

**SÄRTRYCK UR
VI BILÄGARE NR 8 2020**

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING

Vi Bilägare

NR 8 ■ 26 MAJ ■ 2020 ■ 69 KRONOR ■ 79 NOK

WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

HYUNDAI KONA NISSAN JUKE FORD PUMA



TEST

Ford
Puma

Hyundai
Kona

Nissan
Juke



Särtryck ur Vi Bilägare nr 8 2020

SMÅTTINGAR I HÖG FORM

Småbilar med suv-stuk har växt upp som färgglada svampar i storstadssjungen. I nästan tio år höll Nissan Juke klassen i ett järngrepp, men hur står sig nya Juke mot Ford Puma och Hyundai Kona? Vi testar.

TEXT: ANDERS HELGESSON FOTO: SIMON HAMELIUS





Det sägs att en trängd puma kan bli opålitlig och aggressiv. Kona och Juke får passa sig.



1. Saltstjörnsvarn i Nacka. Kvarnbyggnaden togs i drift 1890. Mannagrynsvarnen byggdes 1923, 65 år senare var det färdigmalet. I mitten av 1990-talet började området att "förädlas" med bostäder. Byggnaden innehåller idag 22 bostadsrätter. **2.** Hörlurar? Nej, men väl extra högtalare. Klurigt Nissan! **3.** En stilsäkert avskalad växelväljare i Kona. Kyllda stolar finns som tillval. **4.** Under Pumas bagagerumsgolv finns den 80 liter stora lådan "Megabox" som är dränerad och kan fungera som kylskåp. **5.** Något komplicerad fyrpunktsupphängning av Pumas hatthylla. En bräcklig konstruktion.

Audi har en. Toyota också, liksom Mini, Mazda, och Peugeot. VW, Seat, Skoda är inte sämre, Kia och Citroën har två vardera. Att kunna erbjuda ett suv-liknande alternativ i minsta klassen har på knappt ett decennium blivit något av en hygienfaktor i bilvärlden. Det går alltid att diskutera vem som var först in i segmentet, men att det var Nissans festligt överdesig-nade Juke som gjorde att den breda massan fick upp ögonen för klassen är de flesta eniga om. Att biltypen är populär är egentligen inte så märkligt. Högre sittposition ger enklare i- och ursteg samtidigt som det – åtminstone teoretiskt – ger bättre överblick över trafiken. Mer luft under karossen ger lite bättre säkerhetsmarginaler på tjälskottsstökiga vägar och visst skydd mot stadens mest aggressiva trottoarkanter. Till det kan vi lägga att många uppger att de känner sig säkrare i en högre bil. Sen finns det också det estetiska argumentet. För visst ser Ford Puma 1,0 T Ecoboost ST-Line X, Nissan Juke N-Design DIG-T och Hyundai

Kona Premium 1,6 GDI Hybrid lite modigare ut än sina mer lågbyggda syskon?

FÖR ATT KUNNA artbestämma testbilarna tar vi fram tumstocken, är det verkligen småbilar? I dagens modulstyrda bilproduktion kan axelavstånd och spårvidd skilja en hel del trots att modellerna i grunden tillhör samma tekniska familj. Ford Puma är ett utmärkt exempel. Bilen är baserad på Fiesta men är med 421 centimeter kaross 14 centimeter längre än syskonet. Hyundai Kona mäter 417 centimeter, i förhållande till 120 är längdövertaget det samma som för familjen Ford. 421 centimeter Nissan Juke har brutit med familjen. Den tekniska basen lånas inte från Micra utan från allianskollegan Renault Captur. Men för jämförelsens skull; Nissan Micra är 21 centimeter kortare än Juke.

Ska man se testtrion som småbilar? Sett till yttermått – tveksamt.

Ett steg in i bak-sätet på Hyundai Kona och känslan av att det här är något mer än förhöjda småbilar

1

Nissan Juke generation ett såldes nära en miljon exemplar i Europa. En formidabel succé.

»Att baxa in en bakåtvänd barnstol i Puma eller Juke är en uppgift som riskerar att tortyrklassas.«

förstärks. Ben- och fotutrymme är inte långt ifrån mindre Golfklassare. Trots formintensiva karosser är takhöjden förvånansvärt bra, gränsen för orubbad frisyr går strax runt 180 centimeter. I Kona saknas kardantunnel, det gynnar benutrymmet för mittpassageraren. Om det inte varit för mittplatsens usla nackstöd hade det inte varit någon större match att åka tre vuxna i Kona. Juke har lång sittdyna och borde därför passa testlagets långa påkar men den flacka vinkeln ger en obekväm benvinkel. Trots att Pumas sittdyna är fyra centimeter kortare ger den bättre stöd tack vare den mer upprätta sittställningen.

ATT BAXA IN en bakåtvänd barnstol i Puma eller Juke är en uppgift som riskerar att tortyrklassas. I Kona går det enklare tack vare generösare öppningsvinkel och skärning av dörrbladet.

Biltypens primära målgrupp är knappast barnfamiljen, snarare ser marknadsavdelningarna – som så ofta – att köparen befinner sig någonstans mellan nyutexaminerad och föräldraledig. Gott så, men med den högre markfrigången förbättras insteg i bilen, det är en egen-skap som uppskattas även när livspusslet innehåller barnbarn.

