

SO, MINI

**RENAULT**

136 HÄSTKRAFTER
52 kWh BATTERI
366 900:–

**MINI COOPER SE • RENAULT ZOE • SEAT MII ELECTRIC**

Det två nyheterna Mini Cooper SE och Seat Mii Electric tar sig an Europas just nu mest sålda elbil – Renault Zoe. Har de ens en chans med så begränsad räckvidd?

TEXT JOAKIM DYREDAND & AMS TESTLAG /// FOTO PETER GUNNARS

Trots att elbilar inte är nyaste nytt och att skärpta utsläppskrav är ett faktum verkar flera biltillverkare som tagna på sängen. Problemlösning: snickra ihop en batteribil på befintlig modell och blunda för faktumet att det skapar vissa kompromisser. Vi börjar med Mini Cooper SE, som rakt av bygger på tredje generationen av tredörrars Mini (internkod F56) som debuterade 2014.

Av förklarliga skäl har den inte plats för särskilt mycket batterier. De tolv cellerna med en bruttokapacitet på 32,6 kWh huserar där bränsletank och avgasrör normalt återfinns. Att man inte har låtit paketeringen gå ut över det redan begränsade bagageutrymmet eller baksätet (soffan sägs vara endast någon millimeter högre) var ett bra beslut. Men att en

ME?



MINI

184 HÄSTKRAFTER
32,6 kWh BATTERI
361 100:–

SEAT

83 HÄSTKRAFTER
36,8 kWh BATTERI
264 900:–

elbil som presenteras 2020 har en WLTP-räckvidd på ynka 235 km är inte imponerande i något hänseende. Testbilens färddator visade som mest 170 km, även efter några dagar med lugn körning.

Men för Mini är lösningen bra, Cooper SE byggs på samma lina i Oxford som övriga tredörrarsvarianter. Och man behövde inte lägga tid och pengar på att ta fram en helt ny plattform. Faktum är att man inte ens behövde ta fram en motor, den är hämtad från BMW i3s.

Över till Renault Zoe som är gamlingen i gemet. Den debuterade 2013 och fick en första genomgripande kosmetisk genomgång förra året. Vi kallade den för "årtiondets mest positiva uppdatering" i testet i ams 26/2019. Renault är inne på tredje generationen batteripaket med 52 kWh, vilket ger WLTP-räckvidden 385 km.

Viktigast var emellertid att Zoe äntligen skulle få autobroms. "Till årsskiftet", sade man vid förra testet. Vi får dock ut samma testbil igen och svaret är ändrat till: "Det går inte att beställa autobroms i dagsläget och vi inväntar besked om när vi kan öppna för order." Rådet står fast: Köp inte din Zoe utan autobroms.

Sist tillika minst är Seat Mii. Syskonet VW e-Up kom redan 2014, då var batteriet på 18 kWh, men nu när spanjoren ansluter har båda 36,8 kWh. WLTP-räckvidden på 260 km räcker för att slå Cooper SE, som är 100 000 kronor dyrare.

Mii har ett tekniskt handikapp genom att den bara kan ta emot 40 kW snabbladdning, övriga två 50 kW. Men kanske räddas den i slutänden av sitt låga pris? Testlaget drar ur laddsladdarna och låter testet börja!



I Sport lever bilen upp till sin S-märkning men den korta räckvidden gör att det bör finnas laddstolpe på din kurviga favoritväg.

MINI COOPER SE

TEKNIKEN Visst har Mini Cooper funnits som elbil tidigare, tänker kanske du. Det är faktiskt delvis rätt. Det fanns en elbilsversion av förra generationen, kallad Mini E. Den kom 2009, i global upplaga på ynka 600 bilar, och gick bara att bruka via leasing.

Sedan har faktiskt storebror Countryman erbjudits som laddhybrid ett tag. Cooper SE är dock den första helelektriska bilen från Mini – som alla kan köpa.

Motorn kommer från BMW i3S, men här driver den givetvis på framhjulen.

Mini med tredörrarskaros har några år på nacken och det märks eftersom det är skralt med moderna säkerhetssystem, som autobroms. Filhållningsassistans finns inte heller.

Den centralt placerade skärmen kan styras med vredet bredvid den elektriska handbromsen (nyhet) eller direkt på skärmen. Men skärmytan är förhållandevis liten och när fjädringen är stram gäller det att vara träffsäker i menyerna under färd.

ATT KÖRA På pappret skulle den kunna vara marknadens mest köglada lilla elbil. Ett hjul i varje hörn och en ganska stark elmotor, rena rama gokarten.

Men styrningen blir vi inte kloka på. Minis tidigare paradgren har tappat sin glans sedan klassisk hydraulservo har ersatts av elektrisk. Visst är den snabb, till och med för snabb. Vid instyrning under aktiv körning får man inte sällan vrida tillbaka för att bilen går för djupt in i kurvan. Kontakten med vägbanan känns helt syntetisk och blir inte en förlängning av din ryggrad.

Cooper SE har höjts 18 millimeter jämfört med den fossildrivna versionen. Något som man effektivt

försökt att dölja med djupare skärmbreddare som skymmer den extra luften i hjulhusen. Den adderade vikten om 145 kg (jämfört med Cooper S) ligger lågt och väghållningen är därför sportig. Gott om grepp, men rejält stöttigt. Som citybil är den tröttsamt stram.

Elmotordonatorn BMW i3S är skapligt enkel att framföra som enpedalsbil, lätta på gasen i tid och du slipper flytta foten till bromsen.

I Cooper SE är regenereringen ställbar i två steg (med vippbrytare under fläktreglagen). Start sker alltid i kraftigaste läget och precis innan foten släpper gasen bromsar bilen in kraftigt – varefter de åkande ofrivilligt far framåt. Det är ytterst svårt att få till en bra "lift off" på pedalen. Det blir en vanesak att ändra till nivå ett av regenerering direkt vid varje start.

Vi nämnde initialt att Cooper SE driver på framhjulen, som sig bör i en Mini. Med 184 hk/270 Nm ligger SE inte långt efter kolvdrivna Cooper S (192 hk/280 Nm). Skillnaden är att vridet kommer tidigare och givetvis "allt på en gång". Antispinnsystemet jobbar snyggt men det chassit inte kan maskera är de rejäla kraftreaktionerna i styrningen vid aktiv körning.

Det finns fyra kör lägen, där bilen alltid startar i Mid. Sedan bjuds Green, Green+ samt Sport. Som liknande system hos andra tillverkare är Green+ ett riktigt asketläge där klimatanläggningen stängs av, eventuell sätessvärme går på sparlåga och effekten begränsas.

