

AVGÖRAND



Är Golf fortfarande härskare på tronen? Segmentet fylls ständigt på av nya förmågor och nu tar vi reda på om det är bäst att köpa en Toyota Corolla med hybriddrift, en Mazda 3 med mildhybridsystem, en Subaru Impreza med fyrhjulsdraft, en eldriven Kia e-Niro eller om Volkswagen Golf fortfarande är klasssetta.

TEXT: ERIK WEDBERG FOTO: NIKLAS CARLE

E VÄGVAL



»Nu vill vi veta om en elbil kan hävda sig mot vanliga bensin- och hybriddrivna Golfklassare.«



Golf har blivit gammal i gamet. I höst lanseras en helt ny generation av Volkswagen Golf men än rosas marknaden av den sjunde generationen som uppenbarligen står sig bra i konkurrensen. Den är Sveriges näst mest sålda bil och den vann, inte minst, sin senaste drabbning i förra årets test mot konkurrenterna Kia Ceed och Ford Focus.

Nu tvingar vi Golf till ny styrkedemonstration, den här gången mot ett helt annat motstånd. Golfklassen, eller C-segmentet som det också kallas, har fyllts på med en hel drös nya modeller som nu får utmana Golf.

TOYOTA COROLLA ÄR ett kärt återseende i klassen. Modellen har egentligen aldrig saknats eftersom Auris har varit Toyotas bidrag till segmentet, men nu är Auris-namnet utslängt till förmån för Corolla.

Föregående två generatio-

ner kallades Auris i ett försök att ge modellen nytt liv på den europeiska marknaden medan resten av världen kallade även dessa två modellgenerationer för Corolla. Nu är det Corolla för hela slanten och i hela världen. Den största nyheten är att Corolla för första gången finns med två hybridalternativ, men ingen dieselmotor.

Även Mazda 3 ger sig ut på marknaden i helt ny form. Och vilka former! Den nya trean tar för sig med svällande hjulhus, förföriska linjer och ny teknik. Något hybrid- eller laddhybridalternativ är inte att vänta, däremot mildhybridsystem med 48-voltteknik och cylindervastängning monterat på en fyrcylindrig tvålitersmotor utan turbo. Mazda brukar gå sina egna vägar och göra i stort sett tvärtemot de flesta andra i bilvärlden. Nya trean verkar inte vara något undantag.

Det är lätt att glömma att även Subaru har en spelare i

Golfklassen, även om den är på gränsen till att ha vuxit ur kostymen. Senaste generationen Impreza kom ut på marknaden år 2018 och har vuxit betänkligt. Den är, precis som Mazda 3, 446 cm lång och därmed exakt två decimeter längre än Volkswagen Golf. Senaste

Impreza må se ut ungefär som tidigare men bilen är från grunden ny och bygger på samma teknik som syskonet XV.

EFTERSOM ELBILARNA börjar bli så mångtaliga och duktiga är det dags att vi slutar jämföra dem enbart med varandra. Nu



Testförare Ellmark gör Volkswagen Golf fin inför fotografering. Snabbtvättstationerna gör jobbet lättare och snabbare när fem bilar ska tvättas.



vill vi veta om en elbil kan hävda sig mot vanliga bensin- och hybriddrivna Golfklassare.

Därför är Kia e-Niro med och tävlar, på precis samma villkor som de andra. E-Niro är, med sin rymliga kaross, långa räckvidd och relativt rimliga prislapp, en av de mest intressanta elbilarna just nu och vi tycker att det är fullt befogat att ta den i beaktande om man är ute efter en bil i den här storleksklassen.

ÅLDERN TILL TROTS är Volkswagen Golf inte redo att bortses från. Modellen uppdaterades lätt för två år sedan och fick framför allt ny teknik som gör att den inte behöver skämmas för sig. Mest avslöjande för åldern är yttermåttan. Bilar har en tendens att sträcka på sig i samband med generationsskiften, men eftersom Golf tidsmässigt ligger efter konkurrenterna har den inte hunnit sträcka sig lika långt. Både axelavstånd och totallängd ligger

efter konkurrenterna, framför allt de japanska som är en halv storlek större än tysken.

