



Dags att köpa laddhybrid?

PREMIUM Försäljningen av elbilar svajar – då hugger laddhybriderna tillbaka. Högre lönsamhet för tillverkarna, lång räckvidd och ingen räckviddsångest lockar. Är det smarta val?

AV: ALRIK SÖDERLIND

Publicerad: 2024-03-15 Uppdaterad: 2024-03-15

Från hånade som ett meningslöst, dödsdömt och dyrt tekniksteg på vägen mot elbilar och uträknade i försäljningsstatistiken när elbilsboomen satte fart, är laddhybriderna på gång igen.

Mellan 2022 och 2023 ökade laddhybridsförsäljningen i världen med 65 procent medan elbilarna ökade med drygt 30 procent.

Elbilarna dominerar fortfarande stort och det säljs mer än dubbelt så många elbilar som laddhybrider (10 miljoner mot 4,1 miljoner), men faktum kvarstår, blandrasen med både förbränningsmotor och elmotor är populärare än någonsin.

Det finns många skäl till det.

Tekniskt sett har laddhybriderna aldrig varit så bra som nu. Många modeller går runt tio mil på en laddning, de flesta har värmepump vilket

betyder att förbränningsmotorn inte måste kicka igång i kyla och många kan snabbladdas med upp mot 50 kW.

Kinesiska WEY 05, som ska börja säljas i Sverige, har en räckvidd på över 14 mil!

Vinsterna för biltillverkarna är oftast högre för laddhybrider än för elbilar – eftersom de stora elbilsbatterierna är dyra, som de flesta tvingas köpa dyrt från Kina.

Att hålla igång produktionen av förbränningsmotorer lockar också, eftersom man tagit investeringen i förbränningsmotortekniken och gärna vill hålla fart på fabrikerna. Så långsam omställning till enbart eldrivet som möjligt lockar för många.

Ytterligare ett stort plus är att laddhybriderna byggs på ”blandplattformar” vilket betyder att tillverkarna relativt enkelt kan skruva upp eller ner tillverkningen av laddhybrider/förbränningsmotorbilar/elbilar efter efterfrågan. Det är därför som exempelvis BMW:s 4- och 5-serie har alla typer av drivlinor – maximal flexibilitet till skillnad mot exempelvis VW:s ID-bilar eller Mercedes EQE – där minskad efterfrågan betyder stopp i produktionen.

Fler tillverkare kommer med nya laddhybrider av den enkla anledningen att de måste sälja fler laddbara bilar för att klara 2025 års stränga utsläppskrav, och det är alltså enklare och billigare att göra det med laddhybrider än med elbilar – som kräver större investeringar.

För Europa har EV-Volumes ändrat sin 2024-prognos för laddhybrider från 6,1 procent till 6,7 procent samtidigt som man skruvat ner prognosen för elbilar från 19,5 procent till 18,7.

Med tanke på de fortsatt tuffa ekonomiska tiderna för många, där inköpspriset är avgörande, är det sannolikt att många privatpersoner kommer att snegla mer mot laddhybrider.

I USA ska GM återigen börja sälja laddhybrider, för att klara av de strikta utsläppskraven när elbilssatsningen inte går så snabbt som man önskat.

Tidigare kallade GM:s vd Mary Barra laddhybrider för ett halvt steg som var onödigt. Numera anser hon att laddhybriderna behövs, kanske främst eftersom många bilköpare inte är övertygade om förträffligheten och utbyggnaden av snabbladdare i USA.

I Kina, elektrifieringens hemland, driver BYD och Li Auto på laddhybridutvecklingen. Elbilsbilister världen över som tröttnat på

laddstrul, långsam laddning och kort räckvidd, men som gärna vill köra på billig el vid den dagliga pendlingen, kan tänkas gå ett halvt steg tillbaka till laddhybrider.

Flera experter anser att laddhybriderna kommer att fortsätta att ta mark fram till dess det finns billiga små elbilar till salu, samtidigt som de dyrare elbilarna har solid state-teknik: riktigt snabbladdande batterier som kan ge lång räckvidd. Om de strängare Euro 7-avgaskraven slår in kan laddhybrider också bli ett billigare sätt att klara dessa.

