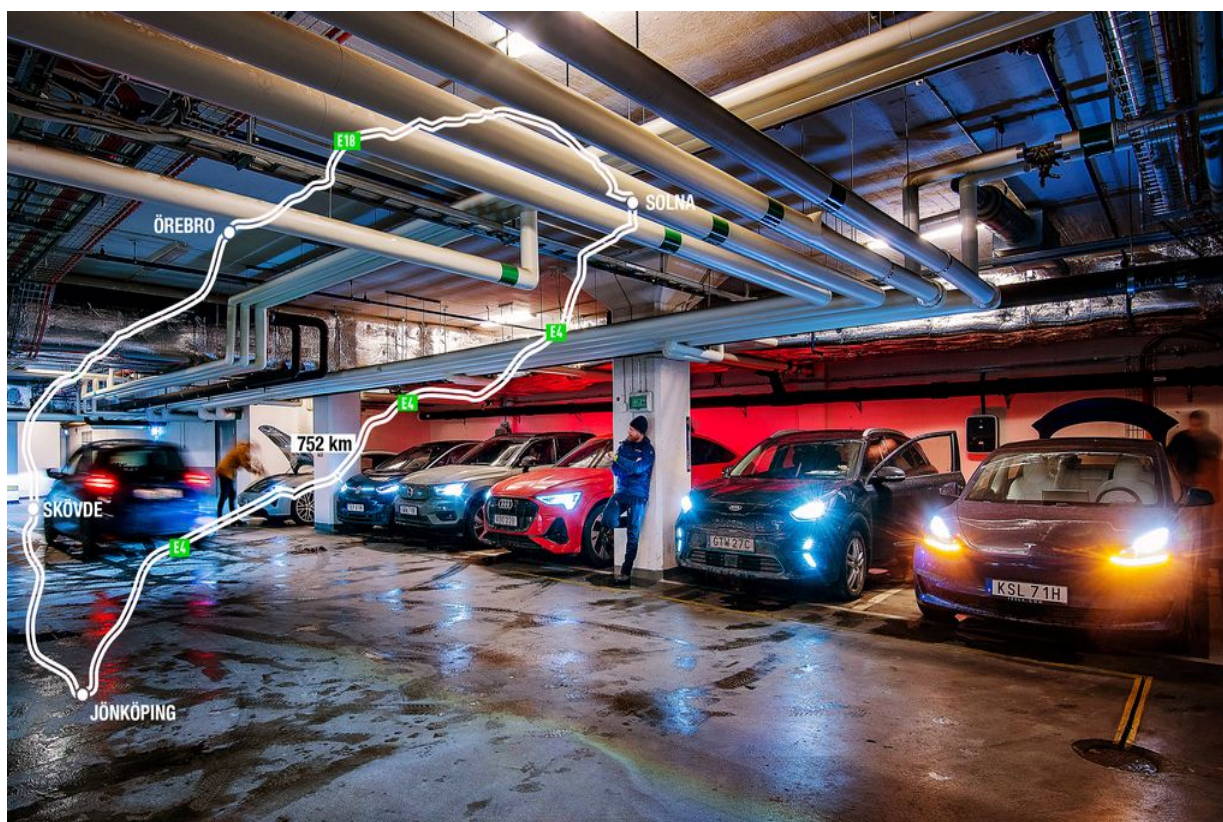


Elbilsracet – 75 mil med sju elbilar på en dag!

PREMIUM Kan man använda en elbil som resande säljare och hur fungerar den vid långkörning vintertid? Vi tajmar in årets första snöstorm och kör 75 mil på en dag!

Av John Eriksson ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/?skribent=662](https://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/?skribent=662)), Publicerad i går, 12:58, uppdaterad i går, 14:09

📍 Biltester ([//www.mestmotor.se/automotorsport/tagg/biltester](https://www.mestmotor.se/automotorsport/tagg/biltester)) Elbilar ([//www.mestmotor.se/automotorsport/tagg/miljobilar/elbilar](https://www.mestmotor.se/automotorsport/tagg/miljobilar/elbilar))



Vi tillämpar jaktstart för att inte konkurrera om laddstolparna. Renault kör iväg som första bil.

Denna artikel publicerades först i auto motor & sport nr 5/2021.

Se filmen från 75-milsracet här! (<https://youtu.be/eM6rFQSGgWQ>)

Bilarna i elbilsracet

- **Audi e-tron Sportback 55 Quattro** – räckvidd 446 km, laddning 150 kW, pris 919.400 kr
- **Kia e-Niro** – räckvidd 455 km, laddning 75 kW, pris 481.900 kr
- **Porsche Taycan 4S** – räckvidd 463 km, laddning 270 kW, pris 1.170.000 kr
- **Renault Zoe R135** – räckvidd 385 km, laddning 50 kW, pris 366 900 kr
- **Tesla Model 3 Long Range AWD** – räckvidd 580 km, laddning 250 kW, pris 659.080
- **VW ID.3 58 kWh** – räckvidd 434 km, laddning 100 kW, pris 420.000 kr
- **Volvo XC40 P8 Recharge** – räckvidd 400 km, laddning 150 kW, pris 699.000 kr

Ibland hör man invändningen från folk att "nej, jag kan inte ha en elbil, för jag kör ofta långa sträckor". Vår egen krönikör Jan Flash Nilsson resonerade just så nyligen i en text där han söker efter förslag på en ny bil ([se ams nummer 26/2020 \(https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/kronikor/20201211/flash-bilar-koper-man-inte-de-far-man/\)](https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/kronikor/20201211/flash-bilar-koper-man-inte-de-far-man/)).

Det finns visserligen mycket kvar att göra vad gäller utbyggnad av laddinfrastruktur, men redan nu med dagens moderna elbilar tar man sig fram till en avlägsen destination utan större problem. Visst, det kräver lite mer planering och framförhållning än med en konventionell förbränningsbil.

Men hur fungerar det att köra elbil om man inte bara har en destination, utan två eller kanske tre – och dessutom ska ta sig tillbaka hem samma dag? Så ser verkligheten ut för många som till exempel är resande säljare: Ett kundbesök i en stad, ett möte i en annan och ett ärende i en tredje på vägen hem. Går det över huvud taget att använda en elbil då?

Vi bor därtill i Sverige där det delar av året kan vara kallt och mer eller mindre svåra förhållanden på vägarna. Elbilen och laddningen måste fungera året runt om den ska vara ett alternativ. Med lite tur lyckades vi pricka in att göra testet precis efter att årets första snöstorm med klass 3-varning hade dragit in över landet, allt för att göra utmaningen så svår som möjligt för oss själva och bilarna.

Uppdraget till redaktionen var följande: Vi utgår från kontoret i Solna, kör sedan till Jönköping, Skövde och Örebro, för att till sist återvända till Solna. Det är 75 mil. Överskrid inte hastighetsbegränsningarna och försök köra ruten så snabbt som möjligt.

Hur lång tid tar resan jämfört med om man kör en konventionell vagn? Vilken elbil vinner? Vad är viktigast – lång räckvidd eller snabb laddning? Hur hög (eller låg) blir förbrukningen? Vilka problem stöter vi på längs vägen? Behöver man en dyr modell, eller går det faktiskt att använda en mer överkomlig version?

Detta och mycket mer gav vi oss ut för att ta reda på! Häng med på ett riktigt fullmatat reportage. Vem kommer hem till middagen och vem får nöja sig med nattmackor? Resultatet bjuder på överraskningar!

AUDI e-tron Sportback 55 quattro



(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ4NjI7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI3IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIwNzFkMmE5ZTI
Sportbackversionen av e-tron har drygt en mils längre räckvidd än den vanliga varianten tack vare en halare kaross med lägre luftmotstånd.

STRATEGIN Att planera en rutt med flera etapper är nästan oförskämt lätt om man kör en e-tron. Enklast är att göra det i förväg i mobilappen. Man anger bara sin destination och sedan lägger man till delmål längs vägen. Bilen och appen räknar automatiskt fram var och hur länge man ska göra laddstopp för att klara hela resan. Om man är nöjd skickar man

färdvägen till bilens navigationssystem. Sedan är det bara att köra. Här ligger Audi till och med före Tesla, som saknar finessen att kunna bygga rutter med delmål.

Audin föreslår fyra eller fem ganska korta laddstopp, det varierar avhängigt tiden på dygnet och hur väderleken och trafiken ser ut för tillfället. Det oberoende planeringsverktyget Abetterrouteplanner.com instämmer. En sak är dock säker: jag ska hålla mig till nätverket Ionity, där Audi dessutom har rabatterade priser.



(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5MDg7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIzNDkNDc5Nr

1. Om man kör med "kromad armbåge", vilket kan hända på långfärd, följer man skärmen för de virtuella backspeglarna. Den har helt enkelt en dålig placering.
2. De absolut flesta funktioner man vill få information om kan man se i Audis föredömligt fina digitala kombiinstrument. Man sköter allt via knapparna i ratten. Smidigt!
3. Infotainmentsystemet tillåter att man skapar genvägar till funktioner man lätt vill komma åt, till exempel inställningarna för laddning. Det är bra!
4. Det väldigt djupa förvarningsfacket i mittkonsolen gör ibland att man måste flytta fokus från vägen för att hitta rätt pryl där nere.

"JAG BESTÄMMER MIG TROTS ALLT FÖR ATT CHANSA. INGEN MINNS EN FEGIS."

TEKNIKEN Sedan e-tron lanserades har den blivit uppdaterad med förbättrad effektivitet och något längre räckvidd. Den användbara kapaciteten i batteriet har ökat från 83,6 till 86,5 kWh; uppdaterade bromsar, ett effektivare kylsystem och det faktum att bakmotorn nu ensam står för mer av drivningen vid vanlig körning (vilket vi blev varse om på den hala motorvägen) gör tillsammans att man får lägre förbrukning och fler mil.



(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5MDg7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIzNDkNDc5Nr

Första laddstoppet är i Gröna där jag samtidigt äter medhavd lunch i bilen för att slippa väggrogen. Utsikt över Visingsö från stolpen. Vackert!



(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5MTI7czo0OjI3IjtpOjMyMDA7czo0OjIjtpOjMyMDA7czo0OjIjtpOjA7czo0OjIjtpOjA7czo0OjIjtpOjA7czo0OjIjtpOjQwOjIjMzkyZDcyNjFi

Redaktören tankar naturgodis medan bilen tankar el vid det tredje och sista laddstoppet i Örebro.

