

**auto
motor
& sport**

SÄRTRYCK

FORD FOCUS MOT MG 5



TEST

SKA MAN VÄLJA BENSIN ELLER EL?

BILLIGA MIL!

Ford

Focus Active Kombi 1,0T EcoBoost mHEV 125 hk E85

Bensin/etanol 125 hk

El 16 hk

Grundpris 349 900:–



Bensin mot el

Hur bra är kompaktklassens enda eldrivna kombialternativ om den får möta en etablerad bensinkombi med mildhybridteknik? Med tappad bonus kostar elbilen 100 000 kronor mer!

TEXT: MIKAEL JOHNSON & AMS TESTLAG /// FOTO: PETER GUNNARS

MG **5 Electric Long Range**

Räckvidd (WLTP) 380 km
El 156 hk
Grundpris 449 990:–



D

u tänker dig en elbil och gärna en lagom stor kombi i Golfklassen. MG5 Electric är faktiskt det enda alternativet ännu och MG är en av få hyggligt framgångsrika i den våg av nya, kinesiska märken på den svenska bilmarknaden.

Elmotorn levererar 156 hästkrafter och snabbladdningseffekten ligger på 87 kilowatt. Det duger, tänker du och tittar på prislappen: 449 990 kronor. Inte jättelite, men hur var det nu med klimatbonusen? Ja, sedan den 8 november 2022 kan du glömma den helt! MG5 kostar 449 990 kronor, punkt.

Tvärs över gatan ligger en Fordhand-

lare och du tar dig en titt. Hur mycket får man egentligen ge för en klassisk kombi av den gamla stammen?

Ford Focus Active Kombi 1,0T EcoBoost mHEV 125 hk E85 7-vxl DCT ser spännande ut. Tillägget "Active" betyder skärmbredare och att den är höjd precis som MG5.

Motorn ger bara 125 hästkrafter men "mHEV" betyder att en elmotor på 16 hästar hjälper till och stöttar. Som synes går den även att köra på etanol vilket ger lägre fordonsskatt. "7-vxl DCT" betyder att du slipper växla här också. Pris: 349 900 kronor!

Bensinaren kostar alltså 100 090 kronor mindre än elbilen? Blir det ens någon match rent ekonomiskt? Hur är det sedan med komfort, körkänsla, utrymmen och

annat? Elbilen måste väl vara tystare?

Vi låter duellanterna gå en match rond för rond på lika villkor. Eftersom bensinbilen råkar gå på etanol räknar vi och betygsätter bilen med bägge bränslealternativ. Vilken är bäst? Ja, vi kan redan nu säga att testet bjuder på en del överraskningar.

Nu med slopad klimatbonus har valet mellan el och förbränningsmotor blivit rätt knivigt i många storleksklasser. Ska du ha en VW ID.4 eller en Volvo XC60? Till exempel. Lugn, i slutet av testet bjuder vi på tolv andra tänkbara dueller. Där får du se vilket bränsle som går vinnande ur respektive fjajt.

Men nu börjar vi kombiduellen i kompaktklassen.



Ford Focus

SOM REPRESENTANT FÖR bensinalternativet valde vi Ford Focus. Det är dessutom den bäst säljande etanolbilen hittills i år – vilket inte är en så stor bedrift då den då bara tävlar mot andra Ford samt Subaru som också tagit upp E85-spåret. Men slår vi ihop grupperna etanol och bensen ligger Focus på en fin andraplats efter Audi A3.

Nuvarande generation Focus kom 2018 och fick en ansiktslyftning hösten 2021. Exteriören fick ny design och ett kännetecken är att Fordemblem flyttade ner i grillen. Omgjort infotainmentsystem och mer säkerhetsutrustning var andra nyheter. Man kan välja mellan den sportigare versionen ST-Line X samt den 40 millimeter höjda Active som vi testar här.

TEKNIKEN Active kombi 1,0T EcoBoost mHEV med 125 hästkrafter har en trecylindrig enlitersmotor med turbo. Som namnet antyder är det en mildhybrid vilket betyder att en remdriven startmotor/generator på 16 hästkrafter är med och assisterar förbränningsmotorn. Det betyder också att baksätesspassageraren till höger med tårna märker att ett 48-voltsbatteri tagit plats under passagerarstolen.

Man kan välja mellan att växla manuellt med en sexväxlad låda (då sjunker grundpriset med 18 400 kronor) eller nyttja den sjuväxlade dubbelkopplingslådan som vi har i testbilen. Det finns även en 155-häs-

tarsversion av denna motor och värre doningar än så, men då ryker både etanolmöjligheten och Active.

ATT KÖRA Alla generationer av Focus har haft fina chassin och varit roliga att köra. Den här må stå högre på fjädrarna men förnekar sig inte. På den kurviga skogsvägen känns det nästan taskigt mot elbilen att vi valt en så rolig bensinare. "Den känns 600 kilo lättare" utbrister kollega Elias vid ett bilbyte. Det är en överdrift men inte så långt från sanningen som man kan tro. Efter månader av elbilstester har vi nästan glömt hur lätt i steget en klassisk bil kan kännas. Den har så mycket bättre grepp än den understyrda MG5 som här inte har en chans. Styrningen i Ford är också mycket trevligare med bättre väggänsla. Det är bara en stark återgång mot mitten som en del förare ogillar och som hindrar ett toppbetyg.

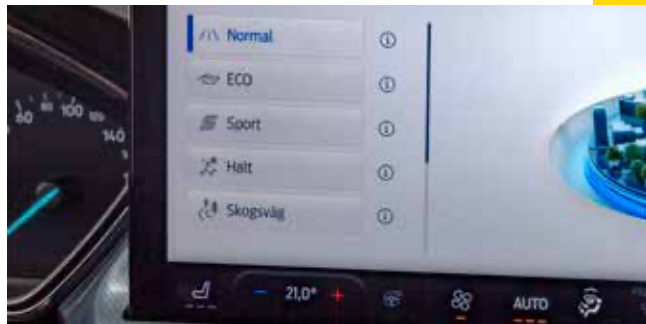
Fast inte ens det fina chassit kan dölja att motorkraften är i minsta laget när du har bråttom (MG5 känns då som en raket). Växellådan är inte särskilt sportig ens i läge Sport och manuellt läge saknas helt.

