

NYBILSTEST

Test: Cupra Born, Kia Niro EV och MG 4 (2022)

Publicerad 20 december 2022



Gasa_(32)



Bromsa_(8)



Sveriges vanligaste elbil Kia Niro har kommit i ny tappning. Klarar den trycket från prispressaren MG 4 och spansktyska konkurrenten Cupra Born?



Text

Anders Helgesson

Fotograf
Simon Hamelius

ANNONS:

Inledningen kan kanske få någon att fundera: har det verkligen sålts fler Kia Niro än Nissan Leaf, Renault Zoe och Telsa Model 3? Ja. Enligt branschorganisationen Mobility Sweden är den svenska elbils-toppen räknat från 2014 och framåt Niro (15 500 bilar), Tesla Model 3 (14 800) och Nissan Leaf (14 300). Hur fort elbilsutvecklingen har gått demonstrerar fjärdeplacerade Volkswagen ID.4 som lanserades så sent som våren 2021 och redan har passerat 13 400 sålda bilar.

På tal om tempo: för tre år sedan marknadsfördes inget fullt ut kinesiskt bilmärke i Sverige. I dag finns det ett knappt dussin. Det hittills mest framgångsrika är MG som introducerades i mars 2021. Trots pandemi och komponentbrist levererade tillverkaren sin 10 000:e bil till svenska kunder i oktober 2022.

Det tål att upprepas: på 18 månader har en på den svenska marknaden oprövad tillverkare levererat 10 000 bilar! En sensation som till väsentlig del kan förklaras av konkurrenskraftiga privatleasingpriser.

MG:s senaste bidrag är den 426 centimeter långa MG 4. Bilen bygger på märkets första dedikerade elbilsplattform som kommer att utgöra basen för flera kommande bilar. Batteripaketet på 64 kWh har integrerats mellan hjulaxlarna, motorn är monterad bak och ger 204 hästkrafter. Till Sverige kommer bilen i det maxutrustade utförandet Luxury, baspris är 414 990 kronor.

»Cupra har fyra riktiga lastsäkringsöglor men där slutar också lastegenskaperna.«



Övergången från senhöst till vinter är en blöt tillställning. Notera Cupras "luftriktare" vid bakdörrens tröskel.

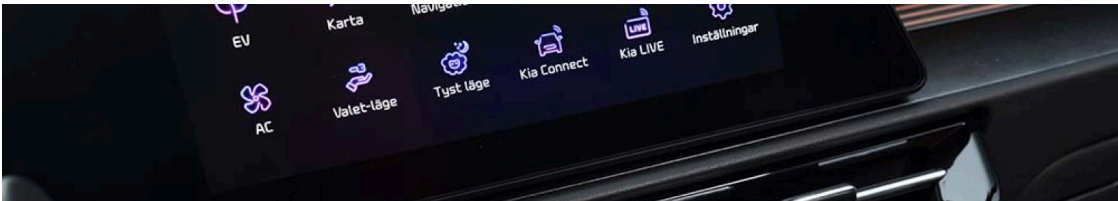
Cupra Born är den spanska pendangen till Volkswagen ID.3, tänk bort utformningen av front samt baklucka och profilen är identisk. Born finns med två batteristorlekar, 58 eller 77 kWh. Med det mindre batteriet kostar Born från 479 900 kronor. Testbilen har tillägget e-Boost som höjer effekten med 27 hästkrafter till totalt 231. Men de är primadonnor. För att de extra hästarna ska komma i sken behöver batteriet vara laddat till minst 55 procent samt hålla en temperatur på 23 till 50 grader. Även med de kriterierna uppfylla finns max effekt bara tillgängligt under 30 sekunder. E-Boost höjer prislappen med 28 000 kronor.

När elbilsversionen av Kia Niro lanserades 2016 var det en modern elbil med bra räckvidd. Kias sjuåriga nybilsgaranti och statlig miljöbonus gav ytterligare fart åt försäljningen. Framgångarna har gett Kia självförtroende. Den testade basversionen, framhjulsdreven Niro EV Active med 204 hästkrafter, kostar från 530 500 kronor. Mycket pengar men med en kaross på 442 centimeter är Niro på väg att växa ur Golfklassen.

Koreanens större storlek märks tydligt i bagageutrymmet. Med den högsta lasthöjden, djupaste bagageutrymmet och generösaste lastrumsbredden går det in 30 läskbackar när baksätet fälls. Fem fler än konkurrenterna. Cupra har fyra riktiga lastsäkringsöglor men där slutar också lastegenskaperna. Precis som kusin ID.3 får man inte använda takräcke eller dragkrok. Den "cykelkrok" som finns till ID.3 går inte att beställa till Born. Kia och MG får dra 750 respektive 500 kilo.

6,9

Så många procent av det samlade värdet av Sveriges import stod Kina för under första halvåret 2022 och där ingår bland annat MG-bilar.



Klimatanläggning eller mediaspelare? Ett svep över papperssvalan/fläkten och både vred och touchknappar byter funktion i Kia.

Niros längdövertag fortsätter i baksätet. Sittpositionen är upprätt med bra ben- och fotutrymme och adekvat lårstöd även för längre ben. Ryggdynan är vinklingsbar men vi hade gärna sett lite mer vinklingsmån för en mer upprätt vinkel.

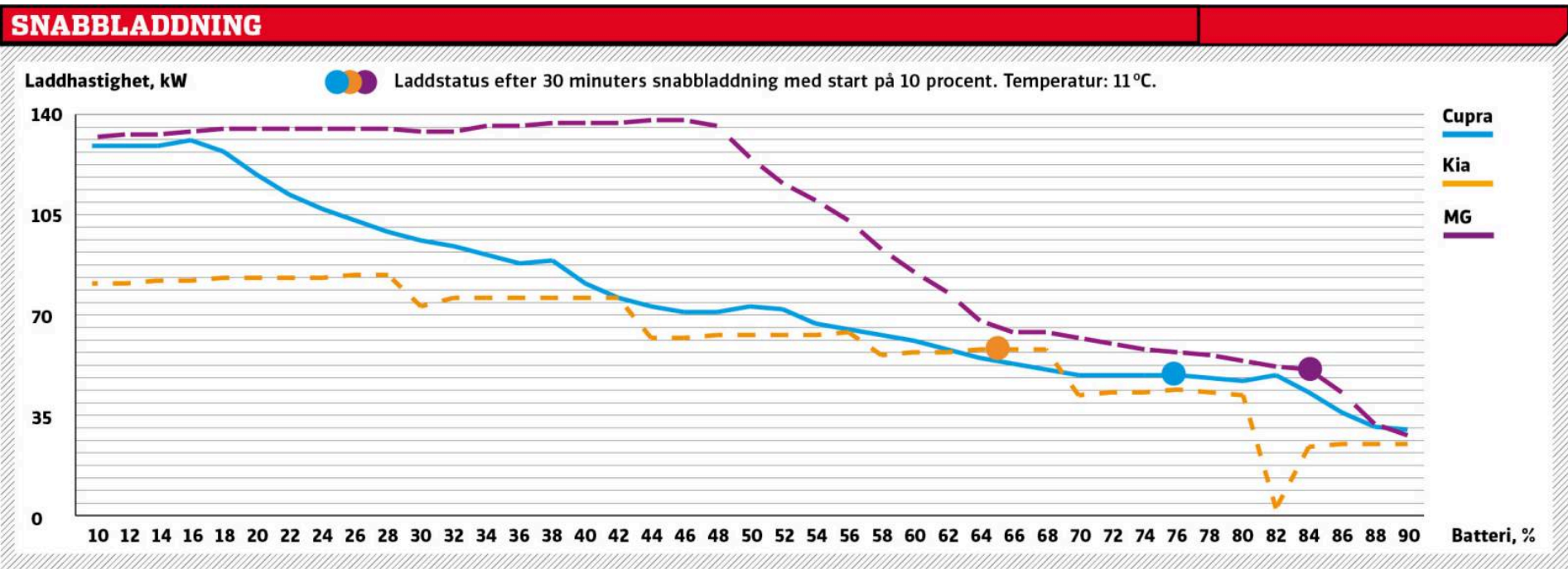
Insteget till MG:s baksäte är generöst men tröskeln är bred, är man inte uppmärksam får man räkna med lortiga byxben. Dörrsidor i svart hårdplast delar MG 4 med konkurrenterna men avsaknad av taklampa och högt skuren fönsterlinje förstärker en kolkällarkänsla som inte finns i Born eller Niro. Benutrymmet räcker bra men ställd mot de rymliga konkurrenterna är det trångt att kila in fötterna under stolarna. Vidare är sitthöjden några centimeter lägre, vilket i kombination med den mjuka sittdynan ger vuxna ben en i längden ansträngande vinkel.

Ansträngande i MG är också att det i hastigheter över 80 km/tim kommer en hel del vindbrus från området runt C-stolpen. Med tanke på de "felvända" bältesfästena (se barnsäkerhet) samt att mittnackstöd saknas är avsaknaden av mittarmstöd en bagatell.