Audi passerar därför VW och Volvo som startade tidigare redan i Mantorp, där de stannat för att ladda. Jag vinkar nöjt åt dem från motorvägen.

Anländer Gränna med beräknad marginal. Ionity-stationen är helt tom. Utnyttjar stoppet till att ta det 40 minuter långa, obligatoriska lunchuppehållet.

Tack vare e-trons jämna, höga laddeffekt hinner bilen bli 96 procent full på den utdragna laddpausen. Med 313 nya räckviddskilometer kan jag teoretiskt hoppa över även nästa planerade laddning i Mariestad och köra mot Örebro. Det beror på vad som händer med förbrukningen.

Tyvärr tappar jag koncentrationen ett ögonblick och missar en avfart mot Skövde. Jag blir tvungen att köra en omväg på fem minuter innan jag kan vända tillbaka för att hamna rätt. Längs den långsamma 2 + 1-vägen hinner därför VW och Volvo ikapp. Räckvidden är fortfarande tillräcklig för att nå Örebro, men jag ger ändå bilen en snabb kyss på laddaren i Mariestad.

Audis app vill egentligen göra två kortare laddstopp i både Örebro och ett sista i Enköping. Men eftersom bilen klarar sig hem från Närke utan problem väljer jag istället att göra ett längre uppehåll där för att kunna köra direkt hem. Tre laddstopp istället för fem.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5MTM7czo0OjI3IjtpOjMyMDA7czo0OjIjtpOjMyMDA7czo0OjIjtpOjA7czo0OjIjtpOjA7czo0OjIjtpOjQwOjIiOjYjA3ZjIzM2Z

Hemma igen efter 10 timmar och 7 minuter. Inget strul med laddningen eller bilen. Audin har kört om tre av fyra som startade före. En potentiell seger?

Sista sträckan är hal och har motvind. Läger mig därför återigen strax under hastighetsbegränsningen längs delar av etappen, som avlöper utan bekymmer.

PROBLEM I Gränna satt det en plastbit inne i kontakten på den laddstolpe jag först parkerade vid. Den gick därför inte att trycka in hela vägen i bilen. Fick byta plats och tappade ett par minuter. Bortsett från att navigationssystemet ville att jag skulle köra mot enkelriktat i Skövde, fungerade annars både bilen och laddningen problemfritt.

SLUTSATS Så länge man har tillgång till riktigt snabba laddare är Audi e-tron en utmärkt elbil för långfärd. Den är tyst, bekväm och väldigt duktig på att suga i sig el snabbt och effektivt. De få och relativt korta pauser man är tvingad till känns ändå rimliga för att hålla sig alert och köra trafiksäkert.

John Eriksson

KIA e-Niro

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5NzQ7czoxOjI3lJtpOjMyMDA7czoxOjI0lJtpOjMyMDA7czoxOjI1lJtpOjA7czoxOjI2lJtpOjA7czoxOjI3lJtpOjA7czoxOjI4lJtpOjA7czoxOjI5lJtpOjQwOjI0ZTE0NjdlYjU1

Laddkontakt i nosen är smidigt när man väl står vid stolpen, men luckan kan sättas igen ordentligt på vintern.

STRATEGIN Jag antog rollen som ganska oerfaren elbilsförare – mest på grund av att jag faktiskt är det. Grundidén var att vid varje laddstopp skulle stolpen kunna ge mer ström än vad bilen kunde ta emot, för att minimera laddtiden. Jag valde därför Ionitys snabbbladdningsstationer med betalning via Plugsurfing-appen i mobilen. Fyra stopp (Mantorp, Gränna, Mariestad och Örebro) skulle räcka enligt A Better Routeplanner-appen, även när jag angav en yttertemperatur strax under nollan och vinterväglag. Men det skulle visa sig bli väldigt tajt vid ett tillfälle...

TEKNIKEN Kia e-Niro är en av Sveriges mest populära elbilar, och jag förstår verkligen varför. Den känns genomtänkt och är lättfattlig. Som en "vanlig bil", bara att den råkar gå på el.

Batteriet är på 64 kWh och den maximala laddeffekten är 75 kW. Inga monstersiffror, men så är e-Niro också något av ett budgetalternativ för den som vill köra elbil. Räckvidden anges till 455 km vilket inte heller är något som helst rekord, men som lär räcka för de allra flesta.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5NzY7czoxOjI3lJtpOjMyMDA7czoxOjI0lJtpOjMyMDA7czoxOjI1lJtpOjA7czoxOjI2lJtpOjA7czoxOjI3lJtpOjA7czoxOjI4lJtpOjA7czoxOjI5lJtpOjQwOjI0ZTE0NjdlYjU1YmR

1. Rattvärme är en väldigt trevlig finess, speciellt i en elbil där man kanske vill avlasta klimatsystemet för att förlänga räckvidden.
 2. Väldigt lättfattlig instrumentering. Hastighet och räckvidd visas stort och tydligt.
 3. Laddplatta för mobilen, och lättåtkomliga 12V- och (dubbla) USB-uttag om man hellre vill använda sladd.
 4. Stort stuvfack med två dryckeshållare. Det skjutbara jalousiet fungerar dessutom fint som ett litet picknickbord för dina snacks.
-

Navigationssystemet hittar till ett stort antal närliggande laddstationer, och har man dessutom aktiverat Winter Mode (i en undermeny) optimeras batteriets temperatur för snabbare laddning. Detta påverkar dock räckvidden negativt, så jag valde att inte aktivera denna funktion.

RESAN Jag fann mig snabbt till rätta i den bekväma förarstolen som har ställbart svankstöd och justerbart lårstöd – två väldigt bra detaljer när man ska köra långt. Resans första huvudbry (förutom klass 3-varningen) var att navigationen inte ville visa Ionitys laddstationer, jag valde därför att använda A better route planner-appen i mobilen istället – vilket fungerade toppen, stationerna är inte svåra att hitta till.

Med nyst installerad betalningsapp och otestad "blipp" rullade jag smått nervös fram till laddstolpen i Mantorp, kopplade in laddkabeln, blippade – och vips kom det ström! Pulsen sänktes markant, kan jag erkänna.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5NzY7czoxOjI3lJtpOjMyMDA7czoxOjI0lJtpOjMyMDA7czoxOjI1lJtpOjA7czoxOjI2lJtpOjA7czoxOjI3lJtpOjA7czoxOjI4lJtpOjA7czoxOjI5lJtpOjQwOjI0ZTE0NjdlYjU1MjkyZDkxNzI

Första laddstoppet, i Mantorp. So far so good.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5N

"RÄCKVIDDEN VID VINTERVÄGLAG ÄR VÄLDIGT OPTIMISTISK. DENNA GÅNG GICK DET DOCK BRA ATT NÅ LADDSTOLPARNA..."

En frusen men nöjd laddare efter ett lyckat tredje försök. Är Ionity i Gränna Sveriges vackraste laddplats?

Efter avslutad laddning och 46 procent i batteriet (och inhandlad färdkost) tryckte jag i mina hörlurar igen och körde vidare söderut mot nästa stopp i Gränna. Väl där fick jag problem på riktigt. Inte på grund av bilen som sådan, utan på grund av exemplaret. Jag behövde prova tre olika stolpar samt ringa Ionitys trevliga (och norskspråkiga) "hotline" innan strömmen slogs på.

Stolpe 1: betalningen gick igenom, men laddningen kom inte igång. Rangering till stolpe 2: en stor plastbit satt fast inne i laddhandsken. (Skulle jag försöka pilla bort den? Nej, jag gillar att vara vid liv.) Rangering till stolpe 3: samma visa som vid stolpe 1. Ringde hjälpsnumret och personen förklarade att det nog var glapp i bilens ladduttag. Jag behövde därför trycka in handsken hårt i kontakten och hålla den där. Då hoppade laddningen igång. Pust! Med blåfrusna fingrar tittade jag ut över den vackra Vättern...

Med 50 procent i batteriet och 191 km räckvidd tog jag sikte på Mariestad. En resa på 157 km. Inga problem! Jo, problem. När jag var ett par kilometer från laddstationen försvann nämligen räckviddsiffran från instrumenteringen och jag rullade fram till stolpen "på ångorna". Svettigt.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5C
Total MacGyver-känsla på denna lösning.
Stolpe in!

Mängden snö på vägarna hade dragit upp förbrukningen och färddatorn hann helt enkelt inte räkna om tillräckligt snabbt. Därför svor jag att ladda lite extra, både i Mariestad och framför allt vid det sista laddstoppet i Örebro (för att klara den långa stinten till Solna). Att bli stående vid vägkanten kändes inte alls lockande, även om jag hade packat långkalsonger och andra "om-jag-blir-stående-vid-väggkanten-grejer" i en väska.

Laddningen i Mariestad gick dock utmärkt och utan laddkontaktglapp. Skönt!

På väg norrut mot Örebro tackade solen för sig och snön yrde, så det var med aningen svettiga handflator jag anlände till dagens fjärde laddstolpe. Och ytterligare en liten komplikation. Glappet var tillbaka, och hur länge jag än höll i och tryckte in laddhandsken slogs laddningen av så fort jag släppte. Därför fick jag "spänna" upp kabeln på en (osannolikt välplacerad) stolpe enligt bilden ovan. Då funkade det!

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5ODE7czoxOjI3JjtpOjMyMDA7czoxOjI0JjtpOjMyMDA7czoxOjI1JjtpOjA7czoxOjIzJjtpOjA7czoxOjI1JjtpOjQwOjI1MzVjNW15ZD
Kian stod alltid ensam vid Ionity. De höga priserna avskräcker nog många.

Med hjälp av tidigare körning räknade jag ut att jag behövde 310 km räckvidd för att nå Solna – 201 km bort. Och det stämde hyfsat bra, för vid målet visade bilen 37 km. Miniräknare är bra grejer!

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5C
Plugsurfing är inte billigt, men både app och blipp fungerade bra under resan.

PROBLEM Glappet i laddkontakten var väldigt irriterande, men är inget typfel på e-Niro – alla tidigare testbilar har varit glappfria. Att navigationen inte ville upplysa om var närmaste Ionitystation fanns berodde troligen på att vår testbil inte hade den senaste versionen av mjukvaran, enligt Kia Sverige. Att laddeffekten aldrig steg mycket över 50 kW kan dock vara bra att veta om man vill köra e-Niro på vintern. Winter Mode hade förbättrat den siffran, men också minskat räckvidden.

