

SÄRTRYCK UR VI BILÄGARE NR 10 2020

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING
Vi Bilägare
NR 10 ■ 7 JULI ■ 2020 ■ 89 KRONOR ■ 79 NOK
WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

LADDBARA SUVAR

● BMW X1 ● Ford Kuga ● Kia XCeed ● Peugeot 3008 ● Volvo XC40



TEST**BMW
X1****Ford
Kuga****Kia
XCeed****Peugeot
3008****Volvo
XC40**

SLADDBARN AV SIN TID

Laddhybrider och kompaktsuvar är två av de hetaste biltrenderna i Sverige just nu. Vi slår två modeflugor i en smäll och testar BMW X1, Kia XCeed, Peugeot 3008, Volvo XC40 i laddutförande, med Ford Kuga PHEV som joker från ovan. Ett test med oväntade toppar och floppar.

TEXT: NILS SVÄRD FOTO: SIMON HAMELIUS



Särtryck ur Vi Bilägare nr 10 2020



Särtryck ur Vi Bilägare nr 10 2020

»Hur lång räckvidd som behövs för att klara vardagskörningen kan bara du själv svara på.«

En lätt bris ger svalka till byn Kimsta i sydöstra Uppland. Ett svagt surrande hörs i luften. Det är inte från insekterna som irrar omkring i blomsterlandet. Det låter snarare som ett ufo är på väg att landa i fjärran. Ljudet som hörs är 2020-talet.

En karavan av högbyggda bilar tar av till vänster i landsvägskorsningen i byn. Samtliga hummar på var sin tolkning av det som är det nya decenniets soundtrack. Det är nu lagkrav att ge ifrån sig ett låte vid färd på el för att synskadade ska förnimma att ett fordon är i rörelse.

Vi Bilägares testförare är i färd med att mäta räckvidden på eldrift för fem laddbara hybridsuvar. Längst fram i kön rullar Volvo XC40 T5 Twin Engine. Under huven finns en 1,5-liters trecylindrig bensinturbo på 180 hästar som ackompanjeras av en elmotor på 82 hk/160 Nm. Båda samverkar på framhjulen via en justerad dubbelkopplingslåda. I kardan-tunneln har Volvo stoppat in ett litiumjonbatteri på 10,7 kWh som ska ge drygt 4,5 mils räckvidd på el.

Laddbara Xc40 erbjuder bara i topputrustat utförande från 516 000 kr. Efter sommaren kommer T4 laddhybrid, med 30 färre hk och pris från 459 900 kr.

Trots att Volvos minsta suvmodell bara funnits som laddhybrid i några månader är den redan testets grand old lady. Den leder en kvartett av nytillskott som dykt upp under våren.

Närmast bakom rullar Kia XCeed, lika lång som XC40 men den slanka karossformen är klart lägre. XCeed Plug-In har en 1,6-litersmotor på 105 hk som förädlats med ett batteri på 8,9 kWh och en 61 hk stark elmotor. Det ska ge 42 km elektrisk körning. Priserna börjar på 369 900 kr före miljöbonus.

Därefter följer BMW X1 som blivit laddhybrid med tilläggsnamnet xDrive 25e. Precis som XC40 förlitar sig BMW på en 1,5-liters trecylindrig motor i sin laddhybrid, men BMW är

betydligt beskedligare i effektuttaget – blott 125 hk.

Medan bensinmotorn verkar på framhjulen sitter elmotorn – 95 hk/165 Nm – ovanpå bakaxeln och ger elektrisk fyrhjulsdraft. Under baksätet har BMW gömt ett 10 kWh-stort batteri. Helelektrisk färd upp till fem mil utlovas. Entrébiljett från 454 200 kr.

Längst bak i kön rullar Peugeot 3008. Med fromma 130 hk ur en liten 1,2-litersbensinare har blivit en populär privatleasingbil. Laddhybridversionen – Hybrid 4 – är något helt annat. Den 200 hk starka 1,6-litersmotorn får hjälp av inte bara en elmotor, utan två på 80 hk var. Systemeffekten blir 300 hk och 560 Nm. Ett 13,2 stort batteripaket ska ge 63 km i räckvidd. Precis som i X1 25e är 3008 fyrhjuldriven med en elmotor som driver på bakaxeln. Priset börjar på modiga 475 700 kr.

Deltagarna från BMW, Kia, Peugeot och Volvo är klasskompisar med kompakta suv-karosser som mäter omkring 4,4 meter i längd. Men i testklungan finns även nya Ford Kuga PHEV. Den är ett nummer större, men vi har kallat in den då den faktiskt är billigare än alla andra, utom Kia. Priserna startar från 423 200 kr.

Jaha, är Forden en halvmesyr där hybridemblemerna väger mer än själva batteriet, tänker du? Inte alls, tvärt om är 14,4 kWh mest i gänget.

RÄCKVIDDSTESTET inleds med fulladdade batterier i redaktionsgaraget på Sveavägen. Därifrån gick färden på E4:an norrut innan vi passerade genom ytterförorterna för att avslutas med några mil landsväg. En typisk vardagslinga för en långpendlare på hemfärd.

Efter 46,7 körda kilometer startar den första bensinmotorn upp. Det är Volvo XC40 – dyrast i gänget – som noteras för den kortaste körsträckan på el. Kring 50 km ger XCeed upp och tre kilometer senare även X1.

Kvar är 3008 och Kuga. Medan Peugeot klarar nära 63,7 km på el är det Ford Kuga som



BMW och Peugeot har elektrisk fyrhjulsdraft via elmotor på bakaxeln. Det fungerar väl i BMW medan Peugeot lider av stor kraftfördröjning.



Fem högtintressanta tillskott i laddbilsutbudet. Efter sommaren kommer XC40 i en billigare T4-version.

noteras för den bästa elektriska räckvidden – 67,5 km.

Omkring 4-6 elektriska mil täcker in en stor majoritet av alla bilresor som utförs i Sverige. Batterierna tar drygt fem timmar att ladda fullt i vanligt vägguttag. Med en egen laddbox installerad på väggen hemma kan alla nå 80 % laddning på cirka 2,5 timme. Det ger förutsättningar att köra många mil per år på el.

Exakt hur mycket varierar beroende på körmönster. Hur lång räckvidd som behövs för

vardagskörningarna kan bara du själv svara på.

Ju större batteri, desto mer besparingspotential även på längre resor.

VI FORTSÄTTER

färden på varierade vägtyper, förarna byter bil med jämna mellanrum, tills vi har kört strax över 30 mil. Där tankar vi upp och räknar ut en testförbrukning. På vår 30-milaresa kla-

rar sig dessa suvar med omkring 5,0 l/100 km. Det är snålt för biltypen och prestandan.

