

# HUR MYCKET EL I FAMILJENS FAVORIT?

SEAT TARRACO e-HYBRID • VW ID.4 77 KWH 204 HK • VW TIGUAN eHYBRID

Familjeelbilen som får folk på Stockholms gator att stanna upp och vända sig om är här: Volkswagen ID.4. Är den så bra som den ser ut? I första matchen får den möta två laddhybrider. Är segraren helt eller halvt elektrisk?

TEXT MIKAEL JOHNSON & AMS TESTLAG /// FOTO PETER GUNNARS



**ID.4**

BENSIN? NEJ!  
EL 204 HK  
509 900:–



**TIGUAN**

BENSIN 150 HK  
EL 115 HK  
469 900:–



**TARRACO**

BENSIN 150 HK  
EL 115 HK  
449 900:–

Suvar i kompaktstorlek är världens största marknadssegment. Här finns alltså pengar att tjäna och inte konstigt då att andra bilen ut på Volkswagens helelektriska plattform tillhör just denna klass. ID.4 är märkets första globala elbil och förväntningarna är stora hos många. Är den familjens nya drömbil? Är den bra nog och har den tillräcklig räckvidd för att du ska kunna parkera din fossildrivna SUV och "ta steget"? För att vi ska kunna ta reda på det (och jo, lite också för att Skoda Enyaq inte finns att testa riktigt än) får ID.4 här möta två riktigt tuffa, klassiska alternativ. Inte så klassiska att vi menar dieslar, utan biltypen som utgör bron mellan gammalt och nytt. Som utgör ett enklare val för många innan laddinfrastrukturen är på plats överallt: laddhybrider.

Händelsevis står en nygräddad och ansiktslyft Tiguan i samma försäljningshall och lockar med nymonterat ladduttag i framskärmen. Precis som för ID.4 driver den bara på ett hjulpar – fast fram.

Grundpriset startar på 469 900 kr, vilket är 40 000 kr under där motsvarande ID.4 börjar (före bonusar). Alltså den testade 204-hästkraftsversionen ett kliv upp från 170-hästaren för att få jämförbara prestanda.

Vägg i vägg på bilhandlargatan står en annan nykomling redo att göra uttuffare för särskilt Tiguan. SEAT Tarraco e-Hybrid delar teknik med denna men lockar med ännu generösare utrymmen. Är i själva verket Tarraco för 449 900 kronor det allra klokaste köpet? Vi testar och jämför komfort, utrymme, köregenskaper med mera, med mera. Samt nagelfar ekonomin – även för dig som väljer tjänstebil. Låt testet börja!

» 'Här kan man inte sitta i tiotals mil!' Det gnället kan man undvika genom att välja en Tarraco.



## SEAT TARRACO e-HYBRID

**ÄR DET VÄRLDENS BÄST BIL** som vi hämtade nere i Södertälje? Inför testet kunde faktabladen avslöja att det finns mycket som Tarraco gör riktigt bra. Kan Volkswagen verkligen tillåta att Seat bygger en både billigare och bättre SUV än Tiguan?

**TEKNIKEN** e-Hybrid innebär i detta fall en systemeffekt på 245 hästkrafter och 400 newtonmeter. Den turboladdade fyrcylindriga bensinmotorn ger 150 hästar och 250 newton. Elmotorn som är ihopklämd med DSG-lådan assisterar med 115 hk respektive 330 Nm. Drivningen sker fram. Än så länge har det inte pratats om någon fyrhjuldriven variant, varken från Seat eller någon annan tillverkare av prisvärda VAG-produkter. Drivbatteriet har en kapacitet på 12,8 kWh brutto och 11,5 netto. Vilket är okej i klassen.

**ATT KÖRA** Bakom ratten mår man fint i Tarraco vare sig man ska stinta på motorvägen, glida på landsvägar eller ta sig genom citykärnan. Styrningen är direkt och precis med en lagom tyngd för alla aktiviteter. Men vi skulle önska oss ett lite lättare läge för den dagliga körningen och en aningen långsammare styrning. Den kvicka progressiva utväxlingen är istället skoj när man vill köra sportigt.

Ingenjörerna har även lyckats med chassit. Seaten är dock inte lika pigg och alert som Tiguan vilket främst beror på längden, de extra decimetrarna jämfört med kusinen märks men inte heller chassisättning är riktigt lika spänstig. Seaten är alltså inte den sportbil som utrustningsnivån FR (Formula Racing) vill ge sken av. Trots spanjornens orangefärgade kontraststygn interiört och avfasad ratt är en Tiguan inte

direkt tråkigare att köra.

Drivlinan är exakt samma i Seaten och den tyska laddhybridkusinen. I båda fallen gör motor och låda ett schyst jobb i alla lägen. Något enstaka ryck stör, men bytet mellan el och bensin är snudd på sömlöst, även om det inte går helt perfekt. Körning på enbart el funkar väl och kraften räcker gott.

Elmotorn gör sig påmind igen under aktiv körning. I S-boostläget får man alltid ansenlig fart när man sätter pedalen i golvet men ibland bjuds man också på svaga drivkrafter i ratten. Däremot är växellådan inget vidare i det manuella läget då man inte tillåts ta hand om växlar helt själv trots allt.

**ATT ÅKA** Har man barn i högstadiesålder eller äldre än så kommer man snart att ha stött på problemet med baksätet i familjens bil. I takt med att benen blir längre börjar ungarna klaga – "här kan man inte sitta i tiotals mil!" Det gnället kan man undvika genom att välja en Tarraco. 185 cm testlagsmedlem kan sitta bakom sig själv och fortfarande ha plats för att sträcka ut benen ordentligt. Underbart.

Fram sitter man inte heller dåligt och låt säga att ljudnivån är precis lagom, det är inget som stör öronen nämnvärt men väggljudet finns där.

Det standardmonterade DCC-chassit jobbar hyfsat mjukt och tar emot det mesta på ett snällt sätt men småsnacket döljs inte helt perfekt, dock rullar testbilen på 20-tummare. Vilket är en tum större än vad som är standard. Karoskontrollen är fin för en SUV och totalt sett är det en bil som är trevlig att åka i för alla. Intressant är att körläget Normal sätter fjäderingen i mitten av tre möjliga inställningar. Vill man

◀ Från sidan sticker Tarraco inte ut. Framifrån och bakifrån är den tuffare.

köra i Comfort får man välja Eco eller bygga sitt eget individualläge. Varför skulle man inte vilja ha skönast möjligt direkt när man trycker på start?

