

Provkörning

FERRARI
599 NOVITEC
808 hk glädje



ALLT OM BILEN

Teknikens Värld

DUELLEN
PASSAT CC
möter Mercedes
CLS



Nr 3 | Årg. 62 | 15 jan 2009 | Pris 49,50 kr | Norge 55 nkr | Finland 7,40 euro

4x4 för familjen

TEST

Vilken passar dig bäst?

Konsument

**SVERIGES
BILLIGASTE
BILAR!**

Suzuki SX4

Nissan Qashqai

Skoda Octavia

VW Golf

Subaru Impreza

TEST
Teknikens Värld

Vi har också kört

Renault Mégane Coupé
Jeep Grand Cherokee
Mitsubishi Colt
och elbilen
Mini E

STJERNA PÅ F1

Vi provkör Renaults Formel 1-bil!





4x4 Fina för familjen



Vintertid i Sverige brukar innebära svåra körförhållanden med halt underlag, mörker och kyla. Trots klimathot och ökad medeltemperatur ligger snön vit i Sverige, särskilt norr om Gävle. Vi tar ut de billigaste dugliga familjebilarna med fyrhjulsdraft och utser givetvis en vinnare.

Text Hans Hedberg, Teknikens Världs testlag

Foto Patrik Lindgren

En snabbtitt på 4x4-marknaden ger ett tiotal modeller att välja mellan. Priserna börjar på 109 000 kronor (Lada Niva).

Fyrhjulsdraft förknippas ofta med högbyggen som suvar eller stadsjeepar. Trendbilar som just i år känns som allt annat än i takt med tiden har sina fördelar vid körning på oplogad väg.

Nissan Qashqai 4x4 är den enda i gänget som aspirerar på crossover-titeln. Bilen finns med 2,0-liters bensin- eller dieselmotor, dCi-maskinen är plockad från koncernkollegan Renault. Merpriset på 26 000 kronor innebär mer kraft, bättre bränsleekonomi och lägre utsläpp.

Skoda Octavia Combi 4x4 är ett ordinarie lågbygge. Baserad på teknik gemensam med Volkswagen är tjecken en vinnarfavorit, särskilt med billigaste

alternativet 1,8 TSI på 160 pigga turbohästkrafter.

Subaru har trots just avslutad rallysatsning mycket kött på benen när det kommer till fyrhjulsdraft. Den billigaste är 1.5R, men de flesta beställer den starkare, den testade 2.0R. Till våren kommer dieseln 2.0D – ett starkt kort i leken.

Är inte kravet stora inner- och bagageutrymmen finns Suzuki SX4 4Grip, en stor småbil på halvhöga styltor. Med rejäl 1,9 DDiS-diesel på 120 hästkrafter och lätt vikt är den rejält körglad, nästan som en GTI-bil.

Volkswagen Golf har just kommit i ny skepnad, den sjätte i ordningen. Men ska du komma billigast undan med 4Motion-draft är det kombi Variant – ännu ej ansiktslyft – med TDI 105-diesel som står till buds.



"Nissan är rask över isen – så länge du kör rakt fram."

ROND 1 KRAFTÖVERFÖRING OCH FART

En brokig skara vagnar är framvaskade för att vi ska kunna utse smartaste och billigaste fyrhjulsdriften för dig och familjen, men så blir det när plånboken styr. Och det gör den ju allt oftare.

Volkswagen Golf Variant TDI 105 4Motion är gängets snigel ifråga om blixtrande accelerationer och fartupplevelser.

Den 1,9 liter stora oljebrännaren har det skrivits spaltmil om, motorn har hängt med i cirka 15 år – något som märks när vi jämför med dieselmaskinerna hos Nissan och Suzuki. Tiden för 0–100 km/h är inget Golf TDI 105-ägaren skryter om på släktmiddagen. Nära 14 sekunder enligt våra mätningar är se-gare än gammal julkola.

Däremot är den sexväxlade lådan fin och Haldexdrivningen snabb nog, även runt Kall Auto Lodges landisbana Molanda i norra Jämtland. Vi plockade med oss Porsche Carrera Cup-föraren Edward

Sandström för att undersöka bilarnas prestanda på isbana. Läs hans noteringar på sidan 40.

När en av snörök helvit lastbil ska köras om krävs lång accelerationssträcka för VW Golf V Variant TDI 105 4Motion, max acceleration 70–130 km/h tar mastiga 18,5 sekunder. Runt hörnet väntar halvkombin VW Golf TDI 140 4Motion. Beställ hellre denna om du har brått.

Nissan Qashqai 2,0 dCi 4x4 har sexväxlade manuell låda som standard. Funktionen är betydligt trevligare i den än i den automatväxlade som är alldeles för långsam i reaktionerna. Relativt hög effekt, 150 hästkrafter, gör att Nissan är rask över isen – så länge du kör rakt fram. Mer om vägegenskaperna längre fram.

I VÅRT TESTLABB mäter vi upp exakt 148 hk, men fartupplevelsen uteblir ändå, mycket på grund av automatlådan. Acce-

Edward Sandström om Nissan

En rymlig vagn att åka och handla med, inte mycket mer. Saknar riktig känsla. Inte så tuff och rå som reklamkampanjen utlovade. Alldeles för plastig och torftig. Men jag tror på bra tillförlitlighet och ett enkelt biläggande i detta fall.



leration 0–100 km/h avverkas på dugliga 10,4 sekunder och omkörningen går på 12,2 sekunder. Fyrhjulsdriften påminner om Haldextekniken, men hos Nissan går det att koppla ur till ren framhjulsdrift, köra i auto-läge eller låsa fyrhjulsdriften mellan fram- och bakaxel.

Trots sämre tid 0–100 km/h, 10,7 sekunder, uppfattas Suzuki SX4 4Grip 1,9 DDiS som ett skållat skogstroll på vägen. Omkörningen tar 13,3 sekunder men tack vare lättskött sexväxlade manuell låda är kontrollkänslan hela tiden närvarande.

Motorn har anor från Fiat och delar teknik med bland annat Saabs 1,9-litersdiesel TiD 120. En knapptryckning reglerar framdrivningen. Liksom hos Nissan är lägena 2WD, Auto och 4WD Lock.

Det sista läget läser drivningen i 50/50-förhållande i farter upp till 60 km/h, sedan övergår drivningen till Auto. På vinterväg kör vi i

Den sexväxlade
automaten gör
visserligen
körningen bekväm,
men lådan känns
seg och gammal-
modig.

Den extra mark-
frigången och
plastskoningarna
runt hjulhusen ger
Qashqai ett lite
biffigare
crossover-
utseende.



TEST

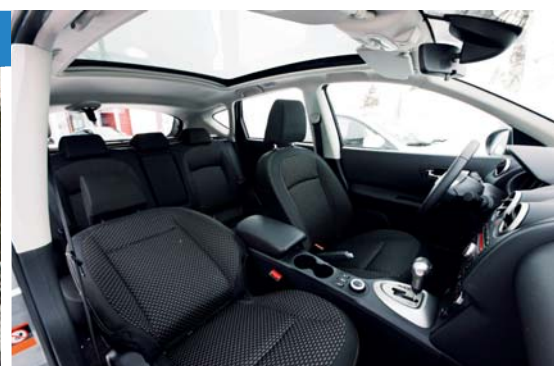
Lite småplottrig interiör, men det mesta funkar tillfredsställande. Färddatorn (mellan hastighetsmätaren och varvräknaren) kunde dock ha varit tydligare. Med knapparna i ratten sköts bl a farthållaren.

fyrhjulsdrevet autoläge. DDiS-motorns kraftiga vridmoment, 280 Newtonmeter vid 2 000 varv, gör framvagnen känslig och framhjulen vill gärna spinna. Bättre då med trygg överfart när man korsar moddsträngar och kör på skrovlig isbark.

SIST UT OCH snabbast i fartronden är Subaru och Skoda, båda utrustade med bensinmotorer, dock av helt olika karaktär. Boxermaskin hos Impreza, så klart. Den 2,0 liter stora pannkaksmotorn kräver ordentlig med varv för ge sig till känna. Det är sportigt på ett lite gammalmodigt vis.

Octavia förlitar sig på turboteknik i 1,8 TSI som är betydligt mer effektiv trots ett moderat effektovertag. I testlabbet mäter vi upp 142,1 hästkrafter (150 enligt Subaru) för 2.0R-motorn och 155 hk (160 enligt Skoda) jämt för 1,8 TSI-turbon. Skoda vinner omkörningen med 9,9 sekunder mot 11,5.

Även acceleration 0–100 km/h tas hem av Skoda. Siffrorna är 8,9 sekunder för Octavia mot 10,2 sekunder för Impreza. Skillnaden i verkligheten är oftast ännu större eftersom Skodaföraren slipper växla ner tack vare ett bättre bottendrag. Skoda vinner enkelt och rättvist före tvåan Subaru.



Rejält panoramatak ger fin rymdkänsla, men ett eventuellt stenskött räknas av försäkringsbolagen som plåtskada – dyrt.



Qashqai 4x4 klarar lätt terräng. Att hitta balanspunkten på vippbrädan är trixigt, särskilt som den är såphal av is och snö.

TEST



Octavia 4x4 kommer nysminkad till testet och bjuder som brukligt på en funktionell interiör. Skillnaden mot föregångaren är ny ratt (från Superb), ny klimat-anläggning och, i testbilens fall, en ny navigator/radio med pekskärm.



Tidigare har vi klagat på otydlig instrumentering men den har med faceliften justerats till det bättre.



Edward har här lockat ut Octavia i en yster sladd, men varför ser han så bister ut?

Läder/alcantara-klädsel är prissvärt tillval för 5 700 kronor, men det kräver att du har valt Elegance-utförande. Baksätet är rymligt, men dynan är hård. För hård enligt vissa.