TESTTRION TAR SIKTE på test-slingan. Redan innan vi har kommit ut ur redaktionsgaraget hörs protester från Christian Ellmark i Juke: –Jag trodde att det var en sjuväxlad dubbelkopplare från Magna/Getrag i den här, men jag måste ha miss-tagit mig. Den här lådan är så svajig att jag misstänker att den kommer från Citroëns lagerhyllor. För ni minns väl de där hopplösa robotiserade manu-ella växellådorna fransmännen envisades med?

Christian är inte ensam om att reagera på automatlådans

»»»



Svinderviksbron binder samman Nacka med Kvarnholmen i Stockholm och är en del av projektet "Kvarnholmsförbindelsen". Tre år efter byggstart öppnade bron för trafik i juni 2016. Den 140 meter långa bågbron har en segelfri höjd på 18 meter.

bristande fitness, men Nissan använder en dubbelkopplings-automat. Skillnaden till Hyundai's sexväxlade motsvarighet är inte milsvid – det är olika universum. Allt eftersom Juke får upp arbetstemperaturen växlar lådan mer harmoniskt utan att på något vis leverera mer än en halvdan upplevelse. Bäst trivs Juke om föraren använder växelpaddlarna och växlar manuellt. Den trecylindriga bensinmotorn på 117 hästkrafter vibrerar en del men får trots allt godkänt. Det får inte start/stopp funktionen. Ställd mot den blixtnabba och påfallande mjuka motsvarigheten i Puma är Juke mer än lovligt seg.

Anledningen till Fords snabba start/stoppfunktion är mild-hybridssystemet med 48-volts teknik. I situationer där motorn belastas hårdare ger den kombinerade startmotorn och generatoren ett krafttillskott på 15 hästkrafter samtidigt som det maximala vridmomentet höjs med 20 Nm. Det kan låta blygsamt men den hjälpande handen gör att den trecylindriga 155 hästarmotorn inte blir lika beroende av turboassistans på låga varv. Med lagom långa

och sportbilmässigt kärva slag höjer den sexväxlade manuella lådan den mekaniska upplevelsen till snudd på GTI-nivå. Kul! Vill Puma-köparen slippa nöjet att växla själv får hen gå på det mindre motoralternativet med 125 hästkrafters motor.

KONA HAR EN konventionell hybriddrivlina inlånad från kusin Kia Niro. Den fyrcylindriga 1,6-litersmotorn arbetar enligt den bränslebesparande Atkinson-cykeln. Elassistansen utgörs av en 43 hästkrafter stark elmotor. Resultatet är 141 välartade och bränsleeffektiva hästkrafter. När vi räknar på testförbrukningen har Kona dragit nära 33 procent mindre bränsle än Nissan.

ÄGARNÄR TYCKER

När 11 994 privatbilsägare tyckte till i 2020 års AutoIndex slutade Ford på en total 17:e plats av 23 märken. Hyundai plats 10:e och Nissan på 20:e plats.

Hyundai har bibehållit sin position från 2019. Trots en något sämre upplevelse av handlarna i årets undersökning bedömer kunderna

Bilarna har olika körlägen med uttalade skillnader mellan "standard"- och "ekonomi"-programmen. Fordföraren kan dessutom välja körläge för körning på skogsväg och halt underlag vilket ger viss trovärdighet till en bil som gärna titulera sig suv.

För storstadsflängande passar biltyper förträffligt. Väl tilltagna sidospeglar kompenserar för breda C-stolpar och trion nästlar sig smidigt in i den kökörningstrafik som definierar huvudstadens trafikklimate. Bilarnas bakåtsikt är begränsad, parkeringsmanövrarna räddas av backkameror.

Stadstrafiken övergår till landsväg. Trion har fast ställda fjädringar. Så länge ojämnheter

terna är långa och mjuka hanterar hjulställen utmaningarna balanserat. När asfalten hackas upp av broskarvar, tjälskott och potthål hinner inte fjädningen med och det börjar snabbt slå osnyggt. Styvare fjädrar för att kompensera för den högre tyngdpunkten i kombination med den ökade ofjädrade massa som kommer med testbilarnas 18- och 19-tumshjul ställer större krav på chassi och fjädring än vad komponenterna från småbilsklassen maktar med.

NÄR KURVPARTIERNÄR börjar rada upp sig tar Puma ett steg framåt och presenterar sig som en riktigt pigg krabat. Receptet är klassiskt: Låg vikt, välbalanserad styrning som kan förmedla vad som pågår under däck och till det en engagerande drivlina. Juke har visserligen en rapp styrning men är annars en fadd körupplevelse. I kraft av sina breda däck (235/50 R18) kan Hyundai lotsas igenom kurvpartierna i ett avsevärt högre tempo än vad den informationsfattiga styrningen låter föraren tro.

Breda däck är en säker källa till däckbuller. Kona är inget

att den totala bilupplevelsen uppväger. Hyundai har en indextal över medel. Fords utveckling är inte lika positiv. Jämfört med 2019 tappar man fyra placeringar. Trots det menar Fordägare att de känner en större lojalitet till märket i år. Nissan har tagit ett steg upp i årets AutoIndex. Framför allt har verkstadsupplevelsen blivit avsevärt bättre jämfört med 2019.





