

BÄSTA ELMOPEDEN

TEST**SUPER-
ELBILEN****AUDI RS E-TRON****ALLT OM
BILEN****PROV-
KÖRD!****GTI-KONKURRENT!**

BMW utmanar Golf GTI med kraftstinna nykomligen 128 Turismo Internazionale

Nr 13 • 17 juni 2021, årg. 74 • teknikensvarld.se**PROV-
KÖRD!****ARTEON FÅR SLADD**

... och kombibakdel. Är Volkswagens designlimpa bra som laddhybrid?

TEST**NYA BMW M3**...i hetlevrad kamp mot
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio och
Porsche Boxster 25 Years Edition.
Håll i dig, nu blir det åka av!**PROVKÖRDA****4 NYA ELMOPEDER**

Laddbart är hetare än någonsin. Vi kör fyra av de senaste elmopparna

**MER LÄSNING!**
AUDI E-TRON S SPORTBACK ◯
TOYOTA PROACE VERSO ELECTRIC
 ◯ **BEGAGNATTEST: BMW 3-SERIE**
TRIPPELDELL**TRE SKÅP KOMMER LASTADE**

Ibland behöver man en riktig laståsn. Vi har letat fram tre av de senaste skåpbilarna. Vilken är bäst och vilken lastar mest? Vi vet!

Pris 82 kr
 Norge 99 nkr
 Finland €990


TIDSAM 0486-13

13

713860-481603208

RETURVECKA 26



BÄSTA ELMOPEDEN

Vi ställer fyra eldrivna moppar mot varandra i dubbla dueller



Elmopeden är inte längre konstig utan var mans sak. Vi laddar fyra moppar och ger oss ut i ett inte allt för varmt vårväder. Vilken ska du köpa: retrodoftande **E-Volt** och **Viarelli Vincero** eller moderna **Niu MQi GT** och **Yadea G5**?

TEXT: PETER KLEMENSBERGER • FOTO: PATRIK LINDGREN, GLENN LINDBERG

Elmopeden har gått från att vara ett udda fordon till att bli i det närmaste vardagsmat. Och inte bara på storsädernas gator, även i båthamnar och bak på husbilar kan man se den nya tidens mopeder. Förra året registrerades det 4 654 elmopeder i landet att jämföra med 3 310 året innan, enligt siffror från

Moped- och motorcykelbranschens förbund.

Liksom förra våren tar vi ut fyra elmopeder och testlaget har även denna gång olika erfarenhet av körning på två hjul: allt från erfarna hojåkare via elmopedsfantaster till rena lingon. Till skillnad från ifjol blir det dock ingen dans på rosor då termometern kämpar sig över nollstrecket när vi grenslar mopederna likt Michelinbubbar.

Mopparna må vara fyra till antalet men representerar två stilar: de moderna och de med retrodesign. De är alla av skotertyp, tillverkade i Kina och är av klass 1 med en topphastighet på 45 kilometer i timmen. De har även alla motorer av märket Bosch monterade i bakhjulet samt skivbromsar fram och bak. De rymmer alla fullvuxna förare och är registrerade för en medpassagerare.

BILLIGAST i gänget, med en prislapp på 23 999 kronor, är E-Volt med en oblyg designplankning av ur-Vespan, lanserad av Piaggio 1946. Mopeden spelar i en lägre division än de övriga tre när det kommer till detaljkvalitet och framför knäna, där det hos de andra finns en förvaringsbox, gapar det tomt. Det ger en luftig känsla vilket även gäller för fötterna – i alla fall på längden, golvet "störs" av en bula »



► Stelfruset elmoppeurr vid Smedsuddsbadet i Stockholm.



i mittfåran. Ett fack finns på ena sidan av den lika retrodoftande och långa dynan. Luckan är liten men utrymmet är större än vad man först kan tro och här finns även lite överraskande en USB-kontakt. Mopeden har en klassisk kromad pakethållare baktill och är den del av mopeden som inger mest kvalitetskänsla. Mindre klassiskt är nyckeln som hämtat tydlig inspiration från... nya Porschenycklar, precis som den kinesiska biltillverkaren DFSK.