Haldex av generation två är fortfarande en bra drivlösning. Octavia går för-troendeingivande stadigt på jämt-ländska vinter-vägar. Avspänd.

ROND 2 VÄGHÅLLNING OCH KÖRGLÄDJE

Vi styr nordväst vid Svenstavik och kör härliga väg 321 söder om Storsjön. Kylan är måttlig, minus fem, men snöroken är ett gissel. Det gäller att hålla ordentliga avstånd. Bakdelarna yr igen på nolltid och vi förbannar alla som har glömt att slå på dimbakklyset.

Vi har nämnt en del om framdrivningssystemen och klart är att Subarus permanenta system Symmetrical AWD tilltalar den körglade. Bakom Imprezaratten infinner sig ett förarlugn både när det gäller att köra snabbt på snöbana och att komma loss från den igenplogade parkeringsfickan när Stockholm hamnar i det kvällstidningarna kallar snökaos. I älgtestet på snö hanterar Edward Sandström bilen balanserat utan vare sig kast eller tendenser till understyrning.

Den riviga bensinturbomotorn hos Skoda Octavia gör sitt för underhållningsvärdet. 4x4-modellen av folkhems-

Skoda finns även med samma trista TDI 105 som VW Golf Variant, men också med den betydligt piggare TID 140. Skoda har alltså fler motoralternativ än koncernledande Volkswagen.

Octavias styrning är tillräckligt rapp och kommunikativ. Men så stabil och lugn som Subaru Impreza är inte Skoda.

"SOM EN MOGEN Peugeot 205 GTI!" står det i ett testprotokoll. Uttalandet gäller testets busfrö Suzuki SX4. Kort hjulbas, stark motor med bra driv och grepp. Tyvärr upplevs styrningen som den flyter för lätt, vilket hämmar leklusten en del. Bra däckval (Michelin X-Ice North) av importören Suzuki Sverige – alla testbilarna rullar på dubbdäck – gör att SX4 med 4Grip-fyrhjulsdrift även är stabil på landsväg.

Näst minst kul anser testlaget att VW Golf Variant 4Motion är, även om Edward Sandström anser

Göran Segerlund om Skoda

Interiören faller mig i smaken, stolarna är perfekta. Pigg och trevlig motor, hyfsad bränsleförbrukning. Lite för trångt baksäte för tre vuxna längre sträckor. En prisvärd vagn.



motsatsen. Säkerhets- och trygghets-känslan är minst lika god som i Subaru och Skoda, men TDI 105-maskinen pulveriserar återigen glädjen och skärpan i körningen.

PÅ MOLANDA-BANAN känns den långa Golfen sävlig och långsam, trots att effekt spelar betydligt mindre roll när underlaget är så pass halt. Haldexdrivningen knuffar ut kraften till rätt hjul korrekt, men det stora överhänget bak gör färdens slängig. I älgtestet sladdar VW Golf mer än Impreza och Octavia.

Minst kul är Nissan Qashqai, särskilt med dåliga vinterdäck (Bridgestone) och den trista automatlådan. Lägg därtill en simmig styrkänsla som verkar komma från tidiga Renault-chassin så har vi bilen med minst körglädje bakom ratten.

Subaru plockar relativt lätt hem körglädjesronden strax före Skoda.

"Vart tog förnuftiga Skoda vägen?"





"Bakom Impreza-ratten infinner sig ett förarlugn."



Fem fyrsprättare på Molanda-banans krön. Banan är en lekplats av rang. 1,5 km asfalterad bana med breda avåkningszoner. Det värsta som kan hända är att man kör fast.

ROND 3 KOMFORT OCH UTRYMMEN

Olika storlekar och byggstil hos testbilar ändrar testförutsättningarna något. Självklart lider Suzuki SX4 av att vara minst i gänget. Kort axelavstånd, lite isolering och minst bagageutrymme gör att småbils känslan är nära.

Fjädringen känns väl kalibrerad och höjer komforten ett snäpp. Stolarna fram rymmer vuxna, baksätet likaså, men bagaget får skickas före med tåg på fjällsemestern. En testlagsmedlem tyckte att SX4 skulle passa utmärkt för tre ungdomar med snowboardutrustning, någon annan ansåg att bilen var en "perfekt rullator för fyra pensionärer på svamputflykt". Suzuki verkar ha prickat in en bred målgrupp!

Sportutförande av Subaru Impreza 2,0R ger stolar av sorten hata eller älska. Vissa testförare gillade sitsen, andra satt direkt dåligt. Sportpaketet kostar 20 000

Ruben Börjesson om Subaru

Impreza är snygg. Boxermotorn känns svag på låga varv, men är okej om man varvar ordentligt. Bränslesnål är den inte. Riktig fyrhjulsdraft med en mellandifferentiell som portionerar ut kraften. Lite plastig invändigt. Hög lågväxel är onödigt.



kronor och är mest kosmetika. Du vinner ingenting på det – förutom viss respekt hos folk med bakåtvänd keps.

UTRYMMESMÄSSIGT ÄR Impreza medelgod, men vi saknar en vanlig kombikaross. Det ihop med kommande dieselmotorn 2,0D hade kanske gjort Impreza till en oslagbar vintervinnare i Sverige?

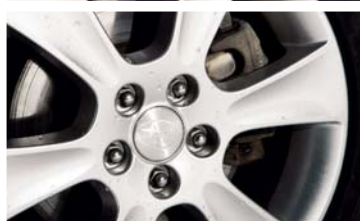
Koncernkusinerna Octavia och Golf delar plattform med Volkswagen, internkod P35. Skoda har just genomgått en ansiktslyftning som gör att den plockar några få extra komfortpoäng inom familjen. Bättre isolering och uppdaterat chassi avgör saken, särskilt som TDI 105-motorn knattrar på gammalt dieselmåner. Golfkombi Variant får samma utseendemässiga och tekniska facelift som halvkombi fick i höstas under 2009, då kan positionerna ändras.

Prylfacket på stolarnas yttersi-

TEST

Interiören påminner en hel del om den vi ser i Forester. Reglagen i ratten sköter stereo och fart-hållare. Notera startknappen till vänster om ratten.

Impreza lockar med former från rallyskogarna, men bilen går påfallande lungt och behagligt även på rak väg.



Men vad nu?! I testfakta står det ju att bilen inte har navigator! Tyvärr stämmer det, Subaru importerar inte längre bilar med navigator.

16-tumsfälgar är standard, men testbilen hade stiligare 17-tummare.



Edward Sandström -Dä ä bar' å åk!

Porsche Carrera Cup-föraren kollar bilarnas prestanda på is.



SUBARU IMPREZA 2,0R

Däck: Nokian Hakkapelitta 5.

Handlingbana: Den bil som ger mest till föraren. Snabba reaktioner i styrningen och bra balans i fyrhjulsdriften. Känns väldigt 50/50 i drivningen. Efter Suzuki den bil som känns lättast när det gäller vikt.

Älgtest: Inga sega lastväxlingar i älgtestet utan en bil som går fortare ju mer kunskap som finns bakom ratten. Balanserad och trygg! Hastighet: 56 km/h.



SKODA OCTAVIA 1,8 TSI 4X4

Däck: Gislaved Nordfrost.

Handlingbana: Känns som Golf, fast ett snäpp bättre. Min favoritbil om man räknar in alla egenskaper. Rolig att köra eftersom motorn arbetar bra. Fyrhjulsdriften och balansen är mycket bra, dock upplever jag en seghet precis som med VW Variant.

Älgtest: Chassit känns spänstigt, men med seg lastväxling. Överstyrningen ger rejäla sladdar. Funkar bättre om man vrider rejält på ratten för att skapa understyrning. Mindre instyrning innebär mycket överstyrning. Hastighet: 56 km/h.



VW GOLF VARIANT 1,9 TDI 4MOTION

Däck: Continental Winter Contact.

Handlingbana: VW har bra fyrhjulsdraft, den funkar i alla lägen och är rolig att leka med. Inte samma precisa 50/50-känsla som Subaru. Chassit är mjukt och bilen känns tung och seg i sidoaccelerationer (lastväxling i sidled). På handlingbanan känns det som jag får vänta ut bilen hela tiden innan jag griper in som förare.

Älgtest: Alldeles för mycket vikt och sega förflyttningar i sidled. Gör att du måste vänta ut bilen i stället för att ratta på det hala underlaget. Hastighet: 55 km/h.



SUZUKI SX4 1,9 DDIS

Däck: Michelin X-Ice.

Handlingbana: Lätt som en plätt, och direkt, tack vare den korta hjulbasen. Dock tycker jag inte om "vattenhjulsstyrningen", obehaglig när farten ökar på rattandet. Snabb är den, mest på grund av att det inte sladdar för mycket. Svår att leka med när fyrhjulsdraften försvinner abrupt och förvandlas till framhjulsdraft. Bra bromskänsla.

Älgtest: Klarar sig bra eftersom vikten och rapheten i chassit stämmer bra för underlaget. Styrningen är annars för snabb och okänslig för undanmanöver. Hastighet: 55 km/h.



NISSAN QASHQAI 2,0 DCI 4X4

Däck: Bridgestone Noranza 2.

Handlingbana: Vad ska man säga? Däcken förstör alla intryck och förstärker plastkänslan i ratten rejält. När det är som att köra bil på blankis går det knappt att utvärdera. Tråkig känsla är det i alla fall. Hatar Bridgestone på snö och is.

Älgtest: Mjukt chassi, vag styrkänsla och värdelöst vinterdäcksväl gör att Qashqai plöjer rakt fram utan att ta styrning. Hastighet: 52 km/h.



Tänt var det här!

