



NYA

PORSCHE CAYENNE

ETT MONSTER TILL ELBIL!

ALLT OM
BILEN

PROV-
KÖRD!



HELT NYA KIA EV4

Elbilen som är specialbyggd för Europa kommer både som halvkombi och sedan.

Nr 25 • 26 november 2025, årg. 77 • teknikensvarld.se

Teknikens Värld

PROV-
KÖRD!



PORSCHE 911 TURBO S

Nya kraftpaketet med över 700 hästkrafter gör 0-100 km/h på 2,5 sekunder.

TEST

BÄSTA SUVEN



FÖRSTA TESTET: RENAULT RAFALE

Test av **tre spännande laddhybrider** i det annars så förutsägbara mellanklass-segmentet. Ska du välja en av dessa?

EN SVENSK KLASSIKER



FARVÄL VOLVO V90!

Teknikens Värld kör det sista av 270 000 tillverkade exemplar. Häng med på resan!

SPARA TUSENLAPPAR

VÄLJ RÄTT FÖRSÄKRING TILL DIN BIL -TÄNK PÅ DETTA!



GALNA BILAR FRÅN TOKYO!

Häng med på en formfest utan dess like på Japan Mobility Show.

Pris 89 kr
Norge 115 nkr
Finland €10,20



7 138048 160890 1
RETURVECKA 50

TEST

Cupra Terramar 1,5 e-Hybrid 204 hk 6-växlad DSG • Honda CR-V Advance Tech 2WD Plug-in Hybrid • Renault Rafale atelie

100%

AV SVENSKA JOURNALISTER
PÅ SVENSKA VÄGAR
FÖR SVENSKA BILKÖPARE

Teknikens
Värld



Lite
↓

LADDADE & SPO



RTIGA

Laddhybridsuvar i mellanklassen kan vara kloka, vettiga och ... fruktansvärt tråkiga. Det finns dock alternativ som i alla fall försöker vara något mer. Det är dags att ta reda på om **Cupra Terramar**, **Honda CR-V** och **Renault Rafale** lyckas vara just det – något mer än det vanliga.

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

► Vad tittar ni på, har ni aldrig sett tre rödklädda män och en laddhybrid förut?





dem som en elegant reträttväg för biltillverkare som backar från sina elektrifieringsmål, som det bästa av två världar eller tvärtom som det sämsta av två alternativ om du vill. Laddhybriderna hänger med fortfarande och går starkare framåt än någonsin när vi bilköpare vänder elbilarna ryggen och biltillverkarna skruvar på sig och säger att det där helelektrifieringsmålet de pratade om inte längre är aktuellt.

Så nu står testlaget här, med tre av de otaliga laddhybrider som har lanserats bara de senaste 2-3 åren och ska försöka ta reda på om alla, eller ens någon, är något att ha. Utbudet av laddhybrider i mellanstora suvklassen är enormt, vi hade kunnat sälla ut Volkswagen Tiguan eller Tayron, Skoda Kodiaq, Peugeot 3008, Ford Kuga, Citroën C5 Aircross eller MG HS bland många andra.

Laddhybriderna hänger med fortfarande och går starkare framåt än någonsin när vi bilköpare vänder elbilarna ryggen

CUPRA TERRAMAR, Honda CR-V och Renault Rafale har alla gemensamt att de lanserades i laddhybridutföranden under 2024. Har de något mer gemensamt? Det skulle i så fall vara

att de i någon mån sträcker sig efter att vara delvis sportiga och känslösamma alternativ i klassen. Hur mycket sport och körglädje det är i Honda CR-V Plug-in Hybrid ska vi återkomma till, som tidigare testvinnare har den i alla fall mycket att leva upp till.

Det är desto tydligare hur Volkswagen-gruppens sportiga märke Cupra vill positionera sig självt och suven Terramar, och som ett direkt svar på det kan man se Renault Rafale – kryddad med Alpine-stuk vare sig du vill eller inte. Det här är den rivigaste modellen i Renaults uppställning just nu, bara ett halvt steg från det fristående märket Alpine.

De är ungefär lika stora, kostar ungefär lika mycket och fungerar på ungefär samma sätt. Eller? Låt oss ta reda på vilken som är bästa valet för dig som vill ha en laddhybridsuv. »

► Terramar är det senaste tillskottet till Cupra-familjen. Den kan fås med allt från 150 till 272 hästkrafter.



CUPRA TERRAMAR

Det gäller att ha tungan rätt i mun och hålla reda på VW-familjens DNA-strängar när man granskar senaste Cupran. Den är döpt efter racerbanan Autódromo de Sitges-Terramar i närheten av Barcelona, men ungefär där tar de spanska generna slut.

Terramar byggs i ungerska Győr där Audi har en fabrik som skruvar ihop kusinen Q3 och båda byggs på MQB Evo-plattformen som också finns under Volkswagen Tiguan och Skoda Kodiaq. Är det därmed hugget som stucket vilken av suvarna man väljer? Nej, Volkswagen-gruppen blir allt duktigare på att skraddarsy sina produkter efter respektive märkes identitet och att kliva ner i Terramar är verkligen något helt annat än att hoppa upp i Kodiaq.

Så, är Terramar en uppföljare till Tarraco? Nej, Inte det heller. Det här är en mindre bil. Medan sjusitsiga Tarraco var lika stor som

dåvarande Kodiaq är Terramar en storlek mindre och någon ersättare till lastgamla Ateca (som av någon märklig anledning fortfarande byggs) är den inte heller.

I TERRAMAR sitter vi lågt, omslutna av en förhållandevis liten men bullig kaross nästan helt

utan suvkänsla. Körställningen är låg och det känns mer som att sitta i en Leon än en Ateca. Körställningen kan liknas vid den i en halvsportig halvkombi, med låg sittposition, ratten rakt fram och en bullig motorhuv att titta ut över.

Om det är tänkt att bidra till en sportig känsla eller inte låter vi vara osagt, men

EN ANDRA ÅSIKT



SANNE HANSEN OM CUPRA TERRAMAR

Den är rätt snygg att titta på och jag gillar Cupras koppardetaljer i interiören. Men den positiva känslan försvinner när jag kör bilen, den har lite gungig gång och ett däckbuller som ger mig huvudvärk efter 20 minuter på motorväg. Baksätet är förfärligt och som helhet känns bilen tyvärr billig. Jag hade högre förväntningar. Men visst funkar det för en barnfamilj som åker mest i stan och hellre kör Cupra än Volkswagen Tiguan som den delar teknik med.



► Startknappen sitter på ratten. Knapparna som sitter på mittkonsolen används sällan eller aldrig.



► Vi vet fortfarande inte vad Cupra-loggan ska se ut som. Den runda Cupra-knappen till vänster växlar körlägen.



► En separat klimatzon och dubbla ladduttag räcker inte för att blidka baksätespassagerarna. Terramarbaksätet är obekvämt.



► På Volkswagen-vis växlar man med spak på ratten. Växellådan kan ställas i sportläge så bilen drar längre på växlarna.

ytterbackspeglarna är ovanligt små och bidrar till en ganska kass runtomskikt. Kontrasten mot glasverandakänslan i Honda CR-V är stor.

I takt med att Cupra har frigjort sig från modernmärket Seat har inredningsdesignen blivit allt mer fritänkande och okonventionellt, vilket syns allra tydligast i eldrivna Tavascan där mängden onödig formgjuten plast med kolfiberliknande struktur är stor. Den som tycker om mycket plast i bilinredningar bör titta på Tavascan, andra kan titta åt ett annat håll.

Terramar är inte fullt lika vild, designen är relativt lågmäld och alla knappar, skärmen framför ratten och pekskärmen i mitten känns igen från andra VW-produkter. Man kan till och med känna igen de inre dörrhandtagen, de är exakt likadana som i Skoda Enyaq, men i Terramar klädda i mjukt tyg i stället för den råa plast med gjutskarvar som i Enyaq.

DEN SPORTIDENTITET som Cupra vill sätta med designen går inte riktigt igenom i vägbeteendet. I Terrarmars testprotokoll gör vi noteringar om en godkänd men inte alls engagerande styrkänsla, ett neutralt men också tråkigt chassi och en ovanligt läbbig känsla i

Man vet aldrig hur hårt man måste trampa för att få den bromseffekt man vill ha, det är olika nästan varje gång...

bromspedalen. I det senare fallet tror vi att det är bromskraftåtervinningen som spökar. Man vet aldrig hur hårt man måste trampa för att få den bromseffekt man vill ha, det är olika nästan varje gång men oftast krävs en bestämd fot för att få stopp på bilen. Känslan är långt ifrån konsekvent och så ska det inte vara i bromspedalen. Bromskraftåtervinningen går för övrigt att ställa in i tre lägen via pekskärmen, med paddlarna på rattstången växlar man dubbelkopplingslådan manuellt.

Växellådans beteende hamnar också på minuskontot. DSG-lådan ger en bitvis ryckig och velig gång som man slipper helt i Honda och Renault. Vid mycket lugn körning har den vett att bete sig, men så snart man behöver lite mer kraft måste man vänta på att den väljer rätt växel, som om den måste spänna upp sig innan den orkar ta i med full kraft. »



► Terramar åker runt med Volkswagen-koncernens sexstegade dubbelkopplingslåda som känns som en gammal bekant vid det här laget. Med betoning på gammal.



► Det går inte att ladda batteriet under körning. I hybridläget startas bensinmotorn men elmotorn hjälper också till.



► Cupras dragkrok är förhållandevis billig med ett tillvalspris på 10 000 kronor.

...i laddhybridvärlden blir 1+1 inte 2. Total systemeffekt är sällan summan av effekten från bensin- och elmotor rakt av.

DEN FYRCYLINDRIGA 1,5-litersmotorn är inget glädjepiller men gör sitt jobb på adekvat vis, precis som i Passat, Tiguan och alla andra laddhybrider där samma motortyp finns.

Kombinationen av elmotor, bensinmotor och växellåda får dock ses lyckad ur bränsleekonomiskt perspektiv. Terramar tar hem förbrukningskampen med lätthet genom att noteras för en blandad testförbrukning på 0,49 l/mil med tomt batteri. Med fulladdat batteri tar den sig 9,4 mil på en laddning

– inte allt för långt ifrån den angivna elräckvidden på 11,5 mil. Likt laddhybridkusinerna kan Terramar snabbbladdas med upp till 50 kilowatt.

Utöver en smidigare växellåda kan man önska sig mer kraft. Den testade bilen har 204 hästkrafter totalt ur bensin- och elmotor och det är i underkant. Med tung last och tidsnöd önskar man sig ibland mer effekt, och det finns om man betalar mer. För 654 900 kronor köper man Terramar i 272-hästarsutförande, och den påtvingat högre utrustningsnivån VZ, där bensinmotorn har en annan mappning som ger högre effekt – 177 i stället för 150. Och nej, i laddhybridvärlden blir 1+1 inte 2. Total systemeffekt är sällan summan av effekten från bensin- och elmotor rakt av.

CUPRA TERRAMAR blir med liten marginal billigast att köpa och att köra men de i sammanhanget obetydliga merkostnaderna för Honda och Renault är berättigade. Testlaget bedömer att man får större utrymmen, högre komfort och bättre prestanda i de andra två för bara lite mer pengar.

EXTRA TESTMOMENT

FILHÅLLNINGSSASSISTANS



► Namnet är mer exotiskt än bilen, Terramar visar sig vara en helt habil laddhybrid som saknar den sportiga nerv Cupra säger sig vilja stå för.



EXEMPLARISK

Cupra

Hur bra styr systemet mellan linjerna?

- Systemet styr stabilt och precist mellan linjerna, något bättre än de andra två bilarna.

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

- Efter cirka åtta sekunder utan händer på ratten visas en grå symbol med två händer.

Hur varnar systemet?

- Kort efter första varningen visas texten "Ta över styrningen".

Vad händer om man inte reagerar på varningen?

- Efter 20 sekunder blir varningen röd, texten får en röd ram och bilen varnar med ljud- och ljussignaler. Samtidigt rycker det i bromsen och bältet. Farthållaren kopplas ur, varningsblinkers aktiveras och efter cirka 40 sekunder stannar bilen helt och lägger i parkeringsläget.

UNDERKÄND

Honda

Hur bra styr systemet mellan linjerna?

- Systemet styr acceptabelt, men inte särskilt precist.

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

- Efter cirka 14 sekunder tänds en orange rattikon på instrumentpanelen.

Hur varnar systemet?

- Efter ytterligare 4,5 sekunder blir rattikonen röd och ett pipande ljud startar.

Vad händer om man inte reagerar på varningen?

- Pipet övergår till en fast ton, farthållaren kopplas ur och bilen fortsätter styra men betydligt sämre. Ingen aktiv bromsning sker, men hastigheten minskar gradvis. Vid cirka 25 km/h kör bilen ner i höger dike, rattikonen slocknar och en orange bilsymbol med ett streck över tänds - vilket visar att bilen lämnat körfältet efter omkring 60 sekunder. Underkänt beteende.

GODKÄND

Renault

Hur bra styr systemet mellan linjerna?

- Systemet styr ungefär som Hondan - acceptabelt bra, men inte mer än så.

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

- Efter cirka 15 sekunder visas första varningen.

Hur varnar systemet?

- En orange text med meddelandet "Behåll händerna på ratten" visas på displayen.

Vad händer om man inte reagerar på varningen?

- Efter 29 sekunder blir texten röd, och vid 30 sekunder börjar bilen ge ljudsignal samtidigt som farthållaren stängs av. Bilen bromsar lätt och varningsblinkers aktiveras. Efter cirka 60 sekunder bromsar den hårdare och stannar helt.

