

Du er her: [Forside](#) / [Stor vintertest: Nær 900 kilometer med fem høyreiste elbiler](#) /



## Stor vintertest: Nær 900 kilometer med fem høyreiste elbiler

Skrevet av: [Ståle Frydenlund](#) Publisert: 22. februar 2019 Oppdatert: 15. mars 2019 | Kategori: [Nyheter](#), [Tester](#)

**Vi tok nye Audi e-tron quattro og Kia e-Niro til fjells i selskap med Jaguar I-Pace, Hyundai Kona og Tesla Model X. Kortversjonen av SUV-bonanzaen? Fem vinnere. Se video!**

Fem elbiler, tre dager, seks testere og en videofotograf. Fra Oslo til Kristiansand (via E18) og videre opp Setesdal til Haukelifjell. Og så tilbake via speilblanke veier i Indre Telemark.

Vi kunne krysse av for motorvei, landevei, bygdevei og hyttevei. Vi fikk tett snødrev og sterk vind, samt mye isdekke, underveis. Temperaturene holdt seg stort sett mellom 0 og 4-5 minusgrader. Så om vi

kunne ønsket oss noe mer, var det real sprengkulde. Slikt er dessverre umulig å bestille når all logistikk må planlegges lang tid i forveien.

Det er SUV/crossover-feber blant bilprodusentene som kommer med nye elbiler for tiden. Rent bortsett fra Tesla Model 3 – som dessverre ikke kom med i denne testen. Den rakk vi å teste alene, i mellomtiden, før oppsummeringen av den store vintertesten var klar.



Vi hadde planlagt en testrute på cirka 850 kilometer. Det ble litt mer før vi var i mål, og vi målte strømforbruk gjennom drøyt 834 kilometer. Resultatet finner du et stykke ned i artikkelen.

Vi holdt oss som vanlig til 20 grader i kupeen hele veien, samtidig som vi skygget unna eventuelle eco-programmer for å spare strøm. Avviket fra normen, i enkelttester, var jevnlig sjåførbytter.

Men rekkeviddeangst? Nada. Niks. Null.

[I fjorårets vintertest dro vi på tur med Nissan LEAF, Ampera-e.](#)



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



00:00

- Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

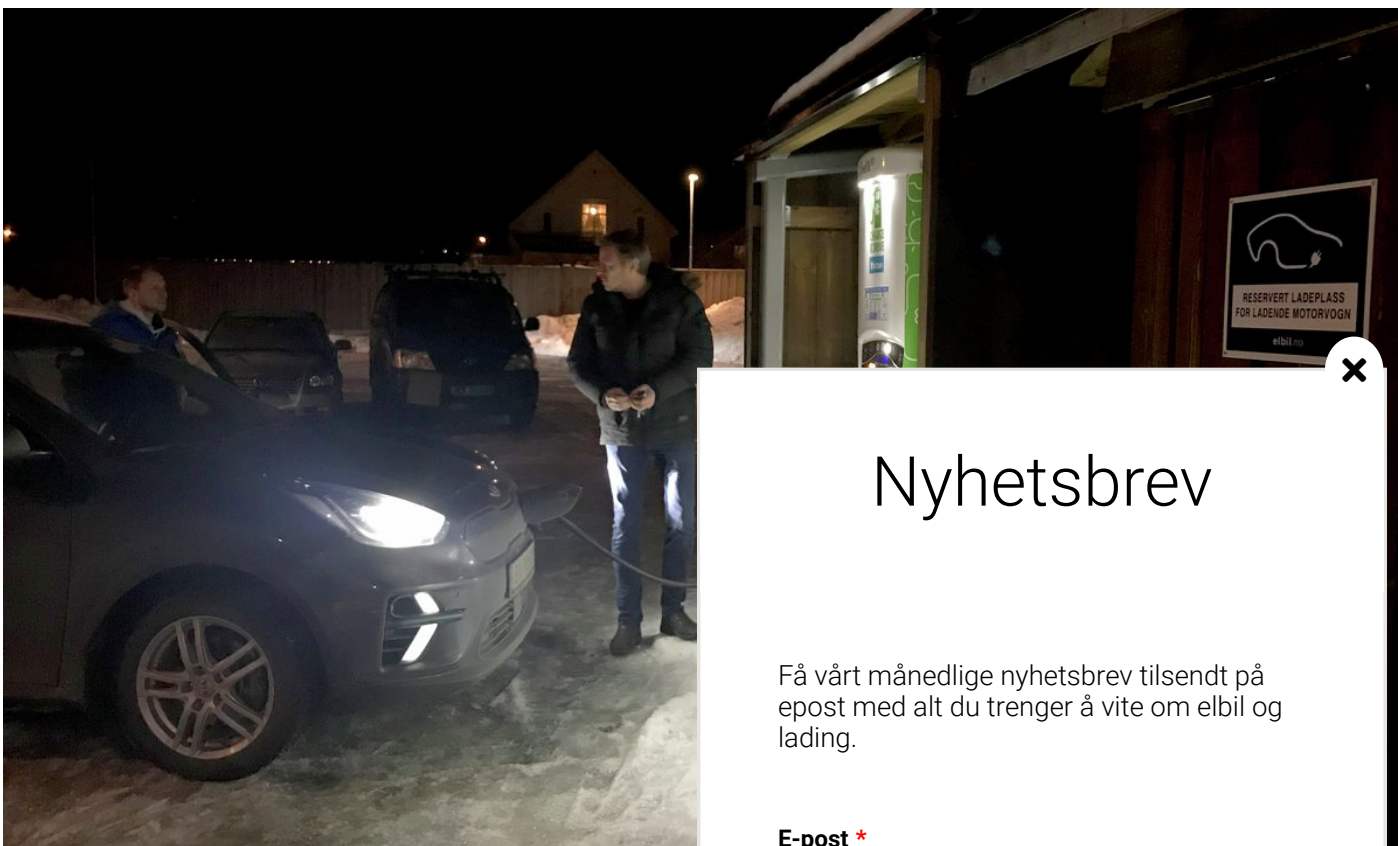
**Ja takk!**



ankomst.

Det varmet naturligvis elbilhertene å se vårt eget skilt på veggen, som sier *reservert ladeplass for ladende motorvogn*.

Heller ikke neste overnattingsplass, Haukeliseter fjellstue, tilbyr normallading over natta, men har til gjengjeld en av Sør-Norges høyestliggende hurtigladestasjoner. Operatøren er den samme som på Evje.



Litt kabal ble det naturligvis, og det er åpenbart enkelt å se at strømforbruket blir i løpet av en lang tur når testbiler

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

stående frakoblet over natta.

Minuset var at ingen av hurtigladestasjonene vi brukte hadde mer enn 100 kW, mens samtlige biler i testen er i stand til å ta i mot mer enn 150 kW.

## Nedtur hos IONITY

Første dag var primært ment som en transportetappe, og turen startet fra Vulkan i Oslo, der fire av bilene hadde blitt ladd. Temperaturen i parkeringshuset var rundt ti grader. Av praktiske årsaker fikk vi ikke hentet Model X før samme morgen, men den hadde stått til lading innendørs før turen fra Skøyen til Vulkan.

Slik sett skulle premissene være relativt like før turen sørover, som er en god blanding av motorvei og tofeltsvei. Underlaget vekslet mellom tørt, halvtørt og vått, primært fra snøsmelting, og dermed gikk det – også i år – med mye spylervæske.

Det ble tidlig klart, og heller ingen overraskelse, at Kona og e-Niro var følgets sparegriser når det gjelder strømforbruk. Model X plasserte seg noenlunde i midten. Den tendensen fortsatte.



En viktig grunn til at årets vintertestrute ble som den var (bildet over) hos Circle K Kjerlingland, langs E18, var at vi hadde rullet inn med forventninger om god ladefart. Vi gledet oss til å finne fint å ta en ladestopp etter å ha tilbakelagt over 300 km.

**Men hurtigladerne ønsket oss ikke velkommen med den samme prosessen med å koble til beinkald.**

Etter å ha scannet QR-koder på hurtigladerne, for så å se at QR-koden pekte til, gikk laderne fra å lyse grønt til rødt. I

- Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

at «stasjonen var nede», og at det generelt var «no c

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)



Ja takk!

Vi har selvsagt fulgt opp hendelsen direkte med IONITY. Vi har beskrevet problemene vi opplevde overfor selskapet sentralt, og gitt forslag til hva vi mener må gjøres dersom kommunikasjonen går ned, som i dette tilfellet. Den enkle konklusjonen er at kunden må få gratis strøm ved at stasjonen settes i «åpen modus».

