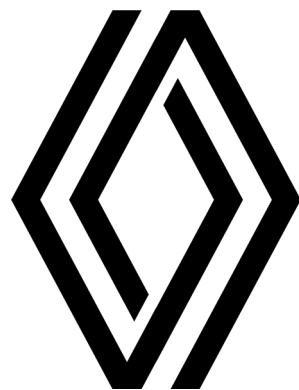


pressklipp
Renault i media

Oberoende tester som stärker ditt val





Varje år testar Sveriges ledande motorjournalister hundratals nya bilmodeller. De jämför och provkör – i vardag, på landsväg och i krävande situationer.

När nya Renault-modeller testas i fackpress som Vi Bilägare, Teknikens Värld och Auto Motor & Sport är det många lovord; Renault levererar körglädje, komfort och smarta tekniska lösningar som gör skillnad i vardagen.

I den här pressfoldern har vi samlat utvalda citat från tester på våra aktuella bilmodeller, så att du själv kan ta del av vad experterna tycker.

innehåll

Rafale E-Tech 4x4
Renault 4 E-Tech electric
Renault Scenic E-Tech electric
Renault 5 E-Tech electric

Renault Rafale E-Tech Plug-in

Renault Rafale imponerar stort i Teknikens Världs jämförande test av laddhybridsuvar. Med sportig karaktär, hög komfort och kraftfull drivlina tar Rafale hem testsegern.

Teknikens Värld nr 25 2025

"Klar vinnare i testet."

"Renault Rafale är snabbare, mer följsam, bättre avstämd och mer inspirerande än sina konkurrenter – och gör det på samma prisnivå."

"En hyfsat rymlig familjebil och väl godkända laddhybrid-egenskaper och riktigt underhållande köregenskaper kombinerat med hög komfort."

"En lagom stor suv som är enkel att komma i och ur. Bra förarplats med bekväma stolar."

"Extremt prisvärd enligt testlaget på Teknikens Värld."



EKONOMISUMMERING (kr)

SÅ MYCKET KOSTAR BILARNA ATT ÄGA

Ekonomisummeringen är beräknad på en årlig körsträcka av 2 000 mil. Fet stil anger belopp i kronor, inom parentes redovisas hur stor del av milkostnaden som just den kostnadsposten står för. Siffran i tabellen gäller per år.

Beräknat på 3 års ägande, 6000 mils körsträcka	Cupra	Honda	Renault
Värdeminskning	86 733 (71%)	85 467 (70%)	87 800 (69%)
Kapitalkostnad	19 215 (16%)	19 597 (16%)	20 997 (17%)
Service och underhåll	6 960 (6%)	6 670 (5%)	7 769 (6%)
Fordonskatt	360 (0%)	360 (0%)	360 (0%)
Försäkring*	4 638 (4%)	5 370 (4%)	5 511 (4%)
Bränsle**	4 103 (3%)	5 416 (4%)	4 399 (3%)
Totalkostnad per månad	10 167	10 240	10 570
Milkostnad de första tre åren	61,00	61,44	63,42

PRISER (kr)

Pris	549 900	559 900	599 900
Värde efter 1 år	370 800	394 000	414 500
Värde efter 2 år	325 100	345 500	373 700
Värde efter 3 år	288 800	303 500	336 500
Värde efter 3 år i procent	52,5	54,2	56,1
Förmånsvärde per år, brutto	78 423	87 969	88 107
Skatt	360	360	360
Skatt efter 3 år	360	360	360

SERVICE (mil/år, kr)

1a	Intervall	3 000/2 år	2 000/1 år	3 000/1 år
	Pris	3 600 (avg)	2 350	1 973
2a	Intervall	4 500/3 år	4 000/2 år	6 000/2 år
	Pris	1 800 (avg)	3 250	3 430
3a	Intervall	6 000/4 år	6 000/3 år	9 000/3 år
	Pris	1 800 (avg)	4 150	3 516

*Baserat på en 50-årig man boendes i villa. Snitt av priser från Folksam, If, Länsförsäkringar och Trygg Hansa.
**Dagspriserna för bränsle i detta test: Bensin: 15,50 kr/l, El: 1,50 kr/kWh.

Teknikens Värld förklarar

Vad exakt innebär förmånsvärde och kapitalkostnad? Vad ska man tänka på med servicekostnader? Vi reder ut begreppen som kan vara svåra att hålla koll på – scanna QR-koden med din mobil!