»När asfalten hackas upp av broskarvar, tjälskott och potthål.«

undantag, längre körsträckor på grov asfalt blir tröttsamt. Testlagets minnesbild är att Kona och Juke är märkbart bullrigare än de småbilar vi testade i nummer fem. Puma håller ungefär samma ljudnivå som plattformssyskonet Fiesta.

Överdrivet stora luftintag, pliriga strålkastare och hop-snorpta bakpartier – testtrion har design som sticker ut. I Juke går formgivarglädjen igen på insidan, konkurrenterna är mer sansade. Kona är ett pedagogiskt föredöme med stora och tydliga knappar, men likt Juke finns det knappar som sitter skymda på vänster sida av panelen.

SITTKOMFORTEN ÄR FULLT i klass med en bil ur Golfklassen. Att det är frågan om mindre



FORD PUMA ST-LINE X 1,0T ECOBOOST MHEV

GRUNDPRIS:	266 700 kr
MILKOSTNAD:	37,64 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●



1



2



3



4

1. Skärmbaserat instrumentkluster. Tydligt men samtidigt avskalat sobert. Fungerar bra.
2. Små knappar till klimatanläggningen är inga problem sommartid, men med vintervantarna på blir det väl trångt.
3. Fasta sportstolar med kontrastsöm. Onödigt kort spak för att justera stolshöjden och besvärligt trångt för att nå vreden till stolsryggen. Den främre ratten justerar svankstödet.
4. Rejält handsfack är bra för det är ganska ont om förvaring för övrigt. Kul att Ford håller liv i instruktionsboksgaraget, en fiffig och smidig detalj.



HYUNDAI KONA PREMIUM 1,6 GDI HYBRID

GRUNDPRIS:	269 900 kr
MILKOSTNAD:	34,92 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●



1



2



3



4

1. Helt analog instrumentering i en hybridbil känns exklusivt i vårt digitala tidevarv. Bränslemätaren till vänster visar hybridbatteriets laddning. Hård acceleration och mätaren rör sig synbart...
2. Vid vänster knä finns den här uppsättningen knappar för bland annat ett syntetiskt varningsljud vid elbilskörning.
3. Bekväma stolar som är mer skålade än vad de ser ut. Justerbart svankstöd saknas liksom höj- och sänkbar passagerarstol.
4. Mittnackstödet utformning är onödigt smal. Varför är det inte uppviklingsbart?



NISSAN JUKE N-DESIGN DIG-T

GRUNDPRIS:	257 300 kr
MILKOSTNAD:	38,59 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●



1



2



3



4

1. Rejälare mätare och väl tilltagen display för tydligt informationsflöde från navigator, färd dator, telefon och så vidare.
2. För att kunna starta farthållaren måste man först trycka på den blå knappen, hur många feltryck testlaget han med under testperioden håller vi för oss själva...
3. Spännande design, men komforten delar testlaget i två läger. De som accepterar och de som inte gör det.
4. Fräcka formgivning och ett litet "påskägg" i form av texten "Juke" i basen på luftutblåset. Normalt döljs den av dörren.



FORD

Bekant? Instrumentpanelen lånas av Fiesta. Greppvänlig ratt med rattvärme. Manuell växellåda och mekanisk handbroms – steampunk-känsla!



NISSAN

Runda friskluftsutblås, alcantaraklädd panel och tillplattad ratt ger visuellt ett påkostat och sportigt anslag. Kvalitetskänslan är okej, inte mer.



HYUNDAI

Det finns kolgruvor som är ljusare än Kona. Det enda som bryter av all hårdplast är kromringarna runt växelspåkylis och friskluftsutblås.



Puma har ett klassledande bagageutrymme menar Ford. För att illustrera detta har landets återförsäljare beväpnats med det här väsksetet. Lastuppslaget är; en stor rullväska, två större kabinväskor, en mindre och tre mindre väskor. Är Puma klassledande? Vi testar!



Med lastgolvet i lågläge var det inte några bekymmer att slussa in Fords väskpaket i Juke, tvärtom. Här finns plats för mer!



I Kona går det trögare. Men. Lyft ur däckreparations-satsens överdrivet stora embalage och sänk lastgolvet till lågläge, så fullkomligt dansar den sista väskan in. Så Ford: Bagageutrymmet i Puma är bra, inte klassledande, men plus i kanten för att det finns riktiga lastsäkringsöglor.

bilar märks på detaljer som korta och smala mittarmstöd och små avläggningsytor för pryttnar och pinaler. Testlaget fick en favorit i den fasta i Pumastolen. Jukes ryggstöd passar inte alla och avsaknaden av justerbart svankstöd ställer till det mer för vissa än andra.

N-DESIGN ÄR DEN näst högsta av Jukes fem (!) utrustningsnivåer. Utrustningen är generös, men kan man leva utan tvåtonslack, alcantaraklädda paneler och andra mindre kosmetiska detaljer bör man överväga den högre utrustningsnivån "Tekna". 4 000 kronor extra ger ljudligare ljudanläggning och en rad förarstödsystem som dödavinkelvarnare och adaptiv farthållare med filhållningsfunktion. Den senare arbetar diskret och har en mycket välfungerande "nödstoppsfunktion". Förefaller föraren livlös stannar bilen och

larmar räddningstjänsten.

Puma säljs i välutrustat ST-Lineutförande men komplettera med det prisvärda (8 000 kr) förarassistspaketet och det vettiga vinterpaketet (3 000 kr) och Puma är redo att lämna nybilshallen.