SLUTSATS De kraftfulla, och dyra, Ionitystationerna hade jag inte behövt använda. Men å andra sidan var de alltid lediga. Tid är pengar...

John Argelander

PORSCHE Taycan 4S

Porsche Taycan är en körmaskin av stora mått. Men om det är någonstans som den verkligen trivs är det på motorvägen. Den höga förbrukningen stör dock något.

STRATEGIN Min initila strategi var att följa A better routeplanner slaviskt. Fyra laddstopp: Mantorp, Gränna, Mariestad och Örebro. Nu blev det inte så. Jag bytte taktik, dundrade förbi Mantorp och justerade min strategi till tre laddstopp. Tanken? Om man följer strömmen (pun intended) kan man aldrig vinna – eller?

TEKNIKEN De tekniska förutsättningarna som Taycan 4S bestitter är några av de bättre i detta test, om inte de bästa. 800-voltssystem och DC-laddning i upp till 270 kW när omständigheterna är de rätta. Med det avses batteritemperatur, hur mycket ström som finns i batteriet och givetvis vilken effekt laddstolpen kan ge.

Även med alla dessa kriterier mötta är fönstret för full laddeffekt väldigt smalt och laddningen toppade på strax under 200 kW under resan. Detta alltså med batteriet förvämt genom navigation till en laddstolpe. Om man startar en laddning utan att batteriet är förvämt värmer bilen upp det till ungefär 30 grader med en hastighet av omkring en halv grad i minuten.

1. Testbilen är utrustad med 18-vägs adaptiva sportstolar för 21 300 kronor. Mycket pengar men stolarna är rysligt bekväma.
 2. Ratten tenderar att skymma delar av skärmen, vilket gör att man ibland får flytta huvudet och titta runt rattkranen. Inte helt optimalt.
 3. Den lilla "hylla" som finns precis i den övre skärmens nederkant ger ett riktigt trevligt stöd för handen när man ska knappa in en adress eller justera något, speciellt under färd.
 4. Via det lilla hjulet på ratten kan man snabbt välja mellan bilens fem kör lägen: Normal, Sport, Sport Plus, Individual och Range.
-

Med en yttre temperatur på strax under noll innebär det en timmes laddning innan bilen har värmt batteriet till rätt temperatur – och då har man ju i regel ändå slutat ladda. Detta kom att ligga Taycan i fatet under resan, vilket jag återkommer till.

Testbilen har tillvalspaketet "Nordic" som innebär bland annat värmepump, sätesvärme fram och bak och Performance Battery Plus-batteriet. Det betyder 93,4 kWh brutto- och 83,7 kWh nettokapacitet.

RESAN När Taycan rullar ut ur garaget klockan 09.00 har dagsljuset besekrat morgondunklet. Jag har avvaktat med att slå igång navigationen eftersom GPS-signalen i redaktionsgaraget ibland är en smula svag. Märklig nog vill inte rutten starta och infotainmentsystemet meddelar att navigationen är offline.

Enligt Porsche kan detta bero på att bilen är helt ny och att systemet inte riktigt är kalibrerat. Lyckligtvis hittar jag mot E4 söderut. Essingeleden är förhållandevis välfylld, men trafiken flyter på enligt skyltad hastighet. I höjd med Hallunda hoppar så navigationen igång.

Den första etappen från Solna till Gränna fortlöpte utan några missöden. Förutom en kort sträcka med ett avstängt körfält i höjd med Stavsjö.

Jag kör utan farthållare fram till Södertälje, där jag slår igång Porsches adaptiva farthållare InnoDrive och njuter av den fenomenala åkkomforten som Taycan besitter. Fjädringen är mjukt stram och inte alls gungig. Dessutom släpper bilen in väldigt lite vägljud och vindbrus.

Även om den kan vara sportig när man vill trivs den otroligt bra på långfärd. Också riktighetsstabiliteten är väldigt angenäm. Under resans gång får jag rapporter om att mina kollegor känner av hur halt det är, men Taycan tuffar på säkert som en dressin och det hala väglaget märks inte alls.

Östgötska Väderstad lever upp till sitt namn för här börjar det snöa ymnigt. Så pass att de sensorer i bilens front som styr den adaptiva farthållaren täcks av snö och InnoDrive kopplas ur.

Strax före klockan tolv anländer jag till dagens första laddstopp i Gränna med 12 procent kvar i batteriet. Vid en av stolparna står John Eriksson prydligt inbackad med sin e-tron och avnjuter en matlåda. När jag väl fått igång min laddning (mer om det under rubriken problem) går jag in på macken och köper mig en baguette och en kaffe till lunch. Gränna lämnas med 75 procent i batteriet, det räcker till Mariestad.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5OTE7czoxOij3lJtpOjMyMDA7czoxOjJolJtpOjMyMDA7czoxOijjJtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOiwODE3ZDdm

På Ionity Mariestad snöade det ordentligt. Det var också här som resans snabbaste laddning uppmättes. 171 kW i snitt och 77 km räckvidd på sju minuters laddning. Kosan styrdes sedan mot Örebro, men bilens navigation ville inte ställa in sig på Ionity trots upprepade försök. Istället...

"TAYCAN TUFFAR PÅ SÄKERT SOM EN DRESSIN OCH DET HALA VÄGLAGET MÄRKS INTE ALLS."

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5C

... fick navigationen ställas till Circle-K med följd att bilens batteri inte förvärmades. Det märktes på laddhastigheten, som snittade 116 kW under de 29 minuter som laddningen pågick.

Färden förlöper tämligen smärtfritt via Stora Hotellet i Jönköping och vidare upp mot Västergötland. Vägarna är snöiga och det märks på förbrukningen. När jag anländer till Mariestad har snittförbrukningen krupit upp på 27,1 kWh/100 km, där den också blir kvar resten av resan.

Eftersom navigationen nu är i full funktion fungerar förvärmningen av batteriet som den ska, och laddningen i Mariestad går snabbt. En "In n Out"-operation på sju minuter med en genomsnittlig laddhastighet på 171 kW, med en topp på 195 kW.

När jag lämnar Mariestad vägrar navigationen att starta en rutt till Ionity Örebro. Jag får istället nöja mig med Circle K-macken precis intill, men det på bekostnad av laddhastighet. Det kalla batteriet resulterar i en laddtopp på strax över 100 kW, och dyrbara minuter sticker iväg. Jag ignorerar bilens önskan om ett snabbt stopp i Enköping och anländer till Pyramidvägen 7 i Solna klockan 19.32.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5OTY7czoxOij3lJtpOjMyMDA7czoxOjJolJtpOjMyMDA7czoxOijjJtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOii0YzgyOTJiYWw

I Mariestad kunde vi avverka ett redaktionsmöte på uppstuds. I högerkant ses Wiggo Björck med selfiekameran i högsta hugg.

PROBLEM Det har nog framgått att navigationen inte var hjälpsam under resan. Förvärrat batteri vid alla laddningar hade kapat viktiga minuter på laddningen. Om det hade räckt till seger är oklart, men troligt. Jag stötte på ytterligare ett problem vid laddningen i Gränna. Ionitystolpen ville inte ta Plugsurfingtaggen och laddningen fick startas av supporten. Men det är ju inte bilens fel.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5C

Det var "lågt i tak" när checkpoint Svampen passerades.

SLUTSATS Den både trivs och gör sig bra på långresan, Porsche Taycan. Åkkomforten är svår att matcha och trots att jag kört 75 mil på en dag har jag årligt talat inte speciellt mycket träsmak i baken eller är speciellt trött.

Den ska dock ha en skopa ovelt för den höga förbrukningen. Det är inget gott betyg att ha en högre snittförbrukning än den otympliga suven Audi e-tron. Det är faktiskt underkänt. Annars är Porsche Taycan 4s en mycket kompetent motorvägsslukare. Med förvärrat batteri laddar den dessutom så snabbt att laddstoppen kan hållas korta om man så önskar.

Patrik Lundin

RENAULT Zoe R135

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDQ5OTk7czoxOij3lJtpOjMyMDA7czoxOjJolJtpOjMyMDA7czoxOijjJtpOjA7czoxOijzljtpOjA7czoxOijrljtzOjQwOii5MzQxZGFkNE

En riktigt bekväm och bra pendlarbil – men absolut inget för dig som ofta åker så långa sträckor att laddning längs väg är nödvändigt.

STRATEGIN Full fart sparar tid – en sanning som också gäller elbilar så länge man inte kör toksnabbt. Det går alltså fortare att ladda nya mil än att köra dem. Strategin är att gasa, köra ner batterierna så långt jag vågar och sedan ladda upp till 75–80 procent.

TEKNIKEN Enligt officiella siffror ska Zoe bara gå 1,5 mil kortare än Volvo XC40 – vilket kan få en att tro att den är en lika bra långfärdsbil. Inget kunde vara mer fel.

Som stadsbil och pendlarbil är däremot Zoe med sitt batteri med tillgängliga 52 kWh och motor på 135 hk alldeles ypperlig. Kör 20–30 mil om dagen, inga problem. Hemmaladdningen är därtill extremt effektiv, 22 kW.

På landsväg ställer flera faktorer till det. För det första är den maximala laddeffekten bara 50 kW, mot 150 för Audi e-tron. I teorin går det alltså tre gånger snabbare att ladda samma energimängd i en Audi.

För det andra saknar Zoe värmepump, kupén värms av en energislukande värmefläkt vilket driver upp energiförbrukningen. För det tredje är inte navigationen kopplad för att värma/kyla batterierna före laddning. Det här är tveklöst testets sämsta långfärdsbil.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMDE7czoxOjIjJtpOjMyMDA7czoxOjIjJtpOjMyMDA7czoxOjIjJtpOjA7czoxOjIjJtpOjA7czoxOjIjJtpOjA7czoxOjIjJtpOjQwOiwMTA3NTBh)

1. Den nya Rivieraversionen har snygga konstläderstolar med flätade kantsömmar, som är riktigt bekväma på långfärd. De är mjuka, tillräckligt stora och bjuder på en upprätt körställning. Ljudnivån är också riktigt låg och behaglig för att vara i en småbil.
2. Farthållaren har tyvärr ingen avståndsautomatik – trist vid landsvägskörning.
3. Tränilägg med lite premiumkänsla och en del riktiga knappar och vred ger enkelt handhavande.
4. Infotainmentsystemet och navigatören med 9,3-tumsskärm är uppdaterade. Klarar Android och Apple Car play. Ganska seg funktion. Appen i telefonen känns inte heller som om den är av senaste snittet.

