



ELDRIVET TRIANGELDrama

2025-12-23

Optional[© Teknikens Värld]

Alla artiklar är skyddade av upphovsrättslagen. Artiklar får ej distribueras utanför den egna organisationen utan godkännande från Retriever eller den enskilde utgivaren.

Klicka här för att läsa artikeln.

TEST

Alfa Romeo Junior Elettrica 280 hk Veloce Superiore • Ford Puma Gen-E 168 hk Premium • Renault 4 E-Tech electric techno

ELDRIVET TRI

Trött på alla likriktade kompakta suvar och sugen på något som sticker ut lite? Vi med! Därför har vi ställt tre nya, små roliga elbilar mot varandra. Sportiga och busiga **Alfa Romeo Junior** möter den söta men kaxiga **Ford Puma Gen-E** och franska designbomben **Renault 4**.

TEXT: SANNE HANSEN OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: PATRIK LINDGREN

36 TEKNIKENS VÄRLD • 1/2026



EV52 150 hk Iconic



100% AV SVENSKA JOURNALISTER
PÅ SVENSKA VÄGAR
FÖR SVENSKA BILKÖPARE
Teknikens
Värld

ANGELDrama



TEST

Nya lilla Renault 5 är ett riktigt glädjepiller för bilintresserade, men för opraktisk för de flesta.

Därför har många väntat på storebror Renault 4 – och nu är den här för en första testomgång. Den har inte djärv design som femman, men är inte långt ifrån och den sticker åtminstone ut bland konkurrenterna. Samtidigt ska fyra vara mer användbar trots sin kompakta storlek. Som elbil betraktad är specifikationerna däremot inte de mest imponerande, 52 kilowattimmar batteri och snabbladdning med max 100 kilowatt

gör den inte till någon långfärdsbil. Men vilka fördelar har den?

Det ska vi ta reda på och vi ställer den mot Alfa Romeo Junior och Ford Puma Gen-E.

ITALIENAREN SKULLE från början ha hetat Milano, men fick inte det för italienska staten, konstigt nog. Vad är det för något då? Man skulle kunna

Kan någon av dem vara tillräckligt bra som förstabil, eller fastnar alla tre i facket där man gömmer andrabilar?

vara elak och säga att det är en Jeep Avenger. De bygger nämligen på samma teknik i grunden, men Junior är en betydligt sportigare pjäs.

280 hästkrafter och vettigt chassi kan kanske vara kul på vägen, särskilt om man läser vår provkörning av bilen från 2024. Men i kombination med litet batteri (54 kilowattimmar) känns det spontant som att räckvidden inte kommer att imponera. Även Junior har 100 kilowatts effekt vid snabbladdning, så risken är att man blir stående långa stunder vid laddstationerna.

KAN DEN tredje kombattanten göra avtryck då? Med ett ännu mindre batteri, på 46 kilowattimmar, undrar vi om vi ens kan lämna Stockholms län på en laddning med Ford Puma Gen-E.

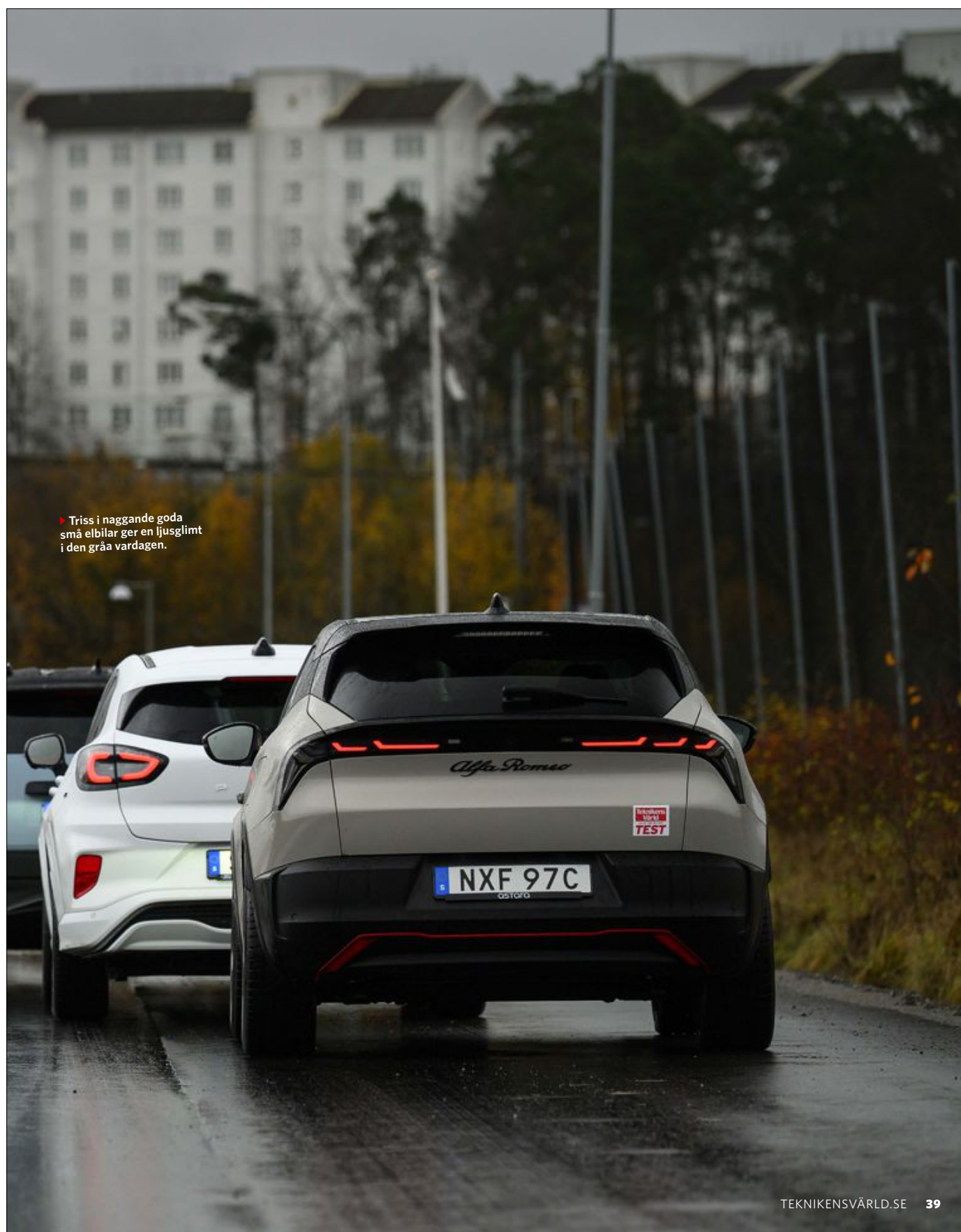
Det är den enda bilen i testet som inte är en nyutvecklad elbilsmodell, utan en elkonverterad befintlig modell. Den är också liten och vi vet att baksätet är nästintill oanvändbart. Men den har ett hemligt vapen sett till utrymmen, det hittar vi under lastgolvet i bagageutrymmet, frågan är bara om det är tillräckligt.

MEN VI ska inte stirra oss blinda på siffror, för de här bilarna fyller förmodligen andra behov än bilar med lång räckvidd och stora utrymmen gör. De är roliga att titta på, de påstås ha trevliga köregenskaper och gör inte ett lika stort hål i plånboken som andra modeller på marknaden.

