

Test: 3 x Kia Niro – så står sig hybriden och laddhybriden mot elsuven e-Niro



Lång räckvidd, god komfort och hyggliga utrymmen – dessutom till ett överkomligt pris. Är nya Kia e-Niro beviset på att elbilens tid är nu? Vi testar och jämför med hybrid- och laddhybridversionen. Vilken variant är bäst?

Av John Eriksson ([//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/?skribent=662](https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/?skribent=662)), Publicerad 2019-01-24 06:18

Det här är en premiumartikel som är exklusiv för dig som är prenumerant.

Biltester ([//www.mestmotor.se/automotorsport/tagg/biltester](https://www.mestmotor.se/automotorsport/tagg/biltester))



Bilarna i testet

- Kia Niro Hybrid: Bensinmotor 105 hk + elmotor 43,5 hk. Grundpris 220 900:-.
- Kia e-Niro: Elmotor 204 hk. Grundpris 429 900:-.
- Kia Niro Plug-in Hybrid: Bensinmotor 105 hk + elmotor 60,5 hk. Grundpris 304 900:-.

Artikeln innehåller

- Grundlig genomgång av körintryck och mätningar för samtliga bilar.
- Skillnader och likheter mellan modellerna.
- Testfakta med siffror och tekniska specifikationer.
- Räckviddstest på svenska vägar (separat artikel). (<https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/?id=296807>)
- För tjänstebilisten: Så förmånliga är de olika Niromodellerna för förmånsbilisten (separat artikel). (<https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/?id=296860>)
- Experten reder ut: Därför är Kias beslut att inte erbjuda vanlig laddsladd till elbilen fel.
- Ladda hemma? 6 saker du måste tänka på.

- Är det Kia som ska** lyckas konvertera Sveriges bilister till el? Det finns en del som talar för det.

Vad beror framgångarna på? Till att börja med ett produktutbud som har blivit allt mer kvalitativt och attraktivt under det senaste decenniet. I takt med att intresset för laddhybrider har ökat bland svenska bilköpare, har Kia samtidigt också lyckats erbjuda vettiga sådana modeller. Familjebilar med låga förmånsvärden har satt fart på företagsförsäljningen, vilket i sin tur har smittat av sig positivt på hela modellprogrammet. Niro blev Sveriges fjärde mest populära laddhybrid förra året och landade på en tiondeplats totalt sett i registreringsstatistiken.

Den viktigaste faktorn under det senaste halvåret har dock varit att Kia haft laddbara bilar att leverera, till skillnad från många andra (<https://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20180525/lang-leveranstid-pa-elbilar-och-laddhybrider-och-manga-ar-slutsalda/>). Men där kan de få problem med nya e-Niro, för intresset är stort.

Vi gör därför en djupdykning i skillnaderna, går igenom fördelar och nackdelar, samt utser en totalsegrare. Testlaget guidar till det bästa valet för dig och berättar om du nu vågar ta steget över till el.

A silver Kia Niro is shown in motion, driving on a paved road. The car is captured from a side profile, moving towards the left. The background is heavily blurred, suggesting speed and a suburban setting with houses and greenery. The car's design features a sleek, aerodynamic shape with a black roof rack and black trim around the windows and lower body. The wheels are also blurred, emphasizing the vehicle's movement.

Nej, Niro är ingen suv, men de svarta kontrasterande plastsjoken runt hjulhusen ger ändå bilen en lite tuffare och grövre utstrålning.

Tre Niro på rad. Bara det i sig ser lite underligt ut. Plötsligt stannar en Volvo XC70 bredvid testlaget på parkeringen. En man hoppar raskt ur bilen och kommer nyfiket fram. "Ni är ute och testkör, va? Visst är det den nya elbilen? Snälla säg att ni gillar den!"

Materialvalen i kupén är simplare än hos exempelvis Volkswagen. Känslan i knappar och detaljer är inte heller lika distinkt solid. Däremot verkar allt förtroendeingivande gediget och väl ihopskruvat.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyMzQ7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijoljtpOjMyMDA7czoxOijljtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOjYQYODBIzI4MzYxYmJmYjA0NGM1
HYBRID: Modellversionens logga finns i botten av hastighetsmätaren, om man skulle glömma vad man kör. Batterimätare i höger klocka.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyMzY7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijoljtpOjMyMDA7czoxOijljtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOjY5NzYxNDZl4ZmZmNzkyZmE0YmZi
LADDHYBRID: I klockan till vänster kan man se räckvidd på el, bensen och den stora siffran i mitten visar kombinerad maximal räckvidd.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyMzc7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijoljtpOjMyMDA7czoxOijljtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOjYmNmQwMGE4MjNjZTYwYjBjNTA4ZWU
E-NIRO: Helt digitalt instrumentkluster. Laddningsnivå och räckvidd till vänster. När man skiftar köräge ändras färgskalan i instrumentet.

När man hoppar mellan bilarna är sittpositionerna det första man tänker på. Alla i testlaget har spontant reagerat över att man sitter högt i e-Niro, och det blir ännu tydligare när man kommer direkt från någon av hybridsyskonen.

Det beror på att elbilens batteripaket är placerat under golvet mellan axlarna. Därför hamnar man en aning högre upp inne i bilen.



Kia e-Niro har en unik mittkonsol. Växelväljaren är ett vred. Funkar bra men kräver viss tillvänjning. Förvaringsfacket bakom är stort med mugghållare och fördragbar överdel.

Långa personer kan tycka att de kommer för nära taket och att elbilen invändigt känns mindre luftig, annars vänjer man sig och tänker knappt på det. Mindre utrymme till trots, de positiva bieffekterna är dels att istället blir något lättare och dels att man har bättre utsikt i trafiken.

Det bidrar också till att elbilen uppfattas mer som en crossover, medan de andra Niroversionerna känns mer som vanliga bilar.

Laddhybriden piggare än hybriden

Skillnaderna i körupplevelse domineras av drivlinorna. De båda hybriderna liknar dock varandra till stor del.