STORLEKEN ÄR DOCK inte allt, i alla fall inte den yttre. Den inre är viktigare och därför börjar vi vårt test med en utrymmeskamp.

Det här är bilar skapta för att vara bilvärldens främsta kompromisser, de måste vara bra på allt. De ska vara små och smidiga i stadstrafik, samtidigt som många köpare förväntar sig innerutrymmen stora nog för en mindre barnfamilj. Det är en svår ekvation att få ihop och närmast kommer Golf. Benutrymmet i baksätet är rymligare än i Corolla och bagageutrymmet är till och med mycket bättre. Golf sväljer fler läskbackar både med upp- och nedfällt baksäte trots att

lasermätaren säger att utrymmena är jämnstora.

Golf tar tolv läskbackar bakom baksätet, Corolla klarar hälften så många. Förklaringen är att lasermätaren inte ser allt, till exempel inte Toyotas oregelbundet utformade lastrum och lutande tak och det är därför vi även lastar läskbackar. Då avslöjas brister i utformningen av bagageutrymmen. Det lasermätaren ser med all tydlighet, och som bekräftas när man försöker sätta sig i baksätet, är att Corolla är en trång typ. Om föraren har stolen i bakersta läget finns endast sex centimeter benutrymme kvar i baksätet, vilket i praktiken är lika med noll. Med en lång förare och en lång passagerare fram blir Corolla snudd på tvåsitsig och i baksätet finns endast plats för väskor.

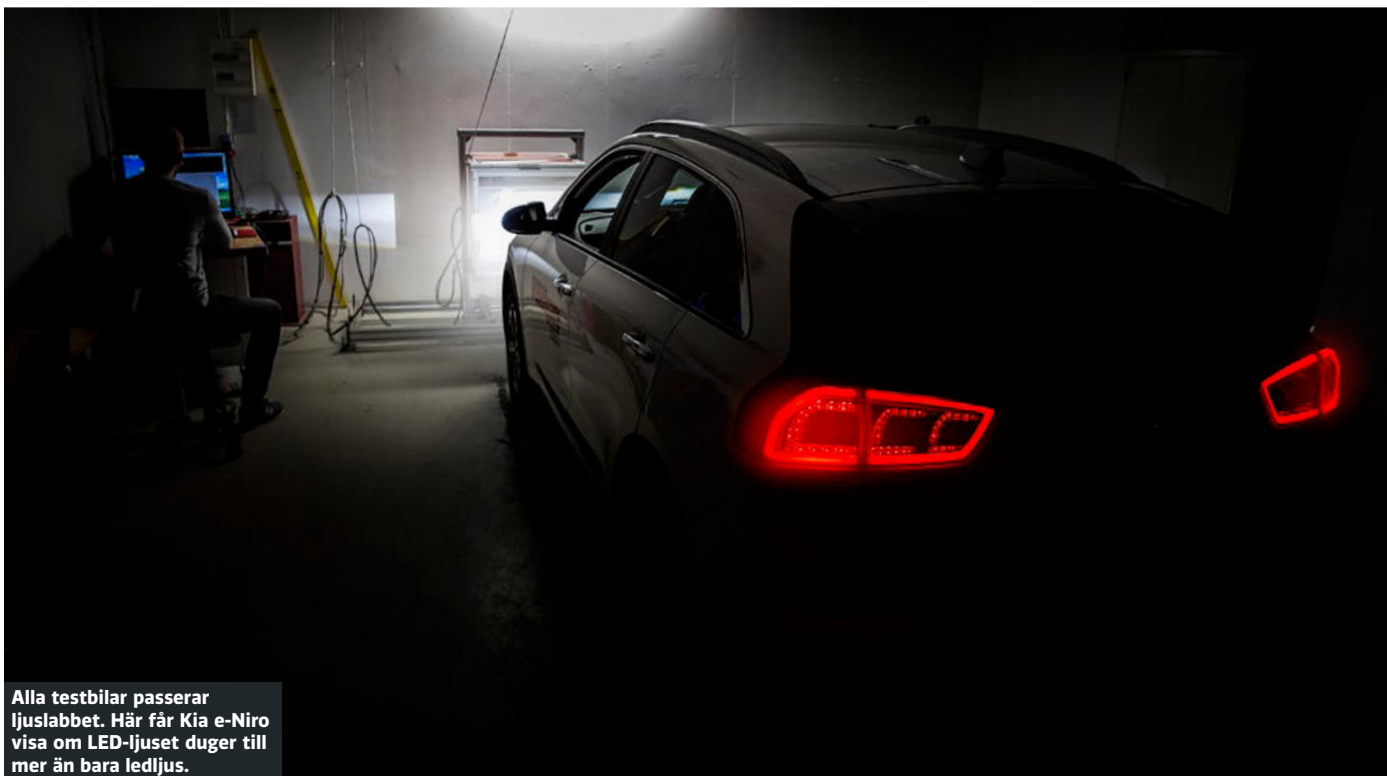
KIA E-NIRO ÄR en betydligt rymligare bil än kusinen Hyundai Kona electric som ingår i Vi Bilägares långteststall. Förklaringen är att e-Niro är närmare besläktad med Hyundai Ioniq och därför är en större bil. Baksätet är betydligt bättre än i Kona och liksom bagageutrymmet är det fullt i paritet med Golf, vilket är ett gott betyg.