Testbilarnas priser i stigande ordning: Puma kostar 399 990 kronor, Renault 4 kostar 434 900 kronor och Junior kostar 469 900 kronor. Vi ska reda ut övriga kostnader och jämföra milkostnad mot vad man får i respektive bil, syna dem i sömmarna och väga fördelar mot nackdelar. Kan någon av dem vara tillräckligt bra som förstabil, eller fastnar alla tre i facket där man gömmer andrabilar? Vilken som lämpar sig bäst ska vi i alla fall avgöra nu. »



► Triss i naggande goda små elbilar ger en ljusglimt i den gråa vardagen.





TEST

ALFA ROMEO JUNIOR ELETTRICA VELOCE

Det här testet tar avstamp i något helt nytt, för Alfa Romeo Junior Elettrica liknar inget vi sett eller kört tidigare. Absolut känner vi igen designspråket, logotypen och "kompakt suv" är väl något av det vanligaste som rullar på svenska vägar – men det är ändå på ett nytt sätt. Den här bilen finns även som hybrid, men elversionen är som en helt annan bil. Modellversionerna skiljs också åt av namnbeteckningarna Ibrida (hybrid) och Elettrica (el).

Det första vi lägger märke till är den överdesignade fronten. "Den ser förfärlig ut", säger hela redaktionen i kör när bilen anländer till testgaraget. Men faktum är att den har designats så för att ligga stabila på vägen, vilket vi skrev om när den provkördes för första gången under 2024 då den var ny.

Vi måste också nämna att den här modellen egentligen skulle ha hetat Milano och Alfa Romeo gick ut med det i

alla pressmeddelanden över hela världen. Bara för att strax därefter behöva byta namn. Men namnskiftet var visst ingen stor grej eftersom den internt hade kallats "kid". Varför är det här intressant, undrar du? Jo, för att namnet passar bilen väl. Det är en busig liten unge, eller åtminstone tonåring.

DET ÄR lätt att ryckas med i sinnesstämningen som hela bilen förmedlar. Både det yttre och det inre är designat för att vara sportigt. Så vi trycker väl ner gaspedalen och ser hur busig Junior kan vara. Och alla förväntningar överträffas direkt, den direkta styrningen, effekten och välbalanserade chassit gör sig oerhört väl på vår testslina som löper längs sörmäländska, kurviga landsvägar.

Dessutom sitter man som en smäck – till och med jag med min nätta kropp på 154 centimeter sitter ordentligt i den skålade sportstolen. Den är så skålad att

en i testlaget känner sig fastkilad, vilket kanske inte är så bekvämt i längden. Dessutom är den också överdesignad på så vis att den har stora hål i stolsryggen, så att baksätespassagerarna kan kittla föraren (och passageraren fram) i ryggen. Kul eller potentiellt farligt? Men okej, ingen sitter i baksätet, så för den här typen av körning passar det utmärkt och ingen lämnar bilen utan ett flin.

VELOCE BETYDER snabb och även om det här inte är en supersportbil så är den tillräckligt snabb för att upplevas som en sportbil. Det är framför allt imponerande att den går snabbt i kurvor.

Men vänta, var inte det här en kompakt suv? Ska inte en sån rikta sig till gemene man som behöver en rimlig vardagsbil? För det gör inte Junior Elettrica. På i princip alla andra punkter än köregenskaperna får den tyvärr dåliga betyg. »

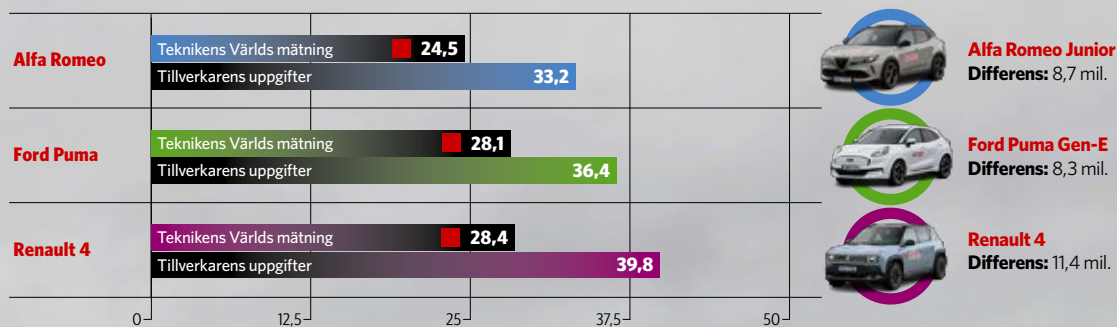
► Överdesignad eller häftig front? Den sticker ut och designen gynnar väguppträdandet.





EXTRA TESTMOMENT

RÄCKVIDD PÅ EL (mil) Teknikens Världs mätning jämfört mot tillverkarens uppgifter.



► **Kommentar:** Med så här små elbilar och små batterier i kombination med låga temperaturer är det omöjligt att komma upp i så många mil som tillverkarna anger. Även om vi kört i optimala temperaturer skulle det inte gå att komma nära den angivna räckvidden. Möjligtvis kommer bilarna lite längre vid enbart stadskörning, men hur många klarar sig på det? De flesta åker landsväg och motorväg någon gång och då är inte de här bilarna de rimligaste alternativen.



► Lite stökig förarmiljö och pekskärmen på mittkonsolen är inte användarvänlig.



► Håll i framsätena så att barnen kan klia föräldrarna i nacken och ryggen. En viktbesparing.



► Man sitter som en smäck i förarstolen på Junior Elettrica med dyraste tillvalspaketet.



TEST

Med en verklig räckvidd på drygt 24 mil är Junior inte särskilt användbar för långresor.



Pekskärmen, till att börja med, är bland det minst användarvänliga vi varit med om. Hemknappen som de flesta skärmar har, som tar en till någon slags "hem"-sida, sitter en bra bit upp på instrumentpanelen – inte i själva skärmen. Det tar en stund att hitta den och även om det går att vänja sig så är det korkat. Hemskrmen, eller egentligen allt på skärmen, är dessutom svårnavigerat.

Menysystemet är ologiskt. Vi hittar heller ingen funktion för att ställa in laddningen till 80 procent, men det visar sig att en sån funktion ska komma i en uppdatering.

LADDNINGEN GÅR för övrigt långsamt, i alla testbilarna. 100 kilowatt snabbaddning gör att man blir stående vid laddstationen, så det gäller att välja en som inte är mitt ute i ingenstans och därmed planera rutten väl. Och rutten kan inte bli så lång för den 280 hästar starka elmotorn i Junior Elettrica innebär hög förbrukning (2,08 kilowattimmar per mil enligt vår testrunda).

Det i kombination med ett litet batteri på 51 kilowattimmar netto ger en räckvidd på 24,5 mil. Det är då beräknat från 100 procent

...det är testets bästa baksäte sett till hur man sitter, men det finns noll utrymme för benen. Med förarstolen i bakersta läget är det ungefär sju centimeter mellan den och baksätets dyna.

ända ner till noll, vilket ingen människa vågar köra efter – så räkna med laddstopp var 20:e mil (om du orkar ladda upp till 100 procent). 15-17 mil gäller om du kör enligt 20-80 procentsprincipen.