Bensin- och eldriften blandas mkt och snvgt utan några konstiga ryck eller tveksamheter. Men den vanliga hybriden pojeTnYyNY7czoxOj3ljtpOjMyMDA7czoxOj3ljtpOjMyMDA7czoxOj3ljtpOjA7czoxOj3ljtpOjA7cwoi3NDk0M1tcmZllzjAwZiZIMmMyMGQ: känns ofta svag, speciellt från stillastående eller i låga hastigheter. Kontakten med drivlinan är ganska dålig och gaspedalskänslan är diffus. Trampar man riktigt hårt på gasen vaknar emellertid maskineriet och levererar faktiskt helt okej fartresurser.

Laddhybriden är däremot bättre. Den har en elmotor som är 50 procent starkare, vilket gör att drivlinan upplevs mer vaken och responsiv. Fast ingen av de två bilarna passar för en jäktad körstil, utan uppmuntrar snarast till ett lugnt tempo.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1N

I hybriderna är växelväljaren konventionell och mittkonsolen något smalare.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljltP0jE1NiYyNtg7czoxOiIjZltpOjMyMDA7czoxOiIjZltpOjMyMDA7czoxOiIjZltpOjA7czoxOiIjZltpOjA7czoxOiIjZltpOjQwOiIjY2FkNTAyOWMwMDkwMzQ2ZTZhMzc

Laddluckan på vänster framflygel är en av väldigt få exteriöra detaljer som avslöjar laddhybriden.

Energiåtervinningen i hybriderna går helt automatiskt och föraren har ingen möjlighet att påverka hur kraftig den är. Synd, för vi hade uppskattat den möjligheten, åtminstone i laddhybriden. Övergången mellan elektrisk motorbroms och friktionsbroms sker för det mesta mjukt, men man kan ibland uppleva små ojämna ryck under inbromsning, främst vid låg fart.

Att hoppa in i e-Niro är som att byta division. Här har man istället en positiv direktkontakt med motorn. Gaspedalskänslan är skarp med bra doserbarhet och man gör enkelt finjusteringar med högerfoten.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyNzE7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijoljtpOjMyMDA7czoxOijljtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOijKZTkwnZyY1Y2RlM2QzMjI2NTNhZTAOC

HYBRID: Näst störst bagageutrymme. Det lilla batteriet är placerat under baksätet och inkräktar därför inte på lastvolymen.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyNzI7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijoljtpOjMyMDA7czoxOijljtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOijl5M2I5NWNWlOTBhYjFmZGJjODRjYzFNW

LADDHYBRID: Minst lastutrymme. Batteriet ligger under halva bagagegolvet, under den andra halvan finns en låda för laddsladd. Det höga golvet gör att det inte blir någon skarv vid fällning av baksätet.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyNzM7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijoljtpOjMyMDA7czoxOijljltpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrjltzOjQwOilwN2NkNWU1ZDAxNDQ2ZTgzYmVhM

E-NIRO: Störst bagageutrymme i trion. Men flexibiliteten blir lidande av den 15 centimeter höga skarven som bildas när man fäller baksätet.

Regenereringen hos e-Niro känns emellertid inte lika jämnt och förutsägbart naturlig eller lättdoserad som hos BMW i3 eller VW e-Golf. De har en vassare förfining som Kia inte riktigt når upp till.

Totalt sett betyder dock eldrivlinan att Niro blir väsentligt piggare och samtidigt smidigare att köra jämfört med hybridversionerna. Trivselfaktorn ökar närmast i kvadrat.

Inte nog med det. Kia e-Niro har också en trivsammare styrning än sina syskon. Förklaringen är en tum större fälgar med bredare däck i högre hastighetsklass. Det ger en mer distinkt och direkt känsla. Styrningen är trevlig, lätt och linjär, med fokus på komfort snarare än vägkontakt.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyNzc7c2oxOjI3IjtpOjMyMDA7c2oxOjI3IjtpOjMyMDA7c2oxOjI3IjtpOjA7c2oxOjI3IjtpOjA7c2oxOjI3IjtpOjA7c2oxOjI3IjtpOjQwOjI3OTg4YXQ4MjZkZTFjZDFiY2IzOTNhMn

De tre Niromodellerna har fått samma komfortbetyg, men de skiljer sig ändå åt på viktiga punkter.

Sittställningen i baksätet på e-Niro är godkänd men klart sämre än i hybriderna. Det beror på att golvet är högre på grund av batteripaketet. Dessutom försvinner fotutrymmet under framstolarna och man kan inte längre sträcka ut på samma sätt. Allt det gör att man sitter mer ihopfälld och förlorar lårstöd.

Elbilen kompenserar genom att ha en mjukare fjädring med längre och långsammare rörelser än de andra två. Den är mer moget avslappnad.

Samtidigt som batteripaketet stjälar utrymme och sittkomfort bidrar det med bättre ljudisolering. e-Niro är klart tystast av de tre, främst tack vare att den har mindre vägbuller och mörka frekvenser som letar sig in i kupén.

Hybriden som har allra minst batteri lider i kontrast av högst buller invändigt och i den upplevs vägljudet även ganska burkigt. Laddhybriden hamnar mitt emellan de två. Helt logiskt om batteristorleken påverkar ljudnivån.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOj

Backkameran är placerad under torkaren. Blir snabbt skitig på vintern. Ingår i Pluspaket 1 till hybriderna, är standard på elbilen.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyODA7czoxOjI3ljtpOjMyMDA7czoxOjI3ljtpOjMyMDA7czoxOjI3ljtpOjA7czoxOjI3ljtpOjA7czoxOjI3ljtpOjQwOilwYWNmZjZlYTg5MGVjYTFkNzY2YThlN

Utrymmet och sittpositionen bak i e-Niro är sämre på grund av batteripaketet under golvet. Man hamnar högre, närmare taket och fotbrunnen är inte lika djup, vilket gör att man sitter mer ihopfälld med skarpare benvinkel.