I kraft av något bättre lårstöd samt den rymdkänsla som kommer med stora sidorutor och glastak kniper Cupra baksätessesgern strax före Niro. Färdas tre vuxna i bredd undviker man dock helst i alla tre.



Svart, grått och silver. Tur att köregenskaperna i MG 4 är piggare än färgvalen. Styrningen är reaktionssnabb men tappar skärpa ju mer ratten vrids. Inte perfekt men som det stod i ett av testprotokollen: "MG 4 är en glad prick."



Niros längdövertag fortsätter i baksätet. Sittpositionen är upprätt med bra ben- och fotutrymme och adekvat lårstöd även för längre ben. Ryggdynan är vinklingsbar men vi hade gärna sett lite mer vinklingsmån för en mer upprätt vinkel.

Insteget till MG:s baksäte är generöst men tröskeln är bred, är man inte uppmärksam får man räkna med lortiga byxben. Dörrsidor i svart hårdplast delar MG 4 med konkurrenterna men avsaknad av taklampa och högt skuren fönsterlinje förstärker en kolkällarkänsla som inte finns i Born eller Niro. Benutrymmet räcker bra men ställd mot de rymliga konkurrenterna är det trångt att kila in fötterna under stolarna. Vidare är sitthöjden några centimeter lägre, vilket i kombination med den mjuka sittdynan ger vuxna ben en i längden ansträngande vinkel.

Ansträngande i MG är också att det i hastigheter över 80 km/tim kommer en hel del vindbrus från området runt C-stolpen. Med tanke på de ”felvända” bältesfästena (se barnsäkerhet) samt att mittnackstöd saknas är avsaknaden av mittarmstöd en bagatell.

I kraft av något bättre lårstöd samt den rymdkänsla som kommer med stora sidorutor och glastak kniper Cupra baksätessesgern strax före Niro. Färdas tre vuxna i bredd undviker man dock helst i alla tre.

ÄGARNA TYCKER

I årets AutoIndex placerar sig Kia på 10:e plats av 23 märken när svenska privatbilister betygsätter sitt bilnehav. På grund av för litet underlag är MG och Cupra inte med i AutoIndex men Cupra säljs via Seats återförsäljarnät och redovisas här i kategorierna Bilhandel och Verkstad.

Viktigast av delmomenten är Bilen där poäng sätts på köregenskaper, kvalitet och kostnader. Kia placerar sig på 10:e plats där ägarna berömmar komfort- (6) och motorelektronik (8) men är missnöjda med bilens bullernivå (21). När bilägarna rankar sin bilhandlare placerar sig Kia 5:a och Seat/Cupra på 17:e plats. I kampen om bästa märkesverkstaden placerar sig Kia 7:a och Seat/Cupra på 22:e plats. Seatägarna är fortfarande inte nöjda med kundbemötandet trots satsningen på nybyggda anläggningar. Undersökningen genomfördes januari-mars 2022 och gäller årsmodellerna 2018–2021.

Trion ger hög åkkomfort. Jämfört med första generationens Niro har Kia lyckats betydligt bättre med att anpassa chassissättningen efter elbilens vikt. Fjädringen arbetar nu föredömligt mjukt, nästan gungigt, över ojämnheter som tidigare hade gett kotkompression. Även MG 4 har en tydlig komfortprägel. Hjulställen arbetar med utmärkt kontroll över tjälskott, broskarvar och potthål. För 9 600 kronor utrustas Born med elektroniskt kontrollerade stötdämpare, en klok investering då de slätar över de komfortbrister som kommer med testbilens 20-tumshjul (13 100 kr). Cupra har även lyckats bäst med att hålla väg- och vindljud utanför kupén. Ju sämre väg och ju högre hastighet desto tydligare blir Borns komfortövertag.

Förarplatsen i MG delar testlaget. En förare tycker det är dåligt med plats att vila vänsterfoten samt att ratten skymmer delar av instrumenteringen. En annan störde sig mer på att högerbenet kläms mot mittkonsolen på ett vis som gör det påfrestande att köra längre sträckor. En tredje menade att körställning och stol fungerade alldeles utmärkt. Passageraren får nöja sig med att justera stolen i längdled.

Niro och Born fick jämnare omdömen med plus i kanten för sportstolen i den senare som är begåvad med justerbart lårstöd, fyrvägs svankstöd och väl avvägd skålning.

Trion har breda C-stolpar, vilket försvårar när man kastar en blick över axeln. Bakåtsikten i MG är så begränsad att avsaknaden av bakrutetorkare inte har så stor betydelse. Sidospeglarna i Born hade gärna fått vara halvnumret större.

»Sedan händer något och kupén blir allt svalare.«

Lugn. Tystnad. Egen tid. Efter arbetsdagen, den evighetslånga släktmiddagen eller bara när andan faller på kan det vara ytterligt rogivande att sätta sig i bilen och bara rulla i väg.

Minst motstånd finns Kia. Instrumentpanelen är måhända något plastigare än i föregångaren men alla vardagsfunktioner sitter logiskt lättåtkomligt. Knapparna för stols- och rattvärme är bara en pekfingeravstånd från det greppvänliga växelvredet. Till skillnad från det anonyma styrkorset på MG:s ratt behöver man inte gissa sig till rattknapparnas funktion i Niro. Dessutom går det att använda farthållare och färddator med handskar, försök att göra det med Cupras pyttiga touchknappar. Vidare har Born ärvt ID-seriens icke upplysta touchpanel till klimatanläggning, stolsvärme och ljudvolym. Likt i Niro är funktionsknapparna i MG 4 belysta men placeringen av vredet till sidospeglarna, till vänster om ratten, är mindre lyckad. Längre förare får sträcka sig så långt att de kommer ifrån sin körposition.

Mediasystemet i MG 4 har små ikoner och stundtals larvigt liten textstorlek. Exempelvis uppskattar testlaget att den digitala instruktionsboken använder tre punkters storlek. Den här texten har punktstorlek 8,7. På skumpiga vägar är det en ansträngning att pricka rätt funktion, trots förlåtande fjädring.

MG:s klimatanläggning har också svårt att hålla inställd temperatur. Under den första halvtimmens körning känns de inställda 21 graderna lika behagliga som i Born och Niro. Sedan händer något och kupén blir allt svalare. Det slutar med att temperaturen måste höjas till 26–27 grader för att det ska kännas drägligt.

MG har en diger lista av förarstödssystem: dödavinkelvarning, vingelvarning, filhållningsassistent, varning för kollision vid backning, kökörningsassistent, med mera. Lovvärt men flera av funktionerna är undermåliga. Använder man komfortblinkers (treblink) vid filbyte hinner bilen bara halvvägs över väglinjen innan blinksekvensen är slut och vingelvarningen nästan rycker tillbaka bilen till den gamla filen. I en korsning reagerade autobromsen omotiverat på en mötande bil. Föraren behövde starta om bilen för att kunna åka vidare. Funktionerna kan stängas av men då är det ingen mening att installera dem från första början.

På tal om säkerhet har Cupra och Kia en extra krockkudde mellan framstolarna, en funktion som MG 4 saknar.

»Niro har fått en förnimmelse av styrkänsla men det är MG 4 som överraskar.«

Hårda bud för MG. Övergår vi till köregenskaper blir det mer positiva tongångar i testprotokollen:

”Niro har fått en förnimmelse av styrkänsla men det är MG 4 som överraskar. Rapp och fin känsla längs krokvägarna med en oväntad lätthet i drivlina och chassi.”

”Cupra har den trevligaste styrningen av de tre och känns rappast på kurviga vägar med MG 4 som god tvåa.”

”MG 4 har nästan lika smidig vändradie som Born, en riktig stadsvessla.”

Bromskraftåtervinning är en självklarhet i elbilar. Born har gjort det enkelt och sköter allt med bromspedalen, konkurrenterna använder knappar för att reglera bromskraften. Trion har också adaptiv regenerering som tar hänsyn till topografi och omgivande trafik. Trots att MG 4 bara kan återta 25 procent av motorkraften får den samma testförbrukning som Born: 18,6 kWh/100 km. Det är 0,3 kWh mer än Niro.



En härlig höstdag längs vägen mot Skanssundet söder om Stockholm.

Dags att komma till slutsats i 2022 års sista test.

MG 4 överraskar i mångt och mycket. Fin åkkomfort, mycket bra laddprestanda och en design som tilltalar många. Små och onödiga missar drar ned helhetsintrycket. När det över tre år och 6 000 mil endast skiljer 10 000 kronor mellan MG 4 och Niro går det inte att släta över bristerna med ett lågt pris. Några omfattande uppdateringar av mjukvaran skulle kunna göra att MG kommer med i matchen men den här gången blir det en jumboplats.

Det skiljer en knapp krona i milkostnad mellan Born och Niro. Born har något högre komfort, bättre utrymmen för passagerare och är i kraft av snabbare laddning ett bättre val än Niro för den som regelbundet kör längre sträckor.

