

FRANSKA REVOLUTIONEN

2024-11-14

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.





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

UTIONEN

Elkombin många har väntat på är här. **Volkswagen ID.7** finns nu med kombikaross och för att ta reda på om den är bäst för familjen ställer vi den mot tidigare MPV-favoriten **Renault Scenic** och nya, spanska tillskottet **Cupra Tavasca**.

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

TEKNIKENSVÄRLD.SE 39

TEST

S

venska bilhjärtan tycks fortfarande klappa för herrgårdsvagnen, trots att det är tydligt att det inte är den sortens bilar vi köper längre. Det må klagas på att det inte finns några kombibilar med eldrift, men ute i trafiken är crossovers och suvar som dominerar. Den nya folkhemsbilen är en äggformad elbil med stora hjul och trubbig front.

Nu börjar det ändå komma eldrivna kombibilar som vill täppa till truten på alla som klagar på att de inte finns. Först kom Porsche Taycan Cross Turismo, men den var så dyr att bara ett fåtal hade råd. Sedan kom MG5, men den var så hemsk att köra att bara ett fåtal stod ut.

Nyligen lanserades BMW i5 Touring, men den bil generalagenten i Sverige utlovat till det här testet gick sönder och får därför vänta till ett senare test. Fokus hamnar därför på likaledes nya Volkswagen ID.7 Tourer. Precis som BMW i5 Touring är ID.7 Tourer en regelrätt kombi med rejäl ryggsäck över bakhjulen. Frågan är om den behövs. Vi vet redan att den inte är så mycket rymligare än vanliga ID.7 som har ett slags halvkombikaros och om den är lastvänligare än ID.4 och ID.5 går verkligen att diskutera.

Minst lika intressant som nytillskott är Renault Scenic. Så hade vi inte sagt för några år sedan, när Scenic var en bedagad MPV-modell som gick att köpa med en uppsjö ångestframkallande dieselmotorer på allt från 1,5 till 2,0 liter. Nya Scenic är dock något annat. Renault är i full färd att stöpa om hela sitt modellprogram och då är ingenting heligt.

Espace har blivit en suv, Megane en sportig elbil och nu har även Scenic bytt skepnad. Av arvet från tidigare modellgenerationer finns absolut ingenting kvar och därtill har Scenic ett av de största batteripaket som finns i den här storleks- och prisklassen. Vi går igenom allt i testet!

SOM NÅGOT av en oväntad joker ansluter Cupra Tavascan. Tavascan är en pytteliten ort i Spanien, strax nordväst om Andorra. Men det säger inte så mycket om vad Tavascan är för bil. En bättre förklaring är att det är Cupras version av Volkswagen ID.5. Precis som Born är en spansk version av ID.3 är Tavascan i väldigt stor mån en ID.5 med konstig logga i fronten.

Utbudet av elbilar blir ständigt större, spretigare och mer svårnavigerat, men också roligare och framförallt bättre. I det här testet kör vi tre till ytan sett väldigt olika bilar som trots sina olikheter konkurrerar om samma kunder, med liknande egenskaper och prisbiller. Vilken är bäst? Det får du veta nu! »

► I Volkswagen ID.7 möts den traditionella biltypen med den moderna drivlinan. Kan den hålla jämna steg med trendriktiga crossovers?



TEST

CUPRA TAVASCAN

Först tyckte vi att den ser lite obehaglig ut, som en orm eller draksvans som slingrar sig genom kupén och tar all uppmärksamhet. Efter en stund byts obehaget mot irritation. Den där panelen som är klädd i ormskinnsliknande dekormaterial är mest i vägen och fyller ingen som helst funktion utom att husera knappen för varningsblinkers. Under pekskärmen finns ett stort förvaringsfack och det är där man ska lägga telefonen för att få trådlös laddning, men det är svårt att nå dit eftersom den där grejen är i vägen.

Det är tydligt att Cupra tar i från tårna i ett försök att hitta sin identitet i den stora Volkswagengruppen. Cupra har en särställning i det faktum att märket inte har något liv utanför VW-gruppen, det är en produkt av gruppen – uppdiaktad av Volkswagen för att ta över efter det haltande Seat-märket. Om historien bara velat annorlunda hade det här kunnat vara

senaste generationen Seat Alhambra.

Nu blev det i stället en Cupra Tavascan och lika lätt som det är att göra sig lustig över Cupras märkliga varumärkeslogga och ibland överarbetade design är det svårt att hitta några uppenbara fel eller brister, Tavascan är lika välstäddad som sina kusiner från Audi, Skoda och Volkswagen.

DET GÅR att känna igen mycket. Skärmen framför ratten, den stora pekskärmen, växelväljaren på rattstången, knapparna för fönsterhissar och ljusreglage. Allt kommer från samma lagerhylla. Likaså körställningen. Cupras stolar ska se lite sportigare ut och har integrerade nackstöd som, måhända, får dem att lika skalstolar i en sportbil, men

EN ANDRA ÅSIKT



PATRIK LINDGREN OM CUPRA TAVASCAN

Jag var orolig att Tavascan skulle leva om på den grova svenska asfalten, men den är förhållandevis tyst trots avsaknad av akustikglas på sidorutorna samt de 21 tum stora lågprofilshjulen. Tavascan är direkt i sitt avtryck och upplevs som stabil, spårsäker och underhållande att köra. Men den slukar elektroner på löpande band, slår inga rekord när det ska snabbbladdas och byggs dessutom i folkrepubliken Kina.



• Tavascan är Cupras blott andra elbil och störst hittills. Nästa år kommer lilla Raval och fyller på utbudet.

körställningen är precis som i ID.4 med flera. Man sitter högt och rimligt bekvämt och i Tavascan saknar man de stolsmonterade armstöd som finns i Volkswagen-bilarna. Cupras mittarmstöd är för lågt och ger inte stöd för armbågarna när man håller i ratten.

Precis som hos Volkswagen är menysystemet i pekskärmen bitvis snurrt. Bäst är att noggrant konfigurera favoritknapparna i toppen av skärmen och bara hålla sig till dem, att snurra runt inne i menyerna under körning är svårt och inte blir det lättare av att systemet säger ifrån när man har letat för länge.

Det här blir ett tydligt exempel på när hjälpsystemen har gått för långt. Man behöver inte peta på pekskärmen mer än 1-2 sekunder innan systemet tycker att man har haft fokus från vägen för länge och låser skärmen. Där och då känns det olyckligt att bilens alla inställningar och funktioner enbart kan »



► Ingen minns en fegis. Cupra har minst sagt tagit ut svängarna med interiördesignen. Funktionerna är dock de samma som hos Volkswagen.



► Tavascans "rygggrad" är mest i vägen och fyller ingen funktion. Vi hoppas att den försvinner vid ett facelift.



► Stora fälgar och ventilerade skivbromsar fram. Bak finns trumbromsar.



► En av två rattknappar som ändrar körsläge. Det kan också göras på pekskärmen.



► Stor pekskärm och stor förvirring när det ska bläddras i menyerna.



► Tavascan har lägst laddeffekt i testet - 135 kW. Det lär höjas i en kommande uppdatering.

TEST

► Två sportiga typer. Tavascan vill vara sportig, men är inte så kul. Det är däremot Scenic.



kontrolleras med pekskärmen. Att ställa in en nytt mål i navigationen går inte att göra under färd. Kör man på motorväg tycker Cupra alltså att det är bättre att stanna och knappa in det nya målet, eller att ta till mobilen och göra det med den. För där går det bättre och utan varningsmeddelanden som stör körningen.

Lika märkligt är att de två största knapparna på ratten endast används för att välja körläge. Den funktionen är inte så viktigt att den behöver ta upp så mycket plats på ratten. Men visst, det ser sportigt ut med två rundlar som för tankarna till Ferraris "manettino".

BILEN VI kör heter Tavascan VZ och det betyder att det är den starkare av två versioner, och att den är fyrhjulsdriven. Standardversionen av Tavascan har bara den bakre elmotorn som ger 286 hästkrafter medan VZ även har den främre som ger 107 hästkrafter. Det gör Tavascan till den klart snabbaste bilen i testet. I vårt accelerationstest är den en dryg sekund snabbare än ID.7 från 0 till 100 km/h.

Men roligast? Nej, trots den sportiga framtoningen Cupra vill framhålla upplever vi Tavascan som en i mängden av MEB-baserade bilar från koncernen, med medeltung och



► Under glastaket är takhöjden tillräcklig, men under plåttaket är det lågt.

medeldirekt styrning som inte stör men inte heller gör någon glad. Om den är lite hårdare satt än VW-bilarnas? Kanske. Men det är nyansskillnader.

Desto större skillnad märks vid laddning. Medan Volkswagens elbilar har uppdaterats och fått sin laddkapacitet höjd till 175 kilowatt står Cupra Tavascan kvar med 135 kilowatt.



► Längst fram går det att stapla tre backar på höjden, i mitten två och längst bak bara en. Bakluckans lutning stjälar lastvolym.