I Sport lever bilen upp till sin S-märkning (det står Cooper S på bakstam och trösklar, dessa har inte anpassats för Cooper SE) men den korta räckvidden gör att det bör finnas laddstolpe på din kurviga favoritväg.



◀ Panoramatak (som egentligen är två takluckor ...) är standard på dyraste versionen. Den främre är öppningsbar.

▶ Union Jack återfinns på närmare 15 olika ställen.



◀ Cooper SE finns i ett gäng pigga färger, med kontrastfärg på tak och backspegelkåpor. Elbilsunika Energetic Yellow går att få på backspegelkåpor och del av "grillen". Eller så kör man svart/svart/svart samt Vigorous Grey på kåpor och grill för att bilen ska synas så lite som möjligt ...

ATT ÅKA Betyget för utrymme kan tyckas förvirrande. Hur kan Mini vara så pass rymlig på förarplatsen? Förklaringen är att sätet är riktigt lågt och även långa kan sitta med kockmössa. Vidare är justeringsmånen i längdled riktigt god, vilket offrar allt benutrymme i baksätet. Mini med tre dörrar är som Porsche 911, finfin för två åkande men mager när det gäller övrigt utrymme.

Jämförelsen hade varit extra rolig om SE hade erbjudit en frunk, ett främre lastutrymme i likhet med vissa andra elbilar – och 911. Men nej, under motorhuvu återfinns elmotorn i samma fästpunkter som bensinmotorn. Helt klart en missad möjlighet till att utöka bilens minimala lastförmåga.

FÖRNUFT Hemma kan du givetvis installera vilken laddbox du vill men Mini erbjuder en Keba-box via Bee för 19 900 kronor. Då ingår även ett laddkort för publika laddare med abonnemanget Bee Flexible. Att man inte har förhandlat fram ett avtal med reducerat pris för snabbladdning är ganska svagt.

Bilens inbyggda navigation har snabbval för att hitta publika laddstationer. Tyvärr har systemet ingen sortering, varför du själv får sitta och tänka bort eventuella Teslastationer som dyker upp i listan.

BILENS SJÄL I Storbritannien är prisbilden rejält annorlunda. Där kostar Cooper SE faktiskt 400 pund (nästan 5 000 kronor) mindre än Mini Cooper S i grundutförande. Det skulle ha gett ett svenskt pris på strax under 250 000 kronor (svenskt pris för Cooper S är 254 200 kr) istället för 361 100 kronor.

Själ? Cooper SE känns mer som en snabbt framtvängd produkt i jakten på sänkt CO₂-snitt.

Joakim Dyredand



BETYG SITTA FRAM

SMAL HÅRD												BRED MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J											
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J											
TIPPBAR SITTDYNA	N											
GENERÖS RATTJUSTERING	J											
BETYG SITTA FRAM	4,5											

Sportstolarna med utdragbart lårstöd är standard för SE. Testbilen med den högsta utrustningsnivån har dock ett extra fint läder. Lagom grepp om bäl och höfter, även långa förare sitter riktigt bra. Det går att sitta mycket lågt.



FÖRARMILJÖ

- 1** Nyhet #1: De analoga varv- och hastighetsmätarna har ersatts av en oval digital skärm med betydligt mer information. Grafiken är tydlig. Även versioner med förbränningsmotor får snart denna skärm. Head up-display i form av skärm som fälls upp istället för spegling i vindrutan. Begränsad information här.
- 2** Nyhet #2: Kryckan är ersatt av elektrisk handbroms. Slutbusat på stormarknadsparkeringen med andra ord ... Även om du aktiverar handbromsen plingar bilen frenetiskt om dörren öppnas med tändning på. Tokirriterande!
- 3** De två högsta utrustningsversionerna har bakgrundsbelyst dekorpanel. Färg på denna och annan mysbelysning ändras med vippreglage uppe vid innerbackspegeln.
- 4** Bilens ålder avslöjas av den lilla skärmen. Den är av pektyp men kan även navigeras med vredet vid handbromsknappen.

Man får acceptera att man sitter lite högre – vilket allt fler verkar gilla ändå.



RENAULT ZOE R135

TEKNIKEN Det är nu drygt sju år sedan Renault Zoe började säljas i Frankrike och omkring var femte elbil på kontinenten är en Zoe. Vi talar om något av en ikon. I höstas kom en starkt reviderad version för att fortsatt hålla intresset uppe trots att konkurrenterna nu börjar vakna på flera håll. Än så länge går det bra, Zoe var tredje bäst säljande elbil i Sverige i mars 2020, långt efter Tesla Model 3 men bara fem bilar bakom tvåan Audi e-tron.

Renault kallar detta generation tre men utseendemässigt är det bara det andra utförandet. Batteristorleken är dock avgörande för elbilar och den har först klivit från debutens 22 kWh till 41 kWh år 2016. I den nya modellen kramar man (tack vare förbättrade komponenter men framför allt genom optimering av den interna arkitekturen) numera ut 52 kWh – utan att batteriet blivit större. Ett externt luftkonditioneringssystem håller batteriet på gott humör genom att antingen värma upp det eller kyla ner det efter behov.

Föregångaren hade ingen värmepump, bara ett mer energikrävande värmeelement. Redan tidigare kunde man kontrollera laddstatus och förklaras kupén via Renaults app. Numera kan man värma upp kupén i förväg även då bilen inte har laddsladden ansluten.

Men skulle du vilja hitta en laddstation är detta något som det nya multimediasystemet kan hjälpa dig med i realtid. Denna stora pekskärm mitt på instrumentpanelen ger interiören ett riktigt lyft och tillsammans med den liggande och ännu större skärm, som utgör instrumenthus, har man full koll på bilen.

ATT KÖRA Turen kan lätt börja med ett irriterationsmoment. Detta om du förlitar dig på nyckel-

kortets handsfreefunktion och börjar med att öppna förardörren för att exempelvis lägga in en jacka och trycker på upplåsningsknappen för sladden. Bilen är nämligen så rigid vad gäller nyckelkortets avstånd, att om du nu inte gnider dig mot karossen utan bara går fram till laddluckan i fronten, låser bilen sig och laddsladden framför näsan på dig. Då måste du ändå ta fram kortet ur fickan – eller gå tillbaks och ta i dörrhandtaget igen.

Men detta är en miss i marginalen på den bil i trion som annars är allra lättast att bara kliva in i och dra iväg med. Stor dörr, hög och platt sits gör istället lite enklare än i Mini och någon nyckelvridning som i Seat behövs alltså inte. Inte att undra på att det senast storsatsande företaget för elbilsdelning i Stockholm kör Zoe.