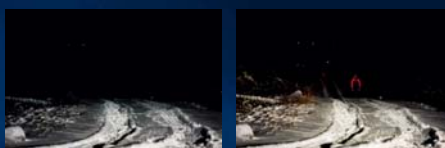
Viltolyckor är vanligast i vinter-Sverige. Med hjälp av bra ljus kan du undvika att köra på våra fyrfota vänner.

A och O vid vinterkörning är hur ljus- och värmesystemen fungerar. Ett svagt halv- och helljus kan avgöra om du hinner se den utspringande älgen eller renfloeken. Testmomentet kompletterades med att vi placerade två personer på en mörk skogsväg och analyserade hur ljuset bryter genom mörkret. Ett tips till samtliga bilister: se till att ha med ett par extra reflexer i bilen! Det kan rädda ditt liv om du blir tvungen att stanna till vid väggkanten.

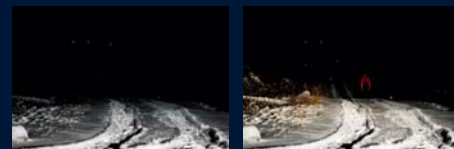
Värmesystemen skiljer sig åt även i moderna bilar men skillnaderna mellan bensin- och dieselmotor är inte så stora som förr. Vi mäter hur snabbt stolsvärmen jobbar och anger detta i minuter. När 20 grader har uppnåtts i huvudhöjd i framsätet avbryts körningen och vi läser av fyra nya mätpunkter: golv fram/bak samt säte fram/bak. Snabbast stolsvärme har Octavia och Golf. Qashqai hade problem med värmepaketet vilket föranledde oss att göra om testet med ytterligare en Nissan-individ. Dock var det betydligt varmare vid detta måttillfälle.



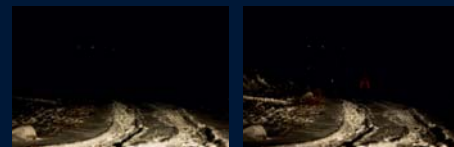
NISSAN Helljuset sträcker sig tillräckligt långt, man anar den bortre personen med reflex som står på 150 meters avstånd. Relativt ymningt ljusflöde – bra i vinterkörning.



SKODA OCTAVIA Bra ljus, som tar sig igenom decembermörker. Typiskt "Auto-bahn-ljus" med smal ljuskägla. Vi önskar oss en bättre bredd för svenska viltförhållanden.



SUBARU Halvljuset har okej bredd men når inte tillräckligt långt för att få toppbetyg. Däremot lyser helljuset som vi önskar – tillräckligt långt och utan markant skillnad ljus/mörker.



SUZUKI Svagast ljus av de testade bilarna. Gammaldags gulaktigt sken. Den främre personen syns knappt i halvljusskenet, den bakre syns inte alls.



VOLKSWAGEN GOLF Liknande ljusbild och -styrka som hos Octavia. Vi besväras av en stark kontrast mellan ljus och mörker på halvljus, men heljuset sträcker sig långt.



Värme i vinternatten

KUPEVÄRMETEST	NISSAN	NISSAN II	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Uppvärmningstid stolsvärme	3,1 min	1,5 min	1,52 min	2,31 min	2,42 min	1,58 min
20 grader huvud fram	15,4 gr*	8,06 min	9,26 min	7,1 min	10,27 min	8,4 min
Golvvärme	15,3°	21,5°	16,4°	21,1°	5,9°	22,2°
Säte	15,0°	15,9°	11,3°	13,1°	15,3°	12,4°
Golvbak	8,7°	15,5°	13,9°	14,3°	6,7°	18,4°
Säte bak	9,7°	14,7°	9,4°	7,0°	9,4°	12,4°
Huvud bak	9,2°	20°	21,5°	16,3°	21,5°	11,4°

*Testet avbröts efter 17 minuter. Vi tog ut en ny bil för test några dagar senare och mätte om den. Se Nissan II.



Resten av testlaget slumrar, men Hans och Ruben är uppe i ottan och kör värmetest med bilar som stått ute över natten.

TEST



Sex växlar framåt är dieselversionen ensam om, bensin-SX4 får nöja sig med fem. Go låda!



Stolsvärme på eller av. Fyrhjul-sinkopplingen och ESP. Det senare går att koppla ur men knappen måste tryckas in länge.



Lättskött radio, men utan möjlighet att koppla in iPod/Mp3-spelare.



Tjoo vad det går! SX4 är lättsladdad och åttaventilaren är råstark. 280 Nm är mycket i en så liten bil som SX4.



Som på övriga testbilar (exklusive Octavia) är 16-tumsfälgar standard.





"Som en mogen Peugeot 205 GTI!"

der stjäla viktiga centimeter och gör stolarna i Skoda för smala. Störväxta personer irriteras över det snäva formatet och väljer direkt den breda VW-stolen.

STORA, HÖGA QASHQAI finns även i ett förlängt utförande som kallas "+2" för den som önskar mer plats för bagage och just två (småväxta) personer. Merpriset för långversionen är 19 000 kronor och behövs för att matcha bagageutrymmena hos Octavia och Golf i kombiutförande som faktiskt rymmer en familjesemesterpackning. Det gör inte vanliga Qashqai. Däremot finns gott om plats i fram- och baksäte och den mjuka fjädringen gör att karossen gungar fram när vi plöjer väg 336 norrut genom Jämtland. Tyvärr bullrar 2,0 dCi-motorn för mycket för att kunna ta hem ronden.

Octavia Combi 4x4 vinner ronden strax före VW Golf Variant.

Bengt Låstbom om Suzuki

Suzukin är roligast att köra av testbilarna. Inte bekvämast, ingen laståsna. Men direkt styrning, pigg motor, väggkänsla och kantig design gör att man tänker på en US Army Jeep. En ungdomsbil perfekt för skid- eller fjällresan.



ROND 4 DETALJKVALITET OCH KÄNSLA

Mellan varven kliver vi ur och inspekterar vagnarna, byter åsikter och plitar testprotokollen fulla av idéer och anteckningar. Samtliga i testlaget bländas av lyxen hos Skoda Octavia, särskilt i det testade Elegance-utförandet. Den bjuder på fina materialval, blänkande plastkromdetaljer och läderklädsel. Vart tog förnuftiga Skoda vägen? Helt klart är att Skoda-försäljarsnacket om att "vi säljer inte på priset, utan på prisvärdheten" stämmer.

En kortare tur i en Octavia i det enklaste Ambiente-utförandet visar att kvalitetskänslan är densamma – hög och imponerande i förhållande till priset.

Inredningsdesignen i Qashqai är en blandning mellan sport, lyx och vardag. Detaljer från 350Z, Murano och Micra verkar ha blandats vilt. Testlaget är inte enigt om resultatet, vissa tycker om den mo-

derna folkhemsstilen, andra avfärdar den som "plastig och opersonlig".

I kontrast till detta står VW Golf Variant. Närmare Wasa Husmans knäckebröd kommer man inte bilmässigt. Så gediget rättfram i detaljer och utförande som VW Golf generation fem är, är svårt att nå. Den blästickiga instrumentbelysningen försvinner snart till förmån för klarare, vitt sken när det är dags för uppgradering till generation sex, det tackar vi för.

Suzuki SX4 får minus för hög sittposition, kvaliteten på reglagen, A-stolparna som skymmer sikten, inredningen och pappstolarna.

DET MÄRKS ATT Suzuki är testets billigaste bil. Nedslagen gäller främst vissa detaljlösningar. Hur någon kunde godkänna de tre plåtskruvorna som fäster det bakre underkörningsskyddet i silverplast är en gåta. Även i fallet SX4 delas testgänget upp i två grupper. Den reko och ärliga SX4-uppsynen faller



"Närmare Wasa Husmans knäckebröd kommer man inte."

vissa av oss på läppen, bilen andas den där typiska japankänslan av oövervinnlig i långa loppen.

Subaru Impreza får plus för bra körställning, rätt höjd på stolen och bra vinkel på sittdynan och växellådan, som har en skön känsla. Minus för vägljud, sparsmakad inredning, svag, röd diffus instrumentbelysning och navigation. Kvalitetsintrycket överlag är inte i klass med Skoda, i stället har bilen dalar och toppar. Subaru fortsätter att vara en bil att hata eller älska. Helt klart det mest personliga 4x4-valet.

Skoda vinner ronden.

ROND 5 EKONOMI OCH SÄKERHET

Fyrhjulsdrift ger förhöjd trafiksäkerhet genom stabilare köregenskaper, så länge man inte utmanar gränserna och utnyttjar det bättre greppet för att öka farten.

Säkerhetsmässigt upplevs Subaru Impreza 2.0R som mycket

Jonas Borglund om VW

Känns undermotoriserad jämfört med testets övriga vagnar. Men 105 dieselhästar räcker faktiskt, utom vid avancerade omkörningar. Dessutom går den snällt om man kör den snällt. Trygg, tyst, bekväm och rymlig. Men rolig? Nej, inte det minsta.



godmodig, tätt följd av Skoda Octavia 4x4 och Golf Variant 4Motion. Subaru och Skoda klarar älgtestet på snö/is allra bäst. VW reagerar långsamt och när sladden kommer är den besvärligare att handskas med. Nissan Qashqai 4x4 med Bridgestonedäck tar styrning dåligt. Den plogar sig fram genom konbanan där de övriga styr in korrekt. Upptäandet är oacceptabelt. När vi testade framhjulsdrivna Qashqai 1,5 dCi i nr 24/07 förvånades vi över det mjuka chassit. Bilen klarade då älgtestet i 66 km/h med ett hårt arbetande ESP-system. På blankis kräver Qashqai betydligt bättre däck för att nå upp till medelgott betyg.