Allra mest imponerar den stora Forden som klarat sig på blott 3,7 l/100 km. Det är snålt på riktigt!

När vi subtraherar körsträckan på el och bara ser till förbrukningen i traditionellt hybridläge växer skillnaderna mellan testbilarna rejält.

Ford går inte bara längst på el. Den visar sig ha det mest effektiva hybridsystemet, vars karaktär skiljer sig väsentligt från de övriga.

Istället för små turboladdade bensinmotorer har Ford valt att kopiera Toyotas hybridrecept. En 2,5-litersmotor utan turbo på 152 hk, som arbetar enligt en magrare förbränningscykel kallad Atkinson, paras ihop med elmotorn på 110 hk via en steglös CVT-låda. Fords bensin- och elmotor arbetar ständigt ihop.

26

procent av nybilsförsäljningen i år är laddbilar. Över 2/3 av dessa är laddhybrider.



XC40 kämpar att hantera tygden i konbanan och lyfter på ena bakhjulet. Bäst i undanmanöverprovet är Kia.



BMW

M Sport-ratten är läcker att titta på och hålla i. Bekant vy för många BMW-ägare. Goda inställningsmöjligheter ger bra körställning.



FORD

Inredningen delas med Focus. I Kuga sitter man högt, men den korta förarstolen ger inte fullgott lärostöd.



KIA

Funkis från Sydkorea. Ganska traditionell och lättöverskådlig förarplats. Generösa stolar med hög sittkomfort.



PEUGEOT

Älska eller hata. Förarmiljön i 3008 liknar inget annat. Tygmateriel höjer mysfaktorn. Sköna stolar, men trångt för benen.



VOLVO

Avskalad förarmiljö med skärmar som dominerar upplevelsen. Menysystemet skulle behöva bättre funktionalitet. Bäst sittkomfort i gänget.



Under Volvos bagematta finns en skyddande tygstump att fälla ut över kofångaren för att skydda lacken mot repor. Bra mot vassa hundklor.

»Kias choséfria charm är lätt att uppskatta. Detta är en laddhybrid utan gyckel.«

➤ Motsatsen är BMW som främst tycks förlita sig på bensinmotorn vid jämn fart. Det krävs ett kraftfullare gaspådrag för att elmotorn ska kicka in och ge avlastande accelerationshjälp. Skillnaden i arbetssätt märks på törsten.

Med elsträckan borttagen ur ekvationen har Kuga klarat resterande etapp på knappt 25 mil med en förbrukning på 4,7 l/100 km. Detta medan BMW behövde 6,7, snäppet mer än Peugeots 6,6 l/100 km.

Törstigast av alla är den lilla trecylindriga 180-hästarmotorn i Volvo som drog hela 7,1 l/100 km när batteriet var tomt.

Den fyrcylindriga sugmotorn i Kia klarade sig något bättre – 5,9 – men ingen kan på allvar konkurrera med Fords hybridteknik.

UTE PÅ VÄGEN blir BMW X1 en favorit i testlaget. Den känns väldigt personbilslik. Trots luftig kupé, inte minst i höjdded, är suvkänslan långt borta i positiv bemärkelse. Här finns fina köregenskaper med en rapp styrning som ger överlägset bäst feedback av alla testbilar.

I M Sport-utförande kan X1 initialt uppfattas stötig på vissa underlag men chassit har hög kompetens. Större gupp filtreras bort effektivt och karossen förblir opåverkad. Karaktäristiken passar bilens körglada inriktning. Högt vägljud är en desto allvarligare anmärkning.

Elmotorn jobbar ensam direkt på bakaxeln vilket skapar ett sömlöst samspel med bensinmotorn som verkar på framhjul. Fartresurserna är riktigt bra. Vi uppmätte 0–100 km/t på kvicka 6,4 sekunder.

Fyrhjulsdriften fungerar väl när vi ställer den på våra nollfriktionsrullar. Detta är den elektriska fyrhjulsdrift som funkade bäst i våra tester.

Med sina dubbla elmotorer och stark 1,6-litersmaskin förvandlas den annars så beskedliga Peugeot 3008 till en kraftfull sprinter. I våra accelerationsprov nådde den 100 km/t på blott 5,4 sekunder. Maken till ulv i franskdesignade fårakläder var det länge sedan vi upplevde.

Även om 3008 kan vara snabb, upplevs den inte kvick.

Vid vardagskörning på el arbetar den bakre elmotorn själv. Vid kraftigare gaspådrag tar det irriterande lång tid innan framhjulen hjälper till. Först ska bensinmotorn starta och växellådan yrvaket analysera läget.

Tyvärr lider fyrhjulsdriften av samma problem, fast omvänt. I körprogram 4WD dröjer det lång tid innan elmotorn bak hjälper till och det krävs rejält med gas för att ge vettig dragkraft. Att dosera kraften på en båttramp, eller i terräng, är snudd på omöjligt. Hur stabilt är detta yxiga beteende på vinterväglag?

På sommaren är 3008 avspänd med sköna stolar. På franskt manér rör sig karossen en del, men fjädringskomforten är ändå oväntat stram. Däremot är vägbullret väldämpat och som helhet åker man behagligt i Peugeot. Likt XC40 ger 3008 en förhöjd sittupplevelse som många spekulanter i segmentet uppskattar.

Det finns också en tvåhjulsdriven 3008 laddhybrid med lite mindre batteri och kortare räckvidd men som är mer rimligt prissatt för privatköparen. Från 439 900 istället för 475 900 kr innan bonus.

KIA XCEED ÄR NÅGOT av Peugeots motsats. Bakom ratten känns Xceed som vilken vanlig bil som helst med låg sittposition med traditionellt logisk förarmiljö. Det är i bjärt kontrast till Peugeots friskt designade cockpit.

Temperamentet är också väsensskilt. Man måste trampa djupt med gaspedalen för att Xceed ska sprinta iväg. Den beskedliga elmotorn ger ingen större stöttning av sugmotorns låga vridmoment. Vanliga Xceed 1,4T känns snabbare än laddhybriden.

Istället finns Kias choséfria charm som är lätt att uppskatta. Detta är en laddhybrid utan gyckel. Den råkar bara gå på el sisådär fem mil i taget. Nackdelarna är komforten med högt vägljud, som är påtagligt redan i lägre hastigheter samt stötig fjädring.

Högst välbefinnande finner vi i Volvo XC40. Till skillnad från BMW och Kia upplevs Volvo



BMW
X1 XDRIVE 25E
M SPORT

GRUNDPRIS:	500 100 kr
MILKOSTNAD:	50,46 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1. Traditionell BMW-utformning på de runda mätartavlorna. Här märks det att X1 är äldst i testet, i höst stundar 5-årskalas. Inget fel på läsbarheten.