E-Volt går struttigt på sina tiotumshjul och det rister en hel del i plasten. Karossen är bred men det går ändå ganska smärtfritt att baxa runt mopeden då den är lättast i gänget. Vikten visar sig även ha en positiv effekt på farten, trots att den har samlingens svagaste motor. I våra återkommande och spontana "tävlingar" i motlut är den ständigt med i täten, oavsett förare.

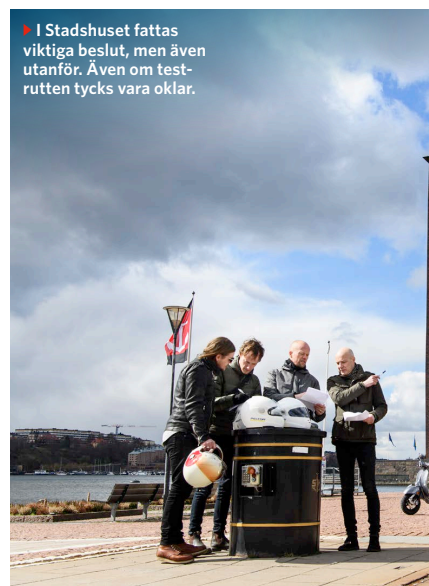
Instrumentering och reglage är de simplaste i samlingen men trots det och bristen rörande åkkomfort blir E-Volt aldrig sist kvar när det ska väljas moppar. Här är det stilen som gäller, att det finns hela tio kulörer att välja på skvallrar om detta.

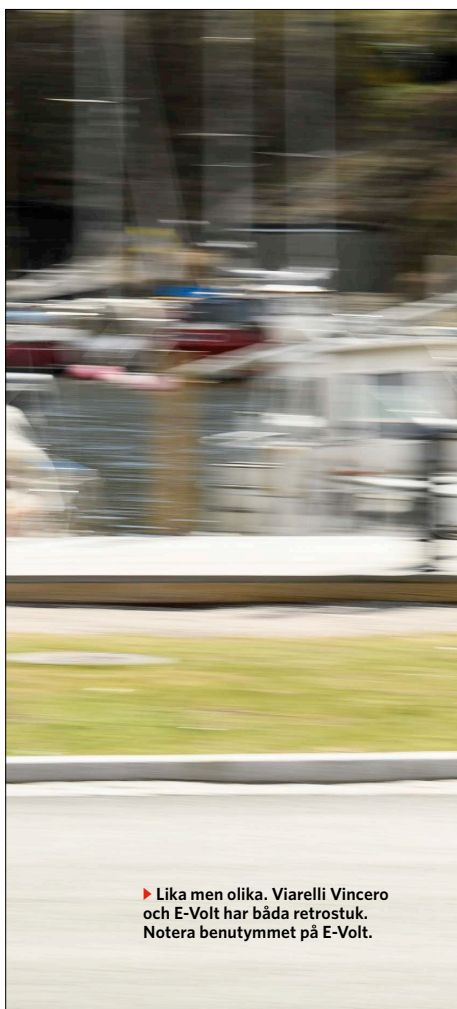
VIARELLI VINCERO, med ett pris på 30 990 kronor, är även det en retromoped men inte i samma utsträckning som E-Volt. Sadeln är kvartettens bästa, stor och rejäl – ord som även passar utrymmet för fötterna. Vincero har mjukast fjädring av mopparna men går ändå ganska stumt. Mätarna är tydliga och trippmätaren "räknar" ner, vilket är bra. Mest kritik får Vincero för sin blinkersfunktion som är utan ljud och vars indikationslampor är svåra att se i dagsljus. I protokollet noterar vi också svårigheter med att få flyt med gasreglaget, gången blir lätt ryckig, liksom problem med att ställa in backspeglarna.

Viarelli har, tillsammans med Niu, starkast motor på papperet men kommer alltid sist när vi tävlar i backarna, även när vi byter förare till de i flugvikt. Men den känns aldrig slö när man kör på egen hand. Elmopeden som sådan är ju känd för sina goda accelerationsprestanda.

Utrymmet under sadeln är brett och ganska djupt, det under styret är märkligt utformat och rymmer möjligtvis en plånbok. Viarelli är den enda av mopederna som har backväxel, »

► I Stadshuset fattas viktiga beslut, men även utanför. Även om testrutten tycks vara oklar.





