

# En høj elbil til det gode liv, tak

Redaktionen langtidstestbil BMW iX1 udfordrer de stærkeste varianter af Volvo C40, Mercedes EQA og Audi Q4 e-tron på et roadtrip til naturperlen Agersø.

Tekst & foto **Søren Juul**



Denne måneds stortest er fotograferet på naturskønne Agersø, der ligger syd for Korsør, mellem Storebælt og Smålandsfarvandet.

# Stortest El-SUV'er på udflugt



Volvo C40 er "coupé"-udgaven af SUV'en XC40. De deler teknik, men C40 er 16.800 kr. dyrere.

**E**n landmand lurer nysgerrigt fra sin traktor, mens fire dyre "topmodeller" fra fastlandet gør sig til foran kameraet på Agersøs sydspids. Fra venstre står den BMW iX1 xDrive30 M Sport, som vi har til langtidstest på magasinet. BMW's lille SUV har to elmotorer med i alt 313 hestekræfter. Batteriet er dagens mindste på 64,7 kWh. Prisen starter ved 464.157 kr. for en basisversion med adaptiv M-undervogn, elbagklap, widescreen digital instrumentering, parkeringsassistent og meget andet. M Sport-pakken opgraderer alufælgene fra 17 til 18" og strammer designet op med skorter, mens kabinen får sportssæder, et M læder-rat og en yderst velfungerende adaptiv fartpilot. Prisen er 512.313 kr. uden at medregne testbilens øvrige ekstraudstyr.



**1** Du sidder højt og SUV-agtigt i C40, hvor kabinen er layoutet i et minimalistisk og let overskueligt design.

**2** Som den eneste bil i denne test er C40 udstyret med en "frunk" i snuden. Den er på 31 liter og er oplagt til kabler.

**3** Testens korteste bil har et bagagerum på 444 liter medregnet frunk. Og det er uden at æde af bagsædepladsen, som er god.



## VOLVO C40 RECHARGE TWIN MOTOR

Pris 502.370 kr.  
Effekt / Moment 408 hk / 670 Nm  
0-100 km/t 4,7 sek.  
Rækkevidde (WLTP) 507 km

### På vejen

C40 kører skønt lige ud og fjedrer behageligt, men undervognen kæmper med vægt og kræfter i sving.

### Motor

C40 rykker som en raket og lader hurtigt op. Trækakserne foran vibrerer uskont under acceleration.

### Kabine

Gode sæder, lækkert skandinavisk design, masser af ben- og bagagerumsplads og testens eneste "frunk".

### Økonomi

Varmepumpe skal tilkøbes, men ellers er C40 Twin fornuftigt prissat og har ret meget udstyr.

bagsædet. Begge pakker er med i AMG Edition-versionen.

Audi Q4 e-tron er den eneste af testbilerne, der er bygget fra bunden som elbil. Den stiller op i den coupé-agtige karrosseri-udgave, Sportback. Den starter på 459.990 kr. med 204 hk og baghjulstræk, men vi tester topvarianten med 299 hk, to elmotorer, firehjulstræk og et batteri på 77 kWh til 566.990 kr. Med udstyrsniveau Attitude får du blandt andet 19" fælg, adaptiv fartpilot, elbagklap, parkeringshjælp og meget mere – men denne testbil er læsset med ekstraudstyr og har en Technology selection-pakke med headup-display, Matrix LED-forlygter, det store navigationsanlæg og meget mere til 52.400 kr., ligesom designet er peppet op med en S-line-pakke til 18.000 kr. med 20" fælg, sportsundervogn, skortesæt og alutagrælinger. Testbilen koster voldsomme 715.990 kr., når alt ekstraudstyr tælles med.