ANALYTIKERN KARL WAHLIN OM TESTBILARNAS FRAMTIDA VÄRDE

De senaste åren har ett tvåsiffrigt antal nya bilmärken gjort entré på den svenska marknaden. Utmaningen för de nya märkena är förstås att få kännas till dem. Fast att vara välkänd innebär inte heller någon garanti för framgång.

RENAULT VAR länge en tung aktör, men har tappat mark i registreringsstatistiken. Nu ska det bli ändring på det. Genom en strategisk omställning siktar företaget på att öka lönsamheten och att ta marknadsandelar. Fokus ska ligga på elektrifiering och att bygga långsiktiga kundrelationer.

Ett spännande tillskott är Renault Rafale. Modellen är rymlig, bekväm och välutrustad på ett sätt som konkurrenterna har svårt att mäta sig med. Ja, vilka är egentligen konkurrenterna? Renault Rafale bildar nästan sitt eget segment. Visst finns det fler laddbara svar i samma storleksklass, men Rafale sticker ut med sin sportiga kaross.

Tekniknivån är spektakulärt hög redan i grundutförandet.

NU ÄR förvisso inte heller Honda något nytt märke. Anorna går tillbaka till 1948, och Honda CR-V har funnits i Sverige sedan 1996. Totalt finns 23 000 exemplar registrerade, vilket gör CR-V till märkets mest sålda modell. Däremot har laddhybridversionen haft det trögt. Endast 200 CR-V med sladdrullar på svenska vägar.

Honda har gott kvalitetsrykte och generellt bra andrahandsvärden. Samtidigt är Honda ett litet märke i Sverige, och det är gleshet mellan handlare och serviceanläggningar.

CUPRA HAR sitt ursprung i spanska Seats prestandaavdelning, och Seat i sin tur är en del av Volkswagen-gruppen. Cupra Terramar delar plattform med bland annat VW Tiguan och Skoda Kodiaq, men har en yngre och sportigare profil. Modellen började säljas i år och har redan registrerats i nära 1 600 exemplar. Terramars framgångar hänger på att undvika kanibalisering från koncernsyskonen. Både Tiguan och Kodiaq erbjuder mer utrymme till lägre pris.

I jämförelse med Rafale bleknar spanjoren och japanen. Starkare högre utrustningsnivå, fler drivhjul – till och med fler hjul att styra med – gör att den ekonomiska ronden med god marginal går till Paris. Trots liknande nypriser vinner Renault i både procent och kronor. Rafale erbjuder helt enkelt mer bil för pengarna, både vid köpet och den dag bilen säljs vidare. Vive la Renaultien!



Karl Wahlin, analytiker på Bilpriser.se. Beräkningen av värdeminskning sker i samarbete med Bilpriser.se

bilpriser_

”Ett spännande tillskott är Renault Rafale. Modellen är rymlig, bekväm och välutrustad på ett sätt som konkurrenterna har svårt att mäta sig med.”

”I jämförelse med Rafale bleknar spanjoren och japanen.”

”Den ekonomiska ronden med god marginal går till Paris”.

”Trots liknande nypriser vinner Renault i både procent och kronor. Rafale erbjuder helt enkelt mer bil för pengarna både vid köpet och den dag bilen säljs vidare”.

