





LÄTTA och LAGOM

Nissan Qashqai 2,0 4WD mot VW Tiguan 1,4 TSI.
Qashqai är bland de mindre suvarna som går att
köpa, och därmed snudd på politiskt korrekt.
Nya Volkswagen Tiguan utmanar.

Text: John Argelander. Foto: Peter Gunnars.



Tiguan ser, trots sitt kompakta format, riktigt kaxig ut ur vissa vinklar. På insidan härskar lugnet, precis som i alla andra Volkswagenmodeller.

Som ni säkert vet, eller kanske till och med har fått erfara personligen, så har suvar ett stort imageproblem. De beskylls kort sagt för jordens (förmodat nära förestående) undergång, och ska därmed försvinna från jordens yta.

Tillverkarna vet dock att vi kunder innerst inne tycker att suvar är lite läckert, och därför kontrar de miljöaktivisternas stridsrop med att presentera allt mindre suvar, som inte är lika burdusa mot fotgängare och dessutom drar klart mindre bränsle. Nissan Qashqai är ett lysande exempel, en bil som har suvens utstrålning men i övrigt är till förvillelse lik en vanlig personbil. Visst går den att få med fyrhjulsdrift (samma system som i storebror X-Trail) men det är nog få som köper en Qashqai för dess terränegenskaper.

Med tvålitersmotor på 141 hästar kostar Nissan Qashqai från 205 000 kronor i grundutförandet kallat Visia. Vi kör dock "melanversionen" Acenta, som kostar 218 000 kronor.

Sist vi körde Qashqai så stod hela Golf-klassen för motståndet, och den klarade sig fint. Nu ställs bilen på helt andra prov – i andra ringhörnan står nämligen Volkswagen Tiguan, en bil som förväntas slå ned som en bomb i klassen för kompakta suvar.

Tiguan har TSI-motorn på 1,4 liter från Golf (med både turbo och kompressor)



Man sitter grymt bekvämt fram i båda två. Bak är det dock klassskillnad mellan dem...

under huven, men effekten är 150 hästar istället för 140 eller 170 som i Golf. Som svensk värmer det även lite extra att Tiguan's fyrhjulsdraft är av senaste Haldex-typ. 90 procent av vridmomentet fördelas normalt till framhjulen, men i extremfall kan 100 procent skickas till bakhjulen.

På prislappen står det 258 500 kronor för en Tiguan 1,4 TSI "Sport & Style". Senare under våren kommer en billigare version kallad "Trend & Fun" lanseras. Pris med 150-hästars TSI-motor: 247 000 kronor. En tredje version finns också – "Track & Field", som har en annorlunda front med klart mer terränglämplig frigångsvinkel (28 grader istället för 18).

Volkswagen säger själva att komfort och säkerhet var de två viktigaste egenskaperna när man utvecklade Tiguan. Om vi börjar med säkerheten så verkar det som man lyckats – Tiguan fick nyligen toppbetyg i Euro-

NCAP:s krocktester. Dessutom är utrustningsnivån hög vad gäller krockkuddar och elektroniska hjälpsystem.

Än trevligare är dock att man fått till ett chassi som är riktigt komfortabelt, och inte (som så många andra, Nissan inkluderade) gått i "sportfällan". Tiguan går mjukt och fint över stora som små ojämnheter, och trots att den kränger en del i böjarna så känns den väldigt välkontrollerad i alla lägen.

På Volkswagen-manér så är framstolarna mycket sköna, men kanske mer förvånande (för er som suttit bak i en nyare Golf) är att man även sitter otroligt bekvämt bak. Dessutom är baksätet skjutbart 16 centimeter och ryggstödet kan vinklas från väldigt upprätt till väldigt tillbakalutad. Påkostat!

I Nissan sitter man mycket bra fram, men baksätet har ett för upprätt ryggstöd för att det ska vara riktigt bekvämt och dessutom saknar sittedynan lårstöd.

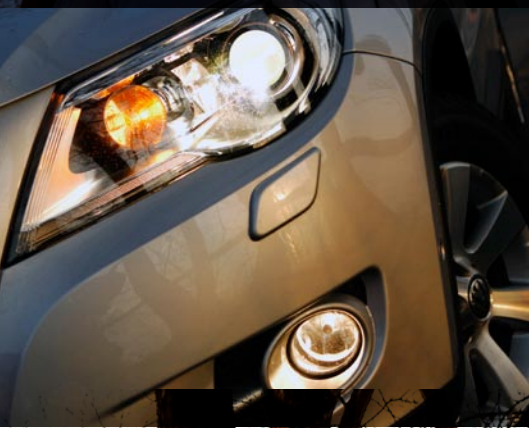
Tiguan känns luftigare i framsätet, och det beror inte bara på att man sitter lite lägre än i Qashqai. Bak är det klasskillnad mellan bilarna – speciellt i längsled. Knäutrymmet är frikostigt och även utrymmet på golvet är mycket bra.