Vardagens stadstrafik klarar Renault Zoe med bravur. Styrningen är fin, linjär och trevlig och gör Zoe pigg runt gathörnen. Motorn finns i en 108-hästarsversion men här testar vi återigen 136-hästaren som har god respons och riktigt bra kraft utan att vara Cooper SE-snabb. Försöker man hänga på en taggad förare i en sådan på en öppen, krokig väg märker man att Zoe trots allt inte är en sportig bil. Då börjar den snart kränga och understyra säkert och prätigt samtidigt som styrningen börjar kännas lite för lätt.

Nej, håll istället igen lite och nyttja gärna det nyttjkomna B-läget hos växelväljaren som ökar regenereringen lagom mycket för att passa fint i stadstrafik.

ATT ÅKA Med en Mini som vill vara sportigare och har fast fjädring och en Seat som är byggd med mindre budget är det inte så svårt för Zoe att framstå



◀ Och med ansiktslyftningen byttes trumbromsarna bak ut mot skivor. Behövdes det?

▶ Är det en tredörrarsbil? Nej, leta upp fingeravtrycket och pressa!



◀ Motorhuv och stötfångare är nya, liksom de C-formade strålkastarna som ska knyta an till övriga Renault.

som det klart bästa komfortvalet. Fjädringsmässigt sväljer även Seat många gupp bra, men blir farten högre och vägen mer ojämn behåller Zoe ett större lugn i karossen. Bullret är lägst enligt både öron och mätare och slutligen sitter man bekvämast. Man får acceptera att sitta lite högre i den rejäla stolen – vilket många ändå vill i dessa suvtider – och körställningen är numera bra sedan ratten går att få i vettig position.

FÖRNUFT Åtminstone precis innan kusinerna Opel Corsa-e och Peugeot e-208 hunnit ut törs vi säga att Zoe definitivt tillhör de förnuftigaste eldrivna småbilarna just nu. Teststräckvidden på nästan 33 mil imponerar. Är den 20 000 kronor billigare Zoe R110 ett bättre köp? Nej, med så mycket mindre av både hästkrafter och utrustning tycker vi inte det.

Men precis som för de andra bilarna i testet finns det en stor plump vad gäller autobroms. När vi testade Zoe i nummer 26/2019 var beskedet att autobroms inte fanns från start till Zoe men beräknades lite oklart komma i början av 2020. Vi hade därför hoppats på ett glädjande besked till detta test men: autobromsen finns ännu inte och generalagenten har heller inget besked idag om när den introduceras.

BILENS SJÄL Det är inte lätt att tävla mot Mini vad gäller karisma och det kan Zoe inte heller göra. Det här är en något prätigare typ i grunden. Ack så väl fungerande och absolut med trevlig utstrålning. Inte minst nu sedan ansiktslyftningen som verkligen gjorde susen. Interiören blev betydligt aptitligare att både se på och att använda, medan det charmiga yttre redan fanns från början.

Frågan är vad Zoe har att sätta emot Seat Mii electric som åtminstone har en ännu förnuftigare prislapp. Testet fortsätter!

Mikael Johnsson



BETYG SITTA FRAM

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

FÖRARMILJÖ

- 1 Här sitter trevligt utformade knappar för aktiv filhållning, instrumentbelysning, strålkastarjustering och laddlucka. Under dessa finns ytterligare två knappar (rattvärme, fotgångarvarningsljud) men då börjar vi komma väldigt ner på panelen.
- 2 I och med ansiktslyftningen är alla knappar till farthållaren samlade på ratten. Bra, inget fumlande mellan stolarna längre!
- 3 Denna tydliga 9,3-tums pekskärm är en välkommen nyhet. Förutom att exempelvis spela musik och konfigurera bilen hjälper den dig också att hitta laddplatser. Apple CarPlay och Android Auto stöds.
- 4 Dessa tre vridreglage kunde faktiskt – om ni ursäktar Renault – sitta i vilken tysk bil som helst. Så bra är kvalitetskänslan i klicker!



■ **Kanske satte man fart på detta projekt på grund av att ID.3 försenas?**



SEAT MII ELECTRIC

VAD HAR HÄNT SEDAN SIST? Det här är en gammal goding – redan 2011 började de bensindrivna syskonbilarna VW e-Up/Seat Mii att säljas och 2012 anslöt sig Skodas version Citigo. Den elektrifierade versionen av e-Up kom till Sverige under 2014, men då var räckvidden ytterst blygsam: 16 mil enligt WLTP-normen, vilket i verkligheten betydde runt tio mil ...

Försäljningssuccén för eldrivna e-Up uteblev, endast några få procent av Up var eldrivna. Elversionen kostade då över 270 000 kronor, och man fick ingen statlig rabatt vid vårt test. Men vid årsskiftet 2020 fick de eldrivna trillingarna en rejäl elektrisk uppdatering av batterikapaciteten. Samtidigt sänktes det svenska priset med cirka 25 000 kronor. För VAG handlar det knappast om att tjäna pengar på de här bilarna utan om att få ner det totala koldioxidutsläppet och därmed försöka undvika koldioxidböter.

Kanske satte man fart på detta projekt på grund av att VW ID.3 försenas?

TEKNIKEN Batterikapaciteten har ökat från 18,7 kWh till 36,8 kWh och därmed också räckvidden, som nu ligger på 260 km enligt WLTP. Batteripaketets volym är oförändrad, men vikten har ökat med åtta kilo till 248. Batteritekniken har alltså utvecklats ordentligt.

För övrigt är det i stort samma bil som vi testade 2015! Snabbladdning med 40 kWh, ingen batterikylning eller värmepump. Den inbyggda laddaren har dock förstärkts från 3,6 till 7,2 kWh och det finns en app som man bland annat kan styra laddning/förvärmning av kupén med, vilket är både bekvämt och bra för räckvidden. Motorn är på 61 hk, men effekten

kan under kortare boostperioder nå upp till 83 hk.

Bilen känns befriande retro, en hederlig nyckel till tändningslåset, riktig handbromsspak, fysiska knappar, de bakre sidorutorna öppnas i bakkant – kan inte hissas ner. Det är nästan så att man saknar fönstervervar och chokeregglage ... Nej, visst ja, det här är ju en elbil.

ATT KÖRA Snacka om överraskning! Motoreffekten kan låta klen och bilen ser allt annat än kaxig ut. Men i stadstrafik är den helt underbar med sin snabba gasrespons, lätta styrning och nätta dimensioner. Man känner sig absolut inte som en snigel.