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



Cupra

► **Kommentar:** Terramar känns stabil och följsam genom hela testet. Vid 65-70 km/h svarar den snabbt på styrningen med bra grepp och diskreta ingrepp från antisladdsystemet. Vid 72 km/h märks hur antisladdsystemet effektivt stabiliserar bilen precis innan greppet släpper och hjälper till så att det går att styra bilen dit den ska. Även vid 74 km/h är beteende bra. Vid 76 km/h uppstår kraftig understyrning, men med rätt styrning klarar den sig ändå imponerande bra. Vid 78 km/h arbetar antisladdsystemet optimalt utan att bromsa i onödan. 80 km/h blir dock för mycket – 78 km/h är bilens gräns.

Antisladdsystem	Godkänd
Chassi	Godkänd
Styrning	Godkänd
Totalbetyg	Godkänd
Maxhastighet	78 km/h



Honda

► **Kommentar:** Honda CR-V känns tung och sävlig, särskilt jämfört med Terramar. Redan vid 65 km/h tar den tid på sig att reagera – man vrider på ratten, bilen lutar sig åt sidan och hasar innan den hittar riktningen. Vid 67 km/h kränger den kraftigt i sidled och slår hårt vid lastväxlingar, med en styrning som verkar vänta på att fjädringen ska sätta sig. Vid 70 km/h träffas första konen, men med mycket förberedelse kan man ta sig igenom. 69 km/h fungerar, men är på gränsen. Vid 72 km/h går det med aktiv och tidig styrning för att kompensera för den mjuka fjädringen. 73 km/h är för mycket.

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

► Alla tre testbilarna är jämntunga och får lasta ungefär lika mycket.





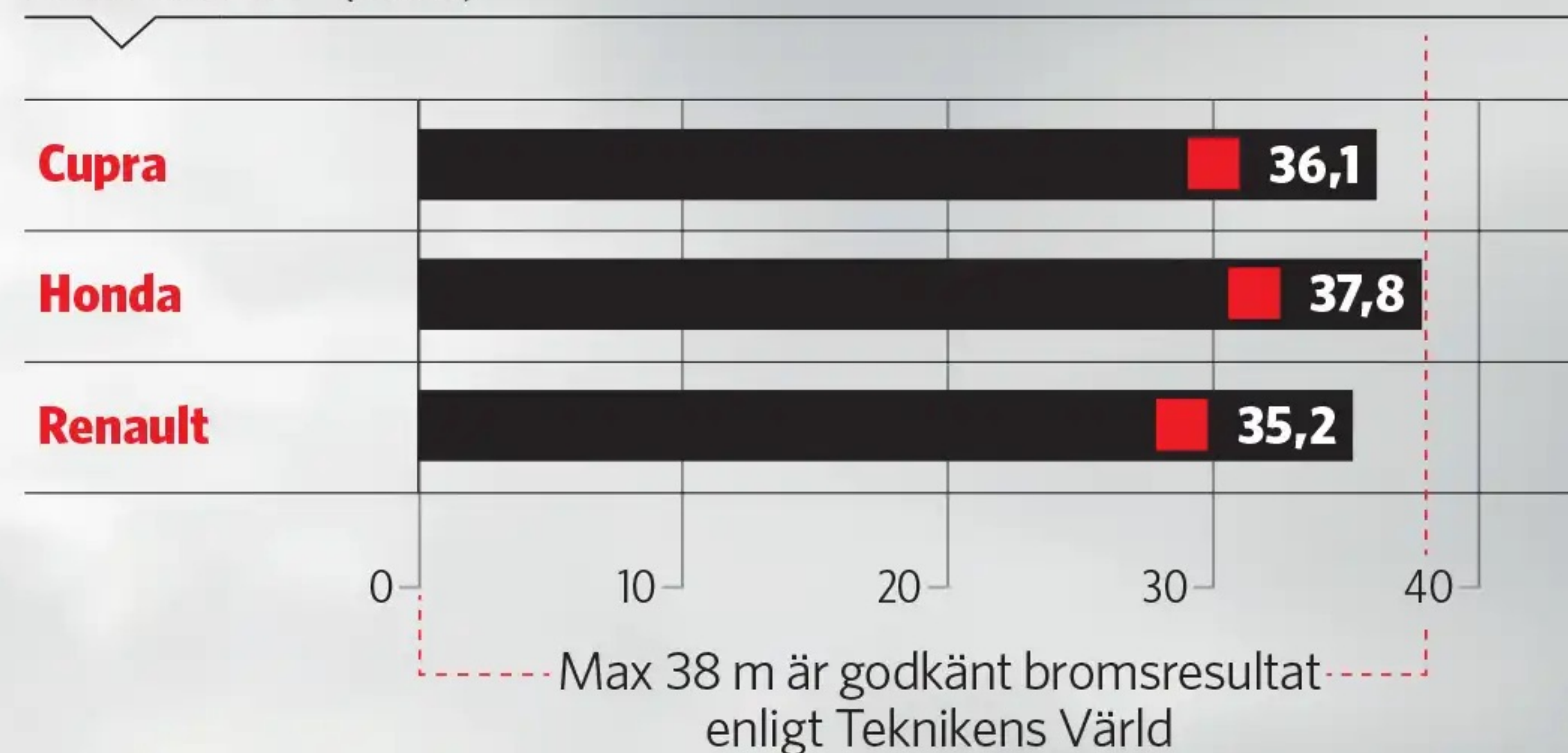
Renault

► **Kommentar:** Rafale reagerar snabbt och precist redan vid 66 km/h – styrningen hugger tag direkt och ger mycket bra precision i körningen. Vid 70 km/h är responsen fortsatt kvick, med hård fjädring men ändå viss krängning. Antisladdsystemet märks knappt. Vid 73 km/h går det inte lika följsamt som för Cupra, men bilen håller greppet och chassit hänger med fint. Vid 76 km/h arbetar anti-sladdsystemet effektivt utan att bromsa onödigt mycket, vilket hindrar en annars kraftig sladd. Vid 79 km/h griper systemet in tydligt och bromsar hårt för att rädda stabiliteten.

Antisladdsystem	Godkänd
Chassi	Godkänd
Styrning	Godkänd
Totalbetyg	Godkänd
Maxhastighet	79 km/h

BROMSTEST

BROMSTEST (meter)



► **Kommentar:** Cupra och Renault visar imponerande bromsprestanda medan Honda med nöd och näppe klarar gränsen för godkänt vid 38 meter.

NÖDBROMSTEST (meter)

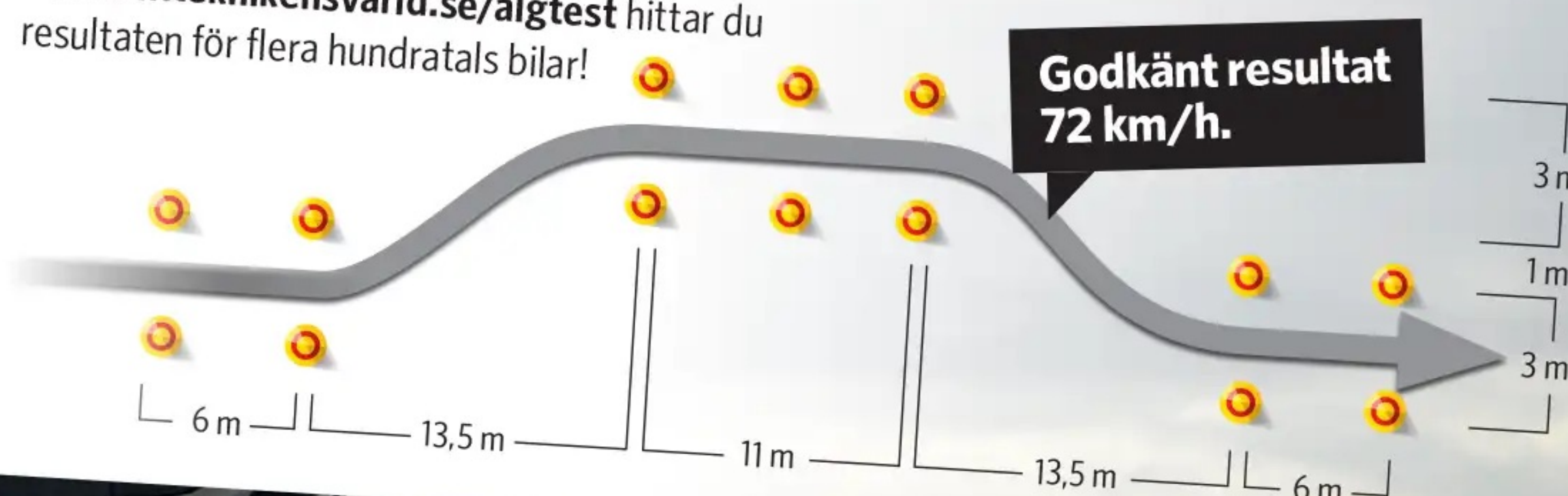
Cupra	62
Honda	68
Renault	60

► **Kommentar:** Alla tre testbilar lyckas göra en kontrollerad nödbromsning inom acceptabel sträcka.

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 hinner köra runt 80 bilar per år. På www.teknikensvarld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratals bilar!



HONDA CR-V

Det tog sin lilla tid för Honda att få ut sin första laddhybrid på marknaden, med betoning på TID. Kalendern visade år 2024 när CR-V till slut lanserades i laddbart utförande och blev märkets första i Europa.

Våra förväntningar är högt ställda, i sitt första test avgick sjätte generationen CR-V i hybridutförande med testsegrin och en brasklapp om att den laddbara hybriden troligtvis skulle prestera lika bra till en lägre kostnad. Nu vet vi.

CR-V 2WD Plug-in Hybrid, som laddhybriden officiellt heter, är billigare att köra än den icke laddbara fullhybriden CR-V e:HEV 2,0 AWD. Man kan faktiskt spara 15 kronor per mil och det är både lägre skatt och lägre drivmedelskostnad som gör att laddhybriden blir det ekonomiskt riktiga valet.

Enligt våra mätningar sparar man omkring 20 000 kronor per år bara i bränslekostnad. Men då måste man ligga i med laddningen. Vid körning på bensin, utan laddning i batteriet, är

I brist på bättre liknelser är det som om CR-V rör sig som en pickup med stel axel bak...

laddhybriden en dryg deciliter snålare per mil och det ger inga stora besparingar. Den verkliga vinningen kommer först när man laddar och kör uteslutande på el och det är faktiskt CR-V:s svagaste gren. Vid körning på exakt samma sträcka som de andra, i samma temperatur och väderlek, kommer CR-V endast 5,8 mil på en laddning. Den mäktar alltså inte ens med 75 procent av den angivna räckvidden på el och att inte ens få ut sex mils körning ur en batterikapacitet på 17,7 kWh är för dåligt.

Senaste tappningen av CR-V må ha en aggressivt sportig front men den har inte mycket att backa upp framtoningen med. Det är svårt att komma längre ifrån "dynamiska" köregenskaper än så här, CR-V rör sig tungt och stadigt på vägen med en onödigt tung och okänslig styrning. I brist på bättre liknelser är det som om CR-V rör sig som en pickup med stel axel bak – stadigt och bekvämt, men också stolpigt och ociviliserat.

SOM FÖRARE sitter man bra i en generös stol men tvingas höra på passagerarnas klagosång. Passageraren fram klagar på att stolen inte går att höja eller sänka och har en platt sittydyna samt att utrymmet för fötterna är trångt. De där bak tycker att fjädringen är för skumpig och ljudnivån för hög. CR-V är den tystaste bilen av de tre, men det säger inte så mycket. Väggljudet är så högt att det är svårt att prata med någon som sitter i baksätet.

Laddhybridanpassningen har gjort att baksätetskomforten förstörts. I fullhybriden är baksätet imponerande rymligt och bekvämt, medan det i laddhybriden har förstörts av »



► I Honda blandas stora knappar med en liten och gammalmodig skärm.

EN ANDRA ÅSIKT



PER-ERIK SUNDSTRÖM OM HONDA CR-V

CR-V är stor, rymlig och har en bra utformad kupé, men det låter för mycket när man inte kör på alldeles nylagd asfalt. Lane assist-systemet känns ofärdigt eller felkalibrerat och bilen studsar som en pingpongboll mellan körfältsstrecken. När förutsättningarna är dåliga stänger dessutom bilen av systemet med ett alldeles för försiktigt ljud.

► Den ser framåtlutat sportig ut, men Honda CR-V vill helst inte bjuda upp till någon svängom.



► Justerbart bältesfäste även i baksätet! Dra på trissor, hur många bilar har det egentligen?



► Rattknapparna är i minsta laget, men har tydliga funktioner och bra återkoppling.

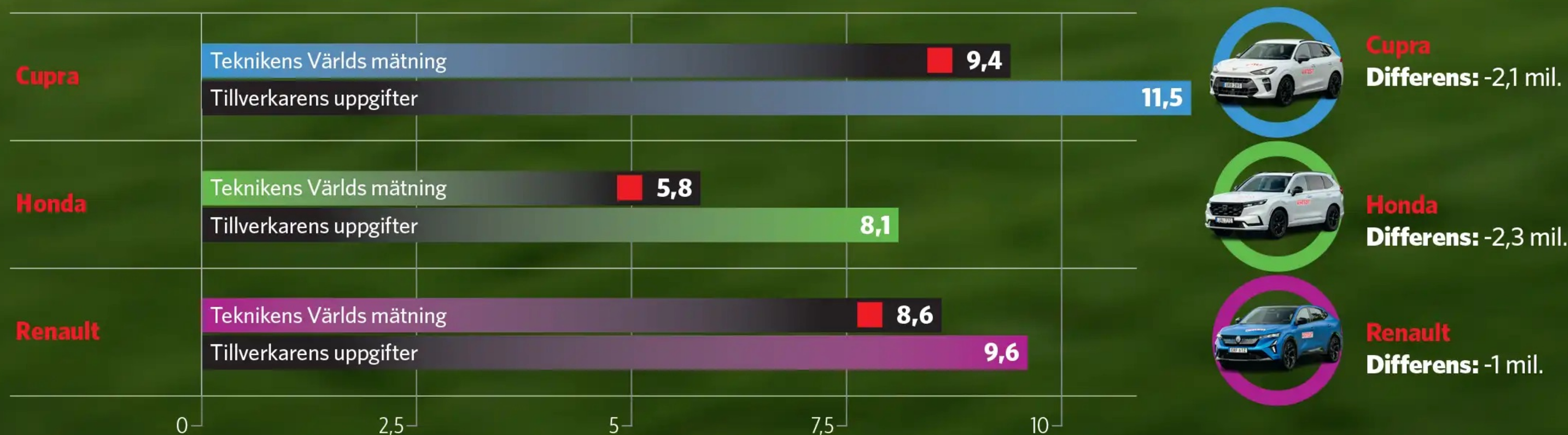


► Sjätte generationen CR-V är inne på sitt fjärde levnadsår. En uppdatering borde komma inom kort.



