

**auto
moto
& Sp**

KÖP RÄTT BIL

SÄRTRYCK



TEST

EQE VS i4

Räckviddsmatchen!



BLACK AND W

BMW i4 eDRIVE40 | MERCEDES EQE 350+

De eviga fienderna, BMW och Mercedes, gör upp igen. Bilarna i dagens duo är inte riktigt lika stora men har mycket gemensamt. Båda lovar lång räckvidd och snabb laddning. Vilken är bäst?

TEXT: ELIAS MEDELBERG OCH AMS TESTLAG /// FOTO: HANS CHRISTIANSEN

MERCEDES

DC-LADDEFFEKT: 170 kW
WLTP-RÄCKVIDD: 573 KM
GRUNDPRISS: 798 000,-



Nu när Tesla öppnat delar av sitt laddnätverk i Sverige även för bilar från andra tillverkare är argumenten för att byta till elbil bättre än någonsin. Och dagens testdeltagare är bland de mest intressanta kandidaterna från de mer konventionella märkena.

Mercedes ställer upp med den pinfärska sedanen EQE. Vi kör den billigaste varianten, 350+, med bakhjulsdrift och med ett lagom (rätt högt)

effektuttag på 292 hästkrafter. BMW i4 ska försöka ta revansch efter förlusten mot Tesla Model 3 i ams 4/2022. Denna gång är det dock inte värstingen vi kör. Det innebär driving på bakhjulen och 340 hästar. Inte så olik dagens svarta motståndare.

De största skillnaderna hittar vi i pris och mått. BMW:n är nämligen en fyradörrarscoupé tillhörande mellanklassen medan EQE:n räknas till övre mellanklassen. I praktiken är Mercedesen lika mycket konkurrent

HITE



BMW

DC-LADDEFFEKT: 205 kW
WLTP-RÄCKVIDD: 567 KM
GRUNDPRISS: 625 000,-

till Porsche Taycan. En sådan kostar dock 182 000 kronor mer och det är utan värmepump och det större batteriet. Taycan Nordic-paketet innehåller båda delarna men kostar 39 000 kronor extra. Det vill man ha då bilens räckvidd enligt WLTP är runt 20 mil kortare än dagens två vagnar.

Prisskillnaden mellan EQE och i4 är däremot inte mycket mindre, BMW:n är 173 000 kronor billigare. Utöver det är den 16 centimeter kortare, 250 millimeter

lägre och har en hjulbas som saknar 26 centimeter jämfört med dagens motståndare. Likafullt är de konkurrenter.

Vi sätter alltid betyg efter klass men denna gång får vi lov att slå ihop både D- och E-segmentet. Kan i4 hävda sig trots de dyrare och större motståndarna? Klarar EQE av att prestera på en nivå som kompenserar för det högre priset? Och hur står den sig mot Porsche Taycan och Audi e-tron GT? Låt oss se.

▲ BMW:n har en klart mer traditionell design medan Mercedes gått all in på lågt luftmotstånd.

■ **Egentligen är det först när man hoppat mellan bilarna som man förstår hur många mer mil BMW verkar ha lagt på just detta i utvecklingsfasen.**

BMW i4 eDRIVE40

DE KUNDE KNAPPAST vara mer olika varandra. Skillnaderna i storlek har vi redan nämnt. Vidare är EQE sprungen ur en renodlad elbilsplattform. BMW i4 är istället en variant av 4-serie Gran Coupé, bara utan vare sig bensin- eller dieselmotor. Medan man redan på långt håll kan se att den utstuderat formgivna EQE inte är en vanlig Mercedes passerar BMW i4 förbi obeväntat som elbil för alla som inte är bilintresserade.

Det senare gällde särskilt den i4 M50 vi testade i vintras och vars utrustningsutförande nästan annullerade de blåa markörerna för eldrift som BMW använder. Så icke lika mycket på dagens eDrive40 som förutom ett "i" istället för "M" i fronten har en vit lackering som framhäver de blå accenterna runt emblemen. Dock har det blåa i njuror, på dörrarnas hockeyklubba och på den bakre diffusorn ändå berövats på blått i testbilens specifikation så lite mer elbil kan i4 lysa ändå. Om du vill alltså.

TEKNIKEN Även om BMW "gömt elbilen" i detta skal ganska väl märkte vi ändå skillnader mot den M440i xDrive Gran Coupé vi lånade samtidigt under det förra i4-testet. Ett 83,9 kilowattimmar stort batteri kräver ändå sin plats. För det första står bilen 15 millimeter högre på fjädrarna (och har fått luftfjädring med nivåreglering som standard på bakaxeln). Där skapades en del plats. Vidare är golvet i kupén gradvis höjt. Man sitter några centimeter högre upp i både framstolar och baksäte. Längst bak är golvet i bagageutrymmet höjt med cirka sex centimeter, med mindre lastvolym som resultat.

Laddningen är lika bra som för M50. Se Testfakta på sidan 44 och vårt laddningstest på sidorna 42-43.

ATT KÖRA Denna i4 eDrive40 är 176 kg lättare än den M50 vi har testat och hela 313 kg lättare än EQE. Det är så klart något den vinner på i kurvorna och laddar man på riktigt ordentligt – greppet är bra – kan man tvinga fram en bakvagnssladd av klassiskt manér – kul! Standardchassit sväljer tjälkott och bulor övertygande och utan knyst. Styrningen är inte Teslasnabb, men naturlig och bra.

Det som har ännu större betydelse är den i alla lägen snabbt och naturligt reagerande gaspedalen. Åt båda hållen. Vi noterar förvisso att energiåtervinningen inte är lika stark som i den tvåmotoriga M50, eller i Tesla, så enpedalskörning går att göra till vardags men inte högt upp i tempo. Då får man börja trampa på bromspedalen. Men det har man inget emot då den har en så bra känsla.

Egentligen är det först när man hoppat mellan bilarna några gånger som man förstår hur många mer mil BMW verkar ha lagt på detta i utvecklingsfasen. Gas, broms och till och med det adaptiva kör läget – som bromsar in bakom andra trafikanter och inför rondeller med mera – fungerar smidigare i i4 än i EQE. Mercedes har dock en fördel i att man snabbt kan välja mellan alla energiåtervinningsalternativ med paddlarna. I BMW når man B-läget kvickt med spaken, inte resten. Några föredrar säkert Mercedes lättare styrning runt gathörnen också.