Det finns tre olika nivåer av regenerering att välja mellan – hur mycket energiåtervinning som sker när man släpper gaspedalen. I standardläget frirullar bilen piggt. Drar man den hederliga växelspaken till D-läget blir det riktigt mycket inbromsning, med i princip enpedalläge. Vilket man föredrar är en vane-sak och valfriheten är bra.

När vi kommer ut på vår körglädjesträcka, en kurvig böljande landsväg, imponerar lilla Mii ännu mer. Smala däck, stor fjädringsväg, batterierna i bottenplattan, lätt styrning med linjär känsla, en dos understyrning om man är för snabb in i kurvorna. Kort sagt en väldigt reko och okomplicerad körupplevelse som gör en glad: en typsik VAG-körupplevelse.

Märkligt nog hänger man faktiskt med de andra testbilarna bra mycket bättre än väntat. Gaspedalresponsen är som sagt bra och effekten räcker till – fullastad på motorväg blir det en annan sak, men det här är inte en långfärdsprojektil.



◀ Under huven ser det nästan ut som på en vanlig bil, ingen frunk eller plats för laddsladd.

▶ Du måste ladda ner en app till telefonen om du vill ha "infotainment".



ATT ÅKA När man kliver in i kupén känns det direkt att det är en billig bil. Naken plåt på dörrsidorna, hård plast, enkla stolar, en instrumentering från förra århundradet.

Förväntningarna är inte höga. Men även här överraskar Seat Mii. En bra körställning i mjuka stolar som fungerar utmärkt på kortare resor, vid långa sittningar saknar man stöd i både rygg och gump. Fjädringen bjuder på fjädring, bilen rör sig över ojämnheter och även om hjulställena inte känns solida utan lite svajiga är komforten bra. Ljudnivån är även den bättre än väntat i denna plätiga bil och motorljudet är väl dämpat. Baksätet är dock ett ställe där man inte åker länge och det passar inte fullvuxna. Det finns endast två bälten där bak och framsätessäkena får anpassa sig. Men som barnsäte eller för kortare stadsresor – inga problem.

BILENS SJÄL En riktigt hyvens bil, inte tillgjord eller överdriven på något vis. Räckvidden på dryga 20 mil gör den användbar för många.

Själen är vit som snö. Men dess tid är räknad, produktionen stoppas våren 2021.

SMAL								BRED
HÅRD								MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	N	Inga konstigheter. Upp, ner, vinka ryggen och skjuta i längsled. Ratten går bara att ställa i höjdlod. Men de flesta hittar en mycket bra sittställning.						
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J							
TIPPBAR SITTDYNA	J							
GENERÖS RATTJUSTERING	J	Däremot är stolen mjuk ("brassestol-känsla") och inget under på långtur.						
BETYG SITTA FRAM	4,5							



- 1 Instrumenten består av hastighetsmätare, förbrukningsvisare och laddstatus. Föredömligt enkelt. Under dessa finns ett digitalfönster för färd dator, som manövreras med den högra spaken. Enkelt även det.
- 2 Infotainmentfritt! I denna hållare får man montera sin egen mobiltelefon, efter det att man installerat en app. Inte fancy, men visst fungerar det. Telefonen får då handsfree. Många fysiska knappar.
- 3 USB? Nej, här hittar vi ett hederligt cigarettändaruttag! Köp till en adapter så är problemet löst. Växelväljare och handbromsspak är föredömligt lättjobbade.
- 4 Billiga material. Plåt på dörrarnas insida, hård plast, billigt tyg. Det smakar dåtid, eller billig bil. Men det känns helt rätt i denna vagn som är byggd för att vara just billig och inte flåddull.

VILKEN LITEN ELBIL FRÅN VAG-KONCERNEN SKA MAN KÖPA?

I slovakiska Bratislava byggs trillingarna Seat Mii electric, Skoda Citigo-e iV och VW e-Up. De är tekniskt identiska, endast med kosmetiska skillnader som stötfångare, motorhuv, kylargrill, märken och ratt.

Vilken ska man välja? VW är både lite dyrare och lite mer premium eftersom man har backkamera och digital DAB-radio. Skoda inkluderar backsensorer, farthållare och lite mer belysning i kupén jämfört med Seat – till vilken man kan köpa detta för 3 300 kronor.

Seat erbjuder tre års elförbrukning om man laddar hemma och tecknar ett avtal med Skellefteå Kraft, vilket ska ge en återbäring på cirka 100 kronor per månad enligt Seat. På tre år blir det en bit över 3 000 kronor. Men kontrollera vad du betalar för elen jämfört med Skellefteå Krafts pris, när vi jämförde

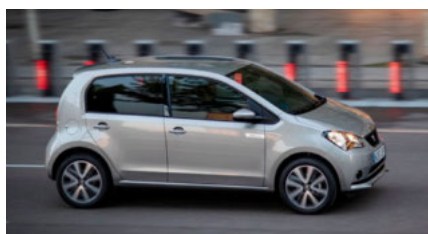
med Vattenfall blev besparingen i princip noll.

Man kan gissa att VW får det bästa andrahandsvärdet men ännu viktigare är kanske återförsäljare och verkstad? Vilket märkes ÅF ligger närmast dig och har de bra rykte? Känner du någon där?

Eller så går man på vilket varumärke man gillar bäst, vilken man tycker är snyggast. Bilarna är som sagt identiska. Lite skojigare är det kanske att köpa Skoda eftersom bilarna byggs i "Skodaland", Slovakien.

	SEAT MII ELECTRIC	SKODA CITIGO-E iV	VW E-UP
PRIS	264 900:–	268 400:–	273 600:–
PRIVATLEASING	2 795:–	2 849:–	2 895:–

SEAT MII ELECTRIC



SKODA CITIGO-E iV



VW E-UP



BEGAGNATKOLLEN – DAGS ATT KÖPA EN BEGAGNAD ELBIL?!