Hurtiglading: IKEA Sørlandet	Kona	e-Niro*	e-tron	I-Pace	Model X*
Batteristatus inn (%)	20	27	9	7	29
Batteristatus ut (%)	79	60	65	66	80
Ladet (kWh)	40,8	25,7	47	45,9	50
Ladetid (i min)	56	34	57	55	40
Gjennomsnittseffekt (i kW)	43,7	45,4	49,5	50	75

\* Model X hurtigladet på Teslas superladestasjon på Circle K Kjerlingl

Del

«Vår» Model X ladet forøvrig problemfritt, og med god Resten av følget måtte legge en Plan B. Den ble å for hurtiglading (Fortum Charge & Drive) heldigvis lever

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

E-post \*

Personvern \*

# Forbrukstall første test

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

Vulkan - Dølen hotel	Distanse km	Kjøretid i min	Snittfar i km/t					
Vulkan	0							
Lier (Kjellstad,)	42,5	38	65					
Grelland (Holmestrand)	31,9	21	90	25,6	22,1	26,2	16,7	17,3
Fokserød (Sandefjord)	78,8	54	87	25,2	20,8	24,9	16,9	17,4
Stathelle	129,6	94	83	24,4	20,5	24,0	16,4	16,8
Brokelandsheia	177,4	139	76	23,6	19,9	23,4	15,7	16,3
Arendal (Harebakken)	224,9	186	72	22,7	19,4	22,7	15,4	15,7
Lillesand (Kjerlingland)	267,5	219	73	22,7	19,6	22,8	15,5	15,8
Dølen Hotel (Evje)	353,7	315	67	22,4	20,1	23	15,4	15,6

**Ja takk!**

Tabellforklaring: Forbruk er gjengitt i kWh/100 km for alle modeller. Dagsetappen var totalt 396,2 km, men målingen gjelder kun for distansen Lier-Evje (pga feil med nullstilling av tripteller - korrigert ved stopp i Lier). Altså 353,7 km.

 Del



Det skrubbsultne testteamet fikk testet møbelgigantens restaurantmeny før konvoien fortsatte til Evje, via Vennesla og Iveland – etterhvert med reale vinterveier.

På Evje gjennomførte vi en ny punktsjekk av hurtiglading.

Hurtiglading: Fortum Evje	Kona	e-Niro	e-tron	I-Pace	Model X
Batteristatus inn (%)	70	48	44	52	*
Batteristatus ut (%)	92	88	100	94	*
Ladet (kWh)	16	30	48,6	34,2	*
Ladetid (i min)	63	59	61	59	*
Gjennomsnittseffekt (i kW)	15,2	30,5	47,8	34,7	*

\* Model X benyttet seg av AC-ladepunktet som gir maks 22 kW, og ble

 Del

## Elbiler i vinterland

På dag to fikk vi heldigvis oppleve værkombinasjonene på Evje, med kurs nordover langs riksvei 9, var det et par på østsiden av Byglandsfjord, for å sjekke kjøreegenskaper.

Så fortsatte turen nordover mot Hovden, inkludert en

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Etter hurtigladedestopp på Hovden, i forbindelse med lunsj, fortsatte turen videre over fjellovergangen til Haukeligrend i tett snødrev.

I løpet av denne dagen ble det generelt mye skjødesløs kjøring, mange bilbytter og til tider også slurv med bruk av varmeapparat (ved at bilene ikke alltid ble avslått ved kortere eller lengre pauser). Kort sagt litt Hvermannsen-bruk, og vi gjorde det med vilje.

Legg til stigningen fra Evje (ca. 140 meter over havet) via Hovden (ca. 800) til høyeste punkt på riksvei 9 (917), rundt 300 høydemeter ned til Haukeligrend (bildet under), på rundt 600 meter, før snaut 400 nye høydemeter til Haukeliseter.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



Når vi legger til at det var tett snødrev, vind og snødekke på veien på siste 1/3 av dagsetappen på snaut 22 mil, illustrerer det oppgaven vi satte bilene på.

På slutten av dagen er det ingen tvil om at Hyundai Kona, som i dette følget opplevdes som fjærlett og særdeles lettkjørt, imponerte med sitt gjennomsnittlige strømforbruk på 1,85 kWh/mil. Det var i praksis rundt 1 kWh/mil mindre enn de tre største.

## Forbrukstall andre testdag

Dølen hotel - Haukeliseter	Distanse	Kjøretid	Snittfart	I-Pace	Model X	e-tron 55	Kona	e-Niro
	km	i min	i km/t					
Evje (Dølen Hotel)								
Åraksbøkrysset (rv 9/fv 324)	37,9	33	64	23,0	24,4	25,2	15,0	17,1
Rysstad	83,7	93	57					
Bykle sentrum	121,5	126	60					
Hovden	161	194	49					
Haukeligrend	190,6	253	45					
Haukeliseter fjellstue	218	292	46					

Tabellforklaring: Forbruk er gjengitt i kWh/100 km for alle modeller

Del

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

ing





Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

## Dette fortalte bilene oss

Og det leder oss til en gjennomgang av hver enkelt modell. Når det gjelder de praktiske egenskapene, har vi prioritert noe mer plass til de to nyeste modellene vi ikke hadde testet før. Rett og slett for at teksten ikke skal ende i en avhandling, så følg gjerne lenkene for flere detaljer fra tidligere tester.

## Audi e-tron 55 quattro

er en elektrisk majestet på veien. Den kjører med imponerende stødighet på vinterglatte fjellveier, selv på piggfrie dekk. Mye av grunnen ligger i den relative tyngden, vel å merke inntil det først slipper, og den elektroniske stabilitetskontrollen jobber mykt i bakgrunnen. Det elektronisk styrte quattro-systemet sikrer framkommelighet på toppnivå, noe vi også fikk bevis for.

e-tron har dessuten smarte finesser som regenerering som jobber sammen med adaptiv cruisekontroll.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Glupt, men vi synes likevel det er pussig at bilen likevel «slipper opp» tidvis, og overraskende, selv om man ønsker å beholde maks regenerering. Regenerering justeres forøvrig via hendler på rattet, og gjør det mulig å kjøre ved hjelp av én pedal i lange perioder.

Kjørekomforten er imponerende, materialvalgene i interiøret smakfulle. Vi har heller aldri opplevd lavere støynivå i en elbilkupé, så her har Audi gjort en utmerket jobb – basert på sin lange premiumerfaring. I dette førermiljøet trivdes testteamet. Uten unntak. Det er god plass til både bein og hode, både i for- og baksete. Og bagasjeplassen er å karakterisere som helt grei (detaljer om dette i en senere artikkel).

Et annet trumfkort, som vi dessverre ikke fikk testet nå, er at e-tron skal kunne utnytte ladefart opp til 150 kW. Det er det høyeste nivået i dagens marked, og det viser seg dessuten at den opprettholder høy ladefart gjennom lange perioder.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Så langt vi har klart å avdekke, har e-tron en utnyttbar kapasitet på snaut 84 kilowattimer (kWh) av de brutto 95 som bilen markedsføres med. Årsaken til at bufferen er såpass stor, er trolig Audis ønske om høy ladefart lengst mulig og samtidig unngå negative konsekvenser for batterihelsen. Minuset ved prioriteringen er dermed kortere rekkevidde.

**Under denne testen ladet e-tron stort sett stødig på de fleste 50 kW-ladere vi var innom, og den utnytter effekten godt over et langt tidsrom, i praksis fullt ut.**

Audien ville gått mellom 30 og 37 mil (basert på gjennomsnittlige strømforbruk mellom 2,04 og 2,81 kWh/mil) på de ulike dagsetappene vi gjennomførte, og uten at batteripakken var forvarmet. Altså er det mulig å hente ut vesentlig mer dersom bilen er tilkoblet og forvarmet før avreise.

Generelt sitter vi med en følelse av at Audi i praksis har lagd en tradisjonell bil med elektrisk drivlinje. Konsekvensen er at den oppleves tung og noe ineffektiv. Strømforbruket var eksempelvis konsistent og høyst i alle delmålinger under testen. Basert på kjø

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Det hadde heller ikke gjort noe om den elbilrelaterte informasjonen var trukket lenger fram i menyene. Men Audien er samtidig en drøm for testere når det kommer til å lese av relevant turinformasjon i instrumentpanelet. Den viser gjennomsnittsforkbruk, gjennomsnittsfart, tid og distanse klart og tydelig, akkurat som vi tidligere har skrytt av i Volkswagen e-Golf. Forbilledlig.

Pluss, dessuten, for 1.800 kilo tilhengervekt og mulighet for takstativ, selv om det ikke var en del av denne testen. Flere detaljer om bilen i [denne artikkelen](#).