Men i vettig vardagskörning har elbilen ändå ett övertag. Även om trecylindern och dubbelkopplingslådan är okej på rull så är paketet ingen match för elbilen. Speciellt inte i stadstrafik. MG5 går helt ryckfritt i köer och kilar in i en lucka innan växellådan i Focus ens har hunnit bestämma sig för att växla ner.

Bilen har tanklucka men inget tanklock. Det är en finess som underlättar tankning och som Ford var tidiga med.

Man kan inte klaga på antalet körprogram! "Skogsväg" visar att bilen är en Active. Det är ett program som anpassar bilen för grusvägar.

Underst syns knapparna för bland annat stols- och rattvärme. De är visserligen pekknappar, men är åtminstone alltid åtkomliga.



ATT ÅKA Det körglada chassits baksida är att det komfortmässigt sett är lite för styvt för passagerarnas bästa. Vägen kopieras för mycket och rullkomforten blir då inte så bra. Men i högre fart går det lite bättre och man sitter helt okej. Bättre än i MG5.

Vi förläter den som gissar att elbilen har den tystaste kupén, men det har bensinbilen. Visst hörs det tydligt om vägen är våt men på det hela taget är nivån ganska behaglig. Ett skönhetsfel är att växellådan kan tvinga ner motorvarvtalet lite väl lågt med ett durande från motorrummet som resultat.

FÖRNUFT Focus kombi har många förnuftiga sidor. Den har till exempel ett riktigt stort bagageutrymme som utklassar elbilens. Det gör även Fords infotainmentsystem i sin användarvänlighet. Även den nya digitala instrumenteringen är lättläst och därmed vilsam för ögonen.

Ett med 100 000 kronor lägre pris än för den eldrivna konkurrenten är verkligen förnuftigt. Men – och det här är riktigt överraskande – trots detta försprång åter ett något sämre andrahandsvärde, dyrare service och en tre gånger så dyr bränslekostnad (så länge elbilisten laddar billigt hemma, se summeringen) upp hela detta försprång. Som vi visar i på sidorna med Testfakta blir Ford Focus något dyrare per mil än MG5.

BILENS SJÄL Ford Focus Active kombi är en förnuftig och smidig bil som fungerar i allas liv. Även den lägenhetsboende utan laddplats. Trevlig att köra om du inte har alltför höga krav, speciellt på prestandan.

Som bonus kan du bespara miljön en hel del fossila koldioxidutsläpp om du tycker att du kan kosta på dig att köra på etanol, vilket blir lite dyrare.

Mikael Johnsson



FRAMSÄTE

SMAL	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	BRED
HÄRD	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	MJUK

Justerbart svankstöd
Utdragbart lårstöd
Tippbar sittedyna
Generös rattjustering
Betyg

Ja
Nej
Ja
4

En ganska fast och skålad stol där ryggen är ännu lite smalare än i MG5. Men man sitter bekvämt med en bra körställning. Fler inställningar finns i en komfortförläggning för 7 300 kronor.



FÖRARMILJÖ

1 Focus har, precis som MG, enkla, tydliga rattknappar som man svärigen gör några misstag med. Skönt att slippa vissa märkens pekhistorer. Ratten har överraskande mjukt och trevligt läder.

2 Sedan ansiktslyftningen har en 13,2-tums pekskärm huvudrollen i Focus infotainmentsystem. Kallat "Sync 4" finner vi det både snyggt och lättarbetat, dock aningen långsamt. Systemet är trådlöst kompatibelt med Apple CarPlay och Android Auto.

3 12V- och USB-uttag av både gammal och ny modell finner man här framme.

4 Läge "L" som drar längre på växlar ligger längst bak men är för lätt att få i ofrivilligt.



MG5

BILLIGT OCH FAMILJEVÄNLIGT. MG5 kom till Sverige med höga förväntningar på sig. Fanns det något som kunderna har ropat efter mer än en billig eldriven kombi? Knappast. Däremot är ett lågt pris förstås inte synonymt med en bra bil. Är MG5 prisvärd? Och hur står den sig utan elbilsbonusen?

TEKNIKEN MG5 är egentligen en Roewe i5 men det märket har än så länge inte introducerats till Europamarknaden. Bilen har producerats sedan 2017 och lanserades med en 1,5 liters bensinmotor. Det är således inte en elbilplattform vi har att göra med. MG4 är än så länge ensam inom märket att ha det.

MG5 finns med två batteristorlekar där det ena ger 50,3 kWh och är av typen litiumjärnfosfat och det större litiumjonbatteriet, som vi har i testbilen, är på 61,1 kWh. Det finns två utrustningsnivåer, Comfort och Luxury, där det dyrare alternativet inte går att undvika ifall man vill ha den extra räckvidd som Long Range besitter kontra Standard Range.

ATT KÖRA Den dyrare Long Range har faktiskt aningen lägre effekt än bilarna med det mindre batteriet, 177 hästar mot 156. Accelerationen från noll till 100 km/h görs lika fort i båda två och den tar 7,7 sekunder. Någon spark i baken är det inte men till vardags räcker det. Speciellt när motståndet går på

bensin. Eldrivlinan ger otrolig respons och fantastiskt mjuk körning i jämförelse.

Styrningen har ingen vidare vägkontakt och en servokänsla som ingen gillar. Däremot är precisionen tillräcklig för att göra den godkänd till vardags. Återvinningen vid gasuppläpp går att ställa i tre lägen med hjälp av en vipa på mittkonsolen. Det starkaste möjliga valet är en bra bit från full enpedalskörning.