**FÖRNUFT** Bagaget är så pass stort att Tarraco skulle fått hyfsade betyg även om den mötte bilvärldens största suvar. Lutnings- och skjutbart baksäte hjälper dessutom till vid packning. Dragvikten på upp till 1 800 kg är inte heller fy skam.

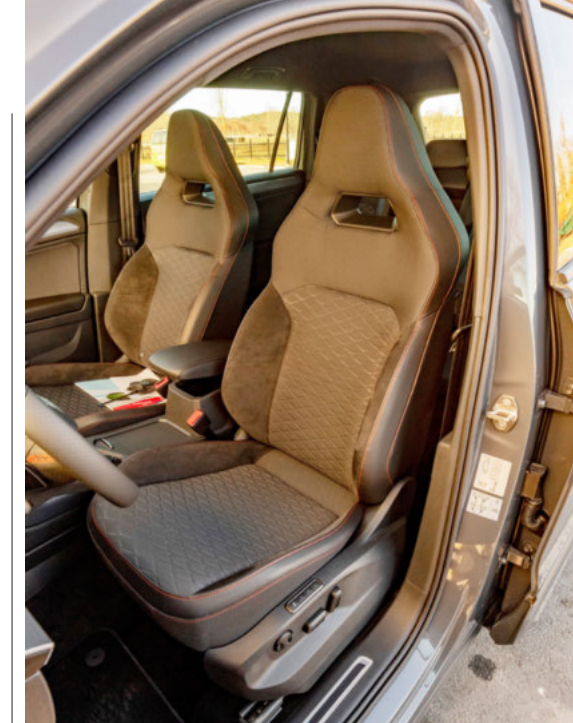
Elräckvidden på runt 50 km är bra men med en bil som Toyota RAV4 laddhybrid (70 km) som konkurrent känns det lite svagt trots allt. Speciellt i och med att japanen har en ombordladdare på 6,6 kW. Seat har 3,6.

Milkostnaden är också rätt godtagbar, men långt ifrån billigast i klassen. Förbrukningen är relativt låg och inköpspriset är med liten marginal lägst i gänget. Men det är ett tag sedan Seat byggde budgetbilar.

Men då är det värt att nämna att tillvalspriserna generellt sett är lägre hos Seat. Dragkrok och metallack kostar ungefär 1 000 kronor mer till Tiguan. Utöver det är bilen smart utrustad redan i grundnivån, som är just FR som jag nämnde tidigare. Adaptivt chassi, sätesvärme bak, uppvärmd ratt och elektriskt manövrerad förarstol med minnesfunktion ingår. Men det krävs ett paket för 9 400 kronor om man vill ha aktiv filhållning men då får man en hel del annat också, exempelvis kökörningsassistenten.

**BILENS SJÄL** Den är något av en dubbelnatur, eller nej, den är 99 procent härlig familjefraktare och resten entusiastbil. Den är rätt kul att köra och designen och kvalitetskänslan är tillräcklig för att Tarraco inte ska kännas som rent och skårt förnuft på hjul. Den har lite karisma. Alltsammans ger en bil som alla trivs med och som klarar de allra flesta uppgifter man kan tänkas ge den. En typisk testvinnare.

Elias Medelberg



### BETYG SITTA FRAM

SMAL HÅRD						BRED MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J					
UTDRAGBART LÅRSTÖD	N					
TIPPBAR SITTDYNA	J					
GENERÖS RATTJUSTERING	J					
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4</b>					

### FÖRARMILJÖ

- Längs sidan av skärmen sitter pekknäsliga snabbvals-knappar. Seat har valt navigation, volymknappar och Full Link till dessa. Ett tryck på den sistnämnda tar dig till Apple CarPlay eller Android Auto om du har mobilen kopplad.
- Orange stygn på ratten och stolarna piggar upp interiören men kan möjligen anses något oestetiskt.
- Seat har till skillnad från Volkswagen behållit riktiga knappar och vred på ratten. Snurra på ett hjul är smidigast möjligt för att höja volymen. Bra val av spanjorerna.
- Vridbar puck som kör-lägesväjare är en fin detalj. Orange lampa visar vilket läge man är i, användarvänligt. Det fanns tidigare även i Tiguan men vid ansiktslyftet försvann det, trist.



◀ 1 100 kronor ger 230V-uttag i bagaget. Fällning av andrarraden från samma plats kostar 1 900 kronor.

▶ I taket finns dubbla fack med gott om plats.





**Vi märker att VW jobbat ännu hårdare med ljudkomforten i elbilen.**

**VW** ID.4 77 kWh 204 HK

**INTELLIGENT DESIGN** är vad ID betyder och meningen är förstås att Volkswagens MEB-plattform ska ge just detta.

Efter den Golfstora ID.3 kommer storebror ID.4 som genom att vara en SUV i kompaktklassen förmodligen har minst lika stora skor att fylla. Till skillnad från lillebror får den både ha taklast (75 kg) och dra släp (1 000 kg – familjerna slickar sig om munnen).

**TEKNIKEN** Precis som för ID.3 har ID.4 en kaross med mycket aluminium för att spara vikt. Till och med inne i trösklarna som normalt är omslutna av stål. Batteriet ligger platt och utsträckt mellan axlarna, som har ett långt avstånd sett till bilens toallängd. Motorn sitter bak och är ihopbyggd med den enväxlade växellådan.

Ett jalusi öppnar och stänger den lilla luftöppningen som finns i fronten för att dosera den sparsmakade mängd luft som behövs till drivlina och batteri.

En del teknik är storebror ensam om. Baklamporna har en speciell fiberoptik för att skapa en 3D-effekt (extrautrustning). Även head up-displayen utmärker sig då den fått augmented reality (AR) som ska få vissa symboler och tecken i vindrutans att upplevas som om de svävade tio meter framför bilen.

En värmepump sitter standardmonterad i Sverige och tar hand om bland annat spillvärme från alla elkomponenter.

**ATT KÖRA** VW ID.4 är en klok bil såtillvida att den erbjuds med i stort sett alla moderna säkerhets- och körhjälpssystemer.

Head up-displayen bryter definitivt lite ny mark med sin AR-teknik. Varningsstreck och navigationsinstruktioner projiceras i vindrutans på ett ganska trevligt sätt. Instruktionspilar för sväng växer sig allt större när du närmar dig ungefär som att en meteorit kom svävande mot dig. Till skillnad från nästan alla nya finesser i bilbranschen är detta inte en sak som får dig att titta ner på instrumentpanelen. Tvärtom – den syns bara när du tittar på vägen!