*PS. Vi gjorde forsøk på å få tilgang til appstyring av testbilen, men dette lot seg dessverre ikke gjøre i løpet av testperioden.*

## Kia e-Niro

ble tidlig en favoritt i testteamet. Den leverer uanstrengt nær sagt uansett, rent bortsett fra at den kun trekker på forhjulene. Med firehjulsdrift og tilhengerfeste ville denne bilen bli en ganske komplett bil. ✕

e-Niro kommer med like stor batteripakke som den kilowattimer (kWh). Kombinert med generelt lavt forbruk.

Selv på testens andre dag, der det ble lagt opp til veitesting med fotooppdrag, klarte e-Niro seg med 32 mil rekkevidde selv på Haukelisetet. Det betyr minst 32 mil rekkevidde selv på Haukelisetet.

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



En viktig grunn til lave forbrukstall ligger også i den beskjedne dekkdimensjonen (se detaljer i tekniske data nederst). Samme oppsett hadde forøvrig Kona.

På hjemturen fra Haukeli ble gjennomsnittet målt til 1,31. Det bør gi opp mot 50 mil rekkevidde, men det er verdt å minne om at denne dagen inneholdt et høyt antall «positive» høydemeter. Alt i alt er det grunn til å håpe på jevne 37-38 mil rekkevidde om vinteren.

e-Niro byr på gode praktiske egenskaper, og et bagasjerom med oppgitt volum på 485 liter (inkludert volum under golv). Utformingen gjør at det er lett å utnytte, og den innvendige plassen er dessuten god for fire voksne personer – også i høyden. Mer om den praktisk utnyttbare bagasjeplassen i bilen kommer i en senere artikkel, illustrert med levende bilder.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



Den som har kjørt mye elektrisk Kia Soul kjenner seg dessuten igjen i menysystemene; det er som å komme hjem. Det er forøvrig nokså klassisk mange knapper og hendler i e-Niro, som til en viss grad påminner om den tilpassede plattformen den er bygd på – sammen med fossile alternativer.

I likhet med Kona mangler e-Niro appstyring for viktige funksjoner som lading og forvarming. Det er ikke sagt noe eksakt om når dette kommer, men når Kona har dette på vei bør det også bli vei i vellinga for e-Niro.

**To viktige og svært brukervennlige funksjoner: Muligheten til å skru på forvarming av kupeen 5-10 minutter før avreise. Og muligheten til å følge med på ladeforløp; sistnevnte er eksempelvis kjekt for å unngå at man opptar en hurtigladestasjon for lenge.**

Underveis i testperioden ble det som nevnt tydelig at e-Niro, i likhet med Kona, kun har forhjulsdrift. Det betyr at man faktisk kan kjøre seg fast, men generelt har de to sårkarakterene trygg og stødig kjøreegenskaper også på vintervei. I fornuftig hastig

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Likevel; det er ingen tvil om at både e-Niro og Kona hadde hatt godt av drift på alle fire. Men til en pris godt under 400.000 kroner, og med rekkevidden og den relative plassen den byr på, er det vanskelig å klage på annet enn at ventetiden er lang som et vondt år. For e-Niro framstår som ordentlig, hel, pålitelig ved.

Kanskje med ett lite unntak; vi får ikke den oppgitte hurtigladehastigheten til å rime helt med ambisjonene om 100 kW maks ladefart. Uansett var det et faktum at både I-Pace og e-tron ladet vesentlig raskere på 50 kW-ladere enn både e-Niro og Kona.

Hvorfor dette skjer, vil vi undersøke nærmere.

## Jaguar I-Pace

er den klart mest kjøreglade av de fem, og lar seg by opp til dans av den som ønsker det. Ved delvis deaktivering av elektroniske støttehjul, var den en liten fest på lukket område. Lelike settinger opple den slett ikke som tung. ✘

Den viste dessuten tydelig at vår hypotese, etter der strømforbruk vinterstid holdt stikk. Basisen for hypc permanent magnetiske/synkrone elmotorer. Med ar Derfor er begge motorer naturligvis med hele tiden.

## Nyhetsbrev

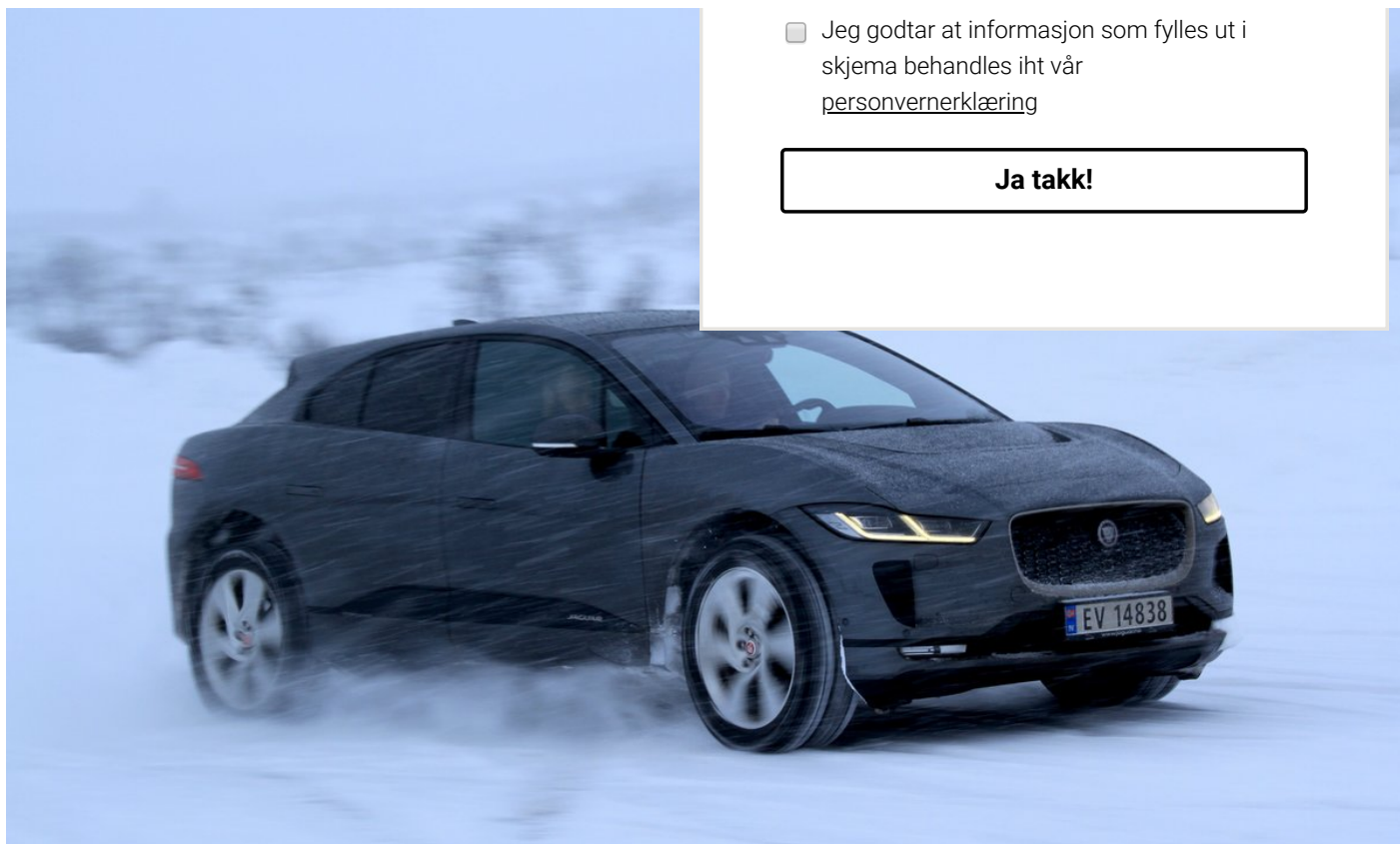
Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