Läs hela testet



BETYG	Cupra Terramar 1.5 e-Hybrid 204 hk 6-växlad	Honda CR-V Advance Tech 2WD Plug-in Hybrid	Renault Rafale atelier Alpine E-Tech 300 4x4
Pris/förmånsvärde	549900 kr/78423 kr	559900 kr/87969 kr	599900 kr/88107 kr
Motor/Effekt	Bensin-el/204 hk	Bensin-el/184 hk	Bensin-el/300 hk
CO ₂ -utsläpp/Batteristorlek netto	10 g/km/19,7 kWh	18 g/km/17,7 kWh	14 g/km/22 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter	Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgtest (km/h)	78	72	79
Tjänstevikt (kg)	1970	2000	2040
0-100 km/h (s)	8,0	9,2	6,4
Förbrukning (l/mil)	0,49	0,08	0,63
Räckvidd (mil)	9,4	5,8	8,6
Räckvidd totalt (mil)	101	92,8	95,9
Milkostnad (kr)	61,00	61,44	63,42
Körkänsla: Lättbig känsla i bromspedalen. Godkänd styrning. Neutralt chassi.	7	Körkänsla: Domnad och tung styrning. Tryggt och neutralt betedande.	7
Ergonomi: Minsta och smidigaste bilen. Modern skärmlösning. Dälig sikt runt om.	7	Ergonomi: Superb sikt. Föräldrad, krånglig skärmlösning.	7
Motor/kraftöverföring: Saknar kraft. DSG tvekar och känns gammaldags ibland.	7	Motor/kraftöverföring: Behaglig och lättökad. Saknar fyrhjulsdrift.	7
Utrymmen: Minst bagageutrymme. Trångt baksäte. Minsta bilen.	6	Utrymmen: Stort baksäte, rymligt och lättlastat bagageutrymme.	8
Komfort: Mjuk fjädring och högt vägbuller. Bra framstolar.	7	Komfort: Bra körställning och godkänd fjädring. Högt vägbuller.	8
Räckvidd/laddning: Laddar snabbast och kommer längst på en laddning.	9	Räckvidd/laddning: Knappt godkänd elräckvidd och laddning.	7
Att köpa: Själfattigt pris för framhjulsdrift och lilla motorn.	6	Att köpa: Mycket utrustning från start. Inte dyrare än hybriderna, men saknar fyrhjulsdrift.	7
Att äga: Billigt att försäkra. Lång elräckvidd ger låg bränslekostnad.	6	Att äga: Marginellt dyrare än Cupra i allt. Marginellt lägst värdeminskning.	6
Säkerhet: Mycket bra i älga- och bromstest. Fullt pothos Euro NCAP.	9	Säkerhet: Kämpar i älgtestet och klarar bromstestet med näppe.	7
Miljö och klimat: Går att köra långt på el och snällt på bensin.	7	Miljö och klimat: Inte störst, inte snålast. Minst batteri minskar miljöpåverkan.	6
TOTALBETYG Maxbetyg: 100	71	TOTALBETYG Maxbetyg: 100	70
► Kommentar: En bil för den som vill se sportig ut, inte för den som vill känna sig det. För vi vara så elaka? Terramar övertygar med lång elräckvidd och bra laddgenskaper men är övrigt en ganska slätstrukten produkt som står i skuggan av mer spännande märkes-syskon. Cupra är roligare än så här.		► Kommentar: Visst, elräckvidden på knappa sex mil räcker för vardagen, men konkurrenterna är bättre och roligare. CR-V är bäst på en sak och det är att lasta. Make till storlastare i den här klassen finns inte. Men som laddhybrid anses vi inte att CR-V övertygar. Vi tar den hellre som fyrhjuldriven fullhybrid.	
Körkänsla: Lätt i steget och exakt i styrningen. Körglad!	9	Ergonomi: Spakar, knappar och pekskärmar överallt. Gillas inte av alla.	7
Motor/kraftöverföring: Snudd på fullt läff. Starka motorer. Plus för fyrhjulsdrift.	9	Utrymmen: Bra utrymme bak, men dålig komfort. Lite bättre bagage än Cupra.	6
Komfort: Högt vägbuller. Hård men inte stötig fjädring. Bra framstolar.	8	Räckvidd/laddning: Godkänd räckvidd och laddning. Inte lika bra som Cupra.	8
Att köpa: Blir dyr med Atelier-utrustningen. Saknar viktig utrustning i grundnivå.	6	Att äga: Endast marginellt dyrare än de andra. Sticker inte ut.	6
Säkerhet: Briljerar i älgtestet. Bra bromsprestanda. Gammalt krocktest.	9	Miljö och klimat: Störst på bensin av de tre. Relativt störst även på el.	6
TOTALBETYG Maxbetyg: 100	74		

Renault 4 E-Tech electric

När Teknikens Värld och Vi Bilägare testar elbilar, placerar sig Renault 4 i topp – tack vare komfort, utrymmen och vardagsfunktion.

Teknikens värld nr 1 2026

”Kombinationen av användbarhet, komfort, lastkapacitet och markfrigång gör den till ett realistiskt huvudfordon i många hushåll.”

”Den är cool att titta på, har god ljudisolering, lastar okej och är den enda i testet vars baksäte går att sitta i en stund.”

”Bästa andrahandsvärdet efter tre år och rimliga omkostnader är positivt.”

”Man får mest för pengarna i Renault 4.”

Karl Wahlin som är analytiker på Bilpriser.se:

”Renault 4 står som klar segrare i kalkylen där man beräknar testbilarnas framtida värde.”