Med bland annat mer tyngd i styrningen har Volkswagen skapat en mognare, suvigare körkänsla än i ID.3 (och lite mer så än konkurrenterna här också). Det fungerar fint till vardags där den bottenstarka elmotorn, det obefintliga växlingsbehovet och det lättillgängliga, starkare energiåtervinningsläget "B" ger en drivlina som är ännu smidigare än de redan bra laddhybriderna. Som extra trumfkort har ID.4 testets bästa vändradie tack vare bakhjulsdriften som frigör plats i fronten.

Men tror man att placering av motor och drivande hjul på samma ställe som den gamla VW-Bubblan ska ge en sprudlande körmaskin blir man besviken. Inte sedan ombyggda ur-Mercedes A-klass har vi stött på ett antispinn- och antisladdsystem med så rigida nypor. I alla fall i kombination med mjuka friktionsdäck blir det ofta fortsatt motorstrykning även efter kurvorna långt ut på raksträckorna! På dessa vägar märker vi också att styrningen har sämre väggkänsla än konkurrenterna, att motorn tappar en del flås i fart och att bilen väger mest. Men man kan vända på det och säga att vi är imponerade av hur man lyckats göra en bakhjulsdriven bil med 204 hästkrafter så otroligt trygg och spårsäker i alla lägen. Familjen tackar.

◀ Takvinge, diffusor och utformning av baklyktor bidrar till den låga luftmotståndskoefficienten 0,28. Förutom i tyska Zwickau ska ID.4 också byggas i USA och i Kina.

**ATT ÅKA** Med en knäpptyst motor märker man att Volkswagen arbetat ännu hårdare med elbilen för att inget annat ska höras heller. Ljudkomforten är bäst. Med testbilens adaptiva stötdämpare (DCC) är fjäderkomforten lika mycket bättre. På riktigt dåliga vägar kan man notera en aning större krängstyvhet (ger snabbare sidledsvickighet) än Tarraco, men det som dominerar är det fina filtret mot vägojämnheter och den pondus bilen fjädrar med i större gupp.

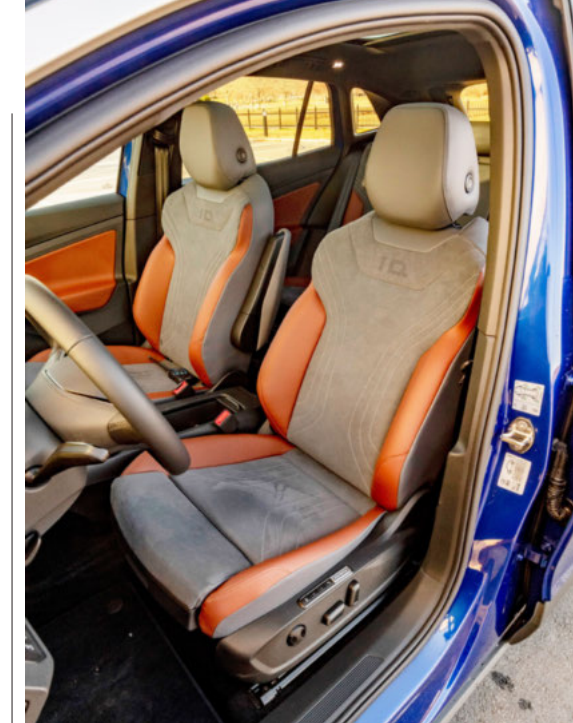
Vi sitter utmärkt fram. Baksätet är också skönt stoppat och bekvämt. Men mot de allra bästa i klassen, som den råkar möta här, är sittställningen något kompromissad. Batteriet gör golvet lite för högt. ID.4 är komfortvinnare fram, Tarraco bak.

**FÖRNUFT** Bland tre förnuftiga bilar gör högre klimatbonus och bättre andrahandsvärde samt lägre bränslekostnader ID.4 till den ekonomiskt mest kloka bilen i trion. Tillåten last på både tak och krok gör den till en lämpligare reskamrat för fler. Men för de som vill kunna dra tungt är laddhybriderna mer rätt.

Det kan också vara bra att avvakta med köp tills risken för barnsjukdomar är mindre. Vi fick glädjande nog inte alls lika många konstiga fel i infotainment-systemet som vi fått med ID.3, men felfritt var det inte. Bra är att många fel lär gå att lösa med over-the-air-update (OTA).

**BILENS SJÄL** Volkswagen ID.4 är en mycket potent elSUV som framför allt känns toppmodern. Mer så än Tarraco och Tiguan. Förarmiljön är mer krävande att använda än den mer klassiskt uppbyggda varianten i Tarraco och Tiguan. Men kan du finna dig i det är uppsidan en ökad fräschör över lag.

Mikael Johnsson



BETYG SITTA FRAM

SMAL HÅRD						BRED MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J	Vi sitter utmärkt i toppvariantens eljusterbara stolar med massage och armstöd. Det är ett mjukt och brett säte som sväljer de flesta och körställningen är inte dum den heller.				
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J					
TIPPAR SITTDYNA	J					
GENERÖS RATTJUSTERING	J					
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>5</b>	Inställningsmöjligheterna är rikliga.				



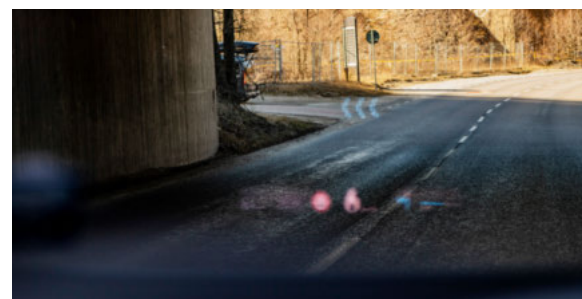
FÖRARMILJÖ

1 Elfönsterhissknapparna är bara två till antalet med en extraknapp (pekknapp) för att välja mellan fram- och bakhjulsdriften. Förr eller senare har man ofrivilligt kommit åt den och då blir det fel...

2 Här löper en ljuslist som bland annat hjälper föraren att svänga åt rätt håll när navigatören är på, och den kan även visa hur laddat batteriet är. Fungerar helt okej.

3 Allt sköts med pekknappar. Till exempel temperaturreglagen som sitter på kanten här under skärmen. Dessa reglage är inte speciellt lättanvända men som alternativ kan man trycka på skärmen istället.

4 Hela innanmätet som utgör mugghållare här kan enkelt lyftas bort om man skulle föredra att göra facket större istället. Mittkonsolen är modifierbar på fler ställen än så.



◀ Ser du pilarna? ID.4 har fått en ny head up-display med AR-teknik.

▶ Bravo. Ett dörrhandtag som både är lättanvänt och ger lågt luftmotstånd.