Utrustningsnivå Premium förser Kona med bland annat adaptiv farthållare och vingelvarning. Vingelvarningen var så påträngande och nervös att vi föredrog att stänga av funktionen. Annan utrustning värd att uppmärksamma är en enklare vindrutedisply och LED-strålkastare. Eljusterbara stolar (7 450 kr) är en möjlighet de andra saknar.

—DET HÄR VAR INTE ROLIGT, säger rotskyddsexpert Thomas Widström. Mellan Pumas bakre hjulhus och dörr tätar en gummilist som dessutom ska skydda hjulhusskarven, men

»Ur rotskyddsperspektiv är det Kona som kommer att tåla tidens tand bäst.«

den här typen av list blir aldrig helt tät. Titta, det står redan grus och damm längs skarven. Hjulhusplåtarna är bara punktsvetsade och saknar invändig behandling. Det krävs inte mycket fantasi för att förstå vad som kommer att hända på några års sikt. Det blir en svag tvåa. Nissan klarar sig något bättre, men ur rotskyddsperspektiv är det Kona som kommer att tåla tidens tand bäst konstaterar Thomas.

Vad säger då plånboken om det hela? Juke har ett inköpspris på 257 300 kronor men förväntas också få det minst

gynnsamma andrahandsvärdet vilket i kombination med hög drivmedelskostnad ger ett pris på 38,59 kronor per mil. Hyundai kompenserar testets högsta inköpspris, 269 900 kronor, med ett bra andrahandsvärde. Hjälpt av låg bränslekostnad blir milkostnaden snubblande nära småbilsklass, 34,92 kronor per mil. Slagläge för testseger?

Puma har ett listpris på 266 700 kronor. Milpkostnaden är drygt 1,50 kronor högre än för Kona. Det ger en merkostnad på cirka 3 000 kronor/år. Sett till körglädje, säkerhetsnivå och komfort är det inte oskäligt. 🚗



Pigg färgpalett i allt det grå. Kona, "Blue Lagoon". Juke, "Sunset Red". Puma, "Desert Island Blue".



MEDIEFUNKTIONER

	Ford	Hyundai	Nissan
Systemets namn	Sync 3	Mobis	Connect
Pris	std.	std.	std.
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	8	7	8
DAB-radio	ja	2490	ja
Antal bluetooth-enheter samtidigt	1	1	1
Röststyrning	ja	nej	ja
Telefonspeglings	ja	ja	ja
Trådlös telefonladdning	ja	ja	nej
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/nej	ja/ja/nej	ja/ja/nej
Navigatör	ja	ja	3500

KOMMENTAR: För 12900 kronor uppdateras Konas mediaenhet med digitalradio, kraftigare högtalare, större skärm och uppkopplade tjänster. Hög kostnad men då ingår också en större och skarpare skärm och abonnemang på uppkopplade tjänster samt möjligheten att hålla koll på bilen via telefonapp. Även Nissan och Ford har möjlighet till viss styrning av bilfunktioner från mobiltelefonen. Det är möjligt att eftermontera CD-spelare i Juke och Puma. Kona förlitar sig på olika typer av strömmande etermedia.

»Kona förlitar sig på olika typer av strömmande etermedia.«

SÄKERHETSFUNKTIONER

	Ford	Hyundai	Nissan
Autobroms	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	nej, varning	nej, varning	nej, varning
Autobroms för fotgängare	ja	ja	ja
Autobroms för cykel	ja	ja	ja
Bältesfäste justerbart höjdlid	nej	ja	ja
Döda vinkel-varnare	8000*	ja	13500*
Filthållningssystem	ja	ja	ja
Trötthetsvarnare	ja	ja	ja

UTRUSTNING

	Ford	Hyundai	Nissan
Adaptiv farthållare	*	ja	*
Automatlåda	nej	ja	ja
Automatisk p-hjäl	*	nej	-
Backkamera	*	ja	ja
Dragkrok	6900	1	1
Klimatanläggning	ja	ja	ja
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja
Läderklädsel	nej	10900/18900	ja
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metallclack	5900	4900	std.
Panoramaglastak	11000	nej	-
P-sensorer fr/b	*	ja	1
Rattvärme	3000	ja	-

(*) Ingår i respektive tillverkares förarassistspaket. (1) Ej fabriksmonterad.

KOMMENTAR: Metallclack ingår till Juke i det testade N-Design utförandet, annars kostar det från 6000 kronor upp till 11000 kronor om man vill ha tvåtonslack. Önskar man sin Puma i någon annan färg än solid blå måste man välja lack för 2900 kronor upp till 8900 kronor beroende på önskad kulör. Panoramaglastak till Puma innebär att max taklast sätts till 0 kilo. Med Konas dyrare läderklädsel kommer ventilerade stolar, lyxigt! Panoramatack kan inte beställas men väl öppningsbar glastacklucka för 7900 kronor men då försvinner möjligheten till tvåtonslack. Juke saknar möjligheten till takmonterat ljus- och luftinsläpp.



FORD

Vi har tidigare berömt Ford för skarp och tydlig skärm. Att den sitter så nära föraren gör den lätt att hantera. Att söka radiofrekvens med ratt har sin fördelar.



HYUNDAI

Grafiken är inte lika krispigt elegant som i Ford, men det är över-skådligt. Tydliga fysiska knappar underlättar ytterligare. Uppkopplade tjänster finns som tillval.