Läs
hela
testet



BETYG	Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce 280 hk Superiore	Ford Puma Gen-E 168 hk Premium	Renault 4 E-Tech 52 kWh 150 hk Iconic
	Pris/formlösande 489 900 kr/64 288 kr Motor/Effekt 0/126 kW	Pris/formlösande 399 990 kr/69 046 kr Motor/Effekt 0/108 kW	Pris/formlösande 454 900 kr/64 904 kr Motor/Effekt 0/150 kW
	Koldioxidutsläpp/Batterikapacitet 0 g/km/54 kWh Teknikens Världs testvärde Tillverkarens uppgifter	Koldioxidutsläpp/Batterikapacitet 0 g/km/46 kWh Teknikens Världs testvärde Tillverkarens uppgifter	Koldioxidutsläpp/Batterikapacitet 0 g/km/52 kWh Teknikens Världs testvärde Tillverkarens uppgifter
	Ägkostn (om/år) 12 Bromssträcka (m) 35,57 Tjänstevikt (kg) 1739/1717 0-100 km/h (s) 6,02/5,9 Färdsträcka (kWh/mil) 2,60/1,79 Räckvidd (mi/et) 24,5/33,2 Milökostnad (kr) 54,76	Ägkostn (om/år) 12 Bromssträcka (m) 36,94 Tjänstevikt (kg) 1597/1575 0-100 km/h (s) 8,47/8,0 Färdsträcka (kWh/mil) 1,53/1,97 Räckvidd (mi/et) 28,1/36,4 Milökostnad (kr) 46,31	Ägkostn (om/år) 12 Bromssträcka (m) 34,87 Tjänstevikt (kg) 1575/1575 0-100 km/h (s) 8,82/8,2 Färdsträcka (kWh/mil) 1,65/1,61 Räckvidd (mi/et) 28,4/39,8 Milökostnad (kr) 45,64
	Körkänsla: Junior Elettrica är riktigt kul på vägen, bra styrning och bilen känns stabil.	Körkänsla: Nästan lika roligt att köra som Junior. Som en liten gokart på vägen.	Körkänsla: Inte lika vass som motståndarna, mer komfortinriktad men inte dålig.
	Ergonomi: Sportstolarna är för skälda för vissa, pekknämen är inte användarvänlig.	Ergonomi: Cleve rammstol och körställning, lite trång. Lättarbetig pekknämen.	Ergonomi: Bra rammstol och rammstol. Användarvänlig skärm och röststyrning.
	Motor/kraftöverföring: Effekten räcker väl till för bilstorleken. Pigg och kul bil.	Motor/kraftöverföring: Tillräcklig effekt även om den aldrig känns extrem.	Motor/kraftöverföring: Ståst i testet, men effekten räcker till det vardagliga.
	Utrymmen: Bagageutrymmet är okej för bilstorleken, men baksätet vill ingen sitta i.	Utrymmen: Baksätet är oanvändbart, men bagageutrymmet är imponerande.	Utrymmen: Rymmigt i testet, även om man inte vill sitta bak funkar det okej.
	Komfort: Färdingen är hård, vilket blir slitigt. Hög bullernivå påverkar också betyget.	Komfort: Stolarna är fluffiga och bekväma, bra fjäderskomfort och tätt ljudskärm.	Komfort: Man sitter skönt, men bilen är lite stuttig i gången. Dock testets tyngsta bil.
	Räckvidd/laddning: Att ladda var 20:e mil med max 100 kW gör bilen opraktisk.	Räckvidd/laddning: Kort räckvidd trots låg förbrukning. Laddeffekten är dålig.	Räckvidd/laddning: Marginellt längre räckvidd än Puma. Bara 100 kW laddeffekt.
	Att köpa: Dyr i inköp med tanke på vad man får. Du betalar för märke och effekt.	Att köpa: Billigast i testet, men 4000 kronor är mycket pengar för räckvidden.	Att köpa: Tar man bort lite utrustning blir den okej i inköpspris för vad man får.
	Att äga: Dyrast att äga i testet, tappar mest i värde och mest omkostnader.	Att äga: Relativt lågt inköpspris och låga omkostnader gör Puma ekonomisk.	Att äga: Bäst andrahandsvärde efter tre år och rimliga omkostnader är godast.
	Säkerhet: Bra i bromstest och allgäst, men dålig fäthållning. Okej i Euro NCAP-testad.	Säkerhet: Ej testad i Euro NCAP, men klarar bromstest och allgäst bra. Bra fäthållare.	Säkerhet: Bara fyra stjärnor i Euro NCAP, för långt lastad i allgäst men bra fäthållare.
	Miljö och klimat: Lite batteri har liten påverkan på miljön trots hög förbrukning.	Miljö och klimat: Minst batteri hos Puma innebär minst påverkan på miljön.	Miljö och klimat: Samma betyg som hos övriga. Lite batteri, låg miljöpåverkan.
	TOTALBETYG Medelbetyg: 100 65	TOTALBETYG Medelbetyg: 100 71	TOTALBETYG Medelbetyg: 100 72
	Kommentar: Om vi enbart skulle gå på köngrensningen skulle Junior vara den solikare vinnaren, men vi måste beakta alla aspekter av bilgömdet och användarvänligheten och tyvärr tappar den på flera punkter. Det är ett kul tillägg till bilforan och vi hoppas ändå lå se den rulla på vägarna – men kör försiktigt!	Kommentar: För att vara en så liten bil är den oerhört lastvänlig och än mer imponerande att den klarar lasten i vårt allgäst. Den är också roligt att köra och något så billigt att köpa och äga, men samtidigt för dålig på att vara en vetlig elbil med så litet batteri, korta räckvidd, dåliga snabbladdning – och varsa baksäten.	Kommentar: Renault 4 är inte roligt att köra eller bäst på säkerhet, men desto bättre på behållhet. Den är cool att titta på, har god ljudisolering, lastar okej och är den enda i testet vars baksäte går att sitta i en stund. Visst, den har inte heller bra räckvidd eller snabbladdning, men de rimliga ägarkostnaderna väger över.



RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC 52 KWH

TILLVERKNINGSLAND: Frankrike.

MOTOR: El fram.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 150 hk (110 kW). Max vridmoment 245 Nm.

BATTERI: Litiumjon (NMC). Kapacitet totalt/tillgängligt 55/52 kWh. Max laddeffekt AC 11 kW/DC 100 kW. V2L-kompatibel.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor fram. Framhjulsdrift. Reduktionsväxel.

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

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum. Däck 195/60 R18.

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

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

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/tim 8,5 s, toppfart 150 km/tim (fabrikspuffgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Evolution 40 kWh 120 hk, från 384 900 kr. Techno 52 kWh 150 hk, från 434 900 kr.



VOLVO EX30 SINGLE MOTOR 51 KWH

TILLVERKNINGSLAND: Belgien.

MOTOR: El bak.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 272 hk (200 kW). Max vridmoment 343 Nm.

BATTERI: Litiumjon (LFP). Kapacitet totalt/tillgängligt 51/49 kWh. Max laddeffekt AC 11 kW/DC 134 kW.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor bak. Bakhjulsdrift. Reduktionsväxel.

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

HJUL: Fälgbredd 8,0 tum. Däck 245/45 R19 (standard 225/50 R18 på 7,5 tum bred fälg).

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,6 m. 2,6 rattvarv.

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

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/tim 5,7 s, toppfart 180 km/tim (fabrikspuffgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Single Motor Extended Range, från 484 000 kr. Twin Motor Performance, från 547 000 kr. Cross Country, från 609 000 kr.

RESULTAT

**Vi Bilägare
TESTVINNARE**



Fyra är mer än fem

1 I den här trion kommer **RENAULT** bäst ut. Jämfört med designprodukten Renault 5 är den här bilen mycket mer genomarbetad. Den har alltiemt en kvick styrning och elbilsraska kraftresurser som ger vardagsglädje bakom ratten, men också förbättrad fjädringskomfort och större utrymmen. Även jämfört med testkonkurrenterna sticker Renault 4 ut med bättre komfort. Den är också bäst i trion som andrabil till barnfamiljer med plats för barnstolar i olika konfigurationer och för klassen bra bagageutrymme. Men skippa toppnivån Ionic för att sänka kostnaden.

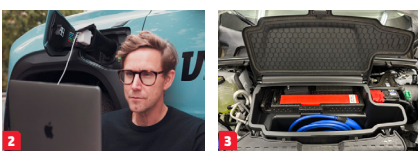


2 Arbetet att stöpa om **FORD** till elbil är oväntat lyckat. Snål drivlina, lägst inköpspris, vanliga däckdimensioner och litet servicebehov ger låga driftskostnader. En potentiell testvinst förloras på trångt baksäte men framför allt på beteendet i undanmanöverprovet.