Chassit är kan inte sägas vara livligt. Greppnivån är inte hög, och det framför allt fram, och det visar sig i form av understyrning och att man lätt spinner loss när man går på gasen. Det snabblevererade vridmomentet klarar inte gummit av att hantera. Det innebär att fördelen man har motormässigt inte uppfattas som lika viktigt vid aktiv körning.

ATT ÅKA En av MG5:s svagare delar är sittkomforten och då främst för föraren. Kör man är det bäst att vara kort för att inte få en aggressiv knävinkel eller ratten för långt ifrån sig. Fjädringen är bättre men bilen kan vicka och nicka en del men rullar mjukare än dagens motståndare. Vägens minsta ojämnheter förmedlas inte heller lika mycket eller tydligt.

Elmotorn gör förstås inget högt väsen av sig men någonstans kring 50 km/h i timmen och uppåt spelar det ingen större roll. Då tar däckbuller över och gör det i större utsträckning än i Ford.

Till vänster om ratten sitter en farthållarspak.

Under mittkonsolen hittar man ett stuvfack med två gamla USB-A-portar och ett 12V-uttag.



FÖRNUFT Jämfört med dagens konkurrent blir det knockout i ekonomironden. Elbilen är mer än fyra kronor per mil billigare. Trots det mycket högre inköpspriset. Om man ofta fyller på elektroner på publika laddningsstationer faller inte uträkningen nödvändigtvis MG:s väg. Betalar man i snitt 4,50 kronor per kWh för sin laddning blir det i vår kalkyl dyrare att köra MG5 än Focus på bensin.

En annan billig elbil i Golfklassen är tidigare nämnda MG4 som är bättre än storebror på de flesta sätt. Med batteriet på 64 kWh kostar den i skrivande stund 25 000 kronor mindre. Den bjuder på längre räckvidd, snabbare laddning, högre komfort och trevligare köregenskaper. Om bagageutrymmet inte är en nödvändighet är den ett bättre köp.

En del av alla som varit ute efter en eldriven kombi blir dessvärre besvikna när de får läsa om bagagevolymen (479–1 367 VDA-liter) som är nära botten för klassen. Dragvikten på 500 kilo är inte heller något att hänga i granen men för en elbil i denna storlek är det faktiskt en bra siffra. MG med en betryggande nybilsgaranti på sju år.

Är man sådan som plöjer många mil motorväg kan vi höja ett varningens finger för räckvidden. Mer än 30 mil på en laddning vågar nog få räkna med.

BILENS SJÄL Den är exakt allt den utlovar sig för att vara. En eldriven och kostnadseffektiv kombi. Men är den prisvärd? För en hel del kunder är den åtminstone inget dumt köp. Det märks att den är en prispressad modell och en del egenskaper är helt enkelt inte särskilt bra. De flesta av dem går att leva med så länge man inte kör långa sträckor allt för ofta. MG5 tar en från A till B och det är exakt den nivån som kan förväntas.

Elias Medelberg



FRAMSÄTE

SMAL	.	.	.	●	.	.	.	.	.	.	.	BRED
HÄRD	.	.	.	.	.	.	●	.	.	.	.	MJUK

Justerbart svankstöd
Utdragbart lärostöd
Tippbar sittdyna
Generös rattjustering
Betyg

Ja
Nej
Nej
Nej
5

Man sitter inget vidare i MG5 och justeringsmöjligheterna är få. Mer tilltagen rattjustering i längsled hade gjort stor skillnad.



FÖRARMILJÖ

1 Materialvalen är inte de bästa. Armstöden har lite vådrätkänsla och ratten är hal.

2 Rattknapparnas kvalitetskänsla är inte heller toppen. Däremot är funktionen väldigt god, tillsammans med farthållarspaken till vänster om ratten är den delen av förarergonomi bland de bästa i klassen.

3 Infotainment drar ner säkerhetsbetyget då många knappar är mycket små. Detsamma gäller viss text som läses bäst genom ett mikroskop.

4 Längst fram på mittkonsolen hittar man vippor för att ställa in återvinningen vid gasuppsläpp och de tre olika körlägena. Eco, Comfort och Sport.

Förbrukning och räckvidd

SÅ GJORDE VI TESTET

"Vad har den för räckvidd?" Det är fortfarande den vanligaste frågan rörande elbilar. Den är förstås väldigt svår att svara på – eftersom räckvidden beror på förbrukningen som i sin tur varierar ordentligt med hastigheten och påverkas av vädret och bilens inställningar. Därför redovisar vi temperatur samt eventuell nederbörd vid mättillfället. Bilarnas normala körprogram och däcktryck används – inga ekovarianter tillåts. Klimatanläggningen ställer vi in på 21 grader Celsius.

Vi mäter numera hur mycket testbilarna drar vid ekokörning och på motorväg. Med hjälp av batteriets nettokapacitet (eller bilens tankvolym) kan vi sedan berätta hur långt de kommer i dessa förhållanden på en laddning (eller en full tank).

Ekosträckan går till största del längs landsvägar med farter kring 70 och 80 km/h, med klar övervikt för den högre av de två hastigheterna. Mätningen påbörjas först efter att testbilarna fått tid på sig att komma upp i driftstemperatur.

Motorvägsavsnittet mäts efter ekosträckan och följer en del av E4:an med en hastighetsgräns om 110 km/h. Trafik kan dock göra snittfarten lägre.

För att få en räckviddsmätning över "blandad körning" lägger vi här också till testförbrukningen och dess motsvarande räckvidd. Denna körning har lägre snittfart men många accelerationer och inbromsningar i stadstrafik. Stora partier rör sig i farterna 30–80 km/h, men även några mil motorväg är inkluderat.