RESAN Först ut från Solna klockan 07.20. Enligt sajten A better route planner, där vi alla beräknat våra resor, ska Zoe vara tillbaka i Solna efter 75 mil, om 12 timmar och 17 minuter, alltså 19.37. Antalet laddstopp ska bli sju och snittförbrukningen 23,2 kWh/km.

Jag och fotograf Sebastian Nylander (det finns ett [filmreportage med hela detta test](https://www.youtube.com/watch?v=eM6rFQSGgWQ) (<https://www.youtube.com/watch?v=eM6rFQSGgWQ>)) kör nya Rivieraversionen som förutom en mysig interiör med konstläderklädsel och träinläggningar har uppdaterad navigation. Efter många programmeringsförsök ligger hela resrutten inlagd och vi är på spåret. Renault har också en app där man kan ladda ner en resa och få den planerad med laddställen och beräknad ankomsttid, samt få förslag på lämpliga laddstolpar. Bra så långt.

Snöövadret drar över landet och strax ligger två plogbilar framför oss i båda filerna och sänker hastigheten rejält. Mil följs av mil och vi ber navigatören att hitta nästa laddplats, även om det inte behövs eftersom vi har "för mycket" kvar i batteriet.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMDY7czoxOjIjJtpOjMyMDA7czoxOjIjJtpOjMyMDA7czoxOjIjJtpOjA7czoxOjIjJtpOjA7czoxOjIjJtpOjQwOiwNTFhOGU4Y)

Vinterväglag höjer förbrukningen och plogbilar sänker hastigheten. Det blev till att byta första laddställe för att inte slösa bort för mycket tid bakom plogbilarna.

"VI GÅR FRÅN 17 TILL 82 PROCENT MED EN LADDKAPACITET PÅ 34 KW – SNABBT LADDAR DEN INTE."

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMDE7czoxOjIjJtpOjMyMDA7czoxOjIjJtpOjA7czoxOjIjJtpOjQwOiwMTA3NTBh)

Vid Tidaholm trasslade laddningen – ringer kundtjänst, som är trevliga och hjälper till. Men här finns inget fik att värma sig i.

Det blir ett snabbt stopp i Klinga/Norrköping, upp till 51 procents laddning – den effektiva laddningen är 34 kW, alltså en bit från maxeffekten på 50.

När vi ger oss iväg tröttnar tyvärr navigatören som låser sig totalt. Vad vi än gör är den enda hjälp vi får en kartbild på den destination vi slår in. Rutten är borta, inga laddplatser visas längs vägen ...

Vi övergår till telefonnavigering på diverse hemsidor och appar. Tur att jag inte är ensam i bilen!

Nästa stopp blir Max i Mjölby. De två första laddstolparna fungerar inte och vi spenderar tid när laddkontakten inte vill lossna. Frustrerande. Lagom glada blir det tredje gången gillt vid Max och en liten burgare.

Vi går från 17 till 82 procent med en laddkapacitet på 34 kW – snabbt laddar den inte. Men det blir strax värre. Efter att ha stannat till vid vår checkpoint i Jönköping tar vi sikte på Skövde. Vi stressar med olika appar och efter några mils körning kommer vi fram till att det inte finns någon laddplats med 50 kW som kan ge ström så att vi kommer fram till Skövde.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6mlkljtpOjE3MDUwMDk7czoxOjI3ltpOjMyMDA7czoxOjIjltzOjA7czoxOjIjltzOjA7czoxOjIjltzOjQwOijMjViZTgwNW
Lagom nöjd efter att ha slösat bort tid vid två laddstolpar som inte ville starta. Men vid Max i Mjölby fungerade det, och vi tog var sin liten burgare.

Vi åker tillbaka till Jönköping och hittar ett parkeringsgarage med långsamladdning...
44 minuter senare lämnar vi Jönköping med 56 procents batterifyllnad.
Laddkapacitet 19 kW. Det är inte direkt kul.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6mlkljtpOjE3MDUwMDk7czoxOjI3ltpOjMyMDA7czoxOjIjltzOjA7czoxOjIjltzOjQwOijMjViZTgwNW
En andra frukost på McDonalds vid Norrköping.

Nästa stopp blir Acklinge vid Tidaholm. En sorglig 50-kW-laddare vid en översnöad parkeringsplats. Laddaren startar inte. En trevlig kundtjänst berättar att det är glapp i sensorn och vi måste ringa kundtjänst för att avsluta laddningen, en knapp timme senare. Känns opremium ...

Vid laddningen i Laxå åter vi var sin Subway i maklig takt medan bilen får i sig 32 kWh, på 50 minuter. Sista laddstoppet, nummer sex, sker i Arboga. Vi sitter mätta kvar i bilen i en timme och en minut. Laddeffekten för det stoppet är måttliga 28 kW.

21.44 är vi tillbaka vid redaktionen i Solna. Två timmar och sju minuter senare än beräknat.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6mlkljtpOjE3MDUwMTE7czoxOjI3ltpOjMyMDA7czoxOjIjltzOjA7czoxOjIjltzOjQwOijODEzYjlxYzZl
Sista laddstoppet i Arboga. Bilen immar igen eftersom laddningen avslutas om vi har bilens värme på...

PROBLEM Navigatorn, elbilsåkandets nervcentral gav alltså upp tidigt. kanske blev arbetsminnet i navigatorn överbelastat? Appen behagade inte heller hjälpa. Dagen efter fungerade navigatorn givetvis. Efter Tidaholm blev kupén kall och vi tvingades "vrida upp" värmen till 23 grader. Märkligt. Vid sista laddstoppet avbröts laddningen när vi ville ha värme i kupén ...

SLUTSATS Vi höll oss till laddstolparnas B-lag, 50 kW-stationer som ofta krånglade och bara hade en laddplats. Nu var det aldrig någon annan bil före, så vi slapp vänta. Men tusan om det hänt...

Bilens laddkapacitet är långt ifrån okej för långresa, vi stod still och laddade i fyra timmar och 23 minuter. Snittförbrukningen var 24,7 kWh, vilket är på tok för högt för denna lilla bil. Zoe är en fin stadsbil och riktigt bekväm även på långresa, men tyvärr usel för långfärd på vintern.

Alrik Söderlind

TESLA Model 3 Long Range AWD

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6mlkljtpOjE3MDUwMTU7czoxOjI3ltpOjMyMDA7czoxOjIjltzOjA7czoxOjIjltzOjQwOijI2M2MxNzhk
En begagnatartikel om Model 3 blir automatiskt en bok – uppdateringar sker varje månad! Fast nu 2021 kan man tala om ett facelift med bland annat svarta lister och dörrhandtag, värmepump och längre räckvidd.

STRATEGI A better routeplanner konsulterades där jag förutom förmodade temperaturer och väder (från SMHI) också lade in två rutter vid avresan: Alla laddstationer – respektive bara Tesla Supercharger. Bägge alternativen innebar två laddstopp, men på helt olika platser. Ionity i Mantorp och Mariestad alternativt Teslaladdarna i Ödeshög och Arboga. I mål skiljde det endast tolv minuter till Ionitys fördel.

Men vore det inte tråkigt att inte försöka bevisa att Teslaladdarna räcker? Lägg därtill att minsta strul vid Ionity (det har ju hänt förr ...) kan vända på steken. Likaså det faktum att Teslan ännu inte kan förbereda batteriet för snabbbladning för annat än sina egna laddare. Något som Tesla säger ska kunna kapa laddtiden med upp till 30 procent, och nu var det kallt.

I bilens navigator kan man inte lägga in delmål. Det kan man däremot göra i reseplaneraren på Teslas hemsida. Den sade exakt detsamma som ABRP. Saken klar!

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMTc7c2oxOjI3JltpOjMyMDA7c2oxOjI0JltpOjMyMDA7c2oxOjIjJltpOjA7c2oxOjIzJltpOjA7c2oxOjIrljtzOjQwOilyMzIlYzk0OWF

1. Här rakt i blickfånget skulle man kunna placera några mätare ... Skämt åsido vänjer man sig med var man ska titta, men visst tusan är det svårare att uppfatta en plötsligt blinkande antispinnlampa där borta på skärmen. Och head up-display saknas.
2. Scrollhjulen i ratten är i metall sedan facelift och med dem sköter du allt ifrån inställning av ratt- och backspegelposition till farthållarens hastighet.
3. Facelift innebär att din mobil laddas induktivt här (två platser) eller via två USB-C-portar i den nydesignade och enligt oss kvalitetshöjda mittkonsolen.
4. För så gamla mobiler som undertecknads finns USB-A-port här.

TEKNIKEN Till mitt förfogande står en Model 3 Long Range AWD av senaste snitt. Asynkronmotor fram och synkronmotor bak för att garantera både suverän gasrespons och effektivitet. Ansiktslyftningen syns exteriot på att de kromade handtagen och listerna nu är svarta (gick att beställa redan tidigare) samt på nydesignade fälgar.

Riktigt passande för mig är att en värmepump hittat in från Model Y som ökar på räckvidden vintertid. Det har också det nu ännu mer välpackade batteriet gjort. För Long Range har WLTP-räckvidden ökat med två mil till fina 58 mil.

Maximal laddeffekt är 200 kW. Hela 250 kW om jag hade haft någon av Teslas nya V3-laddare längs vägen.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMTk7c2oxOjI3JltpOjMyMDA7c2oxOjI0JltpOjMyMDA7c2oxOjIjJltpOjA7c2oxOjIzJltpOjA7c2oxOjIrljtzOjQwOijjOWNjNjllM2M

En allt frusnare förare har ersatt värmepaketet med handskar och en jacka som pläd. Lite senare även mössa och halsduk i den sjugradiga kupén!

"TALA OM ATT DRA VINNARKORTET. ANSIKTSLYFT MED LÄNGRE RÄCKVIDD OCH ALLT. INGET KAN GÅ FEL. ELLER...?"

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMTk7c2oxOjI3JltpOjMyMDA7c2oxOjI0JltpOjMyMDA7c2oxOjIjJltpOjA7c2oxOjIzJltpOjA7c2oxOjIrljtzOjQwOijjOWNjNjllM2M

Genom att knappa in laddstationen förbereds batteriet vilket sparar laddtid.