Suzuki SX4 är liten och lätthanterlig genom konbanan men styrningen tappar ibland kontakten med underlaget.

EuroNCAP har kraschtestat alla testade bilar utom Subaru. Nissan och VW har fem krockstjärnor men Golf har något bättre

påkörningsskydd för fotgängare. Skoda och Suzuki har endast fyra stjärnor i betyg. Octavias front är mest aggressiv mot gående, illa.

PRISMÄSSIGT LANDAR Skoda väl i kostnads-kalkylen. Lockpriset för 1,8 TSI Ambiente är 213 900 kronor. Billigast är Suzuki SX4 1,9 DDiS 4Grip (4x4-modellen finns endast i Exclusive-utförande) för 199 900 kronor. 1,6-litersbensinaren på 107 hk är 33 000 kronor billigare.

VW Golf Variant 4Motion TDI 105 kostar 218 900 kronor, liksom Octavia med samma motor. Femdörrars Golf med nya looken, TDI 140 och fyrhjulsdrift kostar 244 900 kronor. Modellen går än så länge inte att kombinera med DSG-växellådstekniken.

Nissan Qashqai finns i fyra utrustningsversioner, bensin eller diesel, manuell och automat samt i det förlängda "+2"-utförandet. Mångfalden är stor, men Nissan vet att ta betalt. 2,0-litersbensinaren Visia kostar 207 000 kronor.



TEST

Golf Variant får tills vidare behålla interiören från Golf V. Instrumenteringen är saklig och lättbegriplig, notera att navigatören i allt väsentligt är identisk med den i Skoda. 105-hästarmotorn är inget under av smidighet men den går att köra ganska snålt, 0,6 l/mil enligt EU-cykeln.

Den testade bilen, 2,0 dCi Tekna med automatlåda, kostar 281 000 kronor. Enligt Kvarndammens bilauktioners beräkningar håller dock Qashqai sitt andrahandsvärde bättre än medelbilen, vilket höjer ekonomibetyget.

Subaru finns med tre motoralternativ, 1,5R, 2,0R och 2,5 WRX STi. Den förstnämnda kostar 185 900 kronor och 2,0R kostar 209 900 kronor. Sportutförande höjer priset med 20 000 kronor. Gratis service upp till 4 500 mil.

Körkostnaderna varierar från 34,16 kr/mil för Subaru Impreza till 40,37 kr/mil för Nissan Qashqai 4x4.

Volkswagen tar hem trygghetsmat-chen före Subaru.

VINNAREN

Ganska snabbt visar det sig att **Skoda Octavia Combi 4x4 1,8 TSI** briljerar. Den tar hem denna vinterkamp relativt enkelt. Enda smolket i glädjebågaren är ekonomin. Här får förnuftiga Skoda förvånande nog se sig slagen av Suzuki, Subaru och Volkswagen.

Andraplatsen kniper **Subaru Impreza 2.0R**. Styrkan ligger främst inom körområdet. Härlig balans och dynamik är Subarus grenar.

Suzuki SX4 och VW Golf placerar sig under toppfältet. Båda vagnarna riktar in sig på speciella målgrupper. Att **VW Variant 4Motion** är en riktig Norrlandslåde för långa distanser är ställt utom

alla tvivel. Har du långt till jobbet, kanske 15–20 mil, och bor på landet är Golfen din bil. Eller Skoda med samma motor.

Suzuki SX4 är småbilen som är en suv som är en allt-i-allo-bil som passar den som söker en chosfri bil med enkelt handhavande. Men vill du komma ännu billigare undan ska du satsa på bensinaren.

Populära **Nissan Qashqai 4x4** visar sig inte ha några speciella toppar, däremot har den en rejäl sänka ifråga om köregenskaper. Uppförandet på snö är tveksamt för en modern familjebil anno 2009.



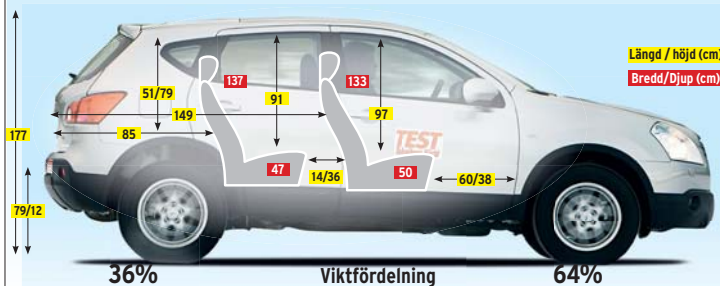
Ruben står och såsar. Är tanken tom står det 55 liter på räkneverket innan pumpen slår ifrån. Enligt EU-cykeln innebär det en räckvidd på styvt 90 mil.

I 4Motion-utförande får 105-hästardieseln jobba med en trivsam sexväxlad låda.

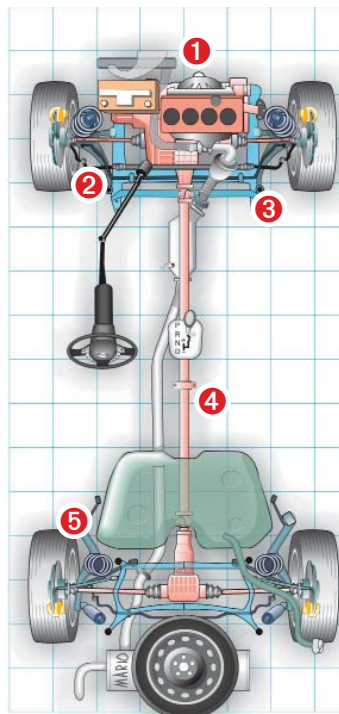
TEKNISKA DATA

NISSAN QASHQAI 2,0 dCi

► PRIS 233 000 kr. ÖVRIGA VERSIONER 2,0 16v 207 000 kr.



► Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd 263, längd 432, bredd 177, höjd 161, spårvidd fram/bak 154/155. Tjänstevikt 1674. Verklig vikt 1700. Maxlast 415. Taklast 75. Släpvt 1400 (B-kort 1400). Tanken rymmer 65 liter.



MOTOR

Diesel. Tvärmonterad 4-cyl radmotor med två överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,7:1. Borrning/slag 84,0/90,0 mm, volym 1994 cm³. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment 320 Nm vid 2 000 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell växellåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 070 r/min. Testbil med automatlåda.

FJÄDRING OCH HJULSTÅLL

Skruvfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänkar, bak multilänkaksel.

STYRNING

Kuggstäng, servo. 3,3 rattvarv, vändcirkel 10,6 m.

BROMSAR

Skivbromsar fram (ventilerade) och bak. ABS, antisladdsystem.

HJUL

Följbredd 6,0 tum, däck 215/65 R16.

► KOMMENTAR 1 Motor från Renault 2 Böjda styrstag dämpar stötar i ratten vid terrängkörning, ovanligt med tanke på biltypen 3 Hjulpram med ett extra tvärstag i bakkant för extra stadga 4 Fyrhjulsdraft från Nissan X-trail 5 Stötdämpare och fjäder separerade, stötdämparna inåtlutade.

STANDARDUTRUSTNING (●) OCH FABRIKSMONTERADE TILLVAL (kr)

Antisladd/antispinnssystem	●/●
Automatlåda/antal växlar	15 000/6
Centrallås/nyckellöst	●/I Tekna
Dragkrok/nivåreglering	Monteras av ÄF/-
Däcktrycksensor	-
Elfönsterhissar fram/bak	●/●
Elmanövrerade stolar	-
Elvärmt baksäte	-
Farthållare/adaptiv	-*/-
Färddator	●
Genomlastningslucka	-
Luftkonditionering/klimatanl.	●/●
Läderklädsel	11 000**
Lättmetallfälgar	-*
Metallclack	4 500
Navigation/multimedia	17 000**/-
Parkeringsensor bak/fr+b	-*/-
Radio (inkl. cd)/Mp3	●/●
Regnsensor	-*
Reservhjul	Nöd
Ställbar ratt längs/höjdd	●/●
Xenonstrålkastare/aktiva	-*/-

UTRUSTNINGSPAKET

Nissan säljer Qashqai i tre utföranden. Std. utrustningen avser basmodellen Visia. Acenta 14 000 kr: Bl a lättmetallfälgar, regnsensor, svankstöd i förarstol, klimatanläggning. Tekna 33 000 kr: Utöver ovan bl a nyckellöstläs-system, glastak, parkeringssensor bak.

GARANTIER

Nybil 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans 3 år.

► KOMMENTAR

Acenta utförandet torde vara ett givet val. *Std. i Acenta alt. Tekna **Förutsätter Tekna.

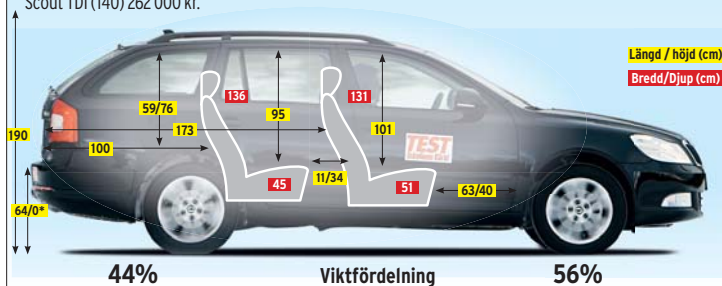
BAGAGEUTRYMME



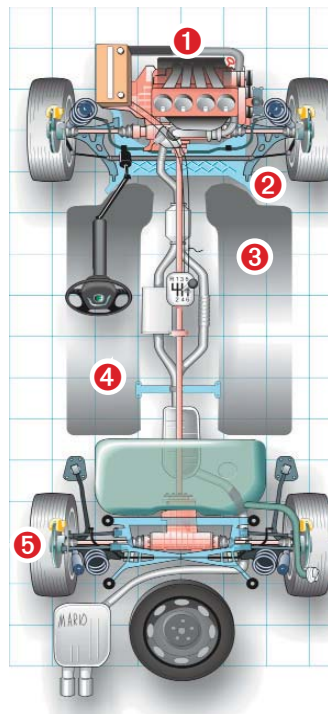
TEKNISKA DATA

SKODA OCTAVIA COMBI 4X4 TSI

► PRIS 213 900 kr. ÖVRIGA VERSIONER TDI (105), 218 900, TDI (140) 230 900, Scout TSI 245 000, Scout TDI (140) 262 000 kr.



► Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd 258, längd 457, bredd 177, höjd 146, spårvidd fram/bak 154/154. Tjänstevikt 1600. Verklig vikt 1620. Maxlast 485. Taklast 75. Släpvt 1600 (B-kort 1415). Tanken rymmer 60 liter. *Dubbelt lastgolv, utan skiva blir den inre lasttröskeln 14 centimeter, vilket gynnar takhöjden.



MOTOR

Bensin. Tvärmonterad 4-cyl radmotor med två överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 9,6:1. Borrning/slag 82,5/84,2 mm, volym 1798 cm³. Max effekt 160 hk (118 kW) vid 6 200 r/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1 500 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell växellåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 840 r/min.

FJÄDRING OCH HJULSTÅLL

Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänkar, bak multilänkaksel.

STYRNING

Kuggstäng, servo. 3,0 rattvarv, vändcirkel 10,2 m.

BROMSAR

Skivbromsar fram (ventilerade) och bak. ABS, antisladdsystem.

HJUL

Följbredd 6,5 tum, däck 205/60 R15.

► KOMMENTAR 1 Den direktinsprutade 1,8 TSI motorn (ersätter VW-koncernens trojjanare 1,8 T samt 2,0 FSI) 2 Främre hjulpram av aluminium 3 Plastsköldar täcker stora delar av underredet, skyddar samt förbättrar aerodynamiken 4 Förstyvningsbalk 5 Skivorna bak skyddas inte av sköldar (gäller även fram).

STANDARDUTRUSTNING (●) OCH FABRIKSMONTERADE TILLVAL (kr)

Antisladd/antispinnssystem	●/●
Automatlåda/antal växlar	-/-
Centrallås/nyckellöst	●/●
Dragkrok/nivåreglering	●/●
Däcktrycksensor	1 000
Elfönsterhissar fram/bak	●/●
Elmanövrerade stolar	9 900*
Elvärmt baksäte	1 600
Farthållare/adaptiv	2 600/-
Färddator	●
Genomlastningslucka	1 000
Luftkonditionering/klimatanl.	●/6 900
Läderklädsel	5 700/15 000*
Lättmetallfälgar	3 000
Metallclack	4 300
Navigation/multimedia	16 500**/-
Parkeringsensor bak/fr+b	●/3 100
Radio (inkl. cd)/Mp3	●/1 200 (USB)
Regnsensor	1 600
Reservhjul	●
Ställbar ratt längs/höjdd	●/●
Xenonstrålkastare/aktiva	-/6 900

UTRUSTNINGSPAKET

Octavia kommer i två olika utförande, dels i basutförandet Ambiente och dels i Elegance. Elegance 16 000 kr: Bl a lättmetallfälgar, 2-zons klimatanläggning, farthållare, utökad stereo.

GARANTIER

Nybil 2 år, rostskydd 10 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans obegränsad vid service på märkesverkstad.

► KOMMENTAR

För att få full valfrihet i tillvalslistan måste man välja Elegance-utförandet. En "fullsmetad" Octavia går loss på 331 150 kronor - nuftigt? *Förutsätter Elegance-utförande.

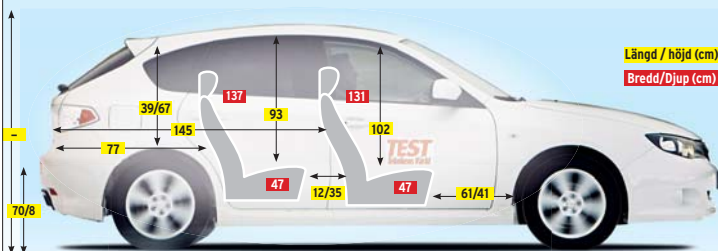
BAGAGEUTRYMME



TEKNISKA DATA

SUBARU IMPREZA 2,0R

► PRIS 209 900 kr. ÖVRIGA VERSIONER 1,5R 185 900, 2,0R Sport 229 900, 2,5 WRX STI 469 900 kr.

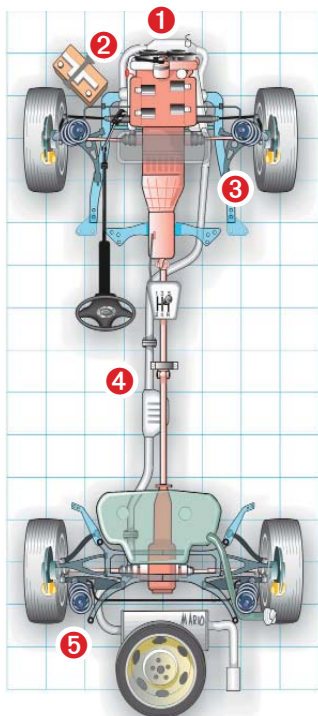


43%

Viktfördelning

57%

► **Mått och vikt (cm/kg)** Axelavstånd 262, längd 442, bredd 174, höjd 148, spårvidd fram/bak 150/150. Tjänstevikt 1 420. Verklig vikt 1 490. Maxlast 470. Taklast 80. Släpvtikt 1 600 (B-kort 1 430). Tanken rymmer 60 liter.



MOTOR

Bensin. Längsmonterad 4-cyl boxermotor med två överliggande kamaxlar per cylinderrank, 4 ventiler per cylinder. Kompression 10,2:1. Borrning/slag 92,0/75,0 mm, volym 1 994 cm³. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 6 400 r/min. Max vridmoment 196 Nm vid 3 200 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING

Motor fram, fyrhjulsdraft. 5-växlad manuell växellåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växel 3 350 r/min.

FJÄDRING OCH HJULSTÅLL

Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med triangellänkar, bak multilänkakaxel.

STYRNING

Kuggstäng, servo. 2,8 rattvarv, vändcirkel 11,2 m.

BROMSAR

Skivbromsar fram (ventilerade) och bak. ABS, antisladdsystem.

HJUL

Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/55 R16.

► **KOMMENTAR** 1 2,0-litersboxern sitter även i Legacy och Forester, hela motorn sitter framför framaxeln 2 Katalysatorn ligger under motorn (radmotorer har den vanligtvis i fram- eller bak-kant) 3 Lättningshål i de undre bärmarna 4 Många skarvar i avgassystemet 5 Stötdämpare och fjädrar i en integrerad enhet.

STANDARDUTRUSTNING (●) OCH FABRIKSMONTERADE TILLVAL (kr)

Antisladd/antispinnssystem	●/●
Automatläda/antal växlar	10 000/4
Centrallås/nyckellöst	●/-
Dragkrok/nivåreglering Mont. av Åf (ca 4 125)/-	
Däcktrycksensor	-
Elfönsterhissar fram/bak	●/●
Elmanövrerade stolar	-
Elvärm baksäte	-
Farthållare/adaptiv	●/-
Färddator	●
Genomlastningslucka	-
Luftkonditionering/klimatanl.	-/-
Läderklädsel	-
Lättmetallfälgar	●
Metallclack	5 900
Navigation/multimedia	-/-
Parkeringsensor bak/fr+b	2 499/-
Radio (inkl. cd)/Mp3	●/-
Regnsensor	-
Reservhjul	Nöd.
Ställbar ratt längs/höjddled	●/●
Xenonstrålkastare/aktiva	●/-

UTRUSTNINGSPAKET

Några utrustningspaket erbjuder Subaru inte.

GARANTIER

Nybil 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, elektronikgaranti 3 år, assistans 3 år.

► KOMMENTAR

Subaru lämnar inte många dörrar öppna i tillvalslistan. Det var länge sedan vi såg så begränsade möjligheter till individuella val, men livets nödtorft finns med på listan över standardutrustning. Glädjande nog förses alla Impreza med xenonljus vilket även innebär strålkastarspolning. Gammalmodig automatläda.

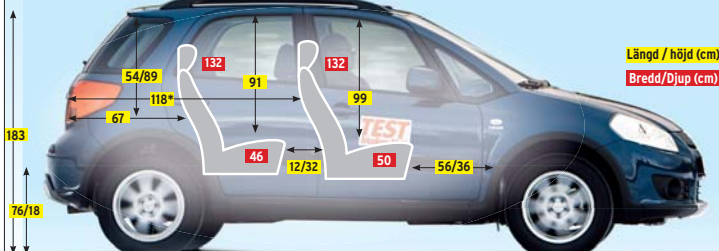
BAGAGEUTRYMME



TEKNISKA DATA

SUZUKI SX4 1,9 DDiS 4Grip

► PRIS 199 900 kr. ÖVRIGA VERSIONER 1,6 4Grip 166 900 kr.