När vi testar och undersöker de elbilsspecifika sakerna hos e-Niro upptäcker vi att det finns både ris och ros att ge.

Låt oss börja med det positiva. Räckvidden på en full laddning är rejäl, som du kan se i vårt räckviddtest (<https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/?id=296807>). Vi lyckas ta oss mer än 37 mil i verklig körning i omväxlande vinterväglag och temperaturer kring nollan. Inte riktigt så långt som Kia själva uppger men ändå mer än godkänt och nära nog med tanke på omständigheterna.

Vid laddning talar bilen naturligtvis om hur lång tid det tar tills batteriet är fullt, en självklarhet på elbilar. Fast det vi verkligen gillar är att den också berättar vilken effekt den laddar med för tillfället. Det är kul information som hjälper en att klura ut hur mycket ström man kan få från okända uttag.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYyODE7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijoljtpOjMyMDA7czoxOijlljtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOil5ZGEwZGQxZjFizDkwYTY4NDZmNTZl

e-Niro känner man igen på dess egna grill med mindre luftintag, samt extra mycket turkosblå lister i stötfångaren.

Kia e-Niro ska kunna snabbladdas med som mest upp till 100 kW. Bilen har därtill en aktiv temperaturreglering för både värmning och kylning av batteripaketet, bland annat för att den ska kunna snabbladdas upprepade gånger.

Vi har tyvärr inte kunnat testa någon av de funktionerna på grund av kylan. De indikationer vi har är att e-Niro verkar klara upprepade snabbladdning utan problem, men laddstolparna har i det kyliga vädret levererat för låg och för ojämn effekt för att vi ska kunna uttala oss tvärsäkert.

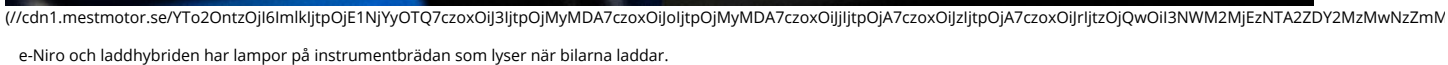


(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6mlkljtpOjE1NjYyODc7c2oxOij3ljtpOjMyMDA7c2oxOij0ljtpOjMyMDA7c2oxOij1ljtpOjA7c2oxOij2ljtpOjA7c2oxOij3ljtpOjQwOijhMWEyODM0MmQ3YjIwMjIzYWEzOD

Laddluckornas placering skiljer sig. Elbilen har sin i fronten och uttaget är av CCS-typ, medan laddhybriden har sin lucka på vänster framflygel och bakom döljer sig ett Typ 2-uttag.

När man ska ladda hemma finns ett par svagheter. Bilens ombordladdare som konverterar växelström till likström (som är det batteriet matas med) är av enfastyp och har en maximal effekt på 7,2 kW. För att kunna utnyttja det krävs dock en särskild laddbox. En trefasvariant hade varit bättre och skulle ha öppnat möjligheten till snabbare hemmaladdning i ett vanligt trefasuttag.

Kia erbjuder dessutom inte möjligheten att få laddsladd för vanligt Schuko-uttag (hushållsuttag) till elbilen, inte ens som tillbehör. Anledningen är säkerhet. En elbil ska visserligen inte laddas regelbundet och långvarigt i vanligt hushållsuttag på grund av brandrisken, men vi är ändå inte helt säkra på att detta är ett bra beslut.



Vintertid är det skönt att kupén går att värma upp i förväg. Det programmerar man i elbilsmenyn i infotainmentsystemet.

En viss kompensation vintertid är dock att värmen kommer igång nästan direkt när man startar bilen. Det sker med hjälp av en värmepump, vilket är en energieffektiv och bra lösning. Hybriderna tar jämförelsevis mycket längre tid på sig innan de börjar värma sina kupéer.





(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjl6mlkljtpOjE1NjYyOTU7czoxOij3ljtpOjMyMDA7czoxOijltpOjMyMDA7czoxOijltpOjA7czoxOijltpOjA7czoxOijltpOjQwOiI0MWRjMzky2M0Y2MxZjg0YTl4MTdIC

Hybriden, laddhybriden och e-Niro. Knapparna till vänster om ratten skiljer sig en aning. Noterbart är att elbilen är den enda i gänget som har dödavinkelvarning.

Ingen app

Infotainmentsystemet i alla Niroversioner börjar kännas ganska gammaldags, även om det fungerar smidigt och bra. Ålderstecknen märks främst på grund av att bilen inte har någon egen internetuppkoppling. Det betyder att det inte finns möjlighet att ha en app till bilen för att kontrollera laddstatus eller sköta vissa funktioner på distans.

Man kan leva utan app men det känns väldigt omodernt. Som elbilist finns dessutom ett tydligt värde i att kunna kontrollera laddning och batterinivå med hjälp av mobilen. Det händer ju faktiskt att laddningen avbryts ibland utan uppenbar anledning.

Sett i ett större perspektiv erbjuder Kia e-Niro det kanske mest attraktiva helhetspaketet just nu. Jämfört med kusinen Hyundai Kona Electric (<https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/biltester/20181206/test-elbil-bensin-hyundai-kona-electric-volkswagen-e-golf/>) som har samma drivlina är e-Niro rymligare invändigt, har behagligare fjädringskomfort och mindre vägbuller – en totalt sett skönare vagn helt enkelt.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjl6mlkljtpOjE1

(<https://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20181228/forsta-provkorningen-volkswagens-elbil-id-neo-ar-irriterande-fantastisk-tesla-borde-oroa-sig>) som lär ändra på det.

Rattspaddlarna i e-Niro har inget med växling att göra. De används för att justera hur kraftig energiåtervinningen ska vara när man släpper upp gaspedalen. Fyra nivåer finns: 0-3.



e-Niro respektive laddhybriden. Egentligen får man bara den röda Typ 2-kabeln till elbilen, av säkerhetsskäl.