EXTRA TESTMOMENT

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



► **Kommentar:** Terramar vinner räckviddskampen med lätthet, men är långt från angivna 11,5 mils elräckvidd. Största besvikelsen är CR-V som snuvar oss på 30 procent av elräckvidden.

Att Honda fortfarande tillåts komma undan med sin uråldriga pekskrämslösning är en gåta.

batteriet som puttats upp sittdynan så pass att takhöjden inte räcker till. Som baksätespassagerare får man i stället glädjas åt den udda detaljen att bältesfästet är ställbart även här bak och det är en extremt ovanlig detalj.

ATT HONDA fortfarande tillåts komma undan med sin uråldriga pekskrämslösning är en gåta. De japanska ingenjörerna tycks vara fast i gränslandet mellan analog och digital förarmiljö och låter pekskrämen vara med endast på nåder. Menysystemet bygger på att man petar på skärmen, men enda sättet att backa i menyerna är att trycka på bakåtknappen som sitter till vänster om skärmen och är fysisk. Framför ratten finns en digital display där någon har kräkt ut siffror och symboler i en obegriplig logik. Det enda vi kan glädjas åt är att Apple Carplay och Android Auto fungerar trådlöst.

När vi kör CR-V tvingas vi stå ut med den övernitiska och ständigt pipande hastighetsvarnaren eftersom vi aldrig lyckas lista ut hur man stänger av den. Om det faktiskt inte går eller om det är möjligt någonstans djupt i menysystemet låter vi vara osagt.

Om skärmlösningen kan orsaka vindögdhet så är sikten utåt något annat. Hög sittposition kombineras med stora fönsterytor åt alla håll

och det ger superb sikt. Dessutom är ytterbackspeglarna lastbilsstora. Dessutom finns en liten nedfällbar vidvinkelspegel som gör det lätt att hålla koll på vad som händer i baksätet.

Hondas udda drivlinelösning fungerar bra. Det är i stort sett alltid elmotorn som får hjulen att snurra, förutom i motorvägsfart då bensinmotorn kan kopplas in och driva hjulen då det anses mest effektivt. Det påminner därför mycket om att köra elbil, om än en svag sådan.

Konstruktionen kan liknas vid en serieparallell hybrid med två kopplingar: en för låg fart och en för hög fart då motorn kopplas direkt till hjulen. Bensinmotorn arbetar nästan alltid bara som generator.

VI VET sedan tidigare test att CR-V är en genomarbetad och användarvänlig familjebil, som laddhybrid tillför den dock inte särskilt mycket till marknaden. Visst sparar man pengar på att köra den som laddhybrid i stället för hybrid, men på köpet tappar man möjligheten till fyrhjulsdrift, får ett sämre baksäte och ganska mediokra räckvidds- och laddegenskaper. »



► Hondas pekskräm är liten och har gammalt gränssnitt. Tack och lov för Carplay och Android Auto.

► Det ser snurrigare ut än vad det är. För att lägga i backen trycker man en knapp bakåt.



► I förhållande till yttre karossmått är CR-V troligtvis den bästa lastaren. Här ryms 45 backar.

RENAULT RAFALE

De flesta snubblar på namnet och säger Rafael, men Renaults sportsuv är inte döpt efter en skådespelare, konstnär eller muterad sköldpadda, däremot Caudron-Renault Rafale – ett franskt sportflygplan från 1930-talet. Bakgrunden är att Renault under 1930-talet ägde flygplanstillverkaren Caudron, vars flygplan brukade bära namn som hade med vind, fart och luft att göra (till exempel C.460 Rafale, där rafale betyder "vindstöt" eller "by" på franska).

Liknelsen kan tyckas mer än långsökt, men Rafale ger faktiskt ett lätt och luftigt intryck och det är inte för att den är särskilt lätt, alla tre testbilar väger in runt två ton och får lasta ungefär lika mycket. Det är andra faktorer som gör Rafale så lätt i steget.

MEST PÅTAGLIG är den lätta och direkta styrningen. Rafale har Renaults numera märkestypiskt lätta styrservo men är direktare i reaktionerna än någon annan Renault-modell just nu. Tankarna förs till Alfa Romeo Giulia eller Stelvio när man som förare nästan blir överraskad hur snabbt framhjul styr in i kurvor och reagerar på minsta finger-rörelse. Det är ovant i början men man vänjer sig och uppskattar den känsliga styrningen snabbt.

Fyrhjulsstyrningen hjälper också till. Rafale är utrustad med mot- eller med-styrande bakhjul som bidrar stort till körbarheten. Bakhjulen styr åt samma eller motsatt håll som framhjul beroende på hastighet, men bara med fem grader som mest,

EN ANDRA ÅSIKT



RUBEN BÖRJESSON OM RENAULT RAFALE

Renault Rafale är riktigt snygg. En lagom stor suv som är enkel att komma i och ur. Bra förarplats med bekväma stolar. Den blå färgen täckt med matt klarlack hjälper till att göra bilen extra snygg. Den lilla trecylindriga bensinmotorn får riktigt bra hjälp av elmotorn, även när elmätaren visar att elen är slut. Ekipaget känns riktigt piggt. Bra på vägen men ganska mycket väggljud släpps in. Klar vinnare i det här testet tycker jag.

► Rafale har ungefär samma karossform som utgångna Arkana. I övrigt delar de absolut ingenting och det tackar vi för.



vilket är mindre än vissa konkurrenters system. I Rafales fall räcker det gott och väl för att förhöja körkänslan i stället för att förta den. Rafale är stadig som en stor bil på motorväg och smidig som en mindre på kurviga vägar.

ÄVEN MOTORMÄSSIGT framstår Rafale som överlägsen sina konkurrenter. Systemeffekten är 300 hästkrafter, alltså 96 respektive 116 fler än konkurrenterna, men det känns som mycket mer än så. Rafale är rivig!

Det finns alltid kraft när man behöver, även

från låga varv och växellådan, hur den nu fungerar, är med på noterna och får Cupras dubbelkopplingslåda att kännas ganska gammal. Kraftutvecklingen är nästan elbilslik och växellådan som saknar koppling och använder en elmotor i stället för att matcha varvtalet med hastigheten gör ett utmärkt jobb. Vi har varit skeptiska till Renaults så kallade dog box-lösning i tidigare tester men fransmännen har fintrimmat lådan och gjort den riktigt bra.

De positiva intrycken grumlans bara när den lilla trecylindriga bensinmotorn tvingas gå på vissa olyckliga varvtal då den vibrerar och låter som mest. Kontrasten mot känslan när bilen går på el är stor, en passagerare som inte har koll på hur bilen fungerar blir nästan skrämmd när bensinmotorn plötsligt bullrar igång »

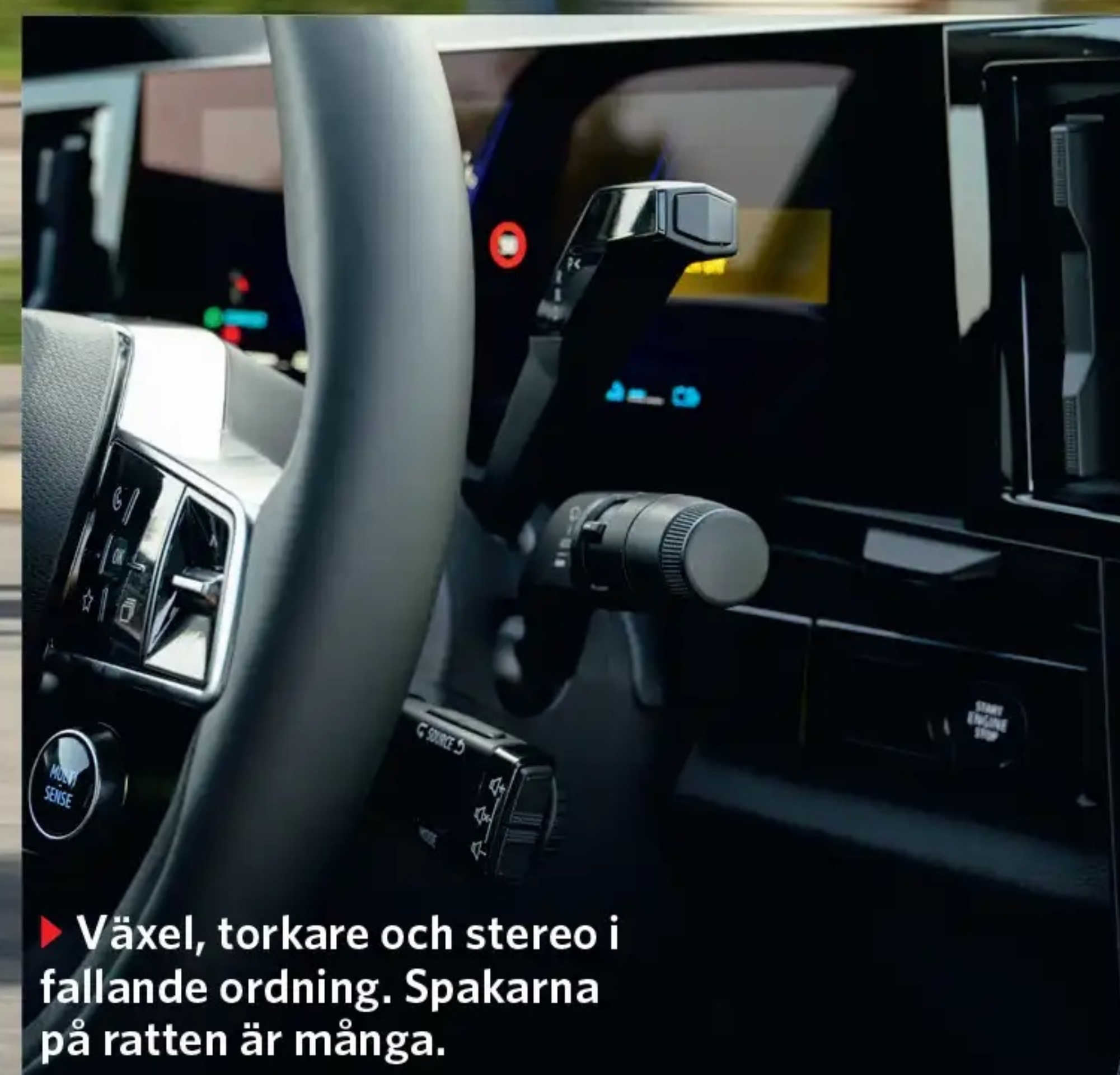
Kontrasten mot känslan när bilen går på el är stor, en passagerare som inte har koll på hur bilen fungerar blir nästan skrämmd när bensinmotorn plötsligt bullrar igång.



► Rafale-interiören är mörk och omslutande. Plattan för mobilen går att skjuta framåt och bakåt.



► Multi Sense-knappen aktiverar körlägesväljaren. Den trycker man sällan på.



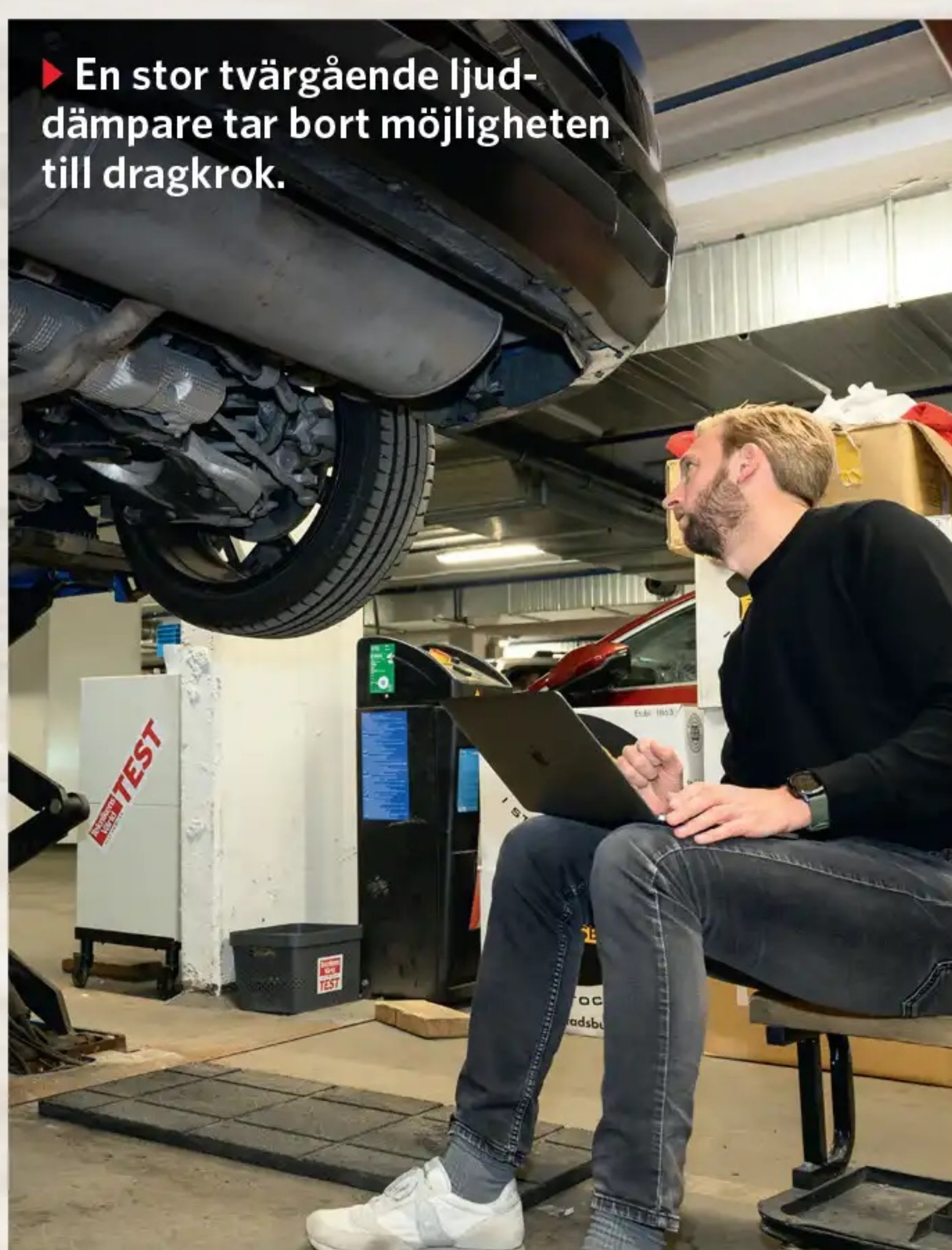
► Växel, torkare och stereo i fallande ordning. Spakarna på ratten är många.