Niro kompenserar med större lastflexibilitet och ett enkelt handhavande. Vill du ”bara ha en vanlig bil” och en bra sådan är Niro det givna valet.



Cupra Born e-Boost 58kWh

Grundpris: 507 900 kr

Milkostnad: 39,38 kr

Körkänsla: 4/5

Ekonomi: 3/5

Komfort: 5/5

Säkerhet: 5/5

Miljö: 5/5



Skärm på 5,3 tum meddelar från vänster sett: status för farthållare/förarstödsystem. hastighet i siffror samt räckvidd, navigation och varningsmeddelanden.



Touchknappar för halvljusomkoppling, dimljus samt defrosterfunktioner. Kontrollpanelen är identisk med Volkswagen ID.3.



Bekväm stol men det integrerade nackstödet är stort och skymmer sikten för baksätespassageraren. Manöversatsen i stolbasen innehåller fyrvägs svankstöd samt sätesmassage.



Knappen med Cupra-symbolen är en genväg till körläge Cupra.



12 tum mediaskärm dominerar instrumentpanelen. Under mittkonsolens jalusi finns förvaringsfack och mugghållare. Kopparfärgade dekorinlägg.



Baksätet fälls i två delar, 40/60, men genomlastningslucka ger lite mer flexibilitet. Lastgolvet är här i lågläge, i högläge blir det ingen tröskel mellan golv och fällt säte. Vid fällning blir ryggens stigning från bagagerumsgolvet 14 grader. Fyra lastkrokar, krok för matkasse samt 12-voltsuttag finns.



Kia Niro EV Active

Grundpris: 530 500 kr

Milkostnad: 40,31 kr

Körkänsla: 3/5

Ekonomi: 3/5

Komfort: 4/5

Säkerhet: 5/5

Miljö: 5/5



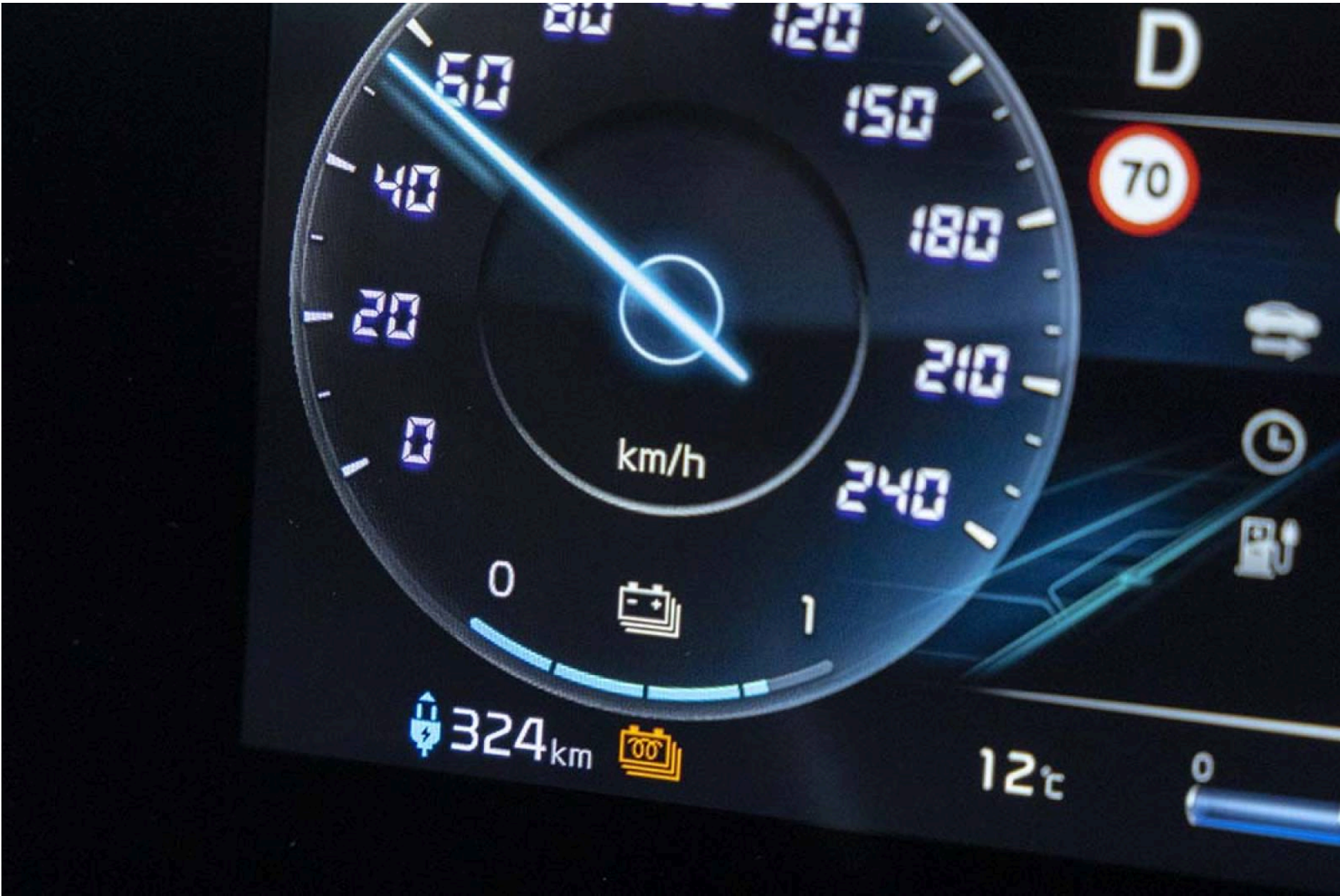
Skärm på 10,25 tum. Fyra olika typer av mätartavlor finns att välja bland. Mätartavlorna kan koordineras med bilens körlägen.



Sladdförvaring under motorhuven är en smidig lösning för blöta och kladdiga laddsladdar. Boxen rymmer 20 liter.



Kia-stolen står sig bra i konkurrensen. En del klagade på ett svårinställt nackstöd, framför allt i djupled. Relativt fast stoppning. Klädsel i konstläder/textil.



Diesel?! Nej, glödtrådssymbolen markerar att batteriet förvärms för laddning. Vid åtta plusgrader värms batteriet med en effekt på cirka 4,6 kW.



Som rådande mode dikterar är ratten tvåekrad. Dörrhandtaget strävar upp mot A-stolpen och ger en omslutande känsla. Många knappar och vred.



Filtmaterial på golv och baksätets ryggstöd men i övrigt hårda och repkänsliga plastytor. Öglor för lastnät och dubbelt lastgolv (på bild i lågläge) finns. I sidan av den öppna bakluckan finns krokar för att hänga en lättare skaljacka. Vid fällt baksäte är stigningen från bagagerumsgolvet nio grader.



MG 4 Luxury

Grundpris: 414 900 kr

Milkostnad: 38,63 kr

Körkänsla: 4/5

Ekonomi: 3/5

Komfort: 3/5

Säkerhet: Ej testad.

Miljö: 5/5



Skärm på 7 tum. Från vänster sett: status för farthållare/förarstödsystem, hastighet i siffror samt räckvidd, navigation och varningsmeddelanden. Känns det bekant?



Beroende på hur rattknapparna används sköter styrkorset: volym, stationsval, färddator och samtalsvolym.



Elektriskt justerbar men höjdinställning sker bara i bakkant. Kan uppfattas vara något för kort och mjuk.



Continental PremiumContact C, där C står för Comfort. Ett däck som utvecklats med fokus på den kinesiska marknaden.



En interiör tillagad av en dos Tesla Model 3-panel, en nypa Volkswagen ID.3-skärmar, mittkonsol à la Renault Megane E-Tech och Austin Allegro-ratt.



Dubbelt lastgolv i översta läget, i lågläge stjälar golvet stödklackar utrymme. Vid fällt säte är stigningen från bagagerumsgolvet 8,4 grader. Påsen med laddsladdar (ej på bild) har kardborrband som gör golvet filtmaterial noppigt. Baksätet saknar bältesvakt, när sätet återställs finns det risk för att bältet skadas.

MEDIEFUNKTIONER

	Cupra	Kia	MG
Systemets namn	Cupra Infotainment Syst.	AVN	iSmart
Pris	std.	std.	std.
App	My Cupra	My Kia	MG iSmart
Svenskspråkig	ja	ja sve/eng blandat	
Typ av skärm	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	12,0	10,25	10,25
DAB-radio	ja	ja	ja
Antal bluetooth-enheter samtidigt	2	2	1
Röststyrning	ja	ja (eng)	ja (eng)
Telefonspeglning	ja/trådlös	ja/USB	ja/USB
Trådlös telefonladdning	6 000*	50 000*	ja
Utökad stereo	5500	30 000*	nej
Navigator	ja	ja	ja

KOMMENTAR: Bara Cupra har svensk röststyrning. MG kombinerar svenska menyer med engelskt tal. I Niro behöver man växla menyspråket till engelska för att få röststyrning. Röststyrning av mobil fungerar inte i MG när mobiltelefonen är kopplad till bilen. MG kan heller inte ringa telefonnummer som lagrats med landsnummer, till exempel +46. *Inkluderar ytterligare utrustning.