ATT ÅKA Vi trodde att i4 skulle kunna ge EQE en tuff komfortmatch på den främre raden, tills vi insåg att denna i4 inte hade det adaptiva chassit som sist utan istället det passiva standardchassit. Det har absolut inget sportchassi över sig, vilket är ovanligt



◀ Navigatören krävde att man först pekade ut orten på en karta för att kunna hitta gatan... En inställnings-sak?

▶ De blå detaljerna visar att BMW:n är elektrifierad.



◀ De vertikala luftinsläppen på sidorna av fronten är ett aerodynamiskt trick som idag är vardagsmat på BMW (och andra). De dämpar turbulensen runt framhjulen vilket sänker luftmotståndet.

för märket, utan filtrerar det mesta ganska bra. Men steget till det adaptiva chassit och Mercedes luftfjädring är märkbart.

Ljudnivån är bra, men inte i klass med konkurrenten här. Fram sitter vi finemang i en utmärkt körställning, men bilens storlek och coupéform märks i baksätet.

FÖRNUFT Behöver man inte EQE:s rymligare baksäte är i4 ett förnuftigare val: 15 kronor lägre milkostnad, halvkombibaklucka, snålare på el och med en mer lättskött förarmiljö. BMW har valt att skynda långsamt vad gäller att sätta reglage som pekfunktioner, vilket vi tycker är klokt.

Visst har klimatanläggningen nu hoppat in i skärmen, men samtidigt kan man fortfarande sköta exempelvis instrumentbelysning och farthållare med fysiska reglage – enkelt och bra.

BILENS SJÄL Dörrklangen imponerar inte. Men den är undantaget som bekräftar regeln att i4 känns gediget byggd inifrån och ut. Materialval, displayer, – det känns bra och ser bra ut. i4 upplevs på så vis som en vanlig BMW. Speciellt som designen inte är särskilt extrem utan snarare familjär.

BMW i4 visar att det avgörande för en bra elbil inte är om den baseras på en unik elbilplattform eller ej. Det viktiga är hur väl komponenterna liras med varandra. Batteri, laddning, köregenskaper med mera.

Bayerische Motoren Werke heter märket och det verkar onekligen som att fokus är bibehållet även med eldrift. Elmotorn går här tystare, har exaktare gasrespons och drar mindre energi (hjälp av att bilen är mindre). BMW i4 är en eldriven BMW, men i högsta grad fortfarande en BMW.

Mikael Johansson



BETYG SITTA FRAM

SMAL										BRED
HÅRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									Sportstolarna är standard men här extratrustade med svankstöd. De är relativt smala men goda inställningsmöjligheter gör att vi hittar en bekväm och bra körställning. En "M Sportstol" finns med lite mer axelstöd.
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J									
TIPPAR SITTDYNA	J									
GENERÖS RATTJUSTERING	J									
BETYG SITTA FRAM	4,5									



FÖRARMILJÖ

- Den adaptiva farthållaren (extratrustning) och filhållningsassistenten sköts smidigt här med knappar och vipa. Det är enkelt att exempelvis lägga till eller dra ifrån styrhjälpen under redan pågående farthållning.
- Två stora (12,3+14,9 tum) skärmar visar att detta elbilsvarianten av 4-serien. De är tydliga och ett steg upp i så måtto att de ser lyxigare ut än i förbränningsmotorbilarna ...
- ... men användarvänligheten var utmärkt redan tidigare och är knappast förbättrad. En pekknapp för klimatanläggningen är dock alltid framme här i underkant, för den som undrar var hela den enheten tog vägen. Stolsvärmerna kräver nu fler än ett tryck, för att ta ett exempel.
- De elbilsblå instagen går igen här på växelväljare och startknapp. Fysiska direktknappar för körprogrammen – tack.

» Som en självuppfyllande profetia låter alla tre lägen som om de kom från en av Tron-filmerna.



MERCEDES EQE 350+

ÄR MERCEDES SNETT UTE? Den frågan ställde vi oss när vi testat nya C-klass. Samtidigt som den imponerade på flera punkter hittade vi ett och annat vi inte var nöjda med och som sänkte helhetsintrycket. Hur ser det då ut för EQE som inte enbart har ett modenamn vi inte sett förut utan även är byggd på en (närapå) sprillans ny plattform?

TEKNIKEN EVA är namnet på den elbilsspecifika bottenplattan som den testade Mercedesen delar med storebror EQS och suvvarianten av den. Nettokapaciteten i batteriet är på 90,56 kWh och den maximala snabbladdningseffekten är 170 kW, båda uppgifterna matchar EQS 350.

Dagens bil är bakhjulsdriven, är fyrhjulsdrift ett måste gäller det att välja AMG EQE 43 4Matic. Den kostar likt ett slagskepp, 1 175 000 svenska riksdaler.

ATT KÖRA Körupplevelsen är avslappnad. Gasresponsen är inte långsam men vid fullgas är det som att bilen svävar upp i fart på ett bestämt om än försiktigt vis istället för att skjuta på för fulla muggar likt många andra elbilar. Styrningen är lätt och sportigt snabb med hjälp av den aggressiva fyrhjulstyrningen på 4,5 grader, tillval för 16 600 kronor. Det går till och med att få bakhjulen att vrida sig hela 10 grader. Grundkostnaden för den extra detaljen är samma som för alternativet ovan men man krävs på ytterligare 132 000 kronor i form av obligatoriska tillval.

Hur som helst gör de grader som testbilen bjöd på att vändcirkeln blir klart mindre och stabiliteten som bilen uppvisar gör körningen lugn trots den kvicka

utväxlingen. Tyngden, precisionen och direktheten är riktigt bra.

Återvinningen vid gasuppsläpp har tre lägen plus auto. I skärmen kan man klicka i full enpedalskörning. Återvinningseffekten är inte superstark om än mer än tillräcklig för att kunna undvika den vänstra pedalen i de allra flesta lägen.

Mercedes kalibrering gör körningen avspänd. Förutom på en punkt, bromsarna. Kör man med frirullning vid gasuppsläpp är det inga som helst fel på dem. Stoppen blir ryckfria men pedalen är lite mjuk. I det starkare återvinningsläget finns det stunder då bilen själv flyttar bromspedalen och det är inte alls trevligt, speciellt inte i höga farter. Vilket vi blev varse under den aktiva körningen, där ordet läskig nämndes i samband med bromsarna.