Under testperioden når vi som bäst en ladd-effekt på 132 kilowatt och en laddning från 10 till 80 procent tar därmed omkring 30 minuter. Det är för dåligt för att vara en alldeles nylanserad och pinfärsk bil i den här prisklassen. Sett till listpris må både ID.5 och ID.7 vara aningen dyrare än Cupran, men det är det värt.



RENAULT SCENIC

Tiden då Renault inte bara hade Scenic, utan även Grand Scenic, i sitt modellutbud känns extremt avlägsen. Likaså senast Teknikens Världs testlag satte tändarna i en Scenic. Året var 2010 och testet genomfördes med cirkustema. Varför? Fråga inte oss, leta upp testet på vår hemsida. Läs och förundras ...

SCENIC HAR fört en tynande tillvaro i Renaults modellutbud men nu, när inga modellnamn är heliga längre, är Scenic tillbaka och inget är som förut.

Styrningen är lätt och direkt. Reagerar blixtnabbt och med sylvass precision på minsta styrutslag. Gasresponsen är härligt direkt och bromskänslan välavvägd både för lugn, normal körning och aktiv körning på kurvig väg. Bilen känns låg och balanserad, här finns en närvarokänsla som starkt påminner om den i mindre syskonet Megane. Som om Renaults RS-avdelning äntligen fått göra sin röst hörd även vid utvecklingen av standardbilarna. Är det här verkligen en Scenic? När förvandlades Scenic från flexibel och tråkig MPV till en kompakt GTI-bil?

Svaret är senhösten 2023. Då premiärvisades fjärde generationen Scenic och med den

kan man nästan säga att cirkeln slöts. Första generationen Scenic, lanserad 1996 hette egentligen Mégane Scenic och var på sätt och vis en variant av vanliga Mégane. Därefter skiljdes de två modellerna åt mer och mer med åren. Fram tills nu då Megane E-Tech och Scenic E-Tech byggs på samma plattform – AmpR Medium (även känd som CMF-EV).

Släktskapet med Megane är tydligt, nya Scenic har inte det minsta MPV-DNA kvar i sig utan är en fullfjädrad kompakt familjebil med sportiga ambitioner. Precis som Megane. Något smart uttänkt baksäteslösning finns inte, det flexibla sträcker sig bara så långt som att Scenic har ett tredelat baksäte som fälls i

proportionerna 40/20/40 och att mittarmstödet är ovanligt påkostad. Där finns inte bara förvaringsfack utan även dubbla mugghållare och smart utformade mobiltelefon- eller läsplattehållare.

NÄR TESTLAGET svänger av från E4 och letar sig fram till Södermanlands allra kurvigaste och naturskönaste landsvägar är Scenic förstavalet för alla förare. Här har man roligast. När vi börjar närma oss motorvägen igen vill Scenic-föraren dock byta bil igen. Den franska bilen har den otvetydigt hårdaste fjädringen, högsta kupébullret och sämsta körställningen. Så fort vägen blir lite ojämn börjar Scenic »

EN ANDRA ÅSIKT



MATTIAS RABE OM RENAULT SCENIC

Jag tycker att Renault har fått till en fullträff med designen på sina elbilar. Märkte att människor tittar lite extra när de ser en Scenic rulla förbi. Den rullar tyst och behagligt och om färd datorn stämmer är den oerhört snål. Räckviddsmilen i någon annan elbil jag tidigare kört har aldrig sjunkit så långsamt som i Scenic. Det egentligen enda jag har att klaga på är att jag aldrig lyckades hitta en bra vinkel för ben och fötter mot pedalstället. Det blev lite obehagligt.

TEST



► Scenic har framförallt en bra skärmlösning och delvis sportig körställning. Vissa förare slår högerknät i mittkonsolen.



► Renault håller fast vid sin udda lösning med många spakar på rattstängan. Växelspak högst upp, torkarspak i mitten och stereokontroller längst ner.



► Släktskapet till andra märken i koncernen syns under ytan.



► Under karossen är Scenic mycket lik Megane. Ovanligt mycket av materialen är återvunnet och kan återvinnas.

skaka och när hastigheten höjs stiger även bullernivån. I förarstolen sitter man bra, en stund. Snart upptäcker man att stolens dyna är platt och saknar lårstöd och då börjar man vrida på kroppen för att mildra träsmaken.

Vid de bakre hjulhusen finns små återvinningssymboler instansade i den grå hårdplasten och de skvallrar om Renaults ambition att göra bilen mer miljövänlig. Renault hävdar att 24 procent av materialen som används för att bygga Scenic är återvunna och att 90 procent ska gå att återvinna efter bilens livstid, inklusive batteripaketet som levereras av LG.

BATTERIPAKETET ÄR stort. I standardutförande har Scenic 60 kilowattimmar som räcker till 42 WLTP-mil men testbilen har det stora batteriet som rymmer hela 87 kilowattimmar. Det uppges räcka för upp till 60 mils körning på en laddning. Även om vi kan konstatera att Scenic är hyfsat snål med en verklig förbrukning på 1,85 kWh/mil så är räckvidden inte så lång som den sägs vara. Vi får det till att man

DÅTIDENS SCENIC

Första generationen blev en succé och såldes i 2,8 miljoner exemplar innan en andra generation tog vid 2003 som kompletterades med den längre Grand Scenic. Scenic, baserad på modellen Mégane, lanserades 1996 och blev utsedd till Årets Bil i Europa året därpå. Greppet att bygga en golfklassare på höjden blev snart högsta mode och så gott som alla biltillverkare hade snart sin version av Scenic i saluhallen.



► Sista MPV-generationen av Scenic blev den fjärde. Den fanns även i sjusitsigt utförande och hette då Grand Scenic.

kan räkna med cirka 47 mil innan det är dags att ladda, vilket är bra! Få elbilar tappas räckvidd i så långsam takt som Scenic.

Om den ändå vore snabbare på att ladda! Med så stort batteri borde laddeffekten vara högre än 150 kilowatt och laddkurvan borde vara stadigare. Med förvämt batteri (förvärmning kan inte aktiveras manuellt, endast genom navigation) är laddhastigheten initialt hög men avtar snabbt. Redan vid 50 procents laddning har effekten tappat till drygt 90 kilowatt och sista biten upp till 90 procent känns evinnerligt seg. Vår mätning stämmer överens med Renaults egna uppgifter som säger att den kan hålla 150 kilowatt endast upp till 20 procent. Vid 50 procent laddning är det bestämt att den ska gå ner till 95 kilowatt.

Nya Scenic vinner många poäng på sina köregenskaper och sin förarmiljö där skärmlösningen är toppmodern och välfungerande, främst tack vare det Google-baserade menysystemet. Att navigera och leta laddstopp med Google Maps är överlägset konkurrenternas system. »



► Testbilen är utrustad med paketet esprit Alpine som bland annat ger den matta lacken.

TEST



► Under de mötande jalusierna på mittkonsolen finns ett stort förvaringsfack och dubbla mugghållare.

EN ANDRA ÅSIKT



RUBEN BÖRJESSON OM VOLKSWAGEN ID.7 TOURER

ID.7 är stor och rymlig. Riktigt bekväm och trevlig att köra. Men ganska mörk och steril förarmiljö, så det är inte så trivsamt i bilen som det borde vara. Det räcker med 286 hästar och jag kan nöja mig med tvåhjulsdrevet. Varför släpa omkring med en extra elmotor som bara används ibland? Torkarspaken är på vänster sida numera och det gör väl inget men den är svårmanövrerad. Och så har vi de här ljudreglagen till radion som är steglösa och oprecisa.

► Inför älgtestet förbereds bilarna noggrant med GPS-hastighetsmätare och lastas exakt enligt angiven maxlast.



► Volkswagen kallar sin belysning IQ.Light. Vi tycker att bakljusdetaljerna ser ut som plåster.



► Mittkonsolen är multifunktionell. Mobil kan laddas både trådlöst och med sladd.



VOLKSWAGEN ID.7 TOURER

Visst är det en regelrätt kombi! Ryggsäcken som hängs på ovanför bakhjulen är inte lika stor som på Passat, men räcker för att särskilja kombi från sedanen med stor tydlighet. Den som inte har gillat utseendet på vanliga ID.7 med olikfärgade takbågar kan säkert tycka att kombi är trevligare att titta på. En testförare uttrycker det som något av en lättnad att bilen upplevs som en helt vanlig bil, där man bara bytt tanken mot ett batteri.

ALLT MED ID.7 Tourer är ytterst bekant, den som har suttit i någon av Volkswagens elbilar känner igen sig i allt och hittar genast rätt på förarplatsen. Enda skillnaderna mot ID.4 och ID.5 är den minimalistiska instrumenteringen framför ratten och den något lägre monterade förarstolen. I ID.7 kan man sitta fyra centimeter närmare marken än i ID.4/5.

Volkswagen-styrningen upplevs som betydligt lättare och behagligare att ha att göra med än Cupras motsvarighet. Fjädringen är också mjukare, men skillnaderna är inte så stora som man skulle kunna tro. För att få fram den allra mjukaste sidan av ID.7 måste man knappa sig in i det snurriga menysystemet och dra i reglaget som ändrar de magnetiska dämparnas inställning. De ställbara dämparna, DCC, går tyvärr inte att välja som separat

tillval utan ingår av outgrundlig anledning i "Exteriörpaket Plus" som kostar 18 300 kronor extra. Med dämparna inställda på det mjukaste läget blir ID.7 Tourer ovanligt gungig, vi trivs bäst i något slags mellanläge där den "sätter sig" bättre på vägen och rör sig mindre.