Utrymmena är bara där för syns skull. Visst, bagageutrymmet är på 400 VDA-liter och lastgolvet går att ställa i tre olika nivåer, men det är ingen storlastare. Det ryms 22 testbackar med nedfällt baksäte. Och baksätet är det värsta. Man sitter visserligen ganska skönt på sätet, det är testets bästa baksäte sett till hur man sitter, men det finns noll utrymme för benen. Med förarstolen i bakersta läget är det ungefär sju centimeter mellan

den och baksätets dyna. Inte ens en katt vill krypa omkring i så trånga utrymmen.

Nämnde vi att bilen är bullrig? För med "sportighet" kommer också "hög ljudnivå" i kupén. Alfa Romeo har monterat 20-tumshjul på den här lilla bilen, vilket naturligtvis är helt håll i huvudet om man vill ha komfort. Vilket man inte vill om man vill ha en Alfa Romeo, menar tillverkaren. Fälgarna är även extremt ihålliga, det är som fyra stora ringar bara. Det är 100 procent design och noll tanke på att minska luftmotståndet. Och det genomsyrar i princip hela bilen. Den ska vara kul och snygg och rolig, men inte särskilt praktisk eller rimlig att ha i vardagen.



► Det går att stänga av enskilda förarstödsfunktioner i menyn.



► Fålgarna är stora hål. Alfa Romeo har inte tänkt ett dugg på aerodynamik.

EN ANDRA ÅSIKT



ERIK WEDBERG OM ALFA ROMEO JUNIOR

Mildhybridversionen av Junior är en ganska eländig bil med alldeles för mycket Stellantis-DNA. Elversionen Elettrica är något helt annat, något mycket bättre. Elettrica är som en helt annan bil, lätt i steget, rapp motor och precis styrning. Kanske den körgladaste bilen i testet, och definitivt den bullrigaste. De sportigt skålade framstolarna är tuffa men när man slår på stolsvärmen blir det bara varmt i mitten på ryggen och på sidorna blåser det kallt genom hålen.

DET ÄR svårt att dra några slutsatser kring bilens säkerhet. Den klarar älgtestet på vått väglag – bra. Men den är inte testad i Euro NCAP.

Kusinen Jeep Avenger fick bara tre stjärnor när den testades, vilket naturligtvis inte går att rakt av applicera på Junior, men ger kanske en fingervisning. Särskilt som Junior Elettrica uppvisar ett bedrägligt beteende när vi testar filhållaren (och förarstödsystemen är en del av Euro NCAP).

Filhållningsassistenten hoppar mellan linjerna, den praktiskt taget slickar ytterlinjen om vägen svänger, och ser bara till att inte glida utanför den. Den varnar genom en liten text framför föraren och piper lite, men vi kan köra med händerna i knäet i flera kilometer och bilen ändrar inte beteende. De andra bilarna drar igång en hel symfoni av varningar för att till slut stanna bilen i sitt körfält, men Junior stannar aldrig. Ej godkänt, tycker vi.

Sammanfattningsvis kan vi säga att du får betala rätt mycket pengar för en ganska opraktisk bil. Den är jättekul att köra, men glädjen är kortvarig eftersom räckvidden är usel. »

EXTRA TESTMOMENT



FILHÅLLNINGSSASSISTANS

UNDERKÄND

Alfa Romeo Junior

Hur bra styr systemet mellan linjerna?

– Bilen studsar mellan linjerna, när vägen svänger ligger bilen och slickar yttre fillinjen.

Hur länge kan man köra utan händerna på ratten innan första varningen?

– Efter sju sekunder kommer första varningen.

Hur varnar systemet?

– Det tjuiter, en orange ratt och texten "Se till att du håller dig inom körfältet" syns på skärmen framför ratten.

Vad händer om man inte reagerar på varningen?

– Absolut ingenting. Varningen fortsätter på precis samma sätt i flera kilometer, tills vi tar över körningen. Dåligt.

Ford Puma

GODKÄND

Hur bra styr systemet mellan linjerna?

– Mjukt och fint ligger den i mitten av körfältet.

Hur länge kan man köra utan händerna på ratten innan första varningen?

– 14 sekunder dröjer innan första varningen.

Hur varnar systemet?

– Först en gul varning och texten "Håll händerna på ratten". Strax därefter blir det rött och ett dovt varningsljud hörs. Det eskalerar, "Återta kontroll" och mer ljud.

Vad händer om man inte reagerar på varningen?

– Bilen bromsar upprepade gånger, efter 40 sekunder från rattsläppet tänds varningsblinkers och efter drygt en minut står bilen stilla.

Renault 4

GODKÄND

Hur bra styr systemet mellan linjerna?

– Bra, håller sig i mitten med blicken långt fram.

Hur länge kan man köra utan händerna på ratten innan första varningen?

– Elva sekunder.

Hur varnar systemet?

– Först gul ratt och "Behåll händerna på ratten".

Vad händer om man inte reagerar på varningen?

– Efter 25 sekunder röd varning och även varningsljud som eskalerar samtidigt som bilen börjar bromsa och rycka i bältet efter 30 sekunder. Varningsblinkers slås på efter 35 sekunder och bilen står stilla efter 45 sekunder.



TEST

ÄLGTEST

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



Alfa Romeo Junior

► **Kommentar:** Vi märker snabbt att bilen har väldigt bra kontakt med vägen. Styrningen tar direkt, vilket resulterar i att antis-laddsystemet hjälper till att skicka ut baken. Men när vi ökar farten börjar antis-laddsystemet bråka en del, det rycker och drar och hela bilen sladdar åt alla möjliga håll. När vi ökar ytterligare hjälper antis-laddsystemet till på ett bra sätt igen. Vi noterar att bilen kan godkännas, eftersom den klarar konbanan i 73 kilometer i timmen. Men det är svårt att dra någon ordentlig slutsats av antis-laddsystemets inverkan eftersom vi körde på vått väglag.

Antisladdsystem	Godkänd
Chassi	Godkänd
Styrning	Godkänd
Totalbetyg	Godkänd
Maxhastighet	73 km/h



Ford Puma Gen-E

► **Kommentar:** I och med att vi kör på vått behövs det inte särskilt hög hastighet för att antis-laddsystemet ska skicka ut baken i sladd. Ford Puma får enligt Transportstyrelsen lasta 440 kilo, vilket är mycket för bilen och mest i det här testet. I lägre hastighet undrar vi om den kanske är överlastad, men när vi ökar farten börjar antis-laddsystemet hjälpa till bättre och det känns inte längre överlastat. Puma klarar trots blött väglag gränsen för godkänt. Bilen slinker igenom konbanan på ett bra sätt i 72 kilometer i timmen. Det är svårt att säga om det är bilens gräns eller om den skulle klara mer vid torrt.