RESAN Jag lägger in en väska med nödproviant, stänger elbakluckan (nytt på facelift) och lämnar Solna klockan 09.15 med gott självförtroende. Ja, det var en kvart senare än tänkt, men av någon anledning visade batteriet 96 procent när jag kom till garaget så det fick allt bli en upptoppning till 99. Behövde ändå montera en GoPro-kamera och hitta ett klassiskt USB-uttag (finns i handskfacket om man tar ur bilens egen sticka för "sentry mode" med mera).

Målet är Ödeshög och allt känns bra när jag glider ut genom Stockholm 3 km/h över skyltad hastighet för att ligga på rätt GPS-fart. Före Södertälje, i 100 km/h, får jag uppleva hur en av Teslas berömda "Phantom braking" känns. Alltså en automatisk, kort, men rätt hård bromsning HELT utan anledning. Ett infall som nog inte bara saboterat en uppkörning om man gjorde detta själv utan även sett till att man fått "lämpet" indraget. Det är vinterväglag och jag är glad att ingen låg bakom, kan jag säga.

Halvvägs till Ödeshög känner jag ett visst kallras. Hm, det fortsätter ... fungerar värmen? Jag testar att stänga av klimatanläggningen. Det är ju ingen skillnad! Sätter på den igen. Stänger av. Den vaknar inte.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMTk7c2oxOjI3JltpOjMyMDA7c2oxOjI0JltpOjMyMDA7c2oxOjIjJltpOjA7c2oxOjIzJltpOjA7c2oxOjIrljtzOjQwOijhZWVlMzVlND

Nöjd förare med fungerande värme i ny bil (!) förevisar tillfället utanför Elite Stora Hotellet i Jönköping.

Fram till Nyköping blir det sämre väglag, men Teslan är stabil på sina Hakkapeliitta R3 så jag håller avsedd fart. Men av John Eriksson har jag fått en varning om att det är halt som tusan efter Nyköping och – det visar sig stämma bra – här blir det till att ta det lugnt ett tag.

Fast värre är att det blir kallare och kallare i bilen. Det går bra i början, för jag sträcker mig efter jackan och tar på mig handskar. Men 14 grader blir tolv och nio och jag ringer till Tesla för kylan kommer göra det omöjligt att fortsätta.

Med sju grader i kupén tar jag mig dock till mitt första stopp i Ödeshög. Kopplar in, laddar, krispratar, äter och tar emot en ny bil och två timmar och 25 minuter senare är jag iväg igen. Jag har mätt tiden till att bil ett blev lika fulladdad som bil två är så resan fortsätter ganska rättvist ändå, tippar jag.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMjY7czoxOjI3JjtpOjMyMDA7czoxOjI0JjtpOjMyMDA7czoxOjI3JjtpOjA7czoxOjIzJjtpOjA7czoxOjIrljtzOjQwOjIyZlxMGZmZWVudmumsat och färdigladdat på Teslastationen i Arboga. Supercharger-nätverket är förträffligt och bilens clou.

Bilen hittar perfekt till våra utsatta mål. Det som drar ner snittfarten är: plogbil i vägen utanför Norrköping, kisspaus i Skövde, rusningsköer i Skövde, kö utanför Mariestad (tänk om V3-laddaren varit klar där förresten, då ni) och att jag hämtar en burgare (elva minuter) som jag inte riktigt hinner få i mig på de elva minuter (+6) som laddningen i Arboga egentligen tar.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwMjY7czoxOjI3JjtpOjMyMDA7czoxOjI0JjtpOjMyMDA7czoxOjI3JjtpOjA7czoxOjIzJjtpOjA7czoxOjIrljtzOjQwOjIyZlxMGZmZWVudrutetorkarna och framför allt deras komplett odugliga regnsensor var en källa till irritation hela resan. Mycket pekande på skärmen blev det.

Starttiden och bilbytet i Ödeshög gör att jag kommer ikapp Alrik i Zoe utanför Köping vid 20-tiden. Då visar det sig plötsligt ha hunnit bli riktigt halt när vi båda får problem med greppet. På närmast plan mark lyckas farthållaren dra loss bakdäckens grepp i Tesla och jag är glad att jag har reaktionerna i behåll och hinner styra emot! Vi får göra som övriga, gå ner i 70 km/h på motorvägen och sedan bara höja till 90 fram till Stockholm. Där tappar vi en del mot tidigare ekipage.

PROBLEM Havererad värme*. För övrigt inget annat än att regnsensorn är så dålig att man tvingas köra manuellt. Vilket kräver att man tar blicken från vägen.

SLUTSATS Frågetecken för kvaliteten finns det alltså. Men smidigheten med rubbet som har med laddning att göra, även pris, gör att man är beredd att förlåta allt vid långfärder som denna.

Mikael Johnsson

STRUL MED VÄRMEN I TESLAN/Tesla kommenterar

Värmesystemet i vår testbil fungerade inte under racet. Som tur var kunde Tesla fixa fram en ersättningsbil längs vägen. Så här svarar Maria Lantz, pressansvarig för Tesla i Sverige, om de problem vi hade:

Vet ni varför värmen försvann?

Vi beklagar att detta inträffade. En firmware-uppdatering hade avbrutits när den laddades ner över wifi, vilket orsakade felaktig spänning i värmesystemet.

Varför gick det inte att göra en over the air-update (OTA)?

Uppkopplingen i alla Teslas modeller innebär att Service kan ställa diagnoser på omkring 90 procent av serviceåtgärderna på distans och fastställa hur det ska åtgärdas. I många fall kan bilen åtgärdas genom en trådlös uppdatering. Det här fallet hade dock krävt att en av Teslas mobila servicetekniker, som kan utföra upp till 80 procent av alla reparationer utanför servicecentret, hade åkt till bilen.

Nu när ingen servicetekniker fanns ledig i närheten ordnade ni snabbt en ny bil så att vi kunde fortsätta tävlingen. Tack! Men hur hade ni hjälpt en vanlig kund som råkat ut för samma fel?

Om Mobile Service finns i området och är ledig kan en tekniker komma till bilen och åtgärda på plats. Alternativet är Assistansservice, som ingår i Teslas nybilsgaranti under fyra år. De tillhandahåller omedelbar vägassistans, dygnet runt, 365 dagar om året.

VW ID.3 58 kWh

1

ID.3 har en design som får åsikterna att gå isär. Många uppskattar det futuristiska, andra tycker det ser hemskt ut.

STRATEGI Efter lite studerande av A better routeplanner såg det ut som att en trestoppsstrategi skulle vara möjlig. Det hade det säkert varit också om jag inte valt att köra med farthållaren på hastighetsgränsen. Jag har inte tålamod nog att sitta och ruttna i snigelfart. Dessutom hävdade webbplatsen att jag skulle sitta över en halvtimme på en trött 50 kW-laddare.

Nej tack, jag valde att satsa på att ta det 40 minuter långa lunchstoppet på Ionity i Mantorp för att sedan ladda i Mariestad och Örebro, även det är Ionity 350 kW-laddare.

I efterhand inser jag att Mantorp till Mariestad utan något laddstopp var en väl optimistisk tanke. Visst, hade jag laddat nära fullt vid första pausen kanske det hade gått men i och med att laddeffekten faller i takt med att procenten ökar var det inte bra att sitta kvar vid den lagom trista vägkrogen. Istället fick det bli ett nödstopp vid Ionity i Gränna och det tackar jag för. Den utsikten hade det varit tråkigt att missa.

2

1. Instrumentklustret är simpelt men tydligt. Det är fiffigt att skärmen är monterad på rattstången så att ratten aldrig döljer någon information.
2. Vi har tidigare påpekat hur dåligt VW:s nya infotainment är. Efter ytterligare 75 mil med bilen är man inte bättre vän med systemet.
3. Bra mugghållare och rejäla förvaringsfack är skönt på långfärd. Kanske kunde mittkonsolen vara högre för att göra det lättare att nå kaffet och godiset.
4. Inställbart armstöd som går att fälla upp finns på både förar- och passagerarstolen. En mycket trevlig detalj som få bilar har, vilket är synd.

TEKNIKEN De 58 kWh som står med i namnet är faktiskt nettokapaciteten för batteriet, de flesta andra tillverkare gillar att skryta med den högre bruttosiffran som i ID.3:s fall ligger på 62 kWh.

Ombordladdaren är på 11 kW och vid DC-laddning kan tysken svälja 100 kW. Väljer man det större batteriet på 77 kWh, höjs gränsen till 125 kW. Batteriet har en värme/kylkrets men såvitt Volkswagen vet används den inte för att optimera temperaturen inför laddning. Det betyder med största sannolikhet att bilen inte håller på med sådant. Värmning och kylning är istället till för att maximera batterikapaciteten vid drift.

Likt många nya elbilar driver ID.3 på bakhjulen. Det fick jag känna på under resans gång. Vid något oförsiktig acceleration på de snöiga vintervägarna dansade bakändan ut lite och ESP gick in. Det skedde mer än en gång då farthållaren inte har koll på vädret.

3

Att vädret var ruggigt syns på Folkvagnens bak. Utsikten vid Ionity Gränna var desto bättre.

"MEN DET VAR EN LITEN DETALJ SOM STRULADE OCH DET VAR TUR FÖR ANNARS HADE DET NOG GÅTT ÅT PIPSVÄNGEN."

4

Första laddstoppet blev i Mantorp. Då passade tyvärr den obligatoriska 40-minuterslunchen bra. Vägkrogen där är ingen personlig favorit.

RESAN Det blev alltså fyra laddstopp men det fanns en förhoppning om att kunna nå runt utan nödladdningen i Gränna. Den tron späddes på av att snitfförbrukningen var klart lägre än vad jag förväntat mig. Det var först när jag närmade mig Mantorp som bilen klev över 20 kWh/100 km.

Efter lunchen visade skärmen på Ionityladdaren relativt låga 40 kW. Jag tänkte och hoppades att jag skulle kunna få bättre tempo i laddningen om jag lämnade platsen och laddade de sista kilometrarna som krävdes i Gränna. Den genomsnittliga laddeffekten i Gränna blev 39 kW och då tappade jag dessutom tid på att köra av motorvägen.