Lastförmågan begränsas endast av att lastgolvet blir långt ifrån plant när baksätessryggarna fälls och den höga lasttröskeln som gör tunga lyft...tung. Paradoxalt nog har e-Niro större bagageutrymme än Niro i hybrid- och laddhybridutförande. Det beror på att hybriderna har batteripaketet under lastgolvet bak, medan e-Niro stuvade undan dem under baksätet och i golvet.

Vi konstaterar också att Kia inte har gjort något av det frigjorda utrymmet under motorhuven fram. Elmotorn och de tillhörande komponenterna tar

11

Bagageutrymmet i Subaru Impreza rymmer 32 läskbackar – elva fler än Toyota Corolla som har testets minsta bagageutrymme.



Alla testbilar passerar ljuslabbet. Här får Kia e-Niro visa om LED-ljuset duger till mer än bara ledljus.



KIA

Kia e-Niro har den luftigaste och rymligaste kupén. Man sitter högt, nästan "ovanpå" bilen, men bekvämt. Mittkonsolen är full av stora förvaringsfack.



MAZDA

I Mazda 3 sitter man lågt och omsluten av höga karossidor. Reglagen som styr klimatanläggningen är inte så tydliga som man kan önska.



SUBARU

Impreza har tunna takstolpar som ger mycket bra sikt snett framåt. Vad den lilla skärmen ovanpå instrumentpanelen tillför har vi ingen aning om.



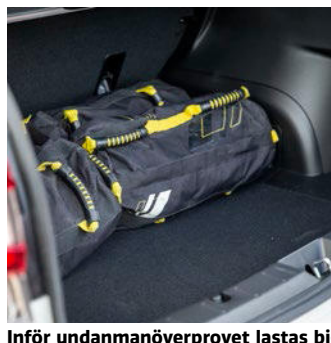
TOYOTA

Även Toyota Corolla har tunna takstolpar fram, men sikten bakåt är sämre än i Subaru. Förarplatsen upplevs ombonad och välbyggd.



VW

Testbilen har extrautrustning för 100 000 kr och då ser Golf så här lyxig ut invändigt. Här är det lätt att hitta en bra körställning.



Inför undanmanöverprovet lastas bilarna med sandsäckar som simulerar passagerarnas packning.



Alla bilar körs i undanmanöverbanan. Volkswagen Golf sladdar med baken men klarar godkänt resultat.