Antisladdsystem	Godkänd
Chassi	Godkänd
Styrning	Godkänd
Totalbetyg	Godkänd
Maxhastighet	72 km/h





BROMSTEST

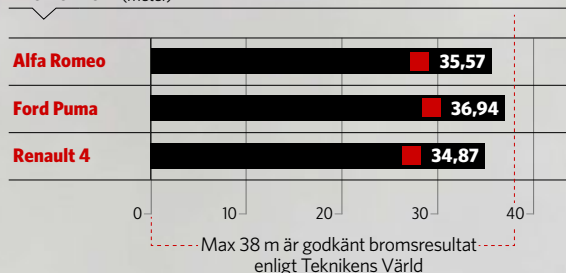


Renault 4 E-Tech

► **Kommentar:** Renault 4 har redan vid låga hastigheter svårt att hantera kraften så bilen åker ut brett i sidled. När vi ökar farten börjar bilen också hoppa, studsa och gunga fram – samtidigt som den fortfarande glider brett i sidled åt vänster så att vi i verkligheten hade hamnat i diket. Huruvida den skulle ha klarat det vid torrt väglag är omöjligt att säga. Vi lastar ur 100 kilo och den går plötsligt mycket bättre, men Renault 4 klarar inte gränsen för godkänt. Vi väljer däremot att inte underkänna bilen utan vill ge den en ny chans med rätt förutsättningar vid ett senare tillfälle.

Antisladdsystem	-
Chassi	-
Styrning	-
Totalbetyg	-
Maxhastighet	71 km/h

BROMSTEST (meter)



► **Kommentar:** Samtliga bilar klarar bromstestet med godkänt resultat. Överraskande nog är Renault 4 bäst och kanske inte lika överraskande är Ford Puma väldigt nära gränsen för underkänt.

NÖDBROMSTEST (meter)

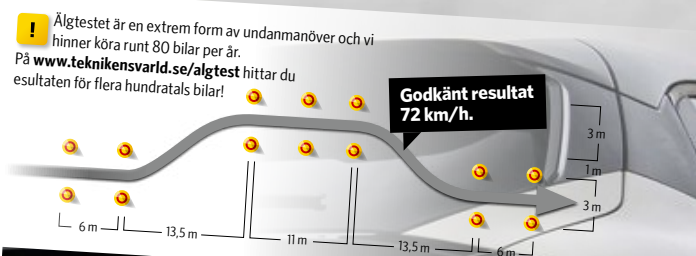
Alfa Romeo	91,72
Ford Puma	104
Renault 4	94,01

► **Kommentar:** Här tycker vi att tillverkarna hade kunnat göra ett bättre jobb. Att det ska krävas omkring 100 meter för bilarna att stanna när man trycker på nödbromsen är inte särskilt imponerande. Vi vill se 20–30 meter kortare stoppstäcka.

SÅ TESTAR VI NÖDBROMS

Bilarnas nödbromssystem testas från 100 km/h till stillastående. Vid färd i 100 km/h hålls knappen eller spaken för parkeringsbromsen intryckt.

! Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi hinna köra runt 80 bilar per år. På www.teknikensvarld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratals bilar!



► Älgtest på vått är inte representativt, men vi fick i alla fall fram att Renault 4 är överlastad.



TEST

FORD PUMA GEN-E

Om Alfa Romeo Junior är testets busiga tonåring är Ford Puma Gen-E dess något förnuftigare lillebror. För Puma är faktiskt också kul på vägen, men med lite mer fokus på komfort och funktion. Det sistnämnda märks tydligast i bagageutrymmet, där Ford har tänkt till ordentligt och vi hittar en stor balja under lastgolvet. Där ryms tre testbackar och lite till och baljan tål 100 kilo lastvikt.

Baljan gör Puma till testets bästa lastare sett till testbackar. Det ryms hela 27 backar i bilen med baksätet nedfällt. Även utan baljan sväljer den alltså mer än Junior.

Dessvärre är Pumas baksäte det sämsta. Ingen av bilarna har ett bra baksäte, men Puma tar begreppet dåligt baksäte till en ny nivå. Dynan är kort och obekväm, golvet är så högt att det känns som att man har knäna uppe vid hakan och benutrymmet på längden är inte heller något att skryta med. Det är ett nödbaksäte, vänligt beskrivet.

I framsätet är det bättre däremot. På förarplats hittar man en ganska platt, men ändå bekväm stol. Den justeras manuellt och alla som sätter sig där sitter bra. Ett litet minus för att mittkonsolen inkräktar på benutrymmet så långa personer tycker att det blir lite trångt för knäna – samma problem finns förresten i Alfa Romeo Junior. Men köregenskaperna och komforten i övrigt övertrumpar den detaljen.

Ingen av bilarna har ett bra baksäte, men Puma tar begreppet dåligt baksäte till en ny nivå.

DE 168 pigga hästkrafterna ger bilen en ordentlig skjuts vid gaspådrag och när vägen svänger gör Puma också det utan att kränga eller visa några tendenser till sladd. Det är riktigt kul på de små landsvägarna – nästan på samma nivå som Alfa Romeo Junior. Vi noterar att ratten är mycket större än de andra i testet, och något tjockare, vilket kanske inte uppskattas av alla. Men det krävs ett väldigt tränat öga och möjligen muskelminne för att känna någon väsentlig skillnad.

Ratten kan kanske beskrivas som lite rustik, vilket genomsyrar hela den här bilen. Ford Puma är testets enda bil som inte försöker vara något annat än just en bil. Det finns inga krusiduller eller häftiga detaljer i inredningen, utan det ser precis ut som i förbränningsmotordrivna Puma.

Det är inte nödvändigtvis en dålig sak, många uppskattar känslan av att sitta i en bil, oberoende av vilket drivmedel den drivs med. Däremot har vi väl sagt det förr, Fords pekskärm och dess infotainmentsystem är inget revolutionerande. Tvärtom är den ganska långsam och trist, inte alls så som man eventuellt förväntar sig att pekskärmen i en elbil ska vara. Men kör man en "basic" bensindriven Puma känns det kanske upplyftande. Så någon slags uppgradering hade eldrivna Puma mått bra av.

Med det sagt, själva menysystemet fungerar bra, det är enkelt att hitta alla inställningar så användarvänligheten är ändå relativt hög.

HUR ÄR den som elbil då? Här hade den också kunnat vara bättre, tyvärr. Storleken begränsar möjligheten till ett batteri stort nog åt en rimlig räckvidd. 46 kilowattimmar, varav 43 användbart, räcker inte till mer än drygt 28 mil körning. Det är tack vare den låga förbrukningen på 1,53 kilowatt per mil som det går att komma så långt. Men då har vi inte kört någon motorväg alls och 28 mil gäller om man kör från 100 procent till noll. Vilket ingen gör. »

EN ANDRA ÅSIKT



PER-ERIK SUNDSTRÖM OM FORD PUMA

Ett batteri på 46 kWh är alldeles för dåligt, till och med för en småbil. Den blir på gränsen till oanvändbar till annat än ren stadskörning. Dessutom snabbbladdar den för långsamt för sitt eget bästa. Men bortsett från den dåliga räckvidden är Puma Gen-E en trevlig och smidig bil. Bra runtomskikt och responsiv styrning och i utrustningsväg har den allt väsentligt.

• Ford Puma är liten, men lastar som en mellanstor bil. Men räckvidden är dålig.

• Baksätet är odugligt. Ett så kallat nödbaksäte. Fäll stolarna och få mer lastvolym.