► Renaults kombinerade mugghållare och mobilstativ för tankarna till Saabs fantasifulla mugghållare.



► Renault tycks sugna på att använda Alpine-namnet på alla sina bilar.



► En stor tvärgående ljud-dämpare tar bort möjligheten till dragkrok.

Vanliga bilar med sportkomplex brukar bli obekväma. Så inte i fallet Rafale.

igång. Beroende på körläge används olika effektuttag men ger du full gas finns alltid alla hästar där förutsatt att du inte kör i helt eldri-vet läge.

Kör man i sagda elläge räcker batteriets lagringskapacitet på 22 kilowattimmar till 8,6 mils körning. Bättre än Honda CR-V, men sämre än Cupra Terramar och en hel mil kortare än vad Renault anger enligt WLTP-mätning. Testlaget säger att det är med beröm godkänt och mer än

tillräckligt för att ge låga bränslekostnader. De flesta kommer att kunna köra sin Rafale nästan uteslutande på el till vardags. Det är viktigt att ladda flitigt, utan elstödet blir Rafale testets törstigaste bil med en blandad testförbrukning på 0,63 liter per mil.

FÖRARMILJÖN SER ut att vara överladdad med spakar, skärmar och knappar men går relativt snabbt att ta till sig. Skärmarnas grafik är knivskarp och tydlig och även om inställnings-möjligheterna är många så blir allt på något konstigt sätt ändå greppbart. Sitter bra gör man också, lågt eller så högt man vill och med god justermån på ratten.

Marknadsföringsavdelningen säger att sportavdelningen Alpines ingenjörer har fått se över chassit, och det är sällan goda nyheter om man vill ha hög komfort. Vanliga bilar med sportkomplex brukar bli obekväma. Så inte i fallet Rafale. De tycks ha fokuserat på





fart i kombination med komfort och resultatet är lyckat. Bortsett från ett högt däckbuller är Rafale en långfärds kryssare med välavvägd fjädring och stötdämpning. Den fullutrustade testbilen har kamerateknik som skannar vägen framför bilen och justerar dämparna efter det.

VID FÖRSTA provkörningen reagerade reporter Peter Klemensberger på vad han då tyckte var ett högt pris för Rafale. Peter må vara lagd åt det italienska snarare än franska hållet och brukar sällan tycka att italienska bilar är för dyra, men i det här fallet kanske han hade rätt. Då löd prislappen 619 900 kronor för den fullutrustade atelier Alpine-bilen. Med god marginal dyrast i Renaultuppställningen. I dag är priset faktiskt sänkt till 599 900 kronor och med en beräknad milkostnad på 63 kronor är den bara 1-2 kronor dyrare än konkurrenterna och därmed av testlaget ansedd som extremt prisvärd. »

► Rafale både driver och styr med alla sina fyra hjul.

TESTMOMENT

BAGAGEUTRYMMEN

Cupra

Resultat: 31 backar

► **Kommentar:** Att Terramar är den kortaste bilen märks på den begränsade lastlängden som är nästan två decimeter kortare än i CR-V. Takhöjden är också begränsad. Lastningen underlättas av att baksätesryggarna kan fällas i tre delar. Det finns inget utrymme under lastgolvet där laddkablarna kan stuvras undan. Bagageutrymmet är i minsta laget, vill man ha lite mer utrymme kan baksätesryggarna vinklas framåt, på bekostnad av komforten.



Honda

Resultat: 45 backar

► **Kommentar:** Snålt att baksätet bara är tvådelat i 60/40-proportion. Och varför finns ingen genomlastningslucka? När baksätena fälls bildas en liten backe som stör. Bakluckan öppnar högt och brett. Under golvet finns ett stort extrautrymme där inte bara laddkablar får plats. Baksätesryggarna kan bara fällas framifrån. Står man vid bakluckan och ska lasta något långt måste man öppna en bakdörr och rycka i spaken på stolsdynans sida.



Renault

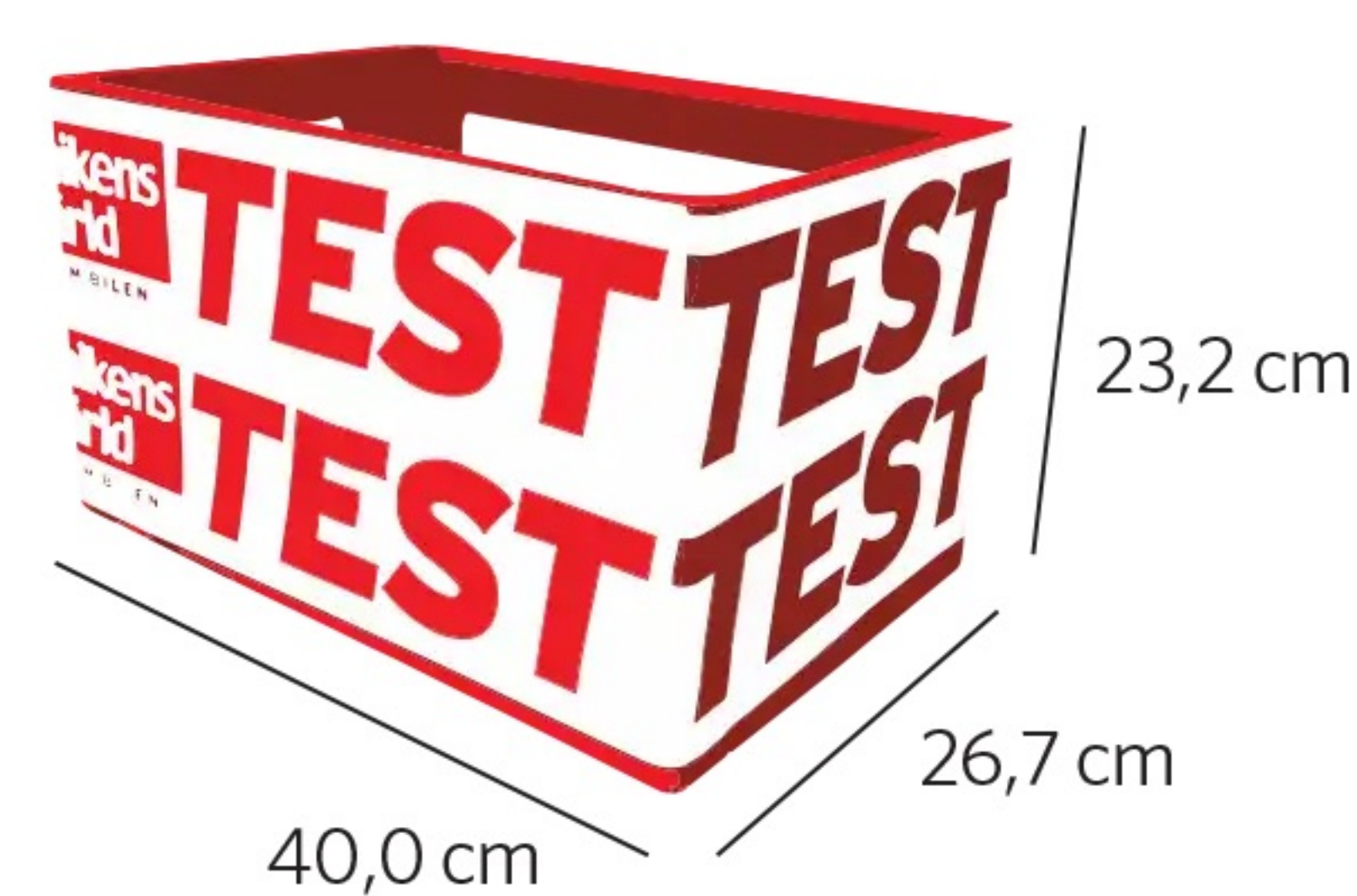
Resultat: 34 backar

► **Kommentar:** Praktiskt och smålyxigt med tredelat baksäte, vilket är ovanligt i den här biltypen. Insynsskyddet är tunt och sladdrigt och luktar inte premium. Det finns endast ett minimalt extrautrymme under golvet där ryms en laddkabel, inte två. Hög lasttröskel och dessutom en rejäl inre lasttröskel. Lasthöjden begränsas kraftigt längst bak där bakluckan sluttar.



SÅ TESTAR VI BAGAGEUTRYMMEN

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



EXTRA TESTMOMENT



EXTRA TESTMOMENT: **BAKSÄTESKOMFORT** 192 centimeter långa Erik Wedberg sitter bakom förarstolen som är inställd för hans körställning.

Cupra

Inte så dåligt baksäte som man kan tro. Visst, benutrymmet är klart snålast i testet, man blir sittande med knäna pressade mot framstolen, men där finns omtänksamma urgröpningsar som gör det drägligt. Utrymmet för fötterna under stolen är fullt tillräckligt. Takhöjden är mycket bra. Baksätet får en instängd känsla eftersom framstolarnas ryggar är breda och tar bort det mesta av sikten framåt och sidorutorna är små. Ryggstödet vinkel kan ändras från det bekväma bakfälda läget till jätteobekvämt framåtlutat.

Honda

Här har det hänt grejer! Laddhybridiseringen förstör baksätesutrymmet fullständigt. Eller är det panoramaglastaket? Nej. I vanliga CR-V sitter man mycket bra, i laddhybriden sitter man obekvämt högt och alldeles för nära taket. Det blir inte bättre av att glastaket bildar en puckel som man måste vika in huvudet bakom för att få plats. Tröst är att baksätesryggens vinkel kan ändras och att man får in fötterna under stolen framför och att sidorutorna är stora. Sjunger man fram och ner lite med rumpan sitter man ändå hyfsat.

Renault

Bra takhöjd och benutrymme, och där slutar de positiva orden. Man sitter lågt i Rafale, på en låg sittdyna med fötterna högt upp, nästan uppe vid hakan. Fötterna får inte plats under stolen framför, och det blir snabbt trångt även för medelstora passagerare. Mittplatsen störs endast minimalt av en låg och bred kardantunnel, vilket ändå ger ett visst plus i kanten. Den högt uppdragna midjelinjen gör att det känns mörkt och instängt, särskilt bak. Ingen stolsvärme, men dubbla ladduttag och separat luftutblås finns.

► Tre ekonomiskt och praktiskt vettiga laddhybridsuvar, men endast en triggas vår köplust.



BÄSTA LADDHYBRIDSUVEN ÄR...

... En fransk fullträff. Det är lätt att avfärda mellanstora laddhybridsuvar som ett nödvändigt ont i bilvärldens övergångsperiod – praktiska, bränslesnåla, men sällan upphetsande. I det här testet är det tydligt att Cupra och Honda haft ambitioner att göra något mer, men det är Renault Rafale som verkligen lyckas förvandla laddhybriden till något roligt.

CUPRA TERRAMAR vill vara sportig, men det sitter mest i designen och namnet. Körställningen är låg och materialvalen delvis genomtänkta, men känslan falnar snabbt när man kör. Terramar saknar nerv. Styrningen är trivsamt men ointressant, växellådan tvekar, och den lilla bensinmotorn gör sitt jobb helt utan att underhålla. Det här är en bil för den som vill se sportig ut, inte för den som vill känna sig det.

HONDA CR-V befinner sig i andra änden av spektrumet. Den är rymlig, upplevs välbyggd och lätt att leva med – men också tung, stum och befriad från körglädje. Där Terramar kan tyckas kyligt opersonlig är CR-V snarare gammaldags. Pekskärmen är ett arv från 2015 och chassirörelserna påminner mer om en pickup än en modern suv.

Räckvidden räcker för vardagen och förbrukningen är relativt låg, men körglädjen är

Renault Rafale är snabbare, mer följsam, bättre avstämd och mer inspirerande än sina konkurrenter – och gör det på samma prisnivå.

obefintlig. Man kan uppskatta Hondans praktiska egenskaper, men man längtar inte efter att köra den igen. En bil för den som vill slippa tänka på bilen – inte för den som tycker att körning ska vara något mer än transport.

OCH SÅ finns Renault Rafale som överraskar testlaget positivt. Den sticker inte ut med extrem prestanda, snarare med en känsla av lätthet och precision. Styrningen är direkt och kommunikativ, chassit är levande utan att vara nervöst, och bakhjulsstyrningen gör den smidig som en mindre bil men stabil som en större. Rafale rör sig med en självklarhet som de andra två bara kan drömma om. Smolket

i bågaren är den trecylindriga bensinmotorn som bullrar och lever om när den pressas, men som helhet är Rafale så engagerande att vi förlåter motorn. Den kraftfulla hybriddrivlinan ger omedelbar respons och 300 hästkrafter används smart. Elräckvidden på drygt åtta mil räcker gott i vardagen, och växellådan, som tidigare varit en svag punkt, fungerar nu med nästan samma sömlöshet som en elbil.