Luftfjädringen som testbilen hade kostar 22 400 kronor och gör att chassit vässas ordentligt efter ett klick i Dynamic Select-menyn. Motorn fortsätter vara åt det snällare hållet och den riktiga fartupplevelsen uteblir även om det skjuter på bra.

Styrningen uppfattas nu som aningen konstgjord, att den styr på bakhjulen är tydligt, men det är inte något som sänker skojfaktorn. I de kurvrikaste partierna gör utväxlingen att EQE är alert och kul. Balansen är understyrd och vikten på precis över 2,5 ton är svår att dölja.

Tre ljudupplevelser går att välja på. Silver Waves, Vivid Flux och Roaring Pulse. Som en självuppfyllande profetia låter alla tre lägen som om de kom från en av Tron-filmerna. Till och med när man står still spelas dova ljudeffekter i högtalarna och det är möjligt att "torrvarva" med sin nya elbil.



◀ Turbinluftutblåsen är snygga och känns premium. Vissa andra detaljer imponerar inte lika mycket.



▶ "Motorhuven" går inte att öppna. Man fyller på spolarvätska vid vänster framskärm.

◀ De flesta på redaktionen föredrar EQE:s design över storebror EQS.

ATT ÅKA EQE är en mysig reskamrat. Luftfjädringen kompletterar den harmoniska framfarten. Rullkomforten är fin trots 21-tumshjulen (19 är standard). Vick i sidled är klart bättre dämpade än vad vi är vana vid från andra Mercedes och totalt sett är karosskontrollen på topp. Den punkten är dock Porsche Taycan ännu bättre på och det utan att släppa igenom mer av vägens minsta ojämnheter.

Bullernivån är behagligt jämn och låg, elmotorn viner dock väl högt. I baksätet, som i övrigt inte går att klaga på, stör det mer. Framstolarna ger komfort i världsklass. Här åker man som en kung.

FÖRNUFT EQE är dyr, klart dyrare än i4, men det är kunderna medvetna om. Värre är det med bagagevolymen som inte alls imponerar. Förbränningsmotorförsedda E-klass som är i samma storleksklass kan lasta 25 procent mer, 540 liter mot 430. Tidigare omnämnda Taycan och e-tron GT är nere på 405.

En del poäng ryker i säkerhetsronden då de breda och framskjutna A-stolparna stör sikten, lite likt i en mpv. I backspeglarna är det inte lätt att se genom bakrutan som är av mindre storlek. Förarergonomin lämnar också en del övrigt att önska. De fysiska knapparna är få. De som finns är närmast utslutande svärbevästrade pekytor som kräver att man tar blicken från vägen. De flesta inställningar görs via skärmen, bara att ställa in svankstödet kräver ett flertal klick.

BILENS SJÄL Mercedes nya framtoning med pekytor, skärmar och ljud- och ljuseffekter passar väl in på en flädig och modern bil som EQE. Den känns verkligen som en mindre EQS och långt ifrån den E-klass som den ska vara jämte i modellhierarkin. Den är fantastiskt bekväm och smällfylld med teknik, om man betalar för det.

Elias Medelberg



BETYG SITTA FRAM

SMAL										BRED
HÅRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J									
TIPPBAR SITTDYNA	J									
GENERÖS RATTJUSTERING	J									
BETYG SITTA FRAM	5									

Alla i testlaget satt mycket bekvämt i Mercedes framsäte. Testbilen var dock utrustad med multikonturstolar med massage och kylfläktar för 18 700 kronor. Dessa har också en uppsjö av inställningsmöjligheter.



FÖRARMILJÖ

- 1 Likt i nya C-klass varierar kvalitetskänslan. I EQE är det totala intrycket bättre och när man sitter i bilen upplevs den som en tydlig premiumprodukt. Men denna pianosvarta panel är inte en av höjdpunkterna.
- 2 Den omtalade Hyperscreen som ger tre stora skärmar inbyggda i panelen går ej att få till EQE 350+. Till AMG 43 4Matic finns den som tillval. Priset? Hiskeliga 96 000 kronor och då krävs Premiumpaketet för ytterligare 60 000.
- 3 I instrumentklostret kan föraren få fram inte mindre än tre räckviddssiffror. En min-, en max- och en medelsiffra som bilen tycker är mest trolig. Tyvärr kan ratten skymma överkanten på skärmen.
- 4 Något sobrare belysning än den breda list man finner i S-klass och likt den kan även EQE bjuda på aktiv panelbelysning som skiftar färg kontinuerligt. Det och väldigt mycket mer ingår i Premiumpaketet som kostar 125 000 kronor.

FÖRBRUKNING OCH RÄCKVIDD

TEXT ELIAS MEDELBERG

SÅ GJORDE VI TESTET

"Vad har den för räckvidd?" Det är fortfarande den vanligaste och viktigaste frågan rörande elbilar. Den är förstas omöjlig att svara på – eftersom räckvidden beror på förbrukningen som i sin tur varierar ordentligt med hastigheten. I många år körde vi testbilarna tills de stannade. Eller åtminstone tills räckviddsmätarna visade noll för att undvika bärgningar. Man får ett ganska bra resultat där och då, men utan en ovalbana att köra på blir det inte lätt att hålla samma snitthastighet för bilar som går olika långt och då sjunker noggrannheten. Speciellt om man vill jämföra mellan olika testtillfällen.

Istället redovisar vi numera hur mycket testbilarna drar i olika hastigheter. Därmed också – med hjälp av batteristorleken – hur långt de går i dessa hastigheter. Vi tror att ni läsare har mer nytta av att få reda på hur långt en viss bil kommer i 90 respektive 120 km/h vid konstant fart. Med reservation för olika väderleksförhållanden och årstider går det samtidigt att börja snegla på värden i tidigare tester. Något som var omöjligt att göra tidigare – men kanske svårt att låta bli!

För att få en räckviddsmätning över "blandad körning" lägger vi också till testförbrukningen och dess motsvarande räckvidd. Denna körning har lägre snitthastighet och går långsamma teststräcka varje gång. Stora partier rör sig i farterna 30–80 km/h, men även några mil motorväg är med samt förstas många accelerationer och inbromsningar.

Yttre omständigheter påverkar. Därför redovisar vi temperatur, vindstyrka, vindriktning samt eventuell nederbörd vid mättillfället. Farten kontrolleras med GPS. Bilarnas normala körprogram och däcktryck används – inga ekovarianter.