3 **VOLVO** presterar på en hög nivå i flera testronder. Säkra köregenskaper, bäst rostskydd, bra kupeutrymme och riktigt kul att köra. Därtill värderas Volvo högst som begagnad. Men bilen är en ergonomisk mardröm och oväntat kort räckvidd ger sista plats här.

FOTO: CALLE CARLIQUIST



1. Vid en krisituation läser Fords antisladdsystem framhjul och bilen kasar rakt fram utan att ta styrning. **2.** Renault har V2L-funktion som gör att bilens batteri kan driva andra elprodukter. **3.** Ford har varningstriangel, reparationskit och laddsladd lättåtkomligt under huven.

EN ANDRA ÅSIKT



Calle Carlquist, testförare.

Lite mer batterikraft hade verkligen inte skadat för trions chanser på marknaden. Volvo är i en del avseenden mer sofistikerad än Ford och Renault och det ska den väl vara. Trivsamt att köra, trivsamma kupematerial, fräsch känsla. Helheten imponerar ändå måttligt. Förbrukningen är hög och räckvidden skral. Medieskärm och rattreglage måste göras om, i utförande och gränssnitt. Trea för mig. Ford är underhållande och har förhållandevis bra pris och låg förbrukning. Bitvis skräpig finish, det är ju en Ford. Min tvåa. Renault är den klart bästa helheten, en behaglig bil med komfort och kompletta köregenskaper under det tilltalande skalet.



Erik Rönblom, testförare.

Jag tycker inte att det finns en självklar vinnare eller förlorare i det här testet. Alla tre har en gemensam svaghet – räckvidden är något kort redan vid generös hösttemperatur. Volvo EX30 har inte den bästa förarstolen. Den är okej i denna jämförelse, precis som baksätet. Men säkerheten i Volvo är bäst av dessa tre, såväl i vårt eget älgtest som i Euro NCAP. Volvo blir min etta. Nykomlingen Renault 4 har en tilltalande och sofistikerad interiör, goda köregenskaper och förhållandevis bra utrymmen. Jag sätter R4 tvåa. Ford Puma har lägst pris, är snål och har bra förarstol men också ett betydligt trångt baksäte. Puma bullrar högre och blir trea.

Läs fler tester på
www.vibilagare.se/test

Läs hela testet



Vi Bilägare

TESTVINNARE



BSY Ford Volvo

Renault

EX30

PENGLINGS- PRALINER

Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2025

Vi Bilägare nr 15 2025

“Renault 4 är en större bil och erbjuder mer plats för både passagerare och bagage. Vuxna kan åka i baksätet utan gnäll.”

“Här varvas en kul och smidig körupplevelse med testets högsta komfortnivå.”

“Den mest kompletta vardagspendlaren heter Renault 4.”

“Den franska småbilen är en härlig retroflört som är svår att värja sig mot.”

Renault Scenic E-Tech electric

Renault Scenic vinner Teknikens Världs jämförelsetest mot Volkswagen ID.7 och Cupra Tavascan, tack vare köregenskaper, design och helhet.

Teknikens Värld nr 24 / 2024

"Snacka om fransk comeback!"

"Renault har fått till en fullträff med designen på sina elbilar. Scenic rullar tyst och behagligt och om färddatorn stämmer är den oerhört snål."

"Nya Scenic vinner många poäng på sina köregenskaper och sin förarmiljö där skärm-lösningen är toppmodern och välfungerande, främst tack vare det Google-baserade menysystemet. Att navigera och leta laddstopp med Google Maps är överlägset konkurrenternas system."

"Räckviddsmilen har aldrig sjunkit så långsamt som i Scenic jmf med andra elbilar journalisten kört."



BETYG

Cupra Tavascan VZ 77 kWh 4WD

Pris/förmånsvärde	654 900 kr/68 824 kr
Motor/Effekt	Elmotor f/b/340 hk
Koldioxidutsläpp/Batteristorlek	0 g/km/82/77 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgttest (km/h)	74
Tjänstevikt (kg)	2290 2355
0-100 km/h (s)	5,6 5,5
Förbrukning (kWh/mil)	2,03 1,68
Räckvidd (mil)	37,9 51,2
Räckvidd totalt (mil)	
Milkkostnad (kr)	71,70

Körkänsla: Som en ID.4. Lagom direkt styrning. Inga wow-känslor. **7**

Ergonomi: Sämre sikt än i VW och Renault. Krångligt menysystem. **6**

Motor/kraftöverföring: Stark och fyrhjuldriven. Saknar riktigt enpedalsläge. **8**