Mikael Johnsson, testchef

ETANOL KOSTAR I RÄCKVIDD

Eftersom vi i denna duell "bensin vs el" valde en Ford Focus som representant för förbränningsmotorn kom även bränslet etanol att blanda sig i leken. Så vi testar här förbrukningar och de räckvidder de ger i tre olika scenarion – för alla tre bränslen.

Etanolsiffrorna är inte uppmätta utan beräknade utifrån skillnaden i energiinnehåll mellan bensin och etanol som vi tar upp på sidan E85 och laddning. Fördelen är mer generella siffror för helårsblandningen "E80" än om vi mätt nu på sommaren.

Först och främst är elbilen klart effektivast. Räknar vi om dess testförbrukning på 18,9 kWh/100 km till bensin (med tio procent etanol, E10) ligger den på bara cirka 2,2 l/100 km. Översätter vi till etanol blir det 2,9 l/100 km. Det är fortfarande väldigt mycket bättre än Fords 6,8/9,0 l/100 km och elbilens klena räckvidd beror helt enkelt på en liten "tank". Det flytande bränslet innehåller väldigt mycket energi per volymenhet. Men vi ser på staplarna att etanolens lägre energiinnehåll än bensin faktiskt ger en märkbart sämre räckvidd. Du får alltså tanka oftare.

Elbilen MG5 har en mer samlad förbrukning än turbobensinaren Ford som reagerar mer på olika körscenarion. Något överraskande är att elbilen opponerade sig minst när ekotempot höjdes till motorvägsfart. Denna gång betydde motorvägsfart av trafikskäl bara 89 km/h i snitt vilket troligen spelar in. Men den farten räckte tydligen för att turbon skulle börja behöva trycka in mer bränsle.

En iakttagelse vi gjorde i stadstrafik var att bensinaren började dricka mycket mer medan elbilen nästan visade ekoförbrukning. Elbilen kan nämligen regenerera inför stopp och gillar låga farter.

Mikael Johnsson, testchef

FÖRBRUKNING EKO

MÄRKE	FÖRBRUKNING EKO l/100 km, kWh/100 km	RÄCKVIDD EKO, km
Ford bensin	4,5	1148
Ford etanol	6,0	864
MG5	16,8	342

FÖRBRUKNING MOTORVÄG

MÄRKE	FÖRBRUKNING MOTORVÄG l/100 km, kWh/100 km	ÖKNING FRÅN EKO TILL MOTORVÄG I PROCENT	RÄCKVIDD MOTORVÄG, km
Ford bensin	5,5	22 %	940
Ford etanol	7,4	22 %	707
MG5	18,6	11 %	309

FÖRBRUKNING TEST

MÄRKE	FÖRBRUKNING I TEST l/100 km, kWh/100 km	RÄCKVIDD TESTFÖRBRUKNING, km
Ford bensin	6,8	769
Ford etanol	9,0	579
MG5	18,9	303

Temperatur: 8 °C, vägslag: torrt

E85 & laddning

LÖNAR DET SIG ATT TANKA ETANOL?

Ford har som i stort sett det enda märket på den svenska marknaden gjort en nysatsning på etanol. Det betyder att vissa bensinvarianter anpassats för att även klara E85 i tanken. Och självklart en mix mellan dessa bränslen. Numera finns det inte längre några rekommendationer kvar i instruktionsboken om att som etanolförare tanka var fjärde tank med bensin.

Ekonomiskt har etanolbilar kvar lättnaden på fordonsskatten. Precis som för gasbilar kostar varje gram koldioxid över 111 g/km 11 kr (istället för 22 kr). Malustillägget i tre år utgår. Så utöver grundbeloppet på 360 kronor kostar vår Focus (132-111) multiplicerat med elva = 591 kronor/år. Det är ynka 231 kronor mer än för elbilen det. En bra start!

Men hur blir det vid pumpen? Kostar det mer, mindre eller blir det knappt någon skillnad om vi tankar från E85- istället för bensinhandtaget vid pumpen? Låt oss titta efter.

Från Drivkraft Sverige (f.d. SBPI) ser vi att energiinnehållet i "blyfri 95", alltså E10 eftersom denna bensin innehåller tio volymprocent etanol idag, är 8 633 kWh/m³. För etanolen varierar inblandningen mellan 15 (sommar) och 25 (vinter) procent, men på årsbasis handlar det om 20 procent, vilket blir klokt att räkna på. Denna "E80" har ett energiinnehåll på bara 6 456 kWh/m³, eller knappt 75 procent av E10-bensinens.

Det datum vi kör förbrukningsmätningar kostar bensinen



19,84 kr/liter och etanolen 16,95 kr/liter. Visst låter det som att avståndet mellan dem är för litet? Så är det. Sett till energiinnehållet kommer bilen att dra knappt 34 procent mer med etanol (faktiskt 36 procent mer enligt bilens egen certifiering men vi håller oss till 34). Men med den lilla prisskillnaden skulle bilen bara få dra drygt 17 procent mer med etanol för att det ska gå på ett ut – omöjligt. Man kan också säga: Med det bensinpriset måste etanolen ner till 14,93 kr/liter (alltså 75 procent av bensinpriset) för break even.

I vår ekonomikalkyl, där förbrukningsskillnaden baseras på skillnaden i energiinnehåll (testförbrukningarna 6,8 och 9,0 är avrundade värden), får etanolföraren en årlig merkostnad gällande bränslet på 3 528 kr.

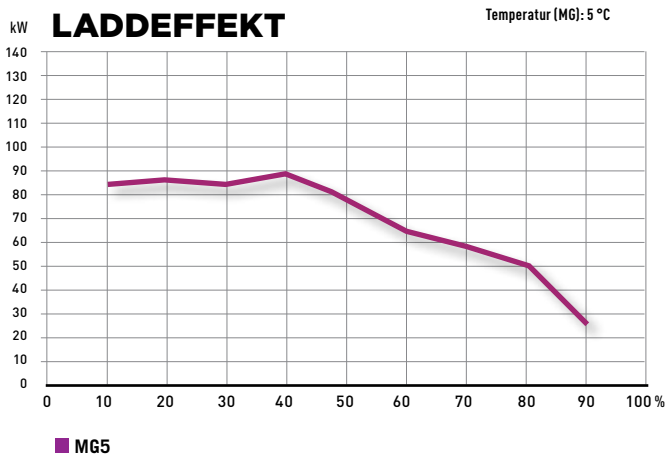
Så, svar – nej – rent ekonomiskt sett är det dumt att tanka etanol idag. Därför redovisar vi bilen också som bensinbil i betygen, ägaren kan ju välja.