»MG kombinerar svenska menyer med engelskt tal.«



MG: Skarp och ljusstark skärm. Små och svåransvända pekknappar. I övre vänstra hörnet sitter knappen för dimbakljusen, precis nedan är knappen för att komma till startmenyn. Fysiska knappar i botten av skärmen.



CUPRA: Här visas funktionsmenyn med alla inställningar uppräddade. Kan arrangeras så att bara de vanligaste funktionerna visas, vilket gör ikonerna betydligt större.



KIA: Tydlig grafik men bitvis ett omständligt och plottrigt menysystem. Ikonerna till höger kan vara svåra att nå men skärmen kan arrangeras så att bara vänsterhalvan används.

RESERVDELAR

	Cupra	Kia	MG
Strålkastare, kr	8 530	21 490	14 600
Bakljus, kr	3 460	5 670	6 750
Bromsbelägg fram, kr	1 740	2 210	3 600
Bromsskivor fram, kr	3 700	4 120	3 700
Fälg	7 720	2 440	5 300
Ersättningsladdare 230 volt, kr	3 270	5 000	3 590
Byte kylvätska i batteri, kr	-	-	6 960
Intervall kylarvätska, mil/år.	-	-	9600/4
Totalt, kr	28 420	40 930	44 500

EKONOMI

	Cupra	Kia	MG
Grundpris testad version, kr	507 900	530 500	414 990
Testbilens pris, kr	596 900	530 500	421 740
Förmånsvärde, kr/år	48 081	49 947	44 135
Värdeminskning, kr/% (1)	184 100/36	191 100/36	179 440/43
Bränslekostnad, deklarerad/test, kr/år	6 535/7365	6 415/7 250	6 575/7 365
Årsskatt, kr/efter tre år	360/360	360/360	360/360
Försäkring, kr/år (2)	4 520	3 540	3 850
Servicekostnad, kr (3)	5 400	7 320	7 630
Serviceintervall, mil/år	obegränsat/2	3 000/2	2 400/1
Garantier, år (4)	3/3/12/8/3*	7/3/12/7/7*	7/3/7/7/1*
Milkostnad, kr (5)	39,38	40,31	38,63

(1) Beräknad på grundpris enligt Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6 000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/batteri/vägassistans. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enligt testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10 000 kronor för löpande underhåll, men utan finansiering av köpet. *Förlängs vid service på märkesverkstad.

KOMMENTAR: MG:s byte av batteriets kylarvätska är en del av bilens serviceprogram vid 9600 mil/fyra år. Cupra har tidsstyrd service utan milbe.

Integritet

gränsning. Batterigaranti för Cupra: åtta år eller 16 000 mil. Kia och MG: sju år och 15 000 mil. Mot en kostnad kan Cupra-ägaren förlänga nybilsgarantin med upp till fem år och 15 000 mil.

SÄKERHETSFUNKTIONER

	Cupra	Kia	MG
Autobroms	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	6 700*	50 000*	varning
Autobroms för fotgängare	ja	ja	ja
Bältesfäste justerbart höjded	nej	ja	nej
Döda vinkelvarnare	6 700*	30 000*	ja
Filhållningsystem	ja	ja	ja
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja

UTRUSTNING

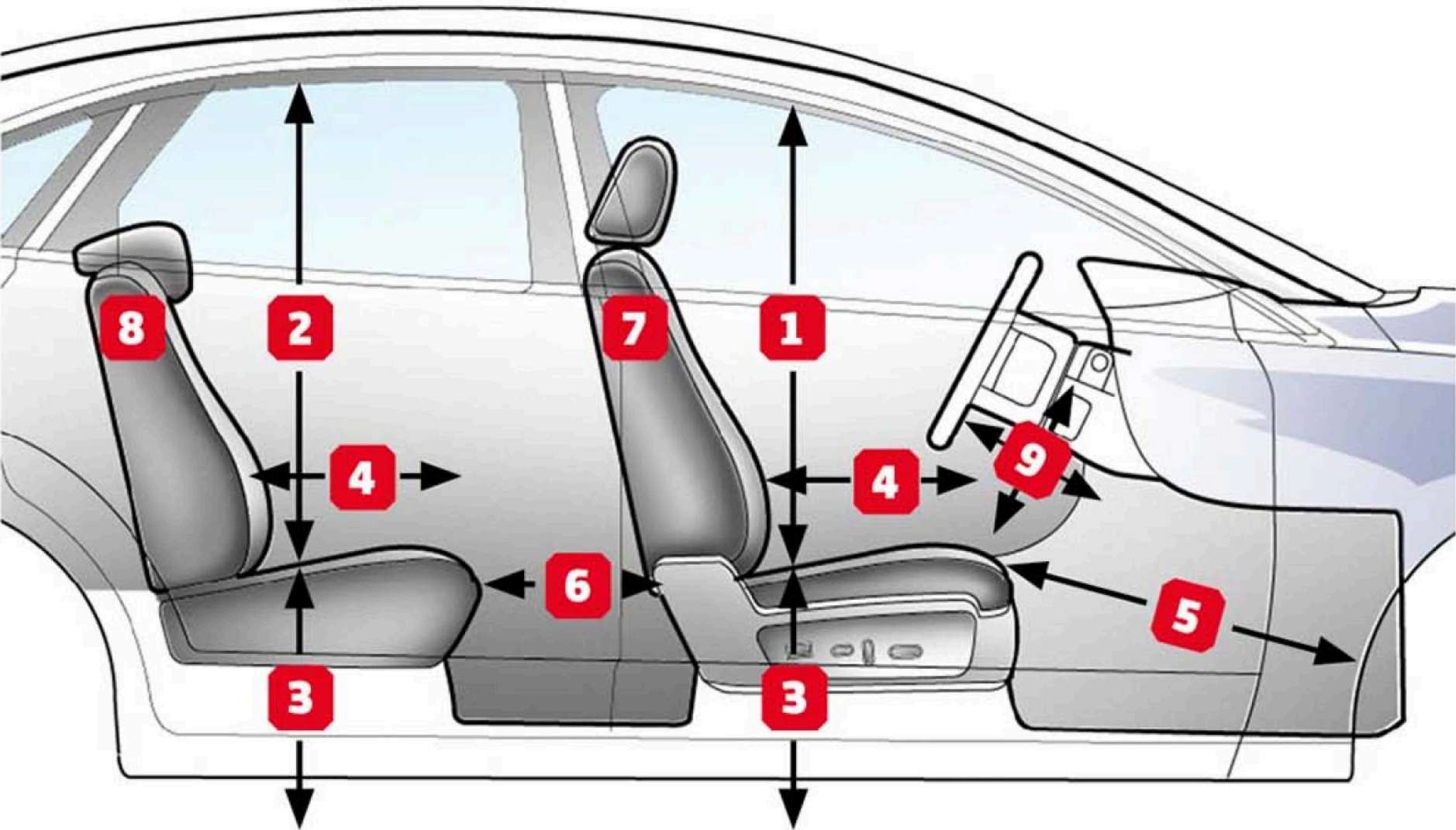
	Cupra	Kia	MG
Adaptiv farthållare	ja	ja	ja
Automatisk p-hjälp	9 000*	nej	nej
Backkamera	ja	ja	ja
Dragkrok	nej	eftermont.	eftermont.
Elbaklucka	nej	30 000*	nej
Eljusterbar förarstol	2 200	30 000*	ja
Klimatanläggning	ja	ja	ja
Varmluftspump	ja	ja	ja
Utökad klädsel	15 000*	30 000*	nej
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metalliclack	8 100–11 400	ja	6 750
Nyckellöst insteg	6 000*	ja	ja
Tvåtonslack	nej	62 900*	nej
Panoramaglastak/taklucka	ja/nej	nej/62 900*	nej
P-sensorer fram/bak	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Uppvärmmt baksäte	nej	30 000*	nej
Vindrutedisplay	11 300	50 000*	nej
Rattvärme	ja	ja	ja
Märkesknutet laddkort	ja	ja	nej

KOMMENTAR: Utökad klädsel är syntetisk mocka (Cupra) och konstläder (Kia och MG). Niro finns utöver basversionen med två utrustningsnivå-

Integritet

er: Advance (30 000 kr) och Advance Plus (50 000 kr). Takluckan på Niro kombineras med tvåtonslack (C-stolpe i kontrastfärg) för 62 900 kr, inklusive Advance Plus. *Inkluderar ytterligare utrustning.