»Längs testslingan övertygar Mazda med sina fina köregenskaper.«

► inte alls lika mycket utrymme som en vanlig motor och det ekar glest under huven i e-Niro. Trots det finns där inget förvaringsutrymme likt det man kan hitta hos Tesla.

MAZDA 3 HAR ett djupt bagageutrymme som rymmer vad man kan förvänta sig av biltypen – nio läskbackar. Det är lika mycket som Subaru Impreza som visar sig på den riktigt styva linan först när baksätesryggarna fälls. Då sväljer Impreza hela 32 backar – ett mycket bra resultat i klassen. Subaru har därtill ett rymligt men obehagligt baksäte. Soffan är så platt och hal att passagerarna måste hålla i sig om man inte krypkrö genom rondellerna.

Utrymmet bak i Mazda är inte lika generöst, men här sitter man bekvämare och mer omsluten. De rekordtjocka C-stolparna gör baksätet onödigt mörkt, men skymmer märkligheten nog inte sikten för föraren så mycket som man kan tro. Att Mazda 3, som är en av klassens längsta bilar, har så trångt baksäte är dock genant.

NU LÄMNAR VI testgaraget och ger oss ut på vägarna. Våren har precis börjat spricka ut och det betyder värsta tänkbara ljudförhållanden. Gruset ligger kvar på vägarna och bilarna har fått på sig nya och hårda sommaräck. De fem bilarna hanterar bullret olika bra.

Vi konstaterar snabbt att Toyota har misslyckats. Trots att Corolla har dubbelglas i sidorutorna och filtinnarskärmar fram och bak är bullret från däckén högt.

Nya Corolla är helt enkelt en högljudd bil och våra intryck bekräftas av decibelmätaren som visar höga mätvärden. Nästan lika bullrig är Subaru Impreza, vilket vi på sätt och vis hade förväntat oss. Bullret går hand i hand med bilens bruksiga framtoning.

Ljudmässigt är e-Niro och Golf inte så olika varandra. Golfs silkeslena 1,5-litersmotor är märkligheten nästan lika tyst som Kias elmotor, och det bidrar förstärkt till en behaglig ljudnivå i kupén. Det smattrar inte nämnvärt i hjulhusen men högt vindbrus stör komforten.

Mazda då? Märket har under många år varit synonymt med dålig ljudkomfort. Nu är det tvärtom! Både decibelmätaren och alla testförarens öron säger att Mazda 3 är, hör och häpna, tystast i testet! När hände det senast?

Längs testslingan övertygar Mazda med sina fina köregenskaper. Mazda har hakat på rådande trend att överge multilänkbakaxel till förmån för en halvstel variant och det har glädjande nog inte påverkar köregenskaperna negativt. Några testförare klagar på ett stöttigt chassi, men i de flesta fall hanterar stötdämpare och fjädrar stora och små ojämnheter bra. Styrningen ger fin precision och en viss mekanisk närvaro. Calle "Mr Miata" Carlquist går så långt som att beskriva nya Mazda 3 som en MX-5 för familjen. Så rolig är den. Det här är en vardagsbil man kan ta ut på en rolig söndagstur.

Även Impreza övertygar, på kurviga vägar ska tilläggas. Den har en känslig styrning som ger underhållande köregenskaper när vägen svänger och retar gallfeber på oss när vägen är rak. Impreza har inget tydligt nolläge och vill sällan gå rakt utan korrigeringar. Den vill ständigt vara någon annanstans på vägen än där vi vill att den ska vara. Usel riktighetsstabilitet på motorväg men körglad på kurvig väg, alltså.

PRECIS SOM MAZDA 3 erbjuder Volkswagen Golf en välvägd kompromiss. Vägegenskaperna är vuxna och trygga nog för att vi ska stå ut med längre körpass i motorvägshastighet samtidigt som den inte tråkar ut oss på mindre vägar. Här blir det också påtagligt att Golf är en mindre bil än övriga. Den är kortast från för till akter och har också kortast axelavstånd. Det ger en körsimidighet i stadsmiljö och trånga parkeringsgarage som de andra inte kan matcha. Imporrande nog har smidigheten inte tillåtit gå ut över motorvägsegenskaperna.