2. Man måste gräva djupt i undermenyerna för att hitta hybridinformationen i X1. Här finns också detaljerad färdatorinformation.

3. Laddhybriden är ensam i X1-familjen om sexstegad momentomvandlare.

4. Av de kompakta suvarna är det BMW som har bäst innerutrymmen och rymligast bagage. Lutningsbart ryggstöd bak uppskattas.



FORD
KUGA PLUG IN
ST-LINE X

GRUNDPRIS:	455 200 kr
MILKOSTNAD:	44,55 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1. Stort digitalt instrumentkuster, men rörig grafik. Byte av körprogram trolar bort hastighetsmätaren under flera sekunder. Irriterande.

2. Krispig och klar menyskärm som känns igen från övriga Ford-familjen.

3. I sina hybrider använder Ford en steglös CVT-låda lik den i Toyotas hybrider. Det ger en smidig drivlina. Speciellt uppskattad i stadstrafik.

4. Nej, du kan inte ladda bilen men både Ford och Peugeot går att få med vanligt ladduttag i baksätet – dock reducerad effekt.

Ät vilket håll ska man parkera egentligen? Alla har laddluckorna på förarsidan, vilket försvårar vid laddstolpar på trottoaren. Låååå sladd är ett måste.



som en storsuv bakom raten. Sitthöjden är väl tilltagen. Tjänstevikten på 1,9 ton bidrar till att förmedla storbilskänsla på vägen.

På sämre väg lider XC40 av låg returdämpning, vilket ger ett vaggande beteende. Annars är åkkomforten hög med bekväma stolar och det upplevda vägbullret är lågt, i alla fall fram. I baksätet sipprar det in mycket vägljud intill hjulhusen.

Den lilla trecylindriga motorn får arbeta hårt, men det är inget som märks. Den är fri från vibrationer och det dämpade ljudet är trivsamt. Dubbelkopplingslådan växlar distinkt och hybriddrivlinan är rask i accelerationerna.

FÖRRA GENERATIONENS Ford Kuga var en charmknutte med fina vägegenskaper. Tyvärr överraskar nya Kuga negativt på vägen. All spänst tycks ha gått

förlorad i generationsbytet. Nya Kuga säljs som Escape i USA och chassit tycks framtaget av jänkare som åker pickup till vardags.

Nya Kuga rör sig klumpigt och stelt på det svenska vägnätet. Körglädjen lyser med sin frånvaro. Upplevelsen är bakåtlutad och bilen lättkörd, mycket tack vare den smidiga hybriddriften. Ljudnivån är behaglig. Även accelerationer sker tyst. Ford har lyckats med

konststycket som Toyota alltid misslyckats med och tagit fram en silkeslen CVT-lösning utan råmande förbränningsmotor under hård acceleration.

Fartresurserna är moderata men testets starkaste elmotor ser till att Kuga känns pigg.

Bilarnas laddteknik ger inte bara fördelar. Till nackdelarna hör begränsad dragvikt. Mellan 1 200 – 1 300 kilo imponerar inte för suvar i den här kalibern. BMW tillåter bara 750 kg på sin

krok. Endast Volvo har fullgod dragkapacitet med 1 800 kg.

Trots rejält tilltagna batterier är ändå bagageutrymmet i huvudsak intakt. Däremot har en del stuvutrymme försvunnit från baljorna under bagagerumsgolvet. När vi lastar drickabackar i laddhybriderna är det bara XCeed som förlorar en back mot sitt fossila grundutförande.

Föga förvånande är det Ford Kuga som visar att den är ett nummer större än de övriga även i bagageronden. Skjutbart baksäte adderar extra flexibilitet.

PÅ FLYGFÄLTET NÄRA GIMO ser vi tecken på att vissa tillverkare har ansträngt befintlig plattform till max för att packa in laddtekniken.

Peugeot anger hela 3,5 bar i däcktryck bak vid fullast, men däcktillverkaren avråder från

ÄGARNAS TYCKER

I årets AutoIndex placerade sig Volvo 5:a, BMW

6:a, Kia 11:e, Peugeot 14:e och Ford på 17:e plats av 23 märken när svenska bilägare får tycka till om sitt bilinnehav.

I tyngsta kategorin "Bilen", där köreegenskaper, kvalitet och kostnader är avgörande, slutade BMW 4:a,



Volvo 5:a, Kia 12:a, Ford 17:e och Peugeot på 19:e plats. Framförallt är det BMW- och Volvoägarnas poängsättning av köreegenskaper och sittkomfort som utmärker sig positivt och gör att övriga bilmärken halkar efter ordentligt. När bilägarna i fjol fick sätta betyg på landets märkesverkstäder hamnade Volvo 5:a, Ford 7:a, Kia 10:a, Peugeot 13:e och BMW på 14:e plats.



»Bilarnas laddteknik ger inte bara fördelar.«

ett tryck över 3,4. Att avvika från denna rekommendation kan ge förhöjt och onormalt däckslitage.

Peugeot 3008 tar sig igenom undanmanöverprovet med godkänt resultat hjälpt av antisladdsystemet som tar ned farten till hanterbar nivå. Bäst i konbanan med full last är Kia Xceed följt av X1. Kuga klarar samma hastighet, men Forden är svampig och agerar diffust under press. Ett resolut ingrepp från antisladdsystemet tar



KIA XCEED PLUG-IN HYBRID ADVANCE PLUS 2

GRUNDPRIS:	399 800 kr
MILKOSTNAD:	43,15 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1



2



3



4

1. Stort digitalt kluster som fyller upp hela mätarhuset ger Xceed en modern inramning. Få inställningsmöjligheter men bäst läsbarhet.
2. Menyskärmen på 10,25 tum ger flera möjligheter att fördjupa sig i hybridsystemets arbetsflöde och förbrukningshistorik.
3. I laddhybriden använder Kia en sexstegad dubbelkopplingslåda.
4. Täppt i näsan. Laddhybriden har en solid grill, som ger lägre luftmotstånd. Det rutiga mönstret gör dock att grillen ser ut att ha ett klassiskt galler.



PEUGEOT 3008 HYBRID 4 300 GT

GRUNDPRIS:	509 900 kr
MILKOSTNAD:	51,55 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1



2



3



4

1. Variationsrik utformning av mätartavlor, fast ingen har någon speciellt tydlig presentation.
2. Menyskärmen är minst i gänget och känns daterad i både storlek och upplägg. Dock tydlig hybridgrafik för att följa vilken av de två elmotorerna som används.
3. Peugeot är ensam i kvintetten att förlita sig på en åttastegad automatladda med momentomvandlare.
4. Välj att spara lite räckvidd på el till ett senare tillfälle. I Peugeot finns 10 eller 20 km i förinställda program.



VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE R-DESIGN

GRUNDPRIS:	526 000 kr
MILKOSTNAD:	54,55 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1



2



3



4

1. Avskalat instrumentkluster. Kartvyn går att välja bort. En vettig färd dator saknas vilket är märkligt, framförallt i hybridversionen.
2. I kraftmätaren ger Volvo en tydlig guide hur mycket man kan gasa innan bensinmotorn tar in. Gaspedalen har också ett litet motstånd som underlättar för föraren att hålla sig på rätt sida brytpunkten.
3. Sjustegad dubbelkopplingslåda är ovanligt hos Volvo men finns i XC40 laddhybrid. Kräver oljebyte var 6 000:e mil.
4. Bakom baksätets lastkrokar döljs takfästet till lastgallret.

»Lågt rullmotstånd och bromsprestanda är varandras motsatser.«

ned farten rejält redan i första svängen och räddar situationen. Sämst går XC40 som studsar på det yttre framhjulet på grund av sin mjuka retur fjädring.

Kia briljerar även i bromsprovet. Efter 36,0 meter är det stopp. Döm om vår förvåning när BMW har 5,5 meter längre bromssträcka! Med tom bil behöver X1 laddhybrid hela 41,4 meter för att få stopp – ett uselt resultat! På däcksidan sitter en stjärna, som betyder att det är BMW som bestämt däckets karaktär. Lågt rullmotstånd och bromsprestanda är varandras motsatser. I sin iver att jaga räckvidd och lägre CO₂-certifiering har BMW offrat en viktig beståndsdel i körsäkerheten. Illa av ett tyskt prestandamärke.

Volvo har också sin egen märkning på däcken (VOL) och även här ser vi att miljötänket väger tungt. Laddbara XC40 bromsar näst sämst i testet med 38,5 meter. Tidigare har vi uppmätt 35,4 med en vanlig XC40.

SPEKULANTER AV laddhybridsuvar har länge tvingats lyfta blicken mot de dyra Volvo Xc60- eller XC90-segmenten. Med ankomsten av denna testkvintett finns det nu fler nåbara alternativ, även om prislapparna fortfarande är höga.

Den totala ägarkostnaden beror på körmönstret. Vår kalkyl baserar sig på den testförbrukning vi uppnådde under 30 mil med fullt batteri. Här kan många sänka milkostnaden med högre andel körning på el.

Förbrukningsbesparingen minskar dock på grund av högre servicekostnader. Både för bränningsmotor och ett avancerat högvoltssystem kräver sin tillsyn. En liten service till Peugeot 3008 Hybrid4 kostar hela 5 700 kr. En stor 7 300 kr. Volvo tar över 9 000 kronor för en 6 000-milservice.

DET BEKOMMER emellertid inte tjänstebilisten som kan se fram emot reducerat förmånsvärde och möjlighet till billiga privatmil.



På sommaren når dessa cirka 4-6 mil på el. På vintern är skillnaderna större. Kia måste starta motorn för att ge värme medan BMW och Peugeot har en mer effektiv luftpumpslösning. Volvo använder extern bränslevärmare och Ford har också elaggregat som stjälar räckvidd.

Som privatperson är det svårt att köra in merkostnaden som laddhybriderna kräver – men inte omöjligt. Jämfört med den Kia XCeed utan laddteknik vi testade i nr 6, 2020 blir milkostnaden likvärdig om du väljer laddhybriden från Kia, kan köra mycket på el och lyckas nå bilens deklarerade förbrukning.

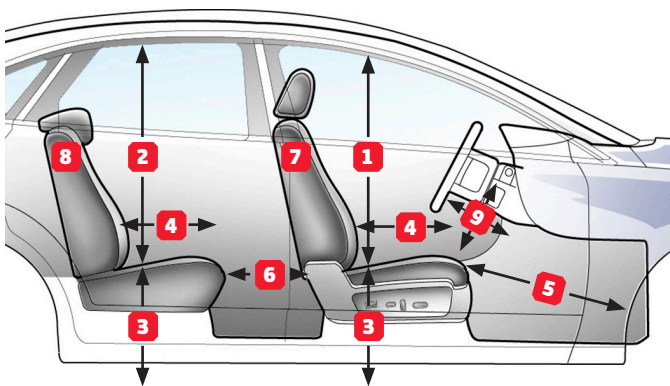
Lägst milkostnad har Kuga och XCeed. Kalkylen gynnas av Kias låga inköpspris, medan Fordägaren drar nytta av snålare motor och humanare servicekostnader. Båda har också generösa nybilsgarantier.

Ford har gjort hybridläxan bäst och tar hem testsegern. Kia får en silvermedalj.

Sist kommer de båda premiumprodukterna. X1 och Xc40 är kompetenta bilar, men tillför inget extra i hybridvärden.

Mellan lyxlirarna och prispressarna placerar sig Peugeot. Dyr i det testade utförandet, men hybridssystemet har också flera förtjänster som talar för det franska alternativet. ☹

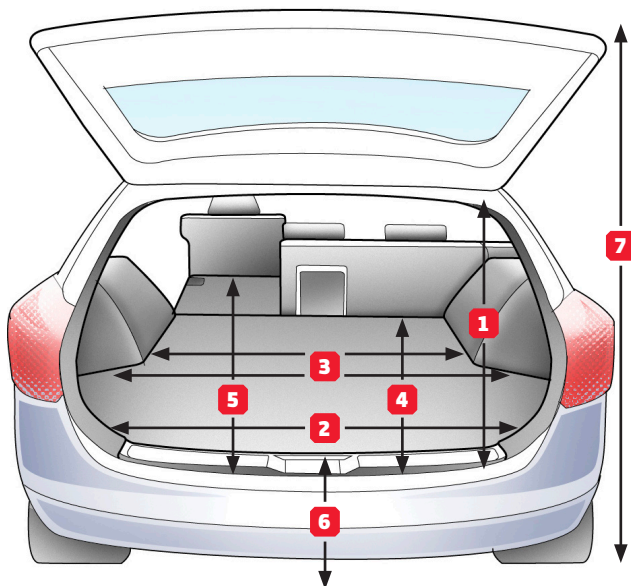
KUPÉMÅTT



Mått, cm	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
1. Takhöjd fram	98–104	92–101	91–98	86–96	91–97
2. Takhöjd bak	98	93	94	99	93
3. Sitt höjd fram/bak	57–63/60	58–65/65	45–51/51	54–64/62	59–66/63
4. Sittdynans längd fr./b.	54–57/45	49/47	51/49	50/46	51–56/46
5. Benutrymme fram	40–62	43–64	41–65	43–65	42–65
6. Benutrymme bak	21–43	22–47	7–32	16–38	17–36
7. Kupébredd fram	144	145	144	146	143
8. Kupébredd bak	143	139	136	142	140
9. Skjutman ratt I/h	65–70/5	67–72/4	64–69/4	64–69/4	63–68/5

KOMMENTAR: Högst sittposition i Ford och Volvo. Lägst i Kia. Volvos glastak stjälar en del takhöjd i en annars rymlig kupé. Skjutbart lärostöd i BMW:s och Volvos sportstolar uppskattas.