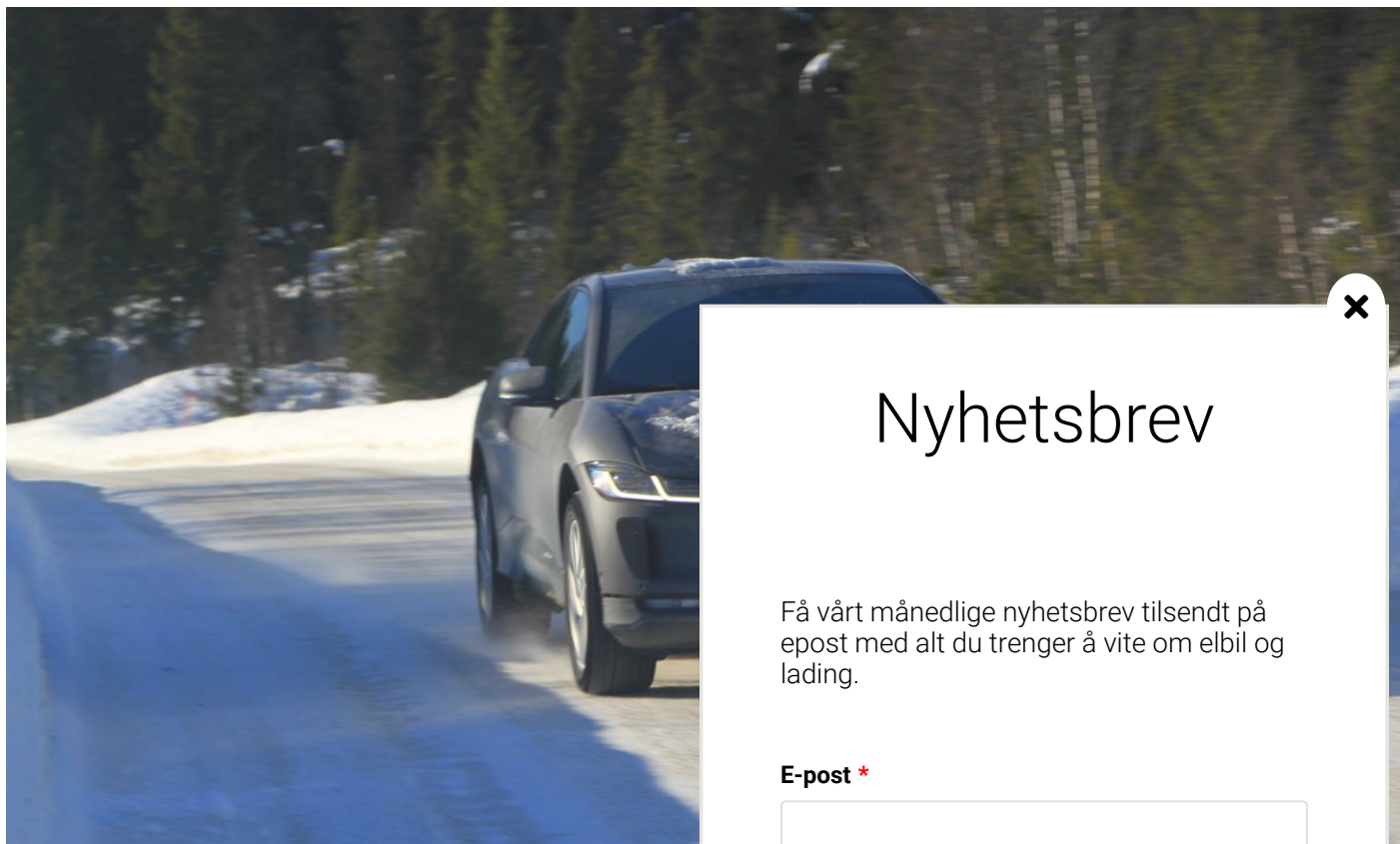
Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



På vintervei får I-Pace god nytte av denne firehjulsdriften, og den oppfattes både fjellstø, trygg og underholdende – alt avhengig av hva du ber den gjøre.

Totalt sett er det ingen tvil om at Jaguar er den av de fem bilene som byr på klart mest kjøreglede og smil bak rattet. Den har dessuten det utseendemessige preget som vekker mest oppmerksomhet, og det er generelt liten tvil om at Jaguar har maktet å ta med seg sitt DNA over i en elektrisk framtid.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

Så kan man selvsagt flire litt av fake motorlyd når m



Som antydnet var den generelle forskjellen i strømfor  
målte vi et gjennomsnittsforkbruk, på den faste lande  
det mellom 1,96 (lettste etappe) og 2,74 (tyngste e

- Jeg godtar at informasjon som fylles ut i  
skjema behandles iht vår  
[personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



Gitt at batteriet har snaut 85 kilowattimer (kWh) utnyttbar kapasitet (av totalt 90,2) til kjøring, ville bilen hatt mellom 31 og 43 mil rekkevidde i vår test. I praksis lander det nok i midten, så det er grunn til å anslå en reell vinterrekkevidde på 36-38.

*PS. Vi gjorde forsøk på å få tilgang til appstyring av testbilen, men dette lot seg dessverre ikke gjøre i løpet av testperioden.*

## Hyundai Kona

leverte bokstavelig talt fjellstøtt nok en gang. Som testens ringeste var det ventet at den ville være mest effektiv, og altså bruke minst strøm. Det gjorde den.

På dette området imponerte Kona også i den aller f

Én aktiv sikkerhetshjelp irriterte – akkurat som på e  
få deaktivert (tvinger deg til å svinge). I seg selv er d  
under en test.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

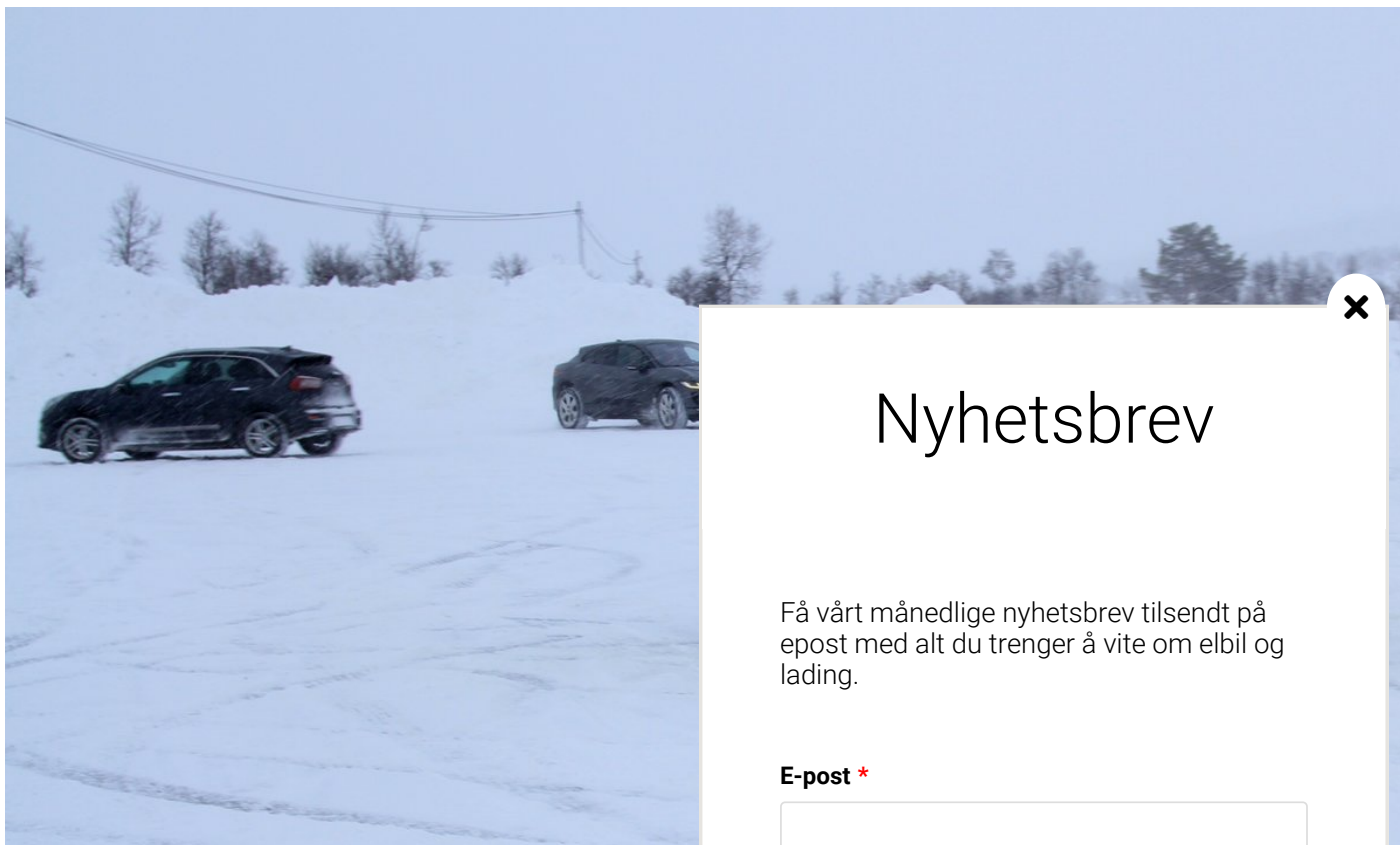


Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Kona mangler dessuten fortsatt mulighet for appstyring. Mye tyder på at dette bare er kort tid unna å bli introdusert, og det er også sannsynlig at framtidige Konaer vil kunne trekke tilhenger. Som det forøvrig også kan ligge an til for e-Niro.