**Rækkeviddemåleren står på** 380 km ved 100 pct. opladt i Volvo'en. Det virker som lidt, når det officielle WLTP-tal hedder 507 km. Svensk-kineseren skifter emne og efterlader de tre andre testbiler i støvet på Agersøs smalle landevej:

Den sprinter til 100 km/t på 4,7 sekunder og trækker som en sportsvogn takket være et solidt drejningsmoment på 670 Nm. Den kører bare ikke som en. Du sidder højt, mageligt og SUV-agtigt, mens affjedringen tager sig af ujævnheder på fornem vis. Krudter du til C40'eren ud ad sving, har forhjulene problemer med at overføre alle kræfter til asfalten, og bilen understyres som en gammel, tunet Saab med for mange kræfter.

Det er ikke en sportsvogn, men en helhjertet SUV med lavt støjniveau i kabinen, en lækker, overskuelig førerplads, hvor du ikke skal tage stilling til at vælge køreprogrammer – der er ingen. Den store skærm i midten er Android-baseret – og når først du logger ind på de forskellige apps kendt fra din smartphone som for eksempel Spotify og Google Maps, kører det hele fint. Vil du have Apple CarPlay og Android Auto, kan du også få det – desværre med kabeltilslutning. Sæt dig ind, sæt gearvælgeren i Drive og kørl!



**1** EQA har sporty kabine a la Mercedes A-klasse, men vi savner aflæggerum, og pianolakken tiltrækker fedttingre.

**2** Bagsædet er ikke noget at prale af. Her er mørkt, trangt og med for lidt lårstøtte som følge af en lav siddehynde.

**3** Med 340 liter bagagerum har EQA mindst at gøre godt med i denne test. Selv en A-klasse har plads til mere gods.

## MERCEDES EQA 350 4MATIC

Pris 484.898 kr.  
Effekt / Moment 292 hk / 520 Nm  
0-100 km/t 6,0 sek.  
Rækkevidde (WLTP) 436 km

### På vejen

Kører mere som en hatchback end en høj SUV, men affjedringen er stivbenet henover ujævnheder.

### Motor

Mercedes halter: 292 hk og en maksimal ladeeffekt på 100 kW lofter ikke mange øjenbryn i 2023.

### Kabine

Fossilbilentusiaster vil elske den sporty førerplads, men kabinen er klejn, og vi savner Apple CarPlay.

### Økonomi

Ikke meget elbil og power for pengene, men reservedelene er billige, og standardudstyrsniveauet flot.



Agersø Mølle blev bygget i 1892. 129 år senere lancerede Mercedes elbilen EQA i 2021.

# Stortest El-SUV'er på udflugt

Forsæderne støtter, som du forventer i en Volvo, sublimt – og der god adgang til bagsædet, hvor der er en stor håndsbredde knæplads til overs frem til forsædet, hvis du sætter en fuldvoksen derom. Kun testholdets højeste mand på 192 cm rører loftet deromme med håret trods karrøssens smarte, faldende coupé-taglinje. Og ingen brokker sig over, at de mangler lårstøtte, hvilket er en klage, du skal høre flere gange i dag.

Eneste anke er den høje kardantunnel, der gør midterpladsen på bagsædet nærmest ubrugelig. Til gengæld får du et bagagerum på 413 liter, der kan rumopdeles, så indkøbsposerne ikke vælter rundt.

**Efter et pitstop** på havnegrillen nær Agersø Mølle skifter jeg til Mercedes EQA. Den er mere en egoistbil i forhold til den familieorienterede svensker. Bagagerummet er mindre end det i en Mercedes A-klasse. Benpladsen på bagsædet er sparsomt – og hynden er monteret så lavt, at du sidder med benet foldet op om ørerne og får ringe støtte til lårerne.

Bag testbilens tykke AMG-rat har du lyst til at køre en tur for sjov, for scenen er den samme som i den velkørende hatchback A-klasse – komplet med de tre luftdyser i krom og en bred konsol mellem forsæderne, der giver en fed cockpit-stemning. Elbilsskeptikere vil med det samme føle sig hjemme, men de må altså undvære de mange snedige aflæggerum, som biler bygget på en dedikeret elbilsplatform typisk kommer med.