NISSAN

Gränssnittet kan synas lite daterat, men fungerar bra. Välavvägd blandning av fysiska knappar och pekskärmstryck. Telefonspeglings av AA och ACP.

EKONOMI

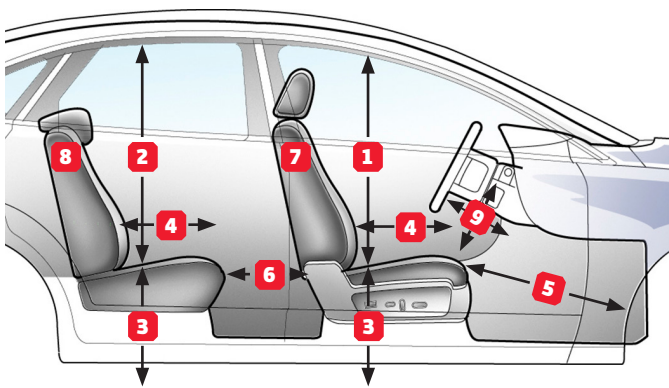
	Ford	Hyundai	Nissan
Grundpris testad version, kr	266 700	269 900	257 300
Testbilens pris, kr	289 000	269 900	283 300
Förmånsvärde, kr/år	37 316	38 207	39 920
Värdeminskning, kr/% (1)	122 700/46	118 800/44	126 000/49
Bränslekostnad, dekl./test, kr/år	17 100/21 100	15 300/15 600	19 600/23 200
Ärskatt, kr/efter tre år	2984/360	2 000/360	2 082/470
Försäkring, kr/år (2)	3 400	3 100	3 300
Servicekostnad, kr (3)	10 700	18 600	9 800
Serviceintervall, mil/år	2 000/2	1 500/1	3 000/1
Garantier, år (4)	5/2/12/2	5/3/12/*	3/3/12/3
Milökostnad, kr (5)	37,64	34,92	38,59

KOMMENTAR: (1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/vägassistsans. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. EU-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10 000 kr för löpande underhåll. *Assistsans under bilens livslängd. 8 år/20000 mil garanti på hybridbatteriet.

RESERVDELAR

	Ford	Hyundai	Nissan
Strålkastare, kr	4 770	8 420	4 400
Bakljus, kr	2 400	4 900	3 500
Bromsbelägg fram, kr	1 550	1 330	1 270
Bromsskivor fram, kr	2 200	3 100	1 940
Fälg, kr	2 800	3 500	3 000
Komplett koppling, kr	4 000	-	-
Avgassystem utan kat., kr	6 000	9 500	14 600
Katalysator, kr	4 800	14 500	15 000
Arb.kostnad koppling, kr	8 100	-	-
Arb.kostnad avgassystem, kr	1 100	1 500	1 250
Kamremsbyte, kr	kedja	kedja	kedja
Bytesintervall, mil/år	-	-	-
Totalt, kr	37 720	46 750	44 960

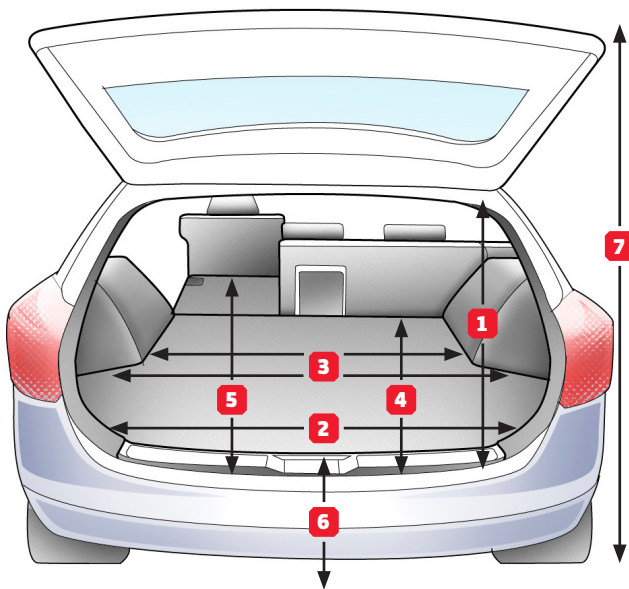
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Ford	Hyundai	Nissan
1. Takhöjd fram	94–100	96–102	94–101
2. Takhöjd bak	92	94	91
3. Sitt höjd fram/bak	57–51/64	58–52/59	59–52/59
4. Sittdynans längd fram/bak	52/45	50/48	51/49
5. Benutrymme fram	37–60	40–62	37–59
6. Benutrymme bak	39–11	37–15	37–11
7. Kupébredd fram	126	141	137
8. Kupébredd bak	122	136	122
9. Skjutman ratt längd/höjd	5/5	5/5	5/4

KOMMENTAR: Påfallande lika utrymmen mellan Puma och Juke, Hyundai har satt plastlisterna precis perfekt för vårt sätt att mäta bredd. I praktiken upplevs skillnaderna inte lika stora som lasermätaren gör gällande.

