undertill saknar även karosdelarna invändig behandling. Prognosbetyget blir därför bara en tvåa.

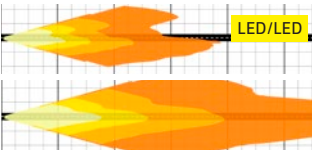
Rostskyddsgaranti:	12 år	Rostskyddsgaranti:	12 år	Rostskyddsgaranti:	12 år
Betyg:	●●●●●	Betyg:	●●●●●	Betyg:	●●●●●

LJUSTEST



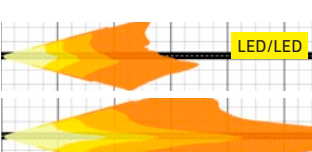
Ford	Halvljus	Helljus
Längd, m	106	204
Bredd, m	28	28
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.
Typ: Dynamic Matrix, ingår i Premium-paketet (20 000 kr).



Renault	Halvljus	Helljus
Längd, m	117	197
Bredd, m	26	21
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.
Typ: Standard.



Volvo	Halvljus	Helljus
Längd, m	100	213
Bredd, m	28	15
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.
Typ: Standard.

KOMMENTAR: Ford står med ett adaptivt helljus som förutom att det bygger om ljusbilden och bara bländar av i enstaka sektioner vid möten uppvisar bra bredd på skenet. Volvo har faktiskt den smalaste ljusbilden på helljuset i trion – köp till extraljus om du vill kunna spana efter vilt i vägkanten. Bra halvljus i alla tre.

Fler ljustester på www.vibilagare.se/ljustest

MODELLFAKTA



FORD PUMA GEN-E 43 KWH

TILLVERKNINGSLAND: Rumänien.

MOTOR: El fram.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 168 hk (124 kW). Max vridmoment 290 Nm.

BATTERI: Litiumjon (NMC). Kapacitet totalt/tillgängligt i.u./43,6 kWh. Max laddeffekt AC 11 kW/DC 100 kW. V2L-kompatibel.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor fram. Framhjulsdraft. Reduktionsväxel.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk, bak halvstel torsionsaxel.

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum. Däck 215/50 R18.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,5 m. 2,5 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade), trummor bak. Elektrisk p-broms.

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

ÖVRIGA VERSIONER: Grundutrustning, från 379 900 kr.



RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC 52 KWH

TILLVERKNINGSLAND: Frankrike.

MOTOR: El fram.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 150 hk (110 kW). Max vridmoment 245 Nm.

BATTERI: Litiumjon (NMC). Kapacitet totalt/tillgängligt 55/52 kWh. Max laddeffekt AC 11 kW/DC 100 kW. V2L-kompatibel.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor fram. Framhjulsdraft. Reduktionsväxel.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk, bak multilänk.

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum. Däck 195/60 R18.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,8 m. 2,6 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/tim 8,5 s, toppfart 150 km/tim (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Evolution 40 kWh 120 hk, från 384 900 kr. Techno 52 kWh 150 hk, från 434 900 kr.



VOLVO EX30 SINGLE MOTOR 51 KWH

TILLVERKNINGSLAND: Belgien.

MOTOR: El bak.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 272 hk (200 kW). Max vridmoment 343 Nm.

BATTERI: Litiumjon (LFP). Kapacitet totalt/tillgängligt 51/49 kWh. Max laddeffekt AC 11 kW/DC 134 kW.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor bak. Bakhjulsdraft. Reduktionsväxel.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk, bak multilänk.

HJUL: Fälgbredd 8,0 tum. Däck 245/45 R19 (standard 225/50 R18 på 7,5 tum bred fälg).

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,6 m. 2,6 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/tim 5,7 s, toppfart 180 km/tim (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Single Motor Extended Range, från 484 000 kr. Twin Motor Performance, från 547 000 kr. Cross Country, från 609 000 kr.

RESULTAT



Vi Bilägare TESTVINNARE

Fyra är mer än fem

1 I den här trion kommer **RENAULT** bäst ut. Jämfört med designprodukten Renault 5 är den här bilen mycket mer genomarbetad. Den har alltså en kvick styrning och elbilsraska kraftresurser som ger vardagsglädje bakom ratten, men också förbättrad fjädringskomfort och större utrymmen. Även jämfört med testkonkurrenterna sticker Renault 4 ut med bättre komfort. Den är också bäst i trion som andrabil till barnfamiljer med plats för barnstolar i olika konfigurationer och för klassen bra bagageutrymme. Men skippa toppnivån Iconic för att sänka kostnaden.



2 Arbetet att stöpa om **FORD** till elbil är oväntat lyckat. Snål drivlina, lägst inköpspris, vanliga däckdimensioner och litet servicebehov ger låga driftskostnader. En potentiell testvinst förloras på trångt baksäte men framför allt på beteendet i undanmanöverprovet.



3 **VOLVO** presterar på en hög nivå i flera testronder. Säkra köregenskaper, bäst rostskydd, bra kupéutrymme och riktigt kul att köra. Därtill värderas Volvo högst som begagnad. Men bilen är en ergonomisk mardröm och oväntat kort räckvidd ger sista plats här.

EN ANDRA ÅSIKT



Calle Carlquist, testförare.

Lite mer batterikraft hade verkligen inte skadat för trions chanser på marknaden. Volvo är i en del avseenden mer sofistikerad än Ford och Renault och det ska den väl vara. Trivsamt att köra, trivsamma kupématerial, fräsch känsla. Helheten imponerar ändå måttligt. Förbrukningen är hög och räckvidden skral. Medieskärm och rattreglage måste göras om, i utförande och gränssnitt. Trea för mig. Ford är underhållande och har förhållandevis bra pris och låg förbrukning. Bitvis skräpig finish, det är ju en Ford. Min tvåa. Renault är den klart bästa helheten, en behaglig bil med komfort och kompletta köregenskaper under det tilltalande skalet.



Erik Rönnblom, testförare.

Jag tycker inte att det finns en självklar vinnare eller förlorare i det här testet. Alla tre har en gemensam svaghet – räckvidden är något kort redan vid generös hösttemperatur. Volvo EX30 har inte den bästa förarstolen. Den är okej i denna jämförelse, precis som baksätet. Men säkerheten i Volvo är bäst av dessa tre, såväl i vårt eget älgtest som i Euro NCAP. Volvo blir min etta. Nykomlingen Renault 4 har en tilltalande och sofistikerad interiör, goda köregenskaper och förhållandevis bra utrymmen. Jag sätter R4 tvåa. Ford Puma har lägst pris, är snål och har bra förarstol men också ett betydligt trängre baksäte. Puma bullrar högre och blir trea.

Läs fler tester på www.vibilagare.se/test