Mikael Johnsson, testchef




800 VOLT – NEJ, TACK!


När vi är ute på elbilstest kommer det ofta fram folk och ställer frågor. Det är samma sak varje gång: "Hur långt kommer man på en laddning?" För inte så länge sedan var svaret i de flesta fall det något beklämmande: "Mer än 30 mil på motorväg vågar man nog inte räkna med." Idag är det annorlunda.




Både i4 eDrive40 och EQE 350+ presenterar fina siffror med marginal ner till de där 300 kilometrarna som tidigare fick de intresserade frågeställarna att se aningen besvikna ut. 33 respektive 36 mil i 120 km/h är inte alls dumt. Tänk på att detta inte är en motorvägsförbrukning utan mätt i strikta GPS-avstämnda 120 km/h med minimala höjdskillnader. På långresan återvinner man lite i nedförsbackarna, fastnar bakom en långsam lastbil på 2+1-vägarna och kör på sträckor med lägre hastighetsgräns. Visst drar man på lite mer i uppförsbackarna men i mer vardaglig användning blir snitthastigheten allt som oftast lägre och förbrukningen följer med neråt.


Audi e-tron GT som på grund av dagens lite kluriga klasskillnad får vara med på ett hörn (siffror från test i nummer 12/2021) presterar inte alls i nivå med BMW och Mercedes. Den är dock fyrhjulsdriven men inte heller bakhjulsdrivna Porsche Taycan (med samma batteri) klarar av att nå upp till de två testade bilarna om man kollar på WLTP-siffrorna. Så de där magiskt effektiva 800-volt-systemen är inte en så stor fördel som skriverierna gett sken av – eller? Kika på nästa uppslag så får ni se.







MÄRKE	FÖRBRUKNING I 90 KM/H KWH/100 KM	RÄCKVIDD I 90 KM/H, KM	
Audi e-tron GT*	21,8	384	
BMW i4 eDrive40	16,4	491	
Mercedes EQE 350+	20,2	448	



MÄRKE	FÖRBRUKNING I 120 KM/H KWH/100 KM	ÖKNING FRÅN 90 TILL 120 I PROCENT	RÄCKVIDD I 120 KM/H, KM	
Audi*	28,1	29	298	
BMW	22,5	37	359	
Mercedes	27,4	36	331	



MÄRKE	FÖRBRUKNING I TEST KWH/100 KM	RÄCKVIDD TESTFÖRBRUKNING, KM	
Audi*	26,0	322	
BMW	19,5	413	
Mercedes	23,1	389	



Temperatur: 10,5 °C, vind (byar): 3 (8) m/s, vindriktning: sidvind, väglag: torrt

*Från test i nummer 12/2021. Temperatur: 13,5 °C, vind (byar): 3 (6) m/s, vindriktning: sidvind, väglag: torrt



LADDNING

TEXT ELIAS MEDELBERG

KONTINUITET OCH PRESTANDA

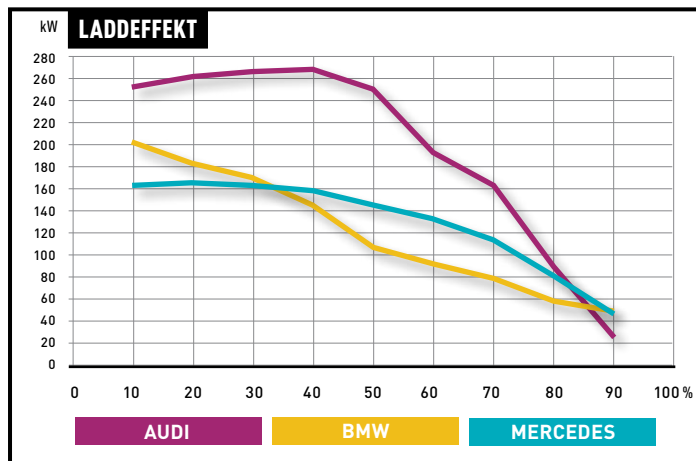
EQE 350+ och EQS 350 har båda en maxeffekt på 170 kW medan de dyrare varianterna av EQS har ett större batteri och klarar av 200 kW. BMW i4 har konstant nog högre effekt än de dyrare syskonen iX xDrive50, iX M60 och i7 xDrive60 som alla tre får ta emot 195 kW. i4 eDrive40 klarar 205, trots lägre batterikapacitet. Instegs-iX tillåts enbart 150 kW. Underligt.

Dock är det olika batterikapaciteter som gäller för modellerna. Billigaste iX har ett mindre batteri jämfört med i4 (71,0 kWh netto mot 80,7), de två dyrare varianterna av iX har ett klart större batteri (105,2 kWh) och i7 ligger något under det (101,7 kWh).

Hur det än ligger till med BMW:s batterier och laddeffekt rår ingen av bilarna på e-tron GT med 270 kW. Och vid stolpen visar den sig från sin bästa sida. Medelladdeffekten på 216 kW från 10 till 80 procent är fantastisk. Mellan 10 och 50 procent går det ännu snabbare och snittet är över tillverkarens uppgivna maxeffekt. En otrolig prestation helt enkelt och det är 800-voltsystemet som gör det möjligt.

BMW och Mercedes går skilda vägar även på denna punkt. Båda laddar snabbt men i4:an är kvickast till en början men blir omkörd av Mercedes över tid. BMW:n är snabbare vid rätt förhållanden, EQE ger stabilare laddeffekt som håller i sig längre och Audi e-tron GT är bäst på båda punkterna. Sista biten, när batterinivån börjar närma sig 90 procent, tappar dock Audin rejält. Totalt sett imponerar den mycket och vi vet att kusinen Porsche Taycan presterar ungefär likvärdigt om förhållandena är precis samma.

**MELLAN 10 OCH 50 PROCENT
GÅR DET ÄNNU SNABBARE
OCH SNITTET ÄR ÖVER TILLVERKA-
RENS UPPGIVNA MAXEFFEKT.**



*Audis resultat kommer från test mot Porsche Taycan och e-tron S i nummer 12/2021. Audi e-tron GT:s 800-voltsystem visar musklerna. Ett snabbstopp passar BMW:n bra, men den relativt höga maxeffekten håller sig inte länge.