Rafale är inte bara en laddhybrid som gör sitt jobb, där konkurrenterna känns som plikt-skyldiga svar på marknadens krav upplever vi Renaults bidrag som ett passionerat argument om att vardagsbilar faktiskt kan vara roliga också.

Rafale är testets enda bil som lyckas vara både rationell och engagerande. Den är snabbare, mer följsam, bättre avstämd och mer inspirerande än sina konkurrenter – och gör det på samma prisnivå.

SÅ NÄR frågan ställs om någon av dessa laddhybrider kan erbjuda något utöver det vanliga är svaret enkelt: Ja, Renault Rafale kan just det. Den kombinerar teknik, komfort och körkänsla på ett sätt som gör att man återigen börjar tro att mellanklasssuven kan vara något mer än bara klok och vettig. Den kan faktiskt vara – rolig. Och därför är Rafale en tydlig vinnare. 



TEKNISKA DATA

Cupra Terramar 1,5 e-Hybrid 204 hk 6-växlad DSG



55%	Viktfordelning	45%
	Vikt tom bil (kg)	1 970

TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

Pris: 549 900 kronor.

Tillverkningsland: Ungern.

Motor: Bensin-el, laddhybrid

4-cylindrig tvärsälld radmotor,

2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler

per cylinder. Turbo. Kompression

11,5:1. Borrning/slag 74,5/85,9, cylin-

dervolym 1 498 cm³. Max effekt 150

hk (110 kW) vid 5 500–6 000 r/min, max vridmoment 250 Nm vid

1 500–4 000 r/min. Elmotor, max effekt 116 hk (85 kW), vridmo-

ment 330 Nm. Max systemeffekt 204 hk (150 kW), sammanlagt

vridmoment 350 Nm. Batteri 25,8 kWh varav 19,7 kWh användbart.

Laddeffekt AC/DC 11 kW/50 kW. Elektrisk tillsatsvärmare.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. 7-växlad

dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och

bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,5 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 255/40 R20.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,3 s, toppfart 205 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,04 l/mil. CO₂ 10 g/km.

Räckvidd el 11,5 km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år, vagnskada 3 år, batteri 5 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

PRISER ÖVRIGA VERSIONER

1,5 eTSI 204 hk	420 900 kr
2,0 TSI 204 hk	501 900 kr
2,0 TSI 265 hk	535 900 kr
1,5 E-Hybrid 272 hk	654 900 kr

DÄCK På den testade bilen

Fabrikat/modell: Pirelli Scorpion.*

Dimension: 255/40 R20 101 V XL.

Typ: Sommardäck.

Övriga tillgängliga fälgstorlekar: 18, 19 tum.

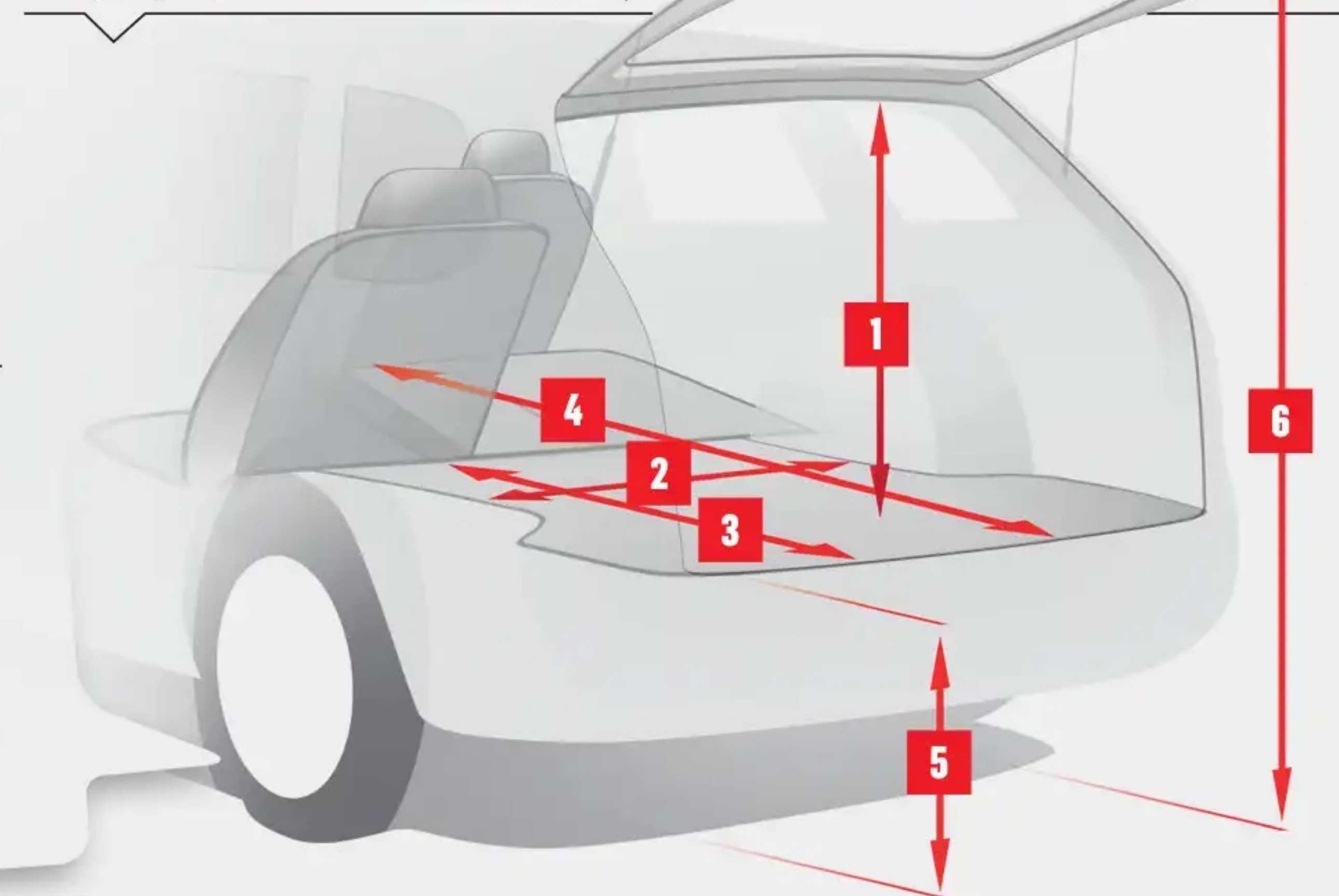
* Obs, ej standarddäck.

BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

Förbrukning el (kWh/mil)	2,09
Förbrukning bensin (l/mil)	0,49
Räckvidd el (mil)	9,4
Max uppmätt laddeffekt (kW)	11
Laddtid från 0% till 100%	1 tim, 40 min

► **Kommentar:** Möjligheten till snabbladdning kan göra det värt att ladda Terramar vid matstopp på långresa. Att kunna ladda hemma med 11 kilowatt är förmodligen en större fördel för de flesta användare.

BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



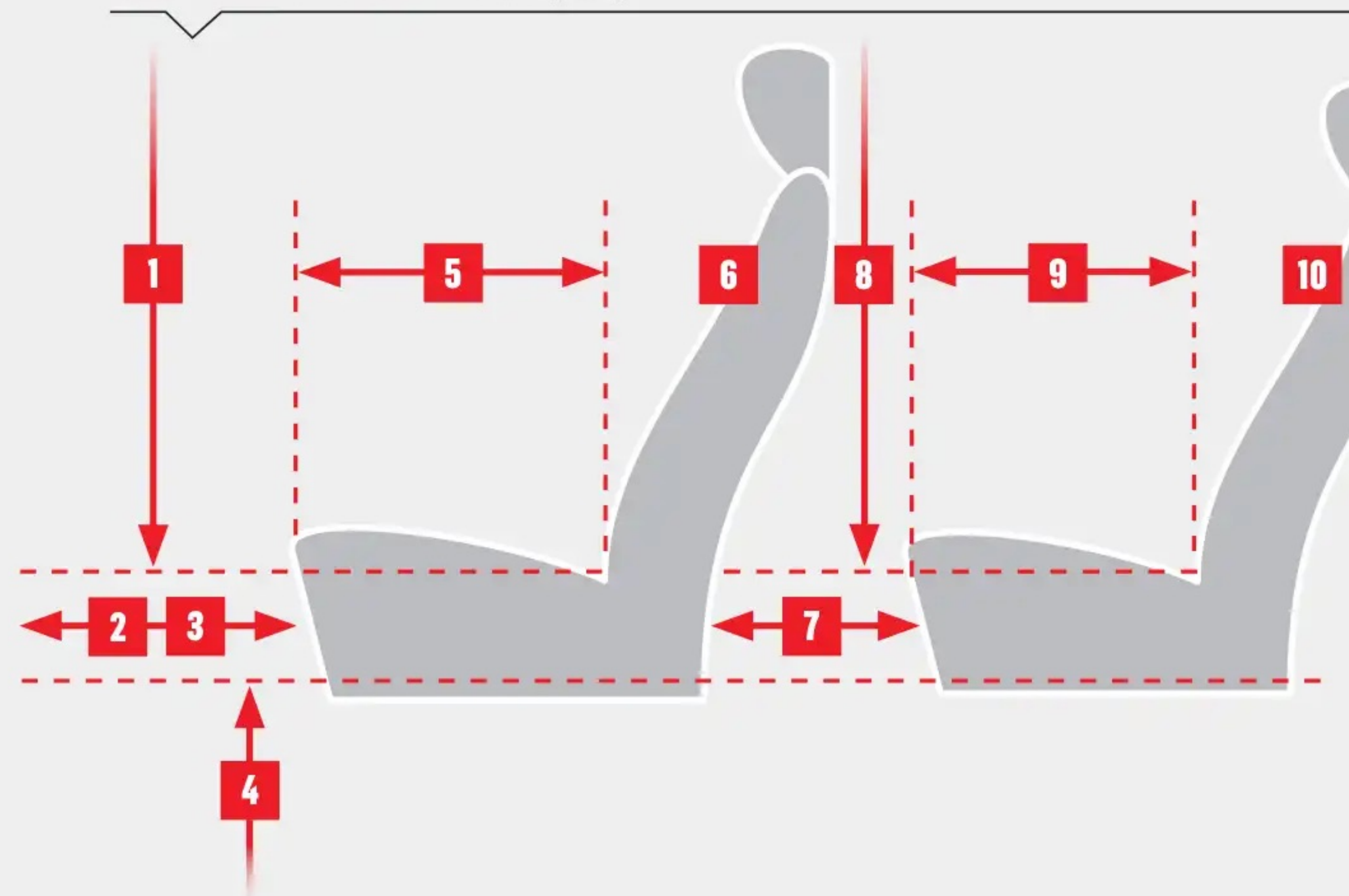
MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

Axelavstånd	268		
Längd	452		
Bredd	187		
Höjd	158		
Spårvidd fram	159	Spårvidd bak	158
Markfrigång	18		
Tjänstevikt	1 968	Verklig vikt*	1 970
Maxlast	442	Verklig maxlast	440
Taklast	75		
Totalvikt	2 410		
Släpvikt	1 800		
Tank	45		

* Testbilens vikt plus 70 kg förare.

► **Kommentar:** Terramar är testets minsta bil men väger lika mycket som de andra två och får dra tyngst släp.

KUPÉUTRYMME Mått (cm)



ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	3,1
0-70 km/h	4,7
0-100 km/h	8,0
0-130 km/h	12,7
0-160 km/h	19,8
0-200 km/h	–
0-201 meter	10,4
0-402 meter	15,9
Sluthastighet vid 402 m (km/h)	145
Omkörning 70-130 km/h	8,1
Tophastighet (km/h)	–
...uppmätt efter (m)	–

► **Kommentar:** Cupra säger 8,3 sekunder från 0 till 100 km/h men våra mätningar visar att Terramar kan göra det snabbare än så.

SÄKERHETSUTRUSTNING



Bältessträckare fram/bak	●/●
Bälteskraftsbegränsare fram/bak	●/●



Krockkudde fram	●
Knärockkudde	✗
Krockgardiner (huvud)	●
Krockkudde sida fram/bak	●/●
Sidokrockkudde höft	✗/✗
Mittkrockkudde fram/bak	●/✗



Isofixfästen fram/bak	●/●
Integrerad barnstol	✗
Aktiv motorhuv	✗



Autobroms oskyddade trafikanter	●
Autobroms vid backning	✗
Autobroms motorcykel	●
Autobroms bil	●
Cykelvarnare i dörr	○

Euro NCAP Krocktestresultat

Totalbetyg	★★★★★	Testad år	2025
Skydd för vuxna	89%	Skydd för barn	87%
Oskyddade trafikanter	82%	Förarstödsystem	76%

1 Höjd	70
2 Bredd mellan hjulhus	100
3 Djup	88
4 Djup med nedfällt säte	166
5 Lasttröskel	77
6 Höjd under baklucka	192



Testback: Längd: 40,0 cm,
Bredd: 26,7 cm, Höjd: 23,2 cm

Antal testbackar med fällda säten	31
VDA-liter med uppfällt baksäte	400
VDA-liter med nedfällt baksäte	1 544
Bagageutrymme fram (frunk)	–

► **Kommentar:** Terramar är minst i testet och det är inte överraskande att den också lastar minst.



► **Baksätesryggarna** är tredelade och gör det enklare att lasta långa föremål.