Och Kia själva kommer snart med en annan ny elbil som kanske är ett ännu smartare val e-Niro, nämligen den nya versionen av Soul EV (<https://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20181129/premiar-for-nya-kia-soul-ev-far-64-kwh-stort-batteripaket/>). Den har samma drivlina som vår testbil, vilket lovar gott.

Skillnaden är att den har ett nytt och uppgraderat infotainmentsystem med egen internetuppkoppling och att den går att koppla ihop med en app i telefonen. Förhoppningsvis kommer nya Soul EV därför att få de funktioner vi saknar hos e-Niro.

John Eriksson

KIA

e-NIRO

NIRO
1,6 GDi
HybridNIRO
1,6 GDi
Plug-In Hybrid

e-NIRO

PRESTANDA

0–30 km/h, sek	1,9	1,8	Ej mätt
0–40 km/h, sek	2,7	2,6	Ej mätt
0–50 km/h, sek	3,6	3,5	Ej mätt
0–60 km/h, sek	4,7	4,4	Ej mätt
0–70 km/h, sek	6	5,6	Ej mätt
0–80 km/h, sek	7,6	7,0	Ej mätt
0–100 km/h, sek [fabriksuppgift]	11,4 [11,5]	10,1 [10,8]	Ej mätt [7,8]
0–120 km/h, sek	16,7	14,5	Ej mätt
0–130 km/h, sek	20,2	17,0	Ej mätt
0–140 km/h, sek	24,5	19,8	Ej mätt
0–160 km/h, sek	35,4	27,9	Ej mätt
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	162	1 172	167
Bromssträcka från 100 km/h			
Kalla, olastad, m	35,4	35,3	Ej mätt

FÖRBRUKNING

NEDC-norm/test ±%, l/100 km	3,7/ 4,5 +22 %	2 1,3/ 4,0 +208 %	Inga uppgifter
CO ₂ Nedc/test, g/km	86/ 105	29/ 89	Inga uppgifter
WLTP-norm/test ±%, l/100 km	3 4,8/4,5 -6 %	Inga uppgifter	15,9/ 17,5 +10 %
CO ₂ Wltp/test, g/km	110/ 103	Inga uppgifter	0/0
Räckvidd på el, Nedc/test	-/-	4 58/ 50,2	Inga uppgifter
Räckvidd på el, Wltp/test	-/-	-/-	455/ 371,5

BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	66/71/72/74	65/70/71/73	63/68/70/73
---------------------------	-------------	-------------	-------------

EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris efter bonus (grundpris)	235 900:– (235 900:–)	284 857:– (320 700:–)	369 900:– (429 900:–)
Pris med ams-utrustning efter bonus ¹⁾	275 700:–	324 657:–	414 700:–
Bonus	0:–	35 843:–	60 000:–
Fordonsskatt år 1–3/år 4	360:–/360:–	360:–/360:–	360:–/360:–
Försäkring	4 487:–	6 479:–	4 543:–
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	9 837:–	9 837:–	5 3 703:–
Bränslekostnad/år	13 500:–	12 000:–	5 600:–
Nybilsgaranti/vagnskada	7 år/3 år	7 år/3 år	7 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	40 200:– (14,6 %)	44 314:– (13,7 %)	53 075:– (12,8 %)
Förmånsvärde, kr/mån	2 689:–	2 458:–	2 089:–

MILKOSTNAD, SEK²⁾
MÅNADSKOSTNAD, SEK²⁾

36,08:–
6 013:–

39,10:–
6 517:–

39,29:–
6 549:–

1 Lämplig toppfart. Vem behöver mer egentligen?

1) Ams-utrustning per bil (inklusive eventuell miljöbonus):
HEV: Advance Plus 2.

 **biloriser**

mer egenrugen: 2 Om du inte pendlar 30 mil om dagen är detta ingen relevant siffra. 3 Vi kör snålare än WLTP! 4 50 kilometers räckvidd med en laddhybrid! Det är bra. 5 Nästan en tredjedel av servicekostnaden mot HEV och PHEV.	PHEV: Advance Plus 2. EV: Advance Plus + Tech-paket 2) Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt), bränsle 15 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.	
--	---	--

(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYzMTM7czoxOjIjtpOjMyMDA7czoxOjIjtpOjMyMDA7czoxOjIjtpOjA7czoxOjIjtpOjA7czoxOjIjtpOjA7czoxOjIjtpOjQwOjIjNmlYNTc5N2ZhMDA5OTdkZWZhYTI:

Ingen vanlig laddsladd till Kia e-Niro

Kia erbjuder ingen laddsladd för laddning i eluttaget i hemmet till e-Niro.

”Vi har kommit fram till detta beslut efter ingående diskussioner med branschföreningen Bil Sweden och Elsäkerhetsverket”, säger David Lilja, pr-chef på Kia Sverige.

Rekommendationerna från Bil Sweden och Elsäkerhetsverket baseras på brandrisken vid hemmaladdning av elbilar. Att Kia väljer att slopa laddkabeln är en markering i rätt riktning – men man passerar målsnöret med råge.

En laddkabel som bara kan ta 6 ampere från strömuttaget skulle innebära en ytterst liten risk för brand. 6 ampere motsvarar 1 380 watt – omkring halva effekten för ett bra strykjärn. En portabel laddare på 6 ampere skulle, med sin låga effekt till trots, kunna fylla batteriet på e-Niro om du skulle besöka sommarstugan en helg.

Kia erbjuder som en av de första biltillverkarna en elbil med lång räckvidd till bra pris – men väljer bort vad som med rätt kabel från fabrik skulle kunna innebära verklig mobilitet för kunden.

Risken är att ägarna köper en piratkabel som ofta begränsas till 16 ampere – vilket är för mycket för många uttag. Brandrisken ökar kvadratisk med strömstyrkan. Kias beslut är alltså på rätt väg – för laddkabeln kan vara förenad med brandfara. Men att inte erbjuda den alls riskerar att bli kontraproduktivt ur ett säkerhetsperspektiv. Laddning måste erbjudas – men för att den ska göras säker ska strömångängarna vara låga.