LADDEFFEKT kW			
Batteriprocent	Audi	BMW	Mercedes
10	252	202	164
20	261	183	164
30	266	169	163
40	268	144	158
50	251	107	145
60	192	91	132
70	163	78	113
80	89	58	81
90	25	49	46

LADDINTERVALL	AUDI		BMW		MERCEDES	
	Medelladdeffekt kW	Tid minuter	Medelladdeffekt kW	Tid minuter	Medelladdeffekt kW	Tid minuter
10-80 [fabriksuppgift]	216	18 [i.u.]	112	33 [31]	141	29 [32]
10-90	137	33	98	43	120	39
10-50	274	8*	162	13	159	15
50-90	93	25	70	30	96	24

*Audis resultat kommer från test mot Porsche Taycan och e-tron S i nummer 12/2021.

Här ser vi tydligt att BMW:n är bra om man stannar en kort tid vid laddaren. Fram till och med lite över tio minuter vid laddaren är i4 snabbare än EQE. Efter det är det Mercedes som tar emot högst effekt. Audi e-tron GT laddar som ingen annan och upp till och med 75 procent är laddeffekten en bra bit över 120 kW.



BMW SLÅR MERCEDES PÅ LÅNGFÄRD

På långresa är det viktigt att nå så långt som möjligt innan man måste ladda. När det väl är dags att plugga in gäller det att kunna få så mycket räckvidd som möjligt på kortast möjliga tid. Det avgörs inte enbart av laddeffekten och laddkurvan. För att få hela svaret blir vi tvungna att räkna in förbrukningen i ekvationen.

I detta test är skillnaden i effektivitet stor. Mercedes drar cirka 23 procent mer än BMW i 90 km/h, 22 procent i 120 km/h och i test var det 18 procent som skiljde. Det gör att BMW:n ger flest nya kilometer vid laddstolpen vare sig bilen laddar i fem eller 40 minuter. Då bortser vi dock från jämförelsebilen, e-tron GT, som fram till ungefär 25-30 minuter laddar snabbt nog för att, trots högre förbrukning, vara den som bjuder på flest nya kilometer.

Tittar vi på de två bilarna som testats denna gång står det klart att BMW:n är den som gör sig bäst på långresa. I alla fall ur räckvidds- och laddningssynpunkt. Den ger flest kilometer vid start och så även efter att den laddats, oberoende av hur länge man låter den stå vid stolpen.

DEN GER FLEST KILOMETER VID START OCH SÅ ÄVEN EFTER ATT DEN LADDATS, OBEROENDE AV HUR LÄNGE MAN LÅTER DEN STÅ VID STOLPEN.

ADDERADE KILOMETER PER LADDAD MINUT – 90 KM/H (KM)

Min	AUDI	BMW	MERCEDES
5	102	98	66
10	197	176	139
15	262	232	197
20	308	279	253
25	326	321	302
30	340	357	340
33	346 (90 %)	i.u.	i.u.
35		387	368
39		i.u.	389(90 %)
40		414	
43		428 (90 %)	

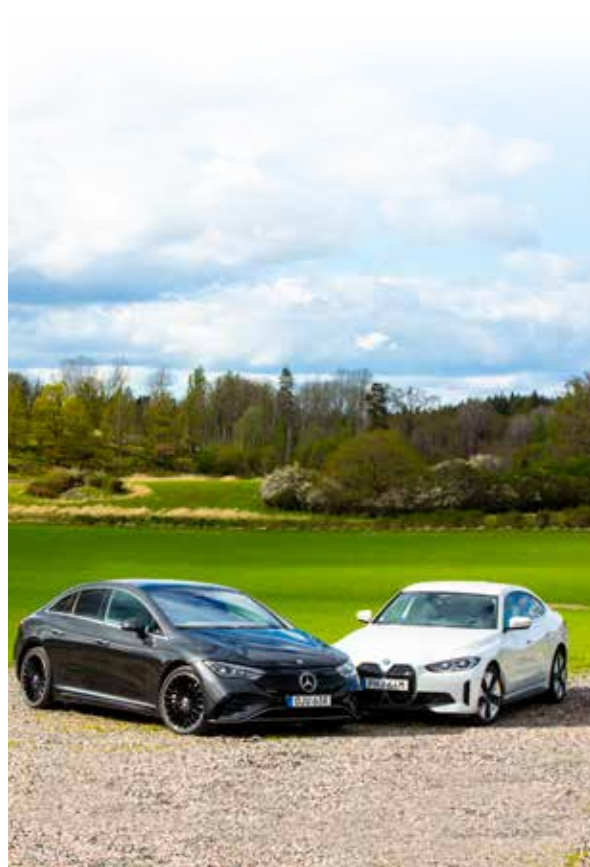
ADDERADE KILOMETER PER LADDAD MINUT – 120 KM/H (KM)

Min	AUDI	BMW	MERCEDES
5	79	72	49
10	153	128	102
15	204	169	145
20	239	204	187
25	253	234	223
30	263	260	250
33	269 (90 %)	i.u.	i.u.
35		282	271
39		i.u.	287 (90 %)
40		302	
43		312 (90 %)	

ADDERADE KILOMETER PER LADDAD MINUT – TESTFÖRBR.

Min	AUDI	BMW	MERCEDES
5	85	83	58
10	165	148	121
15	220	195	172
20	258	235	221
25	274	270	264
30	285	300	297
33	290 (90 %)	i.u.	i.u.
35		326	322
39		i.u.	340 (90 %)
40		348	
43		360 (90 %)	

BMW är effektiv och bjuder på bra förbrukning. Den är så pass låg att även om EQE är snabbare upp till 80 och 90 procent har BMW:n mer eller mindre samma räckvidd när Mercedes når de två laddnivåerna, trots att i4:an då har lägre batterinivå.



LADDAD ENERGI (KWH)

Tid vid laddaren (min)	AUDI	BMW	MERCEDES
5	22,1	16,1	13,4
10	42,9	28,9	28,0
15	57,2	38,1	39,7
20	67,2	45,8	51,1
25	71,2	52,6	61,0
30	74,0	58,5	68,6
33	75,5 (90 %)	i.u.	i.u.
35		63,5	74,3
39		i.u.	78,6 (90 %)
40		67,9	
43		70,2 (90 %)	

BMW tar längst tid på sig innan vi avbryter laddtestet vid 90 procent. Den har då dessutom tagit emot minst energi. Efter 33 minuter är e-tron klar och det med god marginal före Mercedes som var tvåa. Mest el har dock EQE fått i sig.