Kia e-Niro blandar och ger. Tack vare rapp respons i drivlinan och en väldigt direkt styrservo kan den upplevas som pigg och rolig. Inte minst vid stadskörning. Men glöm inte



KIA E-NIRO 64 KWH

GRUNDPRISS:	444 900 kr
MILKOSTNAD:	34,71 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1. Kia har ett bra bagageutrymme för att vara en elbil. Lastförmågan står sig bra även i relation till bensinbilarna, men genomlastningslucka saknas.
2. Elstyrning förarstol hör inte till vanligheterna i den här klassen. Funktionen är inte standard till e-Niro, bilen måste minst vara utrustad med Advance Plus-nivå som höjer priset med 30 000 kr.
3. E-Niro har stöd för snabbladdning upp till 100 kW, vilket kan ge från 20 till 80 procent laddning på 40 minuter.
4. E-Niro har en avskalad och tydlig instrumentering framför ratten. Återstående räckvidd går inte att missa.



MAZDA 3 2,0 AUT COSMO

GRUNDPRISS:	281 400 kr
MILKOSTNAD:	32,46 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1. Bagageutrymmet i Mazda 3 är djupt och brett och har en hög invändig lasttröskel. Ingen genomlastningslucka.
2. Knapparna på rattekrarna är stiligt utformade, men det gäller att lära sig funktionerna utantill. Den nedre radens symboler är svåravlästa under körning.
3. Mazda 3 är en nästan genomgående välbyggd bil. En viss sparver märks i botten på mittkonsolens förvaringsfack. Filtbotten ligger lös och påminner om ett välanvänt dammsugarfilter.
4. Ett klassiskt måtarhus i Mazda, men icke. Hastighetsmätaren är en digital skärm.

Toyota Corolla är snålast på bensindropparna (Kia e-Niro undantagen), men tyvärr också testets bullrigaste bil.



bort att det här är en tung bil. Med en tjänstevikt på nästan 1 900 kg är e-Niro drygt ett halv ton (!) tyngre än Volkswagen Golf. Den tyngden måste ta vägen någonstans och i tvära kurvor kan det kännas som att bilen är på väg rakt fram. Efter-som den har det mesta av vikten i golvet blir den inte topptung och svajig utan stabil och trygg, men likväl tung.

Det mesta av sydkoreanens vikt blir dock som bortblåst när vi trampar högerpedalen i bot-ten. Kian hoppar iväg som en skrämmd hare och lämnar övriga i bakhasorna. Accelerationsmätningarna visar ett förkrossande övertag, 0–100 km/tim avverkas på 7,4 sekunder i Kia. Golf kommer närmast men är ändå en dryg sekund långsammare i sprinten. Här märks elmotorns fördelar. Man får, om inte sportbilsprestanda så i alla fall GTI-prestanda, i en rymlig var-

dagsbil till en bränslekostnad som är försumbar.

KIA E-NIRO ÄR EN i raden av alla elbilar som har spottats ut ur Hyundai Kia-koncernen på senare år. Några av de andra är Hyundai Kona Electric, Hyundai Ioniq och nu senast Kia e-Soul. Medan Ioniq endast har 120 hk, har e-Niro, liksom Kona och e-Soul, en 204 hk och 395

Nm stark elmotor som driver på framhjulen. Det är långt mer än tillräckligt för att hänga med i trafikrytmen och batteripaketet med en kapacitet på 64 kWh ger en verklig räckvidd på 35–40 mil.

För att sätta det i perspektiv kan vi nämna att Subaru Impreza, enligt uppmätt testförbrukning, har en räckvidd på cirka 70 mil.