Etanol lanserades dock inte för att det är billigt utan för att det markant reducerar bilens fossila koldioxidutsläpp. Men vi hade bitvis faktiskt svårt att med våra OKQ8-kort spontant hitta E85-mackar under testets gång, på ett sätt som började påminna om när elbilisten söker efter laddstolpar. Pumplagen finns kvar men numera kan mackägaren välja att exempelvis satsa på HVO100-pumpar istället – eller fordonsgas (biogas).

Statistik visar att antalet E85-mackar sjunkit med några procent varje år sedan 2019. Sedan pumplagen kom 2006 och tvingade alla större mackar att erbjuda ett förnybart bränsle har etanolen efter den initiala boomen blivit dyrare. Riktigt dyrt blev det 2015–2017 på grund av en införd etanolskatt. Kunderna försvann och likaså de flesta etanolbilmodeller.

MG5 är först och främst en elbil för den som oftast klarar sig med långsamladdning. DC-effekten ute vid motorvägens snabbaddare når aldrig ens 100 kW. Men skenet bedrar något för mellan cirka 40 och 80 procent när bilen en klasstypisk nivå. Tiden 10–80 procent är därför ändå på par med en Cupra Born.

Mikael Johnsson



"Batteriuppvärmning under körning" slogs på manuellt innan ankomst till laddaren.

SNITTLADDEFFEKT, kW

State of Charge Range (%)	Average Power (kW)	Time (minuter)
10–50 %	87	16
50–90 %	54	27
10–80 %	73	34
10–90 %	66	43

MG uppger en DC-maxeffekt på 87 kW men vi har sett ett par kW mer som bäst. Det är ändå inte inte mycket då de flesta konkurrerande elbilar i denna storleksklass laddar kraftfullare. Men från cirka 40 procent och uppåt är MG5 faktiskt med i matchen.

SÅ LADDTESTAR VI

Före laddning körs bilarna i minst 40 minuter. Det tror vi liknar ägarens vanligaste situation innan snabbaddning och undviker laddning av kallt batteri. Laddstationen läggs in i navigatören så att bilar med batterikonditionering nyttjar denna finess. Yttertemperaturen har en stor påverkan och anges i tabellen. Självklart ser vi till att laddstationens effektkapacitet överstiger bilarnas maximala laddeffekt. Vi mäter i intervallet 10–90 procent men ser till att börja ladda några procentenheter under tio.

TESTFAKTA

FORD

Focus Active Kombi 1,0T EcoBoost mHEV
125 hk E85

MG

5 Electric Long Range

MOTOR

Typ/cylindervolym, cm ³	R3, bensen/etanol, turbo/999	–
Effekt, hk vid r/min	125 vid 6 000	–
Vridmoment, Nm vid r/min	1 170 vid 1 400–4 500 (boost: 200 vid 1 750)	–
Effekt, hk/kW	Startmotor/generator 16/12	156/115
Vridmoment, Nm	i.u.	280
Systemeffekt, hk/Nm	125/170 (200)	156/280
Batteri, kWh, brutto/netto	Litiumjon, 0,38/i.u.	Litiumjon, 61,1/i.u.
Maximal laddeffekt, AC, kW	–	11
Maximal laddeffekt, DC, kW	–	87

DRIVLINA & CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Man/dubbelkoppling	Reduktionsväxel
Antal växlar, man/aut	6/7	–/1
Drivning	Framhjulsdrift	Framhjulsdrift

MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	1 388/552	1 637/380
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	1 524/481	1 640/377
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	1 495/1 500/1 500	500/500/500
Längd/axelavstånd, mm	4 693/2 700	4 600/2 659
Bredd/höjd, mm	1 844/1 536	1 818/1 521
Markfrigång, mm	2 163	115
Tankstorlek, l	52	–
Bagagevolym, l VDA	608–1 653	479–1 367
Innerbredd, f/b, mm	1 430/1 420	1 460/1 440
Innerhöjd, f/b, mm	1 020/970	980/910
Däckdimension, standard	215/55 R17 94H	215/50 R17 91W
Däckdimension, testbil	215/55 R17 98V	215/50 R17 91V
Däckfabrikat, testbil	Continental EcoContact 6	Maxxis Premitra 5

1 Den lilla bensinmotorns 170/200 Nm är, trots mildhybridstötning, inte så mycket att komma med jämfört med elbilens 280 Nm. Skillnaden känns.

2 De må kännas ungefär lika höga från förarplats och se lika höga ut på bild – men notera den verkliga skillnaden i markfrigång!