**Tiguan känns nästan som en glad hundvalp i sitt beteende.**

## VW TIGUAN eHYBRID

**STORSÄLJAREN** och den tidigare mångfaldiga testvinnaren Tiguan har tappat i popularitet på senare tid. Skillnaden är inte dramatisk, men försäljningen har sjunkit med mer än 20 procent under det senaste året jämfört med för ett par år sedan. Modellen finns nu äntligen i efterlängtat laddhybridutförande. Kan det hjälpa till att återupprätta dess forna status – och klarar den att stå emot konkurrensen inifrån den egna koncernen?

**TEKNIKEN** Det är det som sitter under huven som är den stora nyheten med uppdaterade Tiguan. Modellen har nu nämligen fått VW-gruppens nya, starkaste version av den väldigt välanvända laddbara drivlinan. Den finns med några olika effektuttag beroende på vilken modell den sitter i, men här är det alltså fråga om den starkaste varianten med en sammanlagd systemeffekt på 245 hästkrafter. Samma drivlina sitter för övrigt i Seat Tarraco e-Hybrid.

Förbränningsmotorn är en 1,4-liters bensinturbo på 150 hästar och elsnurran levererar 115 hästar. De driver på framhjulen via en sexstegad dubbelkopplingslåda.

Högspänningsbatteriet är av litiumjontyp med en användbar kapacitet på 11,5 kWh, vilket ska räcka till 46 kilometers elektrisk räckvidd hos den aktuella testbilen. Vi lyckas dock överträffa det och köra 51 kilometer på el under testmätningen. Det är en godkänd sträcka som gör att de flesta bilister klarar sina vardagliga körbehov utan att använda bensinmotorn, men det höjer inte ribban för laddhybrider i segmentet och är klart sämre än exempelvis Toyota RAV4.

Maximal laddeffekt är medelmåttiga 3,6 kW, vilket

innebär att det tar omkring 3,5 timmar för att få ett fullt batteri om man använder en laddbox.

**ATT KÖRA** En noterbar detalj om elmotorn är att den ger 20 Nm mer i vridmoment än den som sitter i ID.4. Men det förklarar varför Tiguan är så pigg och lättkörd bara på el till vardags. Man kan hänga med även i hetsigt trafiktempo utan att behöva tända bensinmotorn och det går att köra i upp till 130 km/h på elektricitet. Våra acemätningar på endast el visar också att det bara skiljer några tiondelar till ID.4:ans fördel i sprinten 0–40 km/h.

Tiguanen är trivsam att köra både till vardag och när man vill ha kul på kurviga vägar. Den har en lätt och naturlig styrning som gör bilen tacksamt smidig till vardags. Tillsammans med det något kompaktare formatet än de andra två upplevs den därför enkel att manövrera i stadsmiljö.

Folkan är som sagt pigg på el och den blandar förbränning och elektricitet på ett snyggt och mjukt sätt – för det mesta. När man har kört slut på batteriet och övergångarna blir fler och tidigare, märker man små ryck då och då, framför allt i låg hastighet.

Vid inspirerad körning kan man aktivera sportläget GTE för att få maximal hjälp från båda motorerna. Drivlinan känns vaken och stark även då. Karaktären är villig och energisk. Tiguan har ordentligt med kräm som drar bilen ut ur böjarna. Den känns både kraftfullare och roligare än elsyskonet ID.4, vars mycket begränsande antisladdsystem lägger en våt filt över körglädjen genom att strypa effekten tidigt.

Tiguanen har också ett alert, spänstigt och underhållande chassi som utmärkande egenskap. Den byter

◀ Testbilen är i R Line-utförande, en lite högre utrustningsnivå som bland annat gör att den också har ett tuffare utseende. Man får till exempel 19-tumsfälgar istället för 18 som är standard. Paketet kostar 35 000 kronor extra.

riktning med kvicka reaktioner och känns nästan som en glad hundvalp i sitt beteende, jämfört med de större, mognare och prätigare motståndarna.

**ATT ÅKA** Det gladlynta humöret har naturligtvis en baksida. Chassi med passiva dämpare kopierar mer av underlaget och bilen har även en hel del karossrörelser; den nickar i längsled och vickar i sidled på ett sätt som är typiskt för en SUV. Tarraco har fördel av ett längre axelavstånd och av att den har adaptiva dämpare som standard, vilket ger ett mer vuxet uppträdande.

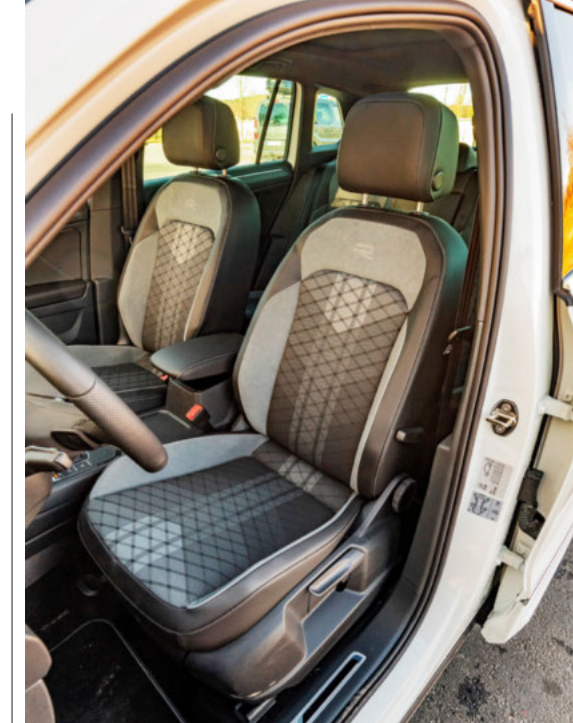
Adaptiv chassireglering, DCC på Volkswagenspråk, finns som tillval till Tiguan för 11 700 kronor. Det är en bra investering för att bättra på komforten. Men modellen kan nog hur som helst inte mäta sig med den fluffigt mjuka och härliga avspända fjädringskalibreringen hos ID.4.

**FÖRNUFT** Tiguan har en nära nog unikt flexibel interiör. Baksätet går att fälla med 40/20/40-delning, det går att skjuta i längsled och ryggstödet är vinklingsbart. Dessutom kan man fälla fram ryggstödet på den främre passagerarstolen om man ska lasta någon extra lång pryl. Folkan är alltså en riktigt funktionell kompaktsuv.

**BILENS SJÄL** Tiguan presterar genomgående bra i testprotokollet, men den utmärker sig inte och överträffar inte de två konkurrenterna. Visst, den är lite piggare och roligare att köra, men i övrigt har den en praktisk anonym personlighet.