Skillnaden är förstås att Subarun kan få en ny räckvidd på 70 mil efter några minuters tankning, medan Kian behöver närmare 1,5 timmar för att nå 100 procent laddning med en 50 kW-laddare.

Subaru må vara snabb vid tankstoppen, men den är också törstig mellan dem. Impreza är med god marginal törstigast i testet och det utan att erbjuda något utöver det vanliga, tvärtom.

Boxermotorn på 2,0 liter och 156 hk är en exceptionellt tråig typ och i kombination med CVT-växellådan som inte alls är lika tekniskt förfinad som Toyotas motsvarighet gör den körningen till en uppoffring man helst slipper. Testbilen har dessutom en ovana att gå ojämnt på låga varv i låga hastigheter.

Vi kör mycket hellre Mazdas bensinmotor som, liksom Suba-

ÄGARNÄ TYCKER

Toyota kom totalt på 1:a, Subaru på 2:a, Mazda på 8:e, Kia på 9:e och Volkswagen på 11:e plats bland 23 märken vid AutoIndex 2019 där privata bilägare tycker till om sitt bilinnehav.

I bilenkäten kvalitet/egenskaper, rankades Subaru som 2:a, Toyota som 4:a Mazda som 8:a, Kia som 9:a och som Volkswagen som 11:a. Lojalitetsenkäten gav Subaru 1:a,



Toyota 4:e, Mazda 8:e, Kia 9:e och Volkswagen 10:e plats. Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 1:a plats för Toyota, 4:e för Subaru, 15:e plats för Kia, 17:e för Mazda och 19:e för Volkswagen. I verkstadsenkäten kom Toyota på 2:a plats, Subaru på 3:e, Kia på 10:e, Mazda på 12:e och Volkswagen på 20:e plats.

Undersökningen gjordes januari-mars 2019 och gäller årsmodellerna 2012–2018.



»Kian hoppar iväg som en skrämd hare.«

rus, är på 2,0 liter och saknar överladdning. Mazda har istället hakat på mildhybridtrenden där en elmotor på åtta hästkrafter dubbeljobbar som generator och startmotor. Under acceleration knuffar elmotorn på och den gör också att stoppsekvenserna vid rödljus kan bli längre. Motorn har dessutom teknik för cylinderavstängning. Vid låg belastning stängs två av fyra cylindrar av. Maxeffekten är i sammanhanget ringa 122 hk och 213 Nm. Bilen behöver dock inte mer. Den är inte snabbast i gänget, men upplevs aldrig undermotoriserad.



SUBARU IMPREZA 2,0i ACTIVE

GRUNDPRIIS:	259 900 kr
MILKOSTNAD:	37,33 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1



2



3



4

1. Bagageutrymmet i Impreza är rymligt och lättlastat. Insynsskyddet är i sladdrigaste laget.
2. En så kallad multifunktionsdisplay tronar på toppen av instrumentpanelen. Vi tycker att den är onödig och sannolikt fördyrande. Informationen som visas här finns även framför ratten.
3. Eyesight-systemet förlitar sig på kamerorna i vindrutans ovkant. Eftersom de är känsliga måste de skyddas med en medföljande plastbit om rutan ska tvättas på insidan.
4. Analoga mätartavlor med en centrerad display som visar färdatorns innehåll.



TOYOTA COROLLA 2,0 ELHYBRID STYLE

GRUNDPRIIS:	277 900 kr
MILKOSTNAD:	30,43 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1



2



3



4

1. Lastgolvet är högt i Corolla och lutningen på bakluckan begränsar lastförmågan.
2. Hybriddrivna Corolla har, ironiskt nog, testets mest framträdande avgasutblåskulisser. Det riktiga avgasröret avslutas en bit in under karossen.
3. Med framstolen inställd för en normallång, vuxen passagerare blir det inte mycket plats över i baksätet.
4. Framför Corolla-ratten finns endast en stor skärm som visar all möjlig information. Grafiken är överbelamrad med siffror som inte hjälper läsbarheten. Tacksamt nog finns en head up-display som vi hellre tittar på.