TESTFAKTA

BMW

MERCEDES

i4 eDrive40

EQE 350+

MOTOR

Elmotor, typ	Elektromagnetisk synkron	Permamentmagnet synkron
Effekt, hk/kW	340/250	292/215
Vridmoment, Nm	430	1 565
Batteri, kWh, brutto/netto (V)	Litiumjon, 83,9/80,7 (398,5)	Litiumjon, i.u./90,56 (328,5)
Maximal laddeffekt DC, kW	205	170
Maximal laddeffekt AC, kW	11	11 (22)

DRIVLINA & CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Reduktionsväxel	Reduktionsväxel
Antal växlar, man/aut	-/1	-/1
Drivning	Bakhjulsdrift	Bakhjulsdrift

MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	2 125/480	2 355/525
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	2 192/413	2 505/375
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	895/1 600/1 600	2 750/750/750
Längd/axelavstånd, mm	4 783/2 856	4 946/3 120
Bredd/höjd, mm	1 852/1 448	1 961/1 510
Bagagevolym, LVDA	470	430
Innerbredd, f/b, mm	1 430/1 390	1 510/1 460
Innerhöjd, f/b, mm	990/890	970/910
Däckdimension, standard	225/55 R17 101Y	255/50 R19 104Y
Däckdimension, testbil	F: 245/40 R19 98Y B: 255/40 R19 100Y	F: 255/35 R21 98Y B: 285/30 R21 100Y
Däckfabrikat, testbil	Hankook Ventus S1 evo3	Pirelli P Zero

1 EQE har, trots lägre effekt och sämre acceleration, ändå högre vridmoment. Känslan är typ "amerikansk stor motor".

2 Är skillnaden i dragvikt ytterligare ett bevis på att Mercedes inte har de bästa elmotorerna? Husvagnsfolket tar BMW.



TESTFAKTA

BMW

MERCEDES

i4 eDrive40

EQE 350+

PRESTANDA

0-40 km/h, sek	2,0	1,9
0-80 km/h, sek	4,0	4,4
0-100 km/h, sek [fabrikstopp] 1	5,4 [5,7]	6,3 [6,4]
0-120 km/h, sek	7,1	8,7
0-140 km/h, sek	9,4	11,7
0-160 km/h, sek	12,1	15,5
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	190	210
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	36,2	36,4

FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, kWh/100 km	16,8/ 19,5 +16 % 2	18,5/ 23,1 +25 %
WLTP-räckvidd på el/test, km	567/ 413	573/ 389

BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	60/65/66/68	3 58/62/65/67
---------------------------	-------------	----------------------

EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	625 000:-	4 798 000:-
Grundpris efter eventuell bonus	555 000:-	728 000:-
Autobroms	Standard	Standard
Xenon/LED	-/Standard	-/Standard
18-tumsfälgar	17 600:-	19 tum är standard
Metalliclack	10 400:-	11 500:-
Värmepump	Standard	Standard
Parkeringshjälp bak/fram & bak	-/Standard ¹⁾	-/Standard ¹⁾
Navigation	Standard	Standard
Sätesvärme bak	4 300:- ²⁾	4 600:-
Adaptiva dämpare/luftfjädring	13 500:- ³⁾ /Std. bak	-/22 400:-
Dragkrok	12 400:-	10 800:-
Fordonsskatt år 1-3/år 4	360:-/360:-	360:-/360:-
Försäkring	17 436:-	17 436:-
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	6 240:-	9 816:-
Bränslekostnad/år	8 580:-	10 164:-
Nybilsgaranti/vagnskada	2 år/3 år	2 år/3 år
Värdeminskning, kr/år 5	51 850:- (9,3 %)	72 200:- (9,9 %)
Förmånsvärde, kr/mån (t.o.m. den 30/6)	5 508:-	5 884:-

MILKOSTNAD, SEK⁴⁾

49,15

65,23

MÅNADSKOSTNAD, SEK⁴⁾

8 191:-

10 872:-

- 1** BMW i4 är snabb redan som eDrive40. Mercedes är visserligen kvickast ur startblocken (0-40 km/h) men sedan är detta tydligt BMW:s affär.
- 2** Mercedes drog inte bara mest utan också procentuellt mest mot sin egen normisifra. Den hade rullat 31,5 mil mot BMW:s 522,8 vid mätstart.
- 3** Det blåste mycket under mätningstillfället. Det och sommardäcken kan förklara att i4 var bullrigare än senast. EQE hade lägre ljudnivå i kupén.
- 4** Om man inte uppfattat det tidigare syns det tydligt på priset att EQE är en övre mellanklassare på nästan fem meter. Milkostnaden blir därefter.
- 5** Våra experter spår ett något mindre värdefall, även i procent räknat, för BMW kontra nyheten från Mercedes. Mellanklass mot övre mellanklass.

1) Inklusiv backkamera och aktiv parkeringsassistent.
2) Kräver läderklädsel för 18 600 kronor.
3) Inklusiv sportstyrning. Kräver minst 18-tumsfälgar (bredare bak) för 18 500 kr.
4) Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholmsförort), bensin 95 18,20 kr/l, el 2,20 kr/kWh, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utelånen avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.

 bilpriser



IQ

BÄSTA BILEN ATT ÄGA OCH LEVA MED

DELMOMENT 1/3

BMW

MERCEDES

EKONOMI		★★★★★	★★★
Driftkostnad och värdefall	5	Pris, service, andrahandsvärde och en inte försumbar lägre förbrukning – allt talar för "lilla" i4.	3 Feta däck är dyra men det är det höga inköpspriset och värdefallet det ger som faller avgörandet i ronden.
KVALITET & GARANTI		★★★	★★★
Driftsäkerhet	2,5	BMW har varumärke nog för att inte behöva locka med något extra. Men håller sig på medel.	2,5
Garantipaket	3,5		4
Garantinöjdhet	3		2,5
Okej garantier förutom de 30 åren för rost som är riktigt bra. Ägandet blir möjligen inte helt problemfritt.			
SÄKERHET		★★★	★★
Euro NCAP	-	i4 är ej krocktestad av Euro NCAP. Syskonen 3-serie och 4-serie Coupé har fem stjärnor och bra whiplashskydd. Förarergonomin tog ett steg tillbaka när skärmen slukade knappar.	-
Strålkastarrensning std	N		N
Godkänd sikt	J		N
NCAP: Bra whiplashskydd f+b	-		N
Bra förarergonomi	G		N
EQE har ännu inte krockats av Euro NCAP. EQS har fem stjärnor och bra whiplashskydd. A-stolparna och bakrutan hämmar sikten. Få fysiska reglage och många pekytor drar ner förarergonomin.			
JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD			
MILJÖ & ENERGI		★★★★★	★★★★★
Energieffektivitet	4	Är mer rädd om elen än både EQE och storebror M50. Laddar bra (speciellt i början) dessutom.	4
Testräckvidd	4,5		4
Snabbladdning, DC	4,5		3,5
Normaladdning, AC	3		3
Mercedes högre testförbrukning straffar sig. Bra AC- och DC-laddeffekt men i klassen finns klart bättre.			
TOTALT STJÄRNOR		★★★★★	★★★
PLACERING	1	2	
SUMMA	14,5	11	

DÄRFÖR VINNER
BMW

Ekonomi ger BMW ett stort övertag. Mercedes gör flera små missar som ger poängtapp i säkerhetsronden.