1 Takhöjd fram	105
2 Längsta benutrymme fram	62
3 Kortaste benutrymme fram	39
4 Instegshöjd tröskel	44
5 Dynans längd fram	49
6 Bredd axelhöjd	135
7 Kortaste benutrymme bak	10
8 Takhöjd bak	96
9 Dynans längd bak	50
10 Bredd axelhöjd bak	139



11 Styrning, antal rattvarv	2,1
12 Justerbart bältesfäste (fram)	Ja
Kurvhandtag fram/bak	Ja/Ja

► **Kommentar:** Baksätesutrymmet är inte så dåligt som måtten kan antyda. Trots att utrymmet är knappt är baksätet delvis smart utformat för att höja komforten.

- Standardutrustning.
 - Finns som tillval via säkerhetspaket.
 - ✗ Ej tillgänglig.
 - Ej möjlig.
- Fabriksmonterade tillval: (kr).

HJULUPPHÄNGNING



► **Hjulupphängning fram:** Fjäderben med undre triangellänk i plåt.



► **Hjulupphängning bak:** Enkel multilänkaxel i plåt. Batteriet finns strax framför bakaxeln.



► **Körställningen** är låg och det känns mer som att sitta i en Leon än en Ateca.

TEKNISKA DATA

Honda CR-V Advance Tech 2WD Plug-in Hybrid



41%	Viktfordelning	59%
	Vikt tom bil (kg)	1 930

TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

Pris: 559 900 kronor.

Tillverkningsland: Kina.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärvälld radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,9:1. Borring/slag 81,0/96,7, cylindervolym 1 993 cm³. Max effekt 148 hk (109 kW) vid 6 100 r/min, max vridmoment 189 Nm vid 4 500 r/min. Elmotor, max effekt 184 hk (135 kW), vridmoment 335 Nm. Max systemeffekt 184 hk (135 kW), sammanlagt vridmoment 335 Nm. Batteri 17,7 kWh. Laddeffekt AC/DC 6,8 kW/-. Elektrisk tillsatsvärmare.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. Steglös automatlåda. **Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 235/60 R18.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,4 s, toppfart 195 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,08 l/mil. CO₂ 18 g/km.

Räckvidd el 81 km.

Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

PRISER ÖVRIGA VERSIONER

2WD Hybrid	471 900 kr
AWD Hybrid	501 900 kr

DÄCK På den testade bilen

Fabrikat/modell: Michelin Primacy 3 ST.

Dimension: 235/60 R18.

Typ: Sommardäck.

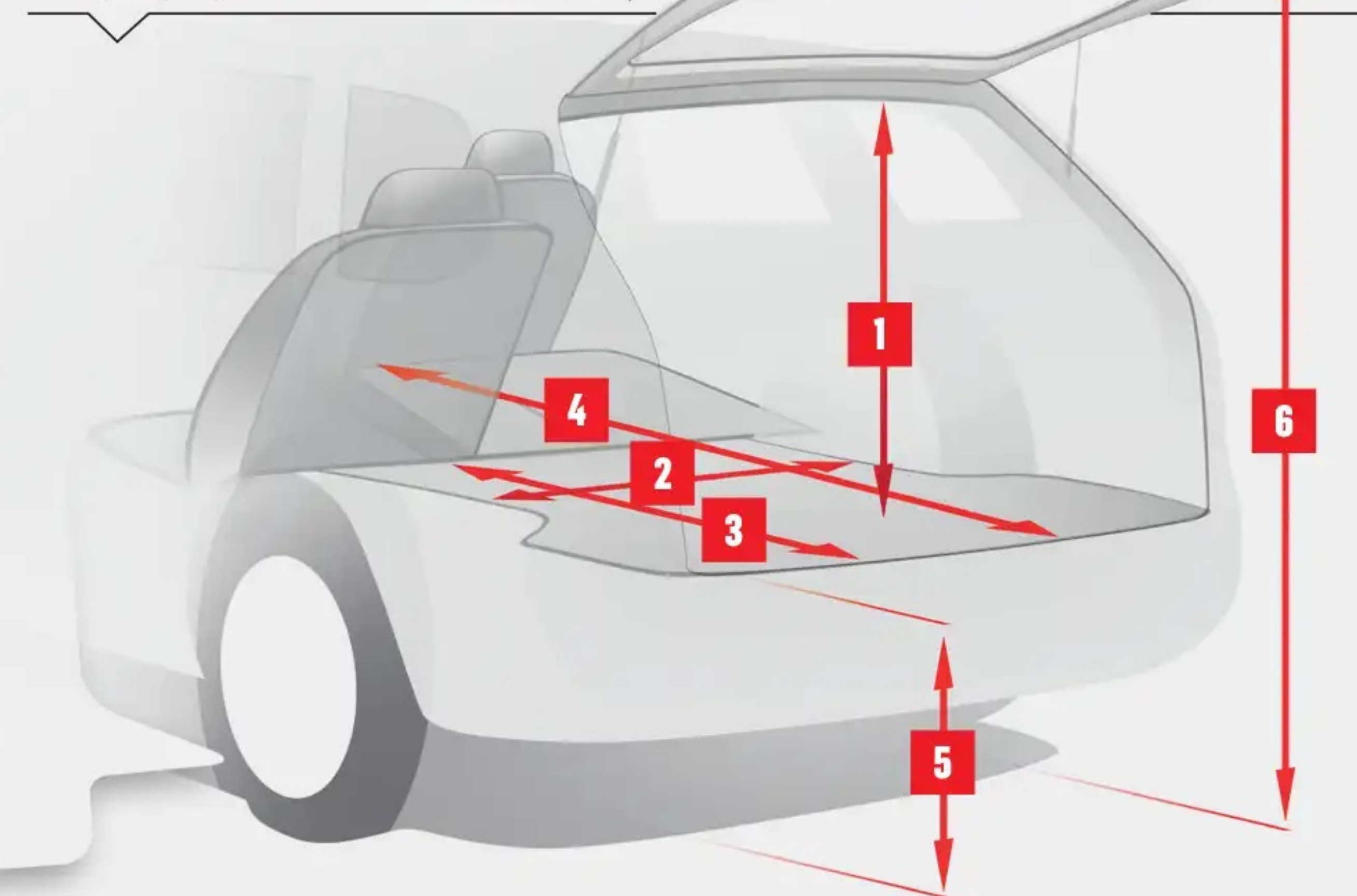
Övriga tillgängliga fälgstorlekar: Inga övriga storlekar.

BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

Förbrukning el (kWh/mil)	3,05
Förbrukning bensin (l/mil)	0,54
Räckvidd el (mil)	5,8
Max uppmätt laddeffekt (kW)	6,8
Laddtid från 0% till 100%	2 tim, 36 min

► **Kommentar:** Elektrisk körning är inte CR-V:s starkaste gren. Elen tar slut redan efter 5,8 mil och det beror inte på att batteriet är litet. Elförbrukningen är i svettigaste laget.

BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



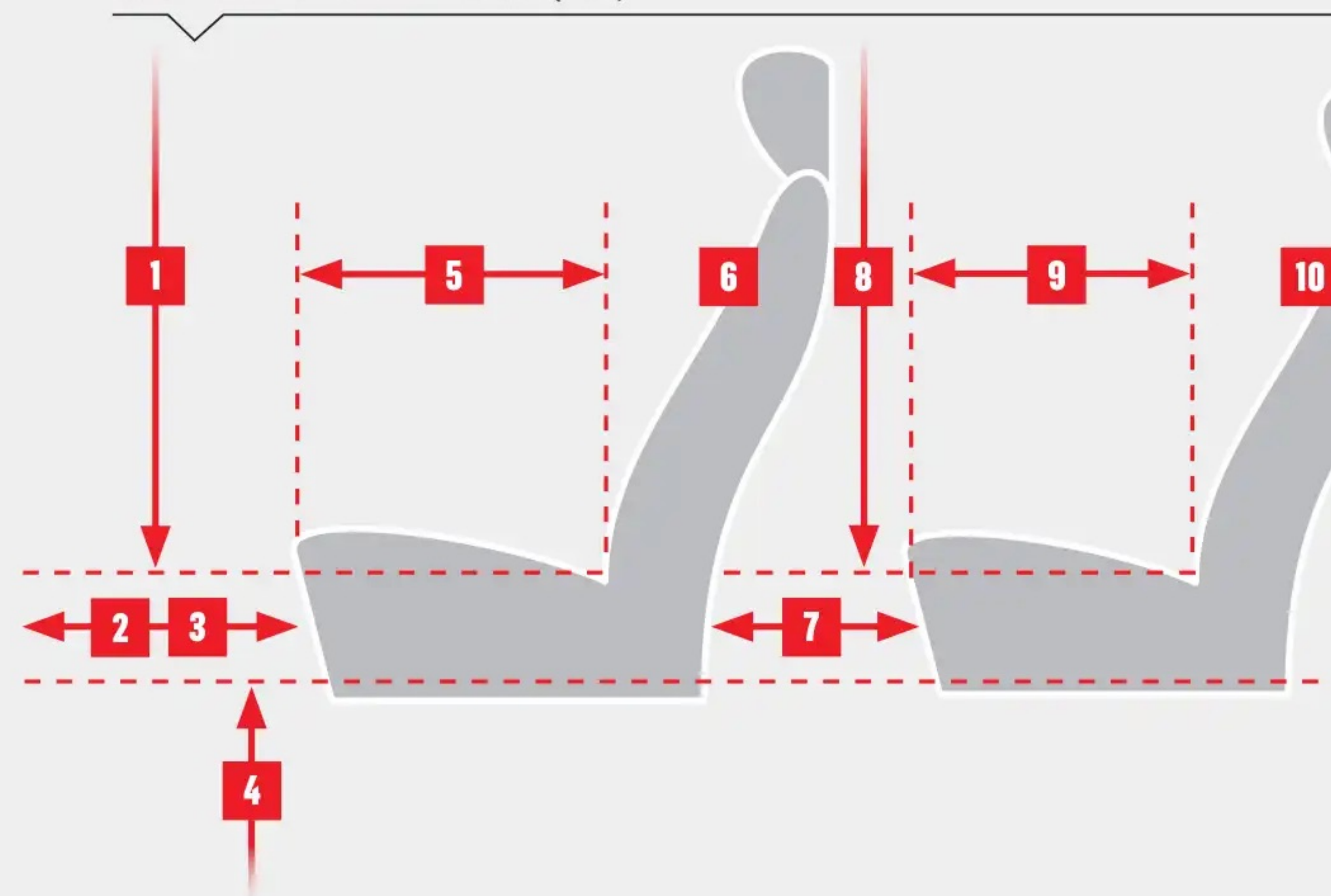
MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

Axelavstånd	270		
Längd	471		
Bredd	187		
Höjd	167		
Spårvidd fram	161	Spårvidd bak	163
Markfrigång	16		
Tjänstevikt	1 992	Verklig vikt*	2 000
Maxlast	438	Verklig maxlast	430
Taklast	75		
Totalvikt	2 430		
Släpvikt	1 500		
Tank	47		

* Testbilens vikt plus 70 kg förare.

► **Kommentar:** Laddhybridversionen av CR-V får faktiskt dra betydligt tyngre släp än den fyrhjulsdrevna hybridversionen som har en dragvikt begränsad till 750 kg.

KUPÉUTRYMME Mått (cm)



ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	3,5
0-70 km/h	5,4
0-100 km/h	9,2
0-130 km/h	14,9
0-160 km/h	24,6
0-200 km/h	–
0-201 meter	11,0
0-402 meter	16,8
Sluthastighet vid 402 m (km/h)	137
Omkörning 70-130 km/h	9,6
Tophastighet (km/h)	–
...uppmätt efter (m)	–

► **Kommentar:** Någon raket är den inte, men siffrorna ljuger en aning. CR-V upplevs inte så långsam som mätningen visar.

SÄKERHETSUTRUSTNING



Bältessträckare fram/bak	●/●
Bälteskraftsbegränsare fram/bak	●/●
Krockkudde fram	●
Knärockkudde	●
Krockgardiner (huvud)	●
Krockkudde sida fram/bak	●/●
Sidokrockkudde höft	✗
Mittkrockkudde fram/bak	●/✗
Isofixfästen fram/bak	✗/●
Integrerad barnstol	✗
Aktiv motorhuv	✗
Autobroms oskyddade trafikanter	●
Autobroms vid backning	✗
Autobroms motorcykel	●
Autobroms bil	●
Cykelvarnare i dörr	●

Euro NCAP Krocktestresultat

Totalbetyg	★★★★★	Testad år	2024
Skydd för vuxna	85%	Skydd för barn	86%
Oskyddade trafikanter	80%	Förarstödsystem	79%

HJULUPPHÄNGNING



► **Hjulupphängning fram:** Fjäderben med undre triangellänk i plåt.



► **Hjulupphängning bak:** Multilänk i plåt. Avgassystemet snirklar sig runt batteriet under bilen.

1 Höjd	83
2 Bredd mellan hjulhus	106
3 Djup	99
4 Djup med nedfällt säte	184
5 Lasttröskel	69
6 Höjd under baklucka	182



Testback: Längd: 40,0 cm, Bredd: 26,7 cm, Höjd: 23,2 cm

Antal testbackar med fällda säten	45
VDA-liter med uppfällt baksäte	617
VDA-liter med nedfällt baksäte	1 710
Bagageutrymme fram (frunk)	–



► **Insynsskyddet** har budgetkänsla och baksätet kan bara fällas i två delar.

► **Kommentar:** 45 lastade testbackar är troligtvis klassbäst, Hondans rätvinkliga bagageutrymme sväljer mycket och det är en lätt plätt att få med allt man vill.

1 Takhöjd fram	97
2 Längsta benutrymme fram	59
3 Kortaste benutrymme fram	39
4 Instegshöjd tröskel	46
5 Dynans längd fram	51
6 Bredd axelhöjd	137
7 Kortaste benutrymme bak	21
8 Takhöjd bak	93/86
9 Dynans längd bak	50
10 Bredd axelhöjd bak	141

► **Kommentar:** CR-V är en av ytterst få bilar som har justerbart bältesfäste även i baksätet, bra för de små eller de långa. Sämre är att takhöjden varierar kraftigt beroende på var man mäter. Panorama-glastaket stjälar sju centimeter takhöjd.