LASTMÅTT



Mått, cm	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
1. Höjd i lastöppning	74	84	71	73	73
2. Bredd i lastöppning	104	108	101	105	104
3. Bredd mell./bak. hjulhus	101/133	104/128	101/109	106/118	100/123
4. Lastgolv uppfällt baksäte	87	88	84	90	91
5. Lastgolv nedfällt baksäte	150	165	146	159	154
6. Höjd till lasttröskel	68	72	76	71	76
7. Höjd under baklucka	180	189	184	186	192
Antal läskbackar, upp/nedf. baksäte	14/31	15–17/36	9/27	11/33	11/33
Bagagevolym VDA, liter	450–1470	581–1481	291–1243	520–1482	460–1336

KOMMENTAR: Stora Ford är så klart rymligast. Skjutbart baksäte ger extra flexibilitet. BMW är näst rymligast, Kia lastar minst. Kort lastgolv och slutande taklinje. Laddhybriden har förlorat en del plats mot vanliga XCeed.



Som vanligt är **VOLVO** ensam om praktiska krokar för stolsremmar.



Bara **PEUGEOT** har Isofix-fäste fram som standard.

BARN I BIL

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ja	ja	ja	ja	ja
Barnstolsögler fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej	nej/nej	ja/ja
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	ja	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	ja	nej	ja	ja
Får liggvagn plats, längd/bredd?	ja/ja	ja/ja	nej/ja	ja/ja	ja/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhiss fr/b	ja/ja	ja/ja	ja/nej*	ja/ja	ja/ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	1000/ja	nej/ja	nej/ja	ja/ja	2530/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej	nej	nej
Urkopplingsbar krockkudde	ja	ja	ja	ja	ja
ViB:s barnbetyg	★★★★	★★★	★★	★★★★	★★★★

KOMMENTAR: Kias klämskydd på bakre elhissarna fungerar bara i auto-läge. Kia klarar inte heller att svälja vårt barnvagnchassi på längden. Ford och Kia går ej att få med Isofix-fäste på framstolen. BMW och Volvo har det som tillval, Peugeot erbjuder det som standard. Lutningsbart ryggstöd i BMW och Ford ger mer benutrymme åt bakåtvända barn. Uppskattat!

KROCKTEST

	BMW	Ford	Kia*	Peugeot	Volvo
Vuxenskydd	90 %	92 %	88 %	86 %	97 %
Barnsäkerhet	87 %	86 %	85 %	85 %	87 %
Oskyddade trafikanter	74 %	82 %	68 %	67 %	71 %
Förarstödsystem	77 %	73 %	73 %	58 %	76 %
Pisksnärtskydd	bra/måttligt	bra/bra	bra/tveksamt	bra/bra	bra/bra
Aut. nödbroms (AEB)	std	std	std	std	std
Betyg AEB city/landsväg ej testad	bra/bra	bra/bra	bra/bra	ej testad	bra/ej test
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

KOMMENTAR: BMW, Peugeot och Volvo är testat i en äldre version av EuroNCAP där automatiska nödbromssystem och förarstödsystem ej testades lika ingående som idag. Volvo ger bäst krockskydd för både vuxna och barn. Nackstöden i BMW och Kia ger inte fullgott skydd mot whiplash.

*Betyget för XCeed baserar sig på vanliga Ceed halvkombi.

MÅTT & VIKT

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Längd, cm	445	461	440	445	443
Bredd, cm	182	188	183	184	187
Höjd, cm	158	168	150	162	163
Axelavstånd, cm	267	271	265	268	270
Spårvidd fr/b, cm	156/156	160/159	159/158	160/161	160/163
Markfrigång, cm	14,7	16,0	18,4	21,9	21,1
Tjänstevikt, kg	1897	1891	1671	1937	1914
Maxlast, kg	433	429	359	393	376
Taklast, kg	75	75	80	80	75
Släpvt/B-kort, kg	750	1200	1300	1250	1800

»»

Särtryck ur Vi Bilägare nr 10 2020

MEDIEFUNKTIONER

»Många funktioner är kostsamma tillval.«



BMW

Tillvalsskärmen på 8,8 tum har ett modernt snitt på grafiken.



FORD

Högst stående skärm med god läsbarhet.



KIA

Kias nya skärm på 10,25 tum har krispig upplösning.



PEUGEOT

Klurigast handhavande i Peugeots logiska mediemiljö. Minst skärm.



VOLVO

Samma stående skärm och menysystem som i alla andra Volvobilar.

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Systemets namn	iDrive	SYNC3	I-AVN	NAC	Sensus
Pris	13700	std	std	std	std
Svenskspråkig	ja	ja	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek/scroll	pek	pek/scroll	pek	pek
Skärmstorlek, tum	8,8 (6,5 std)	8,0	10,25	8	9
DAB-radio	std	std	ja	2500 kr	std
Antal bluetooth-enheter samtidigt	1 (2 tillval)	2	2	1	2
Röststyrning	ja	ja	ja	ja	ja
Telefonspeglning	3000 kr	std	std	std	std
Trådlös telefonladdning	3900 kr	std	std	1200 kr	1900 kr
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/ja	ja/ja/nej	ja/ja/ja	ja/ja/ja	ja/ja/nej
Navigatör	13700	std	std	std	std

KOMMENTAR: I de testade utförandena har Ford och Kia alla moderna mediafunktioner man behöver. Övriga kräver en del kryssande i tillbehörslistorna. Väst är BMW som där många funktioner är kostsamma tillval.