HALVLEDARBRIST ELLER PRIORITERINGAR?

Det är skönt när förutfattade meningar infrias. Trots att BMW i4 "väger bly" levererar den all körglädje man kan önska och känns inte alls så tung som den är. En riktig BMW, där det är förarstolen som gäller, inte baksätet. Mercedes EQE har som sig bör en underbart fluffig fjädring och rullar tyst samtidigt som den är hur mysig som helst att köra. En riktigt skön Mercedes. Men förflyttningen från förbränning till eldrift skaver. Baksätet i BMW "batteritrångt" och Mercedes har offrat baksäte och bagageutrymme för lång räckvidd. Båda bilarna har därtill onödigt stora batterier. Det kan man leva med, det som däremot är svårt att gilla är tillverkningsvolymerna. Tyskarna skyller på halvledarbrist och underlevererar medan Tesla ökar sina leveranser. Jag skulle tro att det handlar om prioriteringar.



ALRIK SÖDERLIND



BMW



Jodå, BMW har en prydlig väska även till typ 2-kabeln, som kan placeras bakom ett nätfack till vänster i bagageutrymmet. Men eftersom det finns gott om plats för bägge kablarna i facket under golvet är det nog här de hamnar till vardags. Det är snabbast så. Tills du har mycket packning ...

MERCEDES



Det finns plats för sladdar under golvet men man får ändå med två fina väskor. Dock undrar vi varför de är rektangulära. En ihoprullad sladd är snarare rund och passar bättre i en kvadratisk form. Nu får man trycka ihop sladden så att den antar den korvform som väskan tillåter.

TQ BÄSTA BILEN ATT ÅKA OCH TRIVAS I

DELMOMENT 2/3

BMW

MERCEDES

KOMFORT

★★★★

★★★★★

Sitta fram	4,5	Fin sittkomfort fram. Fast, följsam fjädring – adaptiv (finns) hade krävts mot denna EQE. Tyst, men vägljud.	5	Fluffig luftfjädring och låg bullernivå. Framstolen är avancerad och riktigt bekväm. Baksätet är inte heller dumt.
Sitta bak	2,5		4	
Fjädring	3		4,5	
Ljud	4		4,5	

KUPÉUTRYMME

★★★★

★★★★★

Fram	4	Marginellt smalare, men ändå rymlig fram. Trängre bak, särskilt för knän och fötter. Coupéform märks också.	4	Bra plats för knän och ben både i första- och andra-raden. Takhöjden bak är inte direkt överväldigande.
Bak	3		4	

BAGAGEUTRYMME

★★★★

★★

Volym, min	2,5	Acceptabel volym och riktigt flexibel med halvkombilucka och 40/20/40.	1	Ännu färre liter än BMW trots de extra centimeterna! Endast sedanlucka.
Flexibilitet	4		2,5	

TEKNIK

★★★★

★★★★★

Självkörningsförmåga	2,5	Filbytesassistenten är inte typgodkänd i Europa och resten kostar extra. Snycgt och intuitivt infotainment.	4,5	Kan byta fil på blinkerskommando. Adaptiv fARTHÄLLARE är tillval. Lite svårnavigerat infotainment.
Infotainment	4,5		4	

TOTALT STJÄRNOR

★★★★

★★★★★

PLACERING
SUMMA

2
14

1
15

DÄRFÖR VINNER
MERCEDES

Yttermåttan ger inte EQE något övertag utrymmesmässigt. Den är dock otroligt bekväm och teknikstinn.

BMW



▲ En stor halvkombiöppning är smidig när en fet hockeytrunk, en golfbag med vagn eller något annat skrymmande ska i. Får det ändå inte riktigt plats kan ryggstödet fällas i proportionerna 40/20/40 så att så många som möjligt kan åka med. 40 liter rymligare än EQE.

MERCEDES



▲ 40/20/40-delning är bra och det finns lite plats under golvet för en sladd eller två. Dessvärre saknas frunk (huvan går inte ens att öppna) och det finns inte plats för särskilt många VDA-litrar. 430 sådana är det som gäller när sätena är uppfällda.



▲ På grund av att golvet är cirka 3 cm upphöjt (på grund av batteriet) sitter man med skarpare benvinkel än i en 420d – eller i en EQE. Det är också ännu trängre under förarstolen än i konkurrenten. Normal ryggstödslutning.
Betyg: 2,5



▲ Dynan är inte särskilt lång eller högt placerad men har rejäl lutning vilket gör att lårstödet blir bra. Ryggen är något upprätt. Tyvärr går det inte att sträcka ut speciellt mycket i och med att inte mer än tårna går in under stolen framför.
Betyg: 4



▲ Precis som hos bensin- och dieslersionerna av 4-serie Gran Coupé är det på höger bakskärm man fyller på. Antingen med 11 kW AC-laddning eller med 205 kW DC-laddning.



▲ Laddkontakten sitter på den högra bakskärm. Batteriet kan ta emot upp till 170 kW via DC-laddning, eller 11 kW om man står vid en AC-laddstolpe. Vi saknar de smidiga krullade sladdarna, likt på en gammal telefon, som Mercedes hade tidigare.