11 Styrning, antal rattvarv	2,8
12 Justerbart bältesfäste (fram)	Ja
Kurvhandtag fram/bak	Ja/Ja



► **Körställningen** är upprätt och man har mycket bra sikt åt alla håll.

TEKNISKA DATA

Renault Rafale atelier Alpine E-Tech 300 4x4 plug-in hybrid



53%	Viktfordelning	47%
	Vikt tom bil (kg)	1 970

TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

Pris: 599 900 kronor.

Tillverkningsland: Spanien.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 3-cylindrig tvärsäddad radmotor,

1 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression i.u.

Borrning/slag 75,5/89,3, cylinder-

volym 1 199 cm³. Max effekt 150 hk

(110 kW) vid 4 500 r/min, max vridmoment 230 Nm vid 1 750 r/min.

Framre elmotor, max effekt 70 hk (51 kW), vridmoment 205 Nm.

Bakre elmotor, max effekt 136 hk (100 kW), vridmoment 195 Nm. Max

systemeffekt 300 hk (221 kW), sammanlagt vridmoment 450 Nm.

Batteri 22 kWh. Laddeffekt AC/DC 7,4 kW/-. Elektrisk tillsatsvärmare.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och

bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,4 meter. 2,3 rattvarv.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum. Däck 245/40 R21.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,4 s, toppfart 175 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,06 l/mil. CO₂ 14 g/km.

Räckvidd el 96 km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000

mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

PRISER ÖVRIGA VERSIONER

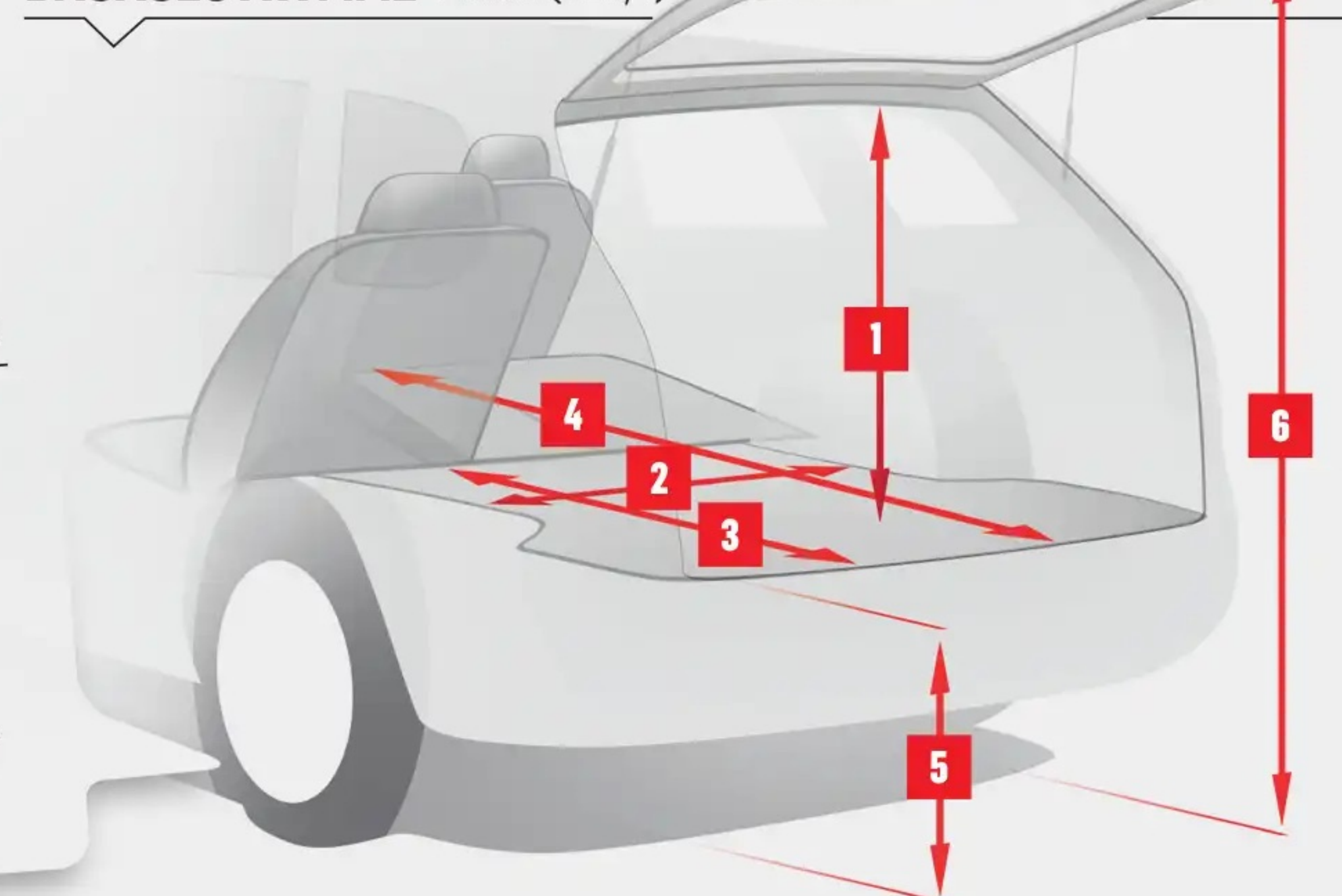
Esprit Alpine Edition 569 900 kr

BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

Förbrukning el (kWh/mil)	2,55
Förbrukning bensin (l/mil)	0,63
Räckvidd el (mil)	8,6
Max uppmätt laddeffekt (kW)	7,4
Laddtid från 0% till 100%	3 tim

► **Kommentar:** Även Renault saknar några mil på den elektriska räckvidden och det är troligtvis den kalla väderleken som är förklaringen. Rafale är, med liten marginal, törstigast på bensin.

BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



DÄCK På den testade bilen

Fabrikat/modell: Continental Sportcontact 7.*

Dimension: 245/40 R21 XL 100Y.

Typ: Sommardäck.

Övriga tillgängliga fälgstorlekar: 20 tum.

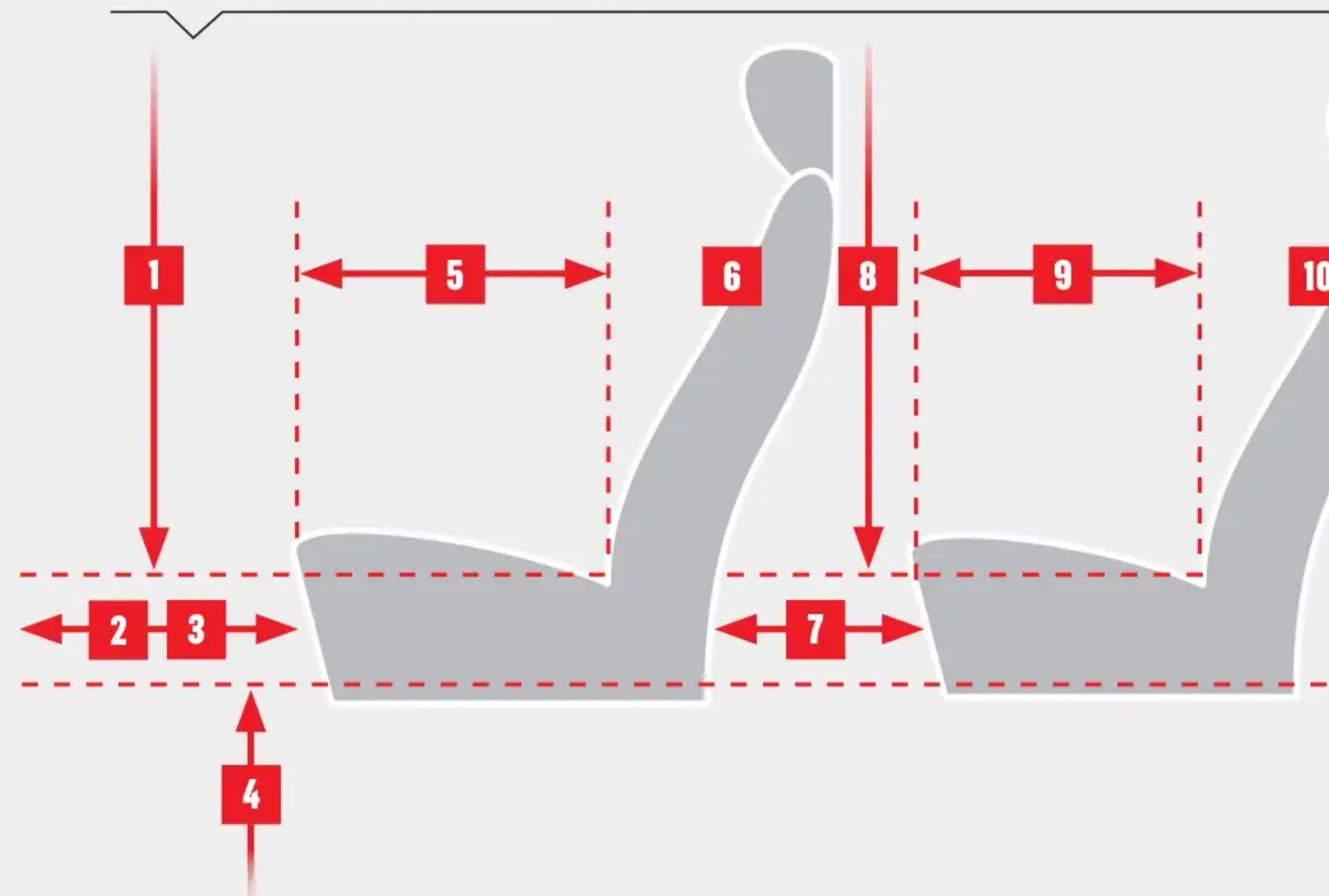
* Obs, ej standarddäck.

MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

Axellavstånd	274		
Längd	471		
Bredd	187		
Höjd	161		
Spårvidd fram	159	Spårvidd bak	160
Markfrigång	18		
Tjänstevikt	2 034	Verklig vikt*	2 040
Maxlast	406	Verklig maxlast	400
Taklast	75		
Totalvikt	2 440		
Släpvikt	1 500		
Tank	55		

► **Kommentar:** Rafale PHEV har max släpvagnsvikt på i dagsläget 1 500 kg (från och med Euro6 E-bis-versionerna med produktionsstart första kvartalet 2026 ökar dragvikten till 1 600 kg.

KUPÉUTRYMME Mått (cm)



ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	2,9
0-70 km/h	4,1
0-100 km/h	6,3
0-130 km/h	9,5
0-160 km/h	14,4
0-200 km/h	–
0-201 meter	9,6
0-402 meter	14,6
Sluthastighet vid 402 m (km/h)	160
Omkörning 70-130 km/h	5,4
Tophastighet (km/h)	–
...uppmätt efter (m)	–

► **Kommentar:** Rafale är inte oväntat testets snabbaste bil och särskilt rask vid omkörningar.

SÄKERHETSUTRUSTNING



Bältessträckare fram/bak	●
Bälteskraftsbegränsare fram/bak	●/●
Krockkudde fram	●
Knärockkudde	✗
Krockgardiner (huvud)	●
Krockkudde sida fram/bak	●/✗
Sidokrockkudde höft	✗
Mittkrockkudde fram/bak	●/✗
Isofixfästen fram/bak	○/●
Integrerad barnstol	✗
Aktiv motorhuv	✗
Autobroms oskyddade trafikanter	●
Autobroms vid backning	○
Autobroms motorcykel	●
Autobroms bil	●
Cykelvarnare i dörr	✗

Euro NCAP Krocktestresultat

Totalbetyg	★★★★★	Testad år	2022
Skydd för vuxna	87%	Skydd för barn	83%
Oskyddade trafikanter	69%	Förarstödsystem	87%

1 Höjd	73
2 Bredd mellan hjulhus	103
3 Djup	99
4 Djup med nedfällt säte	179
5 Lasttröskel	81
6 Höjd under baklucka	186



Testback: Längd: 40,0 cm, Bredd: 26,7 cm, Höjd: 23,2 cm

Antal testbackar med fällda säten	34
VDA-liter med uppfällt baksäte	535
VDA-liter med nedfällt baksäte	1 822
Bagageutrymme fram (frunk)	–

► **Kommentar:** Hög lasttröskel och dessutom en rejäl inre lasttröskel. Lasthöjden begränsas kraftigt längst bak där bakluckan sluttar.



► Bagageutrymmet är inte särskilt stort, men baksätet är tredelat och insynsskyddet högt monterat.