TESTFAKTA

FORD

MG

Focus Active Kombi 1,0T EcoBoost mHEV
125 hk E85

5 Electric Long Range

PRESTANDA

0–100 km/h, sek (fabriksuppgift)	Ej mätt [10,2]	8,6 [8,3]
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	195	185
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	Ej mätt	Ej mätt

FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, kWh/100 km	Bensin: 5,8/ 6,8 +17 %	–
CO ₂ WLTP/test, g/km	132/ 155	–
Elförbrukning, WLTP/test, kWh/100 km	–	17,9/ 18,9 +5,6%
WLTP-räckvidd på el/test, km	–	380/ 303

BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	61/66/69/72	1 64/68/71/73
---------------------------	-------------	----------------------

EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	349 900:–	449 990:–
Värmepump	–	Nej
Batterikonditionering inför laddning	–	Ja
Dragkrok	7 300:–	16 400:–
Fordonsskatt år 1–3/år 4	2 591:–/591:–	360:–/360:–
Försäkring	2 448:–	4 764:–
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	3 16 887:–	5 827:–
Bränslekostnad/år	26 982:– (E85: 30 510:–) 4	8 316:–
Nybilsgaranti/vagnskada	5 år & 10 000 mil/3 år	7 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	49 100:– (14,0 %)	60 223:– (13,4 %)
Förmånsvärde, kr/mån	5 431:–	5 3 955:–

MILKOSTNAD, SEK¹⁾
MÅNADSKOSTNAD, SEK¹⁾

49,78 (E85: 51,05)
8 297:– (E85: 8 508:–)

45,45
7 576:–

- 1** MG5 var betydligt bullrigare nu än för ett år sedan med vinterdäck. Det är inget ovanligt fenomen men vissa bilar ändras mer än andra.
- 2** Så låg fordonsskatt även på Ford Focus? Javisst, tacka etanolmöjligheten för det.
- 3** En drivlina med etanolmotor och dubbelkopplingslåda är mer komplicerad att serva än en elmotor. Det syns på servicepriserna.
- 4** Den högre bränslekostnaden för etanol beror på den betydligt högre förbrukningen. En testförbrukning på ca 9,0 l/100 km har vi räknat på.
- 5** Den dyrare elbilen har ett lägre förmånsvärde. Något som kommer tjänstebilisten till nytta.

1) Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholmsförort), bensin 95 19,84 kr/l, etanol 16,95 kr/l, el 2,20 kr/kWh, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utelånen avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.

bilpriser_



IQ

BÄSTA BILEN
ATT ÄGA OCH LEVA MED

Etanol är nja och el är bäst

FORD

MG

EKONOMI	★★★★	★★★★★
Driftkostnad och värdefall	2,5 (E85: 2)	4
<p>Trots 100 000 kronor högre pris, dyrare försäkring och inte mycket lägre skatt än för etanolbilen gör en avsevärt lägre bränslekostnad och något bättre andrahandsvärde att elbilen faktiskt blir billigare att äga. Vi redovisar två betyg för Ford som blir dyrare att köra på E85 än bensin med dagens priser.</p>		
KVALITET & GARANTI	★★★★	★★★★★
Driftsäkerhet	2,5	3,5
Garantipaket	3,5	5
Garantinöjdhet	3	5
<p>Driftsäkerhetsmässigt ligger Ford något under och MG något över medelbilen när vi läser av ägarbetytgen i vår bank. Med sju års nybilsgaranti (och lika lång assistansgaranti om bilen servas hos MG) sticker MG ut extra positivt på garantiområdet. Ford ligger också över medel med fem års garanti.</p>		
SÄKERHET	★★★★★	★★★★
Euro NCAP	5	–
Strålkastarrensning std	N	N
Godkänd sikt	J	J
NCAP: Bra whiplashskydd f+b	J	–
Bra förarergonomi	J	G
<p>Focus är testad av Euro NCAP med bra resultat för pisksnärtskyddet och fem stjärnor totalt. Ansiktslyftningen innebar en del nya finesser beträffande den aktiva säkerheten. Förarergonomin är riktigt bra med många klassiska knappar och vred. Även den stora displayen är lättarbetad. MG5 är fortfarande inte krocktestad av Euro NCAP, tyvärr. Många reglage är bra, men det gäller inte infotainment-skärmen med knappar och text i mikroformat.</p>		
MILJÖ & ENERGI	★★★★	★★★★★
Koldioxid/kilometer	2 (E85: 4,5)	5
Energieffektivitet	2,5 (E85: 2)	5
Normalladdningseffekt, AC	0	3,5
Snabbbladdningseffekt	5	1
Teststräckvidd	(E85: 4)	
<p>Här får Focus ett högre betyg om den körs på etanol istället för bensin (summan 15,5 mot 14,5 räcker dock bara till en starkare trea). Detta tack vare mindre fossila koldioxidutsläpp. Däremot sjunker energieffektivitet och räckvidd med etanol. Allra effektivast och miljövänligast är elbilen som också går att "tanka" hemma. Men den tar betydligt längre tid att "tanka" på långresa och därtill är räckvidden sämst.</p>		
TOTALT STJÄRNOR	★★★★	★★★★★
PLACERING	2	1
SUMMA	13(12,5)	14,5

DÄRFÖR VINNER
MG

Elbilen har lägst driftkostnader, bäst garantier och är bättre för miljön än bensin/etanol-bilen.



Det märks att en är ombyggd

	FORD	MG	
KOMFORT	★★★★	★★★	
Sitta fram	4	2,5	Betydligt bättre sittställningar både fram och bak i Ford jämfört med MG. Men Ford har sämre rull- och fjädringskomfort på grund av ett väl stramt chassi. Totalt sett är ändå Ford komfortablare tack vare en behagligare ljudnivå redan från 50 km/h. MG:s tysta elmotor hjälper föga i bullret från vägen.
Sitta bak	3	2,5	
Fjädring	2,5	3,5	
Ljud	3,5	2,5	
KUPÉUTRYMME	★★★★★	★★★★	
Fram	4,5	4	Medan Focus är en stor och rymlig Golfklasskombi lider MG5 bitvis av att ett batteri i botten lyfter upp både golv och stolar. Takhöjden blir lidande överallt utom för föraren. Vilket istället ger uselt fotutrymme på vänstersidan i baksätet. Där har Ford istället ett batteri som stör på högerplatsen, det är allt.
Bak	4	2,5	
BAGAGEUTRYMME	★★★★★	★★★	
Volym, min	4,5	1,5	Ford Focus är en av storfräsarna i klassen vad gäller bagagevolym medan den sju centimeter kortare MG5 även här lider av att ett batteri tar plats. Fällningsmässigt är det rätt jämnt men Ford blir något planare och har fler lastöglor och krokare eftersom MG5 inte erbjuder någonting i den vägen.
Volym, max	4,5	0,5	
Flexibilitet	2,5	2,5	
TEKNIK	★★★★★	★★★★	
Självkörningsförmåga	4	4	Både Ford och MG har adaptiv farthållare och filhållning som håller dig mitt i filen som standard. Ford har ett stort och tydligt infotainmentsystem med stora knappar och begripliga menyer. Det har inte MG i samma utsträckning, knapparna är små och texten mikroskopisk. Kartorna är också sämre.
Infotainment	4,5	2	
TOTALT STJÄRNOR	★★★★★	★★★★	
PLACERING	1	2	
SUMMA	16	10,5	