Prispåslaget för Tourer är 5 000 kronor, vikt-mässigt tillkommer i stort sett inget alls och körmässigt märks inte heller någon skillnad. Ändringarna mot vanliga ID.7 är minimala, båda byggs förstås på MEB-plattformen och har likadana hjulupphängningar, likadana

...ID.7 går numera även att köpa i S-utförande som innebär att bilen har ett större batteri än vanliga Pro-modellen – 86 mot 77 kilowattimmar...

bromsar och exakt likadan chassissättning. ID.7 Tourer är därmed en i första hand bekväm bil, Volkswagen har prioriterat komfort före allt annat. Testbilen har dubbla akustikrutor även i bakdörrarna och det bidrar till att kupébullret är ovanligt lågt.

TOURER-MODELLEN HAR förstås en annan bakluckeöppning, men om den är så mycket större är inte så säkert. Vanliga ID.7 är inte en uttalad sedan, utan snarare en halvkombi där bakrutan följer med luckan upp och blottar ett stort gap. Volkswagen anger en lastvolym på 545 eller 605 liter med baksätetryggarna i uppfällt läge. Baksätets ryggstöd kan ställas i två lägen och det är i det mer framlutade läget man får tillgång till 605 liters lastvolym längst bak. Lutningen ändras ovanligt nog inte med en spak, utan görs endast genom att fälla fram ryggstödet, fälla upp eller ner en extra låsögla och sedan fälla upp ryggstödet igen. Det är alltså inget som görs av passageraren under färd. Vår gissning är snarare att det aldrig kommer att göras under bilens livstid.

Testbilen är en ID.7 Tourer Pro med det lilla batteriet. Vadå lilla batteriet? Jo, ID.7 går numera även att köpa i S-utförande som innebär att bilen har ett större batteri än vanliga

Pro-modellen – 86 mot 77 kilowattimmars nettokapacitet och då kan den, enligt WLTP-mätning, ta sig upp till 70,9 mil på en laddning. Även GTX-modellerna har det större batteriet och precis som på Pro S innebär det även högre laddeffekt – 200 kilowatt mot 175 kW för vanliga Pro-modellen.

Med hopp om att tangerar maxeffekten tar vi sikte på Circle K:s 300-kilowattladdare. Förvärmningen kan aktiveras snabbt och enkelt i energi-fliken som kan ställas in som snabbval högst upp på pekskärmen – bra! Där kan man också se vilken effekt batteriet kan ta emot för stunden och hur lång tid förvärmningen kommer att ta. Och precis som i Cupra Tavascan kan det ta lång tid. Vid en yttre temperatur runt 15 grader kan det ta upp till 30 minuter för batteriet att nå optimal temperatur, trots att vi redan har kört en bra stund och bilen är varm i övrigt.

STÅNGA OSS, sparka oss, gör något! Volkswagen ID.7 är en tjuren Ferdinand som kan få oss att känna som matadoren som bryter sitt svärd i frustration. Vi vill känna något, tycka något! Men ID.7 gör det svårt, Tourer eller icke Tourer. Den är inte dålig på något, men sätter heller aldrig några känslor i svall. Det är en bil att vara nöjd med men inte att sukta efter. »



► ID.7 Tourer är en förväntad tjänstebils-favorit. Enligt våra beräkningar blir den billigare att köra än Passat laddhybrid.

TEST

EXTRA TESTMOMENT



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

Cupra Tavascan

Bra benutrymme som i övriga bilar. Likaså fotutrymme under stolen framför, det är trångt men fötterna får plats. Takhöjden är tillräcklig, men den är på fel plats. Där man har huvudet som baksätespassagerare tappar taklinjen höjd betänkligt och gör att man som lång vuxen inte sitter bra. Stolsvärme och dubbla USB-uttag finns, liksom enkelt mittarmstöd med mugghållare. Sikten framåt begränsas av de gorillanackade framstolarna och de breda C-stolparna gör att det känns instängt.



► Pilformade dioder infällda i dörrsidans tyg ger karaktär. Likaså kopparfärgade detaljer.



► Tavascons baksäte är mediokert. Sikten störs av de breda framstolarna.

Renault Scenic

Bra benutrymme, men låg sittdyna gör att vinkeln för benen blir direkt obekväm. Utrymme för fötterna under framstolen är snålt, det går att pressa in tårna, men det blir inte bekvämt. Ryggstödet är ovanligt bakåtlutat, vilket bland annat gör att takhöjden upplevs som större än den egentligen är. Det känns som att man sitter lågt, men utsikten är hyfsad ändå. Ingen stolsvärme. Gigantiskt mittarmstöd med två mugghållare, förvaringsfack och utfällbara mobilhållare. Smart.



► Dubbla fack för förvaring av småprylar eller mobiltelefon ...



► Ett mittarmstöd mer avancerat än vanligt. Barn kan uppskatta telefonhållarna.

Volkswagen ID.7

Mycket bra benutrymme. Det är lite trångt för fötterna under stolen framför, men det går. Med vinterkängor på kommer det dock bli för trångt.

Takhöjden under glastaket är generös, lutar man huvudet bara en aning åt vänster nudar man det lite lägre taket. Bekväm vinkel på sittdynan och ett rejält mittarmstöd med två mugghållare. Det finns stolsvärme på ytterplatserna. Bra sikt åt sidorna tack vare relativt stora sidorutor.



► ... Finns även hos Volkswagen. Vem har tittat på vem?



► Testbilen är utrustad med sättesvärme bak. Ingår i paketet Style Plus för 27 700 kronor.



EXTRA TESTMOMENT



ILLUSTRATION: SHUTTERSTOCK

EXTRA TESTMOMENT: **FILHÅLLNINGSSASSISTANS** Systemen testas i 80 km/h med farthållaren aktiverad**Cupra Tavascan**

Cupra använder samma system som Volkswagen, och likt ID.7 klarar Tavascan att hålla sig i mitten av sin fil bra. Ungefär tio sekunder efter att ratten släpps kommer första varningen.

Ytterligare tio sekunder senare intensifieras varningsmeddelandet, nu även med ljudvarning och pulsbrömsningar. Kort därpå tänds varningsblinkers, bilen tutar flera gånger och bromsar ganska snabbt ner till stillastående. Enda skillnaden mot ID.7 är att den inte rycker i säkerhetsbältet.

Renault Scenic

Scenic klarar att hålla sig själv i mitten av filen mycket bra, den vinglar mycket sällan mellan linjemarkeringarna. 15 sekunder efter att man släpper ratten med händerna varnar systemet och vill att man tar över styrningen. Ytterligare 20 sekunder senare förstärks varningen med röd symbol på skärmen och ett högre och återkommande varningsljud. Kort därpå börjar bilen pulsbrömsa för att sedan sätta på varningsblinkers och bromsa försiktigt till stillastående.

Volkswagen ID.7 Tourer

ID.7 är mycket duktig på att styra själv, den tycks se långt fram och vinglar inte mellan linjerna. När man inte håller i ratten tar det fem sekunder innan första varningen dyker upp på skärmen framför ratten. Efter ytterligare tio sekunder förstärks varningsymbolerna på skärmen. Då stängs också radion av och texten "Emergency Assist Ta över styrningen" visas. Farthållaren stängs av och det rycker i säkerhetsbältet samtidigt som bilen pulsbrömsar hårt. Varningsblinkers tänds vid 55 km/h och bilens signalhorn signalerar flera gånger. Till sist dras bältet åt och bilen stannar mitt i vägen. 30 sekunder efter första varningen till stopp.



TEKNIKENS VÄRLD 51

TEST

ÄLGTEST

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



Cupra

► **Kommentar:** Den höga och tunga Cupran kränger tungt åt sidorna när den försöker ta sig genom den smala konbanan. Känslan av en sportig elbil är inte det minsta närvarande. Med det sagt klarar Tavascan testet bra. Styrningen är snabb och direkt och antisladdsystemet hjälper bilen precis när den är på väg att tappa greppet. Med en fullt normal maxlast på 425 kg blir det för tungt för Tavascan när hastigheten höjs. I 75 km/h klarar den inte att hantera lasten och börjar studsas i fjädringen och tappar greppet. Vi sänker till 74 km/h och hittar gränsen för vad den klarar.

Antisladdsystem	Bra
Chassi	Godkänd
Styrning	Bra
Totalbetyg	Godkänd
Maxhastighet	74 km/h



Renault

► **Kommentar:** Kvikstyrda Scenic känns mer som en GTI-bil än tung, eldriven MPV när den lotsas genom konbanan. Den fasta fjädringen minimerar karoskrängningarna och styrningen gör det lätt att styra bilen dit man vill. I 72 km/h - gränsen för godkänt betyg, är den till synes opåverkad av ansträngningen och det går inte att märka några ingrepp från antisladdsystemet. Vi höjer till friska 75 km/h och drabbas av kraftig understyrning som antisladdsystemet inte tycks intresserat av att försöka motverka. Allt sammantaget ger dock en trygg och spårsäker känsla.

