



Nya Ford GT
Amerikansk dröm med 647 hästkrafter!

FRAMTIDENS FORDON
SEAT SKA BYGGA BILLIGASTE ELBILEN

FÖRSTA TESTET

Volvo XC40 T5 Twin Engine • Mini Countryman Cooper S E All4 • Kia Niro Plug-In Hybrid

Teknikens Värld

XC40 LADDHYBRID

Så bra är Volvos billigaste laddhybrid

TEST



Mer läsning!

NYA AUDI RS 6 • INTERVJU:
NORBERT SINGER • TVR
GRANTURA • BEGAGNAT:
ALFA ROMEO GIULIA

PROVKÖRD



Uppdaterad Audi Q7
Mer körglädje, mer hybridisering, mer grill!

PROVKÖRD



Snabb Mini Clubman
John Cooper Works med 306 hk - snabbast någonsin!

TEST

Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Design • Kia Niro Plug-In Hybrid Advanced Plus2 • Mini Countryman Cooper S



Fulladd vanligt



ade för folk

I detta nummer
kör vi i Bohuslän!



Nya **Volvo XC40 T5 Twin Engine** möter populära **Kia Niro Plug-In Hybrid** och livsstilssuven **Mini Countryman Cooper S E All4**. Allt klart för stenhård drabbning!

TEXT: HANS HEDBERG OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: GLENN LINDBERG

Sent omsider vågar Volvo sig på att lansera en "enklare" laddhybrid för folket. Tidigare Twin Engine-varianter har haft fyrhjulsdrift och saftig prislapp. Det sistnämnda gäller fortsatt hos nykomlingen XC40 T5 Twin Engine som vi låter möta de olikartade testkombattanterna Kia Niro Plug-In Hybrid i nyfixat utförande och livsstilssuven Mini Countryman Cooper S E All4. Klart för överladdad drabbning!

Första betraktelsen är oftast den allra starkaste. Kia, Mini och Volvo har under lång tid försökt pytsa ut nyheter inom området smarta drivlinor. Redan hösten 2008 visade Mini upp tvåsitsiga Cooper E som en ren elbil, första Volvo V60 D6 AWD Twin Engine dök upp 2013 och koreanska Kia har försökt sig på både bränslecellsteknik såväl som rena elbilar.

I Sverige är kombin Kia Optima SW Plug-In Hybrid tjänstebilsfavorit, men som gång på gång får se sig slagen av "mästaren" i

laddhybridklassen, Volkswagen Passat GTE. I verkligheten behövs sällan utrymmena som en kombi i storleksklass VW Passat eller Volvo V60 erbjuder. Bättre upp är crossovers eller kompaktsuvar, som oftast utför vardagsärenden lika bra. Eller bättre.

DRIVMEDELSDEBATTEN HAR väl aldrig gått så hög som sensommaren 2019. I efterdyningarna av VW:s Dieseldgate är politiker och bilköpare nästintill lika villrådiga. Diverse förespråkare – lobbyister – kämpar med näbbar och klor för att inpränta att just deras alternativ är mest rätt. Fem i tolv kommer folkfavoriten Volvo XC40 nu som laddhybrid, i klassisk Volvoanda alltid fulladdad till max redan från introduktionsstart. Drivlinealternativet T5 Twin Engine är stark i överkant, men är det enda som finns att tillgå från lanseringsdatumet.

Konkurrensen är vitt spridd – så frågan är vad Kia Niro Plug-In Hybrid samt livsstilaren Mini Countryman S E All4 kan göra för att sätta allround-göteborgaren på prov.

Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Des

Att Kina är viktig för bilmarknaden är nya Volvo XC40 T5 Twin Engine talande bevis för. När mer än två femtedelar av världens bilar säljs borta i öster står också "mittens rike" för spelreglerna till viss del. När Geely Groups nya varumärke Lynk & Co skulle hårdatsa var det med en kompakt suv med laddhybridsdrivning. Lynk & Co 01 PHEV

Dessa första bilar kommer inte kunna köpas av slutkund, enbart erbjudas på abonnemang via 'Care by Volvo'.



► "Oslovägen", E6 norrut från Göteborg. XC40 T5 Twin Engine dräneras raskt på batterikrafterna i maxad motorvägsfart.

såg dagens ljus för mer än två år sedan och i grund och botten är det samma bil som testlaget har framför sig nu i skrivande stund, sensommaren 2019. Volvo XC40 T5 Twin Engine är mer än nära besläktad med "svensk-kinesen" – de utvecklades parallellt när den gemensamma plattformen CMA togs fram. Ett extra smart drag av Volvo Cars var att presentera T5-laddhybriden redan för ett och halvt år sedan när Årets Bil-juryn rådslog, antagligen en bidragande orsak till att XC40 tog hem segern i fjol.

Modellår 2020 börjar produceras först vecka 46 senare i höst, därför är den aktuella vita testbilen ur en mycket tidig serieproduktion på cirka 500 bilar från belgiska Gent. Dessa första bilar kommer inte kunna köpas av kund utan enbart erbjudas via Volvos abonnemangstjänst Care by Volvo. Längre fram lovas en än mer kompentent XC40-produkt där drivlina och komfort finslipats ytterligare. Kanske kommer framtida XC40 med laddhybriddrift transporteras via godståg från

fabriker i Kina, eftersom bilarna är baserade på samma plattform som både Lynk & Co och Polestar.

SOM ALLTID är senaste Volvon ut alltid i hög-specifierat utförande. XC40 T5 Twin Engine R-Design startar med "på-gatan-pris" på hutlösa 506 900 kronor! Basmodellen Momentum, ej Bas, börjar på 459 900 kronor. En inte helt oansenlig summa det heller. Uppförsbacke direkt för den svenska folkhemshybriden.

Drivlinan baseras på trecylindriga 1,5-liters VEA-bensinaren Drive-E som i icke hybridutförande kallas T3 och har 163 hästkrafter. Hos T5 Twin Engine är bensinmotorns effekt trimmad till 180 hästkrafter, plus elmotor på 60 kilowatt (82 hk). Systemeffekten uppges till 262 hästkrafter och drivningen sker endast på framhjulen eftersom elmotorn sitter seriekopplad tillsammans med trepipen under motorhuven. De större SPA-baserade 60- och 90-serie med Twin Engine-teknik har ju elektrisk fyrhjulsdrevning med elmotorn placerad på bakaxeln. »



► Menysystemen är enkla när man väl lärt sig dem. Bra funktioner med styrd laddning.



► Bashögtalare saknas i främre dörrarna hos XC40, vilket ger extra bra förvaring.



► Laddkabel Schuko Typ 2 är standard. Med 10A i vägguttaget tar en full laddning cirka 3,5 timmar.



► Liten knubbig växelspaksstubble som växlas manuellt +/- via rörelser i sidled.

► Test-Volvon är plockad ur en tidig serieproduktion. Modell 2020 utlovas få tystare drivlina.



► Sittkomforten är klart bäst hos Volvo. Svarta materialval ger dock känsla av kolgruva.



► Testdekaler gör dels att ni känner igen testlaget på vägarna och dels förtydligar att våra tester görs på riktigt och att vi inte använder biltillverkarnas bilder.