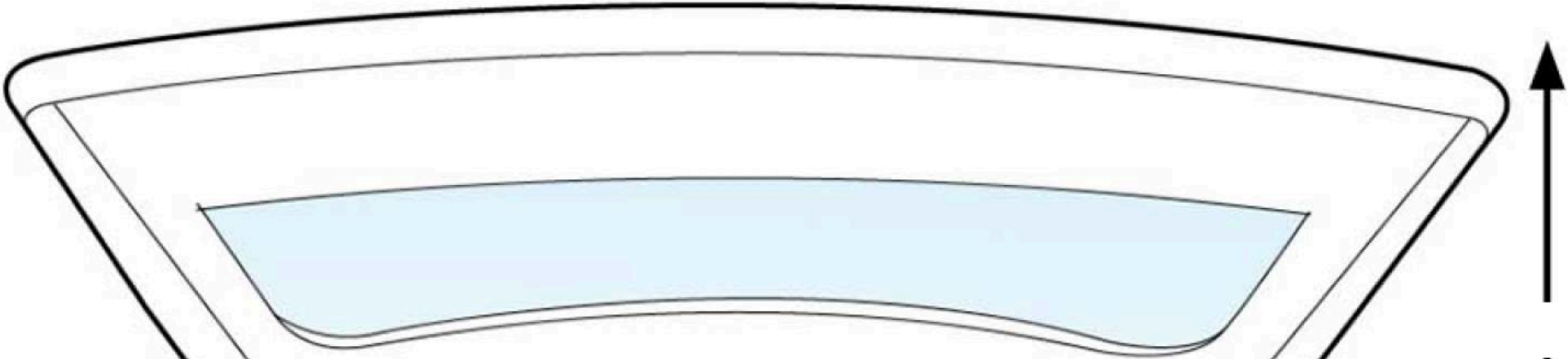
KUPÉMÅTT

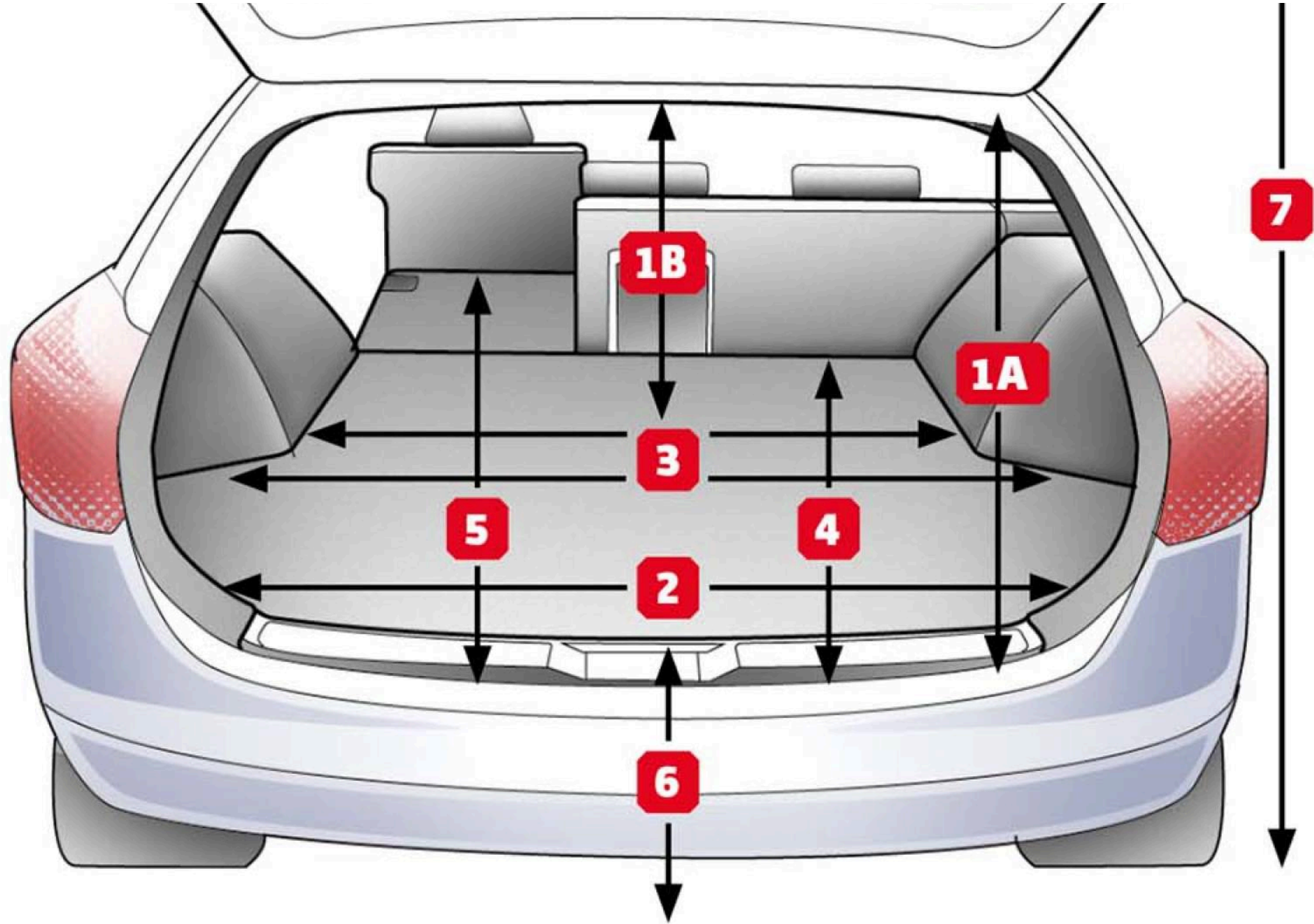


Mått, cm	Cupra	Kia	MG
1. Takhöjd fram	90–97	94–101	91–97
2. Takhöjd bak	94	95	94
3. Sitthöjd fram/bak	49–56/57	51–57/58	47–53/54
4. Sittdynans längd fram/bak	50–54/47	51/47	50/46
5. Benutrymme fram	41–66	39–63	39–61
6. Benutrymme bak	12–39	12–42	10–37
7. Kupébredd fram	142	141	142
8. Kupébredd bak	132	137	138
9. Skjutmån ratt längd/höjd	63–68/5	66–71/4	64–68/4

KOMMENTAR: Glastaket i Born kostar ett par centimeter takhöjd. MG:s baksäte känns brett och det bekräftas också av måttbandet: sex centimeter bredare än i Born.

LASTMÅTT





Mått, cm	Cupra	Kia	MG
1A. Höjd i lastöppning	75	85	85
1B. Max lasthöjd*/under insynssk.	78/56	81/54	74/49
2. Bredd i lastöppning	97	107	107
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	102/123	105/131	97/126
4. Lastgolv uppfällt baksäte	77	81	77
5. Lastgolv nedfällt baksäte	142	153	150
6. Höjd till lasttröskel inre/yttre	7/20*/76	5/16*/75	0/9*/69
7. Höjd under baklucka	183	184	183
Antal läskbackar uppfällt/nedfällt	11/25	11/30	8/25
Bagagevolym VDA, liter	385–1267	475–1392 (20**)	350–1165

KOMMENTAR: Max lasthöjd är beräknad med lastgolven placerade för maximal höjd. På grund av bagageutrymmets utformning rymmer MG fler läskbackar med lastgolvet i sitt högsta läge. Kia är bara någon ynka centimeter från att klara 31 backar med fällt säte. *Dubbelt lastgolv i lågläge. **Framre lastutrymme.



Isofixfästen fram i **CUPRA**. Krockkudden stängs av med nyckel.



Här har **MG** tänkt fel. Vrid låsmekanismen 180 grader så blir det rätt.

BARN I BIL

	Cupra	Kia	MG
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ytterplatser	ytterplatser	ytterplatser
Barnstolsöglor fram/bak	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	30 000*	nej
Får liggvagn plats, längd/bredd?	nej/ja	nej/ja	nej/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhissar fram/bak	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Isofixfästen fram/bak	ja/ja	nej/ja	nej/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej
Urkopplingsbar krockkudde	ja, nyckel	ja, i färd dator	ja, nyckel
ViB:s barnbetyg	★★★	★★★	★★

KOMMENTAR: Inga direkta anmärkningar. I kraft av bra öppningsvinkel och högre kaross är det enklare att få barnstolar på plats i Kia. Minst smidig är låga MG. En detalj: normalt vänds bältesfästets lås mot passageraren. Då skyddas låsknappen av bältets låstunga, vilket minskar risken för att passageraren oavsiktligt knäpper loss sig. Av någon anledning har MG valt att "felvända" bälteslåsen, vilket gör knappen mer utsatt. Det räcker att låsknappen trycks ned fyra millimeter för att bältet ska släppa. På mittplatsen, som saknar nackstöd, är låset rättvänt. *Inklusive ytterligare utrustning.