Men vårt senaste laddtest tyder på att laddeffekten i ID.3 faller snabbt runt 80 procent. Efter 41 minuters laddning i Mantorp och en kvart i Gränna bar det av mot Jönköping, Skövde och tredje laddningen i Mariestad.

Den delen av resan var väldigt händelselös. ID.3 är en kompetent långfärdsvagn med fin fjädring och bra ljudkomfort. Stolarna med massage som ingår i 1st Edition sitter man bekvämt i. Men det var en liten detalj som strulade och det var tur för annars hade det kunnat gå åt pipsvängen.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNDQ7c2oxOjI3JltpOjMyMDA7c2oxOjI0JltpOjMyMDA7c2oxOjIjJltpOjA7c2oxOjIzJltpOjA7c2oxOjIjrlJtzOjQwOjIiNjE5OWM3N

Yngst på redaktionen men ändå sämst på selfies? Ionity i Mariestad blev det tredje laddstoppet och det enda där det strulade, som tur var...

PROBLEM När jag gled in till laddaren i Mariestad sade bilen att det var 110 kilometer till laddstoppet i Örebro. Vid det här laget hade allt funkade smidigt och det gjorde mig överambitiös. Det räcker väl med tio kilometers marginal?

När räckvidden stod på 120 kilometer drog jag ur laddsladden för att bränna vidare men såg då att navigationen visade att det var 135 kilometer till målet. Vad i allsin dar? Jag startade laddningen igen och började leta efter felet. Tydligt var navigationen inställd på Alingsås.

Jag hade ingen aning om hur det hade gått till men med tanke på hur många mjukvaruproblem vi har haft tidigare i ID.3 var det lätt att skylla på det. Även om det mycket väl kunde ha varit mitt fel, men i sådant fall lägger jag skulden på infotainmentsystemet som inte var speciellt användarvänligt.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNDY7c2oxOjI3JltpOjMyMDA7c2oxOjI0JltpOjMyMDA7c2oxOjIjJltpOjA7c2oxOjIzJltpOjA7c2oxOjIjrlJtzOjQwOjIiNjE5OWM0Zl

Hemma igen samtidigt som morgontidningen. Nej, så illa gick det inte men klockan hann bli en del.

Hur som helst hann jag få i 13 kilometer innan jag drog vidare. Vilket jag kunde skatta mig lycklig för, jag nådde nämligen laddstolparna i Örebro med ynka åtta kilometers marginal. De flesta elbilar dör inte tvärt vid noll kilometers räckvidd så det hade möjligen funkade ändå, men jag är glad för att jag slapp testa.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwN

ID.3 visar tydligt att man är på väg mot en Ionityladdare. Ändå frågar bilen om man vill lägga till ett laddstopp när elen börjar ta slut.

Efter den episoden var allt som vanligt igen. Inget händelserikt hände på resan från Mariestad till laddaren och svampen i Örebro. Därifrån till målgång var det bara vädret som inte var fördelaktigt. Det snöade friskt och för att slippa bredstall på E18 sänkte jag hastigheten något.

SLUTSATS Sammanlagt laddade jag i två timmar. På en tur om 75 mil måste det ändå anses bra. Ska man köra så långt på en dag borde man ta åtminstone en timmes paus bara för att vara säker på att inte somna bakom ratten. Och många hade nog tagit en längre lunch än de 40 minuter vi hade bestämt och då hade laddstoppet i Gränna kunnat undvikas. ID.3 funkar förvånansvärt bra på längre resor.

Elias Medelberg

VOLVO XC40 P8 Recharge

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNDg7c2oxOjI3JltpOjMyMDA7c2oxOjI0JltpOjMyMDA7c2oxOjIjJltpOjA7c2oxOjIzJltpOjA7c2oxOjIjrlJtzOjQwOjIiNjE5OWMmI3Zl

XC40 P8 Recharges formspråk är inte det mest aerodynamiska vilket för tankarna till containerären med 700- och 900-serien. Förbrukningen blir därefter. Komforten är däremot mer än tillräcklig för längre resor.

STRATEGI Med Volvo XC40 P8:s höga energiförbrukning (se [ams 02/2021 \(https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/biltester/20210113/tre-elbilar-forbrukning-och-laddning/\)](https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/biltester/20210113/tre-elbilar-forbrukning-och-laddning/)) i tankarna känns det viktigt att planera med en viss felmarginal. En första koll i A better routeplanner-appen visar dock att tre laddstopp ska räcka. Det låter för bra för att vara sant.

Efter att ha angett en mer realistisk förbrukningssiffra och rätt väderförhållanden ändras stoppen till fyra: Linköping, Gränna, Örebro och Enköping. För att nå de knappt 20 mil till Fortumladdaren i Linköping behöver jag hålla en maxhastighet på 100 km/h, enligt appen. Sedan ska det däremot gå att hålla fartbegränsningen.

Då det tidigare varit en del strul med betalningsappar när jag ryckt in i testlaget har jag Plugsurfingbrickan (som XC40 P8-köpare också får med bilen) i högsta hugg. Att snabbt kunna starta samtliga laddstolpar längs ruten får vara värt prispåslaget.

//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNDk7czoxOjI3ljtpOjMyMDA7czoxOjIjtpOjMyMDA7czoxOjIjtpOjA7czoxOjIjzljtpOjA7czoxOjIjrljtzOjQwOiI5Mjk4ZDNhNj

1. Färddatort anger inte någon (ungefärlig) räckviddssiffra förrän batteriernas laddning sjunker under 25 procent. Det gör det knepigt att bedöma färdutsikterna löpande ...
2. ... utan att ta till den inbyggda navigationen som däremot har full koll på hur många procent bilen kommer ha kvar när den kommer fram baserat på den aktuella förbrukningen.
3. Förvaringsfacket fram är rymligt. Här finns den trådlösa mobiladdningen om man valt till den för 1 900 kr.
4. Den lilla "soptunnan" med fjädrat lock framför armstödet är smidig på långfärd då det kan bli ett och annat bananskal.

TEKNIKEN Drivlinan i XC40 är i princip identisk med den i det något mer aerodynamiska (och billigare!) syskonet Polestar

2. Testbilen har dock ett för vinterbilisten mycket intressant tillval som Polestarköparna inte kan få: en elektrisk värmepump (6 900 kr) som gör den något mer energisnål så här års.

Batteripaketet på 78 kWh fyller ut golvet och har en nettokapacitet på 75 kWh. Vid DC-laddning ska maxeffekten vara 150 kW precis som i Audi e-tron, men tidigare test i femgradigt väder har visat att det snarare är 120 kW. Det går inte att förstå bilen att förvärma batterierna till ideala 25–40 °C. Den funktionen ska komma senare, meddelar Volvo.

RESAN Som andra bil rullar Volvon ut ur redaktionsgaraget. Med mig har jag andrefotograf Daniel Bramme som ska hoppa mellan resten av ekipagen under dagen.

Allt rullar på fint ut mot Södertälje. Åkkomforten är god i XC40 P8 och ska visa sig vara mer än tillräcklig under dagen. Eftersom det är första gången jag kör den testar jag att ömsom köra med och utan farthållare. Den vinner till slut av komfortskäl.

//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNTA7czoxOjI3ljtpOjMyMDA7czoxOjIjtpOjMyMDA7czoxOjIjzljtpOjA7czoxOjIjrljtzOjQwOiIyN2QwMjUzYj

Järnspikar! Elias körde ikapp med ID.3 redan i Mantorp. Lunchsällskapet var dock uppskattat.

"VOLVON ÄR MÄRKESTYPISKT UNDERSTYRD OCH LÄTTHANTERLIG. VID NÅGRA TILLFÄLLEN VILL BAKVAGNEN UT I NÅGON KORSNING. DET SÄTTER DOCK ANTISLADDSYSTEMET SNABBT STOPP FÖR."

//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNT

En hoppfull grön elbilist vid det första delmålet. Kunde jag undvika att bli omkörd av fler trots allt?

Förbrukningen klättrar i takt med att hastighetsgränsen höjs. Väl uppe i 100 km/h drar det dock inte iväg lika fort som väntat och när Linköping närmar sig tar jag beslutet att istället göra som den inbyggda Googlenavigationen föreslår. Vi laddar i Mantorp istället.

Bara några minuter efter att XC40:n pluggats in i Ionityladdaren hinner Elias ikapp med sin tyskvagn. Lunchstoppet blir trevligt men lite onödigt långt – 50 minuter. Väl i bilen igen får jag pilla med naven igen. Med 85 procent laddat är det inte längre optimalt att göra ett stopp i Gränna. Istället ska det duga att ladda efter Jönköping på en 50 kW Beeladdare i Tidaholm.

Motorväg byts mot landsväg efter Jönköping vilket sänker farten något. Förbrukningen tycks vid det här laget ha nått en plåtå på 27 kWh/100 km. Det håller i sig hela vägen till Mariestad trots snöigt väglag. Det är bitvis riktigt halt, men Volvon är märkestypiskt understyrd och lätthanterlig. Vid några tillfällen vill bakvagnen ut i någon korsning. Det sätter dock antisladdsystemet snabbt stopp för. På motorvägen planerar jag däremot alla filbyten i god tid och undviker häftiga ratt rörelser. Grundläggande saker kanske, och resan fortsätter händelseöst.

//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNTI7czoxOjI3ljtpOjMyMDA7czoxOjIjtpOjMyMDA7czoxOjIjzljtpOjA7czoxOjIjrljtzOjQwOiI2NjhhMzRhMz

I Skövde blev det (långsam) racing på riktigt, med bitvis snorhalt väglag. En smitväg visade sig dock vara en omväg och tyskarna behöll ledningen.

Efter att ha hunnit ikapp dem i Skövde har jag hela tiden VW:n och Audin i skottgluggen. I Mariestad hinner även Porschen ikapp och jag lyckas endast med nöd och näppe ladda klart före den. Jag inser att racet är förlorat, men beslutar mig ändå för att lägga på ett kol.

Mörkret är kompakt när jag rullar ut från Örebro och snön yr. Medtrafikanterna kör långsamt i den mindre snöiga högerfilen. Det blir ett otal omkörningar i den snömoddiga vänsterfilen och förbrukningen sticker iväg rejält. Det känns ensamt när jag stannar till i Enköping för en sista laddning och middag. Väl framme vid redaktionsgaraget klockan 20.08 konstaterar jag att endast Renaulten fattas.