Växellådan 7DCT av dubbelkopplings-typ är liksom hela CMA-strukturen internt utvecklad av CEVT, China Euro Vehicle Technology. 7DCT är sjustegad vars grundfunktion i princip är oklanderlig. Om det är lådan eller själva kompositionen mellan el- och bensinmotor i kombination med 7DCT låter vi vara osagt men ibland har drivline-systemet svårt att bestämma sig. Värst är det med fulladdat batteri i låga farter, då är tvekan som störst. Vi vet att Volvoteknikerna finns slipar slutjusteringen av XC40 T5 Twin Engine av innevarande modellår 2020. Ett ytterligare aber är det vinande "spårvagns-(o)ljudet" som går att härleda till elmotorn, bättre isolering plus ny mappning av elmotorn borde lösa det oväsendet. Alla hästkrafter gör sig speciellt gällande vid fullgasacceleration, omkörningar går raskt och säkert. Tyvärr har gaslustan en verklig baksida. Den trecylindriga 1,5-litersmotorn har

Ett ytterligare aber är det vinande "spårvagns-(o)ljudet" som går att härleda till elmotorn. Ny mappning borde lösa problemet.

ett stort lass att frakta, testförbrukning på 0,77 l/mil är oceaner ifrån den uppgivna siffran 0,17 l/mil.

Vi siktar Bohuslåns runda klippor i väster, nattuppehållet är bokat hos "Hem till Bengt" i det lilla före detta stenhuggarsamhället Örn på vägen ut mot färjeläget till Bohus-Malmön. Små kurviga landsvägar som nästan slår knut på sig själv i lagom hastighet passar betydligt bättre är motorvägslunk.

Med körstilen mer åt Åke Mjuk-hållet stämmer T5 Twin Engine-drivlinan betydligt bättre. Anrättningen bensin-el lirar tillsammans i harmoni och styrda funktioner som att det går att spara eller ladda batteripacket under färd uppskattas.

ATT EN ny Volvo som kostar dryga halvmiljonen kronor har höga förväntningar på sig är det inte tu tal om. Alla nya bilar från Göteborg som överraskat testlaget är många de senaste fyra-fem åren, därför blir det lite sordin över stämningen när senaste produkten inte riktigt håller ställningarna. Det är främst drivlina, ekonomi och i viss mån uppförandet i älgtestet som förvånar. Den trecylindriga motorn orrar gott men att Twin Engine-paketlösningen med elmotorn inte är samspelt oroar. Det märks att CMA-plattformstekniken inte håller samma höga nivå som den större SPA-plattan. Kanske blir det bättre när helelektriska 40-seriemodeller och dess kusin Polestar 2 kommer ta mer plats?

När Ruben rattar den vita XC40:n genom vår älgtest-konbana hasar och studsar bilen osnyggt även om den klarar godkänt resultat. Mer än så hade vi trott om bilen som skulle bli en verklig game-changer för Volvo. »

En **andra** åsikt:



GLENN LINDBERG OM VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

Vill-ha-faktorn är stor hos Volvos minsting. Eller ja, så värst liten är den ju faktiskt inte – låt oss säga lagom! Smart paketering och ombonat invändigt. Och visst är den snygg i sin tvåtonslack? Laddhybrid, kul – jag slår till! Klickar in på Volvos hemsida. 459 900 kronor i sitt billigaste utförande, det måste blivit något fel? Läger på navigation, Apple CarPlay, backkamera och sensorer, vips så landar jag på 480 600 kronor. För en liten suv, fortfarande med tygklädsel. Rena rama rånet!



► Uttag för nya kabelstandarden USB-C i baksätet gör att barnen kan ladda och överföra data snabbare än med traditionell USB-A.



► Mittfacket hos Twin Engine är grunt eftersom batteripacket placerats i kardantunneln.

Kia Niro Plug-In Hybrid AdvancedPlus2

Kia Niro är en märklig – enligt vissa perfekt – korsning av crossover och suv, särskilt jämfört med Mini Countryman och Volvo XC40 som båda är mer tyft "bruksiga". Mest offroad är ändå Mini eftersom den har All4 fyrhjulsdraft. Låt gå för att elmotorn driver separat på bakaxeln via sladdivning, bensinmotorn där fram är alltså huvudnumret hos engelsmannen. Kia Niro finns inte ens med 4x4, det säger en del om Niro-konceptet. Det är snusförnuftigt för hela slanten. Som en modern Ecco-doja, förträt med försök till trenddesign. Ändå hopplöst ute när man försöker prata varumärkesimage och attityd. Den här "knäckebröd & vatten"-stilen verkar ändå gå hem i de svenska stugorna, Kia som bilmärke och Niro som modell skördar säljsegrar långt före andra mer "vassa" bilar. Förnuftkänslan hos Kia har sedan länge kört om Skoda och Niro Plug-In Hybrid är ett tydligt exempel på att vara utan att synas.

Till modellår 2020 har frontdesignen skärpts med antydningar till mer aggressivitet men det är en ytterst mild facelift modellen genomgått. Mer blanksvarta detaljer och ändrat lamputseende, mest iögonfallande är ett nytt mätarkluster som är begåvat och funktionellt. Ända tills jag puttar växelspaken åt vänster och Sport-läget går i., då händer det grejer! Inte. Den annars lodräta varvräknarstapeln till höger i instrumentgruppen ändrar

Förnuftkänslan hos Kia har sedan länge kört om 'politiskt korrekta' Skoda. Niro Plug-In Hybrid är ett tydligt exempel på att vara utan att synas.

utseende till en centralt placerad stor halvcirkel som brinner som eld när den väcks till liv. Så värst mycket rivigare blir dock inte Niro Plug-In Hybrid i sportläge även om styrningen blir tyngre och el- samt bensinmotorn jobbar seriekopplat. Det artificiella, pålagda motorljudet ser vi mest som ett utslag för humor.

Som biltestare har man förmånen att byta kvällslektyr ofta, testbilarnas instruktionsböcker är ofta fina sömnpiller. Niro's tegelsten följer bilens i övrigt torra anslag men när det står att läsa om "offroadkörning" på fem rader och att slang (!)ordet "soppatorsk" används för bensinstopp rycker det till i smilbanden. Nästan så att man undrar om någon haft extra kul på den svenska översättningsavdelningen för teknisk information?

Vi fortsätter att utforska Bohuslän och den södra infarten till Uddevalla, Bratterödsleden, erbjuder serpentinvägar och "Hästepallarna" som invigdes redan 1908. Hinner med att bromsa till utanför det som en gång var Uddevallaverken, Volvos fabrik i staden. Testlaget lovar att komma på återbesök samtidigt som vi svänger ut på E6 igen, en del av "Scandinavian Link", som bland annat var Pehr G Gyllenhammars framtidsvision om hur Norden skulle knytas närmare Europa.

JU MER man kör Kia, desto bättre förstår man sig på hur teknikerna på det tekniska högkvarteret i Rüsselsheim tänkt och funderat. Ety Kia Niro Plug-In Hybrid är till stor del utvecklad i Europa, för Europa. Smart och praktisk, lätt att kliva i och ur men i detta testsammanhang också klassledande bäst att hushålla med sina resurser. Drivlina och chassi mår som allra bäst i vardagslunk, då stämmer allt väldigt bra. Även om vissa ur testlaget ideligen hostar ur sig att bilen "är tråkig så att klockorna stannar".