KROCKTEST

	Cupra	Kia	MG
Vuxenskydd	93 %	91 %	-
Barnsäkerhet	89 %	84 %	-
Oskyddade trafikanter	73 %	76 %	-
Förarstödsystem	80 %	79 %	-
Pisksnärtsskydd fram/bak	bra/bra	bra/tveksamt	-
Betyg AEB fotg./cykl.	godkänd/godkänd	godkänt/bra	-
Betyg AEB fordon	bra	bra	-
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	Ej testad

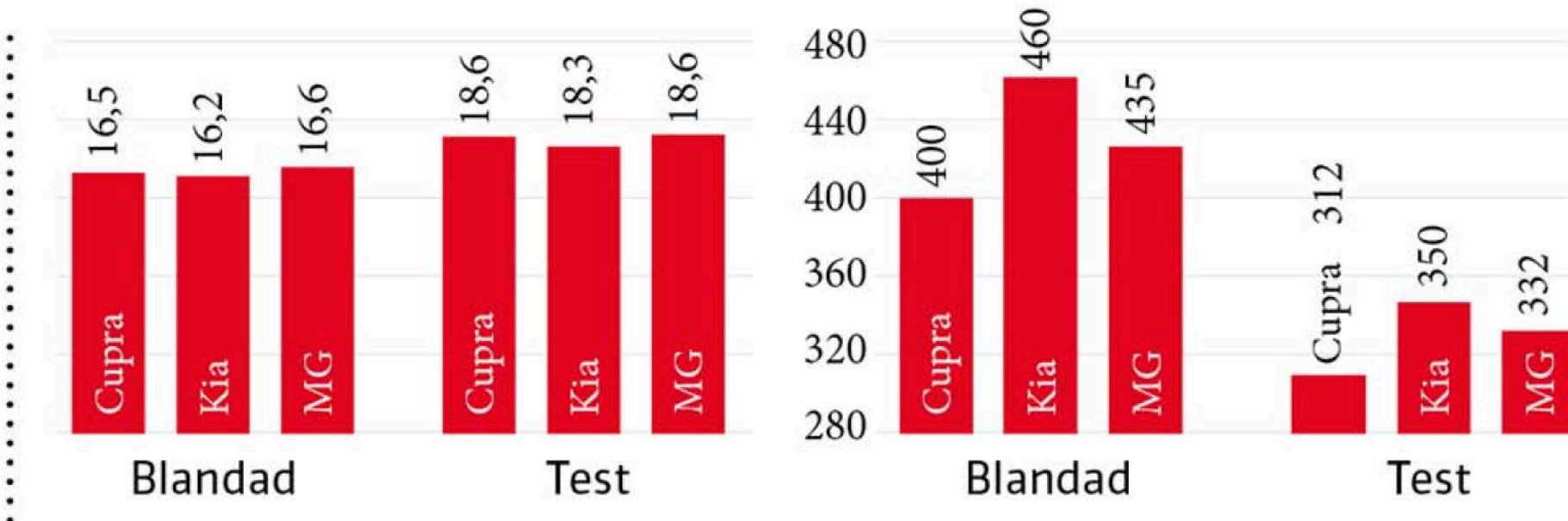
KOMMENTAR: Bra krockresultat för Cupra, för högre procentsats i vuxenskydd behöver bland annat passagerarens bål skyddas bättre. För ett högre betyg i barnsäkerhet behöver Kia skydda den tioåriga baksätespassagerarens huvud bättre, nu bottnar sidokrockgardinen och huvudet slår i sidorutan. Båda bilarna har krocktestats enligt 2022 års regelverk. MG 4 har inte krocktestats av Euro NCAP.

MÅTT & VIKT

	Cupra	Kia	MG
Längd, cm	432	442	429
Bredd, cm	181	183	184
Höjd, cm	154	157	150
Axelavstånd, cm	277	272	271
Spårvidd fram/bak, cm	154/151	157/158	155/155
Markfrigång, cm	13,0	16,0	12,0
Tjänstevikt, kg	1914	1770	1760
Maxlast, kg	346	430	373
Taklast, kg	0	75	60
Max släpvtikt, kg	0	750	500

TESTVÄRDEN

FÖRBRUKNING (kWh/100 km, WLTP) RÄCKVIDD (km, WLTP)



MILJÖ

	Cupra	Kia	MG
Batteri, totalt/tillgängligt kWh	62/58	68*/64,8	64/61,7*
Ombordladdning (AC), max kW	11	11	11
Snabbladdning (DC), max kW	120	80	135
Laddtid 10–80 procent, min	32	43	27
Laddtid 10 mils räckvidd, min	15	17	11
Laddstandard, snabb/ombord. CCS/typ 2	CCS/typ 2		CCS/typ 2

KOMMENTAR: Kia och MG har V2L-funktion och kan användas som batteribank. Kia ger upp till 3 kW, MG 2,2 kW. *Uppgift från EV Database.

ACCELERATION

	Cupra	Kia	MG
0–100 km/tim	6,7 s – 111 m	7,6 s – 116 m	7,6 s – 115 m
0–400 m	15,0 s – 151 km/tim	15,7 s – 150 km/tim	15,7 s – 150 km/tim

SEGDRAGNING 70–110 KM/TIM

Automat	4,0 s – 100 m	4,1 s – 105 m	4,2 s – 111 m
---------	---------------	---------------	---------------

KOMMENTAR: Cupra är raskast i alla moment och matchar så när som på en tiondel den officiella siffran för 0–100 km/tim. Utöver höjd effekt innebär e-Boost även större bromsar fram i Born.

BROMSAR

	Cupra	Kia	MG
100–0 km/tim	Ej testat på grund av otjänligt väglag.		

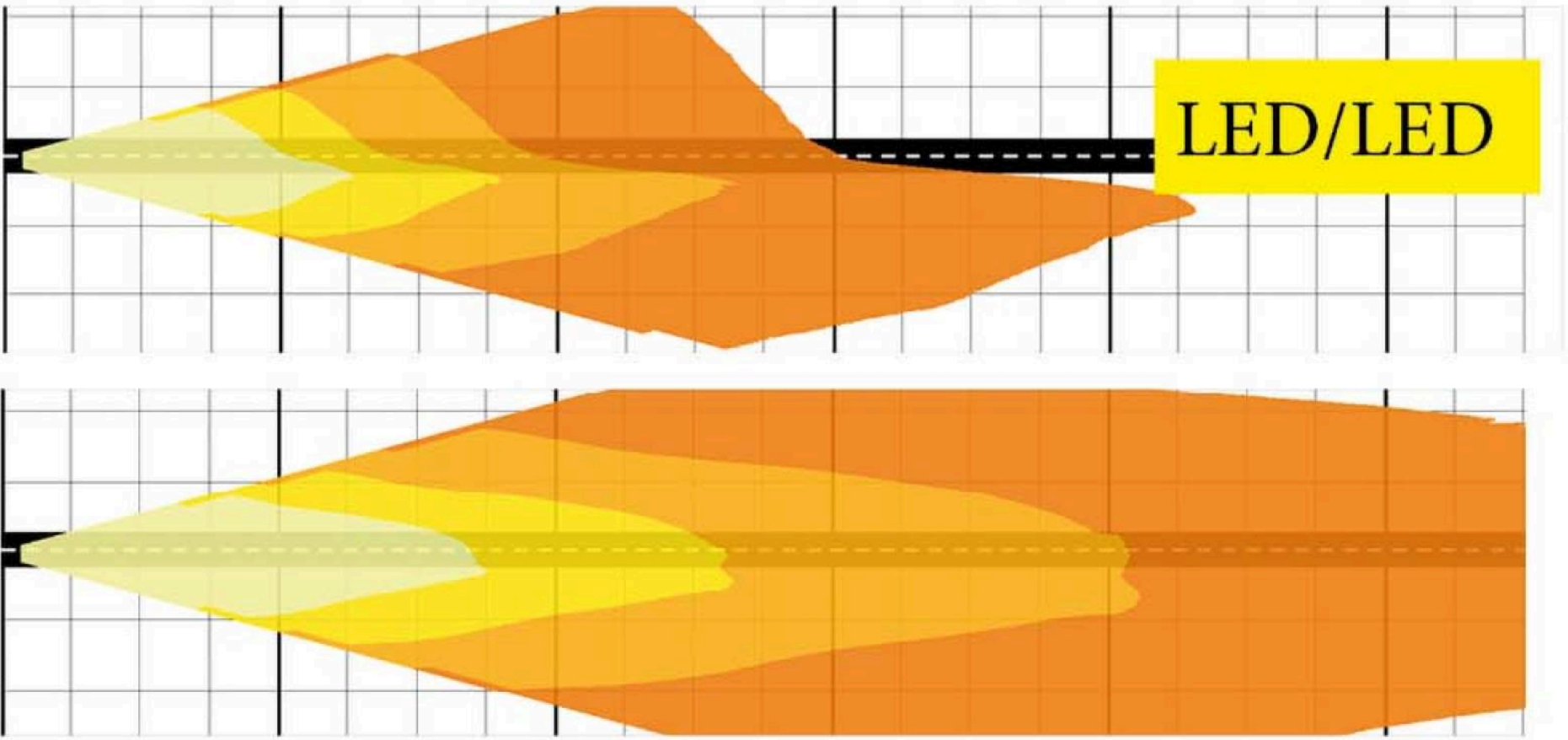
KUPÉBULLER dB(A)