► Lika men olika. Viarelli Vincero och E-Volt har båda retrostuk. Notera benutrymmet på E-Volt.



► Förarvyn hos E-Volt liknar det hos originalet, Piaggios Vespa.



► Plats för två batterier under sadeln, eller extra utrymme för prylar. Bula på golvet.



► Nytt möter gammalt. E-Volt har Boschmotor, precis som de andra mopederna.



► Mätarna störs av reflexer hos Viarelli. Knapp för backväxel.



► Viarelli har ett brett och ganska djupt förvaringsfack under sadeln.



► Samlingens fräckaste följar har Viarelli. Passar dock illa för fälgslås.





TEKNISKA DATA

► E-Volt

Pris: 23 999 kronor.

Motor: 2 000 W.

Batteri: LG. Litiumjon 1,44 kWh. Angiven laddtid 5-6 h. Vikt 8 kg.

Kraftöverföring: Motor i bakhjulet. Enväxlad. 2 kör lägen.

Hjul: 100/90 R10. Skivbroms fram och bak.

Mått/vikt (cm/kg): Längd 191, axelavstånd 140, bredd 71, höjd 112, sitt höjd 78, markfrigång 15. Vikt 75, maxlast 157.

Räckvidd: Uppgiven: 50 km, uppmätt 45 km.

BETYG

Komfort: Avskalad känsla. Ej platt golv.

Användarvänlighet: Funkti-

nell. Möjlighet till två batterier.

Köregenskaper: Stötig. Känns

bred. Kvick.

Pris/utrustning: Billig i pris – och utförande.

Räckvidd: När nästan upp till uppgiven siffra.

TOTALBETYG Max: 25

16

TEKNISKA DATA

► Viarelli Vincero

Pris: 30 990 kronor.

Motor: 3 100 W.

Batteri: I.u. Litiumjon 1,68 kWh. Angiven laddtid 6-8 h. Vikt 13 kg.

Kraftöverföring: Motor i bakhjulet. Enväxlad. 1 kör läge.

Hjul: 110/70 R12. Skivbroms fram och bak.

Mått/vikt (cm/kg): Längd 187, axelavstånd 136, bredd 70, höjd 114, sitt höjd 79, markfrigång 15. Vikt 88, maxlast 163.

Räckvidd: Uppgiven: 60 km, uppmätt 39 km.

BETYG

Komfort: Stor skön sadel.

Rejält golv.

Användarvänlighet: Logiska

reglage. Backväxel.

Köregenskaper: Skön fjädring,

svårmanövrerad gas.

Pris/utrustning: Tämligen

enkel och dyr.

Räckvidd: För kort, trots en

andra chans.

TOTALBETYG Max: 25

15



en funktion som är mer användbar än vad man kan tro. Mopeden är dock den enda av de fyra som saknar larm och USB-kontakt.

NIU LIGGER steget före när det gäller elmopeder och representeras här av årets nya modell MQi GT. Detaljkvalitet, reglage och funktioner ligger en nivå högre här. Och stilmedvetenheten. Niu har en app som trumfkort och nya funktioner, som inte ligger bilar efter, har adderats med tiden. Mopeden har även automatiskt ljus, en funktion som i skymning velar mellan dags-, halv-, och helljus. Farthållare är den ensam om i gänget.

Designen är modern och sittställningen högre än hos de andra, men så mäter hjulen också 14 tum. Dynan är höjd i bakkant vilket är bra för passagerare men dåligt för den långa föraren som vill sitta långt bak. Trots mopedens storlek är det ganska trångt för fötterna.

Under sadeln finns två seriekopplade batterier som är en anledning till det höga priset på 37 995 kronor. Fördelen är lång räckvidd men i utrymmet får med nöd och näppe den stora laddaren plats. Konstruktionen ger också en hög tyngdpunkt. Det märks när du "lägger ner" mopeden



► Bäst förarmiljö har Niu. Många funktioner, hög kvalitetskänsla.



► Batterierna är seriekopplade. De måste jobba tillsammans annars blir prestandan som hos klass 2.



► Kvalitet är ett av Nius signum, liksom design och sinne för detaljer.