Kim Fellving

Ladda hemma? Detta ska du tänka på

Det finns några saker att tänka på om man ska ladda sin elbil eller laddhybrid hemma.

- Höga effekter kan slita på elanläggningen och ge upphov till brand. Framför allt är det extra viktigt att be en certifierad elinstallatör att kontrollera elinstallationen och i bästa fall ordna en fast laddplats för bilen. Du kan kolla upp elföretag via Elsäkerhetsverkets hemsida (<http://www.elsakerhetsverket.se>).
- Ett så kallat Schukouttag (vanligt vägguttag) är alltid en tillfällig lösning. Permanent elbilsaddning kan leda till brand eftersom dolda brister i elanläggningen inte klarar den höga belastningen.
- Ska du tvunget använda ett Schukouttag, se till att begränsa laddningen till 8–10A och häng upp laddsladdens kontrollbox i en krok.
- Kia Sverige har i samråd med Elsäkerhetsverket avstått från att erbjuda en laddsladd för vanligt Schukouttag. Det går inte heller att beställa en sådan.
- Använd aldrig en förlängningssladd för att ladda bilen eftersom det finns risk för att säkringen inte skyddar på det sätt som är tänkt. Dels för att man lägger till ytterligare en Schukoövergång men också för att strömtåligheten kan variera samt att det kan påverka utlösningsvillkoret för säkringen eftersom sladden blir en del av lasten. Dessutom klarar varken sladd eller kontrollbox att bli överkörd av en bil.
- Inga bidrag till laddstationer kommer att beviljas 2019. Förutsättningen för att få bidrag, var att laddstationen var installerad och att man fick ett beslut om beviljat bidrag under 2018.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYzMTM7czoxOjIjtpOjMyMDA7czoxOjIjtpOjA7czoxOjIjtpOjA7czoxOjIjtpOjQwOjIjNmlYNTc5N2ZhMDA5OTdkZWZhYTI:

Bästa bilen **att äga och leva med**

DELMOMENT 1/3

HYBRID

PLUG IN

E-NIRO

EKONOMI		★★★★☆	★★	★★		
Driftkostnad och värdefall	3,5	Högst procentuell värdeminskning, men det låga inköpspriset ger ändå bäst betyg.	2	Lustigt nog dyrast försäkring i gäng- et. Högre pris drar upp milkostnaden i nivå med elbilens.	2	Låg bränslekostnad, billig service, bäst andrahandsvärde, men ändå högst milkostnad.
KVALITET & GARANTI		★★★★	★★★★	★★★★		
Driftsäkerhet	3,5	Kias driftsäkerhet är något bättre än snittet och de är kända för sina omfattande ...	3,5	... garantier, framför allt den sju år långa nybilsgarantin som kan väga tungt ...	3,5	... för ett köp. Elbilens batterier omfattas också av sju års garanti - tryggt!
Garantipaket	5		5		5	
Garantinöjdhet	4		4		4	
SÄKERHET		★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆		
Euro NCAP	5	Kia Niro testades 2016 av Euro NCAP och gjorde tillräckligt bra ifrån sig för ett femstjärnigt betyg. Nu vintertid saknar vi strålkastarspolning. Sikten är god runt om och ...	5	... autobroms som reagerar på fotgängare och fordon är standard i Sverige. Whiplashskyddet är bra i framsätet men svagt i baksätet. Förarergonomin ...	5	... är föredömligt enkel och tydlig. Instrumentbelysningen justeras med en fysisk knapp - uppskattat. Elbilen har även dödvinkelvarning och dess autobrom har cyklistskydd.
Strålkastarrensöring std	N		N		N	
Godkänd sikt	J		J		J	
Godkänd autobroms	J		J		J	
Bra whiplashskydd	G		G		G	
Bra förarergonomi	J		J		J	
JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD						
MILJÖ & ENERGI		★★★★	★★★★	★★★★		
Koldioxid/kilometer	3	Låg förbrukning ger godkända betyg. 45-liters-tanken ger bra räckvidd och att tanka går ju snabbt.	3,5	Laddhybriden är ännu lite effektivare. Betyget för laddeffekten är en kombination av el och bensin.	5	Kunde ha varit ännu lite snålare, men bra. God räckvidd. Snabb-laddning med upp till 100 kW effekt.
Energieffektivitet	3,5		4		4	
Räckvidd	5		5		4	
Laddeffekt	5		3		4	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★	★★★★☆	★★★★☆		
PLACERING SUMMA	1 16	2 14,5	2 14,5			

DÄRFÖR VINNER
HYBRIDEN

Klart lägst ägandekostnad för privatköpare faller av-
görandet. Dessutom gör den låga bensinförbrukningen
att bilen klarar sig riktigt bra i miljöronden.

DELMOMENT 2/3

Bästa bilen **att åka och trivas i**

HYBRID

PLUG IN

E-NIRO

KOMFORT			★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	
Sitta fram	4	Fjädringen är okej men har mest vägnärvaro. Drivlinan surrar och ett burkigt vägljud läcker in mest här.	4	Marginellt mjukare fjädring. Bensinmotorn surrar mindre och kupén är bättre dämpad mot vägljud.	3,5	Högre sittställning som drar ner betyget. Mer avslappnad fjädring och klart tystast invändigt.
Sitta bak	5		5		3,5	
Fjädring	3		3		4	
Ljud	2,5		3		3,5	
KUPÉUTRYMME			★★★★★	★★★★★	★★★★★	
Fram	5	Kupéutrymmet är riktigt bra både fram och bak ...	5	... för den här klassen i de två hybriderna.	4	På grund av batteripaketet i golvet blir takhöjden sämre i elbilen.
Bak	5		5		4	
BAGAGEUTRYMME			★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	
Volym, min	3,5	Hygglig lastvolym och näst bäst av syskonen. 60/40-fällning	2	Batteriet tar plats från bagagevolymen. Fördelen är högre golv och	4	Batteriet sitter mellan axlarna, därför störst lastvolym. Hög skarv
Flexibilitet	1,5		2,5		1,5	
TEKNIK			★★★★★	★★★★★	★★★★★☆☆	
Självkörningsförmåga	3	Hybriderna har aktiv filhållning och ...	3	... adaptiv fart-hållare som standard.	4	Elbilen adderar kökörningsförmåga och får därför högre betyg.
Infotainment	4,5		4,5		4,5	
TOTALT STJÄRNOR			★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
PLACERING			1	1	1	
SUMMA			15	15	15	

DÄRFÖR BLIR DET
OAVGJORT

Syskonen är bra på olika saker. Elbilen har bäst fjädring och ljudkomfort, samt störst bagage och mer avancerad teknik. Hybriderna har bättre kupéutrymme och sittkomfort.