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



BROMSTEST

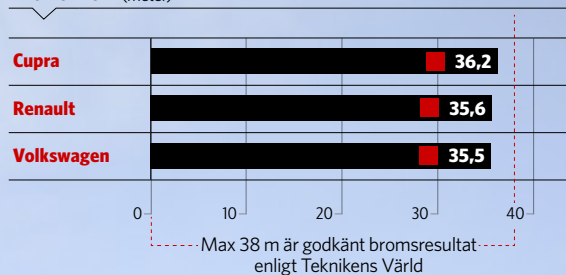


Volkswagen

► **Kommentar:** Precis som vanliga ID.7 går Tourer-modellen bra i älgtestet. I 70 km/h - en ingångshastighet som är påfrestande för många bilar - är ID.7 till synes opåverkad och spårsäket. Antisladdsystemet arbetar diskret på ett sätt som hjälper föraren att hantera situationen och bilen kränger knappt nämnvärt. Först i 76 km/h måste antisladdsystemet göra abrupta ingrepp och hugger med bromsarna på framhjulen för att sänka farten och styra rätt, och vid 77 km/h går gränsen. Då blir understyrningen för kraftig. Notera att ID.7 har en maxlast på endast 362 kg - 100 kg mindre än Scenic.

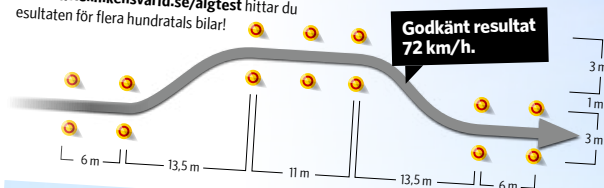
Antisladdsystem	Bra
Chassi	Bra
Styrning	Bra
Totalbetyg	Godkänd
Maxhastighet	76 km/h

BROMSTEST (meter)



► **Kommentar:** Alla tre testbilar uppvisar mer än väl godkända bromsprestanda. Att Volkswagen ID.7 Tourer stannar redan efter 35,5 meter förvånar dock. När vanliga ID.7 bromstestades i somras klarade den inte gränsen för godkänt och stannade först efter 38,6 meter. Den bilen var utrustad med däck av typen Bridgestone Turanza Eco. Den här gången har bilen däck som heter Pirelli Cinturato P7 och vi får ett helt annat resultat.

! 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!



► ID.7 Tourer är ingen storlastare, tvärtom. Volkswagen-bilen får lasta 100 kg mindre än Renault Scenic.



TEST

► Nya Renault Scenic innebär ett stort avsteg från tidigare modellgenerationer och är ett lyckat nytillskott till klassen.

OCH BÄSTA KÖPET ÄR...

Renault Scenic! Det har gått nästan 15 år sedan Teknikens Världs testlag satte sig bakom raten i en Scenic (fjärde generationen ansågs tydligen så oviktig för svenska marknaden att den aldrig testades) och den Scenic vi kör nu är en radikalt annorlunda bil. Renault har sopat bort allt det gamla och endast behållit det starka modellnamnet. Bra, tycker vi.

Renault tycks göra mycket rätt i sin elbilssatsning just nu. Medan fossilbilarna alltjämt dras med tråkiga och billiga egenskaper visar elbilarna att Renault vill något mer inför framtiden.

Med det stora batteriet kommer Scenic ovanligt långt på en laddning. Med lite bättre snabbladdningsegenskaper skulle den vara en perfekt långresekamrat. Den är inte bekvämast, inte ur något hänseende, men

kompenserar med sin höga körbarhet och välgenomtänkta förarmiljö. Scenic är en bil vi faktiskt kan längta lite efter att köra igen och igen. Det säger mycket.

MAN LÄNGTAR aldrig efter att köra Volkswagen ID.7 Tourer, men man är väldigt nöjd varje gång man använder den. Just att användas är något ID.7 Tourer är skapt för, det här är en tjänstebil, familjebil eller långresebil som kommer att brukas lika hårt som Passat har gjort i generationer och den kommer förmodligen att stå pall. Det är svårt att bli arg på den höga komforten och de stora innerutrymmen, och det är lika svårt att uppamma något slags vill-ha-känsla. Milkostnaden blir högre än för Scenic och vill man ha den extra komforten är det värt pengarna, om inte – köp den billigare och roligare fransmannen.

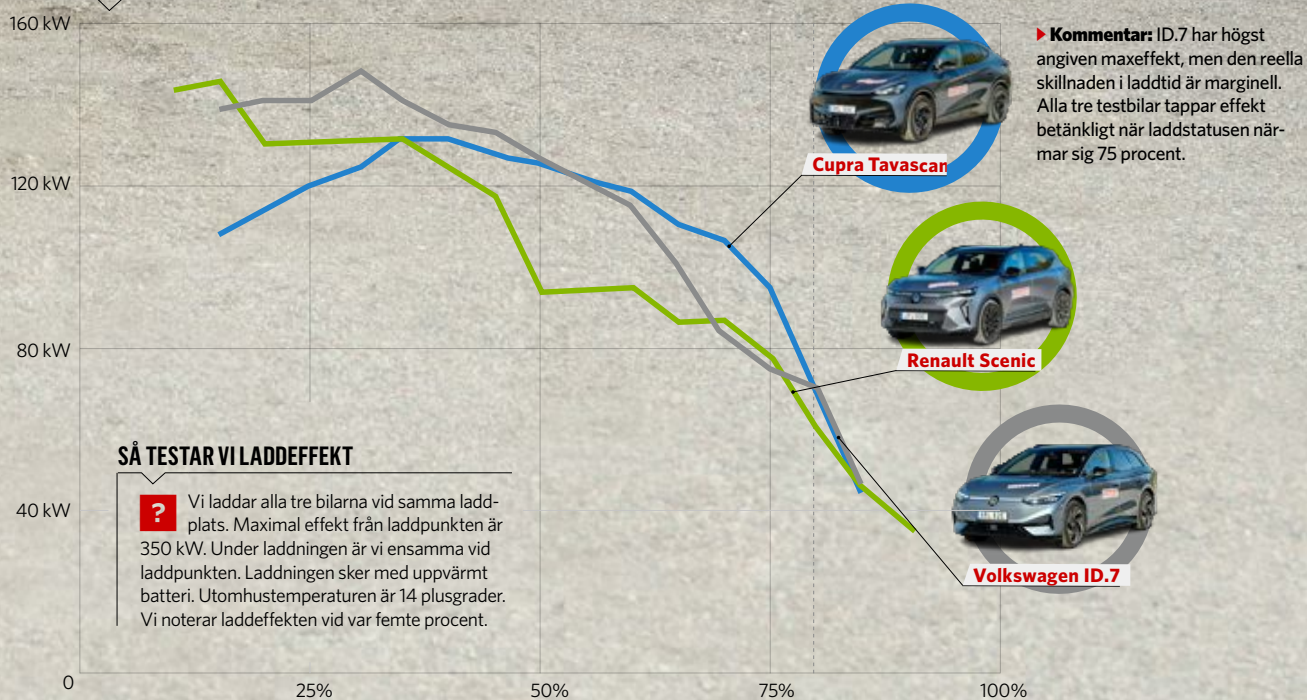
Den spanska (kinesiska? Tyska?) versionen av ID.5 – vi pratar om Cupra Tavascan – imponerar inte med något. Det här är inte någon kraftfull sportvagn, det är ytterligare en MEB-bil i mängden. Om det inte råkar vara så att man faller pladask för Cupra-formerna kan man lika gärna köpa en Volkswagen ID.5, en Audi Q4, en Skoda Enyaq eller en ...Ford Capri! 🏆

Scenic är en bil vi faktiskt kan längta lite efter att köra igen och igen. Det säger mycket.



Ladd-
effekt

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



TEST



TEKNISKA DATA

Cupra Tavascan VZ 77 kWh 4WD



50%	Viktfördelning	50%
	Vikt tom bil (kg)	2 290

TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

Pris: 654 900 kronor.

Tillverkningsland: Kina.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 107 hk (79 kW). Bakre elmotor, max effekt 286 hk (210 kW). Max systemeffekt 340 hk (250 kW), sammanlagt vridmoment 545 Nm. Batteri 82 kWh varav 77 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/135 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,5 meter. 2,5 rattvarv.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, trummor bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum. Däck 255/40 R21.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,5 s, toppfart 180 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,68 kWh/mil. Räckvidd 512 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.

► **Kommentar:** Tavascan delar mycket data med övriga MEB-baserade bilar från Volkswagen-gruppen. Till skillnad från de andra byggs den i Kina, av Volkswagen Anhui – ett företag som delägs av Volkswagen och Anhui Jianghuai Automobile Group.

MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

Axelavstånd	276		
Längd	464		
Bredd	186		
Höjd	159		
Spårvidd fram	159	Spårvidd bak	156
Markfrigång	13		
Tjänstevikt	2 355	Verklig vikt*	2 290
Maxlast	425	Verklig maxlast	490
Taklast	75		
Totalvikt	2 780		
Släpvikt	1 200		
Tank	–		

* Testbilens vikt plus 70 kg förare.