VOLKSWAGEN GOLF GT 1,5 TSI ACT PF DSG

GRUNDPRIIS:	255 400 kr
MILKOSTNAD:	35,31 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●●●●
EKONOMI:	●●●●●●●●
KOMFORT:	●●●●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●●●●
MILJÖ:	●●●●●●●●



1



2



3



4

1. Golf har inte testets största bagageutrymme, men är ensam om att erbjuda genomlastningslucka.
2. Den testade Golfen är extra-utrustad med utfällbar dragkrok som fälls ut genom ett ryck i det tröskelmonterade handtaget.
3. Golf är ensam i det här gänget om att ha sidokrockkuddar i baksätet. Kuddarna är dock ett tillval som ingår i ett säkerhetspaket för 3600 kronor.
4. För att byta Golfens två mätartavlor mot en skärm framför ratten måste man betala 6700 kronor extra. Det är förmodligen en klok investering som höjer andrahandsvärdet.

»Toyotas svagare hybrider får ofta skäll för att de är för högljudda.«

Det kan vi förmodligen tacka den välväxlande, sexväxlade automatlådan för. Vår enda invändning mot Mazda-drivlinan är att motorn tillåter så låga varv i tvåcylindrläget att det blir märkbara vibrationer från motorpaketet.

TOYOTA STÄLLER OM allt mer till hybriddrivlinor och det märks i nya generationen Corolla som, förutom instegsvarianten som är en 1,2 liter stor bensinmotor, bara finns med två hybridalternativ. Diesel lyser med sin frånvaro. Billigaste hybriden är 1,8 Elhybrid med 122 hk och den vi kör, 2,0 Elhybrid med 180 hk, är ett nytt tillskott framtaget för europeiska kunder som vill ha mer prestanda.

Och visst har den klös. Elmotorn och bensinmotorn arbetar effektivt tillsammans och ser till att 0–100 km/tim går på 7,9 sekunder, i teorin. När vi mäter går det inte snabbare än 9,5 sekunder.

Omkörningsegenskaperna är fullt godkända och den extra kraften gör att motorn sällan tvingas brusa upp. Toyotas svagare hybrider får ofta skäll för att de är för högljudda när CVT-växellådan tvingar upp varvtalet på en konstant och hög nivå.

Vi upplever att det inte händer i samma utsträckning i Corolla med detta starkare motoralternativ. Körningen är mer harmonisk än kanske någonsin tidigare i en Toyota-hybrid, och förbrukningen imponerar – 5,1 l/100 km är bra.

GOLF ÄR I sammanhanget traditionellt motoriserad. Cylinderavstängning javisst, men ingen mildhybridisering. Traditionell turboladdning ger 1,5-litersmotorn 150 hk och 250 Nm. Mot den finns inga invändningar. Den är tyst, snudd på vibrationsfri, stark i de flesta lägen och dubbelkopplingslådan växlar oftast rätt. Dock inte med samma snits som Mazdas automatlåda.



Veteranen Golf ligger sist i ledet och samlar ihop skocken av nya konkurrenter.

KIA E-NIRO ÄR den avgjort dyraste bilen att köpa, nästan dubbelt så dyr som Subaru innan man räknar av skatterabatten på 60 000 kronor. Men elbilen hämtar hem mycket redan under de första tre åren tack vare nollbeskattning och låg bränslekostnad. Att Kia dessutom ger sju års nybilsgaranti hjälper kalkylen ytterligare.

Men elbilslivet är fortfarande krångligt och passar långt ifrån alla. Den som ändå vill sätta

miljöhänsyn i främsta rummet väljer Toyota Corolla som är snålast i gänget, men alltför trång och bullrig för att kunna rekommenderas som bästa köp i klassen. Subaru Impreza är billigast att köpa men blir dyrast att äga när totalekonomin räknas ihop. Köp den om du absolut behöver fyrhjulsdraft, inte om du vill

ha en bekväm och billig bil.