Körglädjemässigt finns det bättre bilar i den här klassen, och speciellt Qashqai är en ganska såsig bekantskap. Motorn är förvisso fin, och lådan exakt, men chassit är sävligt i



Lättlastat i båda två, men ingen av dem har plant lastgolv med baksätet nedfällt. Tiguan's 360 liter är litet i klassen, Qashqai har något bättre 410. Med baksätena fällda mäktar båda med 1 510 liter.





Tiguanharenheldelsuvs-känsla, och detta trots de kompakta måtten – och den lilla motorn!

reaktionerna och styrningen förmedlar inte mycket känsla till handlederna.

Volkswagen Tiguan's chassi känns lite mer villigt när det börjar gå undan, och motorn puttar på förtjänstfullt. Lådan är (som alltid i en Volkswagen) underbar, men den största skillnaden mellan bilarna är styrningen. Tiguanstyrningen är bland de absolut bästa i klassen – och det trots att den har elservo!

Direkt när man tar i dörren så känns det att Tiguan är en dyrare bil än Qashqai, men om sanningen ska fram så är kvalitetskänslan väldigt hög i båda två. Utseendemässigt så är dock Tiguan mer tilltalande med en mer påkostad "look".

En titt i prislistan ger att i basutförande

så är Tiguan drygt 40 000 kronor dyrare än Qashqai. Med ams-utrustning så är skillnaden nästan 44 000 kronor, men tack vare lite mer stabilt andrahandsvärde så tar Tiguan igen lite av Nissans försprång.

Faktum är att dessa två är förhållandevis billiga att äga om man jämför med resten av klassen, och klassen är enorm. Vi testade tolv stycken kompaktsuvar i april förra året, och snart är det dags igen. Då kommer Tiguan sättas på ordentliga prov från ett gäng hung- riga nykomlingar!

I det här testet vinner Tiguan ganska enkelt. Den är trevligare att köra, mer komfortabel att åka i, och har bättre kupéutrym- men än Nissan Qashqai. Bagageutrymmet med fem passagerare är dock i minsta laget, men med fällt baksäte är det medelbra i klas- sen. I de två dyrare versionerna är även den främre passagerarstolen fällbar för ett extra långt lastutrymme. Praktiskt.

Tiguan lyckas faktiskt förmedla en hel del suvkänsla, trots sina förhållandevis kom- pakta yttermått – och en 1,4-litersmotor som står för framfarten! ■



Lyktorna fram och bak på Tiguan har "matchande form". Det borde väl vara någon slags världspremiär, åtminstone för lyktor som inte är runda...?



BETYG/Nissan Qashqai

Körglädje Chassi 3: Sävlig, men krängstyt. Motor/v-låda 4: Hel ok motor, fin låda. Styrning 3: Ingen vidare känsla. Ok respons.
Komfort Sitta fram 4: Utmärkt. Bak 3: För upprätt. Fjädring 4: Bra, men inte suvmjuk. Ljud 4: Våldämpad överlag.
Kupéutrymme Fram 3: Medel i klassen. Bak 2: Lite trångt för knäna.
Bagagevolym Min 3: Godkänt. Max 3: Godkänt.
Ekonomi Driftkostnad + V-minsk. (70%) 5: Billigast i klassen. Driftsäkerhet (20%) 1,5: Inte imponerande. Garanti (10%) 3,5: Medelmåttiga.
Säkerhet Euro NCAP: 5, ESP: Ja, Minst 4 kuddar + sidogardiner std: Ja, Strålkastarreg std: Ja. Godkänd sikt: Ja, "Pre-safe": Nej.
Miljö och energi Koldioxidutsläpp per personkm (70%) 3. Energieffektivitet per person (30%) 2,5.
Vill ha – i klassen: Design (25%) 3,5: Inte direkt linjeskön... Kvalitetskänsla (25%) 5: Mycket bra! Karisma (50%) 2,5: Ingen skrytbil, direkt.