	Cupra	Kia	MG
50 km/tim (fin/grov asfalt)	58/66	61/69	60/68

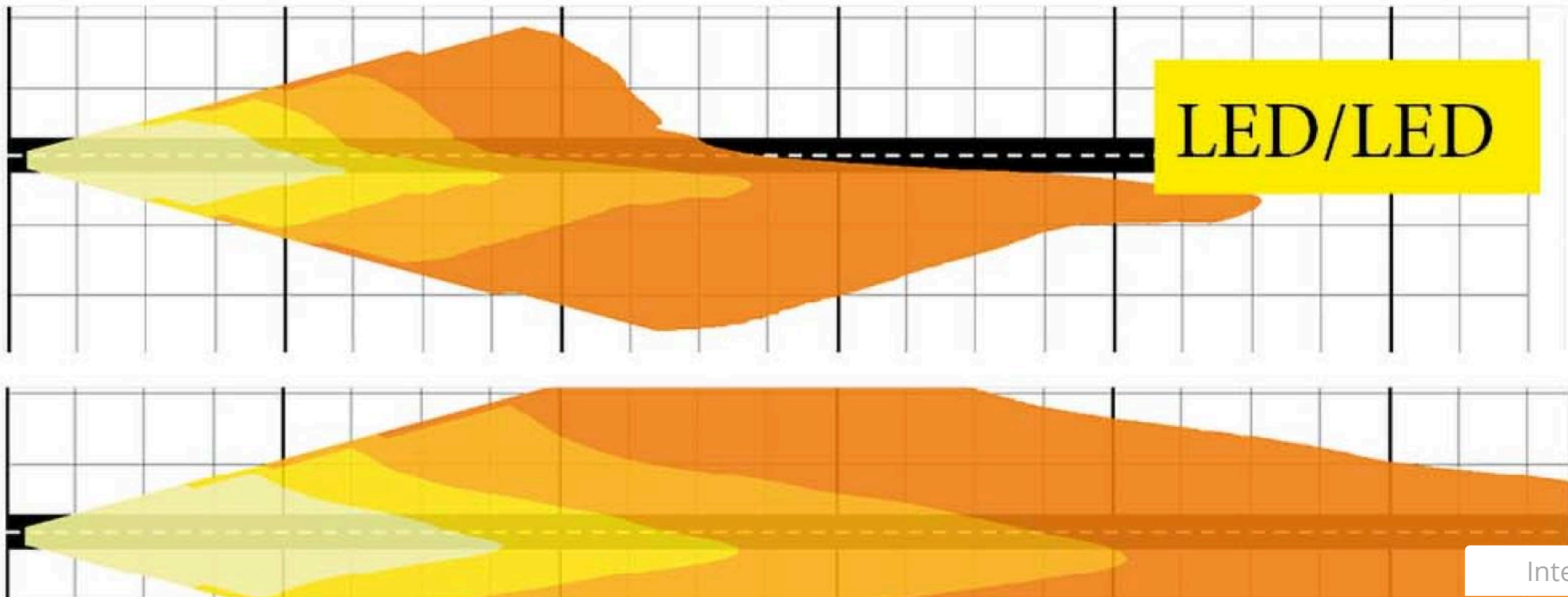
70 km/tim	61/68	64/72	62/70
90 km/tim	65/70	67/73	67/73
110 km/tim	68/71	71/75	70/75

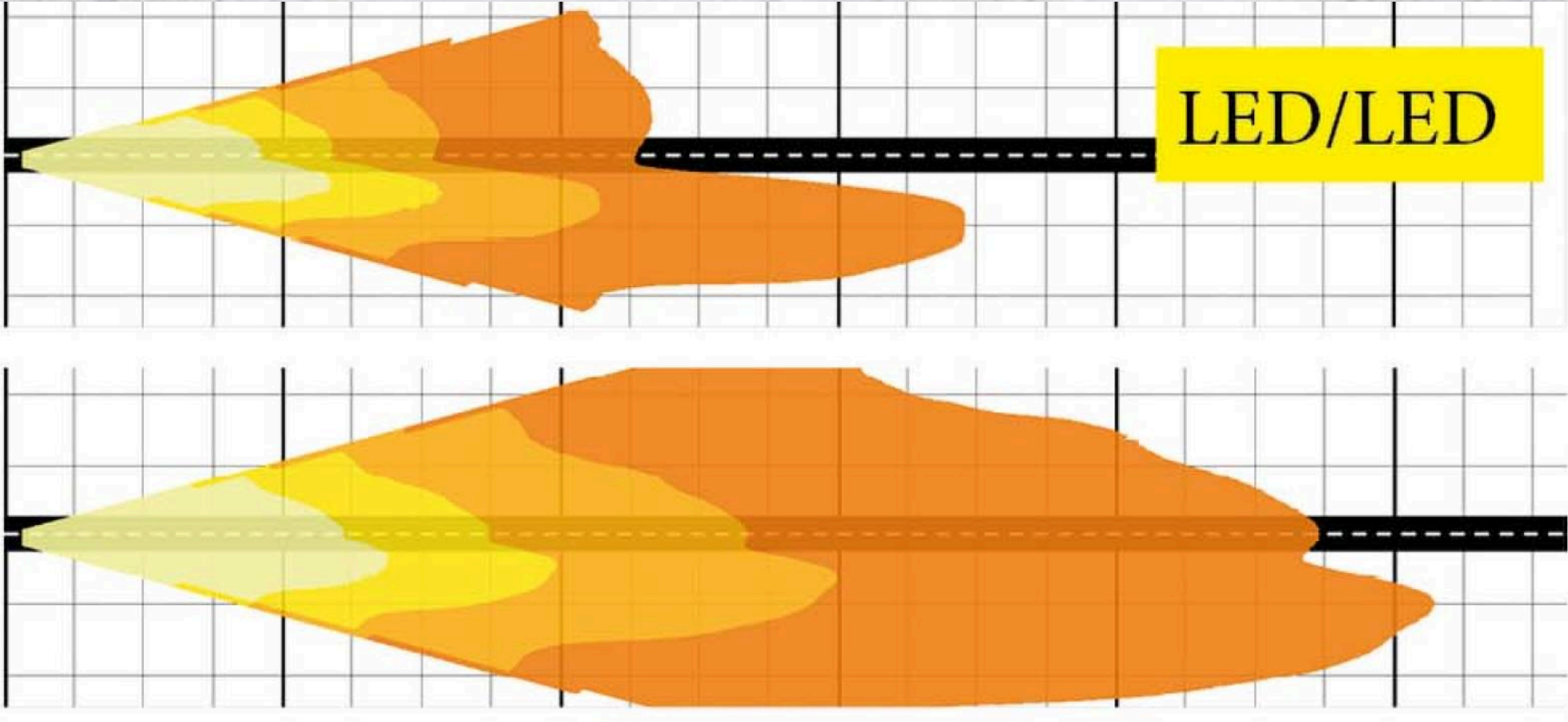
KOMMENTAR: Born har ett tydligt ljudövertag på konkurrenterna. Väg- och däckljud är väldämpade, det som stör är ett visst vindvisslande runt A-stolparna. Vi upplever MG som riktigt tyst upp till cirka 100 km/tim där ett markant vindbrus letar sig in i kupén, den upplevda bullerökningen är större än vad mätarens siffror visar. Baksätespassageraren störs mer än föraren. En MG-förare klagade även på ett lågfrekvent ljud från cirka 30 km/tim och uppåt. I Kia är det huvudsakligen däckljud som stör, inte minst på grov asfalt. Vid blöt vägbana fräser det en hel del från hjulhusen.

LJUSTEST



Cupra	Halvljus	Helljus
Längd, m	123	203
Bredd, m	27	32
Betyg		
Spolning: Nej.		
Typ: Standard.		





MG	Halvljus	Helljus
Längd, m	93	149
Bredd, m	27	0
Betyg		

Snolning: Nej

Integritet



MEDELVÄRDE	Halvljus	Helljus
Längd, m	99	186
Bredd, m	25	18

STYRNING: Kuggstång, elservo. Vändcirkel 10,6 m, 2,7 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 167 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 7,8 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Hybrid (141 hk) från 341 400 kr. Laddhybrid (183 hk) från 418 400 kr.



MG 4 Luxury

Tillverkningsland: Kina.

Motor/batteri: Elektrisk, synkron permanentmagnetmotor. Litiumjonbatteri 64 kWh.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 204 hk (150 kW). Max vridmoment 250 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionsväxel.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningsdämpare. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänk.

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum. Däck 215/50 R17.