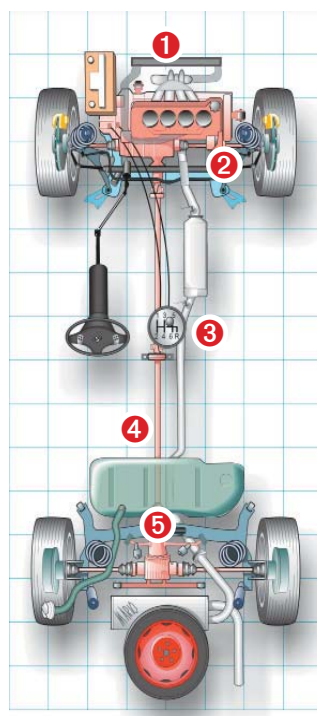


37%

Viktfördelning

63%

► **Mått och vikt (cm/kg)** Axelavstånd 250, längd 414, bredd 176, höjd 162, spårvidd fram/bak 150/150. Tjänstevikt 1 400. Verklig vikt 1 459. Maxlast 390. Taklast 50. Släpvtikt 1 200 (B-kort 1 200). Tanken rymmer 50 liter. Längden varierar beroende på hur sätet fälls. Max lastlängd är 131 centimeter.



MOTOR

Diesel. Tvärmonterad 4-cyl radmotor med en överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 18,0:1. Borrning/slag 82,0/90,4 mm, volym 1 910 cm³. Max effekt 120 hk (88 kW) vid 3 500 r/min. Max vridmoment 280 Nm vid 2 000 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING

Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell växellåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växel 2 050 r/min.

FJÄDRING OCH HJULSTÅLL

Skruvfjädring fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänkar, krängningshämmare, bak halvstaxel.

STYRNING

Kuggstäng, servo. 2,8 rattvarv, vändcirkel 10,6 m.

BROMSAR

Skivbromsar fram (ventilerade) och trummor bak. ABS, antisladdsystem.

HJUL

Fälgbredd 6,0 tum, däck 205/60 R16.

► **KOMMENTAR** 1 Motorn är en Fiat-konstruktion. Common-rail-insprutning, 8-ventilstopp, turbon direkt under grenröret 2 Olika längd på drivaxlarna (kan ge upphov till kraftreaktioner i ratten) 3 6-växlad låda med väjeröverföring 4 Kardanaxeln något förskjutet till vänster 5 Vibrationsdämpande vikter (små gummiklossar) fästa mot bakdiffen.

STANDARDUTRUSTNING (●) OCH FABRIKSMONTERADE TILLVAL (kr)

Antisladd/antispinnssystem	●/●
Automatläda/antal växlar	-/-
Centrallås/nyckellöst	●/●
Dragkrok/nivåreglering	Monteras av Åf/-
Däcktrycksensor	-
Elfönsterhissar fram/bak	●/●
Elmanövrerade stolar	-
Elvärm baksäte	-
Farthållare/adaptiv	-/-
Färddator	●
Genomlastningslucka	-
Luftkonditionering/klimatanl.	-/-
Läderklädsel	-
Lättmetallfälgar	●
Metallclack	5 000
Navigation/multimedia	-/-
Parkeringsensor bak/fr+b	-/-
Radio (inkl. cd)/Mp3	●/-
Regnsensor	-
Reservhjul	Nöd.
Ställbar ratt längs/höjddled	-/-
Xenonstrålkastare/aktiva	-/-

UTRUSTNINGSPAKET

Några utrustningspaket finns inte till SX4.

GARANTIER

Nybil 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, elektronikgaranti 3 år, assistans 3 år.

► KOMMENTAR

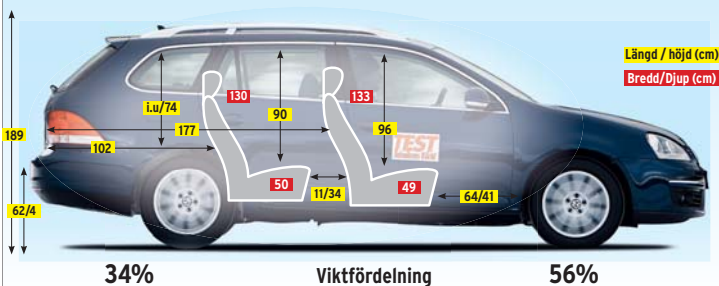
Precis när Subaru har lagt ribban för spartansk tillvalslista chockar Suzuki. Metallclack är det enda som går att få. Som i Subaru är standardutrustningen vettigt och sett till priset går det inte att klaga, men vi är villiga att betala några kronor extra för att få farthållare. *Beroende på hur baksätet fälls.

BAGAGEUTRYMME

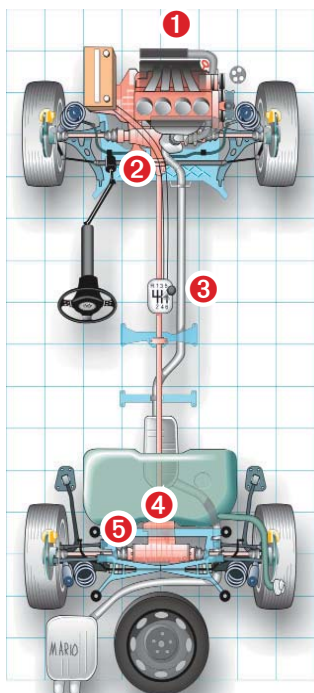


TEKNISKA DATA VOLKSWAGEN GOLF VAR. 4MOTION

► **PRIS** 218 900 kr. **ÖVRIGA VERSIONER** Inga övriga fyrhjulsdrevna versioner av Golf Variant.



► **Mått och vikt (cm/kg)** Axelavstånd 258, längd 456, bredd 178, höjd 150, spårvidd fram/bak 154/153. Tjänstevikt 1620. Verklig vikt 1670. Maxlast 480. Taklast 75. Släpvt 1500 (B-kort 1400). Tanken rymmer 55 liter.



MOTOR

Diesel. Tvärmonterad 4-cyl radmotor med en överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 18,5:1. Borrnings/slag 79,5/95,5 mm, volym 1896 cm³. Max effekt 105 hk (77 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1900 r/min.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell växellåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2450 r/min.

FJÄDRING OCH HJULSTÅLL

Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänkar, bak multilänkaxel.

STYRNING

Kuggstäng, servo. 3,0 rattvarv, vändcirkel 10,9 m.

BROMSAR

Skivbromsar fram (ventilerade) och bak. ABS, antisladdsystem.

HJUL

Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/55 R16.

► **KOMMENTAR** 1 Relik från förr, VW TDI 105 har hängt med sedan 1996, sedan år 2000 med Pump Düse-teknik (en typ av bränsleinsprutning) 2 Hjälpom av aluminium 3 Finns bara med sexväxlad manuell låda (vajerstyrd), framhjulsdrevna versioner använder femväxlad låda 4 Haldexkoppling generation II 5 Hjälpom.

STANDARDUTRUSTNING (●) OCH FABRIKSMONTERADE TILLVAL (kr)

Antisladd/antispinnssystem	●/●
Automatlåda/antal växlar	-/-
Centrallås/nyckellöst	●/-
Dragkrok/nivåreglering	6 800/-
Däcktrycksensor	-*
Elfönsterhissar fram/bak	●/●
Elmanövrerade stolar	24 800 (inkl. läder)**
Elvärmt baksäte	-
Farthållare/adaptiv	*/-
Färd dator	2 400
Genomlastningslucka	1 500
Luftkonditionering/klimatanl.	●/4 700
Läderklädsel	21 600**
Lättmetallfälgar	2 700
Metallclack	4 800
Navigation/multimedia	12 100/-
Parkeringsensor bak/fr+b	-/*
Radio (inkl. cd)/Mp3	●/200 (AUX)
Regnsensor	2 100
Reservhjul	Nöd. std./2 100
Ställbar ratt längs/höjdd	●/●
Xenonstrålkastare/aktiva	11 400/-

UTRUSTNINGSPAKET

Standardutrustning avser Trendline utförande, Comfortline kostar 6 000 kronor. Premium 11 400 kr: Bl a lättmetallfälgar, färd dator, parkeringsensorer fram och bak, farthållare, däcktrycksensor.

GARANTIER

Nybil 2 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans obegr. vid service på märkesverk.

► KOMMENTAR

Till skillnad från de asiatiska bilarna bjuder tysken på viss valfrihet, men det kostar.

*Ingår i Premiumpaketet. **End. med Comf.line.

BAGAGEUTRYMME



EKONOMI

PRISER

	NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
Listpris	233 000	213 900	209 900	199 900	218 900
Förmånsvärde per år, brutto	41 200	38 900	38 400	37 200	39 500
Pris efter ett år	170 000	150 000	155 000	138 000	163 000
Pris efter två år	146 000	130 000	134 000	118 000	138 000
Pris efter tre år	123 000	110 000	115 000	100 000	117 000

► **Kommentar** Procentstriden vinnas av Subaru och det med bred marginal. Impreza behåller hela 55 procent av nybilsvärdet, VW är tvåa med 54. Jumboplatsen tilldelas SX4 (50 procent). Även när vi räknar kronor står Impreza som vinnare – grattis!



RESERVDELAR/ARBETE

	NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
Avgassystem*	5 163/735	4 405/1 700	4 664/320	4 717/1 000	7 729/1 300
Bromsklossar fram (par)	624/923	904/1 300	1 681/1 275	887/600	903/1 300
Kamremsbyte/intervall (mil)	Kedja	Kedja	2 610/10 500	3 000/15 000	7 951/15 000
Koppling	4 800/5 906	3 511/7 605	3 301/4 568	3 640/5 100	3 500/8 533
Framskärm (komplett)	2 596	1 454	1 244	1 080	1 392
Fälgar för vinterdäck (4 st)	1 760	3 100	6 740	2 589	3 272
Strålkastarinsats (komplett)	3 894	5 935	5 645	1 922	1 753
Stötdämpare fram (par)	3 848	2 100	2 740	3 375	2 100
Stötfångare fram	2 760	1 835	2 495	3 486	1 850

*Exklusive katalysator & grenrör

► **Kommentar** Ett tips till Impreza-ägaren: bromsa aldrig, nya belägg kostar skojant! Skoda och VW borde se över arbetskostnaden, de är överlag dyra. Volkswagens kamremsbyte inkluderar även de övriga servicekostnaderna vid 15 000 mil vilket förklarar den stora skillnaden gentemot de övriga "remmade" bilarna.