Fortfarande efter tre år känns Niro som laddhybrid ytterst aktuell, särskilt när bilen lägligt nog genomgått ett nättare facelift. Men måste man välja enklaste materialvalen när det finns alternativ? Vid detaljgranskning ter sig Niro nästan löjligt enkel, man förstår idén med att Kia länge kopierat Toyota i sin jakt på framgång. Framtida Kia-modeller har dock siktet inställt för upplevd kvalitetsnivå samt teknikinnehåll som de från VW-sfären. »

En **andra** åsikt:



RUBEN BÖRJESSON OM KIA NIRO PHEV

Det krävs en verklig entusiast för att köra laddhybrid och utnyttja den rätt. Men vill en bilentusiast ha en Kia Niro? Visst den går längst på el, drygt 5 mil. Men inte ger den så mycket körglädje/känsla tillbaka jämfört med de andra. Trots ansiktslyftningen ser den fortfarande väldigt alldaglig ut och så känns den också bakom ratten. Det är inte mitt val, men den är överlägsen som laddhybrid i det här gänget.



► Mini och Volvo är törstiga typer. För att inte tala om testförare Kalle och Ruben - de dricker mjölk i mängder.



► Platta framstolar och genomgående enkla lösningar ger Kia en reko look.

► Modellår 2020 av Kia Niro Plug-in Hybrid har bara aningens mer aggressivt designuttryck.



► Även förarmiljön har slipats inför modellår 2020, men alltså är det basic i det mesta.



► Lastöglan sitter fast med 3 mm skruv i pappig skiva! En av få anmärkningar hos Niro.



► Schuko Typ 2-kabel men Kia skickar även med snabb-laddningsladd. Bra där!

EXTRA TESTMOMENT: Baksäteskomfort



Vi sitter in och åker med i baksätet. Hur fungerar dessa kompakta allkonströer i vardagen med i- och ursteg, komfort och sikt?

VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

Stora bakdörrar (som tar plats i P-rutor!) erbjuder enkelt insteg till baksätet, varför rullar inte fler XC40 som taxi? Sittkomforten för två personer är mycket bra, den höga uppvinklade ryggen passar både kort som lång. Knixen uppåt på bakdörrens sidoruta skär effektivt bort utsikten för kortvuxna. Inget kurvhandtag i taket är spariver i överkant.

Batteripacket ligger gömt i kardantunneln som tar plats på golvet, en eftergift för det extra stuvutrymmet som är gömt under bagagerumsgolvet.

KIA NIRO PLUG-IN HYBRID

Niro syns ibland i storstadstrafikens taxidjungel. Vi förstår varför. Platt sittdyna gör det enkelt att sidoförflytta sig och det finns faktiskt godkänt med plats för tre sittande i bredd. Låg fönstermidjelinje ger fin utsikt åt sidorna.

Batteripacket är placerat där bak under bagaget, därför har Niro Plug-In i det närmaste plant golv som ger gott om plats och fin rymdkänsla.

Säkerhetsbältets övre fixpunkt sitter obekvämt för vissa och nackskydden går knappt att höja alls.

MINI COUNTRYMAN COOPER S E ALL4

Baksätets ryggdel är fällbar i proportionerna 40/20/40 vilket ger skulpterade dynor, det vill till att inte vara allt för storvuxen. Ryggen går att luta individuellt i fasta steg, men det mest uppräta ger mest en framåtlutande fakirställning. Däremot är det skönt att luta ryggen bakåt vid långresor. Fin komforthöjare!

Den lite bulkiga karossen ger smal inre axelbredd. Två sitter godkänt, tre trångt. Vi uppskattar dubbla uppsättningen med USB C-uttag, perfekt när diverse nöjesplattor ska laddas.

► Ruben ljuger om elräckvidden hos Volvo och Mini så att armarna knappt räcker till.



Teknikens Världs

TEST-tema Svenska klassiker



► Ex-Saab, nu Nevs-anläggningen, i Stallbacka väntar på att producera sina elbilar.



► Millimetrar hit och dit är viktiga testdata. Hedberg utför på Börjessons order.



Gatstenslandsvägarna

Teknikens Värld fortsätter att åka land och rike runt i jakt på det bästa Sverige har att erbjuda, nu vänder vi blickarna mot Sveriges industrihistoria och den här gången besöker vi vägminnet i Ljungkile.

Förr, nu pratar vi om före 1960-talet, såg landsvägarna annorlunda ut. Rejält annorlunda. Landets första vägminne finns i Åsen strax sydost om Ljungkile mitt i Bohuslän.

I stället för lagd asfalt består vägbanan av kullersten, lämpligt nog huggen ur den bohusländska graniten. Stenindustrin i Bohuslän nådde sin höjdpunkt 1929, då 7 000 personer arbetade i näringen. Därefter dröjde det inte länge innan depressionen under 1930-talet nästan helt slog undan fötterna på hela näringen. Under de första åren på 30-talet tömdes arbetslöshetskassorna och uppemot tio procent av befolkningen i kustsocknarna i norra Bohuslän stod helt utan försörjning, AK-arbete blev under några år försörjningen för många före detta stenarbetare.

Från 1920- till 1950-talet pågick stora stenläggningsarbeten på Sveriges riksvägar. Gatsten ("knott") av granit var billigare och mer lättåtkomligt än asfalt. Det var ett tungt jobb – en kvadratmeter gatsten väger drygt 200 kg (genomsnittsstenen är en kubikdecimeter stor och kubformad) vilka sattes ut för hand.

1953 var exempelvis hela dåvarande Rikstvåan (Trelleborg-Svinesund) belagd med gatsten. I mitten av vägen lades ett lager kol som mittlinje vilket gav vägarna ett karaktäristiskt "ormskinnsmönster".

Efterkrigstidens höjda kostnader för arbetskraft och asfaltens positiva egenskaper (inte såphal som gatsten) ledde till att de gatstensbelagda landsvägarna asfalterades efter hand. I många fall lades ett lager asfalt ovanpå gatstenen.



Mini Countryman Cooper S E ALL4 Maximise

Gå in till din lokala BMW-handlare och spana in kompakt-mpv:n 225xe Active Tourer. En till sin uppsyn lite moloken typ med plats för allsköns pick och pack. Laddhybrid är den också. Stig in till grannbilhandlaren – där brukar Mini få lov att husera – och spana in Countryman Cooper S E All4. En klart uppkäftigare, mer bulldogig, look men som i stället för München-tyska snackar Oxford-engelska. I stället för slätstruken kompakt-mpv en ball crossover-suv. Men den tuffa attityden kräver också att dess husse eller matte gillar att sticka ut i mängden. 24-7, hela tiden. Man kan likna Countryman vid den där coola funktionsfyllda dykarklockan som tar för sig på armliden. Samtidigt är då Volvo XC40 en avskalad design-klocka, medan Kia Niro mest är något från Ur & Penns postorderkatalog.

Olikheten från både Volvo, men mest Kia, fortsätter när man skärskådar Minin. Laddhybridstekniken innebär fyrhjulsdrevning All4 eftersom den kraftfulla elmotorn på 88 hästkrafter sitter bultad på bakaxeln. Perfekt på vintern eller när du ska komma

iväg snabbt, även om XC40 T5 Twin Engine har högre systemeffekt (262 hk) jämfört med Countrymans 224 hästkrafter pinnar Mini iväg snabbast både på stinten 0-100 km/h samt i svenskt omkörningsregister. Toppfarten plockar dock Volvo hem med sina 205 km/h mot Minis 198 km/h, men det rättar väl till sig i och med att alla nyare Volvo i framtiden kommer att strypas vid 180 km/h på grund av säkerhetsriskerna.

Gimmickfylld till max är den testade Maximise-versionen där Mini-loggan lyser upp asfalten vid framdörren i mörker och

med maffig laddlucka och sitt häftigt stiliserade "E" (som även ser ut som en stickkontakt) som krona på verket. Bling-blinget fortsätter på insidan, där Mini går på i samma anda ända sedan The New Mini revolutionerade bilvärlden 2001. Långt ifrån Sir Alecs närmast asketiska grundfilosofi när det gäller bilbyggarkonst.