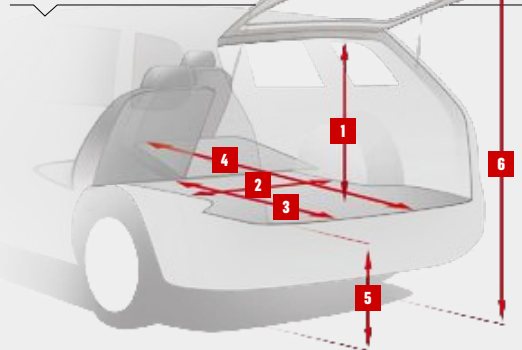
► **Kommentar:** Tavascan är en rejält tung pjäs som hamnar farligt nära tre ton när den går med maxlast. Fyrhjulsdrivna Tavascan får dra upp till 1 200 kg tunga släp. Bakhjulsdrivna versionen 200 kg mindre.

BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

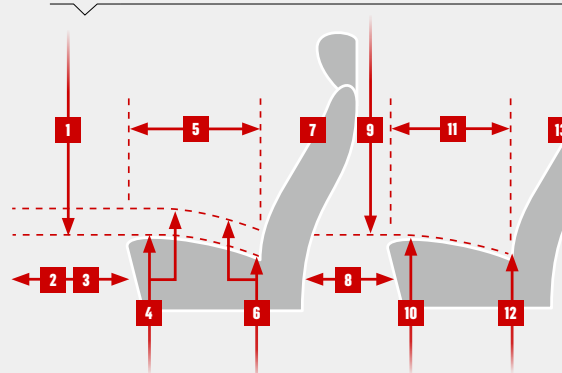
Förbrukning el (kWh/mil)	2,03
Förbrukning bensin/diesel (l/mil)	–
Räckvidd (mil)	37,9
Max uppmätt laddeffekt (kW)	132
Laddtid från 10% till 80% (min)	29

► **Kommentar:** Tavascan har inte begåvats med lika hög laddeffekt som sina bästa MEB-syskon. Men med förvärrat batteri når vi i alla fall nästan upp till den angivna maxeffekten.

BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



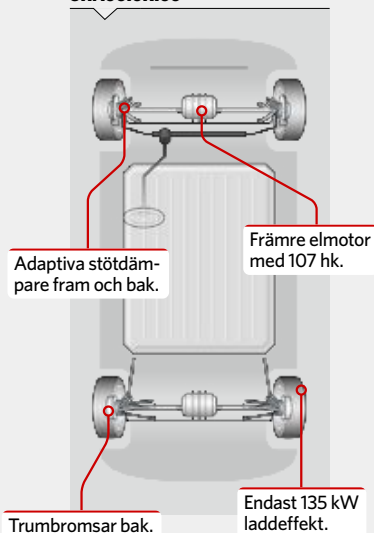
KUPÉUTRYMME Mått (cm)



ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	2,2
0-70 km/h	3,3
0-100 km/h	5,6
0-130 km/h	8,9
0-160 km/h	13,3
0-200 km/h	–
0-201 meter	9,0
0-402 meter	13,9
Sluthastighet vid 402 m (km/h)	163
Omkörning 70-130 km/h	5,6
Tophastighet (km/h)	181
...uppmätt efter (m)	773

► **Kommentar:** Från 0 till 100 km/h är Tavascan VZ nästan en sekund snabbare än ID.5 GTX enligt våra mätningar.

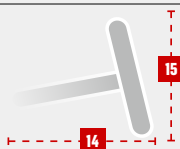
CHASSISKISS

1 Höjd	66
2 Bredd mellan hjulhus	101
3 Djup	92
4 Djup med nedfällt säte	176
5 Lasttröskel	74
6 Höjd under baklucka	187
Antal läskbackar	33
VDA-liter med uppfällt baksäte	540
VDA-liter med nedfällt baksäte	i.u.
Bagageutrymme fram (frunk)	–

► **Kommentar:** Cupra vägrar ange en siffra för hur många bagageliter som ryms vid fällda säten. Vi gissar att det är liknande VW ID.5, det vill säga 1 575 liter.

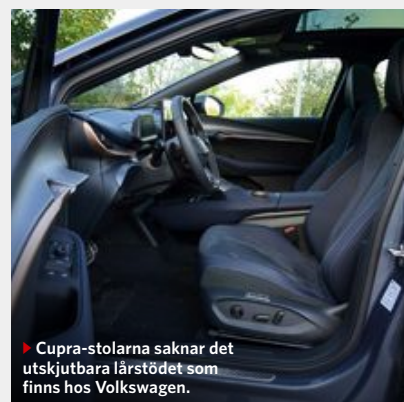


1 Takhöjd fram	107
2 Längsta benutrymme fram	64
3 Kortaste benutrymme fram	41
4 Sitthöjd dynans framkant min/max	64/72
5 Dynans längd fram	50
6 Sitthöjd fram dynans bakkant min/max	50/58
7 Bredd axelhöjd	135
8 Kortaste benutrymme bak	17
9 Takhöjd bak	92
10 Sitthöjd bak dynans framkant	72
11 Dynans längd bak	50
12 Sitthöjd bak dynans bakkant	59
13 Bredd axelhöjd bak	138



14 Justermån ratt, längsled	6
15 Justermån ratt, höjdlöd	5
Justerbart bältesfäste (fram)	Ja

► **Kommentar:** Trots att konstruktionen i grunden är densamma som ID.7 Tourer ger Tavascan fyra centimeter högre körställning. Någon riktig suvkänsla finns trots det inte.



TEST



TEKNISKA DATA

Renault Scenic 87 kWh esprit Alpine



45%	Viktfördelning	55%
	Vikt tom bil (kg)	1 910

TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

Pris: 574 900 kronor.

Tillverkningsland: Frankrike.

Motor: El. Elmotor, max effekt 218 hk (160 kW), vridmoment 300 Nm. Batteri 92 kWh, varav 87 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/150 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, fram-hjulsdrift. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 10,9 meter. 2,7 rattvarv.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 235/45 R20.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,4 s, toppfart 170 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,75 kWh/mil. Räckvidd 603 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.

► **Kommentar:** Scenic delar motor med sitt mindre syskon Megane som inte går att köpa med lika stort batteri som Scenic.

PRISER ÖVRIGA VERSIONER

60 kWh 464 900 kr

MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

Axelavstånd	278		
Längd	447		
Bredd	186		
Höjd	157		
Spårvidd fram	163	Spårvidd bak	163
Markfrigång	14,5		
Tjänstevikt	1 980	Verklig vikt*	1 980
Maxlast	461	Verklig maxlast	461
Taklast	i.u.		
Totalvikt	2 441		
Släpvikt	750		
Tank	–		

* Testbilens vikt plus 70 kg förare.

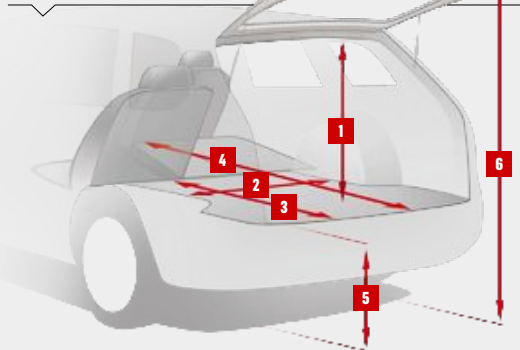
► **Kommentar:** Scenic är en av få elbilar som väger under två ton. Den, relativt, låga vikten gör avtryck i köregenskaperna. Tyvärr är även max tillåten dragvikt låg.

BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

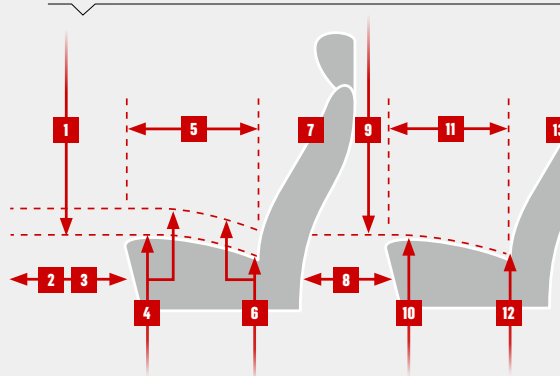
Förbrukning el (kWh/mil)	1,85
Förbrukning bensin/diesel (l/mil)	–
Räckvidd (mil)	47
Max uppmätt laddeffekt (kW)	146
Laddtid från 10% till 90% (min)	49

► **Kommentar:** Scenic har förmåga att förvärma sitt batteri inför laddning, men det finns inget sätt att manuellt aktivera funktionen. Det görs endast genom navigatören. Stort batteri kombinerat med relativt låg förbrukning ger lång verklig räckvidd.

BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



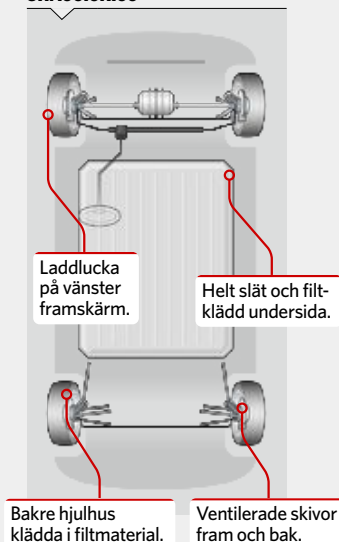
KUPÉUTRYMME Mått (cm)



ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	3,7
0-70 km/h	5,2
0-100 km/h	8,1
0-130 km/h	12,2
0-160 km/h	18,4
0-200 km/h	–
0-201 meter	10,7
0-402 meter	16,0
Sluthastighet vid 402 m (km/h)	150
Omkörning 70-130 km/h	7,0
Topp hastighet (km/h)	172
...uppmätt efter (m)	713

► **Kommentar:** Mätningen visar att Scenic inte är så kvick som den upplevs, och med det att acceleration inte är avgörande för körglädjen.

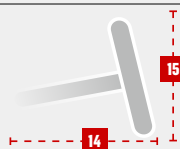
CHASSISKISS

1 Höjd	88
2 Bredd mellan hjulhus	97
3 Djup	76
4 Djup med nedfällt säte	161
5 Lasttröskel	78
6 Höjd under baklucka	188
Antal läskbackar	35
VDA-liter med uppfällt baksäte	545
VDA-liter med nedfällt baksäte	1 670
Bagageutrymme fram (frunk)	–

► **Kommentar:** Den korta karossen ger förhållandevis kort lastlängd. Scenic upplevs trots det som rymlig tack vare generös lasthöjd.



1 Takhöjd fram	104
2 Längsta benutrymme fram	62
3 Kortaste benutrymme fram	37
4 Sitthöjd dynans framkant min/max	62/67
5 Dynans längd fram	50
6 Sitthöjd fram dynans bakkant min/max	50/58
7 Bredd axelhöjd	134
8 Kortaste benutrymme bak	20
9 Takhöjd bak	95
10 Sitthöjd bak dynans framkant	70
11 Dynans längd bak	49
12 Sitthöjd bak dynans bakkant	56
13 Bredd axelhöjd bak	131



14 Justermån ratt, längsled	5
15 Justermån ratt, höjdlid	6
Justerbart bältesfäste (fram)	Ja

► **Kommentar:** Något med vinklarna, och den platta sittdynan som inte går att höja i framkant, gör att vissa testförare sitter dåligt i Renault.



TEST



TEKNISKA DATA

Volkswagen ID.7 Tourer Pro Edition



52%	Viktfordelning	48%
	Vikt tom bil (kg)	2 220

TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

Pris: 664 900.

Tillverkningsland: Tyskland.

Motor: El. Elmotor, max effekt 286 hk (210 kW). Batteri 82 kWh varav 77 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/175 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor bak, bak-hjulsdrift. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,9 meter. 3,1 rattvarv.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, trummor bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum fram, 8,5 tum bak. Däck 235/50 R19 fram, 255/45 R19 bak.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,6 s, toppfart 180 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,54 kWh/mil. Räckvidd 568 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

Pro S Edition	673 900 kr
GTX Edition	699 900 kr

► **Kommentar:** ID.7 Pro har likadan bakre elmotor som Cupra Tavascan VZ, men saknar den främre motorn.

MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

Axelavstånd	297		
Längd	496		
Bredd	186		
Höjd	155		
Spårvidd fram	160	Spårvidd bak	157
Markfrigång	15		
Tjänstevikt	2 288	Verklig vikt*	2 290
Maxlast	362	Verklig maxlast	360
Taklast	75		
Totalvikt	2 650		
Släpvikt	1 000		
Tank	–		

* Testbilens vikt plus 70 kg förare.

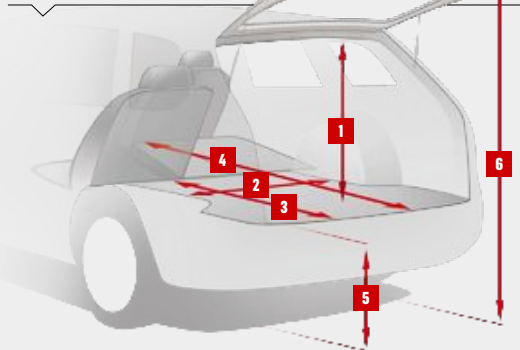
► **Kommentar:** Volkswagen har lyckats driva igenom en dispens för dragvikten på sina elbilar. Som ägare kan man göra en ny registreringsbesiktning och höja dragvikten till 1 200 kg.

BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

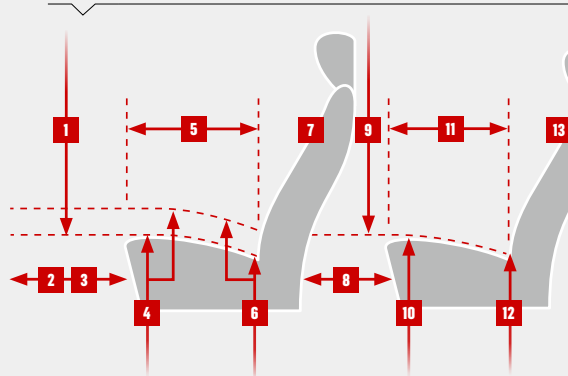
Förbrukning el (kWh/mil)	1,85
Förbrukning bensin/diesel (l/mil)	–
Räckvidd (mil)	41,6
Max uppmätt laddeffekt (kW)	148
Laddtid från 15% till 80% (min)	27

► **Kommentar:** I tidigare test av ID.7 Pro har vi nästan tangerat angiven maxeffekt vid laddning. Den här gången går det inte lika fort och vad det beror på är svårt att säga. Klart är i alla fall att förvärmning av batteriet gör stor skillnad, men att den tar tid. Innan förvärmning anger bilen en maxeffekt runt 90 kW, en knapp halvvimse senare närmar den sig 150.

BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



KUPÉUTRYMME Mått (cm)



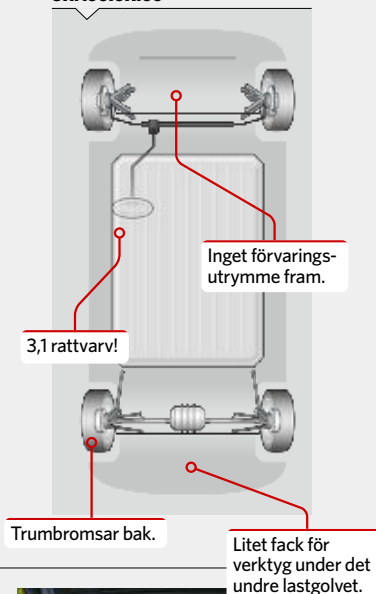
ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	3,0
0-70 km/h	4,2
0-100 km/h	6,7
0-130 km/h	10,2
0-160 km/h	15,2
0-200 km/h	–

0-201 meter	9,9
0-402 meter	14,9

Sluthastighet vid 402 m (km/h)	158
Omkörning 70-130 km/h	6,0
Topp hastighet (km/h)	180
...uppmätt efter (m)	796

► **Kommentar:** Uppe i fart märks Cuprans effektövertag mindre. I omkörning 70-130 km/h är ID.7 bara fyra tiondelar efter Tavascan.

CHASSISKISS

Trumbromsar bak.

Litet fack för verktyg under det undre lastgolvet.



► Under fronthuven behöver man bara bry sig om spolarvätskepåfyllningen.



► Vid motorhuvens gångjärn hittas små sprängladdningar. Allt för fotgängarskyddet.

1 Höjd	66/76
2 Bredd mellan hjulhus	101
3 Djup	105
4 Djup med nedfällt säte	191
5 Lasttröskel	70
6 Höjd under baklucka	186

Antal läskbackar	35
VDA-liter med uppfällt baksäte	605
VDA-liter med nedfällt baksäte	1 714
Bagageutrymme fram (frunk)	–

► **Kommentar:** ID.7 har variabelt lastgolv som ändrar höjden med tio centimeter.



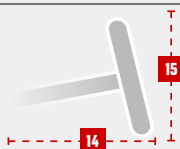
► Under lastgolvet får både insynsskydd och laddkablar plats. Smart!



► Stora extrautrymmen på sidorna och hjälpsamma lastnät.

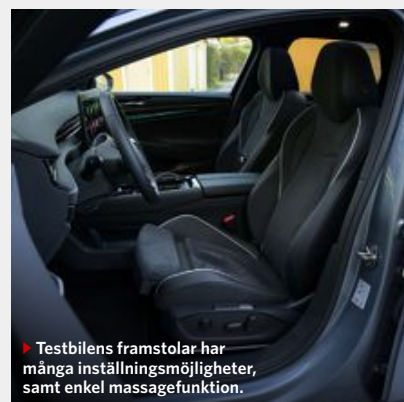
1 Takhöjd fram	104
2 Längsta benutrymme fram	65
3 Kortaste benutrymme fram	42
4 Sitthöjd dynans framkant min/max	57/67
5 Dynans längd fram	47-52
6 Sitthöjd fram dynans bakkant min/max	46/57
7 Bredd axelhöjd	136

8 Kortaste benutrymme bak	23
9 Takhöjd bak	94
10 Sitthöjd bak dynans framkant	66
11 Dynans längd bak	48
12 Sitthöjd bak dynans bakkant	50
13 Bredd axelhöjd bak	131



14 Justermån ratt, längsled	6
15 Justermån ratt, höjdled	6
Justerbart bältesfäste (fram)	Ja

► **Kommentar:** ID.7 visar prov på ett imponerande benutrymmesmått i baksätet. Här sitter man rymligt. Stolsdynorna fram kan förlängas med fem centimeter för bättre lårstöd.