FÖRSÄKRING/SERVICE

	NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
Klassning	4-14-18	4-12-13	4-13-14	3-15-15	3-12-14
Serviceintervall (mil)/kostnader 1:a	4 750/3 000	5 436/3 000	1 500/0	1 500/1 320	2 877/3 000
2:a	4 416/6 000	7 106/6 000	3 000/0	3 000/2 544	5 557/6 000
3:e	4 575/9 000	7 730/9 000	4 500/0	4 500/1 894	5 458/9 000

► **Kommentar** Nissans serviceintervall är lång, men bilen ska trots det in på årlig översyn – dyrt! Även Skodas servicekostnad är svettig, men Octavia behöver inte servas årligen. Subaru bjuder tre fria servicetillfällen men 6 000 milaservicen är ganska dyr, 6 123 kronor.

ÄGARKOSTNADER/ÅR

	NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
Beräknat på 3 års ägande och 6 000 mil					
Värdeminskning	36 667	34 633	31 633	33 300	33 633
Kapitalkostnad	8 155	7 487	7 347	6 997	7 662
Service och underhåll	7 218	6 699	4 679	5 405	5 728
Fordonsskatt	6 534	1 560	1 845	4 630	3 874
Försäkring man 45 år, villa, Folksam	2 889	2 710	2 818	2 859	2 628
Bränsle (bensin 10,10, diesel 10,90 kr/l)	19 285	21 008	19 998	16 132	16 568
Totalkostnad per månad	6 729	6 175	5 693	5 777	5 841
Milkostnad de första tre åren	40,37	37,05	34,16	34,66	35,05

► **Kommentar** Subaru tar hem spelet om lägsta milkostnaden. Tre fria servicetillfällen, i förhållande till dieselbilarna vettig fordonsskatt och en sansad försäkringskostnad bidrar till vinsten. Vill du köra Qashqai bör du välja manuell låda då det innebär sänkt förbrukning och i förlängningen lägre vägsatt.

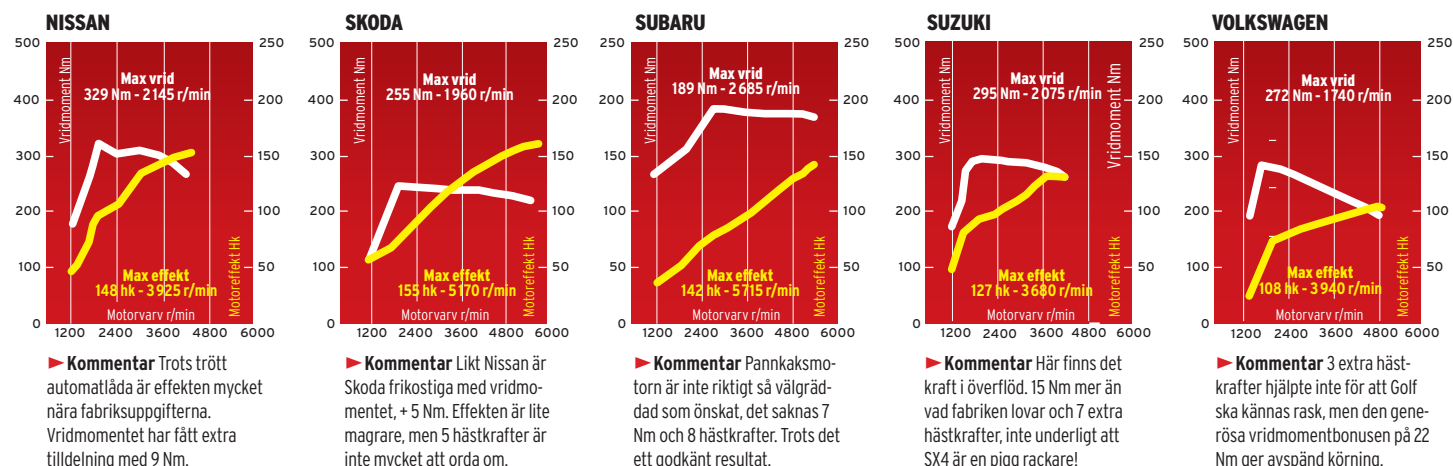


Qashqais panoramatak (Tekna-paketet) ger fin inblick i testverksamheten. Och ja, vi undrar också vad Ruben har på huvudet – lever det?

PRESTANDA

► **FEL PÅ TESTBILARNA:** Felfria vagnar.

VERKLIG MOTOREFFEKT



ACC - OCH BROMSTEST		NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
Acceleration genom	0-50 km/h	3,4	2,5	3,1	3,4	3,8
växlarna i sekunder	0-70 km/h	5,7	4,7	5,5	5,6	7,0
	0-100 km/h	10,4	8,9	10,2	10,7	13,8
	0-130 km/h	17,9	14,6	17,1	18,9	25,6
	0-160 km/h	31,64	24,5	28,9	36,1	-
	0-200 km/h	-	-	-	-	-
	0-201 meter	11,2	10,4	11,0	11,3	12,0
	0-402 meter	17,3	16,3	17,1	17,6	18,3
Sluthastighet (km/h) vid	402 meter	128	134	130	126	122
Omkörningsegenskaper	70-130 km/h	12,2	9,9	11,6	13,3	18,5
Toppfart (km/h) (Fabriksuppgift)		185	218	193	180	185

► **KOMMENTAR** Raskast ur blocken är Skoda Octavia, efter 158,5 meter spränger den 100 km/h. Föga förvånande är testets andra bensinbil näst snabbast. Av dieselbilarna är det Qashqai som tar täten.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING	NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
Sverigecykeln l/mil	0,89	1,04	0,99	0,74	0,76
EU Blandad körning l/mil	0,78 (Man. 0,69)	0,77	0,84	0,66	0,60
Testförbrukning l/mil	0,94	1,00	1,11	0,85	0,82

► **KOMMENTAR** Nissans automat gör bilen törstig, vilket märks när det räknas koldioxid. Som en jämförelse släpper XC60 D5 automat ut endast 11 gram mer än Qashqai, knappast hedrande för japanen. Relativt hög testförbrukning förklaras av vinterlekar vid Kall Auto Lodge i Jämtland.



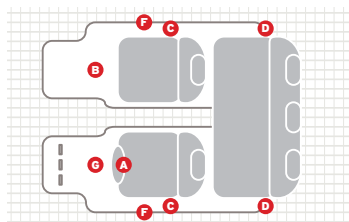
MILJÖ	NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
CO ₂ g/km	208 (Man. 184)	180	199	174	158



Med fyrhjulsdriften i låst läge ger Qashqai VW Golf ett handtag ur den penibla situationen. Det går tungt, men visst kommer VW upp.

SÄKERHET

SÄKERHETSUTRUSTNING	NISSAN	SKODA	SUBARU	SUZUKI	VW
Aktiva bältespåminnare	●	●	●	●	●
Aktivt pisksnärtskydd	●	-	-	-	-
Aktivt antisladdsystem (ESP)	●	●	●	●	●
Krockgardiner (huvud)	●	●	●	●	●
Krockkudde fram vän/hö	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Krockkudde sida fram/bak	●/-	●/-	●/-	●/-	●/3000
Knärockkudde förare	-	-	-	-	-
Bältesförsträckare	●	●	●	●	●
Bälteskraftsbegränsare	●	●	●	●	●
Fästen för barnstolar	●	●	●	●	●
Höger krockkudde urkopplingsbar	Förare	Förare	-	-	Förare
Integrerad barnstol	-	-	-	-	-
Strålkastarregörare, typ	Högtryck	Högtryck	Högtryck	-	Högtryck
Krockresultat					
Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	Ej testad	★★★★★	★★★★★
Bromsresultat					
Bromssträcka (meter) från 100 km/h	På grund av intervällag har inga bromsprov kunnat genomföras.				



Subaru

- ✓ A Krockkudde rätt
- ✓ B Passagerarkudde
- ✓ C Sidokudde fram
- ✗ D Sidokudde bak
- ✗ E Sidokudde 3:e rad
- ✓ F Sidokrockgardiner
- ✗ G Knärockkudde

Nissan

- ✓ A Krockkudde rätt
- ✓ B Passagerarkudde
- ✓ C Sidokudde fram
- ✗ D Sidokudde bak
- ✗ E Sidokudde 3:e rad
- ✓ F Sidokrockgardiner
- ✗ G Knärockkudde

Skoda

- ✓ A Krockkudde rätt
- ✓ B Passagerarkudde
- ✓ C Sidokudde fram
- ✗ D Sidokudde bak
- ✗ E Sidokudde 3:e rad
- ✓ F Sidokrockgardiner
- ✗ G Knärockkudde

Suzuki

- ✓ A Krockkudde rätt
- ✓ B Passagerarkudde
- ✓ C Sidokudde fram
- ✗ D Sidokudde bak
- ✗ E Sidokudde 3:e rad
- ✓ F Sidokrockgardiner
- ✗ G Knärockkudde

Volkswagen

- ✓ A Krockkudde rätt
- ✓ B Passagerarkudde
- ✓ C Sidokudde fram
- ✗ D Sidokudde bak (tillv.)
- ✗ E Sidokudde 3:e rad
- ✓ F Sidokrockgardiner
- ✗ G Knärockkudde



RIVALER



AUDI A3 1,8 TFSI QUATTRO

Inte det mest ekonomiska valet, men för pengarna får du en liten premiumvagn med det rätta drivet. Identisk motor med Skoda Octavia. I A3 blir den riktigt rivig.