Bästa bilen **att köra och älska**

DELMOMENT 3/3

HYBRID

PLUG IN

E-NIRO

AKTIV KÖRNING		★★★	★★★★☆	★★★★★		
Styrning	3,5	Dålig kontakt med motorn som bitvis känns ihålig och svag. Lådan upplevs seg och ligger ibland kvar onödigt länge på växel. Lite surrigt motorljud.	3,5	Den starkare elmotorn märks. Kontakten med drivlinan är bättre, liksom respon sen. Lådan jobbar snabbare och ben sinmotorn låter mindre ansträngd.	4	Lätt och linjär styrning. Större och bredare hjul ger bättre väg känsla. Direkt och stark motor ger en mer levande och rolig karaktär till bilen.
Chassi	3,5		3,5		3,5	
Motor	2,5		3,5		4,5	
Växellåda	2,5		3,5		5	
Motor/avgasljud	3		3,5		3	
VARDAGSKÖRNING		★★★☆	★★★★	★★★★★☆		
Styrning	3,5	Kräver försiktig acceleration för att glida iväg på el.	3,5	Lättare att köra på el och motorn upplevs piggare än i hybrid. Mjukare växlingar, men är också seg vid skifte R till D. Tystare eftersom den går mer på el.	4	Trevligare känsla i styrningen. Mjukare chassi. Motorn har härlig respons och doserbarhet. Ställbar regenerering är kanon. Elbilstyst.
Chassi	3	Motorn upplevs svag med dålig respons. Små ryck från lådan och seg vid växling R till D.	3		4	
Motor	2		3		5	
Växellåda	2,5		3,5		5	
Motor/avgasljud	2		3		5	
DESIGN		★★★	★★★★	★★★★☆		
Exteriör	3	Hybriderna imponerar bara medelmåttigt ...	3	... på testlaget när det gäller formgivningen.	3,5	Elbilen är lite mer speciell med unik grill och turkosblå detaljer som piggar upp.
Interiör	3		3		3,5	
VILL HA		★★★★☆	★★★★☆	★★★★★		
Kvalitetskänsla	4	Inte särskilt exklusiva eller spännande materialval, men allt känns ordentligt ...	4	... fastskruvat och rejält. Bra bilar men inte upphetsande. Mer transportmedel än glädjepiller.	4	E-Niro känns nästan som en egen bil tack vare den fina drivlinan. Men i klassen finns läckare val.
Karisma	2,5		2,5		3,5	
TOTALT STJÄRNOR		★★★	★★★★	★★★★★		
PLACERING		2	3	1		
SUMMA		12	13	16		

DÄRFÖR VINNER
E-NIRO

Det är drivlinan som gör det. E-Niro är lättare, smidigare och roligare att köra, vilket även betyder att habegäret växer sig starkare. Det mest emotionella valet bland syskonen.

DC	Likström (direct current).
AC	Växelström (alternating current).
Enfas	Strömmen leds i en sinusformad växelspänning genom sladden. Spänningen är på 230V.
Trefas	Tre växelspänningar går tillsammans genom kabeln med en inbördes förskjutning på 120 grader. Spänningen är på 400V.
Spänning	Mäts i volt. Strömmen rör sig mellan två poler, plus och minus. Spänningen beskriver förhållandet mellan de två polerna.
Ström	Mäts i ampere. Ström är det som flyttar sig mellan polerna. När polerna har kontakt finns ström. Har polerna inte kontakt finns spänning men inte ström.
Mode 1	Långsam laddning från Schukouttag, 1- eller 3-fas. Max 16A.
Mode 2	Långsam laddning från Schukouttag, 1- eller 3-fas, med någon typ av skydd och styrning av laddströmmen. Max 32A.
Mode 3	Långsam laddning eller snabbaddning med särskild kontakt med tillhörande skydd och styrning av laddfunktionen.
Mode 4	Snabbaddning med likström (DC) Chademo eller CCS.
Typ 1-kontakt	Enfaskontakt. Upp till 7,4 kW.
Typ 2-kontakt	En- eller trefaskontakt. Upp till 44 kW.
Chademo	Snabbaddning med likström (DC) 500V, 125A och 62,5 kW. (Chademo 2,0, 1 000V, 400A och upp till 400 kW).
CCS	Combined Charging System. Snabbaddning med likström. 50 kW, 1 000V och 200A. (Klarar upp till 200 kW.)



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjYzMzE7czoxOjI3ljtpOjMyMDA7czoxOjI3ljtpOjMyMDA7czoxOjI3ljtpOjA7czoxOjI3ljtpOjA7czoxOjI3ljtpOjQwOjIjYjc4ODkzZDk3ZTE0NThkYjc4NTAwM

Hydraulisk eller elektrisk broms?

Inbromsning har rent historiskt sett enbart inneburit omvandling av rörelseenergi till värmeenergi genom det hydrauliska bromssystemet.

Fossilmotorn kan stänga av sin insprutning vid inbromsning, men kommer aldrig skapa energi efter en inbromsning som du senare kan köra vidare på. Det kan el- och hybridbilar och det gör de med elmotorn som också kan användas som generator.

Låt oss för enkelhetens skull kalla båda biltyperna för elbilar i denna text, då deras arbetsförfarande i bromsronden överensstämmer.