	BMW i3 2015-2020	RENAULT ZOE 2013-2018	RENAULT ZOE 2019-2020	VW E-UP 2014-2020	SNITTBILEN 2014-2020
MOTOR	4 %	2 %	5 %	0 %	4 %
VÄXELLÅDA	2 %	1 %	0 %	0 %	4 %
LACK/ROST	1 %	3 %	5 %	3 %	3 %
ELEKTRONIK	22 %	45 %	5 %	28 %	19 %
INREDNING	5 %	4 %	0 %	0 %	8 %
BROMSAR	1 %	0 %	0 %	17 %	4 %
CHASSI	5 %	14 %	0 %	3 %	6 %
GARANTIÄRENDE	29 %	10 %	32 %	28 %	34 %
GARANTINÖJDHET	89,3	82,6	86,5	74,5	82,2
GÖRA OM KÖPET	94,9	97,9	100	93,1	88,1
SNITTFÖRBRUKNING KWH/100 KM	15,6	14,8	15,3	15,0	18,8
PRIS PÅ BLOCKET 2016/6 000 MIL	190 000:–	90 000:–	–	140 000:–	–

Elbilar har generellt sett mer nöjda ägare än de som kör bensin- och dieselbil. Titta på "Göra om köpet"-raden i tabellen ovan. Mest nöjda är Renaultförarna. Det som är ännu mer intressant är att garantiärenden inte är vanligare bland elbilar, snarare tvärtom. För BMW i3 var det främst de första årsmodellerna som hade garantiärenden, kvaliteten har höjts med tiden.

Vi ser också att Renault Zoe av den första generationen hade betydligt fler elektronikproblem. Notera att Zoe ofta kräver en batterihyra på minst 600 kronor per månad, därav de låga priserna.

VW e-Up har över lag mycket nöjda ägare, och få klagar märkligt nog på räckvidden, som inte var mycket att skryta

med i den första generationen. Ännu märkligare är kanske att ägarna uppger en relativt hög elförbrukning, med tanke på låg effekt och låg vikt.

Problembilden för VW e-Up är framför allt gnisslande bromsar, handbromsen och app-uppkopplingen.

De andra bilarna kan man läsa utförliga begagnatanalysen och nybilstester om på vår hemsida. Gå in på www.automotorsport/bilar – prenumeranter läser gratis!

Har du ännu inte satt betyg på din bil, gör det och få en månad ams premium som tack för hjälpen!
www.automotorsport/begegnat/

TESTFAKTA

MINI

RENAULT

SEAT

COOPER SE

ZOE R135

MII ELECTRIC

MOTOR

Elmotortyp, fram	Synkron	Synkron	Synkron
Effekt, hk	184	136	83
Vridmoment, Nm	270	245	212
Batteri, kWh, brutto/netto (V)	Litiumjon, 32,6/28,9 (354)	Litiumjon, i.u./52 (400)	Litiumjon, 36,8/32,3 (307)
Maximal laddeffekt DC, kW (tillval)	50	[50]	40
Maximal laddeffekt AC, kW	11	1 22	7,2

DRIVLINJA & CHASSI

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

MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	1 440/330	1 502/486	1 235/295
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	1 503/267 2	1 635/353	1 267/263 2
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	0/0/0	0/0/0	0/0/0
Längd/axelavstånd, mm	3 845/2 495	4 084/2 588	3 556/2 421
Bredd/höjd, mm	1 727/1 432	1 787/1 562	1 645/1 481
Tankstorlek, l (kWh)	[32,6]	[52]	[36,8]
Bagagevolym, lVDA	211	338	251
Innerbredd, f/b, mm	i.u./i.u.	i.u./i.u.	i.u./i.u.
Innerhöjd, f/b, mm	i.u./i.u.	i.u./i.u.	i.u./i.u.
Däckdimension, standard	195/55 R16 87W	195/55 R16 91T	185/50 R16
Däckdimension, testbil	205/45 R17 88T	195/55 R16 91T	195/50 R16 88R
Däckfabrikat, testbil	Continental VikingContact 7	Continental VikingContact 7	Nokian Hakkapeliitta R3

1 AC-laddeffekt på hela 22 kW är riktigt bra, på samma nivå som de bästa elbilarna på marknaden!**2** Både Mini och Seat har ganska dålig kapacitet när det gäller maxlast; det räcker med ett par stora passagerare så har man nått gränsen.

SNABBA FAKTA

	MINI COOPER SE	RENAULT ZOE	SEAT MII
FINNS APP?	JA, BRA	JA, OKEJ	NEJ, MEN SNART
VÄRMEPUMP?	JA	JA	NEJ
SNABBLADDNING (KW)	50	50	40
HEMMALADDNING (KW)	11	22	11
ABONNEMANG SNABB- LADDNING INGÅR?	NEJ	NEJ	NEJ
PRIS FÖR LADDBOX (KR)*	19 900	17 990	17 900

* Exklusive ladda hemma-bidrag

TESTFAKTA

MINI

RENAULT

SEAT

COOPER SE

ZOE R135

MII ELECTRIC

PRESTANDA

0-40 km/h, sek	-	-	-
0-80 km/h, sek	-	-	-
0-100 km/h, sek [fabrikssuppgift]	- [7,3]	- [9,5]	- [12,3]
0-120 km/h, sek	-	-	-
0-140 km/h, sek	-	-	-
0-160 km/h, sek	-	-	-
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	150	140	130
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	-	-	-

FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, kWh/100 km	15,8/ 17,3 +9 %	1 19,3/ 15,8 -18 %	14,9/ 15,6 +5 %
WLTP-räckvidd på el/test, km	226/ 167	356/ 329	251/ 207

BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	64/69/73/75	62/67/71/74	65/69/72/74
---------------------------	-------------	-------------	-------------

EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	361 100:-	386 990:-	264 900:-
Grundpris efter eventuell bonus	301 100:-	326 990:-	204 900:-
Autobroms	2 -	2 -	2 -
Xenon/LED	-/Standard	-/Standard	(Halogen) -/-
17-tumsfälgar	16 tum standard, 17 tum kostnadsfritt tillval	3 900:-	-
Metalliclack	Kostnadsfritt tillval	5 900:-	4 900:-
Läderklädsel	24 500:- (paket)	13 500:-	-
Backkamera	Standard	Standard	-
Navigation	Standard	10 900:-	Standard (via app)
Snabbladdning	Standard	9 990:- 3	Standard
Schuko/Typ 2-laddkabel	Standard/Standard	-/Standard	Standard/Standard
Dragkrok	-	-	-
Fordonsskatt år 1-3/år 4	360:-/360:-	360:-/360:-	360:-/360:-
Försäkring	6 608:-	3 207:-	3 725:-
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	4 442:-	3 409:- 4	6 570:-
Bränslekostnad/år	5 536:-	5 056:-	4 992:-
Nybilsgaranti/vagnskada	2 år/3 år	5 år/3 år	2 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	36 875:- (12,3 %)	44 100:- (13,5 %)	21 000:- (10,3 %)
Förmånsvärde, kr/mån	1 944:-	1 784:-	5 1 363:-

MILKOSTNAD, SEK¹⁾
MÅNADSKOSTNAD, SEK¹⁾30,03
5 005:-31,85
5 308:-19,50
3 250:-**1** Detta är andra gången vi testat nya Zoe och lyckas få till lägre förbrukning än fabriken.**2** Ingen av testvagnarna går att få med autobroms ens som tillval - det är uselt eftersom det handlar om nya bilar år 2020!**3** Renault tar betalt för att man ska kunna snabbladda med DC, lite snällt gjort. Glöm därför inte att kryssa för det tillvalet!**4** Varje enskilt servicetillfälle är ganska billigt till både Renault och Seat - under 2 000 kr - men skillnaden är att Mii har intervall på 1 500 mil och Zoe på 3 000 mil.**5** Mii electric är löjligt billig att ha som tjänstebil. Om man kör en del i tjänsten med milersättning borde det till och med kunna bli plusaffär i slutänden.