Efter Volvo'en føles Mercedes i bedste fald kvik, men den tager til genmæle, når vejen slår et sving. Trods testbilens ballondæk fra vinter reagerer den mere vaks på styreinput end Volvo'en, og den krænger ikke lige så meget – det er som at køre en høj hatchback frem for en SUV. Den adaptive fartpilot arbejder smidigt, og det føles ikke på samme måde som i Volvo'en, hvor styretøjet stivner, når du sætter den på arbejde sammen med vejbaneassistenten.

Vi har tidligere rost EQA for sin komfortable undervogn, men elbilerne er altså blevet bedre siden da: EQA kører



**1** Førersædet har, som en moderne elbil, masser af aflæggerum. Old school BMW-fans vil også finde sig til rette.

**2** Ingen tvivl om, at testbilens findes i en fossil variant: Bagkofangeren ligner noget designet til to udstødningsrør.

**3** Med 490 liter overgår iX1 ærkerivalen Mercedes EQA, men Audi byder på mere bagagerumsplads.



## BMW iX1 XDRIVE30 M SPORT

Pris 512.313 kr.  
Effekt / Moment 313 hk / 494 Nm  
0-100 km/t 5,7 sek.  
Rækkevidde (WLTP) 435 km

### På vejen

Kører som en komfortabel BMW takket være en snert af foling i styretøjet og en velafstemt undervogn.

### Motor

Gennemsnitlig ladeeffekt og batterikapacitet, men 313 hk gør iX1 kvik, og kræfterne leveres uden mistyd.

### Kabine

Førersædet kombinerer det bedste fra fossil- og elbilsværdenen. Bagsædet er meget trangt.

### Økonomi

Fornuftigt prissat, hvis du kan undvære den sjove M Sport pakke. Attraktivt at privatlease.



**Sportback-udgaven af Audi Q4 e-tron koster 25.000 kr. mere end SUV'en Q4 e-tron. Forfra er de dog helt ens.**

noget stivbenet henover ujævnheder, når du bruger den i byen – og ved hård acceleration kan man høre elmotoren foran. Den slags unoder finder du ikke i Mercedes' helhjertede elbiler som EQE. Rækkevidden står i øvrigt på 390 km fuldt opladt.

**BMW iX1 giver** en omgang med spin fra samtlige fire hjul på nordspidsen af Agersø, da redaktionschef Frey finder køreprogrammet Sport og konstaterer, at iX1 kan slå med halen på grus.

Som Mercedes EQA er der en personbilsagtig og sporty førersæde takket være det fede rat og lave siddeposition, men iX1 virker lidt mere med på beatet med sine større, digitale skærme og masser af aflæggerum foran. Bag rattet er en boost-knap, der giver dig mere power i 10 sekunder, og forskellige drive-modes akkompagneres af det ene syrede soundtrack efter det andet, når du giver gas. Det hedder IconicSounds, er udviklet af filmkomponisten Hans Zimmer – og kan heldigvis slås fra.

Ude på landevejen demonstrerer iX1'eren de mest muntre køreegenskaber i dette selskab. Styretøjet er rimelig præcist, og med dagens laveste vægt føles det ikke, som om du wrestler med en tyksak, når du møder et sving. På motorvejen glædes man over de velstøttende sportssæder, der endda kan give massage, trådløs Apple CarPlay, en velfungerende fartpilot og vejbaneassistent – og et rat med få, analoge knapper – men BMW har sparet knappen til at justere afstand til forankørende væk, hvorfor du skal finde funktionen i en undermenu på midterskærmen. Irriterende. Med 100 pct. opladet batteri har vi i dag 384 km rækkevidde, og hvis det skal holde i virkeligheden, skal man køre særdeles pænt.

På bagsædet er der problemer. Testholdets højeste persons knæ sidder oppe i ryglænet. Det er næsten lige så ringe som i EQA med dårlig lårstøtte og meget tilbagelænet – og armlænet mellem forsæderne fylder så meget, at det stjæler benplads på den bageste midterplads.