TESTMOMENT

BAGAGEUTRYMMEN

Alfa Romeo Junior

Resultat: 22 backar

► **Kommentar:** Vid en första anblick ser inte Junior ut att vara minst i gänget, men man har inte satsat på innerutrymmena alls. Det resulterar i att vi får in endast 22 testbackar med nedfällt baksäte. Det är svårt att lasta tre backar på höjden i stort sett överallt i bagageutrymmet, så räkna inte med att kunna använda den här bilen till någon långresa med ett gäng väskor och annan packning.



Ford Puma

Resultat: 27 backar

► **Kommentar:** Helt i motsats till Junior här ovan så ser Puma ut att vara väldigt liten. Men när man öppnar bagageluckan är det faktiskt rymligare än bilen ger sken av på utsidan. Och häftigast av allt är den enorma balja som gömmer sig under lastgolvet, där det ryms tre testbackar. Man behöver dock sätta tillbaka lastgolvet för att kunna lasta så mycket som möjligt och resultatet blir 27 backar. Bäst i test!



Renault 4

Resultat: 26 backar

► **Kommentar:** Om inte Puma hade haft sitt hemliga vapen i form av ett stort extra lastutrymme under golvet så hade Renault 4 tagit hem den här vinsten. Renault har den kantigaste formen på ut- och invändigt och vi får in 26 testbackar. Den här bilen har också en rolig funktion som gör lastningen lättare, nämligen att man kan fälla passagerarstolen i framsätet. På så vis får man i skidorna, om man nu vill åka till fjällen i 4:an.



► Baljan under lastgolvet är däremot imponerande. En Sanne får plats.



SÅ TESTAR VI BAGAGEUTRYMMEN

Den europeiska VDA-literstandarden säger en sak, lastandet av testbackar ger en verkligare bild av bilar lastförmåga och utformning av bagageutrymmen.





TEST

► Eldrivna Ford Puma ser nästan identiskt ut som bensindrivna Puma. Traditionell framtöning.



Kör man enligt 20–80 procentsprincipen får man ju räkna bort 40 procent, så kanske 16–17 mil är mer rimligt innan man måste ladda igen. Och ladda kan man göra med 100 kilowatts DC-laddning på vägen till sommarstugan, eller hemma med 11 kilowatt. Det senare är att föredra och förmodligen det enda vettiga för den här bilen och det kombinerat med att man bara kör korta sträckor i sin tätort med omnejd. Långresan till sommarstugan gör man med fördel i en annan bil.

DEN STORA baljan som finns i bagageutrymmet innebär att man kan lasta lite fler saker i Puma än i motståndarna, men klarar bilen den extra vikten? Vi lastar bilarna till max för att köra älgtest – på vått, ska tilläggas – och Puma lastar på papperet tyngst.

Vi trycker in 440 kilo last och stålsätter oss inför manövern. Men Puma briljerar. Den känns inte alls överlastad och klarar testet utan bekymmer. Visst, vi märker att anti-sladdsystemet skulle kunna hjälpa till mer genom att exempelvis sänka hastigheten, men det är ändå ett godkänt resultat. Vi undrar hur snabbt den hade gått att köra genom konbanan om det varit torrt på vägen.

Vi imponeras absolut av Pumas köregenskaper och lastförmågan, men skulle samtidigt säga att den är näst intill oanvändbar på långresa...

Så behöver man någon gång lasta grus, vattendunkar eller något annat tungt kan man med fördel göra det i lilla Ford Puma – och känna sig säkra. Den kanske inte är någon långfärdsbil, men det är definitivt en lastvänlig kompanjon i vardagen.

DET DÄR med säkerhet bekräftas genom bromstest, nödbromstest och filhållarens beteende. Puma gör ingenting fenomenalt,

men i båda bromstesterna är den godkänd. Filhållningsassistenten är däremot godkänd med beröm. Systemet reagerar snabbt på att föraren inte håller i ratten och varnar tidigt för att sedan varna tydligare och till slut stanna i sitt körfält på ett rimligt och säkert sätt. Bilen har däremot inte testats i Euro NCAP, vilket gör att vi inte kan dra någon sammanfattande slutsats kring säkerheten. Men av det vi sett tycker vi att Puma är en bra och säker bil som uppvisar vettiga beteenden i situationer där det behövs, där föraren kan tänkas behöva hjälp helt enkelt.

Ekonomi brukar vara den avgörande punkten när vi pratar om bilar, åtminstone för de allra flesta. Ford Puma har viss fördel eftersom den inte kostar lika mycket som en halv villa, men 400 000 kronor är mycket pengar – särskilt för en bil som på flera sätt är ganska opraktisk. Vi imponeras absolut av Pumas köregenskaper och lastförmågan, men skulle samtidigt säga att den är näst intill oanvändbar på långresa och att frakta baksätesspassagerare i. Vad ska man då ge den för betyg? Med tanke på att alla bilar är dyra i dag får vi ändå se det för vad det är; en relativt billig elbil. Om dess egenskaper räcker till för dig och dina behov kan bara du avgöra. »



EXTRA TESTMOMENT



EXTRA TESTMOMENT: BAKSÄTESKOMFORT 173 centimeter Ruben Börjesson sitter bakom förarstolen som är inställd för hans körställning.

Alfa Romeo Junior

Skönast sittdyna av de tre och den ger även bäst stöd för låren tack vare något lägre golv. Det är skålat i framstolarna så att långa ben lättare ska få plats, men det fungerar ändå inte om man är så lång som Erik Wedberg. Inte ett enda förvaringsutrymme finns här bak och det är ganska mörkt och instängt på grund av de stora framstolarna samt svårt att se ut. Mittenplatsen är oanvändbar för det finns en störande kardantunnel.

Ford Puma

Det här baksätet är bland de sämsta på marknaden. Det är så oanvändbart att inte ens ett barn kan sitta här. Det är kort dyna och väldigt kort avstånd till golvet så man får knäna upp i hakan, nästan. Visst, man kan få in fötterna under stolen framför, men det hjälper inte vinkeln på knäet. Bänken/dynan är platt och hård. Det är i alla fall lätt att se ut och här finns två USB-C-uttag samt förvaringsficka på stolen framför.

Renault 4

Bakdörrens form gör att det är opraktiskt att öppna den, är man kort som jag får man akta sig så att man inte får den övre kanten i ansiktet. Väl inne sitter man dåligt, på en hög bänk med ett högt golv så man får inget stöd för låren och knäna är halvvägs upp till hakan. Det är dock rymligast och mysigast känsla i Renault tack vare inredningen och här finns två USB-C-uttag för barnens surfplattor.



TEST

RENAULT 4

Nya Renault 5 charmade hela världen med sin häftiga retrodesign och gulliga storlek. Samtidigt har flera väntat på något lite mer praktiskt och användbart – Renault lyssnade och här är nu 4:an! Eller Laban, som den också kallas. Den är inte identisk med lilla femman om man ser till designen, men en del är likt och framför allt sticker det ut jämfört med andra modeller på marknaden. Rolgare design på nya bilar hör inte till vanligheten.

VI KAN säga det direkt, eftersom det också konstaterades redan när vi provkörde Renault 4 våren 2025, den är inte lika charmig som lilla femman. Men låt oss fokusera på det där andra då, det faktum att nya Renault 4 trots sitt kompakta format ska ha hög funktionalitet. Då den är 20 centimeter längre än femman finns det mer utrymme i bagageutrymmet och baksätet, så det är en bra början. Det innebär förvisso inte att baksätet är dugligt för tre personer, jämfört med Alfa Romeo Junior och Ford Puma är det rymligast här, men det är ändå mest anpassat för barn. Och för att kunna förlänga bagageutrymmet vid behov.