Kona er en bil som både framstår enkel og grei, dessuten velutstyrt, samtidig som den kan by på en engasjerende kjøreopplevelse. Den er langt fra raskest i følget, men mer enn pigg nok.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

Til tider gir Kona en følelse av at batteripakken er ut  
heller ingen tvil om at elbiler som Kona i stor grad vi  
kompaktmodeller. Varmepumpe er på plass, som i e  
varme lufta i sonen rundt fører. Det sparer energi nå

Fra Evje til Haukeliseter landet Kona på gjennomsni  
34 mil rekkevidde selv ved dårlige forutsetninger.

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i  
skjema behandles iht vår  
[personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



På strekningen tilbake mot Oslo (se hele tabellen under) ble gjennomsnittet målt til nesten litt  
sommerlige 1,25. Mer enn 50 mil der, altså, selv om det skal bemerkes at en stor del av strekningen er  
«fritt fall». Rundt 40 mil på landevei bør uansett være innen rekkevidde.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på  
epost med alt du trenger å vite om elbil og  
lading.

**E-post \***

**Personvern \***

# Forbrukstall tredje testd

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Haukeliseter - Lier	Distanse km	Kjøretid i min	Snittfart i km/t					
Haukeliseter fjellstue	0							
Arabygdi	43,4	59	43,4	20,7	20	22	12,5	13,8
Åmotsdal	111,1	159	42,0	19,4	18,6	20,2	12	12,8
Sauland (E134)	156,7	217	43,0	19,6	18,9	20,4	12,5	13,1
Lier (E18)	262,4	326	48,0					

Tabellforklaring: Forbruk er gjengitt i kWh/100 km for alle modeller

Del

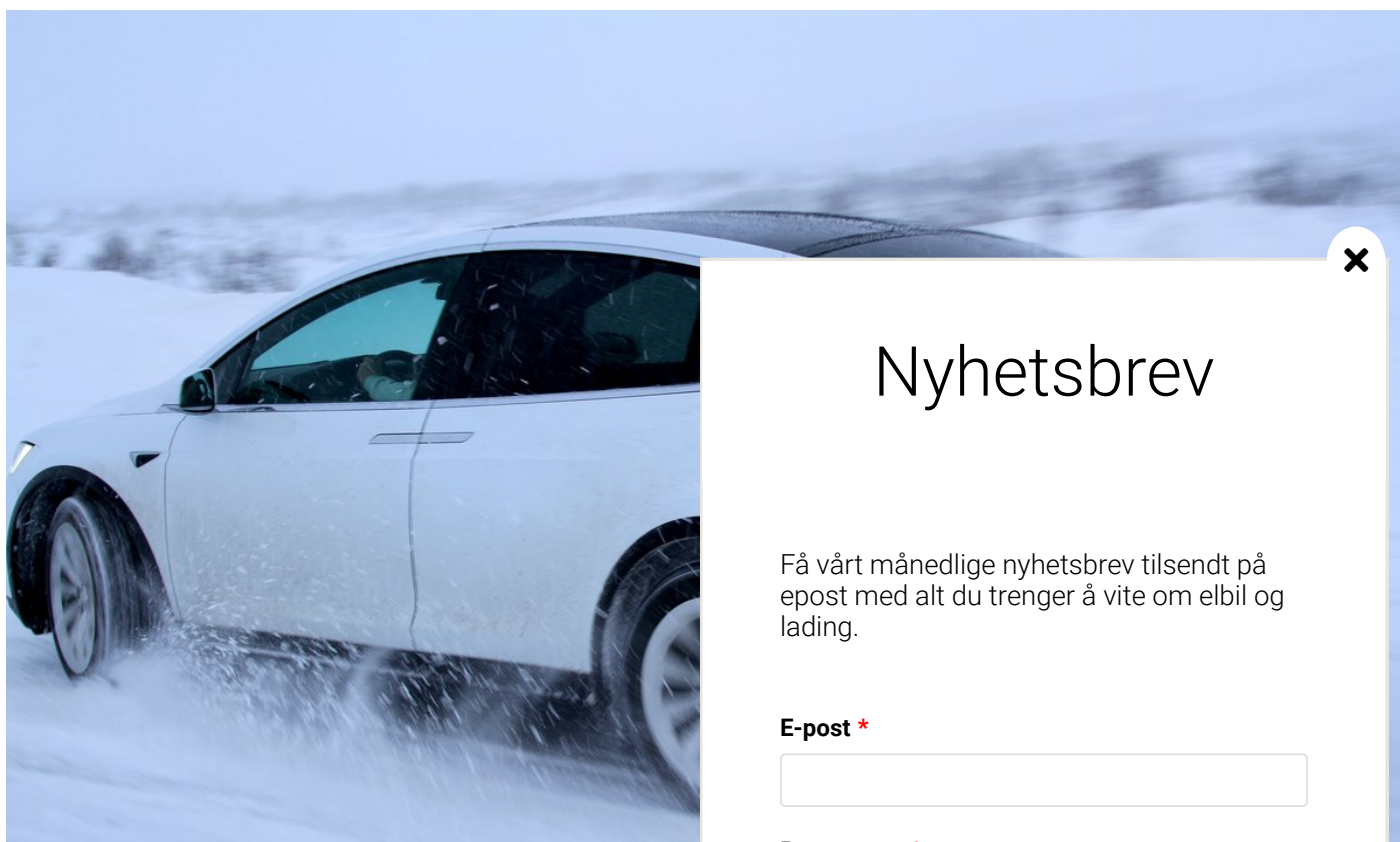


Og det altså med kaldt batteri ved avreise. Det er ikke en reduksjon på mer enn 20 prosent av praktisk maks, og slår beina under påstander om at elbiler mister bølter og spenn av rekkevidde vinterstid.

## Tesla Model X 100D

viste med all tydelighet at Elon Musk & Co. ikke vil bli forbikjørt av konkurrentene som kommer. I denne testen ble Model X inkludert fordi den var den første store helelektriske SUV-en som kom på markedet, og dermed en naturlig målestokk. Vi har testet Model X ved [flere anledninger](#), men ikke 100D-utgaven.

Byggkvaliteten framstår ikke like gjennomført som hos Audi og Jaguar, og det er mest innvendig støy i amerikaneren sett i forhold til tyskeren og engelskmannen (som riktignok bygges i Graz i Østerrike).



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

Samtidig er det ikke en elbil å oppdrive som har bedkjøreegenskapene på vinterføre er solide og stødige den faktisk er, og tydelig bedre på dette feltet enn al

Teslas Dual Motor-firehjulsdriftssystem er velprøvd, underlag.

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



På løsninger relatert til lading er det foreløpig ren knockout, selv om denne situasjonen vil endre seg. På langtur er superlading praktisk talt 100 prosent forutsigbar «plug and play», og vi benyttet oss også av CHAdeMO-adapter til lading på 50 kW-hurtigludere. Uten feilslag.

Grensesnitt i bilens infotainmentsystem er dessuten det klart mest dedikerte av de fem bilene, snart tre år etter at modellen ble lansert. Forklaringen ligger åpenbart i at Tesla har tenkt smarte elbilløsninger helt fra start, og ikke forholdt seg til tradisjonell tankesett.

Ikke minst er Model X langt mer effektiv enn sine to av de tre dagene plasserte den seg i midten, og fors at matchvekten er noenlunde lik. Gjennomsnittlig st og 2,71 kWh/mil (tyngste etappe, Evje – Haukelifjell)

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Dersom det faktisk stemmer at 100-batteripakken leverer 98,5 utnyttbare kWh (av 102,4), innebærer dette rekkevidder mellom 36 og 52 mil. Under normale vinterforhold bør den altså være klart på riktig side av 40 mil, selv når turen starter med kaldt batteri – som begge de to siste dagene gjorde for alle fem i denne testen.

Det forteller oss at Tesla foreløpig har klart best kontroll på elbilfysikken når det gjelder større biler.

*PS. Vi kommer tilbake med mer materiale fra testen senere, særlig en gjennomgang av de mer praktiske sidene ved bilene – som for eksempel bagasjeplass. For å finne ut av dette, gjennomførte vi en uhøytidelig test med bagasjen testteamet hadde med seg.*

## En pendledistanse med kaldt batteri

Første etappe på dag to var tenkt som en tur til jobben, primært langs landevei. En tilsvarende øvelse utførte vi også i fjor, kun med den forskjell at vi da tok to runder (rundt Slidrefjorden i Veldre).

Denne gang var det de 3,8 milene fra Evje sentrum til jobben. Gjennomsnittsfarten var 64 km/t for hele følget. Tur

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

Hvor mye ville bilene avvike fra oppgitte forbrukstall, med kalde – og relativt fulladede – batterier etter en natt med en håndfull minusgrader?