Elbilen har – precis som fossilbilen – en elektromekanisk bromsenhet som inte bara ska fördela hydraulik mellan hjulen, utan också ska assistera dig med ABS-verkan om nöden kräver det.

Hydraulikenheten för elbilen måste dessutom tillåta att majoriteten av inbromsningen sker med elmotorn och inte med de hydrauliska bromsarna – för att omvandla rörelseenergin till el och inte till värmeenergi.

Det gör att bromssystemen i elbilar ofta är betydligt mer avancerade än de som monteras i fossilbilar. Den primära och normala inbromsningen ska ske på el, men trycker man pedalen närmare mattan kommer gränsen för vad elmotorn kan regenerera till batteriet snart att nås, och när det händer ska de hydrauliska bromsarna kopplas in och assistera. Det finns en överhängande risk att denna gränsöverträdelse känns i både pedal och i bil.

Det betyder att jag är hänvisad till att jaga offentliga laddstolpar och snabbladdare med jämna mellanrum. Det gör att livet blir mer omständligt och att det krävs extra planering i vardagen.

Min erfarenhet är att de flesta offentliga laddstolpar erbjuder för låg effekt för att fylla det behovet. Ett par timmar i köpcentret eller på stan medan bilen står vid en elplint täcker oftast bara resan dit och tillbaka, men inte mycket mer än så. Det funkar ju inte heller att dra ut på ärenden och middagar hur länge som helst bara för att batterinivån ska "hamna på plus".

Då återstår att besöka snabbladdare ibland, eller ganska ofta om man tar elbilen på utflykt på helgen. Inte särskilt besvärande, kanske du tänker. Fast det blir snabbt ganska irriterande. Snabbladdare står oftast vid stora vägar, bensinmackar och snabbmatsrestauranger. Inte i närheten av stadskärnor, köpcentrum eller mataffärer. Därför är det svårt att använda den tiden till något vettigt, om man inte är väldigt förtjust i hamburgare.

Risken är att man istället får sitta och döda tid i bilen genom att slösurfa på mobilen. När man kunde ha gjort något vettigt eller varit hemma. Därtill gör kylan på vintern att snabbladdningen går långsammare än normalt.

Elbilen är nu tillräckligt bra för att fler än bara entusiaster ska kunna konvertera. Men den offentliga laddinfrastrukturen är inte det. Än så länge kräver elbilen att man har möjlighet att ladda hemma.



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6Imkljtp

John Eriksson, testredaktör



SLUTBETYG

HYBRID

PLUG IN

E-NIRO

ROND FÖR ROND

IQ Att äga och leva med (20)	16	14,5	14,5
TQ Att åka och trivas i (20)	15	15	15
EQ Att köra och älska (20)	12	13	16
STJÄRNBETYG	★★★★☆	★★★★	★★★★★
TOTALSUMMA	43	42,5	45,5
TOTALPLACERING	2	3	1
	BÄST: Lägst inköpspris och bäst ekonomi. Generöst kupéutrymme. SÄMST: Hårdast fjädring, mest vägljud och tristaste drivlinan.	BÄST: Stort kupéutrymme, bra sittpositioner och bäst flexibilitet. SÄMST: Minst bagagevolym i gänget.	BÄST: Mjukast fjädring, tystast i kupén, störst bagage, bäst drivlina. SÄMST: Sämre sittposition fram och bak, och trängre kupéutrymme.

(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE1NjY1NTg7czoxOjI3ltpOjMyMDA7czoxOjI3ltpOjMyMDA7czoxOjI3ltpOjA7czoxOjI3ltpOjA7czoxOjI3ltpOjQwOjI2MmMwOWU5NmIzZjU2ZWxNWyw

Summering: Därför vinner dyraste bilen

Det handlar till största del om drivlinan, men inte uteslutande. En elmotor är oslagbar när det gäller respons och smidighet som betalar sig både vid aktiv körning och vid vardagskörning. Ee-Niro känns där flera decennier nyare än sina hybridsyskon. Eldrivlinan ökar dessutom trivsamt faktorn kraftigt i bilen.

När det gäller ekonomi är hybriden billigast och elbilen dyrast för privatbilster. Prisskillnaden är svår att komma ikapp trots lägre driftkostnad och procentuellt bättre andrahandsvärde. Vid 2 200 mil om året blir elbilen billigare per mil än laddhybriden enligt vår kalkyl.

Men för att den ska bli billigare än hybriden måste man köra nästan 4 000 mil varje år. Laddhybriden kan dock vara en ekonomivinnare för privatbilister om man är väldigt duktig på att ladda och mest kör korta sträckor.

Vi tänker dessutom så här: Om du köper ny bil idag och ska byta in den om tre till fem år, vilken tror du kommer att vara mest attraktiv på begagnatmarknaden då när elbilssuget lär ha kommit igång på allvar? Skillnaden i andrahandsvärde blir kanske ännu större än vad vi räknat med. Det skulle ensamt kunna räcka för att avgöra valet av bil.

John Eriksson, testredaktör



(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjle

Förflyttningen från fossil till el sker till stor del av politisk kraft. Denna kraft behövdes inte i detta test då e-Niro helt enkelt knockar hybridsyskonen. Under mina morgonturer till jobbet upptäckte jag flera gånger att jag nog skulle kunna leva med en elbil – kanske till och med gärna! Som modell är Niro något charmlös. Men 204 elhästar och blöta framdäck råder snabbt bot på det.

(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImklitpOiE1NiY1Nic7czoxOi

Det är mycket Ecco-sko över Kia Niro. Den är helt befriad från charm och utstrålning men är kompetent och bekväm. Visst har e-Niro lång räckvidd, men för mina 15 pendlarmil per dag är laddinfrastrukturen för osäker. Och priset är alltså för högt för en privatperson. Jag landar i Plug-In som en gyllene medelväg – och installerar en egen motor-/kupévärmare. Och extraljus.