DÄRFÖR VINNER

FORD

Förbränningsmotorbilen vinner samtliga moment, och krossar i några, den till elbil ombyggda bilen.



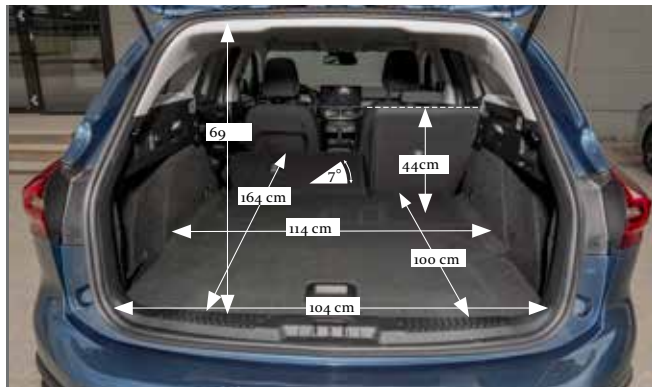
FORD

I Focus finns det en avsedd plats att stoppa insynsskyddet i – utmärkt! Under golvet finns också två stora fack – de är stora som hela golvet – att gömma undan saker i.



MG

Bagagegolvet i MG5 har två valbara nivåer. Det är praktiskt för om man väljer den övre behöver man inte vara mer nogga med sladden än så här, den får plats ändå.



Focus erbjuder tyvärr varken 40/20/40-fällning eller ens skidlucka och blir heller inte riktigt plan vid fällning. Men bagagemätten imponerar. Ta till exempel bredden på 114 cm, det är fem mer än självaste Volvo V90 det.



MG5 är som sagt sju centimeter kortare än Focus men lyckas vara ännu mindre i bagageutrymmet. Till exempel är bagagegolvlängden hela 13 cm kortare. Endast 60/40-fällning även här men resultatet är en värre vinkel.

EQ Focus är en trevligare bil

BÄSTA BILEN ATT
KÖRA OCH ÄLSKA

	FORD	MG	
AKTIV KÖRNING	★★★★	★★★★☆	
Styrning	4,5	2	Här är de bra på olika saker. Ford har en fin och kommunikativ styrning och känns betydligt lättare och spänstigare på vägen än den sävliga, understyrda MG med sitt sämre grepp och sin märkliga, okänsliga styrning. Men eldrivlinan gör mos av den svaga enlisterturbon och dubbelkopplingslådan utan manuell växlingsmöjlighet. Fords mjuka bromsar ger bort delsegern.
Chassi	4,5	3	
Motor	2	4	
Växellåda/Återvinning vid gasuppläpp	2	4	
Bromskänsla	2,5	4,5	
VARDAGSKÖRNING	★★★★☆	★★★★☆	
Styrning	4,5	3,5	Till vardags är MG:s tyngre och okänsligare servo inte fullt lika irriterande och den mjukare fjädringen är nu ett komfortplus. Fords trecylinder är ganska "hemtrevlig" men växellådan har ingen chans mot elbilen till exempel vad gäller smidighet i köer och in i rondeller. Energiåtervinningen är svag i MG – men existerar. Fords bromskänsla är bra vid lugn körning.
Chassi	2,5	3,5	
Motor	3	4,5	
Växellåda & återvinning vid gasuppläpp	2,5	4,5	
Bromskänsla	4	4,5	
DESIGN	★★★★	★★★	
Exteriör	4	2,5	Med skärmbreddare och höjd fjädring ser den ansiktslyfta Focus Active riktigt skaplig ut. Trevlig interiör också. MG5 har en modern front men sedan försvann inspirationen. Insidan tar igen det lite.
Interiör	4	3	
VILL HA	★★★★	★★★	
Kvalitetskänsla	4	3	Focus håller en jämn och bra nivå på kvalitetskänslan och de nya displayerna ser bra ut. Bilen är inte så dum att umgås med. Den svårästa infotainmentskärmen i MG5, körställningen, med mera och vetskapen om att elbilar kan vara bättre än så här gör oss ganska kallsinniga.
Karisma	4	2,5	
TOTALT STJÄRNOR	★★★★☆	★★★★☆	
PLACERING	1	2	
SUMMA	14,5	13,5	

DÄRFÖR VINNER
FORD

Egentligen är eldrivlinans unika smidighet och kraft det enda som INTE talar för Ford i denna rond.

FORD



Ett ganska normalt baksäte där det är tillräckligt långt ner till golvet för att låren ska få stöd. Viss hjulhusmarkering finns så att man får hoppa in lite mot mitten. Relativt fast ryggstöd. Mittarmstöd saknas.

Betyg: 3

MG



Riktigt trångt för fötterna under förarstolen (det är mycket bättre på andra sidan). Högre golv orsakar sämre lårstöd. Mjuka dynor. Mittarmstöd finns men har på grund av batteriet hamnat högre upp än armstödet i dörren.

Betyg: 2,5




FORD: Den ser kanske inte så rolig ut men denna trepip med turbo är småcharmig. Om än lite trött – en 155 hästars finns också.



MG: Visst finns det elbilar med frunk men i fallet MG5 kan du inte lasta ett endaste dugg mer här framme än i konkurrenten med förbränningsmotor.