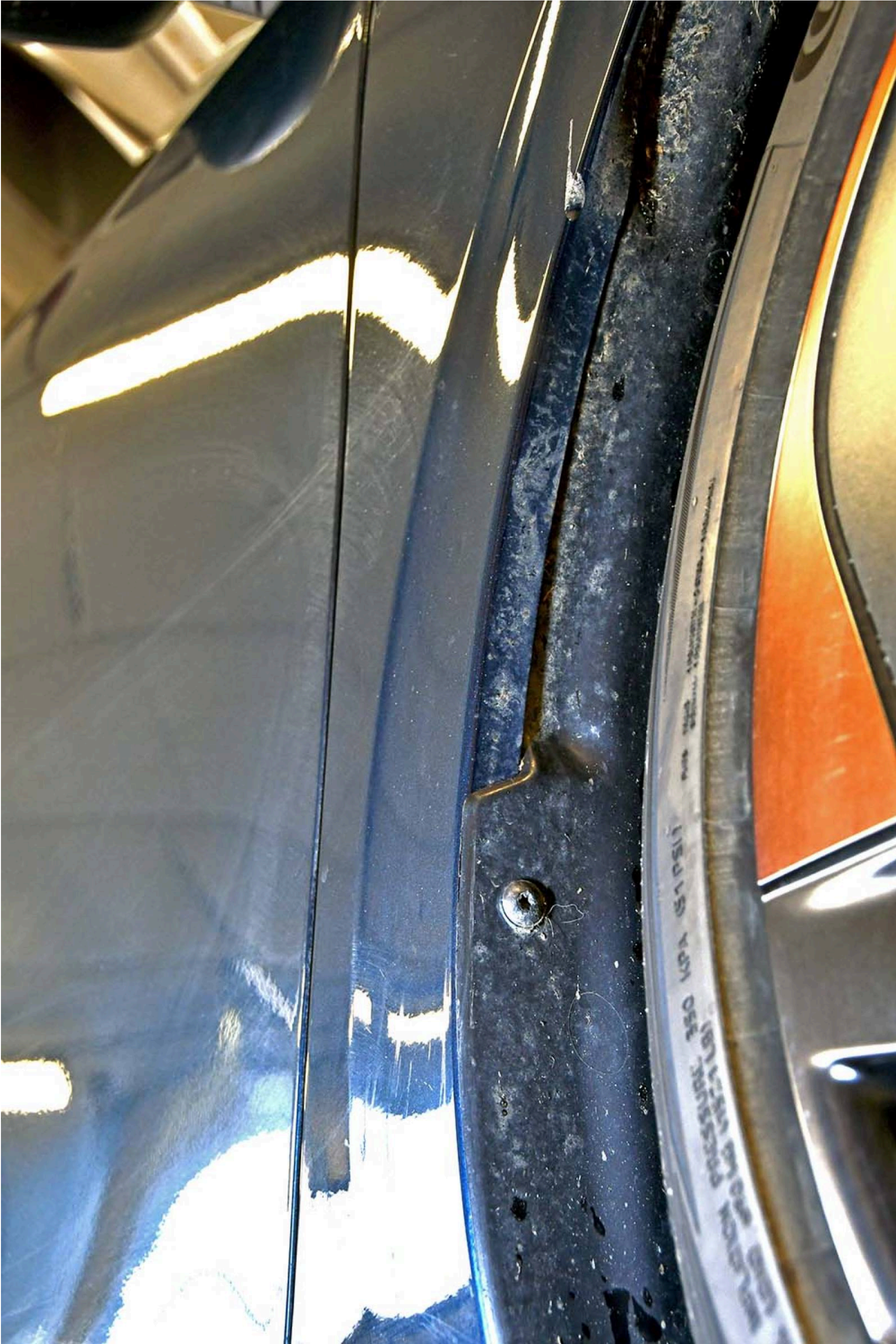
STYRNING: Kuggstång, elservo. Vändcirkel 10,6 m, 2,8 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 166 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 7,9 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Inga övriga versioner.

Rostskyddsprognos



Cupra: Identisk med ID.3. Kaross av stålplåt, baklucka av plast. Ingen behandling i motorhuv, däremot i dörrarna. Bra tätning av skarvar i motorhuv och dörrar. Plastinnerskärmar fram och bak skyddar också skärmplåten mot stenskott (bild 1), filtinnerskärmar bak. Bakre skärmkanter som ej samlar smuts och fukt. Dörrtrösklarna har nedåtvänd skarv med god tätning. Inne i trösklarna finns mot karossplåten isolerade aluminiumbalkar som ger krockskydd gentemot batteripaketet. Vaxbehandlade hålrum. Bottenplattan täckt av plastskivor, alla skarvar under dem har bra tätningar. Fram- och bakvagn av stål, övre länkarbak av aluminium.



Kia: Nedre främre bärarmar av aluminium. Motorvagga, bakaxelvagga och resterande bärarmar av stål. Bottenplattan har delvis tätade skarvar och dess hålrum är sparsamt behandlade. Batterilåda av aluminium, infästningshål samlar smuts. Trösklarna har en nedåtvänd skarv och saknar invändig behandling (bild 2). Innerskärmar av plast fram och av filtmaterial bak. De bakre innerskärmarna lämnar en oskyddad glipa mot skärmkanten. Vid vindrutestolparna finns fuktsamlade skumgummiliknande material. Skärmar, dörrar och baklucka av stål. Dörrarna har en invändig rostskyddsbehandling, bakluckan har det inte. Motorhuv av aluminium.



MG: Kaross och bottenplatta av stålplåt. Bottenplattan är delvis leveransbehandlad, under plastsköldarna saknas behandling. Smutssamlade plastsköld vid bakvagnen. Hjulupphängningar, framvagnsvagga och bakaxelvagga av stål. Batterilåda skyddas av stålplåt. Batteriets infästningspunkter är öppna och smutssamlade (liknande bild 2). Nedåtvända tröskelskarvar med invändig behandling. Hjulhusen bak har välgjort slitskydd, innerskärmar fram och bak av plast. Dörrar, motorhuv, baklucka av stål med viss invändig behandling. Bristfälligt tätade skarvar i huv, baklucka (bild 3) och dörrar. Viss invändig behandling. Svag trea.







Vi tycker



Plats 1. Det börjar bli lite tjatigt men Kia gör det igen. I tre av fyra tester under 2022 har Kia stått som segrare. Niro EV gör det till fyra av fem. Det är i kraft av att ”bara vara en bil” som Niro säkrar segern. För att sätta sig och köra iväg behövs ingen detaljerad genomgång av bilens funktioner, det mesta är självförklarande. Komfortlyftet från föregångaren var välbehövligt. Bilens enda egentliga svagh

Integritet

ljudnivån i kupén och den förhållandevis långsamma laddningen. Med tanke på bilens fina räckvidd lär gångerna man saknar snabbare snabbladdning ändå vara relativt få.



Plats 2. Cupra Born verkar ha fått det extra halvår eller år av utvecklingstid som fattades ID.3. Under vår testperiod var elektroniken helt strulfri. Komfort och körglädje kombineras skickligt. Hade det inte varit för bristen på flexibilitet hade det förmodligen blivit testseger.



Plats 3. Ingen testseger för MG den här gången. Bilen har många förtjänster, fin komfort, pigga vägegenskaper och effektiv snabbladdning. För att avancera behöver MG lägga några extra utvecklingstimmar och städa upp bland alla irriterande småmissar.

Testförarnas kommentarer

"Jag sätter MG sist, trots att den i många stycken överraskade positivt, trots sitt jämförelsevis rimliga pris. Men det läskiga kollisionsskyddet ryckte undan allt förtroende för bilen. Cupra är egentligen min testfavorit. Modern, väldisponerad och bekväm, testexemplaret var dock inte värt sitt pris. Kia därmed etta, utan att nya Niro för den skull känns särskilt förbättrad jämfört med förr. Helheten räcker ändå till, en vettig vardagsbil."

Calle Carlquist, testförare

"Jag imponeras av MG 4, det är i stora stycken en bra bil. Bekväm, rejäl räckvidd och snabb vid laddstolpen, därtill både tufft utseende och en tilltalande prislapp. Men ju mer jag lever med bilen desto mer irriterar jag mig på mängden onödiga missar. Ingen MG för mig. Kia är underbart vanlig och går att köra riktigt snålt men för priset hade jag hoppats på snabbare laddning. Det blir Born för mig. Tyskspanjoren är kul genom kurvorna, har hög kör- och åkkomfort samt det anslag av framtid som fattas i Kia."

Anders Helgesson, testledare

ÄMNEN I ARTIKELN

- [Nybilstest](#)
- [MG 4](#)
- [Cupra Born](#)
- [Kia Niro](#)
- [Elbilar](#)

Kommentarer till artikeln (0)

[Läs kommentarer och diskutera](#)

MISSA INGET FRÅN VI BILÄGARE

Prenumerera på vårt nyhetsbrev

Fyll i din e-postadress

Ja, tack anmäl mig nu 

Genom att anmäla dig godkänner du OK-förlagets [personuppgiftspolicy](#).