Utrymmen: Inte rymligare än Scenic, trots större yttermått. **7**

Komfort: Bullrigare och hårdare än ID.7. Bekvämare än Scenic. **7**

Räckvidd/laddning: Kortast räckvidd. Låg laddeffekt men godkänd laddkurva. **6**

Att köpa: Ger fyrhjuldrift och högre effekt till lägre pris än ID.7 **6**

Att äga: Förväntat kraftigt värdeminskning gör milkkostnaden högst i testet. **6**

Säkerhet: Ännu otestad av Euro NCAP. Bra betyg väntas. Bra i älg- och bromstest. **8**

Miljö och klimat: Inte överdrivet stort batteri. Drar el som medelbil. **9**

TOTALBETYG Maxbetyg: 100 **70**

► **Kommentar:** Tavascan må vara ett välkommet tillskott till Cupra modellutbud, men för marknaden spelar den mindre roll. Tavascan gör inget som VW ID.4 eller ID.5 inte redan kan. Den är inte så sportig som den vill ge sken av, men är heller inte direkt dålig på något.


Renault Scenic E-Tech 100% Electric 220 hk

Pris/förmånsvärde	574 900 kr/62 491 kr
Motor/Effekt	Elmotor fram/218 hk
Koldioxidutsläpp/Batteristorlek	0 g/km/92/87 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgttest (km/h)	73
Tjänstevikt (kg)	1980 1980
0-100 km/h (s)	8,1 8,4
Förbrukning (kWh/mil)	1,85 1,75
Räckvidd (mil)	47 60,3
Räckvidd totalt (mil)	
Milkkostnad (kr)	62,56

Körkänsla: Krispig styrning och alert chassi. Körglad! **8**

Ergonomi: Bra skärmlösning och överlägset gränssnitt. Sämre spaklösning. **7**

Motor/kraftöverföring: Alert och lättkontrollerad. Bra motorbromslägen. **8**

Utrymmen: Rymligt men obehävt baksäte. Ordinärt bagageutrymme. **7**

Komfort: Hård, nästan stötig fjädring. Godkänd ljudnivå. **6**

Räckvidd/laddning: Snål motor och stort batteri ger bra räckvidd. Hyfsad laddning. **8**

Att köpa: Nästan "en hundring" billigare än de andra, trots bra utrustningsnivå. **7**

Att äga: Lägre värdeminskning gör Scenic billigast. I övrigt likvärdiga konstnader. **7**

Säkerhet: Ännu otestad av Euro NCAP. Bra betyg väntas. Bra i älg- och bromstest. **9**

Miljö och klimat: Stort batteri. Har kapacitet att gå snällt. **9**

TOTALBETYG Maxbetyg: 100 **76**

► **Kommentar:** Snacka om fransk comeback! Den må vara död och begravd som MPV, men som körglad familje-GT1 med kvalificerade elbilssegenskaper är Scenic en modell att räkna med. För nästan 100 000 kronor mindre får man i Scenic en rymlig och långtgående elbil.


Volkswagen ID.7 Tourer Pro Edition

Pris/förmånsvärde	664 900 kr/69 220 kr
Motor/Effekt	Elmotor bak/286 hk
Koldioxidutsläpp/Batteristorlek	0 g/km/82/77 kWh
Teknikens Världs testvärde	Tillverkarens uppgifter
Älgttest (km/h)	76
Tjänstevikt (kg)	2290 2288
0-100 km/h (s)	6,7 6,6
Förbrukning (kWh/mil)	1,85 1,54
Räckvidd (mil)	41,6 56,8
Räckvidd totalt (mil)	
Milkkostnad (kr)	70,62

Körkänsla: Fokus på komfort och långfärd. Oinspirerande styrning. **7**

Ergonomi: Snäv svängradie och bra kamerahjälpmiddel hjälper. **7**

Motor/kraftöverföring: Lättdoserad kraft. Saknar riktigt enpedalsläge. **7**

Utrymmen: Bäst i baksätet. Bagageutrymme likvärdigt vanliga ID.7. **9**

Komfort: Klart tystast i testet. Mjukare fjädring än Cupra. **9**

Räckvidd/laddning: Laddar hyfsat snabbt. Godkänd räckvidd. **7**

Att köpa: Rimlig utrustning från start. Inte dyrare än närmaste konkurrenterna. **5**

Att äga: Dyr försäkring och stort värdefall. Trots det överkomlig. **6**

Säkerhet: Bra i älgtest och krocktest. Bromsar bättre än ID.7 i tidigare test. **9**

Miljö och klimat: Inte överdrivet stort batteri. Drar el som medelbil. **9**

TOTALBETYG Maxbetyg: 100 **75**

► **Kommentar:** En helt vanlig bil som råkar ha en elmotor och batteri i stället för fossilmotor och tank. Ja, det mesta med ID.7 Tourer känns bekant och den gör det som förväntas av den, med jämnhögt resultat. I det här testet ser vi dock att den brädas av nya Scenic som är mindre men duger lika bra för familjen.