► Ryggstöd är Yadean ensam om i gänget. Baklampan utgörs av en stor logotyp.

i kurvor men mer när du rullar runt den för hand då det känns som den ska tippa.

Motorn hos MQi GT har samma effektuttag som Viarelli men i backarna släss den alltid om förstaplatsen. Några i testlaget klankar ner på trög styrning.

YADEA G5 är nog ett okänt kort för de flesta men visar sig vara en svår nöt för MQi GT. Designen här är även modern men även en vattendelare. Ful eller inte, bakom styret

Niu ligger steget före när det gäller elmopeder och representeras här av årets modell MQi GT.

märks det att man har tänkt till. Displayen är av jätteformat, utrymmet under sadeln är stort även det och rymmer en hjälm. Batteriet är placerat under det stora golvet och ger en låg tyngdpunkt. Luckan är lite knepig att få igen helt – vad händer om det regnar?

Dynan är rejäl och detaljkvaliteten är nästan i nivå med Niu men fjädringsmässigt ltrar de i samma liga – strax efter Viarelli. Yadea verkar jobba med sitt varumärke. Deras logotyp kan ses inte bara i form av ljuskällor fram och bak utan lite här och var som exempelvis på bromsoken.

Största kritiken rör gashandtaget, det är svårt att hålla jämn gas och färden bli lätt »



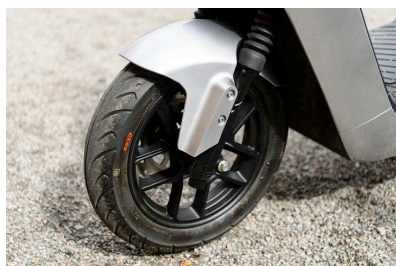
► Formerna hos E-Volt är lika klassiska som Lovikavantar.



► Jättedisplay hos Yadea men inte med mer information än hos övriga moppar.



► Konstruktörerna hos Yadea har tänkt till. I utrymmet under sadeln ryms en hjälm.



► Yadea har egen design. Futuristisk eller ful, meningarna gick isär i protokollet.



► En dag på stan med elmoped är lika roligt som en kväll på nöjesparken.

► Hur mycket de än försökte kunde ingen av dem stänga locket med enbart telepati.



hackig. När vi tävlar i backarna lägger sig Yadean i mittfäran, precis som motorns styrka gör i gänget.

Gemensamt för alla mopeder är effektiva bromsar som tar som de ska och inte låser sig. Alla har också godkända vägegenskaper, alla förare känner sig trygga bakom styrena – oavsett tidigare erfarenheter av att köra på två hjul.

RÄCKVIDDEN DÅ? Vi siktade på att köra mopparnas batterikapacitet till noll procent, vilket egentligen inte är att rekommendera för att spara på batteriets livslängd. Tillverkarna har valt olika strategier när kraften börjar sina i batteriet, därför blir det svårt att ställa siffrorna bredvid varandra. Se det som en smärtpunkt. Vi körde som man gör, full sula när tillfälle gavs, utan fokusering på elhushållning.

Med E-Volt kom vi 4,5 mil innan gasen börjar pulsera och vi ställde om till sparlåga (maximal hastighet 25 km/h) för att ta oss till garaget. Här har dock mopeden ett trumfkort, det finns plats för ett extra batteri under



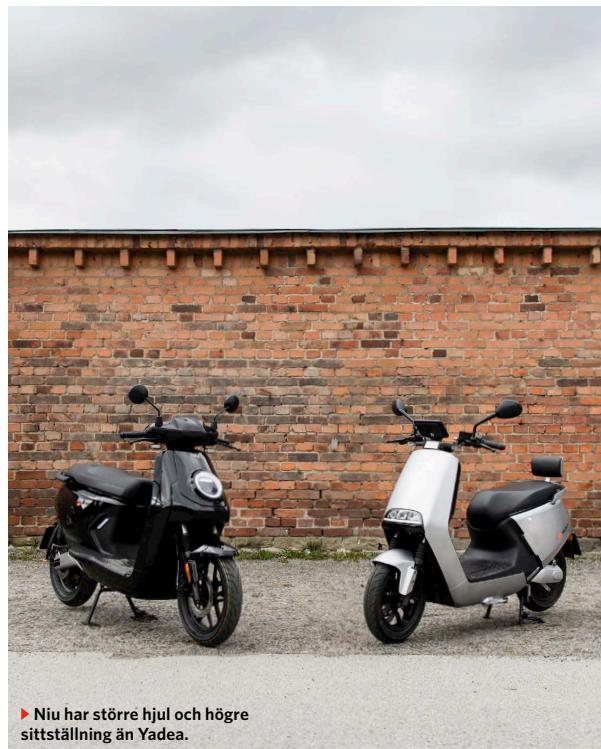
sadeln som man kan koppla över till när det ena är tomt på el, dock till ett pris av 5 999 kronor.