## AUDI Q4 E-TRON 50 QUATTRO SPORTBACK

Pris 566.990 kr.  
Effekt / Moment 299 hk / 460 Nm  
0-100 km/t 6,2 sek.  
Rækkevidde (WLTP) 511 km

### På vejen

SUV-agtig komfort frem for væver sport. Fører sig frem med stor autoritet på lande- og motorvej.

### Motor

God rækkevidde, men vi kunne godt bruge noget mere power og højere ladeeffekt i den dyreste Q4 e-tron.

### Kabine

Testens bedst støttende sæder og masser af plads! Glimrende infotainment inkl. trådløs Apple CarPlay.

### Økonomi

Den testede Q4 e-tron er møglækker, men det løber op, når den skal have alt det fede ekstraudstyr.

**1** Stort rat, store skærme, høj siddeposition og ro i kabinen! Q4 e-tron fører sig frem som en lækker el-SUV.

**2** Testens bedst støttende forsæder har elektrisk lændestøtte og manuel justering. De koster 7.200 kr. ekstra.

**3** Der er masser af bagagerumsplads i Q4 e-tron. Gulvet kan sænkes, hvis du skal bruge endnu mere.

ESC-systemet kan delvist frakobles i Sport Mode, og så bliver BMW'en mere legesyg.



# Stortest El-SUV'er på udflugt

Vi pitstopper i Korsør, hvor C40'eren giver de andre testbiler en lektion i lynopladning.



## Vi synes

Volvo C40 er ikke dagens bedst kørende testbil, men når alle testparametre gøres op, rammer den tættest på skiven flest gange i dette selskab. Jeg er i hvert fald ikke i tvivl og napper nøglen til svensk-kineseren, som altid er tiltalende selskab.

Søren Juul  
September 2023

## VI TESTER MED



### VOLVO C40 TWIN MOTOR ULTIMATE

C40 tager endnu en stortestsejr takket være rå muskelkraft, en meget rummelig kabine, høj ladeeffekt og en rimelig pris. En fed SUV skabt til det gode liv i Danmark.



### AUDI Q4 E-TRON 50 QUATTRO SB ULTIMATE

Det her er den bedste Q4 e-tron, vi har prøvet til dato! Den behagelige, men dyre tysker udmærker sig med høj komfort, en klasseledende kabine og sikre køreegenskaber.



### BMW iX1 XDRIVE30 M SPORT

Bag rattet er BMW'en vores førstevalg, men når faktorer som bagsædeplads, opladning og effekt tages med i regnestykket, må den velkørende tysker se sig overhalet.



### MERCEDES-BENZ EQA 350 4MATIC

EQA har fine kvaliteter, men har du prøvet en Mercedes EQE, føles mærkets kompakte SUV som en aldrende, lille, konverteret fossilbil frem for en moderne elbil.