Sittposition och körställning är för den körorienterade, testlagets verkliga asfaltsnötare älskar att pillra på alla pinaler. Andra, mer fotriktiga, testförartyper tar på sig solglasögon för att mildra tingeltangel-syndromet

En andra åsikt:



KALLE GRUNDEL OM MINI COUNTRYMAN S E

Vilken positiv överraskning! Körglädje i ett rymligt fint satt chassi och fin styrning, den är ovanligt kursstabil även på sämre grusväg går den skotttrakt. Effektmässigt räcker det väl till med de totalt 224 hästkrafterna man har tillgång till vid till exempel omkörningar, övergången mellan fram bak och fyrhjulsdrev är knappt märkbar. Förarmiljön gör mig glad med dom runda instrumenten, en bra sak är att instrumentklustret följer med rattjusteringen i höjddled. Hastighetsmätaren följer med när man justerar ratten.



► Trepipen under den väldiga Mini-huven orrar på klassiskt vis. Hedberg morrar och önskar mer kräm.



► Fyrhjulsdrev är Mini ensam om att erbjuda i detta gäng. Tekniken är av slavdrev-typ och driver på bakaxeln.

interiört. Det kan bli lite för mycket av alla goodies ibland, samtidigt som vi lovordar att BMW-Mini inte hänfaller till att göra könlösa produkter. Under ytan är det oftast tysk BMW-logik men inte ens de mest prylfixerade förstår sig på menysystemen för kör lägen och drivlinans utsöndring. Olika knappar för liknande funktioner förvirrar och inte blir det bättre av att el-räckvidden är snöpligt kort och bensintörsten skenar. Det senare kommer att förbättras i och med det nyreviderade batteripaket till modellår 2020 som innebär kapacitetsökning från dagens 7,6 kWh till 9,6 kWh. Utökad räckvidd från dagens fyra mil upp till mer aktuella fem mil om man får tro förhandssnacket från Oxford-München.

Efter besök på ex-Volvofabriksområdet i Uddevalla stoppsladdar testlaget pliktskyldigt utanför Nevs-anläggningen i Stallbacka, Trollhättan. Om det är efterdyningar av industrisemester eller kinesisk pengatorka låter vi vara osagt, men tyst är det. Desto mer knattrar det under Mini-huven när vi fräser vidare upp mot majestätiska Hunne- och Halleberg. »



► Rörigt eller bara personligt? Mini erbjuder en egen upplevelse. Fina stolar.



► Grundtekniken är samutvecklad med BMW, bland annat styrden till infotainmentsystemet.



► Vippströmbrytare som förr. Det vill till att man gillar udda lösningar för att digga Mini.



► Kalle är testlagets Sladd-Meister nummer ett. Men så heter han ju Grund-El i efternamn...

EXTRA TESTMOMENT: Så långt räckte elen

Volvo XC40 T5 Twin Engine

Volvo XC40
37 km

Kia Niro Plug-In Hybrid

Kia Niro
52 km

Mini Countryman Cooper

Mini Cooper
28 km

De grå staplarna motsvarar den utlovade räckvidden enligt EU-kör-cykeln för respektive bil.



► Virr-varret av allsköns grusvägar på västgötska Hunne- och Halleberg utforskas av tre inte alltför lortiga grisar.



Sammanfattning

Ängest är något som ofta benämns när det gäller bilar med andra drivmedel än de vanliga handelsvarorna bensin och diesel. Först ut var tillgången på gasmackar, sedan etanol och nu senast tillgången på el-laddning. Med en laddhybrid är räckviddsängesten ett mindre problem eftersom man alltid kan soppa upp på vanligt sätt på bensinstationer. Men i takt med Greta Thunberg-åsikter och att den allmänna miljöopinionen blir bredare vill även gemene man utnyttja den "gröna" elen i största möjliga mån. Det är ju liksom det som är vitsen med just laddhybrider.

Vi startar el-test-etappen med fulladdade elbatterier och läser av den angivna räckvidden på respektive bils display, noterar om bensinmotorn går på trots att vi tryckt in el-läget i drivlinornas menyer och kör sedan en slinga i kolonnkörning. Testvägen är svensk mindre landsväg med inslag av körning genom samhälle och med ett antal stopp. Kia Niro Plug-In Hybrid som är äldermannen i testklungan saknar möjlighet att från föraren bestämma drivlinan lika mycket som Mini och Volvo erbjuder, ändå hävdar sig Kia starkt.

Vid testkörningens startögonblick är det +14 grader i luften, ändå brummar den 1,6-liters DGI-sugmotorn igång för att dra igång alla systemen på direkten. Efter någon kilometers körning stänger bensinmotorn av sig och Niro fortsätter färden med sitt 8,9 kWh stora batteri. Vid ytterligare ett tillfälle, i en uppförsbacke, startar bensinmotorn på nytt för att

Volvo XC40 Twin Engine kan bli en viktig milstolpe som vänder på trubbiga svenskars åsikter och vanor om vardagligt bilåkande.

stötta el-framdrivningen. Efter 5,2 mil är batteripacket dränerat och bensinmotorn tar över konstant. Klart längst räckvidd av de tre testbilarna! Mini Countryman Cooper S E All4 mäktar med ynka 2,8 elmil och nykomlingen Volvo XC40 T5 Twin Engine tuggar sig fram 3,7 mil på el innan slagrutan för bensin måste fiskas fram. Båda suktar efter sina nya batterier.

Räckviddtestet summerar också segerpallen denna gång. Det går inte att blunda för Kias duktigheter även om bilen är tråkig så att klockorna stannar. Den vinner.

Förhoppningarna på XC40 som laddhybrid var skyhöga men denna gång stöp lilla ladd-Volvon på högt pris, tveksam transmission och sisådär el-räckvidd.

Mini Countryman är Niro's motsats – i det mesta. Personlig, skoj att köra, flexibel. Och svindyr. Som tjänstebil kan vi förstå att den bilintresserade faller för alla frestelser men den bistra sanningen är att Niro Plug-In Hybrid fortsatt är det klokaste valet i klassen. Men XC40 Twin Engine kan bli en viktig milstolpe som vänder på trubbiga svenskars åsikter och vanor om vardagligt bilåkande. ●

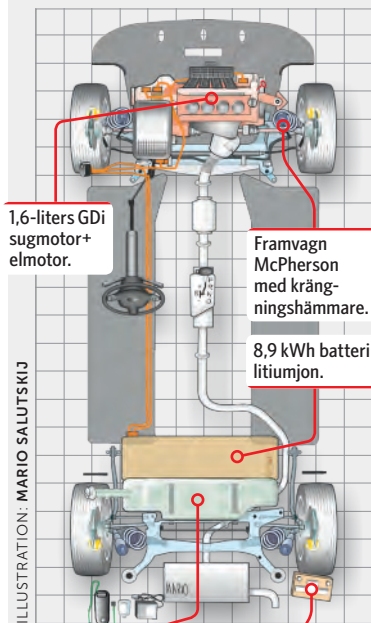
TEKNISKA DATA

Kia Niro Plug-In Hybrid Advance Pluspaket 2

Pris: 370 600 kr. **Övriga versioner:** 1,6 GDi Hybrid DCT-T (141 hk) 220 900 kr, e-Niro (204 hk) 444 900 kr.



38% Viktfördelning 62%



1,6-liters GDi sugmotor+ elmotor.