Och det finns ett kannibalistiskt problem, nämligen Tarraco. Samma drivlina, fast större utrymmen och bättre komfort till ett lägre pris. Tiguanens existensberättigande blev plötsligt väldigt svagt.

John Eriksson



BETYG SITTA FRAM

SMAL									BRED
HÄRD									MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD									J
UTDRAGBART LÅRSTÖD									N
TIPPBAR SITTDYNA									N
GENERÖS RATTJUSTERING									J
<b>BETYG SITTA FRAM</b>									<b>4</b>

### FÖRARMILJÖ

**1** Tiguan behåller fortfarande det klassiska ljusvredet till skillnad från ID.4 som har blivit "uppgraderad" till knappar. Vi föredrar den gamla lösningen. Synd bara att reostatjusteringen ligger inne i infotainment-systemet.

**2** Rattknapparna är numera delvis pekkänsliga ytor. Man sveper till exempel i underkant på vänter ratteker för att justera volymen. Det är mindre exakt och fungerar inte lika bra som faktiska fysiska knappar.

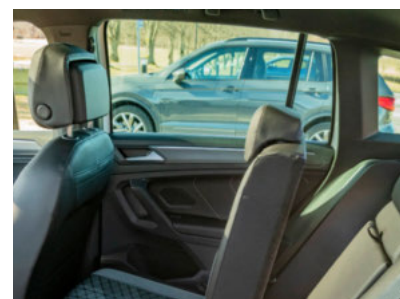
**3** Även klimatpanelen är nu pekkänslig och man sveper för att justera temperatur och fläkt. Det är som sagt mindre exakt och fungerar sämre än tidigare med fysiska vred. Det resulterar i sämre ergonomi.

**4** Knappen uppe till höger om växelväljaren är till sportläget som på själva knappen kallas GTE. Kan-ske fanns det överblivna knappar på lagret? För GTE-beteckningen finns inte i övrigt i bilen.



◀ VW erbjuder en egen adaptersladd från USB-C (som sitter i bilen) till iPhone-kontakt.

▶ Det flexibla baksätet i Tiguan går att skjuta i längsled och ryggstödet går att vinkla.



## HUR GÖR VI RÄCKVIDDSTEST?

**SKA MAN PÅ ETT RÄTTVIST SÄTT** mäta förbrukning och elektrisk räckvidd för laddhybrider vill det till att vara så noggrann som möjligt. Så här gör vi:

Alla bilar i testet tillbringar natten före förbrukningsrundan i vårt cirka tjugogradiga garage. Laddsladdarna är självklart i så att bilarna garanterat startar rutten med både full bränsletank och fullt batteri. Eventuella förvärmningsfinesser av kupén används inte i någon bil.

På kommando rycks laddsladdarna ur och testbilarna ger sig ut i karavan på en identisk förbrukningsrunda. Klimatanläggningarna är redan från start inställda på samma temperatur (21 grader) och även andra strömförbrukare som stols- och rattvärme används – i den mån de används – enligt principen "lika för alla".

Vi tvingar bilarna att gå på ren eldrift så länge de förmår. Efter hand slår de själva över i hybridläge. Rutten inleds med långsam stadstrafik i drygt två

mil där farten sällan når över 50 km/h. Efter det följer cirka två mil med 90-begränsning, följt av 26 mil med ömsom 70- och 110-vägar.

Vi använder oss numera av Solna stad istället för Stockholm city för stadstrafik, för att sedan leta oss upp mot Roslagen, jämfört med tidigare Sörmland.

Ungefär var tredje mil byter förarna bil med varandra för att eliminera eventuella skillnader i körsätt. Totalt rullar vi cirka 30 mil.

För att få så jämförbara resultat som möjligt även mellan olika teststillfällen följs hastighetsbegränsningarna slaviskt. Men om man vill göra sådana jämförelser ska man komma ihåg att i synnerhet yttretemperaturen är en betydelsefull faktor när det kommer till batteribilars räckvidd. Vi kan inte påverka temperaturen – men vi kan visa vad termometern pekade på längs rutten.

Däckens rullmotstånd påverkar också och vilka däck testbilarna har syns på Testfaktasidorna.

Efter målgång räknar vi inte bara på tankade liter och körda elsträckor. Vi kompenserar också för eventuella ologiska avvikelser i bilarnas instrument, orsakade av exempelvis vinterdäck med annan rullomkrets.

Men att svara på hur mycket bensin respektive diesel och hur många kilowattimmar en laddhybrid drar är som att svara på hur långt ett snöre är. Mer så än för alla andra biltyper. Det beror nämligen mest på hur ofta föraren laddar sin bil.

I vår begagnatdatabas har vi ett utmärkt underlag för hur mycket den genomsnittliga laddhybridägaren kör på el. Det är oftare än vår enda laddning på 30-milarundan här och till ekonomikalkylen höjer vi därför schablonmässigt andelen elkörning efter målgång till att utgöra 40 procent. Andelen bensin/diesel sänks på motsvarande sätt till att utgöra 60 procent. Detta görs i samtliga laddhybridtester.



## TESTFÖRBRUKNINGSRUNDAN

	Haga Norra, 23,0 km	S & VW start 51,1 km	Lunchstopp 177,8 km	Före rolig väg 195,3 km	Efter rolig väg 231,8 km	Mål, 299,3 km
<b>SEAT</b> l/100 km	0 (17,3 kWh/100 km)	0 (18,6 kWh/100 km)	4,1	4,5	6,1	6,5 (3,9*)
<b>VW ID.4</b> kWh/100 km	15,9	17,4	16,4	16,8	18,7	19,0
<b>VW TIGUAN</b> l/100 km	0 (17,7 kWh/100 km)	0 (18,4 kWh/100 km)	3,9	4,3	5,9	6,2 (3,7*)
<b>MEDELHASTIGHET, km/h</b>	28	41	48	48	47	49
<b>YTTERTEMPERATUR, °C</b>	13	12	15	15	14	13

\* Läs om vår jämkade testförbrukning ovan.



## ELBILEN ÄR DEN ENERGIMÄSSIGA VINNAREN

Det såg ut att bli en jämn match på pappret mellan laddhybriderna – vilket det också blev. De uppgivna räckvidderna på el enligt WLTP-normen ligger på 47/46 kilometer för Tarraco respektive Tiguan, men när dessa sträckor hade passerats gled bilarna vidare på el på motortrafikleden. Sedan, vid 51,1 kilometer, sprakade det till samtidigt i våra walkie talkies och vi har inget annat att göra än att döma dött lopp mellan laddhybriderna i vår ganska snälla runda. Fem mil är fortfarande ett genomsnittligt och helt okej värde bland laddhybrider.