¹⁾ Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholmsförort), bensin 95 16 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.

MINI



▲ CCS-kontakten fick lätt plats bakom det rejält tilltagna bränslepåfyllningslocket.

RENAULT



▲ Zoe kan laddas med upp till 22 kW (AC), snabbladdning 50 kW (DC) är tillval.

SEAT



▲ Max 11 kW hemmaladdning och 40 vid DC-laddning. Laddar man mest hemma spelar långsam snabbladdning mindre roll.



BÄSTA BILEN ATT ÄGA OCH LEVA MED

DELMOMENT 1/3

MINI

RENAULT

SEAT

EKONOMI		★★★★☆	★★☆	★★★★★★		
Driftkostnad och värdefall	2,5	Vår mall ger 1,0 i betygsskillnad mot Zoe men det skiljer knappt två kronor i milkostnad. Premium kostar.	1,5	Det är inte ofta en Renault har testets högsta pris! Med klart sämst andrahandsvärde blir den dyrast att äga.	5	En ny elbil för 205 000 kronor. Våldigt bra andrahandsvärde. Prisivärd!
KVALITET & GARANTI		★★★★	★★★	★★★★☆		
Driftsäkerhet	3	Skapligt garantipaket men medelmåttig driftsäkerhet ger föga nöjda ägare.	1	Renault håller ihop dåligt, men upp till 2 000 mil/år har Zoe en nybilsgaranti gällande i finfina fem år.	3,5	Bra driftsäkerhet och ägarna är nöjda. Enkla bilar som byggts länge har sina fördelar.
Garantipaket	4		5		3,5	
Garantinöjdhet	2		3		3,5	
SÄKERHET		★★★★☆	★★★★☆	★★		
Euro NCAP	3	Fick fyra stjärnor av Euro NCAP 2014 och vi drar av en stjärna eftersom autobroms saknas. Bra whiplashskydd är en klen tröst.	4	Fick fem stjärnor av Euro NCAP 2013 – men det var innan man bedömde autobroms. Detta saknas fortfarande och vi drar av poäng. Bara måttligt bra pisksnärtskydd fram.	2	Seat Mii fick bara tre stjärnor av Euro NCAP och därtill saknas autobroms. Gamla konstruktioner är inte lika säkra som nya.
Strålkastarrensöring std	N		N		N	
Godkänd sikt	J		J		J	
NCAP: Bra whiplashskydd f+b	J		N		N	
Bra förarergonomi	J		J		G	
JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD						
MILJÖ & ENERGI		★★★★☆	★★★★☆	★★		
Energieffektivitet	4	50 kW för snabbladdning är klen för en helt ny modell. Testräckvidden är rent av pinsamt dålig.	4	Zoe har överlägset bäst effekt vid hemmaladdning och även klart bäst räckvidd. Nästan lika låg förbrukning som Mii.	4	Laddtekniken är inte heller på par med de modernaste bilarna, men laddar du hemma funkar det.
Snabbladdningseffekt	1,5		1,5		1	
Normalladdningseffekt, AC	3		5		2	
Testräckvidd	1,5		3,5		2	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★	★★★	★★★★		
PLACERING SUMMA		2	2	1		
		11,5	11,5	12,5		

DÄRFÖR VINNER
SEAT

För att ägandekostnaderna ligger 30 procent under testets övriga två bilar. Men den låga säkerhetsnivån är något man ska ha i åtanke. Ekonomi är inte allt ...

MINI



▲ Elmotorn sitter i en ställning som använder bensinarens fästpunkter. Ingen frunk här inte.

RENAULT



▲ Den nya motorn är på exakt 100 kW/136 hk men med ett vridmoment nästan som Minis.

SEAT



▲ Elmotor och elektronik i fronten, ingen plats för sladdar. 83 hk räcker.

MINI



BETYG: 1

▲ För att sitta så här "bra" får Patrik byta till kort förare, annars finns noll benutrymme. Att glastak är standard för högsta utrustningsnivån stjälar rymd.

RENAULT



BETYG: 2,5

▲ Zoe har klart acceptabel plats för huvudet. Desto sämre är det längre ner där knäna tar i framstolen och fötterna har svårt att få plats inunder. Bäst ändå!

SEAT



BETYG: 2

▲ Baksätet är riktigt trångt för vuxna och det finns endast bälten för två personer. Korttransport fungerar.

► Renault har störst bagage men inga finesser utöver 60/40-delning och blir inte plan vid fällning. Något extra golv att dölja laddsladdarna med finns inte så detta är synen du får räkna med. Längst ner i bråtan skymtar en bashögtalare från Bose.

RENAULT



TQ

BÄSTA BILEN ATT ÅKA OCH TRIVAS I

DELMOMENT 2/3

MINI

RENAULT

SEAT

KOMFORT

★★★★

★★★★

★★★★

Sitta fram	4,5	Sportstolarna (standard) är top-pen. Fjädringen för stram. Lågprofil-däck ger ordentligt med buller i kupén.	5	Osportig men utmärkt sittkomfort fram, tystast kupé och följsammast och stabilast fjädring. Hotar större bilar.	3,5	Bra sittställning, men väl mjuka framstolar. Komforten får godkänt som stadsbil.
Sitta bak	1		2,5		2	
Fjädring	2		4		3	
Ljud	2		4		3	

KUPÉUTRYMME

★★★★

★★★★

★★★★

Fram	5	Oväntat rymligt fram, på alla led. Ingen normalväxt vuxen kan däremot sitta bakom sig själv.	4	Trängst men ändå okej fram. Inte bästa fördelningen bak: Okej för överkroppen medan knän och fötter kvider.	4,5	Rymligt fram med god sikt, men väldigt trångt för benen i baksätet.
Bak	1,5		2,5		2	