Framvagn McPherson med krängningshämmare.

8,9 kWh batteri litiumjon.

Bensintank i plast, rymmer 43 liter.

Startbatteri (12 V/45 Ah) i bagaget.

Motor: Drivmedel: Bensin-el. Tvårställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,0:1. Borring/slag: 72,0/97,0 mm. Cylindervolym: 1 580 cm³. Max effekt: 105 hk (77 kW) vid 5 700 r/min. Max vridmoment: 147 Nm vid 4 000 r/min. Elmotor 61 hk (44 kW), total effekt 141 hk, 265 Nm, batterityp litiumjonpolymer, 8,9 kWh.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. 6-växlad dubbelkopplingslåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 260 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 längsgående och 3 tvärställda länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel 10,6 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

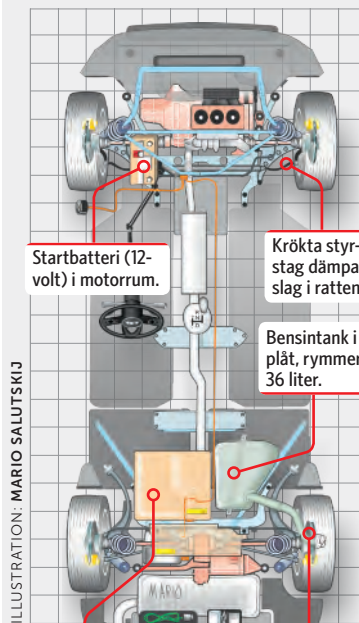
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/60 R16. Punkteringslagningsskit.

Mini Countryman Cooper S E ALL4 Maximise

Pris: 474 400 kr. **Övriga versioner:** Cooper 1,5 (136 hk) 270 900 kr (ALL4 +20 500 kr), Cooper S (192 hk) 305 900 kr (ALL4 +39 800 kr), JCW ALL4 (231 hk) 484 800 kr.



49% Viktfördelning 51%



Startbatteri (12-volt) i motorrum.

Krökta styrstag dämpar slag i ratten.

Bensintank i plåt, rymmer 36 liter.

7,6 kWh batteri litiumjon.

Ventilerade skivor med sköldar bak.

Motor: Drivmedel: Bensin-el. Tvårställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo Kompression 11,0:1. Borring/slag: 82,0/94,6 mm. Cylindervolym: 1 499 cm³.

Max effekt: 136 hk (100 kW) mellan 4 400-6 000 r/min. Max vridmoment: 220 Nm mellan 1 250-4 300 r/min. Elmotor 88 hk (65 kW), total effekt 224 hk, 385 Nm, batterityp litiumjon, 7,6 kWh (kommer ökas till 9,6 kWh).

Kraftöverföring: Bensinmotor fram, elmotor bak, fyrhjulsdraft. 6-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 340 r/min.

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

Styrning: Elmotordriven servo. 2,5 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/50 R18. Punkteringslagningsskit.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	○	Infotainmentskärm, tum	10,25"
Aut. helljus	●	Internettjänster	●
Aut. parkeringshjälp	○	Apple CarPlay/Android Auto	●/●
Automatlåda/antal växlar	●/6	Luftkonditionering	○
Backkamera/360°	19 900*/○	Klimatanläggning	●
Backstartsassistans	19 900*	LED/adaptiva	●/○
Bluetooth	●	Läderklädsel	19 900*
Digitalt mätarkluster	●	Metalliclack	5 900
Dragkrok/nivåreglering	8 009/○	Nyckellöst system	●
Elbaklucka	39 700**	Navigation	19 900*
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Parkerings- Bak	●
Elmanövrerade stolar	39 700**	sensor Bak och fram	●
Elvärm baksäte	39 700**	Parkeringsvärmare	○
Farthållare/adaptiv	●/●	Regnsensor	●
Fyrhjulstyrning	○	Ratt, uppvärmd	●
Genomlastningslucka	○	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Head-up display	○	Taklucka/panoramatak	○/○
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Trådlös mobilladdning	●

Utrustningspaket "Advance" 304 900 kr, * "Advance PlusPaket 1" +19 900 kr. ** "Advance PlusPaket 2" +39 700 kr.

Garantier Nybil: 7 år. ● Rostskydd: 12 år. ● Vagnskada: 3 år. ● Lack: 5 år. ● Assistans: 7 år.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	○	Infotainmentskärm, tum	6,5" (8,8")
Aut. helljus	○	Internettjänster	○
Aut. parkeringshjälp	●	Apple CarPlay/Android Auto	●/○
Automatlåda/antal växlar	●/6	Luftkonditionering	●
Backkamera/360°	3 600	Klimatanläggning	●
Backstartsassistans	●	LED/adaptiva	●/●
Bluetooth	●	Läderklädsel	70 000**
Digitalt mätarkluster	○	Metalliclack	●
Dragkrok/nivåreglering	○	Nyckellöst system	●
Elbaklucka	21 700*	Navigation	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Parkerings- Bak	●
Elmanövrerade stolar	11 400	sensor Bak och fram	●
Elvärm baksäte	○	Parkeringsvärmare	○
Farthållare/adaptiv	●/3 800	Regnsensor	○
Fyrhjulstyrning	○	Ratt, uppvärmd	○
Genomlastningslucka	●	Ställbar ratt längs/höjdled	●
Head-up display	5 700	Taklucka/panoramatak	9 500
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Trådlös mobilladdning	○

Utrustningspaket "Essential" 404 800 kr, * "Experience" +21 700 kr, ** "Maximise" +70 000 kr.

Garantier Nybil: 2 år. ● Rostskydd: 12 år. ● Vagnskada: 3 år. ● Lack: 3 år. ● Assistans: 5 år.

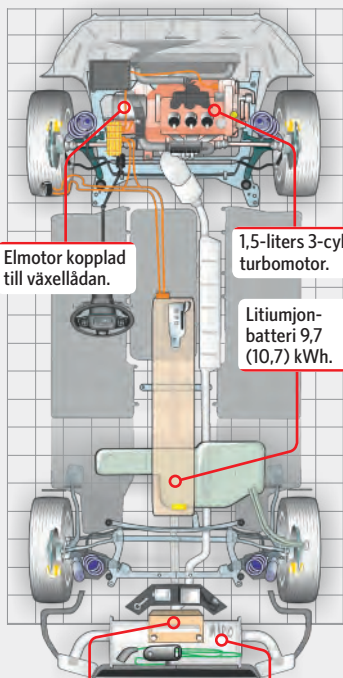
TEKNISKA DATA

Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Design

Pris: 506 900 kr. **Övriga versioner:** T3 (163 hk) man 299 000kr (aut +19 900 kr), D3 (150 hk) man 319 000 kr (aut +19 900kr, AWD +20 000 kr, T5 AWD (247 hk) 398 900 kr.



42% Viktfördelning 58%



Elmotor kopplad till växellådan.

1,5-liters 3-cyl turbomotor.

Litiumjonbatteri 9,7 (10,7) kWh.

Startbatteri flyttad till bagaget.

Stor ljuddämpare på tvären bak.

Motor: Drivmedel: Bensen-el. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag: 82,0/93,2 mm. Cylindervolym: 1 477 cm³. Max effekt: 180 hk (132 kW) vid 5 800 r/min. Max vridmoment: 265 Nm mellan 1 500-3 000 r/min. Elmotor 82 hk (60 kW), total effekt 262 hk, 4255 Nm, batterityp litiumjon, 9,7 kWh (kommer ökas till 10,7 kWh).