► Testbilens framstolar har många inställningsmöjligheter, samt enkel massagefunktion.

TEST

EKONOMI

Teknikens Värld förklarar
Vi reder ut begreppen som kan vara svåra att hålla koll på!

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	Renault	Volkswagen
Värdeminskning	99 200 (69%)	83 533 (67%)	97 433 (69%)
Kapitalkostnad	22 922 (16%)	20 122 (16%)	23 272 (16%)
Service och underhåll	7 429 (5%)	7 991 (6%)	6 516 (5%)
Fordonsskatt	360 (0%)	360 (0%)	360 (0%)
Försäkring*	7 392 (5%)	7 572 (6%)	8 100 (6%)
Bränsle**	6 090 (4%)	5 550 (4%)	5 550 (4%)
Totalkostnad per månad	11 949	10 427	11 769
Milkostnad de första tre åren	71,70	62,56	70,62

PRISER (kr)

Pris	654 900	574 900	664 900
Värde efter 1 år	420 900	413 000	460 900
Värde efter 2 år	387 900	364 600	414 100
Värde efter 3 år	357 300	324 300	372 600
Värde efter 3 år i procent	54,5	56,4	56,0
Förmånsvärde per år, brutto	68 824	62 491	69 220
Skatt	360	360	360
Skatt efter 3 år	360	360	360

SERVICE (mil/år, kr)

	2 år	3 000	2 år
1:a Intervall	5 809	2 153	6 703
2:a Intervall	4 000	4 000	4 000
Pris	8 390	3 632	8 939
3:e Intervall	6 000	6 000	6 000
Pris	5 809	5 088	6 703

* Försäkringspriset är baserat på en 50-årig man boendes i villa. Priserna hämtas från försäkringsbolaget Folksam.

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

! Viktigt om elpriser: Vi räknar på en schablonmässig elkostnad om 1,50 kr/kWh. Dels för att göra utfallen jämförbara över tid, dels för att det svårt att fastställa en allmänt giltig kostnad. Nätagifter varierar, liksom själva elpriset. Bränslekostnaden beräknas enbart på hemmaladdning, eftersom kostnaden för snabbladdning kan variera stort beroende på operatör och abonnemang.

? Värdeminskning: Här försvinner många tusenlappar varje månad utan att det direkt märks i plånboken. Först när det är dags att byta bil får du svart på vitt om hur mycket av investeringen som försvunnit. Värdeminskningen är oftast den enskilt tyngsta ekonomiska posten i nybilsägandet och utgör i de flesta fall mer än halva årskostnaden.

? Kapitalkostnad: Här anges hur mycket det kostar att låna till inköpet, inklusive ränta och eventuella avgifter. När vi räknar med kapitalkostnad utgår vi från 3,5 procents ränta och ingen kontantinsats. Även om man inte tar lån för att finansiera bilköpet bör man räkna med kapitalkostnaden, i form av utebliven ränta på kapitalet.

? Fordonsskatt: Fordonsskatten beräknas utifrån koldioxidutsläppen som uppmäts av fordonstillverkaren enligt gällande EU-regler. För bilar med utsläpp högre än 75 g/km tas en förhöjd skatt - malus - ut i tre år från första registrering. Bilar som släpper ut mindre än 75 g/km har endast en grundskatt på 360 kronor per år.

? Förmånsvärde: Det här gäller dig som har en bil från din arbetsgivare. Den som får använda företagets bil privat har en förmån. Därför måste förmånsbilsföraren addera ett förmånsvärde till sin inkomst och betala skatt för förmånen. Med en marginalskatt på 50 procent är skattekostnaden 50 procent av förmånsvärdet. Här anger vi förmånsvärdet, inte kostnaden för förmånen. Värdet av en förmånsbil grundas inte på det bilen kostar i verkligheten. I stället sätter Skatteverket ett pris på bilen som ska användas i förmånsvärdesuträkningen. Ovanpå detta listpris läggs priset på tillvalen som bilen är utrustad med.

? Vad ska jag tänka på med service: Elbilar kostar i regel mindre än konventionella bilar att serva. Det är oljebytet som gör skillnad. Ett filter och några liter olja betyder tusenlappar mer i servicekostnad för en bensin- eller dieseldriven bil. Tänk på att många elbilar sliter mindre på de mekaniska bromsarna, men att de ändå behöver återkommande inspektion och eventuellt underhåll. En elmotor är däremot i princip underhållsfri och det finns ingen växellåda som behöver underhållas. Många elbilar har därför längre serviceintervaller än bilar med förbränningsmotorer. De flesta bilar har idag variabla serviceintervaller beroende på körsätt och användning.

ANALYTIKERN KARL WAHLIN OM TESTBILARNAS FRAMTIDA VÄRDE

Med god räckvidd och 22 kW ombordladdare framstår Renault Scenic som ett framtidssäkert val. Detta, tillsammans med fräck uppsyn och konkurrenskraftigt nypris, gör att vi förväntar oss det procentuellt sett högsta andrahandsvärdet bland testbilarna, drygt 56 procent. Utrustningspaketet Esprit Alpine innebär huvudsakligen estetiska uppgraderingar jämfört med basversionen. För ytterligare 15 000 kronor får vi utrustningspaketet Iconic. Det innehåller säkerhetsfunktioner som sannolikt är en klok investering såväl idag som när bilen ska säljas vidare.

En elektrisk kombi för kombilandet Sverige borde inte kunna gå fel. Åtminstone är konkurrensen låg, då elbilsmodeller hittills nästan uteslutande varit sedaner eller högbyggen.

En elektrisk kombi för kombilandet Sverige borde inte kunna gå fel.

VOLKSWAGEN ID.7 presenterades hösten 2023 som sedan, och i början av 2024 i testat kombiutförande. Det rullar redan nästan 2000 ID.7 på svenska vägar, ännu så länge jämnt fördelat mellan de två karossvarianterna. Sett till den kortare försäljningsperioden för Cupra och att prispåslaget bara är 5 000 kronor bör den bli storsäljaren i modellfamiljen. Stort intresse för en modell som ny är en god indikator för dess efterfrågan och prisbild på begagnatmarknaden, och andrahandsvärdet för ID.7 Pro Edition uppskattas till 56 procent.

CUPRA BÖRJADE som prestandaavdelning hos spanska Seat men är i dag ett fristående märke under Volkswagen-gruppens paraply, och Cupra Tavascan är en Volkswagen ID.5 GTX förklädd som matador. Tavascan är av typen coupé-SUV, vilket innebär att modellen positionerar sig i ett segment där design prioriteras framför praktikalitet. Denna nischade marknad kan både attrahera och avskräcka köpare. Endast 60 Tavascan finns ännu så länge i Sverige, men indikationen sett till märket Cupra och prisutvecklingen hos ID.5 är behållning om drygt 54 procent efter tre år och 6 000 mil. Det månatliga värdetappet hamnar på 8 300 kronor, vilket är i nivå med ID.7 men betydligt högre än de knappt 6 900 kronor som vi förväntar oss att Scenic sjunker per månad.



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

RIVALER Tidigare testade bilmodeller i samma klass

Mercedes EQB 350 4Matic

1 Det går inte längre att säga att Mercedes är dyrare än andra, i alla fall när man pratar om elbilar. Senast vi testade EQB hette den starkaste versionen 350 4Matic och kostade 657 900 kronor. Den motsvaras i dag av den lite svagare 300 4Matic som är nästan 100 000 kronor billigare och är en stark konkurrent

i segmentet bestående av mellanstora suvar med eldrift. Räckvidden är upp till 44 mil och för den som vill finns en tredje sättesrad som tillval och EQB blir då en av få sjusitsiga elbilar i den här storleksklassen. Proportionerna har lite gammal terrängbil över sig, Kliver man in försvinner alla tankar på gamla terrängbilar. Här finns röda och blå ljuslister, belysta ventilationsutsläpp och en sprakande färgglad digitalinstrumentering.



TOTALBETYG Max: 100

76

Tesla Model Y Long Range RWD

2 Den ständiga testvinnaren går aldrig att bortse ifrån i någon jämförelse. Det finns gott om lagerbilar i Sverige och Tesla "rear" ut bilarna med finansiering till nollränta. Kanske ett toppenköp just nu med låg månadskostnad, kanske ett dåligt köp om Tesla slutligen får för sig att släppa en uppdaterad version som sänker

andrahandsvärdet på den nuvarande betänkligt. Hur som helst är Model Y en imponerande bil. Förbrukningen är låg och laddeffekten hög. Men det är inte bara drivlinan som imponerar. Den förhållandevis låga vikten spelar roll för körkänslan och den fina framvagnen ger ett krispigt väguppträdande. Med Model Y får man fina köregenskaper, medioker komfort och goda utrymmen. I det bakhjulsdrivna Long Range-utförandet kommer man också rätt långt på en laddning.