1 Takhöjd fram	102
2 Längsta benutrymme fram	60
3 Kortaste benutrymme fram	37
4 Instegshöjd tröskel	43
5 Dynans längd fram	51
6 Bredd axelhöjd	134
7 Kortaste benutrymme bak	26
8 Takhöjd bak	96
9 Dynans längd bak	48
10 Bredd axelhöjd bak	136

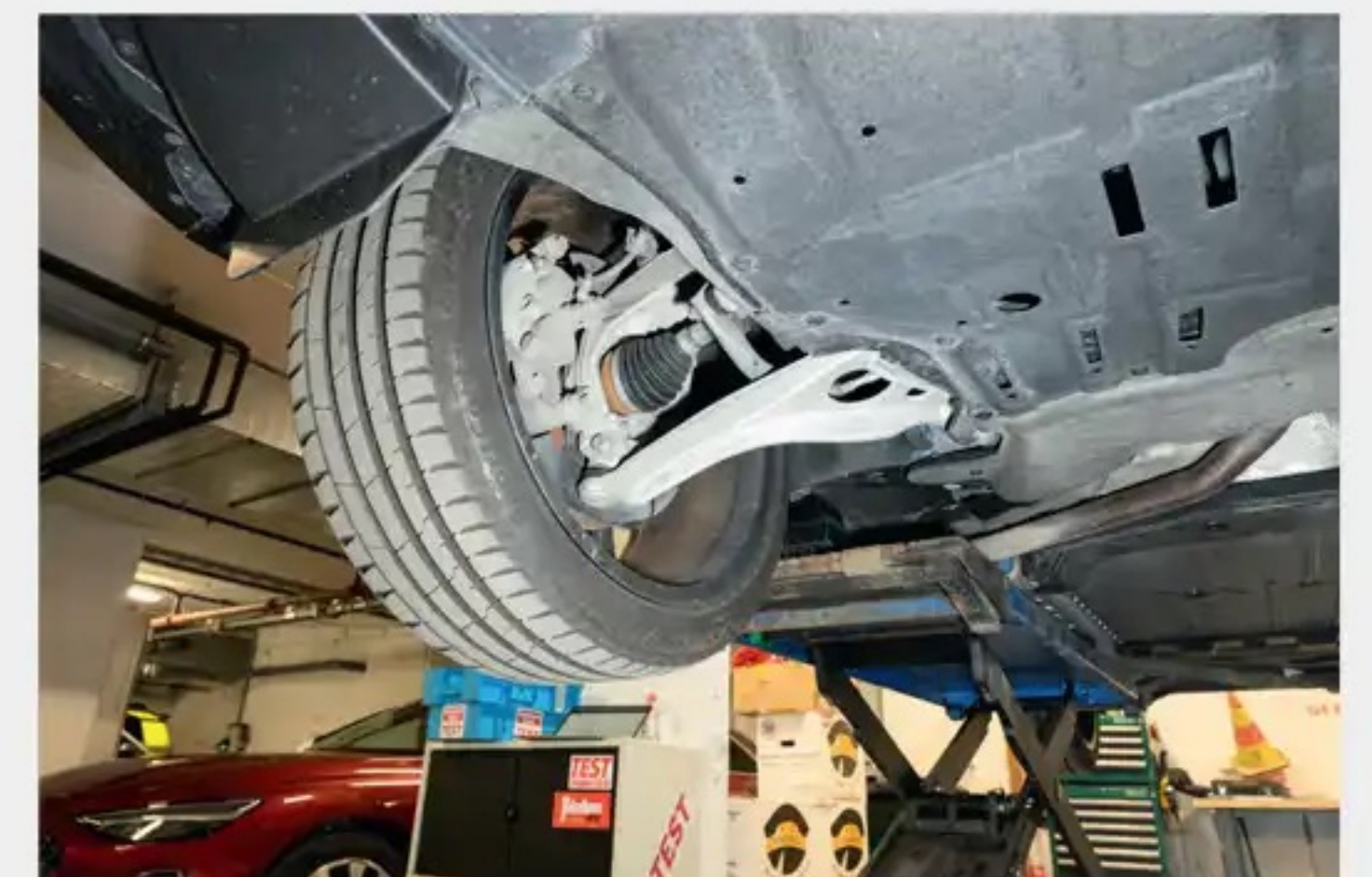


11 Styrning, antal rattvarv	2,3
12 Justerbart bältesfäste (fram)	Ja
Kurvhandtag fram/bak	Ja/Ja

► **Kommentar:** Bra takhöjd och benutrymme i baksätet trots det sluttande taket. Man sitter lågt på en låg sittdyna med fötterna högt upp, nästan uppe vid hakan.

● Standardutrustning.
○ Finns som tillval via säkerhetspaket.
✗ Ej tillgänglig.
– Ej möjlig.
Fabriksmonterade tillval: (kr).

HJULUPPHÄNGNING



► **Hjulupphängning fram:** Påkostad undre triangellänk i aluminium. Batteriet hänger ner under bilen.



► **Hjulupphängning bak:** Rejäl multilänk i aluminium. Ljuddämpare på tvären längst bak. Ingen dragkrok.



► Renault-stolarna är testets bästa. Här kan man sitta så lågt man vill.

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,
6000 mils körsträcka

	Cupra	Honda	Renault
Värdeminskning	86 733 (71%)	85 467 (70%)	87 800 (69%)
Kapitalkostnad	19 215 (16%)	19 597 (16%)	20 997 (17%)
Service och underhåll	6 960 (6%)	6 670 (5%)	7 769 (6%)
Fordonsskatt	360 (0%)	360 (0%)	360 (0%)
Försäkring*	4 638 (4%)	5 370 (4%)	5 511 (4%)
Bränsle**	4 103 (3%)	5 416 (4%)	4 399 (3%)
Totalkostnad per månad	10 167	10 240	10 570
Milkostnad de första tre åren	61,00	61,44	63,42

PRISER (kr)

Pris	549 900	559 900	599 900
Värde efter 1 år	370 800	394 000	414 500
Värde efter 2 år	325 100	345 500	373 700
Värde efter 3 år	288 800	303 500	336 500
Värde efter 3 år i procent	52,5	54,2	56,1
Förmånsvärde per år, brutto	78 423	87 969	88 107
Skatt	360	360	360
Skatt efter 3 år	360	360	360

SERVICE (mil/år, kr)

		3 000/2 år	2 000/1 år	3 000/1 år
1:a	Intervall	3 000/2 år	2 000/1 år	3 000/1 år
	Pris	3 600(avtal)	2 350	1 973
2:a	Intervall	4 500/3 år	4 000/2 år	6 000/2 år
	Pris	1 800(avtal)	3 250	3 430
3:e	Intervall	6 000/4 år	6 000/3 år	9 000/3 år
	Pris	1 800 (avtal)	4 150	3 516

* 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:

Bensin: 15,50 kr/l.

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

De senaste åren har ett tvåsiffrigt antal nya bilmärken gjort entré på den svenska marknaden. Utmaningen för de nya märkena är förstås att få känner till dem. Fast att vara välkänd innebär inte heller någon garanti för framgång.

RENAULT VAR länge en tung aktör, men har tappat mark i registreringsstatistiken. Nu ska det bli ändring på det. Genom en strategisk omställning siktar företaget på att öka lönsamheten och att ta marknadsandelar. Fokus ska ligga på elektrifiering och att bygga långsiktiga kundrelationer.

Ett spännande tillskott är Renault Rafale. Modellen är rymlig, bekväm och välutrustad på ett sätt som konkurrenterna har svårt att mäta sig med. Ja, vilka är egentligen konkurrenterna? Renault Rafale bildar nästan sitt eget segment. Visst finns det fler laddbara suvar i samma storleksklass, men Rafale sticker ut med sin sportiga kaross.

Tekniknivån är spektakulärt hög redan i grundutförandet.

NU ÄR förvisso inte heller Honda något nytt märke. Anorna går tillbaka till 1948, och Honda CR-V har funnits i Sverige sedan 1996. Totalt finns 23 000 exemplar registrerade, vilket gör CR-V till märkets mest sålda modell. Däremot har laddhybridversionen haft det trögt. Endast 200 CR-V med sladd rullar på svenska vägar.

Honda har gott kvalitetsrykte och generellt bra andrahandsvärden. Samtidigt är Honda ett litet märke i Sverige, och det är glest mellan handlare och serviceanläggningar.

CUPRA HAR sitt ursprung i spanska Seats prestandaavdelning, och Seat i sin tur är en del av Volkswagen-gruppen. Cupra Terramar delar plattform med bland annat VW Tiguan och Skoda Kodiaq, men har en yngre och sportigare profil. Modellen började säljas i år och har redan registrerats i nära 1 600 exemplar. Terramars framgångar hänger på att undvika kannibalisering från koncernsyskonen. Både Tiguan och Kodiaq erbjuder mer utrymme till lägre pris.

I jämförelse med Rafale bleknar spanjoren och japanen. Starkare, högre utrustningsnivå, fler drivhjul – till och med fler hjul att styra med – gör att den ekonomiska ronden med god marginal går till Paris. Trots liknande nypriser vinner Renault i både procent och kronor. Rafale erbjuder helt enkelt mer bil för pengarna, både vid köpet och den dag bilen säljs vidare. Vive la Renault!



Karl Wahlin,
analytiker på Bilpriser.se.
Beräkningen av värdeminskning sker i samarbete med Bilpriser.se

bilpriser_



Cupra Terramar 1,5 e-Hybrid 204 hk 6-växlad

Pris/förmånsvärde	549900 kr/78423 kr
Motor/Effekt	Bensin-el/204 hk
CO ₂ -utsläpp/Batteristorlek netto	10 g/km/19,7 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgtest (km/h)	78 -
Tjänstevikt (kg)	1970 1968
0-100 km/h (s)	8,0 8,3
Förbrukning (l/mil)	0,49 0,04
Räckvidd (mil)	9,4 11,5
Räckvidd totalt (mil)	101 -
Milkostnad (kr)	61,00

- Körkänsla: Läbbig känsla i bromspedalen. Godkänd styrning. Neutralt chassi.

7
- Ergonomi: Minsta och smidigaste bilen. Modern skärmlösning. Dålig sikt runt om.

7
- Motor/kraftöverföring: Saknar kraft. DSG tvekar och känns gammaldags ibland.

7
- Utrymmen: Minst bagageutrymme. Trångt baksäte. Minsta bilen.

6
- Komfort: Mjuk fjädring och högt vägbuller. Bra framstolar.

7
- Räckvidd/laddning: Laddar snabbast och kommer längst på en laddning.

9
- Att köpa: Saftigt pris för framhjulsdraft och lilla motorn.

6
- Att äga: Billig att försäkra. Lång elräckvidd ger låg bränslekostnad.

6
- Säkerhet: Mycket bra i älg- och bromstest. Full pott hos Euro NCAP.

9
- Miljö och klimat: Går att köra långt på el och snålt på bensin.

7

TOTALBETYG Maxbetyg: 100

71

► **Kommentar:** En bil för den som vill se sportig ut, inte för den som vill känna sig det. Får vi vara så elaka? Terramar övertygar med lång elräckvidd och bra laddegenskaper men är i övrigt en ganska slätstruken produkt som står i skuggan av mer spännande märkesyskon. Cupra är roligare än så här.

Honda CR-V Advance Tech 2WD Plug-in Hybrid

Pris/förmånsvärde	559900 kr/87969 kr
Motor/Effekt	Bensin-el/184 hk
CO ₂ -utsläpp/Batteristorlek netto	18 g/km/17,7 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgtest (km/h)	72 -
Tjänstevikt (kg)	2000 1992
0-100 km/h (s)	9,2 9,4
Förbrukning (l/mil)	0,54 0,08
Räckvidd (mil)	5,8 8,1
Räckvidd totalt (mil)	92,8 -
Milkostnad (kr)	61,44

- Körkänsla: Domnad och tung styrning. Tryggt och neutralt beteende.

7
- Ergonomi: Superb sikt. Föråldrad, krånglig skärmlösning.

7
- Motor/kraftöverföring: Behaglig och lättkörd. Saknar fyrhjulsdraft.

7
- Utrymmen: Stort baksäte, rymligt och lättlastat bagageutrymme.

8
- Komfort: Bra körställning och godkänd fjädring. Högt vägbuller.

8
- Räckvidd/laddning: Knappt godkänd elräckvidd och laddning.

7
- Att köpa: Mycket utrustning från start. Inte dyrare än hybrid, men saknar fyrhjulsdraft

7
- Att äga: Marginellt dyrare än Cupra i allt. Marginellt lägst värdeminskning.

6
- Säkerhet: Kämpar i älgtestet och klarar bromstestet med näppe.

7
- Miljö och klimat: Inte törstigast, inte snålast. Minst batteri minskar miljöpåverkan.

6

TOTALBETYG Maxbetyg: 100

70

► **Kommentar:** Visst, elräckvidden på knappa sex mil räcker för vardagen, men konkurrenterna är bättre och roligare. CR-V är bäst på en sak och det är att lasta. Make till storlastare i den här klassen finns inte. Men som laddhybrid anser vi inte att CR-V övertygar. Vi tar den hellre som fyrhjulsdreven fullhybrid.

Renault Rafale atelier Alpine E-Tech 300 4x4

Pris/förmånsvärde	599900 kr/88107 kr
Motor/Effekt	Bensin-el/300 hk
CO ₂ -utsläpp/Batteristorlek netto	14 g/km/22 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgtest (km/h)	79 -
Tjänstevikt (kg)	2040 2034
0-100 km/h (s)	6,3 6,4
Förbrukning (l/mil)	0,63 0,06
Räckvidd (mil)	8,6 9,6
Räckvidd totalt (mil)	95,9 -
Milkostnad (kr)	63,42

- Körkänsla: Lätt i steget och exakt i styrningen. Körglad!

9
- Ergonomi: Spakar, knappar och pekskärmar överallt. Gillas inte av alla.

7
- Motor/kraftöverföring: Snudd på fullträff. Starka motorer. Plus för fyrhjulsdraft.

9
- Utrymmen: Bra benutrymme bak, men dålig komfort. Lite bättre bagage än Cupra.

6
- Komfort: Högt vägbuller. Hård men inte stötig fjädring. Bra framstolar.

8
- Räckvidd/laddning: Godkänd räckvidd och laddning. Inte lika bra som Cupra.

8
- Att köpa: Blir dyr med Atelier-utrustningen. Saknar viktig utrustning i grundnivå.

6
- Att äga: Endast marginellt dyrare än de andra. Sticker inte ut.

6
- Säkerhet: Briljerar i älgtestet. Bra bromsprestanda. Gammalt krocktest.

9
- Miljö och klimat: Törstigast på bensin av de tre. Relativt törstig även på el.

6

TOTALBETYG Maxbetyg: 100

74

► **Kommentar:** Testet slutar med en något oväntad fransk femetta! Rafale är inte riktigt den opraktiska livsstilsbil den ser ut att vara, här har vi i stället en hyfsat rymlig familjebil med väl godkända laddhybridegenskaper och riktigt underhållande köregenskaper kombinerat med hög komfort.