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 240 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkararm och 3 tvärställda per sida.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/50 R19. Punkteringslagningsskit.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	11 900	Infotainmentskärm, tum	9"
Aut. helljus	●	Internettjänster	●
Aut. parkeringshjälp	8 900	Apple CarPlay/Android Auto	●/●
Automatlåda/antal växlar	●/7	Luftkonditionering	○
Backkamera/360°	4 900/9 900	Klimatanläggning	●
Backstartsassistent	●	LED/adaptiva	12 900*
Bluetooth	●	Läderklädsel	13 900
Digitalt mätarkluster	●	Metalliclack	6 900
Dragkrok/nivåreglering	11 900/○	Nyckellöst system	●
Elbaklucka	4 900	Navigation	12 900*
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Parkerings- Bak	●
Elmanövrerade stolar	6 900	sensor Bak och fram	●
Elvärm baksäte	9 900**	Parkeringsvärmare	9 900**
Farthållare/adaptiv	●/4 900	Regnsensor	●
Fyrhjulsstyrning	○	Ratt, uppvärmd	9 900**
Genomlastningslucka	●	Ställbar ratt längs/höjdd	●/●
Head-up display	○	Taklucka/panoramatak	13 900
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Trådlös mobilladdning	1 900

Utrustningspaket "Momentum" 459 900 kr, "Inscription" +44 000 kr, "R-Design" +47 000 kr. T5 Twin Engine ej paket "Bas". * "Teknik" +12 900 kr, ** "Klimat" +9 900 kr.

Garantier Nybil: 2 år. ● Rostskydd: 12 år. ● Vagnskada: 3 år. ● Lack: 3 år. ● Assistent: 3 år.

Kia Niro Plug-In Hybrid



► 1,6-liters fyrcylindrig sugmotor som är seriekopplad med elmotorn, allt placerat under motorhuvn fram.



► Oflexibelt bagageutrymme med bedrövliga lastögglor. Under lastgolvet batteri. Endast fällbart 40/60.

Mini Countryman Cooper S E ALL4



► Stökig installation av 1,5-liters trecylindrig turbobensinmotor. Elmotorn sitter separat på bakaxelklumpen.



► Väldigt flexibelt bagageutrymme med 40/20/40-delning som tillåter att man lastar skidorna inne i bilen.

Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Design



► Ordning och reda hos VEA Drive-E 1,5-liters turbomotad trepip. Elmotorn sitter seriekopplad på växellåda.



► 40/60-delningen av baksätet plus liten lastlucka för längre last. Under lastgolvet finns mer stuvutrymme.

UTRYMMEN Vi lasermäter och väger alla bilar själva!

Kia Niro Plug-In Hybrid

Mått och vikt (cm/kg) Axellavstånd: 270. • Längd: 436. • Bredd: 181. • Höjd: 155. • Spårvidd fram/bak: 157/158. • Markfrigång: 16. • Tjänstevikt: 1 614. • Maxlast: 386. • Verklig vikt: 1 617. • Verklig maxlast: 383. • Taklast: 100. • Släpvtikt: 1 300. • Tank: 43 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 324-1 322 liter.

Mini Countryman Cooper S E ALL4

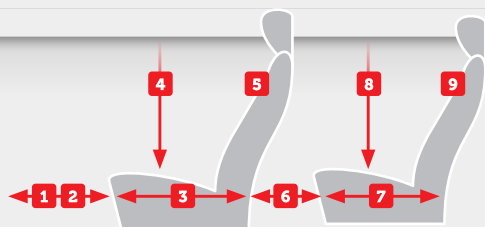
Mått och vikt (cm/kg) Axellavstånd: 267. • Längd: 430. • Bredd: 182. • Höjd: 156. • Spårvidd fram/bak: 156/157. • Markfrigång: 16,5. • Tjänstevikt: 1 819. • Maxlast: 451. • Verklig vikt: 1 820. • Verklig maxlast: 450. • Taklast: 75. • Släpvtikt: 0. • Tank: 36 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 405-1 275 liter.

Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Design

Mått och vikt (cm/kg) Axellavstånd: 270. • Längd: 443. • Bredd: 187. • Höjd: 163. • Spårvidd fram/bak: 160/163. • Markfrigång: 21. • Tjänstevikt: 1 871. • Maxlast: 419. • Verklig vikt: 1 870. • Verklig maxlast: 420. • Taklast: 75. • Släpvtikt: 1 800*. • Tank: 48 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 460-1 336 liter.

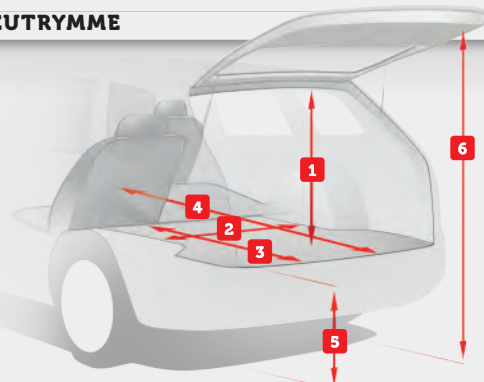
* Den testade Volvon är ur en tidig produktionsserie. I och med vecka 46 kommer T5 Twin Engine uppgredas till batteri 10,7 kWh och får då släpvtikten 1 800 kg.

KUPÉMÅTT



Mått	Kia	Mini	Volvo
1 Längsta benutrymme fram	65	62	61
2 Kortaste benutrymme fram	40	42	37
3 Dynans längd fram	50	53-58	49-56
4 Takhöjd fram	102	102	98
5 Bredd axelhöjd	140	139	143
6 Kortaste benutrymme bak	15	11	17
7 Dynans längd bak	44	45	44
8 Takhöjd bak	98	93	92
9 Bredd axelhöjd bak	134	134	140

BAGAGEUTRYMME



Mått	Kia	Mini	Volvo
1 Höjd	70	72	72
2 Bredd mellan hjulhus	105	102	101
3 Djup	81	77-82	88
4 Djup med nedfällt säte	162	156	163
5 Lasttröskel	72	66	75
6 Höjd under baklucka	182	186	189

► **Kommentar:** På utsidan skiljer det endast sju centimeter mellan kortaste (Niro) och längsta (XC40) bil men i verkligheten är Mini en halvstorlek mindre även om framsätena bjuder på rymlig komfort för två. Volvos yttre bredd (187 cm) är påtaglig.

EKONOMI

PRISER

	Kia	Mini	Volvo
Listpris	370 600	474 400	506 900
Förmånsvärde per år, brutto	26 006	32 668	37 391
Pris efter ett år	284 200	345 600	386 700
Pris efter två år	225 100	287 900	335 000
Pris efter tre år	183 000	246 200	294 900
Skatt/skatt efter 3 år	360/360	360/360	360/360

RESERVDELAR, ARBETE OCH SERVICE

Reservdelar och arbete	Kia	Mini	Volvo
Bromsklossar Pris	1 334	2 744	1 175
fram (par) Arbetskostnad	770	3 837	1 383
Bromsskivor Pris	2 449/1 830	6 859/4 954	2 250/1 800
fram/bak Arbetskostnad	1 077/1 077	8 272/6 537	1 383/1 614
Kamremsbyte Intervall (mil)	Kedja	Kedja	24 000/10 år
bytte Pris	-	-	9 409
Backspegel (komplett)	4 629	i.u.	i.u.
Framsärm (komplett)	1 898	2 996	3 025
Fälgar för vinterdäck (kompl.)	5 875	18 815	i.u.
Partikelfilter	Ej byte	Finns ej	7 915
Strålkastarsats halogen/LED	5 131/13 544	-/14 440	-/10 375
Stötdämpare fram (par)	3 551	3 685	3 980
Stötfångare fram	4 310	4 266	7 525
Torkarblad	360	821	495

Serviceintervaller (mil)/kostnader	Kia	Mini	Volvo
1:a Intervall	1 500/1 år	Variabel	3 000/1 år
Pris	2 305	0	4 413
2:a Intervall	3 000/2 år	Variabel	6 000/2 år
Pris	4 414	0	6 790
3:e Intervall	4 500/3 år	Variabel	9 000/3 år
Pris	2 646	0	4 413

► **Kommentar:** Eftersom XC40 T5 Twin Engine kommer ut till slutkund först efter produktionsstart under fjärde kvartalet är Volvos siffror preliminära (beräknat på T3). Minis fria service äts snabbt upp av dyra reservdelar och höga arbetskostnader.