TOTALBETYG Max: 100

74

Skoda Enyaq 85x

3 Tekniskt nära besläktad både Tavascan och ID.7. 85x-utförandet är kanske det vettigaste, här får man 77-kilowattimarsbatteriet och fyrhjulsdraft men lägre effektuttag än i Tavascan VZ och därmed blir priset betydligt lägre - från 599 900 kronor. Enyaq är bra på väldigt mycket och på många sätt ett bättre köp än de

flesta kusiner i VW-gruppen. Det finns också något finurligt och klokt med Skodas bilar och Enyaq är inget undantag. Trots att Skodas ingenjörer tvingats hålla sig till MEB-plattformen har de hittat små speciallösningar lite här och där. Är du van att köra en Skoda med förbränningsmotor blir steget till eldrivna Enyaq inte så stort. Precis som VW-kusiner har Enyaq uppdaterats med högre laddeffekt och bättre värmehantering sedan lanseringen.



TOTALBETYG Max: 100

73

TEST

JÄMFÖRELSE BIL FÖR BIL – SÄKERHETSUTRUSTNING OCH KROCKTESTER

SÄKERHETSUTRUSTNING

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

	Cupra	Renault	Volkswagen
	●/●	●/●	●/●
	●/●	●/●	●/●
	●	●	●
	●	●	●
	●	●	✕
	●	●	●
	●/○	●/●	●/○
	●	●	●
	●	●	●
	●/●	●/●	✕/●
	✕	✕	✕
	●	●	●
	✕	✕	●
	●	●	●
	●	○(19 900 kr)	●
	●	●	●
	●	●	●
	●	○(19 900 kr)	●
	●	●	●
	●	○(19 900 kr)	●
	●	●	●

► **Kommentar:** Säkerhetsnivån är hög på alla tre. Renault lägger in mycket av säkerhetsutrustningen i två paket: Förarassistanspaket för 9 900 kronor eller Förarassistanspaket Plus för 19 900 kronor.

EURO NCAP

Euro NCAP Krocktestresultat

	Cupra	Renault	Volkswagen
Totalbetyg	Ej testad	Ej testad	★★★★★
Testad år	–	–	2023
Skydd för vuxna	–	–	95%
Skydd för barn	–	–	88%
Oskyddade trafikanter	–	–	83%
Förarstödsystem	–	–	80%

► **Kommentar:** Både Tavascan och Scenic är så pass nya att Euro NCAP inte har hunnit testa dem. Båda har dock syskonbilar som redan har fått höga betyg och något annat för Tavascan och Scenic vore överraskande.

? **Euro NCAP krocktestresultat:**
Krocktestorganisationen Euro NCAP:s stjärnbetyg baseras på hur bilmodellerna bedömts inom fyra delområden: Säkerhet för vuxna, som utgör 40 procent av betyget, säkerhet för barn (20 procent), säkerhet för fotgängare (20 procent) och förarstödjande säkerhetsutrustning (20 procent).

Fem stjärnor är det enda som är riktigt godkänt. Fyra stjärnor kan vara acceptabelt, men tre är direkt dåligt. Betygets värde devalveras dessutom med tiden. Fem stjärnor från exempelvis 2015 är inte lika mycket värda som fem stjärnor från 2023. Testerna ändras och kraven skärps årligen.



BETYG

**Cupra Tavascan VZ 77 kWh 4WD**

Pris/förmånsvärde	654 900 kr/68 824 kr
Motor/Effekt	Elmotor f/b/340 hk
Koldioxidutsläpp/Batteristorlek	0 g/km/82/77 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgtest (km/h)	74
Tjänstevikt (kg)	2290 2355
0-100 km/h (s)	5,6 5,5
Förbrukning (kWh/mil)	2,03 1,68
Räckvidd (mil)	37,9 51,2
Räckvidd totalt (mil)	
Milkostnad (kr)	71,70

Körkänsla: Som en ID.4. Lagom direkt styrning. Inga wow-känslor.

7

Ergonomi: Sämre sikt än i VW och Renault. Krångligt menysystem.

6

Motor/kraftöverföring: Stark och fyrhjulsdriven. Saknar riktigt enpedalsläge.

8

Utrymmen: Inte rymligare än Scenic, trots större yttermått.

7

Komfort: Bullrigare och hårdare än ID.7. Bekvämare än Scenic.

7

Räckvidd/laddning: Kortast räckvidd. Låg laddeffekt men godkänd laddkurva.

6

Att köpa: Ger fyrhjulsdrift och högre effekt till lägre pris än ID.7

6

Att äga: Förväntat kraftig värdeminskning gör milkostnaden högst i testet.

6

Säkerhet: Ännu otestad av Euro NCAP. Bra betyg väntas. Bra i älg- och bromstest.

8

Miljö och klimat: Inte överdrivet stort batteri. Drar el som medelbilen.

9

TOTALBETYG Maxbetyg: 100

70

► **Kommentar:** Tavascan må vara ett välkommet tillskott till Cupra modellutbud, men för marknaden spelar den mindre roll. Tavascan gör inget som VW ID.4 eller ID.5 inte redan kan. Den är inte så sportig som den vill ge sken av, men är heller inte direkt dålig på något.

**Renault Scenic E-Tech 100% Electric 220 hk**

Pris/förmånsvärde	574 900 kr/62 491 kr
Motor/Effekt	Elmotor fram/218 hk
Koldioxidutsläpp/Batteristorlek	0 g/km/92/87 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgtest (km/h)	73
Tjänstevikt (kg)	1980 1980
0-100 km/h (s)	8,1 8,4
Förbrukning (kWh/mil)	1,85 1,75
Räckvidd (mil)	47 60,3
Räckvidd totalt (mil)	
Milkostnad (kr)	62,56

Körkänsla: Krispig styrning och alert chassi. Körglad!

8

Ergonomi: Bra skärmlösning och överlägset gränssnitt. Sämre spaklösning.

7

Motor/kraftöverföring: Alert och lättkontrollerad. Bra motorbromslägen.

8

Utrymmen: Rymligt men obehävt baksäte. Ordinärt bagageutrymme.

7

Komfort: Hård, nästan stötig fjädring. Godkänd ljudnivå.

6

Räckvidd/laddning: Snål motor och stort batteri ger bra räckvidd. Hyfsad laddning.

8

Att köpa: Nästan "en hundring" billigare än de andra, trots bra utrustningsnivå.

7

Att äga: Lägre värdeminskning gör Scenic billigast. I övrigt likvärdiga konstnader.

7

Säkerhet: Ännu otestad av Euro NCAP. Bra betyg väntas. Bra i älg- och bromstest.

9

Miljö och klimat: Stort batteri. Har kapacitet att gå snålt.

9

TOTALBETYG Maxbetyg: 100

76

► **Kommentar:** Snacka om fransk comeback! Den må vara död och begraven som MPV, men som körglad familje-GT med kvalificerade elbilsegenskaper är Scenic en modell att räkna med. För nästan 100 000 kronor mindre får man i Scenic en rymlig och långtgående elbil.

**Volkswagen ID.7 Tourer Pro Edition**

Pris/förmånsvärde	664 900 kr/69 220 kr
Motor/Effekt	Elmotor bak/286 hk
Koldioxidutsläpp/Batteristorlek	0 g/km/82/77 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgtest (km/h)	76
Tjänstevikt (kg)	2290 2288
0-100 km/h (s)	6,7 6,6
Förbrukning (kWh/mil)	1,85 1,54
Räckvidd (mil)	41,6 56,8
Räckvidd totalt (mil)	
Milkostnad (kr)	70,62

Körkänsla: Fokus på komfort och långfärd. Oinspirerande styrning.

7

Ergonomi: Snäv svängradie och bra kamerahjälpmedel hjälper.

7

Motor/kraftöverföring: Lättdoserad kraft. Saknar riktigt enpedalsläge.

7

Utrymmen: Bäst i baksätet. Bagageutrymme likvärdigt vanliga ID.7.

9

Komfort: Klart tystast i testet. Mjukare fjädring än Cupra.

9

Räckvidd/laddning: Laddar hyfsat snabbt. Godkänd räckvidd.

7

Att köpa: Rimlig utrustning från start. Inte dyrare än närmaste konkurrenterna.

5

Att äga: Dyr försäkring och stort värdefall. Trots det överkomlig.

6

Säkerhet: Bra i älgtest och krocktest. Bromsar bättre än ID.7 i tidigare test.

9

Miljö och klimat: Inte överdrivet stort batteri. Drar el som medelbilen.

9

TOTALBETYG Maxbetyg: 100

75

► **Kommentar:** En helt vanlig bil som råkar ha en elmotor och batteri i stället för fossilmotor och tank. Ja, det mesta med ID.7 Tourer känns bekant och den gör det som förväntas av den, med jämnhögt resultat. I det här testet ser vi dock att den brädas av nya Scenic som är mindre men duger lika bra för familjen.