EQ BÄSTA BILEN ATT KÖRA OCH ÄLSKA

DELMOMENT 3/3	BMW	MERCEDES
AKTIV KÖRNING	★★★★	★★★★
Styrning	4 Lagom snabb styrning med bra känsla och spänstigt, bakhjulsdrivet chassi – kul! Rapp och väldoserad gasrespons. Helt okej regenerering.	4 Körupplevelsen är aningen syntetisk, kul men lite udda. Styrningen är snabb och precis. Den adaptiva luftfjädringen styvar till bilen. Motorn är något tam.
Chassi	4	3,5
Motor	4	3
Växellåda	4	4
Motor/avgasljöd	3,5	3,5
VARDAGSKÖRNING	★★★★	★★★★
Styrning	4,5 Smidig, om än inte ultralätt styrning. Mycket välavvägd känsla vid gas och energiåtervinning. Smidigt B-läge och snabb mellan D och R. Naturlig bromskänsla.	5 Smidig styrning. Den mjuka gasresponsen stör inte till vardags och återvinningen är stark nog för full enpedalskörning. Bromsarna sjunker undan i vissa lägen.
Chassi	3	4,5
Motor	4,5	4,5
Växellåda	4	4
Bromskänsla	4,5	3,5
DESIGN	★★★★	★★★★
Exteriör	4 En sportig design som säger "elbil" väldigt lågmält. Nägot konventionell, men fräsch insida.	3,5 Exteriördesignen splittrar. Häftigt modern eller ful? Interiören är fler till lags. Snygga paneler och detaljer.
Interiör	4	4,5
VILL HA	★★★★	★★★★
Kvalitetskänsla	4,5	4
Karisma	4,5	4
	Gediget samsätt med displayer som lyfter interiören. Hög lägstaniåva och bra körupplevelse.	Kvalitetskänslan varierar mellan ytorna. Den totala upplevelsen är bra. Vi gillar EQE men är inte helt sålda.
TOTALT STJÄRNOR	★★★★	★★★★
PLACERING	1	2
SUMMA	16,5	16

DÄRFÖR VINNER
BMW

BMW:n är roligare. EQE är trevligare till vardags. Vinsten går till i4 då den ger redaktionen lite mer habegär.

SLUTBETYG		BMW	MERCEDES
ROND FÖR ROND			
IQ	Att äga och leva med (20)	14,5	11
TQ	Att åka och trivas i (20)	14	15
EQ	Att köra och älska (20)	16,5	16
STJÄRNBETYG		★★★★★	★★★★★
TOTALSUMMA		45	42
TOTALPLACERING		1	2

**SVERIGES
BÄSTA
BETYGSYSTEM**
STYRKAN LIGGER I DETALJERNA

BÄST: Suverän ekonomi, låg förbrukning, bra laddning, kul att köra.

SÄMST: Trång för speciellt fötterna bak. Självkörningsfinesser kostar extra.

BÄST: Fantastisk komfort, hög teknisk nivå, bra laddkurva.

SÄMST: Ägandekostnad. Bagageutrymme och öppning. Förarergonomi.



STÖRST GÅR INTE FÖRST – i4 TAR HEM TESTSEGERN

BMW och Mercedes valde inte enbart olika storlek på sina nya elbilar utan även olika karaktär. Som alltid är BMW det sportigare valet och Mercedes har satsat på en avspänd hållning med komfort i fokus.

Ska man köpa en av bilarna är det tre saker som främst avgör vilken som

passar bäst in i ens liv. Har man barn som börjar närma sig sin fulla längd är baksätet i i4 något begränsande. Däremot kan det aningen svårare använda och inte särskilt stora bagaget i EQE vara ett problem för en familj på tre eller fler, även om inte heller i4 är någon packåsna. Nästa viktiga punkt

är givetvis ekonomikalkylen där BMW i4 har ett gigantiskt övertag. Det kostar ungefär 15 kronor mer per mil att köra bilen med stjärna.

Resterande egenskaper är inte lika avgörande. BMW har lite bättre räckvidd men båda kommer långt på en laddning. Mercedes laddar snabbare till

VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR?



MIKAEL JOHNSON,
TESTCHEF

Behöver man ett rymligt baksäte väljer man givetvis EQE. Men det har jag inte användning för, och då blir valet lurigare. Jag tycker å ena sidan att EQE är rätt från i sin extrema form. Inte självklart snygg, men från. Fast bakom ratten väntade faktiskt inte känslan av en eldriven E-klass utan något annat. Den korta motorhuvan ger på något vis en framhjuldriven, tvärställd känsla! Skymmande A-stolpar för tankarna vidare i riktning mot mpv:er. Sedan retar jag mig på att förhållandet instrument, ratt, sikt och sittposition inte riktigt lilar. Samt att elmotorn viner. Den är knäpptyst i BMW i4, som istället är väldigt konventionell. Det gör inget när allt fungerar så bra tycker jag.



ELIAS MEDELBERG,
REPORTER

Jag hugger en i4 direkt. Komforten räcker långt redan med det passiva chassit och det adaptiva man kan köpa för totalt 32 000 kronor gör den riktigt bra, om än inte i nivå med Mercedes. Som bilentusiast känns valet självklart. Däremot tror jag ni som har sambo och ett barn eller två skulle kunna få det svårt att argumentera för BMW. Att den är snabbare, roligare att köra och snyggare räcker nog inte långt. Tur då att i4:an kostar väldigt mycket mindre och att det spillar över på milkostnaden. Man får till och med en i4 M50 med 544 hästar och fyrhjuldrift för 63 000 kronor mindre än EQE. Då ingår också tidigare nämnda adaptiva fjädring och lite annat smått och gott.




80 procent medan BMW är kvickare upp till 50. i4 är mer engagerande att köra medan EQE är bekvämare. De två bilarna ger och tar helt enkelt.

Det som överraskar är att Mercedes inte har lyckats utnyttja elbilsplattformen och de extra centimetrarna bättre. Visst är benutrymmet i baksätet längre

men utöver det är innermåten relativt likvärdiga och bagagevolymen är till i4:s fördel. Till saken hör att båda bilarna saknar frunk.

EQE klarar inte av att hålla ner förbrukningen tillräckligt för att slå i4:s räckvidd. Detta trots att BMW:n alltså är byggd på en plattform som används

till förbränningsmotorbilar och får leva med de kompromisser som det innebär.

I slutänden faller EQE främst på grund av bagage-, ekonomi- och säkerhetsrunderna. Mercedes är dock väldigt bekväm och kan utrustas likt en lyxbil men har en del detaljplumpar i protokollet som stör helhetsintrycket. 



THE

i4



DEN ÄR HÄR NU.
PROVKÖR DEN HOS DIN
BMW-ÅTERFÖRSÄLJARE.

The Ultimate **Electric** Driving Machine

BMW i4. Strömförbr. kWh/100 km: 16,1-22,5. Utsläpp CO₂ g/km: 0.