Hur är laddhybridernas elförbrukning när de körs på el jämfört med elbilens, kan man fråga sig. Något högre är svaret. Efter 30 kilometer har bägge laddhybriderna dragit 18,2 kWh/100 km medan ID.4 nöjt sig med 16,4 kWh. (Detta efter att ha kompenserat för att ID.4 med dessa vinterhjul – som är något mindre och därför hindrade toppfarten på 160 km/h – trodde att den kört lite längre än de andra två.)

En merförbrukning på tolv procent är dock inte något att skäm-

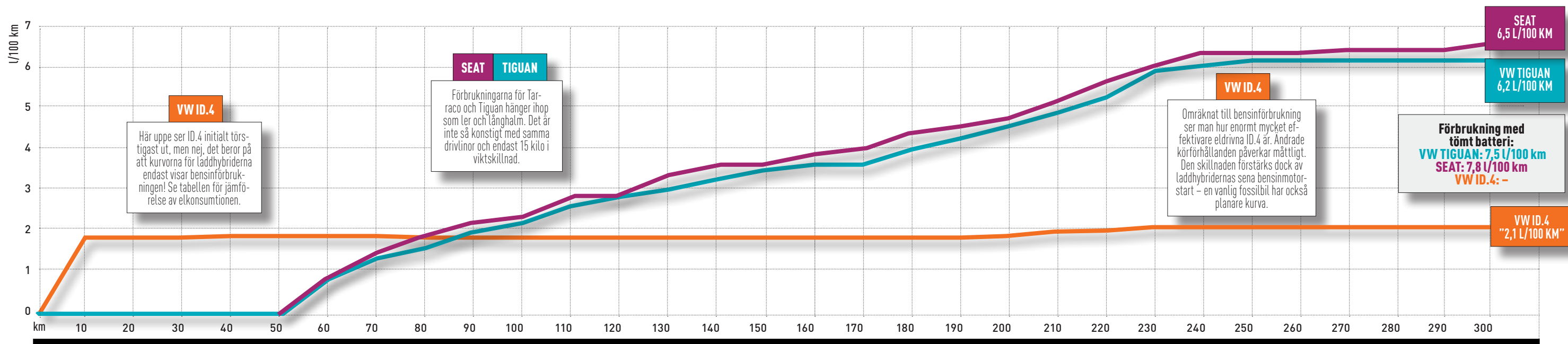
mas för när man till skillnad från elbilens måste köra kraften genom en flerväxlad, konventionell växellåda. Något som ger högre förluster. Det som istället ligger elbilens i fatet är den 300 kilo högre tjänstevikten – så den rullar effektivare.

Kurvorna nedan kräver en förklaring. Vad gör elbilens där i ett förbrukningsdiagram mätt i enheten liter per hundra kilometer?

För att illustrera hur jättelåg ID.4:s testförbrukning på 19,0 kWh/100 km är jämfört med fossilbilarnas har vi omvandlat elenergin till motsvarande mängd bensinenergi.

Omräkningsfaktorn är hämtad från SPBI som säger att bensin med fem procent etanol har energiinnehållet 8,94 kWh/l. Som vi vet har elbilens betydligt högre verkningsgrad och slösar inte bort alls lika mycket energi i form av värme, "oljud" (eller väljud!), med mera.

Som synes "dricker" elbilens bara en tredjedel så mycket på denna 30-milatur. Ett förhållande som dock laddhybriderna kan putsa rejält på när det kommer till kortare vardagsturer på några mil!



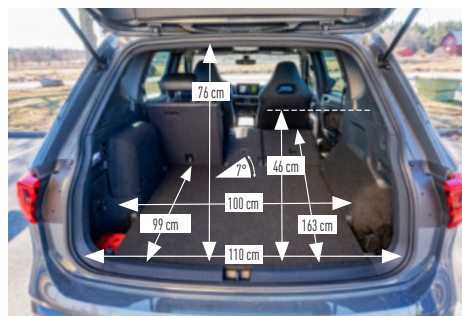




# TQ BÄSTA BILEN ATT ÅKA OCH TRIVAS I

DELMOMENT 2/3		SEAT	ID.4	TIGUAN
<b>KOMFORT</b> ★★★★★				
Sitta fram	4	Man sitter bekvämt fram och som en kung i baksätet. Hyfsat mjuk fjädring och snäll mot öronen.	5	Fenomenala framstolar och normalt baksäte. Imponerande adaptiv fjädring och dito ljuddämpning.
Sitta bak	5		3,5	4,5
Fjädring	4		5	3,5
Ljud	4		5	4
<b>KUPÉUTRYMME</b> ★★★★★				
Fram	5	Gasfotens tillhörande smalben kan snudda mittkonsolen, annars oceaner av plats.	5	Luftig åt alla håll fram. Batteri och karossform påverkar negativt bak för fötter och huvud.
Bak	5		3,5	4
<b>BAGAGEUTRYMME</b> ★★★★★				
Volym, min	5	Seat spränger betygsmallen, rymligast i klassen? Närapå i alla fall. Baksätet kan skjutas och vinklas.	5	Rymlig som tusan, men mer personbil än SUV vid fällning. Endast 60/40-delning. Skidlucka hade 240 också...
Volym, max	5		4,5	4
Flexibilitet	4		3	4,5
<b>TEKNIK</b> ★★★★★				
Självkörningsförmåga	3,5	I standardrustningen ingår adaptiv farthållare men inte Lane Assist. Bättre infotainment än i andra nya Seat.	4	Adaptiv farthållare och aktiv filhållning ingår. Infotainment-systemet ska ta hand om mycket och buggar en del.
Infotainment	4		3,5	4
<b>TOTALT STJÄRNOR</b> ★★★★★				
<b>PLACERING</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
SUMMA	17,5	17	16,5	
<b>DÄRFÖR VINNER SEAT</b>	Störst går här först och kniper segern före ID.4 tack vare bättre utrymmen. Men Seat gör gott jobb i alla delmoment.			

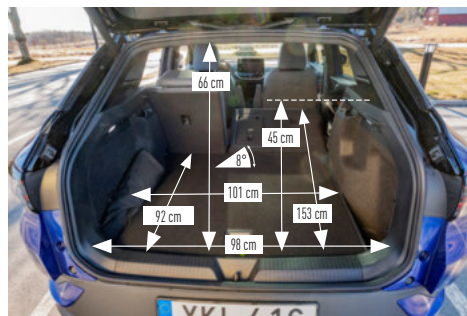
SEAT



▲ Tarraco är en riktig storlastare och förtjänar egentligen ännu högre betyg än sina femmor i volym. Eftersom den här möter bilar som tillhör en mindre klass, blir den tyvärr lite mobbad i våra betygsskalor då den klarar högsta poäng med bred marginal. Den är lika bred som sin mindre kusin Tiguan, men har längre golv, mer plats på sidorna bakom hjulhusen och det finns även fack och balja under golvet. Man slipper därför låta laddsladdarna ligga framme löst i bagaget. Baksätessoffan går att skjuta i längsled och ryggstödet är vinklingsbart, vilket inte bara påverkar passagerarkomforten utan även underlättar lastmöjligheterna ytterligare. Baksätet går att fälla med 40/20/40-fördelning. Golvyta: 0,99 kvadratmeter.