(//cdn1.mestmotor.se/YTo2OntzOjI6ImklitpOjE1NjY1Nm7czoxOiI3litpOjMyMDA7czoxOiI0litp



Av **John Eriksson** ([//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/?skribent=662](http://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/?skribent=662)) Foto: Peter Gunnars

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/artiklar/20190124/kia-niro-som-tjanstebil-har-ar-modellen-du-ska-valja/)

(<http://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/biltester/20190124/rackvidd-kia-e-niro/>)

Mer att läsa

Idag

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191022/bilarna-med-mest-brutala-vardetappet-468-kronor-milen/)

BILARNA MED MEST BRUTALA VÄRDETAPPET: 468 KRONOR MILEN

Vansinnesfärden som får Taxi Stockholm att gå i taket

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191022/vansinnesfard-som-far-taxi-stockholm-att-ga-i-taket/)

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191022/vansinnesfard-som-far-taxi-stockholm-att-ga-i-taket/)

Avslöjad: Här är första bilden på Mazdas nya elbil

(//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20191022/avslojad-har-ar-forsta-bilden-pa-mazdas-nya-elbil/)

(//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20191022/avslojad-har-ar-forsta-bilden-pa-mazdas-nya-elbil/)

Kör över 200 km/h i centrala stan – och struntar i rödljuset.

Märket som vägrar dö: Lancia säljer fler bilar i Italien än Alfa Romeo i hela Europa

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191022/marke-som-vagr-ar-do-lancia-saljer-fler-bilar-i-italien-an-alfa-romeo-i-hela-europa/)

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191022/marke-som-vagr-ar-do-lancia-saljer-fler-bilar-i-italien-an-alfa-romeo-i-hela-europa/)

Verkar bjuda på en udda designlösning från sportbilen RX-8.

BMW bekräftar: Nästa 2-serie Coupé får bakhjulsdrift

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191022/bmw-bekrftar-nasta-2-serie-coupe-far-bakhjulsdrift/)

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191022/bmw-bekrftar-nasta-2-serie-coupe-far-bakhjulsdrift/)

En enda uråldrig modell – ändå säljer märket som smör.

Film: Alrik Söderlind provkör Tesla Model X – snabb och rymlig, men också bullrig och dyr

(//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20191022/film-alrik-soderlind-provkor-tesla-model-x-snabb-och-rymlig-men-ocksa-bullrig-och-dyr/)

(//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20191022/film-alrik-soderlind-provkor-tesla-model-x-snabb-och-rymlig-men-ocksa-bullrig-och-dyr/)

Brutalt snabb med plats för 7 personer. Falkdörrarna är spektakulära men det är tyvärr inte kvalitetsintrycket.

Igår

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191021/kamkedjeras-i-mercedes-kostade-45000-bilfirman-forsokte-komma-undan/)

KAMKEDJERAS I MERCEDES KOSTADE 45.000 – BILFIRMAN FÖRSÖKTE KOMMA UN DAN

Fordonsforskaren: "Solpaneler på elbilar hade kanske funkat i Sahara"
(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191021/fordonsforskaren-olpaneler-pa-elbilar-hade-kanske-funkat-i-sahara/)

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191021/fordonsforskaren-olpaneler-pa-elbilar-hade-kanske-funkat-i-sahara/)

Volvo S60 Cross Country – så kan den se ut
(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191021/volvo-s60-cross-country-sa-kan-den-se-ut/)

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191021/volvo-s60-cross-country-sa-kan-den-se-ut/)

Äntligen laddhybrider på gång från Fiat/Chrysler – Jeep är först ut
(//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20191021/antligen-laddhybrider-pa-gang-fran-fiatchrysler-jeep-ar-forst-ut/)

(//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20191021/antligen-laddhybrider-pa-gang-fran-fiatchrysler-jeep-ar-forst-ut/)

Kvällsfil: Lyssna på denna Porsche 911 från Singer
(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191021/kvallsfilm-lyssna-pa-denna-porsche-911-fran-singer/)

(//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20191021/kvallsfilm-lyssna-pa-denna-porsche-911-fran-singer/)

🏠 auto motor & sport // Kom i kontakt med oss

Följ oss

Få auto motor & sport's nyhetsbrev

Missa ingenting! Prenumerera på vårt nyhetsbrev.

Fyll i din e-postadress



☐ Jag har läst och godkänner villkoren
(//www.mestmotor.se/automotorsport/villkor).

Följ oss på Facebook

(http://www.facebook.com/automotorsportsverige)

Följ oss på Twitter

(http://www.twitter.com/ams_sverige)

Redaktionen

Chefredaktör: Alrik Söderlind

Webbredaktör: Erik Söderholm

Ansvarig utgivare: Alrik Söderlind

Läs mer om redaktionen
(//www.mestmotor.se/automotorsport/sidor/redaktionen)

Kontakt

Hemsida: https://www.dintidning.se/mina-sidor/ (https://www.dintidning.se/mina-sidor/)

Kontakta oss
(//www.mestmotor.se/automotorsport/kontakt)

Annonsinformation
(//www.mestmotor.se/automotorsport/sidor/annonsera)

Denna sajt drivs av Egmont Publishing Digital AB, som är en del av Egmont Publishing AB. Egmont Publishing publicerar ett hundratal tidningar och webbplatser, däribland Hemmets Journal, Hus & Hem, Icakuriren, Vagabond, Kalle Anka och Bamse. Vi har även en omfattande verksamhet inom böcker, spel, aktivitetsprodukter och event, samt är snabbt växande inom e-handel och digitala marknadsföringstjänster. Egmont Publishing är en del av den nordiska mediekoncernen och stiftelsen Egmont som varje år delar ut mer än 120 miljoner kronor för att hjälpa utsatta barn och ungdomar. Läs mer på www.egmontpublishing.se/ (<https://www.egmontpublishing.se/>).

Egmont Publishing Digital, Pyramidvägen 7, 16991 Solna, Tel: 08-692 01 00, Orgnr: 556647-1842

EGMONT *We bring stories to life* (<http://www.egmont.com/>)

Villkor (<http://www.mestmotor.se/automotorsport/villkor/>)