Men som tabellen viser: Påslaget var slett ikke avskrekkende, og mindre enn vi så for oss på forhånd.

Måling: Kaldt batteri	kWh/mil faktisk	kWh/mil oppgitt	Avvik %
Hyundai Kona	1,59	1,43	11,2 %
Kia e-Niro	1,73	1,59	8,8 %
Jaguar I-Pace	2,39	2,12	12,7 %
Tesla Model X	2,44	2,08*	17,3 %
Audi e-tron 55 quattro	2,52	2,37	6,3 %

\* Gjennomsnittstallet for Model X er oppgitt etter den gamle NEDC-normen. Etter den nye WLTP-normen, som er strengere, ville avviket derfor blitt mindre

Del

De prosentvise økningene er ikke i nærheten av de antydnet i en [nylig omtalt undersøkelse](#) gjennomført

Vi kan bare undre oss over hva AAA-testerne hadde utstyr elbilene eventuelt må ha manglet. Vi har i hve

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

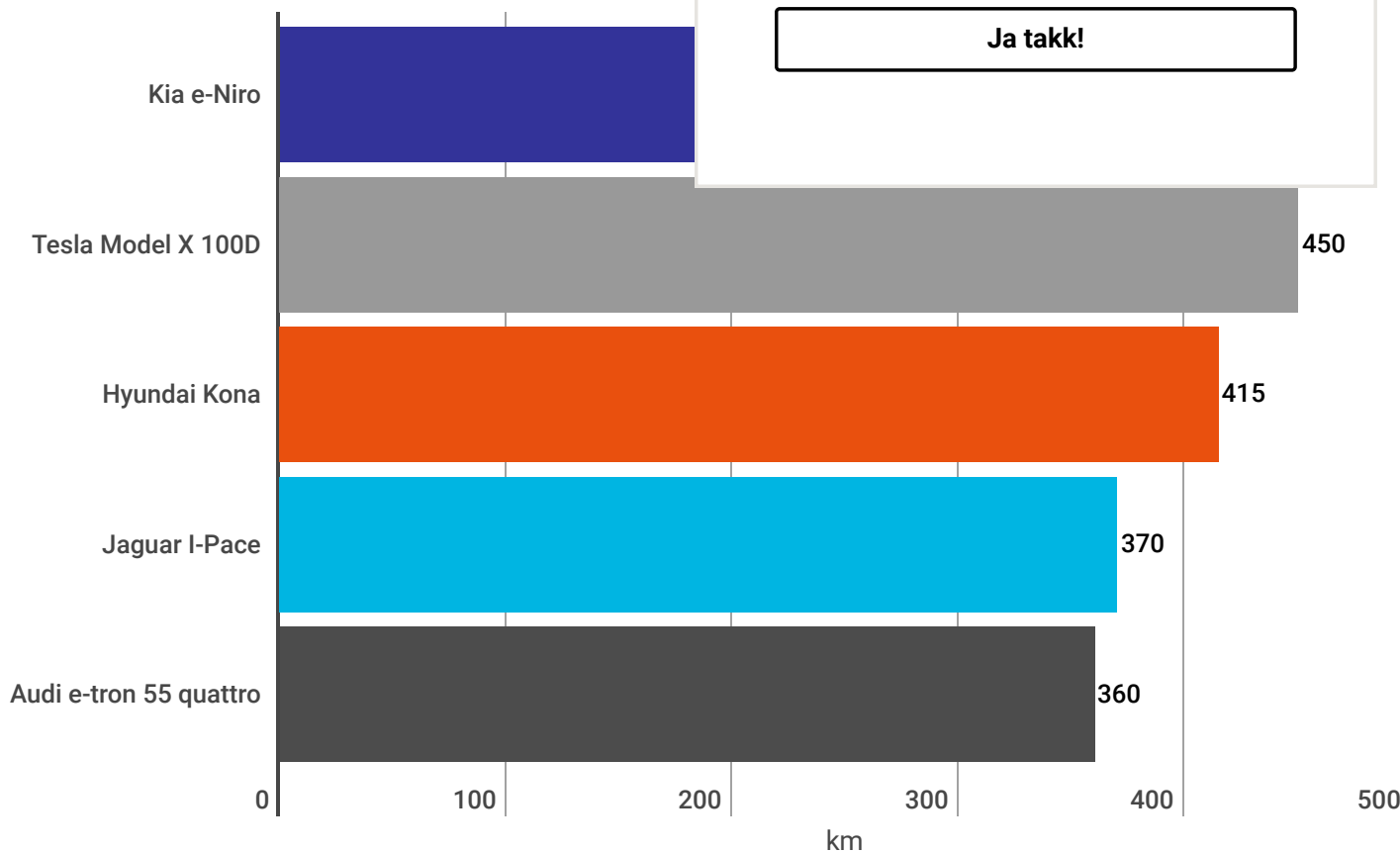
**E-post \***

**Personvern \***

# Vintertest: Beregnet rekkevidde

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

Ja takk!



\* Gjennomsnitt av alle målte delstrekninger, totalt 834 kilometer.

Del



## Vi nærmer oss en konklusjon

En av observasjonene i testen er at det er blitt vanskelig å kombinere forbruksmålinger med sammenlignbare målinger av hurtigladehastighet. Det var enklere under fjorårets vintertest, som stort sett inneholdt biler med kortere rekkevidde.

Når elbiler har så god rekkevidde som alle fem i den når det trengs. Det skjer ikke så ofte lenger. Og for å ofte, må man enten kjøre veldig langt eller svært ufc



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

E-post \*

Personvern \*





Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

I denne testen valgte vi en mellomting: Kjøre etter forholdene, og som folk flest. Holde fartsgrensene, og oppnå helt ordinære forbrukstall.

Ikke minst la vi opp til å unngå forvarming av batteriene denne gang. Vi ønsket å se hva det gjør med reell rekkevidde, og fordi dette stadig er en aktuell problemstilling for mange elbilister. Aldri har vi hatt mindre rekkeviddeangst. Og for første gang har vi hurtigladet rett ved en vei (E134) der kolonnekjøring pågikk.

Vi vil understreke hvor viktig det er å gjennomføre hurtiglading ved ankomst, mens batteripakken har driftstemperatur, før bilen parkeres for natta. Da går ladingen raskt.

Dersom man prøver seg på hurtiglading neste morgen, vil resultatet bli et helt annet. Det har vi også testet i langt kaldere vær, da med en Tesla Model S på en superlader etter «overnatting» utenfor hytta i 17-18 minusgrader. Det går fort en halvtime bare til å få lunk i batteriet, og det bør unngås dersom **✘** har mulighet. Ikke minst for å unngå unødige kødan

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

I praksis koster også en halvtime med oppvarming av batteriet 75 kroner på en standard hurtiglader. Noe som bør være unødvendig i mange tilfeller, og vi unngikk naturligvis unødig tids- og pengebruk på det i denne testen.

Vi har snarere lagt vekt på optimal bruk av de fem elbilene med de forutsetningene lading, vær og føre ga. Det leverte alle fem bilene på, og vi er spente på om det er tatt nye steg når vi konkluderer etter neste vintertest. Vi vil dessuten se i nærmere detalj på et par av bilene i denne testen om kortere tid.

De avsluttende ordene (som han også sier i videoen) fra testteamets nestor, Øyvind Lunde, kan være dekkende for vår konklusjon:

Alle disse fem er vinnere på hver sin måte.



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

Tekniske data	Audi e-tron 55 quattro	Kia e-Niro			
Ytelse (kW/hk)	265/360	150/204			
Dreiemoment (Nm)	561	395			
Rekkevidde (oppgitt, blandet/by, WLTP, km)	400	485			
Forbruk (oppgitt, blandet, WLTP, kWh/mil)	2,37	1,59	2,28	1,53	2,15
Forbruk (gjennomsnitt vintertest, kWh/mil)	2,35	1,59			
Batteriytelse (netto (anslått) / brutto kWh)	*85/95	*64/67,1	*84,7/90,2	*64/67,1	*98,5/102,4
Ombordlader (kW AC)	11	7	7	7	16,5
Egenvekt (kg)	2.490	1.791	2.130	1.685	2.458
LxBxH (m)	4,90x1,94x1,63	4,38x1,80x1,57	4,68x2,01x1,56	4,18x1,80x1,57	5,05x2,01x1,68
Bagasjerom (l)	660	485	638-656	332	745-2.180
Toppfart (km/t)	200	167	200	167	250
0-100 km/t (sek)	5,7	7,8	4,8	7,6	4,9
Pris (frapris, OFV, kr)	641.580	370.600	639.950	325.900	918.200
Dekktype (testbil):	Nokian Hakkapeliitta R3	Nokian Hakkapeliitta R3	ContiViking Contact 6	Nokian Hakkapeliitta R3	Nokian Hakkapeliitta R2
Dekkdimensjon (testbil):	255/50 R19	215/55 R17	255/55 R20	215/50 R17	255/45 R 20

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

\* Produsentene oppgir som hovedregel dessverre ikke nettokapasitet. Netto er derfor et anslag basert på tilgjengelige kilder. Vi tar forbehold om feil i øvrige oppgitte data.