PROBLEM Laddstoppet i Tidaholm höll på att gå åt skogen när Plugsurfingbrickan först inte togs emot. Som tur var kunde jag lösa det med Beeappen som jag hade missat att använda tidigare. Notan blev därför noll kronor. I Örebro tog det däremot tre försök innan Ionitystolpen och Volvon accepterade varandra.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNTM7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI1IjtpOjQwOiIxNjA2MGVIO1

Lämnad i fartdammet. Ett sista laddstopp med middag (en hääärlig mackkorv) i snöyriga Enköping innan det bar av mot Stockholm igen.

Navigationen funkade bra över lag, men eftersom det var bökigt att ange flera resmål med laddstopp emellan fick jag lägga in dem vartefter. Onödigt krångligt. Det speglar dock inte hur de flesta reser på semestern och hade jag hållit mig till ABRP-planeringen hade resan säkert gått lite fortare.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNTM7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI1IjtpOjQwOiIxNjA2MGVIO1

Framme vid redaktionsgaraget igen efter en lång arbetsdag. Seger? Knappast, alla utom en hann före.

SLUTSATS Volvo XC40 P8 är en bekväm vagn som tyvärr är alldeles för törstig för att göra sig särskilt bra på långfärder. Att jag inte följde ABRP:s planering lär ha kostat mig en del tid, men även då hade jag som bäst tagit hem en fjärdeplats bakom den klart billigare Kian.

Volvo har dock sagt att märkets kommande elbilar ska få en mer aerodynamisk formgivning för att få ner förbrukningen. Jag håller tummarna.

Wiggo Björck

SÅ HAR VI KÖRT

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNTU7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI1IjtpOjQwOiIxNzYzOTRrZ

Vi ville ge oss själva och elbilarna en ordentlig utmaning. Att bara köra till en avlägsen destination brukar sällan vara svårt, men där elbilar kan få problem är när man har en rutt med ett eller flera delmål längs vägen. Planeringen blir då mer avancerad för att räckvidden ska klara sig till alla platserna och inte bara till en.

Med start och mål vid vårt kontor i Solna satte det navigationssystemen i bilarna på prov. Vår ambition var att åka en lång dagstur i en del av Sverige där det finns rimligt med snabbbladdare för att bilarna ska kunna visa sin potential. Därför bestämde vi oss för att köra en slinga med delmål i Jönköping, Skövde och Örebro, vilket ska vara nära nog 75 mil.

Vi lottade ut bilarna bland skribenterna för att man inte skulle kunna paxa en favorit. Sedan var det upp till var och en av oss att på egen hand sköta planering och göra en så bra strategi som möjligt. Vi startade med fulladdade bilar från redaktionens varmgarage där bilarna fått stå över natten.

De förhållningsregler vi satte upp var följande: Vi fick som mest hålla skyltad hastighet enligt GPS, men det var tillåtet att köra långsammare om man trodde att det var lönsamt för totaltiden. Klimatanläggningarna var alla inställda på 21 grader och automatisk reglering. Ett laddstopp längs vägen var tvunget att innehålla en 40 minuter lång lunchpaus. Det övergripande målet var att köra rutten så snabbt och effektivt som möjligt.

För att inte konkurrera internt om laddstolparna längs vägen använde vi jaktstart med 20 minuter mellan bilarna.

Temperaturen startade på några minusgrader och ökade till omkring nollan mot slutet. Dagen före var det snöstorm. När vi körde var vägarna för det mesta plogade, vissa tävlande fastnade bakom plogbilar korta sträckor, men det låg snö kvar i mer eller mindre omfattning. Delar av sträckan var extremt hala.

LADDLÖSNINGAR

Audi, Porsche, Kia och VW laddade alla uteslutande hos nätverket Ionity. Tesla höll sig till företagets egna Superchargers. Volvo kombinerade Ionity med ett enstaka stopp hos en Beeladdare. Renault stannade vid diverse 50 kW-stolpar och var även tvungen att besöka ett par långsammare AC-laddare.

Plugsurfing

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6Imkljtp

De flesta av chaufförerna använde en app eller RFID-taggen från företaget Plugsurfing för att få igång laddningen och sköta betalningen. Det är ett enkelt och smidigt sätt att få tillgång till ett stort antal laddstolpar från flera olika nätverk utan att behöva vara registrerad med konto hos vart och ett av dem. Kostnaden blir högre än att betala direkt till de aktuella leverantörerna man laddar hos. Plugsurfing tjänar nämligen pengar genom att de skär emellan och tar ut högre priser. Det man betalar för är enkelheten att kunna göra allt med samma konto.

e-tron Charging Service och Porsche Charging Service

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6Imkljtp

Både Audi och Porsche har sina egna e-tron Charging Service respektive Porsche Charging Service. Med ett kort och konto får man då likt Plugsurfing tillgång många olika laddnätverk. Här i Sverige kan man i nuläget använda Audis och Porsches tjänster hos Ionity, Bee och Eon. I Porsches bilar från och med modellår 2021 räcker det dessutom med att bara koppla in kabeln i bilen så sköter den kommunikationen kring betalningen med laddstolpen helt automatiskt.

LADDSTOPPEN OCH MÅLGÅNG I DETALJ

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjE7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIjMzc7NjFINDk:

Audi e-tron är duktig på att ladda länge med hög effekt. Att vi dragit av fem minuter på tiden beror på ett förarmissstag där skribenten missade en avfart och var tvungen att köra tre kilometer innan han kunde vända tillbaka.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjM7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIjNm50GjIN'

Vid laddstoppet i Gränna var Kia tvungen att byta stolpe två gånger och ringa kundtjänsten för att få hjälp. Därför har vi dragit av tolv minuter från den totala tiden.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjQ7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIjMzhkZDQ2M'

Även Porsche Taycan hade problem med laddarna i Gränna. Det medförde avdrag på 19 minuter. Men föraren missade att lunchladda vid ett tillfälle i minst 40 minuter. Därför har vi lagt på åtta minuter på laddtiden för att kompensera.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjU7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIi4ZmM1ZGZhZ'

Renault hade två misslyckade laddförsök i Norrköping, varför vi har dragit av 15 minuter från den totala tiden på bilen. Lång laddtid förlänger resan kraftigt.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjY7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIi0NWY4YzAyOC'

Vi började med en röd Tesla men kom i mål med en blå. Fel på värmeanläggningen ledde till att vi fick en ersättningsbil längs vägen. Vi har räknat av och kompenserat för strulet i körtiden och laddtiden, men siffrorna är en uppskattning och är inte lika tillförlitliga som om vi inte haft problem med bilen.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjc7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIi1YTC5Mjk0Mzc:

Med det stora batteriet på 77 kWh tror vi att VW ID.3 skulle vara en väldigt kompetent elbil för långresa. Förbrukningen är hygglig men snittladdeffekten kunde ha varit högre.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjg7czoxOjI3IjtpOjMyMDA7czoxOjI0IjtpOjMyMDA7czoxOjI1IjtpOjA7czoxOjI2IjtpOjA7czoxOjI3IjtpOjQwOjIjNWNmZjI3NC'

Volvo XC40 har lika hög maximal laddeffekt som Audi (150 kW), men är aldrig i närheten av att ladda snabbt i snitt. Det gör laddstoppen längre.

TESTFAKTA

Audi e-tron Sportback 55 quattro

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNjk7cz

Grundpris: 919 400:-

Batteri: 95 kWh (brutto)

Räckvidd, WLTP: 446 km

Maximal laddeffekt: 150 kW

Kia e-Niro

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNzA7c

Grundpris: 481 900:-

Batteri: 64 kWh (netto)

Räckvidd, WLTP: 455 km

Maximal laddeffekt: 75 kW

Porsche Taycan 4S Performance Battery Plus

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNzE7c

Grundpris: 1 170 000:-

Batteri: 93 kWh (brutto)

Räckvidd, WLTP: 463 km

Maximal laddeffekt: 270 kW

Renault Zoe R135

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNzI7cz

Grundpris: 366 900:-

Batteri: 52 kWh (netto)

Räckvidd, WLTP: 385 km

Maximal laddeffekt: 50 kW

Tesla Model 3 Long Range AWD

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNzI7cz

Grundpris: 659 080:-

Batteri: 82 kWh (brutto)

Räckvidd, WLTP: 580 km

Maximal laddeffekt: 250 kW

VW ID.3 58 kWh

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNzI7cz

Grundpris: 434 000:-

Batteri: 58 kWh (netto)

Räckvidd, WLTP: 420 km

Maximal laddeffekt: 100 kW

Volvo XC40 P8 Recharge

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNzI7cz

Grundpris: 699 000:-

Batteri: 78 kWh (brutto)

Räckvidd, WLTP: 400 km

Maximal laddeffekt: 150 kW

HUR FUNGERAR DET ATT KÖRA ELBIL PÅ LÅNGRESA?

ALRIK SÖDERLIND, chefredaktör

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUwNzI7cz

Stadsbilar med långsam laddning utan väpump, som Renault Zoe, är på ren svenska skit på långresa. Sedan är B-laget av laddningsstationer (nu talar vi inte om Ionity och Tesla) en mindre skräckupplevelse. De är ofta trasiga, har oftast bara en laddplats, är dyra och långsamma. Ska du ofta köra långt, välj din elbil med omsorg.

JOHN ARGELANDER, redaktionschef

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjlt

Min resa var relativt problemfri. Lite småstrul här och där, men inga stora grejer. Däremot ska man verkligen göra sin research om man funderar på att köpa en elbil och köra långt. Jag valde det dyraste laddningsalternativet (Ionity + Plugsurfing) och hade en bränslekostnad på 13,50 kr/mil. För de pengarna hade jag kunnat köra en bil med bensin-V8 istället...

PATRIK LUNDIN, reporter

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjlt

Hur bra som helst. Man stannar för laddning då och då när man ändå behöver en bensträckare. Inga konstigheter. Oftast är det så enkelt. Men jag anser att snabbaddningsnätverken fortfarande är för sköra, bortsett från Teslas Superchargers. Det är inte bilarna som är elbilskedjans svagaste länk. Fler laddare som ger 150 kW och har kortbetalning är vad vi behöver.

MIKAEL JOHANSSON, testchef

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjlt

Om den heter Tesla Model 3 Long Range funkar det helt okej (i södra halvan av Sverige). När jag körde en tidig Model X för en massa år sedan upplevde jag att resan blev lite väl upp-hackad då den drog mer och gick kortare. Men en 3:a Long Range verkar ligga nära mina egna återkommande behov av energipåfyllningar. Teslas allt tätare nätverk gör skillnad.