Pris 251 500 kronor.



JEEP PATRIOT 2,4L

Bilkrisen i världen gör att du för första gången på länge kan köpa en Jeep för under 200 000 kronor. 170 hästaren är vare sig pigge eller underhållande, men gör sitt jobb.

Pris 199 900 kronor.



LADA NIVA 1,7i

Billigare än så här blir det inte om du ska köra fabriksnytt och fyrhjulsdrevet. Kamrat Niva lockar med charm men är i övrigt föräldrad bortom fattningsgränsen. Cool!

Pris 109 000 kronor.



KIA SPORTAGE 2,0

Att köpa SUV behöver inte kosta skjortan och varför inte lägga pengarna på en korean? Sportage erbjuder 142 hästkrafter och ett vaddjup på 45 centimeter. Drar 0,82 l/mil.

Pris 219 900 kronor.



VW CADDY KOMBI TDI 4MOTION

Volkswagens lilla bruksskåp går numera att få med fyrhjulsdrift från Haldex. Samma träiga 1,9-liters maskin som test Golfen. Massor med lastvolym för pengarna.

Pris 225 500 kronor.

BETYG

Betygsskala 1. Uruselt 2. Mkt dåligt 3. Dåligt 4. Knappt godkänt 5. Godkänt 6. Medelbra 7. Bra 8. Mycket bra 9. Nästan perfekt 10. Perfekt!



NISSAN

Pris/Förmånsvärde 233 000/41 200
Motor R4/1994 cm³
Effekt/vridmoment 150 hk/320 Nm
Tjänstevikt/maxlast 1674/415 kg
Acc. 0-100 km/h 10,9 s
Toppfart 190 km/h
Blandad körning (EU) 0,69 l/mil
CO₂ (EU) 184 g/km

Köregenskaper:

Trygg gång så länge vägen är rak. "Död" känsla.

6

Körsmidighet:

Högre än i en vanlig bil ger bra överblick.

7

Motor/kraftöverföring:

Okej motor, stark, men lådan är oharmonisk och seg.

5

Utrymmen: Bra utrymmen i kupén. Brett men kort bagageutrymme.

7

Komfort: Inte så tyst som vi minns den. Vindbruset stör en del.

7

Användarvänlighet:

Bra rattreglage, lite pillrig klimatanläggning.

7

Att köpa: Dyr, bensinmotor är ett vettigare val. Tillvalen relativt dyra.

5

Att äga: Högsta milkostnaden. Dryg bränsleräkning och dyr service tynger.

5

Säkerhet: Har den säkerhetsutrustning man förväntar sig. Femstjärnig.

8

Miljö: För bättre miljösamvete välj den manuella lådan.

5

TOTALT 62/100

► KOMMENTAR

Landsvägskörning är Qashqais paradnummer, bilen går stadigt och du lider inte av den döda styrkänslan. 150 hästars dieseln är stark, men välj automatlådan om du vill sänka förbrukningen. Vettiga innerutrymmen.



SKODA

Pris/Förmånsvärde 213 900/38 900
Motor R4/1798 cm³
Effekt/vridmoment 160 hk/250 Nm
Tjänstevikt/maxlast 1600/485 kg
Acc. 0-100 km/h 8,1 s
Toppfart 218 km/h
Blandad körning (EU) 0,77 l/mil
CO₂ (EU) 180 g/km

Köregenskaper:

Trygg, förutsägbar och underhållande i snökaoset.

7

Körsmidighet:

Upprätt kaross och p-sensor std. = lättparkerad.

7

Motor/kraftöverföring:

Stark och rapp motor, bra växellåda. Nära en nia.

8

Utrymmen: Bra kombibil, rejält med bagageutrymme. Vettig kupé.

8

Komfort: Fjädringen är fast vilket inte gillas av alla. Acceptabel bullernivå.

7

Användarvänlighet:

Mörk interiör, men funktionen är oklanderlig.

8

Att köpa: Skoda kostar numera en hacka, men prisbilden är rimlig.

8

Att äga: Stabilitandrahandsvärde, milkostnaden den näst högsta.

7

Säkerhet: Fyra stjärnor i EuroNCAP. En poäng mer än SX4 pga. sin storlek.

6

Miljö: Försiktigt körd går motorn riktigt snällt, annars inte.

5

TOTALT 71/100

► KOMMENTAR

Octavia verkar vara en given segerkandidat när det kommer till familjebilar. Utmärkta utrymmen, trevlig mekanik och körlada vägegenskaper i kombination med balanserat pris är helt enkelt svårslaget. Grattis Octavia – igen.



SUBARU

Pris/Förmånsvärde 209 900/38 400
Motor Motor
Effekt/vridmoment B4/1994 cm³
Tjänstevikt/maxlast 150 hk/196 Nm
Acc. 0-100 km/h 1420/470 kg
9,6 s
Toppfart 193 km/h
Blandad körning (EU) 0,84 l/mil
CO₂ (EU) 199 g/km

Köregenskaper:

Stabilt uppträdande och dessutom super skoj!

9

Körsmidighet:

Gigantiska sidospeglar och på asiatiskt vis lättkörd.

8

Motor/kraftöverföring:

Växellådan är lite yxig och motorn saknar bottenkraft.

7

Utrymmen: Anständiga utrymmen, men baksätet är ganska trångt.

6

Komfort: Relativt mjuk fjädring men bullrig kupé. Tveksamma stolar.

6

Användarvänlighet:

Tämligen rättfram instrumentering, basic.

7

Att köpa: Balanserat pris, men få möjligheter att välja till utrustning.

6

Att äga: Bra andrahandsvärde och fri service i priset. Låg milkostnad.

8

Säkerhet: Inte krocktestad av EuroNCAP. Tryggt uppträdande, bra utrustning.

6

Miljö: Bränsletörsten blir svår om motorn får jobba.

4

TOTALT 67/100

► KOMMENTAR

Impreza förför med finfina vägegenskaper, underhållande men trygga. När det kommer till komforten finns det mer att göra, baksätet är trångt och bullernivån är hög. Impreza har testets lägsta milkostnad, är du frestad – köp.



SUZUKI

Pris/Förmånsvärde 199 900/39 500
Motor Motor
Effekt/vridmoment R4/1910 cm³
Tjänstevikt/maxlast 120 hk/280 Nm
Acc. 0-100 km/h 1400/390 kg
11,2 s
Toppfart 180 km/h
Blandad körning (EU) 0,66 l/mil
CO₂ (EU) 174 g/km

Köregenskaper:

Det lilla formatet ger GTI-vibbar. Odistinkt styrning.

7

Körsmidighet:

Smidigt format, hög sittposition = lätt handhavande.

8

Motor/kraftöverföring:

Stark motor och snärtig låda, men inte helt harmonisk.

7

Utrymmen: Sett till yttermåttan rymlig. Begränsat bagage, hög lasttröskel.

6

Komfort: Mycket vägbul-ler, inte minst med dubbdäck. Ljudlig motor.

5

Användarvänlighet:

Sparsmakad interiör och få reglage. Bra insteg bak.

8

Att köpa: Prisvärt 4x4 alternativ, men sedd som småbil är den dyr.

7

Att äga: Trots det svagaste andrahandsvärdet den näst lägsta milkostnaden.

7

Säkerhet: Fyra stjärnor i EuroNCAP. Har de krockkuddar vi förväntar oss.

5

Miljö: På pappret ganska låg bränsleförbrukning.

6

TOTALT 66/100

► KOMMENTAR

Den piffiga formen skiljer SX4 från mängden. Även om fyrhjulsdriften inte riktigt gillar rallytag så fyller den sin funktion, du kommer fram. Komforten är inte på topp, en ljudlig diesel i liten bil är inte helt 100 procentig, men skoj.



VOLKSWAGEN

Pris/Förmånsvärde 218 900/39 500
Motor Motor
Effekt/vridmoment R4/1896 cm³
Tjänstevikt/maxlast 105 hk/250 Nm
Acc. 0-100 km/h 1620/480kg
12,9 s
Toppfart 185 km/h
Blandad körning (EU) 0,60 l/mil
CO₂ (EU) 158 g/km

Köregenskaper:

Med den här spisen är Golf inget lyckopiller. Trygg.

7

Körsmidighet:

Bra sikt gör att den långa karossen blir överblickbar.

6

Motor/kraftöverföring:

Motorns råa och hårda gång sänker betyget. Bra växellåda.

5

Utrymmen: Inte mycket att klaga på. Bra bagageutrymme, anständig kupé.

8

Komfort: Vållavägd fjädring, bullernivån i nivå med Octavia. Bra stolar.

7

Användarvänlighet:

Likt Skoda är interiören mörk men funktionell.

8

Att köpa: Fina tillvalsmöjligheter, prisnivån håller "normal"-dyr standard.

6

Att äga: Bra andrahandsvärde, milkostnaden ligger i mellanskiktet.

6

Säkerhet: Femstjärning enligt EuroNCAP. Det mesta i säkerhetsväg finns.

8

Miljö: Låg uppgiven förbrukning. Sverigecykeln säger annat.

6

TOTALT 67/100

► KOMMENTAR

Likt Octavia erbjuder Golf Variant allt som en vanlig familj behöver, utrymmena är minst lika bra som de i Skoda. Motorn känns pensionsmogen men i kombination med fyrhjulsdriften får den viss brukscharm. Solit bygge.

LÄS ÄLDRE TESTER GRATIS PÅ WWW.TEKNIKENSVARLD.SE!*

*Tester som är äldre än tre månader hämtar du kostnadsfritt på vår hemsida. Nyare tester beställer du mot en mindre kostnad. Mer information hittar du på www.teknikesvarld.se