SÄKERHETSFUNCTIONER

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Autobroms	ja	ja	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	–	11000	–	ja	5900
Autobroms för fotgängare	8 300	ja	ja	ja	ja
Autobroms för cykel	–	ja	ja	ja	ja
Bältesfäste justerbart höjdl.	–	ja	ja	ja	ja
Döda vinkel-varnare	–	1000	ja	ja	5900
Filhållningssystem	8300	ja	ja	ja	5900
Trötthetsvarnare	–	ja	ja	ja	ja

UTRUSTNING

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Aktiv farthållare	14700	11000(2)	ja	ja(5)	ja
Backningskamera	7900	11000(2)	ja	ja(5)	ja
Dragkrok	7800	6900	ja	7099	11900
Elbaklucka	ja(1)	4900	ja (4)	6900	ja
Eljusterbar förarstol	9100	3500	ja (4)	13900	4900
LED-strålkastare, adaptiva	3290	7000	–	–	–
Läderklädsel	ja(1)	–(3)	–	–	ja
Metalliclack	8100	7900	5500	6900	6900
Panoramaglastak	12000	14800	ja(4)	15900	13900
P-sensorer fr/b	3400/ja(1)	ja/ja	ja(4)/ja	ja/ja	ja/ja
Reservhjul	1500	1000	i.u.	–	1900
Rattvärme	1800	3600	ja	–	ja
Stolsvärme bak	–	3600	ja	–	ja

(1) Ingår i M Sport. (2) Förarassistspaket. (3) Endast till Vignale. (4) Ingår i Advance Plus 2. (5) Ingår i GT. Glöm inte bort att svensktödet – 2 200 till BMW, med elstol i Peugeot.

KOMMENTAR: Kia kommer i princip helt fullutrustad i versionen Advance Plus 2. Enda återstående tillvalet är metallicfärg. BMW är motsatsen. Det mesta kostar extra, inklusive flera viktiga säkerhetsfunktioner. Flera saknas helt. Här märks det att X1 är äldst i gänget. Ford, Peugeot och framförallt Volvo har mycket utrustning i den testade nivån – men det finns alltid mer att kryssa i. En extra ros till Peugeot som har alla säkerhetsfunktioner som standard.

EKONOMI

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Pris testad version, kr	500100	455200	399800	509900	526000
Miljöbonus, kr	30012	37172	32868	38580	24300
Förmånsvärde, kr/år	41725	31911	32323	34348	48958
Värdeminskning, kr/% (1)	215821	198523	174214	216370	213780
Bränslekostnad	5673/	4180/	5076/	3882/	6569/
dekl./test, kr/år	16505	10982	14862	15484	17984
Årskatt, kr/efter tre år	360/360	360/360	360/360	360/360	360/360
Försäkring, kr/år (2)	5712	4056	4643	5551	5039
Servicekostnad, kr (3)	9190	12600	15180	18741	17582
Serviceintervall, mil/år	2500/2	3000/2	1500/1	3000/1	3000/1
Garantier, år (4)	2/12/3/6	5/12/3/8	7/12/3/7	3/12/3/8	2/12/3/8
Miljkostnad, kr (5)	50,46/	44,55/	43,15/	51,55/	54,55/
	45,04	41,15	38,26	45,75	48,73

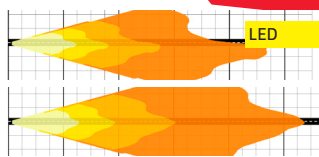
KOMMENTAR: (1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/batteri. (5) Inkl miljöbonus vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. test-/dekl.förbrukning, skatt, service, försäkring samt 10000 kr för löpande underhåll.

RESERVDELAR

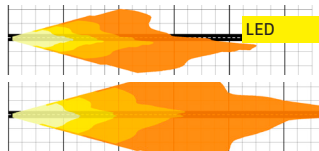
	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Strålkastare, kr	i.u.	11774	14716	17616	i.u.
Bakljus, kr	i.u.	2514	3228	3359	i.u.
Bromsbelägg fram, kr	i.u.	1446	1481	1569	i.u.
Bromsskivor fram, kr	i.u.	2042	2655	3885	i.u.
Fälg, kr	i.u.	2000	2500	3245	i.u.
Komplett koppling, kr	i.u.	aut	aut	aut	i.u.
Avgassystem utan kat., kr	i.u.	9572	14123	7258	i.u.
Katalysator, kr	i.u.	5203	21408	i.u.	i.u.
Arb.kostnad koppling, kr	i.u.	aut	aut	aut	i.u.
Arb.kostnad avgassystem, kr	i.u.	aut	aut	aut	i.u.
Kamremsbyte, kr	i.u.	kedja	kedja	kedja	i.u.
Partikelfilter	i.u.	7 849	i.u.	i.u.	i.u.
Totalt, kr	i.u.	34 551	67 960	36 932	i.u.

LJUSTEST

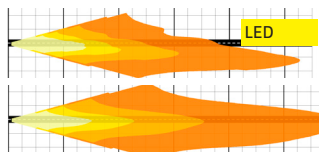
Läs mer på
vibilagare.se



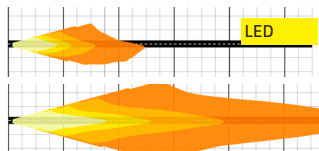
BMW	Halvljus	Helljus
Längd	121	151
Bredd	27	3
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: ja		



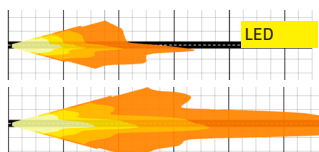
Ford	Halvljus	Helljus
Längd	125	162
Bredd	27	7
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: ja		



Kia	Halvljus	Helljus
Längd	137	177
Bredd	27	15
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: nej		



Peugeot	Halvljus	Helljus
Längd	104	191
Bredd	26	20
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: nej		



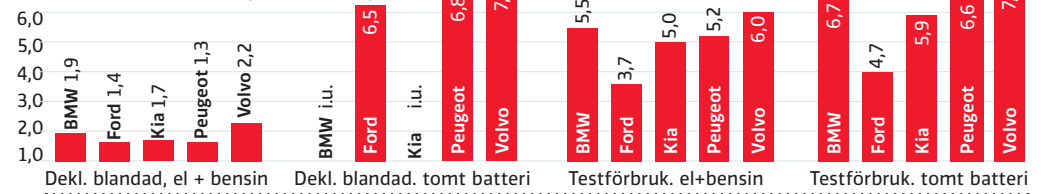
Volvo	Halvljus	Helljus
Längd	104	182
Bredd	25	12
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: ja		

KOMMENTAR: Utmärkt halvljus för BMW och Kia. Helljuset är bäst hos Peugeot. För BMW och Ford gick helljuset högt och lämnade vägbanan efter 150-160 meter. Över vägen når 3 lux ljusstyrka omkring 190 meter för båda.