Viarellin tog sig bara 3,4 mil på första försöket, så lågt att vi gav den en chans till varpå den nådde 3,9 mil. Prestandan gick ner ett snäpp när 25 procent av batterikapaciteten nåddes, sparlågan kommer när den omvända trippmätaren visar en kilometer.

Niu nådde fyra mil med 50 procent av de båda batteriernas kapacitet. När vi körde vidare låste den sig på sparlåga när 15 procent återstod för att slå över till noll vid totalt 7,4 mil. Batterierna jobbar alltså tillsammans och man kan inte växla från det ena till det andra.

Yadea nådde noll vid 4,7 mil och varnade när tio procent av batteriets kapacitet återstod. Topp hastigheten hämmades dock inte av det även om accelerationsprestandan försämrades. Även efter "nollan" gick det att köra vidare tämligen ohämmat.

VILKEN AV dessa mopeder du väljer är mycket en smaksak, alla har de sin egen stil. E-Volt har utseendet, Viarelli komforten och Niu finesserna. Men när vi maler ner alla data och omdömen så står Yadea G5 som segrare med sin smarta paketering och goda kvalitetskänsla till ett i sammanhanget bra pris. ☘



► Niu har större hjul och högre sittställning än Yadea.

TEKNISKA DATA

► Niu MQi GT

Pris: 37 995 kronor.

Motor: 3 100 W.

Batteri: Panasonic. Litiumjon 2 x 1,49 kWh. Angiven laddtid 4,5 h. Vikt 11 kg styck.

Kraftöverföring: Motor i bakhjulet. Enväxlad. 3 körlägen.

Hjul: Fram 90/90 R14, bak 110/80 R14. Skivbroms fram och bak.

Mått/vikt (cm/kg): Längd 195, axelavstånd 139, bredd 70, höjd 117, sitthöjd 82, markfrigång 18. Vikt 92, maxlast 177.

Räckvidd: Uppgiven: 120 km, uppmätt 74 km.

BETYG

Komfort: Hög, rejäl sittställning. Trångt för fötterna.

Användarvänlighet: Bra reglage, många funktioner.

Köregenskaper: Mogen, bra drag. Hög tyngdpunkt.

Pris/utrustning: Två batterier, många funktioner, klart dyrt.

Räckvidd: Två batterier men tidig sparlåga.

TEKNISKA DATA

► Yadea G5

Pris: 28 990 kronor.

Motor: 2 300 W.

Batteri: Panasonic. Litiumjon 1,92 kWh. Angiven laddtid 4-6 timmar. Vikt 11 kg.

Kraftöverföring: Motor i bakhjulet. Enväxlad. 2 körlägen.

Hjul: Fram 90/90 R12, bak 100/90 R12. Skivbroms fram och bak.

Mått/vikt (cm/kg): Längd 181, axelavstånd 127, bredd 70, höjd 115, sitthöjd 75, markfrigång 18. Vikt 78, maxlast 165.

Räckvidd: Uppgiven: 55 km, uppmätt 47 km.

BETYG

Komfort: Stor dyna. Stort golv. Låg sittställning.

Användarvänlighet: Jättedisplay, bra med utrymme.

Köregenskaper: Vålavvägd fjädring, låg tyngdpunkt.

Pris/utrustning: Smart och väl paketerad till rimligt pris.

Räckvidd: Diskret sparlåga. Kan gå längre än vi körde.

TOTALBETYG Max: 25

21

TOTALBETYG Max: 25

22