Då måste vi ju också nämna vad Renault har hittat på ytterligare; nämligen att passagerarsätet fram också går att fälla. Därmed blir nästan

hela bilen lastbar på längden – hela 230 centimeter långa prylar går att stuva in. Men inte heller det är perfekt, då baksätets bänk är väldigt tjock (vilket är skönt för passagerarna) så den bygger för mycket på höjden när den är nedfäld och därmed inte blir helt plan. Så behöver du frakta något i glas som måste ligga helt plant går det inte. Men visst, lite längre kartonger på Ikea fungerar fint.

DET DÄR med lasten kommer inte bara med fördelar, ska det visa sig. När vi kör sedvanligt älgtest, som egentligen inte alls är sedvanligt då vi tvingas köra på vått väglag, upptäcker vi att Renault 4 är alldeles för överlastad när den är lastad till den maxvikt som finns registrerad hos Transportstyrelsen. 405 kilo är för mycket, för bilen gungar sig igenom konbanan som en båt på stora vågor. När vi plockar ur 100 kilo är det som en helt annan bil. Däremot kan vi inte dra några slutsatser kring huruvida bilen går att godkänna eller om den skulle underkännas även när asfalten är torr. Men lasten klarar den uppenbart inte.

PRECIS SOM hos Renault 5 finns många roliga detaljer både på utsidan och insidan i fyran, eller de är väl mest kul för fransmännen »

EN ANDRA ÅSIKT



RUBEN OM RENAULT 4

”Vilken söt liten bil. Både rund och fyrkantig” sa en i min familj. Den drar ögonen åt sig. Liten utvändigt, ok, men när jag är på plats bakom ratten känns den faktiskt riktigt rymlig. Stolarna är för platta i min smak. I baksätet är det tveksamt om någon vuxen står ut en längre stund. Som andrabil i familjen med ett par unga körkortshavare passar den perfekt. Lite struttig på vägen så när långfärdsbil är det inte. Ladda över natten är att föredra för den tar emot elen väldigt sakta.

► En frunk hade Renault kunnat kosta på sig, men man får klara sig utan.

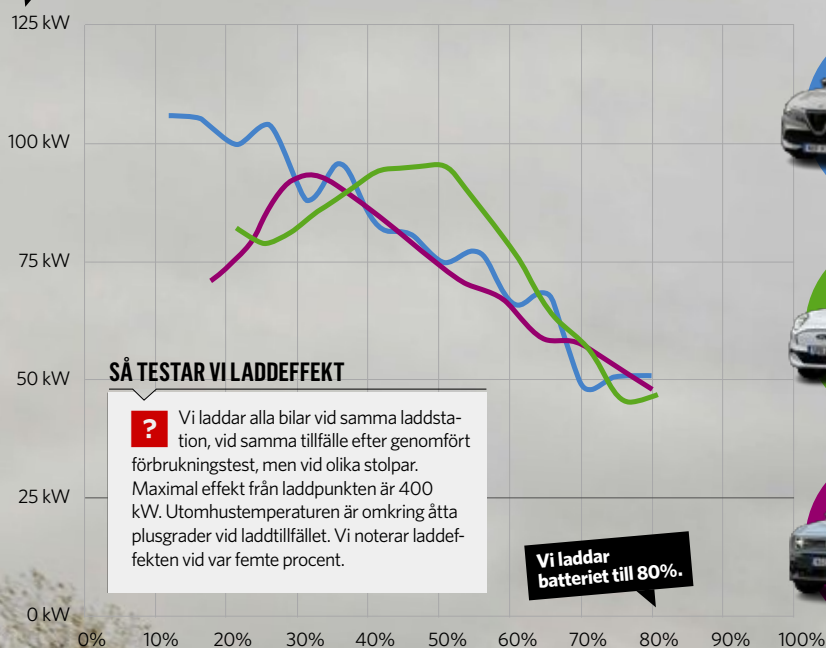




EXTRA TESTMOMENT

Ladd-effekt

EXTRA TESTMOMENT: **LADDEFFEKT** Vi mäter hur mycket laddeffekten förändras vartefter batteriet fylls.



Alfa Romeo Junior

Batteristatus vid laddstart: 13%

Laddtid till 80%: 30 minuter.

Bilen tar i början emot mer laddeffekt än den ska klara av, men det påverkar inte totalen. Det går upp och ner mycket.



Ford Puma

Batteristatus vid laddstart: 22%

Laddtid till 80%: 22 minuter.

Puma har lägst förbrukning och kom därför in till laddstolpen med mer ström i batteriet. Därför laddade den snabbare upp till 80.



Renault 4

Batteristatus vid laddstart: 17%

Laddtid till 80%: 28 minuter.

Renault 4 laddar totalt sett långsammast, men det är marginellt. Den klarar det så bra som den ska och mer kan vi inte begära.



► Kantigt och runt på samma gång. Renaults designspråk på elbilarna är skoj.



TEST

► Längst räckvidd i testet, med pytteliten marginal till Ford Puma, men ändå inte bra.



► Tydlig och bra instrumentering på skärmen framför ratten.



► Trådlös laddplatta för mobilen och plats för nyckeln på mittkonsolen.



► En förarmiljö vi känner igen från andra Renault-produkter. Bra Google-system.



eftersom det handlar om olika sätt att framhäva att bilen är just fransk. Lite franska färger på dekalerna och textillappar här och där.

Men vi tycker också att det känns välkomnande och ombonat i Renault 4, då interiören är fylld med ett tygmateriäl som bäst förklaras som "farfarskostymsklädsel". Det är lite strävt tyg i rutigt mönster, typ. Detta finner vi främst på dörrpanelerna. Innertaket pryds av ett annat rutigt tygmateriäl och det rutiga återfinns också på framsätena.

Det är stoppningen som bildar som små kuddformade upphöjningar för att göra sätena bekvämare. Fluffigt och mysigt, helt enkelt. Det är också rymligast på förarplats jämfört med Alfa och Forden, ingen mittkonsol som stör knäutrymmet och förarstolen känns "störst" och bekvämast.

DESSVÄRRE ÄR Renault 4 sämre än motståndarna i det här testet på köregenskaperna. Det finns ingen precision i styrningen, även om den inte heller är dålig på något vis. Den är till och med ganska kvick, men man har lite sämre kontakt med vägen, helt enkelt. I och med att bilen är lite högre än de andra så blir den lite struttigare och gungigare än de andra också.

På ojämn landsväg hoppar man omkring, tänk en lightversion av Musse Piggs husvagnsfärd. Okej, det var kanske att ta i, men både Junior och Puma känns betydligt mer stabila och fasta på vägen. Renault 4 är dock betydligt tystare. När Junior ger en huvudvärk med sitt däckbullen är Renault 4 mycket behagligare att vistas i (på jämnare vägar alltså). Det är också den enda bilen som känns trevlig att köra även på motorväg.