MEDELVÄRDE	Halvljus	Helljus
Längd, m	99	186
Bredd, m	25	18

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (liter/100 km)



RÄCKVIDD PÅ EL, KM

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Deklarerad, stad/blandad	59/50	70/56	54/42	74/63	53/43
Test, blandad	53,3	67,5	49,4	63,6	46,7

LADDNING

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Batteri, totalt/tillgängligt, kWh	10,0/8,8	14,4/i.u.	i.u./8,9	13,2/i.u.	10,7/8,5
Laddkapacitet, kW	3,7	3,7	3,7	7,4	3,7

KOMMENTAR: Ford Kuga är klart snålast på bensin. Volvo törstigast. Kuga och 3008 visar att de kan ge riktigt bra räckvidd på el. Notera att båda anger över sju mil i långsammare stadskörning. Peugeot klarar trefasladdning 11 kW.

ACCELERATION

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
0–100 km/tim	6,4 s	9,2 s	9,8 s	5,4 s	7,5 s
0–400 m	14,8 s, 144 km/tim	16,8 s, 139 km/tim	17,2 s, 132 km/tim	13,7 s, 163 km/tim	15,4 s, 149 km/tim

SEGDRAGNING 70–110 KM/TIM

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
Kickdown	4,1 s	4,9 s	6,0 s	2,9 s	4,1 s

KOMMENTAR: Stora prestandaskillnader. Peugeot går som en raket, Kia skyndar långsamt. Ford är långsam iväg från stillastående men upplevs kvick på rull då omkörningsprestandan är god.

BROMSAR

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
100–0 km/tim	41,4 m	36,3 m	36,0 m	36,6 m	38,5 m

KOMMENTAR: Nej BMW, över 41 meter duger inte! Här offrar tyskarna vägsäkerheten mot lågt rullmotstånd. Noterbart att BMW och Volvo, som själva bestämmer däckens karaktär, har klart längre stoppsträcka än övriga.

KUPÉBULLER dB(A)

	BMW	Ford	Kia	Peugeot	Volvo
50 km/tim (fin/grov asfalt)	60/69	59/67	62/70	59/67	59/68
70 km/tim	63/72	61/68	63/71	62/70	62/69
90 km/tim	65/74	65/71	66/74	64/71	64/72
110 km/tim	69/76	68/73	69/77	67/73	66/74

KOMMENTAR: Ford överraskar med att vara den tystaste bilen på grov asfalt. I framsätet upplevs dock Volvo som behagligast att lyssna på. Kia lider av högt vägbuller redan från 80 km/h.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

BMW

► Aluminium i huv och delar av chassi, men kaross och hjulupphängning av stålplåt. Dörrar och baklucka har god invändig behandling och skarvarna är utformade för att leda bort fukt.

Undertill finns stora täckskivor som håller smuts borta. Balkar och och hålutrymmen har bra vaxbehandling invändigt. Bra tätad tröskelskarv.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

Ford

► Chassits bärande delar och Kugas huv är av aluminium, bränslerör och övriga karossen är i stålplåt. Trösklar och skärmkanter har skyddsplast utanpå men hörnen på dörrar och baklucka har dålig tätning.

Undertill finns många dåligt tätade skarvar. Vissa är helt otätade, så som den nedåtvända tröskelskarven. Relativt tunn lack, vilket även gäller slitskyddet under bilen.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

Kia

► Kaross i stålplåt med väl tätade hörn och invändig vaxbehandling, dock ej i huv. Underredet har stora plastsköldar och slitskydd på delar som inte täcks.

Invändig vaxbehandling finns i de mest utsatta balkarna, men sparklådans skarv är inte tätad. Under framskärmarna finns fuktsugande ljudisoleringsmaterial.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

Peugeot

► Huv och framskärm av aluminium, baklucka av plast. Dörrarna av stålplåt saknar invändig behandling och har bara en kort linning en dryg decimeter upp på dörrskarven.

Undertill finns stora plastsköldar som skyddar mot smuts men slitskydd saknas på övriga delar. Skarvarna är bara delvis tätade, den stora tröskelskarven likaså. Golvet bak och innerskärmarna är av plast.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

Volvo

► XC40 har huv av aluminium, resten av karossen är stålplåt. Även hjulupphängningarna är helt i stål. Invändig behandling finns i dörrar, men saknas i baklucka.

Bakluckan är bra tätad, medan dörrarna är otätade i hörnen. Även de nedåtvända tröskelskarvarna är otätade och samma sak gäller många skarvar under bilen. Skärmkanterna bak är bra och vax finns i några av balkarna under bilen. En smutssamlare ficka innanför innerskärmen vid bränsle-påfyllningsrörets genomföring är en rostrisk.

Rostskyddsgaranti: 12 år
Betyg: ●●●●●

VI TYCKER



En hybrid som imponerar

1 Det blir en klar seger för **FORD**. Något orättvist, kanske? Visst, Kuga har fördelar av sitt större format med rymlig kupé och störst bagage. Men sanningen är att Ford erbjuder den bästa laddhybriden i gänget. Mest eldrift, snålast bensinsnurra, rymligast kupé och lågt vägbuller på grov asfalt till ett lägre pris än de flesta gör Kuga PHEV till en vinnare. Allt är inte på topp – nykomlingen har sämre körglädje och fjädringskomfort än sin föregångare men den som vill sitta högt och ladda med sladd får klart mest för pengarna i nya Kuga PHEV.



2 Med Xceed erbjuder **KIA** en beskedligt kryddad anrättning. Alldeles lagom för dig som vill ha en laddbil till ett pris näbart för många privatköpare. Den enkla linjen räcker till silverplats. Högt vägljud irriterar dock.



3 Gilla eller ogilla. **PEUGEOTS** udda interiör är en vattendelare. Anhängarna har mycket att glädjas åt i hybridversionen – lång räckvidd på el, möjlighet till trefasladdning och luftvärmepump gör 3008 till en vet-tig laddhybrid med unik karaktär.

MODELLFAKTA

**BMW X1
XDRIVE 25e**

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

MOTOR: Elmotor och tvärställd trecylindrig bensinturbo. Volym 1499 cm³. Borring/slag 82,0/94,6 mm. Kompression 11,0:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Bensin: Effekt 150 hk vid 5000–5500 v/min. Vridmoment 220 Nm vid 1500–3800 v/min. El: effekt 95 hk, vridmoment 165 Nm. Angiven systemeffekt: 220 hk/385 Nm

KRAFTÖVERFÖRING: Fyrhjulsdraft med eldrift på bakaxeln. Sexstegad automatladda.

HJULUPPHÄNGNING: Fram MacPherson fjäderben, bak multilänk.

HJUL: Original 225/55 R 17 på 7,5 tum bred fälg. Testbil 225/45 R 19 på 8 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstäng, elektrisk servo. Vändcirkel 11,4. Rattvarv 2,8.