Mot laddhybriderna talar eventuella skatterabatter eller ekonomiska fördelar som ges till enbart elbilar – då kan elbilarna återigen bli billigare att köra och äga.

Vilken drivlina är mest ekonomisk?

Det har aldrig varit så tydligt som nu att elbilar är för tjänstebilister medan privatköpare bör hålla sig till konventionell teknik – om man inte hittar billig privatleasing.

Vi har räknat på månadskostnad för tre Kia Niro-versioner och inkluderat kapitalkostnad, service, försäkring, däck, drivmedel och värdeminskning – uträknat av Bilpriser.se.

Elbilen blir 1 600 kronor dyrare per månad än den vanliga hybriden. Det är snudd på 20 000 kronor på ett år.

Notera att elbilen har dyrast försäkring, dyraste däck och service – och givetvis högsta värdefallet i kronor. Intressant nog anger Bilpriser.se värdefallet på tre år/4 500 mil till 42,4 % för hybriderna, 41,8 % för laddhybriderna och 41,9 % för den eldrivna – alltså i princip samma värdefall räknat i procent.

	Kia Niro Hybrid	Kia Niro laddhybrid	Kia Niro EV
Pris	351 000:–	426 000:–	491 000:–
Kapitalkostnad	1 315:–	1 600:–	1 840:–
Skatt	311:–	30:–	30:–
Försäkring	332:–	359:–	348:–
Service	220:–	220:–	250:–
Däck	222:–	233:–	255:–
Värdefall	4 138:–	4 792:–	5 750:–
Bensin/el	1 250:–	1 000:–	750:–
Total månadskostn	8 139:–	8 660:–	9 714:–



Ny statistik: Elbilar rasar i pris

Priserna på begagnade elbilar fortsätter att sjunka. Begagnatsajten Blocket uppger att medianpriserna har sjunkit med 6 procent på bara en månad.

AV: JOHN SEMPILL FOTO: VOLVO CARS

Publicerad: 2024-03-15 Uppdaterad: 2024-03-15

– **Folk väger såklart** in driftskostnaden i beslutet när de ska köpa bil och där har elbilar tidigare haft ett försprång på grund av sin låga driftskostnad, säger Marcin Stepman, fordonsexpert på [Blocket](#).

Det är tydligt att sänkningen av reduktionsplikten vid årsskiftet har haft en avkylande effekt. Mellan januari och februari 2024 sjönk medianpriset från 395 000 till 370 000 kronor.

– Med lägre bensin- och dieselpriiser har detta försprång minskat och med tanke på att elbilar ofta är dyrare i inköp så är det såklart något som bilköpare väger in i kalkylen, tillägger Marcin.

Den nedåtgående trenden gäller även hybridbilar, som enligt Blockets prisstatistik sjönk med 3,2 procent.

Prisutveckling januari till februari 2024

- Elbilar: Medianpris 369 900 kronor (sänkning med 6,31 procent från 394 800 kronor i januari)

- Bensinbilar: Medianpris 199 900 kronor (sänkning med 2,44 procent från 204 900 kronor i januari)
- Dieselbilar: Medianpris 239 999 (sänkning med 1,84 procent från 244 500 kronor i januari)
- Miljöbränsle/hybridbilar: Medianpris 289 900 kronor (sänkning med 3,21 procent från 299 500 kronor i januari)

Källa: Blocket

AUTO MOTOR & SPORT // KOM I KONTAKT MED OSS

FÖLJ OSS

Prenumerera på vårt nyhetsbrev

REDAKTIONEN

Tf chefredaktör: John Argelander

Digital redaktör: John Sempill

Ansvarig utgivare: Alrik Söderlind

[Läs mer om redaktionen](#)

SOCIALA MEDIER



☐ Jag är inte en robot

reCAPTCHA

[Integritet](#) - [Villkor](#)

KONTAKT

Prenumerationer:

<https://www.dintidning.se/mina-sidor/>

[Kontakta oss](#)

[Annonsinformation](#)

☐ Jag har läst och godkänner [villkoren](#)

Skicka nyhetsbrev

Copyright © 2024 auto motor & sport 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.

Story House Egmont AB, Karlavägen 96, 115 26 Stockholm, Tel: 08-692 01 00, Orgnr: 556046-9206