Men genomgående i det här testet är dålig räckvidd och Renault 4 är inget undantag. Med längst räckvidd på 28,4 mil enligt vår

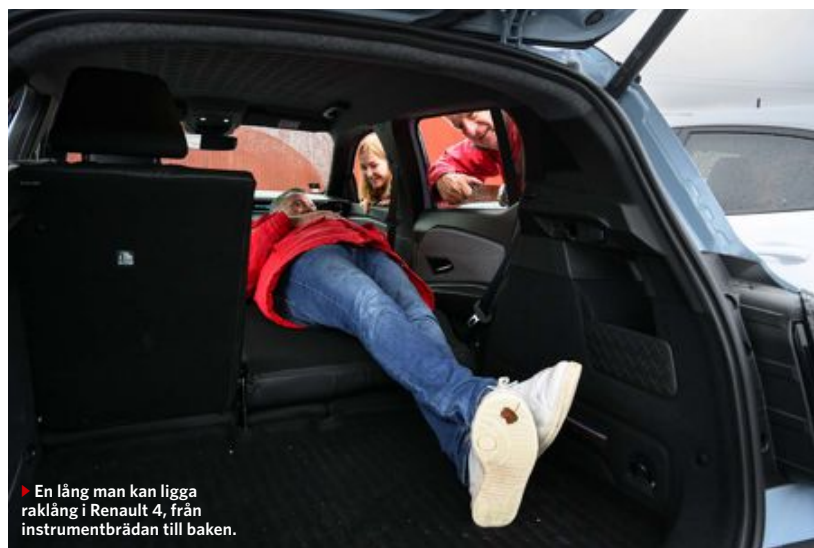
uträknade testförbrukning (1,83 kilowatt-timmar per mil) är inte heller det här någon långfärdsbil. Men det är inte att räkna med när batteriet är på 54 kilowattimmar. Precis som motståndarna laddar den med max 100 kilowatts effekt vid snabbladdning och hemmaladdar med elva kilowatt.

VI HAR sagt det förr, men säger det igen. Renault har gjort helt rätt i att samarbeta med Google, för infotainmentsystemet i Renault 4 är lika bra som förväntat. Skärmen på mittkonsolen känns igen från Renault 5 och fungerar bra med lättåtkomliga menyer och bra röststyrning.

Dessutom har de lyckats bra med förarstödsystemen i bilen, vilket märks när vi kör filhållningstest och nödbromstest. Renault 4 stannar inom rimlig tid när man tryckt på nödbromsen (parkeringsbromsknappen) och filhållaren betar sig som vi önskar när vi släpper ratten. Bilen varnar snabbt och agerar genom att eskalera varningarna, bromsa upprepade gånger, slå på varningsblinkers för att till slut stå stilla efter 45 sekunder. Bäst av bilarna i det här testet.

Tyvärr kan vi inte ge Renault 4 högsta poäng gällande säkerhet, eftersom vi inte vet hur bilen klarar älgtest vid torrt väglag. Dessutom har modellen bara fått fyra stjärnor i Euro NCAP. Den tappar lite på alla punkter men mest på förarstöd, trots att vi tycker att bilen betar sig bra på de system som finns så saknar den vissa funktioner som krävs för högre poäng i just Euro NCAP-testet.

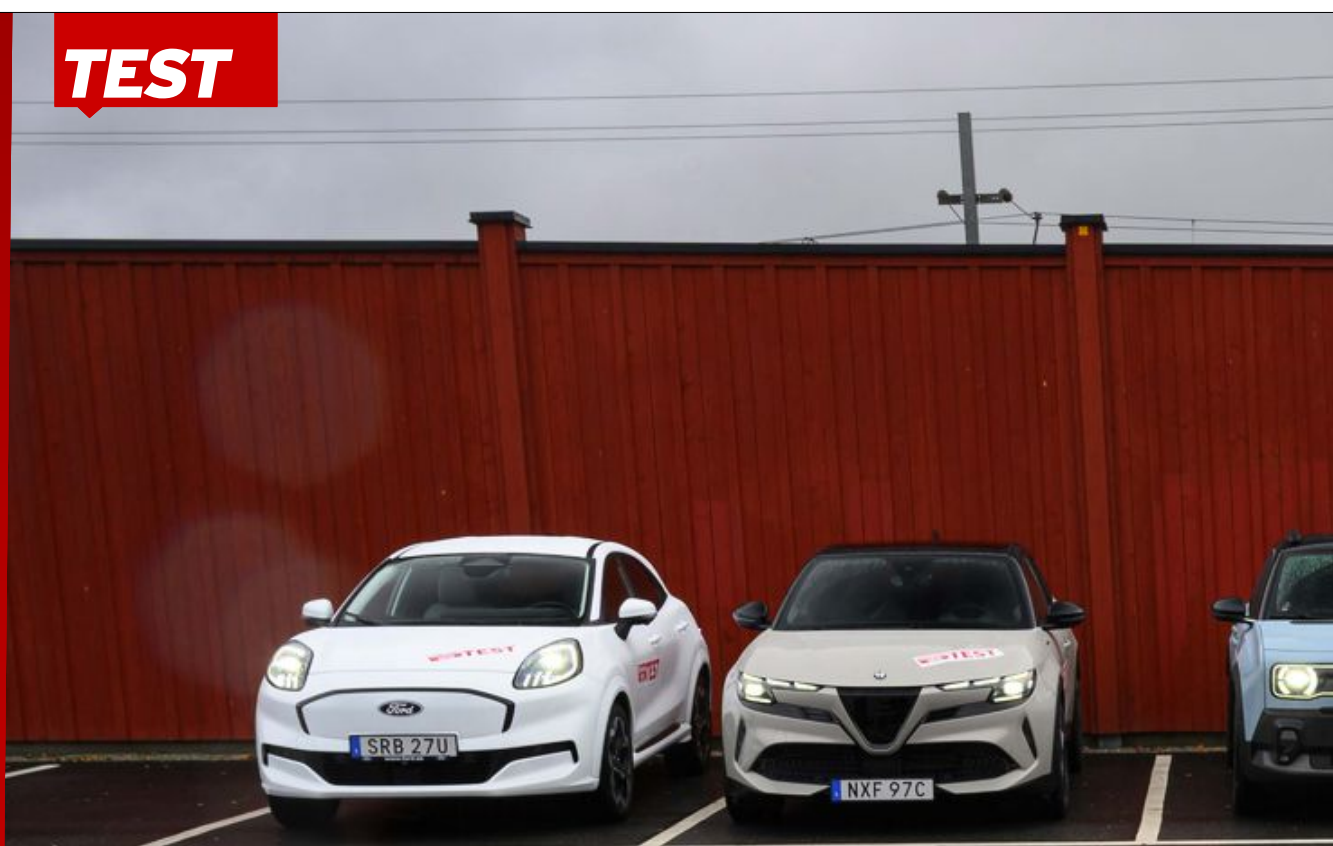
Bilen är inte heller billigast i testet, men man får mest för pengarna i Renault 4. Om du inte har några större krav på köregenskaper är denna bil bra på det mesta. Den är inte så charmig och udda som lilla femman, mer lagom, men på ett bra sätt. »



► En lång man kan ligga raklång i Renault 4, från instrumentbrädan till baken.



TEST



SAMMANFATTNING

Eftersom det här testet handlar om mindre elbilar med små batterier och kort räckvidd, kass snabbbladdning... ja, vi säljer ju inte in dessa bilar bra alls (som rena elbilar). Så vi får i stället fokusera på det som de är bra på och konstatera att samtliga är typiska andrabilar, eller passar personer som bor i stan och kör mest korta sträckor, kanske pensionärer eller yngre par.