Del



45 Kommentarer Elbil.no

1 Logg inn

Anbefal Tweet f Del

Beste først



Bli med i diskusjonen ...

LOGG INN MED

ELLER REGISTRER DEG HOS DISQUS ?

Navn



**Erik Isaksen** • for 9 måneder siden

Opplevde flere dager med minus 10 i Osloområdet forleden og da falt kapasiteten betraktelig på min Leaf, skjedde med naboens Zoe. 40 % er oppgitt i tester i minus temperaturer. Hva med å teste disse bilene i normal 10-15 minusgrader?

1 ^ | v • Svar • Del



**Ståle Frydenlund** Mod → Erik Isaksen • for 8 måned

Hei @Erik Isaksen Dersom jeg hadde vært trylle, hadde jeg definitivt stilt inn gradestokk minusgrader under denne testen. Utfordringer med tester er at planleggingen starter lang tid i forveien og jeg ikke kan binde opp bilene for lang tid. Re

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

E-post \*

Personvern \*

burde uke 7, som jeg valgte å satse på, serv  
Jeg mener likevel det vi endte opp med ga e  
bilde av hvordan bilene presterer under vint  
5 ^ | v • Svar • Del ›



**Severin Suveren** → Erik Isaksen  
• for 9 måneder siden • edited

Fikk rundt 18% dropp på loniq i 27 minus. De  
mer i starten men så snart batteriene var opp  
turen opp på 18% tap, som i og for seg faktisk er en hel  
del. Men må nok gi økt bruk av varmeapparat mye av  
skylden for dette tapet.  
40% hørtes helt utrolig ut, den har vel oppvarming av  
batteriene samt varmepumpe?  
^ | v • Svar • Del ›



**Bard Fosse** → Severin Suveren • for 6 måneder siden

Leaf har ikke varmepumpe men termoelektrisk  
oppvarming ala vifteovn som sluker strøm som  
antakeligvis er grunnen  
^ | v • Svar • Del ›

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i  
skjema behandles iht vår  
[personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



**j-lan** • for 9 måneder siden • edited

Det med å oppgi dreiemoment for elektromotorer, det synes jeg  
ikke er noe særlig nyttig. Bilene har forskjellig giringsforhold og  
forskjellige hjulstørrelse, noen har til om med forskjellig foran og  
bak. Så motormoment er ikke sammenlignbart. Det som er  
interessant er kraften som skyver bilen forover. Denne er for  
elbiler ganske konstant oppover til knekken hvor motorene  
effektbegrenses. Så denne knekkhastigheten er også interessant.  
1 ^ | v • Svar • Del ›



**finnvinn** → j-lan • for 5 måneder siden

Det er da vel alltid forskjellig giringsforhold på forskjellige  
biler enten de drives med forskjellig typer  
forbrenningsmotorer eller elektromotorer. Det gir nøyaktig  
samme mening å oppgi dreiemomentet på en bil med  
elektromotor som på noen annen bil. Denne går dessuten  
på samme utveksling hele tiden i motsetning til ved  
forbrenningsmotor hvor man er nødt til å ha flere  
utvekslingsforhold etter belastning og hastighet. På den  
måten snus argumentet ditt fullstendig på hodet. Hvis du  
hadde gitt noen mening. Det gjør det ikke.  
^ | v • Svar • Del ›



**Severin Suveren** → j-lan • for 9 måneder siden

Det er vel mer korrekt å oppgi på en elbil enn  
Forskjellig giring og hjul på fossilbiler vil vel v  
utslagsgivende enn ett fastgir og ofte mye m  
dekkstørrelser for elbilene?  
^ | v • Svar • Del ›



**Svein Hanssen** → j-lan • for 9 måneder siden

Du får bruke akselerasjonstallene 0-100 for s  
da.  
^ | v • Svar • Del ›



**j-lan** → Svein Hanssen • for 9 måneder siden



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på  
epost med alt du trenger å vite om elbil og  
lading.

**E-post \***

**Personvern \***



**j-lan** · Svein Hanssen · for 9 måneder siden

Det forteller ikke helt det samme. Dreiemomentet omregnet til kraft på hjulene forteller raskt bilen akselererer fra 0 km/t. Jeg lete frem giringsforhold og hjuldiameter hadde vært mye mer logisk å oppgi k

2 ^ | v · Svar · Del >

- Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



**finnvinn** → j-lan · for 5 måneder siden · edited

Mener du at du for alvor sitter og beregner dreiemomentet som er oppgitt på motorakselen, regner på dette via utvekslingen på de forskjellige girene og så over sluttutvekslingen i kardangen og derfra til hjulradien, for å kunne vurdere en bils akslerasjonsevne? Og at du mener dette er enklere på en bil med flere utvekslinger enn på en el-bil med bare en utveksling? Og at dette gir deg mer info om en bil? For noe tull til første påstand, for noe tull til andre påstand og for noe tull til tredje påstand!!! Bilene er oppgitt med akslerasjonstider. Disse forteller kraften bilen har framover som et direkte produkt av dreiemoment og effekt. Det er ikke utenkelig at vi får se el-biler med totrinnskasser etterhvert. Da vil akslerasjonstiden og trekraften potensielt kunne bli enda bedre. Mye avhenger av hvilket startmoment og toppfart som ønskes og hvor enkelt og tapsfri den elektiske og elektroniske motorstyringen blir. Biler med DC-motor har dessuten i sin natur maksimalt dreiemoment ved 0-rpm og ikke noe naturlig knekkpunkt. (Jo billigere og mer tapsfri, jo mindre grunn til å ha flere trinn). Hva med å bruke bilens vekt og akslerasjonstider hvis det er viktigere å regne enn å føle en bils respons? Dette minner mye om han som telte antall bein i saueflokken og dividerte på fire for å finne ut antall sauer de hadde han bare ville brilliere med hva til å regne?

^ | v · Svar · Del >



**Wattnissen** → j-lan · for 9 måneder

Synes at å oppgi dreiemomentet er lite interessant. Når det gjelder med fossilt drivstoff er det vel dreiemomentkurven er som er interessant. Jeg er helt enig i å skyvekraften som er mest interessant med hensyn til akselerasjon og eventuelt dra en henger. Litt tulle motorens dreiemoment multiplisert med utveksling dividert med hjulets multiplisert med drivverkets vir



## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

^ | v • Svar • Del ›



**Geir Frøyland** • for en måned siden

Med en slik avsindig prisforskjell på biler som tilsynelatet gjør at valget ville blitt som en normalt fattig nordmann i vårt overflodsland ! Koreanske biler har også så langt opp til kvalitetsnivå og driftssikkerhet. Rekkevidden på de to Koreanskene er også helt kurante og burde jo absolutt holde for de årene som henimot overflødiggjøre hurtiglading .Hurtiglading kan umulig være bra for batteriene sin levetid på lang sikt og jeg savner litt informasjon om batterier og vedlikehold/levetid ,er batteripakkene så godt elektronisk beskyttet og utstyrt med så bra kjøling at man mener hurtiglading ikke er noe problem sett over bilenes tiltenkte levetid ?Man ser tydelig på brukmarkedet hvordan tidlige modeller varierer bra i rekkevidde alt etter lade mønsteret hvor da de med mest hurtiglading har størst reduksjon for ikke å nevne brukt importerte utkotte av California sol som man bør styre unna !(mine betraktninger er basert på brukt annonser og samtale med selgere ol)Slik sett er jo Norge bra for el bilen da vi sjelden kommer særlig over 25-30 grader og ei heller kaldere enn at akseptabel rekkevidde opprettholdes som denne testen klart viser,dog om nyeste biler med aktiv oppvarming osv.!På de eldre bilene er det i hovedsak oppvarming av cupe som stjeler mest rekkevidde er mitt inntrykk ,dieselvarmer blir vel kanskje som å banne i kirka her da ? men ikke bra å fryse taska av seg heller så av to onder får man velge det minst værste.Men nå som man altså kan få skikkelig alternativ til bensin /diesel fra 325 000 som denne vintertesten viser er vel liten hensikt å bygge om de eldste bilene og heller selge dem til solcelle brukere eller elektrifisering av snekker og motorbåter,nå som man endelig etter ti år venting har fått muligheten skikkelig el alternativ på veien !