Läs hela testet



Renault 5 E-Tech electric

Renault 5 har väckt starka reaktioner i pressen redan från start. Med tydlig design, modern eldrift och fokus på körglädje lyfts modellen fram som en elbil som sticker ut i mängden. En modern ikon - hyllad för sin personlighet.



Bonnier News, juli 2025

"Nya Renault 5 – en rolig charmör med retrokänsla."

"Styrningen är fin och bilen är följsam och trevlig att ratta runt. Det tillsammans med elmotorns direkta kraft och den förhållandevis "lätta" elbilen skapar den här susande känslan."

"Även på motorväg är den behaglig att åka. Förarstödsystem som adaptiv farthållare och styrassisten gör ett bra jobb och är enkla att kontrollera."

Motor
Besiktningen

Renault 5 E-Tech

Europabyggt, charmig elbil med mycket hög kvalitetskänsla och teknisk nivå. Constan man dessutom av den nya bonusen är privatleasing på 1 800 kronor i månaden ett helt oslagbart pris.



62,5 fulla storlek har totalt 11,4 kWh. Privatleasing börjar på 1 800 kronor och privatleasing börjar på 1 200 kronor i månaden.

Renault 5 E-Tech – skön elbil laddad med charm

Elbilbonusen är på väg tillbaka. Detta gynnar de små billiga elbilarna. Vi har provkört årets bil – retropastischen på ikonbil Renault 5 från sjuttioalet – som med den nya bonusen går att leasa från 1 800 kronor i månaden.

Ena bilägarens bil har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året.

Ena bilägarens bil har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året.

Ena bilägarens bil har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året.

Ena bilägarens bil har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året.

Ena bilägarens bil har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året.

Fakta: Konsuments utvärdering av nya elbilsmodellen
Vilket bilmodell som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.



Bilen har styrda 18,8-tums. Den har ett stort Cockpit med stora touchskärmar framför passagen och i mittkonolen. Bilen är också utrustad med 5G och självkörningsfunktioner.

Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Renault 5 E-Tech

Pris: 149 000 kr + 10 000 kronor för den stora batteriet
Privatleasing: 1 800 kr/månad
Drivlina: Elektrisk, framdrivning
Maximal effekt: 110 kW / 150 hästkrafter
Max. vikt: 1 450 kg
Accel. 0-100 km/h: 8,5 sekunder
Topphastighet: 170 km/h
Rekommenderad laddning: 110 kW
Officiell räckvidd: 1,47 km/kWh
Skatt: 100%
Regel: 200 km
Drivlinor: 100 km (100 km)
100 km (100 km)
100 km (100 km)

Motorstyrning: 4/5
För bilens styrning är det en bil som har laddats under året. Senast för de senaste två åren är det en bil som har laddats under året.

Interiör: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Exteriör: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Införande: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Styrning: 4/5
Om detta man är bonus som rikast på den bil som är bäst i sin klass. Renault 5 E-Tech har fått en utmärkt betyg i utvärderingen.

Göteborgs-Posten den 14 juni 2025

”Europabyggt, charmig elbil med mycket hög kvalitetskänsla och teknisk nivå.”

”Omfattas fattas man dessutom av den elbilbonusen är privatleasing på 1 800:-/månad ett helt oslagbart pris.”

”Det som gör bilen intressant är designen och priset. Bilen är pyntad med flera franska flaggor – eftersom man är stolta över att bilen är byggd i hemlandet (vilket även batterierna ska bli på sikt).”

”Är man ute efter en elbil under 4 meter, alltså en form av pendlarbil eller bil för två personer, är Renault 5 den bästa på marknaden just nu.”

Läs hela testet



upplev skillnaden

Oberoende tester i all ära – den verkliga upplevelsen får du bakom ratten.

Välkommen att provköra Renaults testvinnare och hyllade modeller hos din återförsäljare.