BAGAGEUTRYMME

★★★★

★★★★

★★★★

Volym, min	2	Skralt! Det dubbla lastgolvet ger en nästan plan yta vid fällning av bakre ryggstödet.	4	Zoe står med största volymen, men imponerar inte vid fällning. Det bildas både en skarv och blir oplan.	3	Seat Mii är väldigt rymlig med tanke på dimensionerna. Lättlastat och bra flexibilitet.
Flexibilitet	3		2,5		4,5	

TEKNIK

★★★★

★★★★

★

Självkörningsförmåga	1	En vanlig farthållare är standard, inget annat erbjuds! Bra infotainment och uppkoppling räddar betyget.	1	Aktiv filhållning är standard men adaptiv farthållare finns ej! Det nya infotainmentsystemet är ett stort lyft.	0,5	Aktiv filhållning och gammaldags farthållare finns. Infotainment är din telefon med nedladdad app!
Infotainment	5		4,5		1	

TOTALT STJÄRNOR

★★★★

★★★★

★★★★

PLACERING

2

1

2

SUMMA

11,5

14

11,5

DÄRFÖR VINNER
RENAULT

Att Renault är ett halvt nummer större märks genomgående i dessa betyg. När autobroms kommer kanske även adaptiv farthållare kan bli aktuellt.

► Ingen köper Mini Cooper SE för dess bagageutrymme, det är faktiskt mindre än det som Seat Mii erbjuder! Lätt att fälla bakre ryggstöden via knapparna uppe vid nackstöden. Dubbelt lastgolv är bra för den som vill gömma laddsladden, men att ta bort skivan och få större djup är ett bättre val.

▼ Seats bagageutrymme räcker absolut till för handlingsuppgifter och utrymmet har två nivåer med en avskiljare. Bra för att få undan laddsladdar. Kvalitetsintrycket är i paritet med priset, ganska rangligt golv och naken plåt.

MINI



SEAT



BMW i3 MOT MINI COOPER SE

Tekniskt sett har Mini Cooper SE lånat det mesta från BMW i3. Samma batteriteknik, motor (som i3S) och laddteknik. Men eftersom Mini bygger på en vanlig plattform fick man inte plats med batterier under hela golvet (bara under baksäte och framstolar) – därav den lägre batterikapaciteten.

BMW har dessutom en mer avancerad konstruktion med kolfiber-uppbyggnad. Trots större dimensioner och högre batterikapacitet är vikten i princip densamma som för Mini. Utrymmena är betydligt bättre i BMW, både i kupén och i bagageutrymmet, och vändcirkeln är snävare. Har du behov av ett baksäte och väljer mellan dessa två bilar är det mycket enkelt: ta BMW.

Räckvidden vid verklig körning är cirka fem mil längre i BMW, om det sedan är avgörande för dig vet endast du. Körmassigt anser vi att enpedalläget fungerar bättre i BMW och att även styrningen är mer kommunikativ. Man slipper dessutom kraftreaktioner i ratten – för den som gasar hårt. Generellt upplever vi BMW som en bättre, mer påkostad och funktionell bil.

Image och ekonomi är givetvis upp till var och en. Men vi skulle lägga till extrapengen för en BMW i3. På vår hemsida finns en stor mängd tester av BMW i3 att läsa – gratis för prenumeranter. www.mestmotor.se/automotorsport/bilar Alrik Söderlind

	BMW i3	BMW i3s	MINI SE
PRIS	419 200:-	439 200:-	359 100:-
PRIS, HK	170	184	184
VRIDMOMENT, NM	250	270	270
RÄCKVIDD WLTP, KM	310	285	234
RÄCKVIDD EV-DATABASE, KM	235	230	185
FÖRBRUKNING, KWH/100 KM	15,3	16,3	15,2
0-100 KM/H, SEK	7,3	6,9	7,3
TOPPFART, KM/H	150	160	150
BATTERIKAPACITET, KWH	42,2	42,2	32,6
TILLGÅNGSLIGT BATTERI, KWH	37,9	37,9	28,9
SNABBLADDNING, KW	50	50	50
SNABBLADDNING, KM PER TIMME	270	260	270
LÄNGD, MM	4 011	4 006	3 845
BREDD, MM	1 775	1 791	1 727
HÖJD, MM	1 598	1 590	1 432
TOMVIKT, KG	1 345	1 365	1 365
BAGAGE, LITER	260-1 100	260-1 100	211-731
VÄNDCIRKEL, METER	9,9	10,3	10,7



BÄSTA BILEN ATT KÖRA OCH ÄLSKA

DELMOMENT 3/3

MINI

RENAULT

SEAT

AKTIV KÖRNING		★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆		
Styrning	2,5	Låg tyngdpunkt och 50/50-viktfördelning. Det kunde ha blivit succé, med en vettigare styrning. Svåröversatt regenerering drar ner betyget på lådan. Saknar sportljud.	3,5	Helt okej i halvask fart. Kör man ännu snabbare blir den linjära styrningen lite väl lätt och vevig samt balansen understyrad (men säker). Ganska fint klipp i motorn.	4	Känns som en gammal klassisk VAG-produkt. Mycket fjädringsväg, inte så precis, men lättkörd och underhållande.
Chassi	4		3		4	
Motor	4,5		3,5		3	
Växellåda	3,5		4		4,5	
Motor/avgasljud	3		3		3	
VARDAGSKÖRNING		★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆		
Styrning	2	Tung, snabb och tyvärr helt onaturlig styrkänsla. Det strama chassit är rent besvärande i stads- trafik, vilket är vad bilen är tänkt för. De riktiga bromsarna är bra.	4	Naturlig, lätt och smidig styrning. Bra respons i motorn. Lättåtkomligt och lagom starkt regenereringsläge (B), men P-läge saknas – dumt.	4	Lättkörd med fin styrning, bra frirull eller regenerering – välj själv. Motorn känns starkare än vad den är. Fin bromskänsla.
Chassi	2		4		3	
Motor	5		4		3	
Växellåda	3,5		3,5		4,5	
Bromskänsla	4		3,5		4	
DESIGN		★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆		
Exteriör	5	Tre generationer Mini från BMW sedan 2000, formen håller fortfarande. Interiört aningen för stökigt.	3,5	Hyfsat personlig exteriör redan innan facelift och nu med en mycket prydligare och lyxigare insida.	2,5	Funktionella former, men den känns inte modern. Interiören känns tio år gammal.
Interiör	4,5		4		2,5	
VILL HA		★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆		
Kvalitetskänsla	5	Det höga priset får sin förklaring i detaljkvaliteten som är ovanligt hög för klassen. Mini charmar alla.	3,5	Facelift innebar mycket mer gedigen förarmiljö men det gäller inte hela bilen. Som dock är en rätt trevlig prick.	2	Mycket plätig och plastig samt billiga tygmateriäl. Utstrålning som en skokartong.
Karisma	5		3		2,5	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆		
PLACERING		1	2	3		
SUMMA		17	15	12		

DÄRFÖR VINNER
MINI

Mini vinner mest för att den är snygg, charmig och känns välbyggd. Den förväntade körglädjevinsten tappar bilen på en märklig styrkänsla. Till vardags är den för stram.