auto motor sport	TOTALT:			
------------------------	---------	--	--	--

Nissan Qashqai klarar sig rent egenskapsmässigt ganska bra i den lilla suv-klassen, men saknar en del suvkänsla. Ams-indexet är ganska lågt sett till konkurrenterna i klassen. Billig!

auto motor sport	Index: 87			
------------------------	-----------	--	--	--

TESTFAKTA

	Nissan	Volkswagen
Motor		
Typ/cylindervolym, cm ³	R4/1 997	R4/1 390
Effekt, hk r/min	141 vid 6 000	150 vid 5 800
Vridmoment, Nm r/min	196 vid 4 800	240 vid 1 750
Mått		
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 510/450	1 660/510
Längd/axelavst, mm	4 315/2 630	4 457/2 604
Bredd/höjd, mm	1 783/1 606	1 809/1 686
Vändcirkel, m	10,9	11,9
Tankstorlek, liter	65	64
Bagageutrymme, l (VDA)	410/1 510	360/1 510
Innerbredd, mm	1 455/1 445	1 495/1 455
Innerhöjd, mm	950/930	1 060/975
Bränsleförbrukning l/100 km		
ECE/test ±	8,4/9,8 +17%	8,4/10,1 +20%
CO ₂ g/km ECE/testber.	204/238	199/239
Prestanda sek		
0 – 100 km/h	10,0	10,9
0 – 130 km/h	17,4	18,7
Toppfart (enl tillv), km/h	190	192
Bromssträcka från 100 km/h		
Kalla, olastad, m	36	38
Varma, lastad, m	40	41
Inklusive bromssystemets reaktionstid.		
Körprov (tom km/h)		
Ålgtest, ingångsfart	65	70
Ålgtest, utgångsfart	51	44
Buller i kupén dB(A)		
80/100/130 km/h	60/64/68	61/64/68
Ekonomi		
Grundpris	218 000:–	258 500:–
Pris m ams-utrustn. ¹⁾	224 500:–	272 400:–
Försäkringspremie/år	4 310:–	4 687:–
Värdeinsparning/år ²⁾	29 800:– (13,5%)	35 100:– (12,9%)
Milökostnad ³⁾	40:59	44:95

Fotnot: 1) ams-utrustning utöver standard: radio/CD, farthållare, klimatanläggning, färrddator, aluminiumfälgar 16 tum, parkeringshjälp bak och metallclack. 2) Enligt bilpriser.se utsläppet på 4 år/8 000 mil. 3) Skatt, försäkring (Folksam 7–10 skadefria år, 40 år), bränsle (12,10 kr/liter eller 12,00 kr/liter diesel), olja, däck, service och reservdelar + värdeinsparning och kapitalkostnad utsläppet på 2 000 mil/år. Inklusivt klimatkompensering.

BETYG/Volkswagen Tiguan

Körglädje Chassi 4: Lite mer lättfotad, men kränger. Motor/v-låda 4: Stark motor, toppenlåda. Styrning 5: Härlig känsla och fin respons.
Komfort Sitta fram 5: Världsklass. Bak 5: Mycket bekväm. Fjädring 5: Bland de absolut bästa i klassen. Ljud 4: Våldämpad överlag.
Kupéutrymme Fram 4: Känns luftigt i alla ledder. Bak 4: Härlig rymd för knän och fötter.
Bagagevolym Min 2: Klent. Max 3: Godkänt.
Ekonomi Driftkostn + V-minskning (70%) 4,5: En förmodat stabil affär. Driftsäkerhet (20%) 2,5: Nja. Garanti (10%) 4: Helt ok.
Säkerhet Euro NCAP: 5, ESP: Ja, Minst 4 kuddar + sidogardiner std: Ja, Strålkastarreg std: Ja, Godkänd sikt: Ja, "Pre-safe": Nej.
Miljö och energi Koldioxidutsläpp per personkm (70%) 3. Energieffektivitet per person (30%) 2,5.
Vill ha – i klassen: Design (25%) 4,5: Prydlig med suvkänsla. Kvalitetskänsla (25%) 5: Blir det bättre? Karisma (50%) 4: En tilltalande anrättning.

auto motor sport	TOTALT:			
------------------------	---------	--	--	--

Volkswagen Tiguan har få svagheter, och bagagevolymen är nog den största av dem. En av klassens bästa komfortbilar, men amsindex strax under medel. Konkurrenskraftig ekonomi.

auto motor sport	Index: 96			
------------------------	-----------	--	--	--