SUMMERING – ÄGANDEKOSTNADER PER ÅR

! Beräknat på en årlig körsträcka av 2 000 mil. Fet stil anger belopp i kronor, inom parentes redovisas hur stor del av milkostnaden som just den kostnadsposten står för.

Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka	Kia	Mini	Volvo
Värdeminskning	62 533 (64%)	76 067 (64%)	70 667 (63%)
Kapitalkostnad	15 430 (16%)	18 256 (16%)	16 960 (15%)
Service och underhåll	6 756 (7%)	5 014 (4%)	7 583 (7%)
Fordonsskatt	360 (0%)	360 (0%)	360 (0%)
Försäkring (beräknat på man 40 år boendes i villa. Folksam)	4 956 (6%)	5 856 (5%)	5 196 (5%)
Br. (b. 15,50 kr/l, el 1,20/kWh)	6 777 (7%)	12 785 (11%)	11 137 (10%)
Totalkostnad per månad	8 068	9 861	9 325
Milkostnad de första tre åren	48,40	59,17	55,95

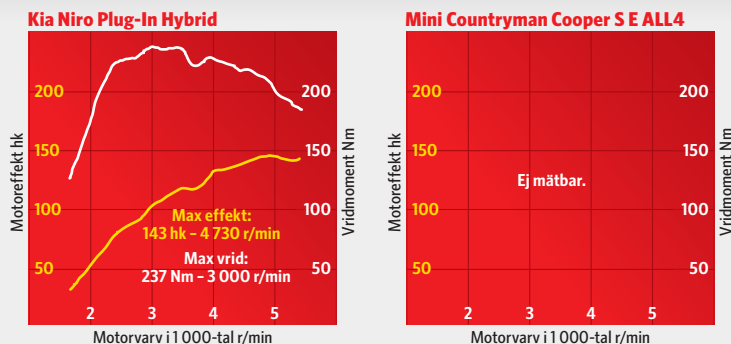
► **Kommentar:** Bränslekostnad uträknad på att en genomsnittlig laddhybridsägare laddar sin bil en gång per dag. Det ger att en bil med cirka fem mils verklig räckvidd kan Niro uppskattningsvis köra 1 500 elmil och 500 bensinmil/år. Mini kör då 1 000 elmil och Volvo 1 250 elmil. Elförbrukningen räknas som 2 kWh/mil.

PRESTANDA Vi effekt- och bränslemåter, samt accelerationstestar alla bilar själva!

ACCELERATIONSTEST

Acceleration genom växlarna (sek)	Kia	Mini	Volvo
0-50 km/h	3,5	2,6	2,9
0-70 km/h	5,5	3,7	4,3
0-100 km/h	9,6	6,8	7,3
0-100 km/h enligt tillverkaren	10,8	6,9	7,3
0-130 km/h	16,2	11,0	11,4
0-160 km/h	26,6	22,0	20,6
0-200 km/h	-	-	-
0-201 meter	11,1	9,7	10,0
0-402 meter	17,1	15,1	15,4
Sluthastighet vid 402 m	133	170	145
Omkörning 70-130 km/h	10,7	7,1	7,1
Toppfart enligt tillverkaren	172	198	205

VERKLIG MOTOREFFEKT



► **Kommentar:** Som så ofta snubblar laddhybrider i vårt testlabb, den rullande landsvägen får inga resultat. Men, Kia Niro klarar vår testbänk! Sugmotorn levererar tillräcklig effekt och bensinförbrukningen med fullt batteri blir endast 0,04 l/mil.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

	EU-cykeln (Tillverkarens uppgifter)	Sverigecykeln	Testförbrukning	Uppmätt elektrisk räckvidd (fulladdat)
Kia	0,14 l/mil	0,64 (l/mil)	0,41 l/mil	52 km
Mini	0,25 l/mil	ej mätbar	0,67 l/mil	28 km
Volvo	0,17 l/mil	ej mätbar	0,77 l/mil	37 km
Teknikens Världs testvärde				

► **Kommentar:** Kia-teknikerna vet vad de håller på med. De låter bensinmotorn arbeta när den är som mest verkningsgrad, sällan annars. Turbomotorerna hos Mini och Volvo är kameltörstiga.

! Teknikens Värld har sedan 2007 en egen testmetod för att mäta bränsleförbrukning, ett test vi kallar för Sverigecykeln som utförs på en så kallad rullande landsväg. På www.teknikensvarld.se/sverigecykeln hittar du allt du vill veta om testmetoden.

SÄKERHET Vi broms- och älgtestar alla bilar själva!

SÄKERHETSUTRUSTNING

	Kia	Mini	Volvo
Adaptiv farthållare	●	3 800	4 900 (paket)
Aktiv motorhuv	●	○	●
Autobroms	●/●	○/●	●/●
cykel/fordon	●/○	●/○	●/○
fotgängare/vilt	●	●	●
Bältesförsträckare	○	●	●
fram	●	●	●
bak	○	●	●
Bälteskraftsbegränsare	○	●	●
fram	●	●	●
bak	○	●	●
Dödavinkeln-varnare	●	○	5 900 (paket)
Filhållningsassistent	●	○	●
varnande	●	○	4 900 (paket)
styrhjälp	●	○	●
Isofix-fäste	●	●	●
Höger kudde urkopplingsbar	●	●	●
Kollisionsvarnare och autobroms vid utbackning	●	○	5 900 (paket)
Krockgardiner (huvud)	●	●	●
Krockkudde fram vä/hö	●/●	●/●	●/●
Krockkudde sida fram/bak	●/○	●/○	●/○
Knärockkudde	●	○	●
Mörkerkamera	○	○	○
Pre crash	○	●	●
Skylligenkänning	●	●	4 900 (paket)
Tröthetsvarnare	●	○	●
Krocktestresultat			
Euro NCAP krockskydd	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Euro NCAP whiplashskydd	2,5 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	1,8 (Max 5,0)

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST

! Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi hinner köra runt 80 bilar per år. På www.teknikensvarld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratals bilar!



Kia Niro Plug-In Hybrid
Maxhastighet: 73 km/h.

► **Kommentar:** Det tidigare hafsiga beteendet för Niro har bättrats i och med modellår 2020. Nu är bilen neutral och balanserad.



Mini Countryman Cooper S E ALL4
Maxhastighet: 74 km/h.

► **Kommentar:** Tajt styrning som förmedlar chassits rörelser. Undersyrt beteende som upplevs som tryggt i alla lägen.