VAD HÄNDER OM MAN ÖKAR FARTEN? OCH OM VI I STÄLLET KÖRT PÅ SOMMAREN?

VI UNDERSÖKER MED HJÄLP AV NAVIGERINGSTJÄNSTEN A BETTER ROUTE PLANNER

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjlt

Navigatorstjänsten A better routeplanner hjälpte oss alla att lägga en bra plan i detta test. Den har snabbt seglat upp som en av favoriterna vad gäller ruttplanerare och kan snart skryta med nästan 28 miljoner planerade rutter av användarna. Eftersom den jobbar med så många parametrar kan man enkelt jämföra hur bilarna skulle reagera om vi exempelvis körde lite fortare. Eller om det vore sommar istället. Man kan se hur de hade stått sig mot andra elbilar om dessa också varit med.

Observera att det handlar om ungefärliga värden. Sidan/appen tar hänsyn till genomsnittlig temperatur och trafiksituation just när du slår in resan. Därför kan man få något olika värden för exempelvis totaltid om man planerar samma resa igen med några timmars eller dagars mellanrum. Ja, det kan faktiskt bli fråga om en ganska annorlunda rutt med helt nya förslag på laddstopp.

Tjänsten kan också ta hänsyn till väder och trafik i realtid – men kräver då att man betalar för Premiumkonto. Att själv ändra exempelvis temperatur, vindförhållande, vägslag, och hastighetslydnad (!) är däremot gratis.

Alla värden på dessa fyra sidor är hämtade från ABRP.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjlt6lmlkljtpOjE3MDUwOTY7czoxOjJ3ljpOjMyMDA7czoxOjJoljtpOjMyMDA7czoxOjJljpOjA7czoxOjJljpOjQwOjJhMTA5Mjk3Nl

Här syns tydligt vilka elbilar som är tidsmässigt effektivast att åka på långresa med – och vilka som inte är det. Skillnaden mellan att ladda Tesla på bara Tesla Supercharger eller att nyttja nätverket krympte från 51 till 12 minuter när det närmade sig start. Denna jämförelse gjordes ett par dagar innan start och gäller för stunden. Klockslag och trafik påverkar. Som synes såg matchen tuff ut för Renault Zoe redan från början. Röda prickar markerar de bilar som dessutom körts av ams testlag på riktigt.

Vad hände med Tesla? Den överraskar genom att hamna ganska dåligt till, ungefär mitt i resultatlistan. Men det var kanske ingen överraskning att det var fel på testbilen, det är långt från första gången vi har varit med om det. Tack vare en ersättningsbil längs vägen slapp vi bryta helt, men det saboterade ändå möjligheten till helt rättvisande siffror för Model 3.

Vi har gjort vad vi har kunnat för att kompensera och räkna bort helt uppenbara förseningar som beror på strulet med bilen. Dess styrkor är dock att den har en imponerande låg förbrukning och att laddnätverket med förmånliga priser (tills man plötsligt, efter vårt test, bestämde sig för att höja taxan per kWh den 2 februari) ger en låg milkostnad.

Varför vinner då Audi e-tron? Den har flera styrkor: Ruttplaneringen i mobilappen där man kan lägga in delmål längs vägen gör förberedelserna väldigt enkla och snabba. E-tron är därtill utomordentligt duktig på att ladda med hög effekt väldigt länge och långt upp i batteriets fyllnadsgrad. Det gör stor skillnad vid laddstolparna och för den totala tidsåtgången.

Vi lyckades dessutom köra bilen med klart lägre förbrukning än beräknat, vilket gjorde att vi kunde trimma bort två laddstopp och därmed spara tid.

Lärdomarna från vår utflykt visar att det är viktigt med låg förbrukning, men en hög laddförmåga är det som verkligen ger utslag. Jämför Audi och Volvo, det skiljer mer än en timme i total laddtid.

Den moraliska segern bör emellertid främst gå till Kia e-Niro och även VW ID.3. Det är nämligen ingen jättstor marginal upp till de mycket dyrare Audi och Porsche i mål – de visar helt enkelt att man inte behöver ha superdyra modeller för att det ska fungera bra att köra långt med elbil.

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6ImkljtpOjE3MDUxMDM7czoxOjI3ljpOjMyMDA7czoxOjI3ljpOjMyMDA7czoxOjI3ljpOjA7czoxOjI3ljpOjA7czoxOjI3ljpOjQwOjIjYTY5MTRjN2

HUR FUNGERAR DET ATT KÖRA ELBIL PÅ LÅNGRESA?

JOHN ERIKSSON, testredaktör

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6

Med rätt bil har förutsättningarna blivit så bra att det är ganska lätt. Ionitynätverket underlättar mycket. Har man sedan en bil som är duktig på att ladda snabbt och kan göra hela ruttplaneringen åt en, som Audi e-tron, då är trösklarna till att köra elbil plötsligt låga.

Men visst behöver det fortfarande hända mycket när det gäller utbyggnaden av laddinfrastrukturen för att elbilen ska fungera för majoriteten. Audi har gjort många saker rätt för att göra livet med en elektrisk vagn så lätt som möjligt. Andra tillverkare, bland annat Volvo, kan lära sig en hel del av dem. Att e-tron dessutom är synnerligen bekväm gör inte saken sämre.

WIGGO BJÖRCK, reporter

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6

Att åka långt i Volvon gick ändå helt okej måste jag säga. Komforten har jag redan tagit upp i plusspalten, även om jag nog hellre sitter i de dyrare (och mindre trista) vagnarna från Porsche och Audi. XC40 är också rymlig och lättlastad. Men prislappen

hade verkligen kunnat vara bättre. Jag vill skylla det på att P8 är en konverterad förbränningsbil, men så sneglar jag på "billiga" Kia e-Niro som trots sitt påbrå är så bra. Jag vill tro att den lite mer aerodynamiska och billigare Polestar 2 funkar bättre på långfärd – trots att den saknar värmepump. Tesla får du dock för samma slant som P2:an. Ja tack till mer räckvidd och billigare laddning!

ELIAS MEDELBERG, reporter

(//d2ihp3fq52ho68.cloudfront.net/YTo2OntzOjI6

Det här med att köra elbil långt ska tydligen vara väldigt jobbigt. Jag har aldrig uppfattat det som något stort bekymmer, man behöver bara planera lite extra. Dock måste jag säga att jag är lätt överraskad över hur fint ID.3 tog sig an uppgiften. Två timmars laddning på 75 mil? Jag hade nog tagit runt en timmes matstopp och en halvtimmes fikapaus även om jag inte hade behövt ladda.

Att tappa 30 minuter med en totaltid på runt elva timmar är ju ingenting, men det gäller att det finns laddstolpar på rätt ställen. Komforten var också ett plus, jag kände mig inte alls speciellt sliten när allt var över. Jag gillar ID.3 lite mer nu. Den är vettig utan att vara dötrist.

TEST: 75 mil på en vinterdag med 7 elbilar



Av **John Eriksson** ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/?skribent=662](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/?skribent=662)) ams testlag /// FOTO: Peter Gunnars

Visa kommentarer (2)

Relaterade artiklar

Skånska elbilmärket Uniti i kris – en vecka från konkurs ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211206/skanska-elbilsmarket-uniti-i-kris-en-vecka-fran-konkurs/](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211206/skanska-elbilsmarket-uniti-i-kris-en-vecka-fran-konkurs/))

Porsche Vision Gran Turismo – förning om Porsches elsportbil ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211206/porsche-vision-gran-turismo-foraning-om-porsches-elsportbil/](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211206/porsche-vision-gran-turismo-foraning-om-porsches-elsportbil/))

Tesla Cybertruck görs om – får "crabwalk" ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211206/tesla-cybertruck-gors-om-far-rabwalk/](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211206/tesla-cybertruck-gors-om-far-rabwalk/))

PROV: NIO ES8 – bilförsäljning 2.0 ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/provkorningar/20211206/prov-nio-es8-illforsaljning-20/](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/provkorningar/20211206/prov-nio-es8-illforsaljning-20/))

Polestar 3 närmar sig – första bilden på den stora elsuven ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211202/polestar-3-forsta-riktiga-bilden-pa-den-stora-elsuven/](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20211202/polestar-3-forsta-riktiga-bilden-pa-den-stora-elsuven/))

PROV: Volvo XC60 T8 Recharge – Det sista superrycket! ([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/provkorningar/20211202/prov-volvo-xc60-t8-recharge-det-sista-superrycket/](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/provkorningar/20211202/prov-volvo-xc60-t8-recharge-det-sista-superrycket/))

Testchefen: Därför fick Teslan så dålig tid i 75-milstestet

([//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20210219/testchefen-darfor-fick-teslan-sa-dalig-tid-i-75-milstestet/](http://www.mestmotor.se/recharge/artiklar/nyheter/20210219/testchefen-darfor-fick-teslan-sa-dalig-tid-i-75-milstestet/))



Eftersnack: Auto, motor & sports elbilsrace

ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

([//www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20210310/eftersnack-auto-motor-sports-elbilsrace/](http://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20210310/eftersnack-auto-motor-sports-elbilsrace/))



75-milatestet med elbil 1.2



(//www.mestmotor.se/recharge/artiklar/artiklar/20210318/75-milatestet-med-elbil-12/)

Redaktionen tipsar:

Provkörning: Volvo V60 T8



Recharge // Kom i kontakt med oss

Följ oss

Få Recharge's nyhetsbrev

Miss a ingenting! Prenumerera på vårt nyhetsbrev.

Fyll i din e-postadress



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

Följ oss på Facebook
(https://www.facebook.com/recharge.se)

Följ oss på Twitter
(http://www.twitter.com/recharge_se)

Redaktionen

Redaktör: Wiggo Björck

Webbredaktör: Wiggo Björck

Ansvarig utgivare: Alrik Söderlind

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

Kontakt

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

Denna sajt drivs av Story House Egmont AB. Story House Egmont 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. Story House Egmont 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.storyhouseegmont.se (https://www.storyhouseegmont.se/).

Story House Egmont AB, Pyramidvägen 7, 16991 Solna, Tel: 08-692 01 00, Orgnr: 556046-9206

(https://www.storyhouseegmont.se/)

Villkor (//www.mestmotor.se/recharge/villkor/)