LASTMÅTT



Mått, cm	Ford	Hyundai	Nissan
1. Höjd i lastöppning min/max	66/81	70/83	67/92
2. Bredd i lastöppning	102	106	100
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	100/100	106/116	102/124
4. Lastgolv uppfällt baksäte	71	72	71
5. Lastgolv nedfällt baksäte	136	131	139
6. Höjd till lasttröskel inre/ytte	7/79	0/70	2/77
7. Höjd under baklucka	186	185	182
Antal läskbackar uppf/nedf baksäte	8/21	8/25	8/24
Bagagevolym VDA, liter	401–1161	361–1143	422–1305

KOMMENTAR: De tre bilarna har dubbla lastgolv, men det är bara Kona som kan trola bort den inre lasttröskeln. I lågläge får man lämna Konas däckslagningsset hemma. Lastgolven blir i stort sett plana. Max bagagebredd i Juke är över en mycket begränsad yta, säkerligen måttstydd för att rymma en golfares längsta klubba. Max antal läskbackar nås med lastgolven i högläge. I Ford kan iläggsskivan ställas på högkant mot baksätet.



Sitter alla fast? **FORD** håller ordning på baksätet. Grönt är skönt.



Se där! **NISSAN** har isofixfästen fram, ett stort plus i mindre bilar.

BARN I BIL

	Ford	Hyundai	Nissan
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	bakom pass.	bakom pass.	bakom pass.
Barnstolsöglor fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	nej	nej
Får liggvagn plats, längd/bredd?	nej/ja	nej/ja	nej/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhiss fr/b	ja/ja	ja/ja	ja/nej
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	nej/ja	nej/ja	ja/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej
Urkopplingsbar krockkudde	ja/elktr.	ja/nyckel	ja/vred
ViB:s barnbetyg	★★	★★	★★

KOMMENTAR: Barnsäkerhetslåsen är omständliga i Ford. Pilla loss nyckelämnet från nyckelklumpen, lirka bort gummipackningen som skyddar låset för att sedan använda nyckelämnet som skruvmejsel i det anpassade hålet. I plåten saknas markering åt vilket håll man ska vrida för att låsa. Chansa och pilla tillbaka gummipackningen. I Nissan är det ett enkelt handgrepp. Nissan saknar komfortfunktion och klämskydd för elhissarna bak.

KROCKTEST

	Ford	Hyundai	Nissan
Vuxenskydd	94	87	94
Barnsäkerhet	84	85	85
Oskyddade trafikanter	77	62	81
Förarstödsystem	74	60	73
Pisksnärtskydd fram/bak	bra/bra	bra/marginellt	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	standard	standard	standard
Betyg AEB city/landsväg	bra/bra	god.k./ej testad	bra/bra
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★

KOMMENTAR: Ford tappar poäng i vuxenskydd på grund av bristande skydd av förarens bäl vid offset krock. Hyundai är testad 2017, övriga 2019. Regelverket är det samma som då, men minimigränserna för vad som accepteras för ett femstjärnigt betyg har flyttas fram. Enligt 2019 års brytgränser krävs det minst 70 procent av maxbetyg i förarstöd för att nå ett femstjärnigt totalbetyg.

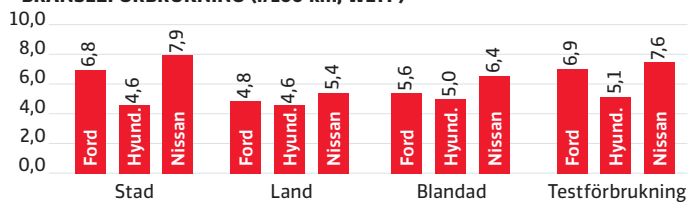
MÅTT & VIKT

	Ford	Hyundai	Nissan
Längd, cm	421	417	421
Bredd, cm	181	180	180
Höjd, cm	155	157	160
Axelavstånd, cm	259	260	264
Spårvidd fr/b, cm	156/152	158/158	156/156
Markfrigång, cm	16	17	17
Tjänstevikt, kg	1320	1470	1725
Maxlast, kg	440	410	408
Taklast, kg	50	80	75
Dragvikt/B-kort, kg	1100/1100	1300/1300	1250/1250

»»

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



MILJÖ

	Ford	Hyundai	Nissan
Bränsletank, l	42	38	46
CO ₂ , g/km	127	115	145
NOx labb (mg/km)/i trafik	19,3/126	3,2/90	42,7/126

KOMMENTAR: Hyundai's högspänningsbatteri rymmer 1,26 kWh energi. Testförbrukningen är en härsman från den officiella siffran. Ford och framför allt Nissan imponerar däremot inte. Juke har en överförbrukning på närmare 20 procent, pisamt. Elektrifiering i olika former lönar sig.

ACCELERATION

	Ford	Hyundai	Nissan
0–100 km/tim	8,7 s – 144 m	10,0 s – 163 m	11,4 s – 190 m
0–400 m	16,2 s – 140 km/tim	17,2 – 132 km/tim	18,1 s – 126 km/tim

SEGDRAGNING 70–110 KM/TIM

	Ford	Hyundai	Nissan
3:ans växel	5,0 s – 127 m	6,2 s – 157 m	7,5 s – 193 m
4:an	6,3 s – 156 m	aut.	aut.
5:an	8,3 s – 200 m	aut.	aut.
6:an	10,7 s – 271 m	aut.	aut.

KOMMENTAR: Puma är kvick i starten, till och med några tiondelar snabbare än vad fabriken anger.