^ | v • Svar • Del ›



**Egil Eugen Helgestad** • for 8 måneder siden

Hver gang dere tester EL biler, er aldri BMW i3 med....

^ | v • Svar • Del ›



**Ståle Frydenlund** Mod → Egil Eugen Helgestad  
• for 8 måneder siden

Hei **@Egil Eugen Helgestad** Minner om at BMW i3 i høyeste grad var med på fjorårets vintertest, lenke til øverst i artikkelen. Vi har dessuten på nærmere på bilen, etter den siste batterioppgjør om kort tid.

^ | v • Svar • Del ›



**Per Åge Sørvik** • for 9 måneder siden

Lurer på om det var femseter X eller ikke, 6 og 7 seter ekstra varmeapparat som drar opp forbruket mye or med noen i baksetet.

^ | v • Svar • Del ›



**Ståle Frydenlund** Mod → Per Åge Sørvik  
• for 8 måneder siden

Hei **@Per Åge Sørvik** Model X-testbilen hadde konfigurasjonen med seks seter. Jeg må innrømme at jeg ikke har undersøkt spesifikt om det innebærer

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***

av strøm til oppvarming, men Model X levert og vel tilfredsstillende på forbruk.

^ | v • Svar • Del >

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

Ja takk!



**Espen J. Tangstad** • for 9 måneder siden

Kona mangler dessuten fortsatt mulighet for appstøtte. Dette tyder på at dette bare er kort tid unna å bli introdusert.

Kilde på dette?

^ | v • Svar • Del >



**Ståle Frydenlund** Mod → Espen J. Tangstad • for 8 måneder siden

Hei [@Espen J. Tangstad](#) Jeg kan dessverre ikke gå i detaljer om dette, men vi har rettet en rekke henvendelse til produsentene som mangler dette. Tilbakemeldingene tyder på at det nærmer seg.

^ | v • Svar • Del >



**Lidvin** • for 9 måneder siden

Merkelig at e-tron går så langt i norsk vintertest sammenlignet med tilsvarende vintertest i Sverige. [Mestbil.se/recharge](#) Recharge i Sverige kjørte e-tron fra fullt til tomt batteri på svenske vinterveier, rundt null grader, og rekkevidden ble 279 km. Langt fra estimatet på [elbil.no](#) på 360 km. Hvordan er det mulig? Svensk test: <https://www.mestmotor.se/re...>

^ | v • Svar • Del >



**Øyvind Lunde** → Lidvin • for 9 måneder siden

Det har nok med fart å gjøre ja. Noe som er helt naturlig

1 ^ | v • Svar • Del >



**Markus Ottosson** → Lidvin • for 9 måneder siden

Kanske för att det norska vägnätet är lika med snigelfart jämfört med de svenska?

1 ^ | v • Svar • Del >



**Truls** • for 9 måneder siden • edited

Kan dere oppdatere med rett forbruk i tabellen «kaldt batteri»? Siden det står at Model X er langt mer effektiv enn sine konkurrenter, stemmer det dårlig med forbrukstallene i tabellen for total: 2,39 for I-Pace og 2,44 kWh/100 km for Model X. Hvis det er byttet om (2% avvik), eller er det feil utregning? Det kan være en feil utregning et sted, siden 2% forskjell ikke er så langt med utsagnet «langt mer effektiv»?

^ | v • Svar • Del >



**Ståle Frydenlund** Mod → Truls • for 8 måneder siden

Hei [@Truls](#) Tabellen er riktig ført, og totalt sett er Model X helt klart den mest effektive av de tre største modellene (se framgår av de aggregerte tallene i tekniske data i artikkelen)

^ | v • Svar • Del >



**Moggen** • for 9 måneder siden

Og angående dette audi-embargo på konsumentinformasjon, er det mulig å få hvite hvilke "gitte kriterier" audi ønske

^ | v • Svar • Del >

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

E-post \*

Personvern \*



**Ståle Frydenlund** Mod → Moggen • for 8 måneder siden

Hei @Moggen I praksis var det en tommel ned på sammenligning av modellen mot øvrige konkurrenter. Jeg gjorde dessverre at jeg ble tvunget til å gå litt grundig til verks.

^ | v • Svar • Del >

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**



**Moggen** • for 9 måneder siden

Audien fremstår som tapern i denne sammenligningen. Kan gott forstå at de ønsker hjemmelighålle sammenligninger med tesla og koreanerna for å forhindre mengder med kanselleringer nå. Ellers kunde de gjort en mere ordentlig utviklingsjobb, de har ju hatt mange år å studera teslaer. Skuffende.

^ | v • Svar • Del >



**Dr. Know** → Moggen • for 9 måneder siden

Enig med Lunde!! Audien er nok ikke taperen når du har prøvekjørt en! En helt annen liga enn en Tesla når det gjelder kjørekomfort, støynivå og premiumfølelse! Dette er tysk kvalitet.

^ | v • Svar • Del >



**Øyvind Lunde** → Moggen • for 9 måneder siden

Tvert i mot. Alt handler ikke om rekkevidde tross alt. Den får god omtale på komfort, støynivå mm. Den lader også med høyere effekt lengre opp i SOC status enn Kona og Niro. Dvs at ladetiden for å oppnå samme rekkevidde kan være kortere tiltross for høyere forbruk. Siden "vi" betaler minuttpris på hurtigladere vil det heller ikke være dyrere på hurtigladet langtur med Audi enn Kona /Niro. Tvert i mot. MEN på slowcharge blir det annerledes ;-)

^ | v • Svar • Del >



**Severin Suveren** → Øyvind Lunde • for 9 måneder siden • edited

Ulempen er prisen, men selger nok godt pga. lite konkurrenter. Håper at e-Niro får hengerfeste.

^ | v • Svar • Del >



**Moggen** → Øyvind Lunde • for 9 måneder siden

Vis du skal 500km, må du stoppe etter kona og lade 150km (25? Kwh). Audien må stoppe etter 300 og lade 200km. Trur ikke audien vil lade med dobbelt (160kw) fart?

^ | v • Svar • Del >



**EE** • for 9 måneder siden • edited

Alle generasjoner Model X har 16,5kW ombordlader som dere har skrevet.

Audi sine demobiler har støydempende ruter, noe som krever ekstra utstyr. Dermed vil man oppleve mer støy om man bestiller en standard e-tron.

Det hadde vært interessant å få med dimensjon på batteriene, siden de gir flere prosent endring i forbruk på

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***



tommer opp eller ned. Ser ut som både Model X og 20", Kona og e-Niro på 17"? - hva med e-tron?

Det hadde vært interessant med en måling av bagasjerom. Stemmer virkelig bagasjeromsmålene oppgitt for i-P

Hvorfor ladet dere ikke på Grønn Kontakt sine lader Kjerlingland, i stedet for å kjøre videre til IKEA, forre ligger på andre siden av Circle K-stasjonen, Tesla så midt mellom Ionity og GK.

^ | v • Svar • Del ›



**Ståle Frydenlund** Mod → EE • for 9 måneder siden

Hei @EE! Beklager, mtp 11 vs 16,5 er det snakk om en typo. Ellers må jeg beklage at det ikke har vært mulig å dykke ned i absolutt alle detaljer relatert til utstyr og forbruk avhengig av hjuldimensjon (det legges uansett til tekniske data). Når det gjelder bagasje plass kommer det en egen sak, en helt konkret test med video, på det om et par uker - når sperrefristen Audi har satt endelig er historie. Enig med deg; det er noe som skurrer med volumene oppgitt i liter. Når det gjelder GK på Kjerlingland var det et nokså håpløst alternativ med fem biler og bare ett CCS-uttak. IKEA var slik sett et naturlig valg.

4 ^ | v • Svar • Del ›



**EE** → Ståle Frydenlund • for 9 måneder siden

Takk for svar - og god test. Audi sin sperrefrist derimot...

1 ^ | v • Svar • Del ›



**Pål Espen Johannessen** → EE • for 9 måneder siden • edited

Stemmer vel ikke helt. På første generasjon X var det ekstrautstyr med 16,5kW lader.

2 ^ | v • Svar • Del ›



**EE** → Pål Espen Johannessen • for 9 måneder siden

Det kan hende du har rett der, men dette er en X100, og da de kom var vel iallfall allerede alle 16,5kW?

^ | v • Svar • Del ›



**Per Åge Sørvik** → EE • for 9 måneder siden

Måling på første generasjon X100... 11 liter

Jeg godtar at informasjon som fylles ut i skjema behandles iht vår [personvernerklæring](#)

**Ja takk!**

## Nyhetsbrev

Få vårt månedlige nyhetsbrev tilsendt på epost med alt du trenger å vite om elbil og lading.

**E-post \***

**Personvern \***