BROMSAR: Ventilerade skivor fram och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 193 km/t, toppfart på el 135 km/t. Acceleration 0–100 km/t 6,9 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin: 20i 192 hk 370 000 Diesel: 18d 150 hk 338 000. 20d 190 hk 374 000.

**KIA XCEED
PLUG-IN HYBRID**

TILLVERKNINGSLAND: Slovakien.

MOTOR: Elmotor och tvärställd fyrcylindrig bensinmotor. Volym 1580 cm³. Borring/slag 72/97 mm. Kompression 13,0:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Bensin: effekt 105 hk (77,2 kW) vid 5700 v/min. Vridmoment 147 Nm vid 4000 v/min. El: effekt 61 hk (45 kW), vridmoment 170 Nm. Systemeffekt: 141 hk/265 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdraft. Sexstegad dubbelkopplingsladda.

HJULUPPHÄNGNING: Fram MacPherson fjäderben, bak multilänk.

HJUL: 235/45 R 18 på 7,5 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,6 m. Rattvarv 2,4.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Elektrisk P-broms.

PRESTANDA: Toppfart 188 km/t. Toppfart på el: i.u. Acceleration 0–100 km/t 11,0 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin: 1,4T 140 hk 256 200 kr.

**FORD KUGA
PLUG-IN HYBRID**

TILLVERKNINGSLAND: Spanien.

MOTOR: Elmotor och tvärställd fyrcylindrig bensinmotor med Atkinsoncykel. Volym 2488 cm³. Borring/slag 89,0/100,0 mm. Kompression 13,0:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Bensin: effekt 152 hk vid 5500 v/min. Vridmoment 200 Nm vid 4500 v/min. El: 110 hk/i.u. Nm. Angiven systemeffekt: 225 hk.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdraft. Steglös automatladda.

HJULUPPHÄNGNING: Fram MacPherson fjäderben. Multilänk bak.

HJUL: Original 225/60 R 18 på 7,5 tum bred fälg. Testbil 235/55 R 19 på 7,5 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstyrning, elservo. Vändcirkel 11,4 m. Rattvarv 2,4.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 200 km/t. Toppfart på el 135 km/t. Acceleration 0–100 km/t 9,2 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin: 1,5T 150 hk 297 000 kr. Diesel: 2,0 190 hk 363 200 kr.

**PEUGEOT 3008
HYBRID 4 300**

TILLVERKNINGSLAND: Frankrike.

MOTOR: Två elmotor och en tvärställd fyrcylindrig bensinturbo. Volym 1598 cm³. Borring/slag 77,0/85,8 mm. Kompression 10,5:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Bensin: Effekt 200 hk (147 kW) vid 6000 v/min. Vridmoment 300 Nm vid 3000 v/min. El: effekt 2 x 80 hk (2 x 60 kW), vridmoment 160 Nm per elmotor. Angiven systemeffekt: 300 hk/520 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Fyrhjulsdraft med eldrift på bakaxeln. Åttastegad automatladda.

HJULUPPHÄNGNING: Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänkaxel.

HJUL: Original 225/55 R 18 på 7,5 tum bred fälg. Testbil 205/55 R 19 på 7,5 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,7 m. 2,1 rattvarv.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 240 km/t, toppfart på el 135 km/t. Acceleration 0–100 km/t 5,9 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin 1,2T 130 hk 264 900 kr. 1,6T 180 hk 369 900. Diesel: 1,6 130 hk 274 900 kr. 2,0 180 hk 364 900 kr.



4 X1 är rymlig och praktisk för sin klass. **BMW** är som ofta underhållande och kompetent på vägen. Vi gillar X1 som har mycket att erbjuda. Dragvikt och högt vägljud är minusposter. Farligt lång bromssträcka gör att X1 bara blir 4:a.



5 I det här gänget är det **VOLVO** som står för lyxen. XC40 lockar med påkostad storsuv-känsla, men det kommer också till den högsta prislappen. Kortast räckvidd på el och törstigast bensinmotor ger en slutlig femteplats.



VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

TILLVERKNINGSLAND: Belgien.

MOTOR: Elmotor och tvärställd trecylindrig bensinturbo. Volym 1 477 cm³. Borring/slag 82,0/93,2 mm. Kompression 10,5:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Bensin: Effekt 180 hk (132 kW) vid 5800 v/min. Vridmoment 265 Nm vid i.u. v/min. El: effekt 82 hk (60 kW), vridmoment 160 Nm. Angiven systemeffekt: 262 hk.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdriven med eldrift på bakaxeln. Sexstegad automatlåda.

HJULUPPHÄNGNING: Fram MacPherson fjäderben. Bak multilänk.

HJUL: 235/50 R 19 på 7,5 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 11,4 m. Rattvarv 2,6.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 180 km/t. Toppfart på el i.u. Acceleration 0–100 km/t på 7,3 s.

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin: T2 129 hk 282 000 kr, T3 163 hk 315 000 kr, B4 197 hk 365 000 kr, B5 AWD 250 hk 428 000. Diesel D3 150 hk, D4 AWD 190 hk. Laddhybrid T4 Recharge 211 hk 459 900 kr. El: P8 Recharge AWD 408 hk 699 000 kr.

KOMMENTAR: Volvo har tänkt fel. Den lilla trecylindriga motorn hade nog fungerat bättre i platta V60 laddhybrid. I högbyggda XC40 får den kända hårt och förbrukningen blir hög på långfärd. Annars gillar jag XC40 skarpt. Men bästa bilen är X1 vars fina väguppträdande och rymliga inre är tilltalar både lust och förnuft – tyvärr gav den inget extra i laddhybridutförande. Kuga är tvärt om. Bra hybrid, men vad hände med bilen? Hade jag haft tjänstebil skulle 3008 bli mitt val. Lagom i det mesta – förutom galen prestanda och riktigt bra räckvidd på el. En kul och udda skapelse!



Nils Svärd,
testledare.

KOMMENTAR: XC40 blir trevligare ju mer man använder den men jag har svårt att acceptera den småstudsiga gången. Kia Xceed är nära frustrerande lagom. Lagom stor, lagom pigg, lagom modern, "lagom" prissatt och dessutom ganska behaglig för ögat. Ford trummar vidare på det vettiga spåret men precis som Kia så är det bara den rationella delen av hjärnan som gör tumme upp. Den emotionella delen är oberörd. Det är den inte i Peugeot 3008. Trevligt udda förarmiljö som fungerar överraskande bra, behaglig hybriddrift med knuff och fin komfort. Innan beställning skulle jag ta en allvarlig funderar på om inte eljusterbar förarstol med justerbart lärostöd är värd merkostnaden.



Anders Helgesson,
testförare.