ID.4



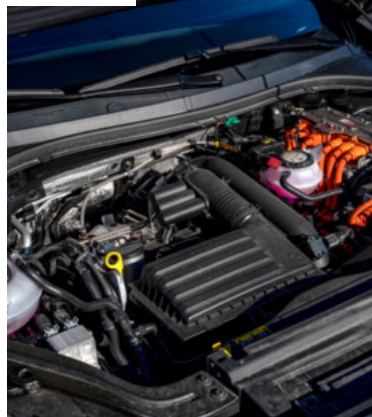
▲ Lucköppningen är inte lika generöst stor i ID.4 jämfört med Tarraco och Tiguan. Men bagageutrymmet som sådant är ändå bra och rymligt jämfört med övriga bilar i klassen. Utrymmet på sidorna bakom hjulhusen är luftigt och det finns gott om plats för laddsladdar och andra prylar i fack och balja under golvet längst bak. Flexibiliteten är inte lika bra som i de andra två. Baksätet är bara fällbart med 60/40-delning, det går inte att skjuta i längsled och ryggstödet är inte vinklingsbart. Det finns dock skidlucka. Golvyta: 0,92 kvadratmeter.

TIGUAN



▲ VW Tiguan eHybrid har klart minst bagageutrymme i gänget. Den har grundast golvyta bakom baksätet, saknar balja under golvet och den har inte lika stora "vikar" in på sidorna bakom hjulhusen som Tarraco och ID.4. Dessutom, det utrymme som trots allt finns på sidorna längst bak äts upp av domkraften och däckreparationskitet. De sakerna måste bo där eftersom det inte längre finns plats för dem under golvet. Avsaknaden av lastbalja betyder även att saker som lastnätet och påsen med laddkablarna måste ligga lösa i bagageutrymmet. Det känns helt enkelt lite trångt bak i Tiguanen. Ett plus är emellertid att baksätet är skjutbart i längsled och att ryggstödet är vinklingsbart. Därtill erbjuder bilen en ganska unik finess i form av att den främre passagerarstolen går att fälla, vilket är praktiskt om man ska lasta någon väldigt lång pryl. Det ger extra pluspoäng när vi sätter flexibilitetsbetyget. Baksätet går att fälla med 40/20/40-delning. Golvyta: 0,84 kvadratmeter.

SEAT



▲ Här ser det ut precis som i Tiguan. Nu för tiden orkar alltså VAG-koncernen inte ens trycka olika emblem till motorkåpan.

ID.4



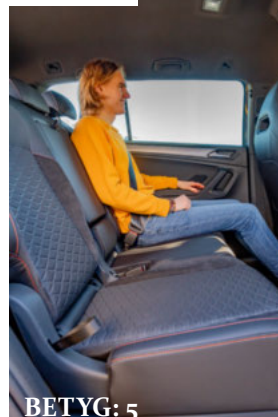
▲ ID.4 är (i detta utförandet) en bakhjulsdriven elbil som trots det helt saknar frunk. Nog hade det varit möjligt att få dit en plastbalja stor nog för exempelvis en laddsladd?

TIGUAN



▲ Tur att Tarraco och Tiguan kom i olika färger så att vi kunde se skillnad på bilderna. Motorrummen på dessa två är helt lika! Vit motorhuv avslöjar att detta är Tiguan.

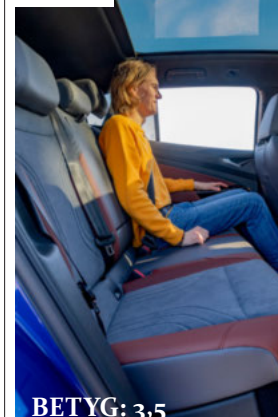
SEAT



BETYG: 5

▲ Riktigt mycket benutrymme! Dynan är hög och lång, vilket ger suveränt bra lårstöd. Sätet har viss skålning, ryggstödet är vinklingsbart och det är rymligt för fötterna under framstolarna. Grymt bra!

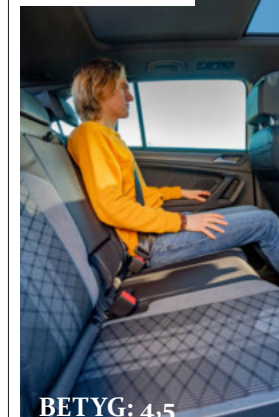
ID.4



BETYG: 3,5

▲ ID.4 har lägre, kortare men också mer bakåtvinklad dyna än de andra två. Fötterna får knappt plats under framstolarna och det är svårare att sträcka ut för att få bra lårstöd. Ej justerbar rygg och dyna.

TIGUAN



BETYG: 4,5

▲ Liknar Tarraco i mångt och mycket med relativt hög dyna och fint lårstöd. Benutrymmet är bra men inte lika luftigt. Sätet känns en aning plattare och erbjuder något sämre sidostöd än Seat.