## Data

	MERCEDES-BENZ EQA 350 4MATIC AMG EDITION	BMW iX1 XDRIVE30 M SPORT	VOLVO C40 RECHARGE TWIN MOTOR ULTIMATE	AUDI Q4 E-TRON 50 QUATTRO SPORTBACK ATTITUDE
Pris (testbil)	484.898 kr. (514.911 kr.)	512.313 kr. (561.062 kr.)	502.370 kr. (ikke oplyst)	566.990 kr. (715.990 kr.)
Opbygning	5-dørs, 5-sæders SUV	5-dørs, 5-sæders SUV	5-dørs, 5-sæders crossover	5-dørs, 5-sæders coupé-SUV
Døre, sæder, biltype	2 x elmotor, 66,5 kWh batteri	2 x elmotor, 64,7 kWh batteri	2 x elmotor, 79 kWh batteri	2 x elmotor, 77 kWh batteri
Drivline	11/100 kW	11/130 kW	11/200 kW	11/135 kW
Ladeeffekt (hjemme/ude)	292 hk	313 hk	408 hk	299 hk
Effekt	520 Nm	494 Nm	670 Nm	460 Nm
Moment	Firehjulstræk	Firehjulstræk	Firehjulstræk	Firehjulstræk
Trækkende hjul	6,0 sek.	5,7 sek.	4,7 sek.	6,2 sek.
Præstationer	160 km/t	180 km/t	180 km/t	180 km/t
0-100 km/t	175 Wh/km	171 Wh/km	174 Wh/km	171 Wh/km
Topfart	436 km	435 km	507 km	511 km
Forbrug WLTP				
Rækkevidde WLTP				
Dimensioner og vægt				
Mål (L/B/H)	446/183/162 cm	450/185/162 cm	444/187/159 cm	459/190/161 cm
Akselafstand	273 cm	269 cm	270 cm	277 cm
Vægt/last/påhæng	2.105/430/1.800 kg	2.085/495/1.200 kg	2.185/435/1.800 kg	2.215/500/1.400 kg
Bagagerum	340-1.320 liter	490-1.495 liter	444-1.236 liter	535-1.460 liter
Dæk (testbil)	Continental WinterContact TS850P	Hankook Ventus S1 Evo3	Michelin CrossClimate2 SUV	Goodyear UltraGrip Performance+
Dimensioner (for-bag)	235/55R18 vinterdæk	225/55R18 sommerdæk	235/50R19 helårsdæk	235/50R20 vinterdæk
Økonomi				
Reserveprisindeks*	73	Ikke oplyst	107	150
Garanti (mekanik/lak/rust)	2/2/30/8 år	2/3/12/8 år	2/2/12/8 år	2/3/12/8 år
Årlig afgift	740 kr.	740 kr.	740 kr.	740 kr.

\* Indeks 100 er gennemsnittet for summen af 11 gængse reservedele for de ti mest solgte biler i 2022

Audi Q4 e-tron Sportback fører an mod Agersø Havn, hvor vi har booket billetter til færgen mod Stigsbæ. Den forsøger ikke at vinde tesholdets gunst ved at kunne accelerere som en raket, men tilbyder en behagelig SUV-oplevelse til familien. Her får du den bedste rækkevidde – med meget motorvej i hukommelsen melder kørecomputeren om el nok til 446 km. Du sidder højt bag et stort ror af et rat – herfra styres en retningsstabil og komfortabelt affjedret el-cruiser.

Her er masser af aflæggerum, fysiske knapper til klimaanlægget i stedet for fnidrede menuer på en skærm, USB-C tilslutninger, overskuelige digitale instrumenter – og Audi's fremragende, Google-baserede navigationsanlæg – eller trådløs Apple CarPlay, hvis du hellere vil køre med det. Fartpiloten og vejbaneassistenten aktiveres let med en klassisk stilk under rattet og er en fornøjelse at køre med på motorvejen – og den justerer selv hastigheden, når du møder et sving eller en rundkørsel. Headup-displayet med augmented reality tegner pædagogisk vejstriberne op for dig digitalt, hvis du nærmer dig kanten af vejen – og linjevogteren drejer nænsomt bilen på rette spor. Det er en fremragende pendlerbil.

Trods den faldende, coupé-agtige taglinje er der loftshøjde nok til fuldvoksne passagerer på bagsædet, hvor der er masser af benplads og hæderlig lårstøtte. Den gennemarbejdede Audi gør det så godt, at der på testholdet er mest rift om dens nøgle på transportetapen til redaktionen. Men først skal vi lade bilerne op ved en lynladestation i Korsør.

Her sætter Volvo C40 et sidste nyrestød ind: Den lader med op til 133 kW, hvor BMW'en roder rundt omkring 82 kW, Audi'en er nede på omkring 61 kW og EQA koger med maksimalt 56 kW. Ladeeffekt påvirkes af en lang række faktorer, men Volvo'en beviser gennem hele testugen, at den er hurtigst.

Sammenlagt med en høj ydelse, en lækker kabine, en relativt god pris og allround behagelige køreegenskaber vinder Volvo'en stortesten og titlen som den bedste SUV til det gode liv på en dansk sommerdag. ☺



Med udsigt til Agersø Sund kører vi testens vinder: Volvo C40 er den bedste allrounder i feltet.

Brug for en større el-SUV? Så tjek Nio EL7 på side 94.