BROMSAR

	Ford	Hyundai	Nissan
100–0 km/tim	37,0 m – 2,8 s	37,1 – 3,1 s	36,4 – 2,8

KOMMENTAR: Puma har tydliga ABS-pulser vid inbromsning, efter fjärde inbromsningen fanns mattningstendenser. Bromssträckan ökade med knappt en meter. Juke har en inte helt förtroendeingivande, mjuk, pedal-känsla. Hyundai är den bil som bäst tål de upprepade hårda inbromsningarna utan att mattas.

KUPÉBULLER dB(A)

	Ford	Hyundai	Nissan
50 km/tim (fin/grov asfalt)	59/68	61/69	61/68
70 km/tim	62/70	63/72	64/71
90 km/tim	65/72	66/73	67/74
110 km/tim	67/73	69/75	69/76

KOMMENTAR: Det lågfrekventa mullret från Hyundai's breda däck gör att örat upplever Hyundai som väl så bullrig som Juke. I jämförelse med de övriga är Puma relativt återhållsam, men likt övriga är den mycket känslig för underlaget. På grov asfalt är Kona lika bullrig i 50 som i 110 km/tim på slät.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Ford

► Chassi utan inslag av aluminium. Avgassystem i plåt undantaget slutröret i rostfritt. Tankens bränslepåfyllningsrör är även det i rostfritt. Inga tätade skarvar i bottenplattan, tröskellådornas nedåtvända skarv kan fånga upp smuts och är dåligt tätad. Balkarna är sporadiskt behandlade. Fuktsamlade bullerdämpande material vid A-stolpen. Bakdörren är en del av bakskärm. Skärmkanten bak skyddas av en gummilist. Bakom gummilisten är skärmkanten punktsvetsad (bild 1). Skarven mellan plåtarna är helt obehandlad och det är fritt för fukt och salt att introducera sig. Dörrarna i sig har fått invändig vaxbehandling. Ingen blästerrisk.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

●●●●●

Hyundai

► Kaross av stålplåt, men motorhuv är av aluminium. Invändig vaxbehandling i baklucka och samtliga dörrar, bra. Tätningen av bakluckan får godkänt men hörnpartierna i dörrarna har bristande tätning (bild 2, röd bil vid inspektion). Innerskärm av plast fram och bak. Hjulhusens skarvar har välgjorda tätningar och de bakre skärmkanterna har en konstruktion som inte samlar smuts. I den främre krockbalken har man använt viktbesparande aluminium, lika så i länkmarna fram, övriga hjulupphängningskomponenter är av stål. Dörrtrösklarna har nedåtvänd skarv med bristande tätning, innsidan av trösklarna skyddas av vax.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

●●●●●

Nissan

► Likt Puma är bakdörren en del av hjulhuset vilket gör dörren utsatt och till en rostfälla. Hjulhusen har innerskärm av filt bak och plast fram. Runt tankpåfyllningshalsen finns ett stort hål som samlar smuts (bild 3). Över tid innebär det en stor risk för genomrostning. Mellan framskärm/kupé används en fuktsamlade ljudisolering. Det finns ingen invändig behandling i balkar. Chassit är delvis inklätt i plastsköldar. Tröskellådorna har en uppstyvande nedåtvänd skarv, otätad. Det finns slitskydd på de mest utsatta detaljerna. Nissan använder ingen aluminium till hjulupphängningar eller chassi. Hörnen runt dörrar och huv är dåligt tätade.

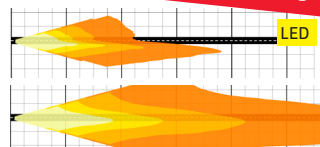
ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

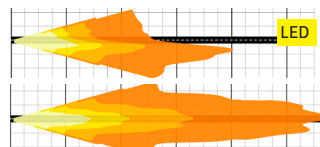
●●●●●

LJUSTEST

Fler ljusstester på viblagare.se

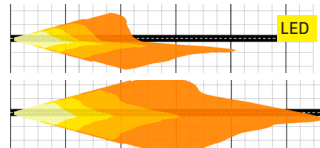
	Ford	Hyundai	Nissan
Längd, m	104	113	165
Bredd, m	26	27	15
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.



	Ford	Hyundai	Nissan
Längd, m	104	113	165
Bredd, m	26	27	15
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.



	Ford	Hyundai	Nissan
Längd, m	104	113	165
Bredd, m	26	27	15
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.

KOMMENTAR: Med LED-strålkastare (8900 kr) har Puma ett utmärkt halvljus. Hellyuset lyser utanför klassens ramar, riktigt imponerande. Halvljuset på Hyundai är riktigt bra medan helljuset är en halvmesyra. Juke har ännu sämre räckvidd på helljuset, en besvikelse. Kuriosa: Formen på Pumas ljussignatur (DRL) ska påminna om sportbilen Ford GTs motsvarigheter.

MEDELVÄRDE

	Ford	Hyundai	Nissan
Längd, m	99	186	
Bredd, m	25	18	

MODELLFAKTA



FORD PUMA ST-LINE X 1,0T ECOBOOST MHEV

TILLVERKNINGSLAND: Rumänien.

MOTOR: Tvärställd 3-cylindrig rak bensinturbo, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Direktinsprutning. Kompression 10:1. Borring/slag 71,9/82 mm. Volym 999 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 155 hk (114 kW) vid 6000 v/min. Max vridmoment 220 Nm vid 3000 v/min. El: 15 hk (11,5 kW) System vridmoment: 240 Nm vid 2500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Sexväxlad manuell växellåda. Varvtal vid 110 km/h på högsta växel: 2500 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk, bak halvstel-axel.