# EQ BÄSTA BILEN ATT KÖRA OCH ÄLSKA

DELMOMENT 3/3		SEAT	ID.4	TIGUAN
<b>AKTIV KÖRNING</b> ★★★★★				
Styrning	5	Seats längd märks och bilen uppfattas inte som lika kvick i reaktionerna som Tiguan. Styrningen är dock riktigt fin. Växellåda och motor gör ett bra jobb. Känns pigg.	3,5	Mer trygg än rolig. Styrningen är tung och har sämre väggkänsla. Elmotorrespons finns men också ovanligt stränga hjälpsystem. Känns något tung, ingen raket.
Chassi	4		3	4,5
Motor	4		3	4
Växellåda	4		4,5	4
Motor/avgasljud	4		2,5	4
<b>VARDAGSKÖRNING</b> ★★★★★				
Styrning	4,5	Skön styrning om än något för sportig, snabbare och med lite mer tyngd än optimalt. Drivlinan jobbar oftast smidigt men mot en elbil blir det inga toppbetyg.	4	Så mycket bättre i lugnt tempo: Styrervon ger ett linjärt motstånd, elmotorn är botenstark och tyst. Växelväljaren har ett smidigt B-läge och ryck saknas.
Chassi	4		5	3,5
Motor	4		5	4
Växellåda	4		5	4
Bromskänsla	4,5		4	4,5
<b>DESIGN</b> ★★★★★				
Exteriör	4	Seats senaste formspråk är tufft, men i SUV-format blir det något tamare. Interiört är den ordinär.	4,5	Både in- och utsida har en aptitlig och ren design som ligger ett trappsteg över de andra och känns modernare.
Interiör	3,5		4	3,5
<b>VILL HA</b> ★★★★★				
Kvalitetskänsla	4	Härligt förnuftigt men utan att vara trist. Grym kombo som testlaget gillar. Kvalitetskänsla som Tiguan.	4	Bitvis bättre material, men inte tillräckligt mycket för ett högre betyg. Tilltalande, modern känsla däremot.
Karisma	4,5		4,5	3,5
<b>TOTALT STJÄRNOR</b> ★★★★★				
<b>PLACERING</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	
SUMMA	16,5	17	16	
<b>DÄRFÖR VINNER ID.4</b>	Med så välfungerande köregenskaper till vardags och en allmänt ännu mer moderiktig aura än de andra två visar ID.4 var skåpet ska stå. Knappt!			



SLUTBETYG	SEAT	ID.4	TIGUAN
<b>ROND FÖR ROND</b>			
<b>IQ</b> Att äga och leva med (20)	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>13,5</b>
<b>TQ</b> Att åka och trivas i (20)	<b>17,5</b>	<b>17</b>	<b>16,5</b>
<b>EQ</b> Att köra och älska (20)	<b>16,5</b>	<b>17</b>	<b>16</b>
<b>STJÄRNBETYG</b>	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>TOTALSUMMA</b>	48	47	46
<b>TOTALPLACERING</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
	<b>BÄST:</b> Våldigt rymligt baksäte och bagage. Både rätt bekväm och kul att köra. <b>SÄMST:</b> Laddeffekten och räckvidden är kanske något klena. Inte billig i klassen.	<b>BÄST:</b> Grym komfort fram, låg milkostnad, rymlig och snäll mot miljön. <b>SÄMST:</b> Baksätet är okej för klassen men sämst i trion. Kan ej tankas fort.	<b>BÄST:</b> Mycket god flexibilitet, alert och roligt chassi, fin vardagsstyrning. <b>SÄMST:</b> Mycket karossrörelser drar ner fjädringskomforten. Klent bagage.

**SVERIGES  
BÄSTA  
BETYGSYSTEM**  
STYRKAN LIGGER I DETALJERNA

## VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR?



**JOHN ERIKSSON,**  
TESTREDAKTÖR

ID.4 är riktigt härlig! Jag gillar formgivningen, de fina kaptensstolarna framger en mycket bekväm körställning och bilen rör sig med en behagligt avslappnad pondus på vägen. Det är en väldigt trevlig glidarbil och vägvagn som jag trivs mycket bra i. Faktum är att jag gillar den betydligt mer än syskonet ID.3. Den känns som en mer mogen bil. ID.4 är mitt val i det här gänget. Men jag måste samtidigt säga att jag också gillar Tarraco. Seaten är snygg, bekväm, enormt rymlig och praktisk. Om jag inte kunde leva med en helt elektrisk bil vore den utan tvivel mitt val. Varför man ens skulle fundera på den trängre och mer obekväma Tiguan istället är en gåta för mig.



**ELIAS MEDELBERG,**  
REPORTER

Tiguan går bort direkt. Den är för slätstruken och inte bäst på något. ID.4 är trevlig och när det kommer till familjebilar gillar jag helt eldrivet. Men VW verkar ha velat få bilen att kännas rejäl, den något tunga styrningen och motståndet i gaspedalen lirat inte riktigt för mig. Jag tycker den känns lite klumpig och inte smidig som elbilar annars brukar göra. Seaten blir min favorit. Som familjebil kan man verkligen inte önska sig mycket mer. Jag är tillräckligt ung (och lång) för att minnas tydligt hur det är att trängas i ett vanligt kombibaksäte och mammas kamp med att få in all packning i bagaget. Jag gillar Tarraco. Den är förnuftig, praktisk och bekväm, utan att vara dörtrist.

## MED SÅDANA SLÄKTINGAR ÄR BRA INTE BRA NOG

Vi anade att det skulle bli jämnt – så blev det verkligen också!

VW Tiguan är en mycket kompetent SUV och en testvinnare sedan gammalt. Att den nu skulle bli högintressant som laddhybrid var en loggodsare.

I Tiguan får du en komfortabel SUV med goda utrymmen till rimlig om än inte låg kostnad. Hybrid drivlinan är mycket smidig och elräckvidden hygglig. Den är som genomsnittet i klassen – om än slagen ordentligt av Toyota RAV4, värt att nämna. Den som tycker att även en laddbar SUV ska vara fyrhjulsdriven får också titta åt ett annat håll, exempelvis åt Toyota RAV4 eller Peugeot 3008.

Problemet för Tiguan är dock att Seat Tar-

raco uppstått och dessutom med det långa axelavståndet. Här har Seat samma fina egenskaper, men med några plus. Adaptivt chassi är standard, vilket ger utslag på fjädringskomforten. Baksätet är riktigt lyxigt och når nivån som Tiguan gör först med förlängda Allspace, som inte finns som laddhybrid. Detta erbjuder Seat till samma peng som Volkswagen gör och för tjänstebilisten blir Seat till och med billigare. Då blir det fler poäng på nedersta raden för Seat Tarraco än VW Tiguan.

Nästa hinder för VW Tiguan är VW ID.4. Den nya elbilen visar sig vara bekvämare att åka i, ha större bagagerum och vara ännu smidigare att köra till vardags. Är allt bättre? Nej, föga förvånande är räckvidden inte lika

vass – även om drygt 40 mil som testräckvidd är bra för en elbil. Baksätet är också trängre, vad än Volkswagen själva säger.

Men ID.4 plockar poäng när designen diskuteras och slår tillbaka hårt när vi kommer till ekonomin. För privatköparen har ID.4 en sju kronor lägre milkostnad och det är ingen marginell skillnad. Även för tjänstebilisten blir ID.4 billigare – men differensen krymper till måttliga 145 kronor i månaden efter den 1 juli.

Hur som helst slår sig nya ID.4 in framför Tiguan eHybrid – och det trots handikappet att inte vara testad av Euro NCAP.

Tills dess avgår stora, smarta Seat Tarraco e-Hybrid med segern. Ibland är släkten värst. 📧