SVERIGES
BÄSTA
BETYGSSYSTEM
STYRKAN LIGGER I DETALJERNA

SLUTBETYG		MINI	RENAULT	SEAT
ROND FÖR ROND				
IQ	Att äga och leva med (20)	11,5	11,5	12,5
TQ	Att åka och trivas i (20)	11,5	14	11,5
EQ	Att köra och älska (20)	17	15	12
STJÄRNBETYG		★★★★	★★★★	★★★★★
TOTALSUMMA		40	40,5	36
TOTALPLACERING		2	1	3
BÄST: Kvick, hög kvalitetskänsla, kompetent chassi. Bra att sitta i (fram).		BÄST: En väldigt lättillgänglig och lättkörd liten elbil med fin komfort och bra räckvidd.	BÄST: Extremt bra totalekonomi. Lättkörd, skojig, driftsäker, god komfort och okej räckvidd.	
SÄMST: Dålig testräckvidd, stram fjädring, dyr att äga och saknar autobroms.		SÄMST: Milkkostnaden och att autobroms saknas.	SÄMST: Autobroms saknas, lågt säkerhetsbetyg.	



SUMMERING - ZOE ÄR FÖRKÄRLIG STORSÄLJARE

Bara för att en bil lanseras 2020, som Mini Cooper SE och Seat Mii Electric, behöver den inte vara ny.

De respektive grundversionerna för testbilarna såg dagens ljus 2011 (Mii), 2013 (Zoe) och 2014 (Mini Cooper 3D). Sedan dess har utvecklingen gått framåt på säkerhetssidan. Och om det är ett kriterium som är viktigt i den lilla klassen är det just säkerhet.

Att ta fram en elbil på befintlig plattform är billigt – för tillverkaren. För konsumenten går elbilsunika lösningar om intet. En bottenplatta för batteri hade

kunnat ge extra lastutrymme fram, till exempel. Men det har faktiskt inte ens Zoe, som är en renodlad elbil.

Cooper SE är kvickast i segmentet. Men bara Honda e, som vi ivrigt väntar på att kunna testa, har sämre räckvidd. Med tanke på att Mini inte skäms för att ta betalt för sin bil hade man hoppats på en mer påkostad laddteknik. Med bara 50 kW snabbbladning ligger man långt efter nämnda Honda och även Peugeot e-208 som klarar 100 kW.

När Cooper SE även misslyckas med att leverera körglädje blir vi riktigt besvikna.

Seat Mii är ärligare. Billigaste elbilen, och kunden får vad man betalar för. Ekonomin är svårslagen, men har du krav på säkerhet, komfort, teknik och utrymmen får du rikta blickarna åt annat håll.

Kanske mot Renault Zoe. Den har sina fläckar men fram till att vi har testat tidigare nämnda Honda e och Peugeot e-208 har vi full förståelse för att Zoe är den mest sålda elbilen i Europa.

Tjatat nu kanske, men vänta med köpet till det att Renault levererar den med autobroms. Först då kan vi säga att den är "Zoe Good." ☑

VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR



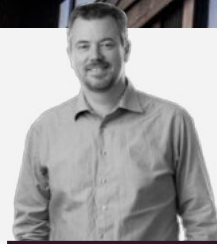
**ALRIK
SÖDERLIND,**
CHEFREDAKTÖR

Det har bara registrerats 27 exemplar av Seat Mii Electric under årets första tre månader – mot 581 stycken Zoe.

Galet tycker jag. Läger man till VW e-Up och Skoda Citigo-e blir det totalt 235 stycken.

Bättre andrabil/pendlarbil/stadsbil för pengarna finns absolut inte! Lättkörd och skojig, hyfsat bekväm och rent av löjligt billig att äga. Att den är enkel i utförandet gör det här till den moderna tidens Renault 4 Laban! För dig utan prestige.

Renault Zoe är finare och behöver man räckvidden, så absolut. Mini SE är givetvis i en annan liga när det gäller byggkvalitet och utstrålning, men tyvärr är det en sämre version av BMW i3 – som är både roligare och smartare. Det blir en Seat Mii för mig!



**MIKAEL
JOHNNSSON,**
TESTCHEF

Det är någon på Minis chassi/styrningsavdelning som borde få sparken. Så underbart delikata generation 1 (2001) och 2 (2006) var att ratta, medan jag efter två meter i generation 3 tänker: Vad har de gjort med styrservon?! Chassit håller visserligen i imponerande, men man har prioriterat riktinstabilitet på bekostnad av leklynne. Var det verkligen rätt?

Nu är den jämförelsevis slöa Seat Mii faktiskt roligare att pressa i kurvorna!

Men Mii är väl enkel och den riktiga fina och duktiga Zoe är bara för vanlig och "bilpoolig". Det blir en Mini i alla fall, trots att föregångarna både var snyggare och roligare. Men vem vet, styrningen går kanske att justera med ny mjukvara och nya hjulvinklar? Snabb är den redan!



**JOAKIM
DYREDAND,**
REDAKTÖR

När vi testade VW e-Up 2015 blev hela testlaget mäkta imponerat. Det har skett några promenadkliv i bilens utveckling sedan dess och att försöka lansera samma bil igen, fem år senare som en Seat, är modigt. Visst, nu med dubbla kapaciteten i batteriet, men ändå. Efter en tids körning slutar man störa sig på hur genombillig bilen känns. Det blir plötsligt charmigt och avväpnande. VW e-Up har också uppdaterats och även om den har en klart vassare design jämfört med Mii kan man inte blunda för att spanjoren levererar samma sak till avsevärt bättre peng. När appen som kan sköta laddning och klimat på distans är klar tror jag att Mii kommer kunna fylla andrabilbehovet hos många familjer. Lämna fördomarna hemma och gör en provkörning. Smidigheten är riktigt charmig.

... men bara Honda e, som vi ivrigt väntar på att kunna testa, har sämre räckvidd.