BROMSTEST

Bromssträcka från 100 km/h (meter)

Kia	38,3
Mini	36,0
Volvo	36,2

Godkänt bromsresultat enligt Teknikens Värld

BETYG

BÄST I TEST
Teknikens Värld



Kia Niro Plug-In Hybrid AdvancePlus

Pris/förmånsvärde	370 600/26 006
Motor	R4-el/1 580 cm ³
Koldioxidutsläpp	31 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	143 141
Tjänstevikt (kg)	1 617 1 614
0-100 km/h (s)	9,6 10,8
Bränsleförbr. (l/mil)	0,41 0,14
Räckvidd (el)	52 58
Räckvidd totalt	1 049 i.u.
Milkostnad (kr)	48,40

Köregenskaper: "Knäckebröd och vatten". "Inget att skriva hem om". (Saxat ur testprotokollen).

7

Körsmidighet: Lätt som en plätt, så upplevs Niro. Enkla reglage och smidig för sin storlek.

8

Motor/kraftöverföring: Så vän, nästintill mesig, ändå soft i alla lägen. Försiktigt körd en vinnare.

7

Utrymmen: Stor och rymlig tack vare fyrkantig kaross och platt golvl. Dålig lastflexibilitet.

7

Komfort: Brummig bensinmotor som ljuder och både rull- som vindljud läcker in i kupén.

7

Användarvänlighet: Uppdaterad förarmiljö med enkla handgrepp och instruktioner. Lite 1A-känsla.

8

Att köpa: Trots att vi maxar Niro för att matcha lyxigt dyra Mini och Volvo en lätt rondvinst för Kia.

7

Att äga: Låg sopparförbrukning och fina garantier gör Kia Niro-livet ekonomiskt fördelaktigt.

8

Säkerhet: De allra flesta säkerhetsutrustningarna plus uppdaterat ESP som fungerar.

8

Miljö: Utan turbo men med smart uttänkt drivlina som verkligen fungerar i verkligheten är Kia rätt.

8

TOTALT 75/100

► **Kommentar:** Bara lite kaxigare look till i år men Kia Niro Plug-In Hybrid övertygar även när musklerna mäts mot premium-laddhybrider från Mini och Volvo. Den väna konstellationen hos bilen kan verka alltför lagom för den bilintresserade men helheten är så rätt i tiden. En rättvärdig vinnare.



Mini Countryman Cooper S E ALL4 Maxi

Pris/förmånsvärde	474 400/32 668
Motor	R3-el/1 499 cm ³
Koldioxidutsläpp	49 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	i.u. 224
Tjänstevikt (kg)	1 820 1 819
0-100 km/h (s)	6,9 6,9
Bränsleförbr. (l/mil)	0,67 0,25
Räckvidd (el)	28 40
Räckvidd totalt	537 i.u.
Milkostnad (kr)	59,17

Köregenskaper: Inspirerande och glad för den körintresserade som särskilt uppskattar styrkänslan.

9

Körsmidighet: Stor vändradie och små sidorutor gör Mini Countryman bökig i stadstrafik.

7

Motor/kraftöverföring: Minis starkaste kort, så länge inte elräckvidd räknas (gäller 7,6 kWh).

8

Utrymmen: Nja, så värst stor är inte största Minin. Snäva stolar och trång bak för vuxna.

6

Komfort: Chassit är stöttigt i överkant för den känslige föraren, i övrigt levererar Mini tajt känsla.

7

Användarvänlighet: Är du pryl-intresserad kan Mini passa som hand i handske. Mycket prylar.

6

Att köpa: Som privatleasing kan bilen vara ett klipp, men att äga sin Mini blir bojsänke ekonomiskt.

4

Att äga: I lyxigaste Maximise är Mini en hundkoja med lull-lull. Värdeinsparningen är enorm.

5

Säkerhet: Kvik och säker genom älgtestet men Mini får inte alla smarta system som BMW har.

7

Miljö: Pinsamt kort el-räckvidd och sopparförbrukning som svider. Batteri på 9,6 kWh kommer 2020.

5

TOTALT 64/100

► **Kommentar:** För tjänstebilsförare eller som privatleasing med fast månatlig kostnad märks inte värdetapp hos Countryman S E. Bilen är lekfull att köra med sin ALL4-fyrhjulsdrevning och nerviga styrning. Till 2020 utökas batterikraften till 9,6 kWh (testade bilen 7,6 kWh) vilket kommer att göra gott.



Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Design

Pris/förmånsvärde	506 900/37 391
Motor	R3-el/1 477 cm ³
Koldioxidutsläpp	38 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	i.u. 262
Tjänstevikt (kg)	1 871 1 870
0-100 km/h (s)	7,3 7,3
Bränsleförbr. (l/mil)	0,77 0,17
Räckvidd (el)	37 50
Räckvidd totalt	623 i.u.
Milkostnad (kr)	55,95

Köregenskaper: Lugn och sansad, tryggheten själv på landsvägen. Ändå körglad och pigg!

8

Körsmidighet: Kontrollkänslan och överblickbarheten är god, det är inte sikten snett bakåt.

7

Motor/kraftöverföring: Högt ställda förväntningar infrias inte. Drivlinan hugger och låter högt.

6

Utrymmen: Volvo håller stilen, levererar rymd för fyra fullvuxna. XC40 är ingen liten bil.

8

Komfort: Testlaget gillar hur man färdas i XC40. Stolar och ljudnivå håller för rejäla långfärder.

8

Användarvänlighet: XC40 är föredömligt enkel att köra och Eco Mode-läget lätt att följa med i.

8

Att köpa: Billigaste versionen kostar 459 900 kronor, R-Design +47 000 kronor ytterligare!

5

Att äga: Det gäller att hitta laddstationer för att hålla den törstiga bensinturbomotor i schack.

5

Säkerhet: Sladdrigare än andra XC40 genom älgkonbanan, varför? Bra säkerhetsutrustningslista.

9

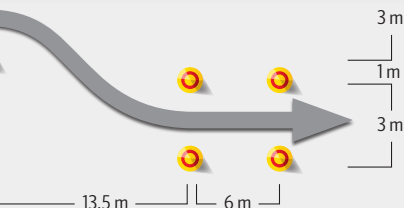
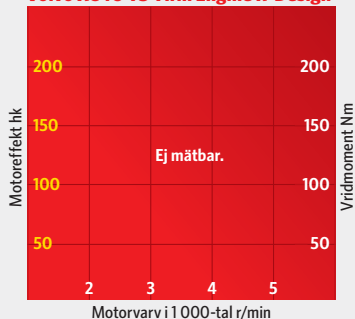
Miljö: Kom igen Volvo, bättre kan ni! Till 2020 förstärks batterikrafterna från 9,7 till 10,7 kWh.

5

TOTALT 69/100

► **Kommentar:** Som så alltid satsar Volvo med flaggan i topp när en nya version introduceras. T5 Twin Engine är rivig och snabb men inte så värst effektiv. Med R-Design-paket sprängs halvmiljonkronorsgränsen! Vi skutar efter en mildare "T3"-laddhybrid med bättre/smartare miljö- och ekonomikalkyl.

Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Design



Volvo XC40 T5 Twin Engine R-Design

Maxhastighet: 71 km/h.

► **Kommentar:** Volvochassit känns inte färdigutvecklat med vag precision och oroligt beteende. Svampig känsla.

► **Kommentar:** Relativt tunga bilar i proportion till sin storlek påverkar. Två meter längre bromssträcka för (lättaste) Kia Plug-In Hybrid. Alla inom 40 meter.

Du vet väl att äldre tester finns att ladda ned gratis* på
*...och även nyare tester mot en mindre kostnad!