SLUTBETYG	FORD	MG
ROND FÖR ROND		
IQ Att äga och leva med (20)	13 (E85: 12,5)	14,5
TQ Att åka och trivas i (20)	16	10,5
EQ Att köra och älska (20)	14,5	13,5
STJÄRNBETYG	★★★★★ ★★★★★	★★★★★
TOTALSUMMA	43,5 (E85: 43)	38,5
TOTALPLACERING	1	2
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kupé- och bagageutrymme, säkerhet, infotainment, komfort, räckvidd och design. Lättanvänd för alla. ✗ Bränslekostnader, driftsäkerhet, något hård fjädring, drivlinan kan knorra och är inte alltid särskilt alert. Omöjlig att tanka hemma. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ekonomi, garantier, miljöegenskaper och drivlina. Möjlig att ladda hemma. ✗ Okänslig styrning, litet bagageutrymme, kompromissat kupéutrymme, halvbullrig kupé och oergonomiskt infotainment. Begränsad räckvidd. Kräver planering.

VILKEN SKULLE JAG VÄLJA OCH VARFÖR?

MIKAEL JOHANSSON

Herregud så spänstig en bil kan vara när den slipper ett batteri.

Det var riktigt kul att få känna på en klassisk bensinare på teststräckan igen. Herregud så lätt och spänstig en bil kan vara när den slipper ett jättebatteri i botten! Skillnaden i uppträdande var markant. Men, okej. MG5 är inte riktigt elbilarnas bästa representant när det kommer till väghållning.

Fast det är mer som gör att jag hellre sätter mig i Ford. Interiören är mycket trevligare. Det märks liksom att de som formgivit förarmiljön har gjort det i många, många år. Jag uppskattar sådant. Och passa på att känna på ratten nästa gång du får chansen, det skinnets hade platsat i vilken premiumbil som helst. Jag har inget emot trecylindern heller utan finner den ganska charmig. Fast otroligt slö.

Visst borde man åtminstone för miljöns skull överväga en elbil som vardagsbil, men då får den inte vara så totalt oinspirerande som MG5. MG4 är betydligt roligare men nu var det ju kombi det gällde. Jag tar Ford.



ELIAS MEDELBERG

När bilen i sig är klart bättre blir det ...

Forden är en trevlig bil jag hade kunnat spendera många mil i utan att bekymra mig över något särskilt. MG5 avslöjar sig dock direkt som en tydlig budgetbil. Kvalitetskänslan, körställningen och informationssystemet förstör upplevelsen. Oinspirerande köregenskaper kan jag köpa ifall bilen är bekväm att färdas i men MG:n klarar helt enkelt inte av att hålla en tillräckligt hög nivå. Ford däremot lyckas bra på det mesta och ingenting skriker kostnadsminimering.

I de flesta test av kines-elbilar kan man klaga på bilens härkomst. När motståndaren drivs med bränsle från diverse länder med högst tveksam syn på mänskliga rättigheter är inte det lika lätt. Speciellt inte med miljöaspekten inräknad.

Av de två bilarna i testet är det Focus som vinner mitt hjärta. Förbränningsbil är mycket lättare att leva med och när bilen i sig är klart bättre blir det svårt att motivera ett köp av elbilen även om den är billigare att äga.



ELBILEN VINNER EKONOMIN — MEN INTE MYCKET MER

När vi summerar betygen står det ganska snabbt klart att Ford är den bättre bilen av de två rent egenskapsmässigt. Den erbjuder mer plats, är bekvämare att åka i och så vidare. Vid en sådan här direkt jämförelse märks det att MG5 fått kompromissa både här och där. Mest utrymmesmässigt när batteriet skulle in. Det märks att bilen är en ombyggd version av en förbränningsmotorbil.

MG5 är visserligen en kombi men flirtar inte direkt med erfarna kombiägare. Lastöglor? Nej. Krokar? Nej. 40/20/40-fällning har visserligen inte Focus heller men med den jättebacke som blir vid fällning känns det som att all form av praktiskt tänkande hivats över bord. Det får räcka med att den ser ut som en kombi. Den får visserligen dra släp men 500 kilo är en

tredjedel av motståndaren här.

Men MG5 är en elbil med de fördelar det ger i speciellt stadstrafik. Den som klarar sig med det utrymme MG5 erbjuder kan glädjas åt en bättre ekonomi för elbilen.

Trots ett 100 000 kronor högre inköpspris blir som synes månads-kostnaden över fyra kronor lägre än för Focus körd på bensin. Kör man Focus på etanol blir den ännu dyrare med någon dryg krona. Då har vi som alltid räknat med att man långsamladdar (hemma oftast) med ett elpris på 2,20 kr/kWh.

Men vad händer om man laddar 10, 25 eller hela 50 procent med snabb-laddarnas taxor? Vi har räknat på det också och om du lyckas hålla nere taxan till 5 kr/kWh, vilket går med många leverantörer kommer även det

extremaste 50/50-alternativet fortfarande att ge lägre milkostnad, med marginalen 1,68 kr. Sist vi laddade en icke-Tesla hos Tesla betalade vi cirka 7,5 kr/kWh och med Plugsurfing-bricka hos Ionity kan det handla om 9,09 kr/kWh. Hur blir det då? Även då är elbilen billigast om du laddar 10 eller 25 procent av din el hos dessa. Det är först när du lägger halva förbrukningen där som MG5 blir dyrare än Ford Focus. Tesla-alternativet blir 68 öre dyrare per mil än Focus tankad med bensin och Plugsurfing/Ionity blir med 51,97 kr/mil 92 öre dyrare än Focus tankad med etanol.

Ekonomi är en sak men den rätt och slätt bästa kombibilen av de två heter Ford Focus. Den tar faktiskt en ganska komfortabel seger – oavsett om man kör på bensin eller etanol. ●