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum, däck 215/50 R18.

STYRNING: Kuggstäng, eleservo. Vändcirkel ca 10,5. 2,6 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade), skivor bak.

PRESTANDA: Toppfart 205 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Puma ST-Line 125 hk från 229 700 kr.

»Elektrifiering i olika former lönar sig.«





HYUNDAI KONA 1,6 GDI HYBRID

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR: Tvåställd 4-cylindrig rak bensen, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Direktinsprutning. Kompression 13:1. Borrning/slag 72/97. Volym 1580 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 105 hk (77 kW) vid 5700 v/min. Max vridmoment 147 Nm vid 4000 v/min. El: Max effekt 43 hk (32 kW). Max vridmoment 170 Nm. Systemeffekt: 141 hk/265 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Sexväxlad automatladda av dubbelkopplingstyp. Varvtal vid 110 km/tim: Varvräknare saknas.

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

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum, däck 235/45 R18.

STYRNING: Kuggstäng, eleservo. Vändcirkel ca 10,6. 2,6 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade), skivor bak.

PRESTANDA: Toppfart 160 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 11,2 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Från Kona Hybrid Life 234 900 kr. Till: Kona Electric Premium 444 900 kr.



NISSAN JUKE N-DESIGN DIG-T 7DCT

TILLVERKNINGSLAND: England.

MOTOR: Tvåställd 3-cylindrig rak bensinturbo, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Direktinsprutning. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 72,2/81,3 mm. Volym 999 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 117 hk (86 kW) vid 5250 v/min. Max vridmoment 180 Nm vid 1750 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Sjuväxlad automatladda av dubbelkopplingstyp. Varvtal vid 110 km/h på högsta växeln: 2400 v/min.

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

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum, däck 225/45 R19.

STYRNING: Kuggstäng, eleservo. Vändcirkel ca 10,6. 2,4 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade), skivor bak.

PRESTANDA: Toppfart 180 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 11,1 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Från Juke Visia 117 hk, 175 900 kr. Till: Juke Tekna 117 hk 261 300 kr.



På grund av Covid-19-situationen kördes den här gången undanmanöverprovet med förare och en passagerare placerad så långt från föraren som möjligt. Utan personer som barlast har vi i dagsläget inte möjligheter att nå bilarnas max lastvikt men undanmanöverprovet ger en fingervisning om hur bilen reagerar. Puma lastar upp till 440 kilo, här är den lastad med cirka 220 kilo. På bilden går det ca 75 km/tim med ett lätt lyft på innerhjulet bak. Bilen upplevs smidig med sin snabba styrning och rappa chassireaktion. Ingreppet från antisladdsystemet är måttligt. Vid 80 km/tim understyr bilen ur konfällan. Under rådande förutsättningar klarade Juke och Kona något högre hastigheter.

VI TYCKER



**Vi Bilägare
TESTVINNARE**

Bristfällig vinnare

1 Är det en kul, rimligt praktiskt och skapligt ekonomisk mindre suv du är ute efter är **FORD** Puma väl värd att uppmärksamma. Det finns tystare, rymligare och bekvämare alternativ i klassen, men Puma gör på intet sätt bort sig. Läst ljudnivå i testet, bekväma stolar och modern inredning med bra ergonomi. Ford har lyckats kombinera mildhybridteknik på ett synnerligen trevligt sätt och dessutom verkar det fungera, förbrukningen hålls i schack. Den största plumpen i protokollet är det undermåliga rostskyddet. Kan man leva med den vetskapen är Puma en riktigt trevlig prick i gränslandet mellan småbil och Golfklassare.



2 **Hyundai** Kona lockar med låg driftskostnad, len drivlina och för sin storlek riktigt bra utrymmen. Vare sig komfort eller detaljomsorg lever upp till bilens pris. Låga driftskostnader ger testets lägsta milkostnad.



3 Det blir en jumboplats för **Nissan** Juke. Drivlinan är en besvikelse. Osofistikerad och allt för intresserad av bensen. Nissan är dock den enda bil i gänget ändå som bjuder på någon form av suvkänsla.

KOMMENTAR:

Nissan Juke och Hyundai Kona imponerar inte särskilt på mig. De är varken körlada eller bekväma, utan känns överlag hårt kompromissade. Juke är stadig i konbanan, men har tydliga brister i komfort och drivlina. Hyundai Kona är snål på bränslet, men trist att köra. Kona som elbil är bättre. Mitt val av dessa crossoverbilar blir utan tvekan Ford Puma. Den är roligast att köra, har bäst förarplats och några kul finesser att glädjas åt.



Christian Ellmark,
testförelse.

KOMMENTAR:

Kona är egentligen en riktigt vettig och trevlig bil men bullernivån är för hög och plasten för plastig för att locka mig. Juke lider av sin synnerligen tveksamma drivlina. Får jag välja blir det därför Puma. Körglädjen är på topp och som om det inte räcker verkar en riktig ST version vara i antågande. Extra kul är det att Ford har lyckats plocka upp designformer från 1990-talets Puma sportcoupé. Titta exempelvis på de kanotformade strålkastarglasen.



Anders Helgesson,
testförelse.