HOS ALFA Romeo Junior Elettrica får du en körglad busunge (Junior är därmed ett mycket bra namn) som med tillval har en oerhört skålad sportstol som får dig att sitta som en smäck. Den är kul att ratta på kurviga landsvägar och det går att utmana de 280 hästarna ordentligt, tack vare bra styrning och fast chassi. Det är mycket Alfa-själ i den här bilen, både i beteende och design. Men du får pröjsa ganska

Det är mycket Alfa-själ i Junior Elettrica, både i beteende och design. Men du får pröjsa ganska saftigt...

saftigt för allt det här, nära en halv miljon kronor, och då köper du också högt däckbullen och en inte så praktisk elbil.

Trots betydligt färre hästkrafter är det tillräckligt med pulver i Ford Puma Gen-E för att den också ska vara kul att köra runt i. Här sitter du också bra, trots en helt annan slags stol än den sportiga Alfa-stolen: Ja, faktiskt en rätt så platt sådan. Det är inte helt tyst här heller, men det är något behagligare att vistas i Forden, som också är betydligt mer praktisk tack vare stort bagageutrymme. Forden är dyrast att serva, men billigast i inköp och på det stora hela är de tre snarlika i totala ägandekostnader.

Renault 4 är mest lagom av de tre, med något tråkigare köregenskaper men bättre ljudkomfort och känns rymligast om man tittar på helheten. Den är dock inte så bra som den borde vara på att exempelvis lasta, eftersom den känns alldeles för överlastad i älgtestet, men i stället bättre på att vara användarvänlig med bra pekskärm, röststyrning och sköna säten – varav alla utom förarsätet går att fälla!

DET HAR varit svårt att välja en vinnare då alla tre är bra på olika saker – och även dåliga på en hel del saker. Till slut fick betygssammanställningen avgöra och trots att vi inte kan dra några slutsatser kring säkerheten blir det Renault 4 som kammar hem vinsten. Men Ford Puma Gen-E är inte långt efter, mycket tack vare sina köregenskaper och den stora lastförmågan. ○



► Tre små elbilar som sticker ut lite i det homogena bilsamhället. Välj med omsorg.

EKONOMISUMMERING (kr)

SÅ MYCKET KOSTAR BILARNA ATT ÄGA

Ekonomisummeringen är beräknad 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 kostnadsposten står för. Siffran i tabellen gäller per år.

Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka	Alfa Romeo Junior	Ford Puma	Renault 4
Värdeinsparning	75 367 (69%)	63 563 (69%)	61 333 (67%)
Kapitalkostnad	16 447 (15%)	14 000 (15%)	15 222 (17%)
Service och underhåll	6 283 (6%)	6 291 (7%)	5 014 (5%)
Fordonsskatt	360 (0%)	360 (0%)	360 (0%)
Försäkring*	4 824 (4%)	3 825 (4%)	3 864 (4%)
Bränsle**	6 240 (6%)	4 590 (5%)	5 490 (6%)
Totalkostnad per månad	9 127	7 719	7 607
Milkostnad de första tre åren	54,76	46,31	45,64

PRISER (kr)

Pris	469 900	399 990	434 900
Värde efter 1 år	317 300	265 900	314 300
Värde efter 2 år	277 300	235 000	281 000
Värde efter 3 år	243 800	209 300	250 900
Värde efter 3 år i procent	51,9	52,3	57,7
Förmånsvärde per år, brutto	64 288	49 616	62 904
Skatt	360	360	360
Skatt efter 3 år	360	360	360

SERVICE (mil/år, kr)

	Intervall	3 år/4 500 mil	2 år/2 000 mil	1 år/3 000 mil
1:a	Pris	4 824	4 518	1 833
2:a	Intervall		4 år/4 000 mil	2 år/6 000 mil
	Pris		4 518	1 423
3:e	Intervall			3 år/9 000 mil
	Pris			3 397

* Baserat på en 50-årig man boendes i villa. Snitt av priser från Folksam, If, Länsförsäkringar och Trygg Hansa.

** Dagspriserna för bränsle i detta test: **El:** 1,50 kr/kWh.

Teknikens Värld förklarar

Vad exakt innebär förmånsvärde och kapitalkostnad? Vad ska man tänka på med servicekostnader? Vi reder ut begreppen som kan vara svåra att hålla koll på – scanna QR-koden med din mobil!



ANALYTIKERN KARL WAHLIN OM TESTBILARNAS FRAMTIDA VÄRDE

RENAULT 4 lanserades ursprungligen 1961, med ambitionen att skapa en bil för alla. I marknadsföringen vände Renault upp och ned på tidens statustänkande: "Skrytbilen" var en ironisk benämning på en bil som betonade enkelhet och funktion.

Det blev en fullträff. Över åtta miljoner bilar byggdes fram till mitten av 1990-talet, och modellen kom att förknippas med frihet, pålitlighet och charm. Att Renault nu återupplivar R4 i elektrisk form är därför ingen slump. Genom att kombinera retrodesign med eldrift lyckas Renault både väcka varma minnen och sänka tröskeln in i elbilseran. Den ekonomiska prognosen imponerar dessutom.

FORD BEFINNER sig däremot i en betydligt tuffare situation. I märkets interna topplista för elbilsförsäljning återfinns Explorer, Capri och Mach-E, men volymerna är låga trots både nyhetsvärde och nostalgiklingande modellnamn. Har Puma klös nog att vända trenden? Grundpriset på 379 900 kronor är konkurrenskraftigt och suvformatet rätt i tiden, men räckvidden är kort och värmepump saknas. Med endast 56 registrerade exemplar hittills signalerar marknaden tydlig tvekan.

Testbilen har utrustningspaketet Premium, som bland annat inkluderar elektrisk baklucka och eluppvärmda speglar. Särskilt det senare framstår som nödvändigt under svenska vintrar, och merkostnaden om 20 000 kronor är motiverad.

ALFA ROMEO har alltid varit ett nischmärke i Sverige, och den månatliga nybilsförsäljningen är normalt ensiffrig. De största framgångarna kom runt millennieskiftet med Alfa 156, men totalt finns bara omkring 11 000 registrerade Alfa Romeo i landet.

I dag är Junior märkets enda modell här. Namnet skulle från början ha varit Milano, men den italienska regeringen motsatte sig att en bil som byggs i Polen uppkallas efter en italiensk stad. Nu hade man förmodligen inte behövt oroa sig, för Junior är sällsynt i trafiken. Det är synd, för designen är slående. Men högt nypris och kort räckvidd gör efterfrågan svag.

RENAULT 4 står som klar segrare i kalkylen. Den är ny på marknaden men har snabbt blivit en vanlig syn på vägarna, och kombinationen av användbarhet, komfort, lastkapacitet och markfrigång gör den till ett realistiskt huvudfordon i många hushåll. Värdeinsparningen ligger kring 5 000 kronor i månaden – utom för Alfa Romeo Junior, där tappet närmar sig 6 300 kronor per månad utslaget över tre år.



Karl Wahlén, analytiker på Bilpriser.se. Beräkningen av värdeinsparning sker i samarbete med Bilpriser.se
bilpriser_