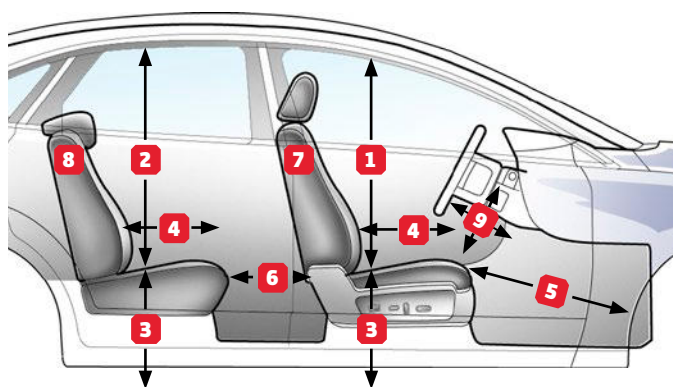
Valet mellan Mazda 3 och VW Golf är nästan hugget som stucket. Båda uppskattas för att de lyckas blanda köregenskaper med ekonomi och utrymmen på bästa sätt.

Till slut faller vår röst på Mazda 3 som är den billigare och roligare av de två. ☹️

10

års garanti gäller för Mazda 3. Efter att de första tre årens nybilsgaranti löper ut tar en komponentgaranti över, som inte täcker vanliga slitdelar.

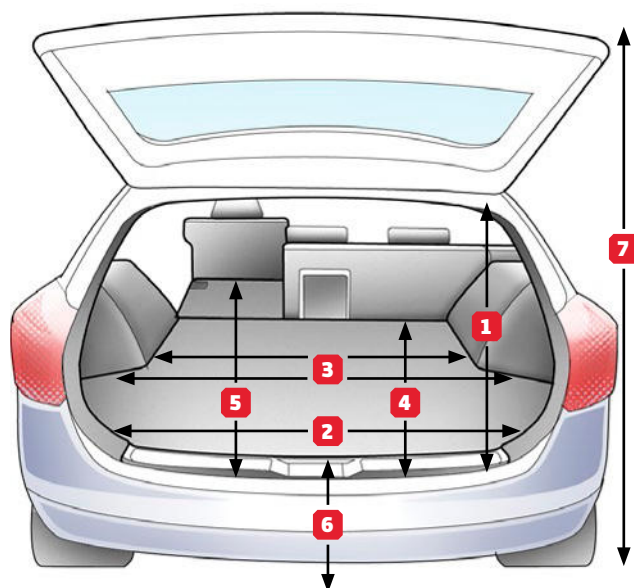
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
1. Takhöjd fram	96–102	91–97	94–101	93–99	91–98
2. Takhöjd bak	98	91	94	91	99
3. Sitthöjd fram/bak	49–55/53	41–46/47	42–49/48	41–48/50	39–46/43
4. Sittdynans längd fr./b.	51/46	50/49	50/50	49/48	51/46
5. Benutrymme fram	42–65	40–65	39–64	39–64	41–66
6. Benutrymme bak	17–40	10–37	14–42	6–33	9–36
7. Kupébredd fram	143	134	131	126	142
8. Kupébredd bak	139	131	137	137	135
9. Skjutmån ratt l/h	65–69	63–69	64–69	62–67	65–71

KOMMENTAR: Trots stora skillnader i yttermått är bilarna jämnstora invändigt. Subaru sticker ut med generöst benutrymme bak och Kia med en bred kupé. Kias försiktiga suvframtoning märks främst på högre sitthöjd.

LASTMÅTT



Mått, cm	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
1. Höjd i lastöppning	74	77	77	77	69
2. Bredd i lastöppning	107	100	104	104	101
3. Bredd mellan bakre hjulhus	104/118	102/11	109/136	97/138	102/128
4. Lastgolv uppfällt baksäte	79	79	79	71	74
5. Lastgolv nedfällt baksäte	140	148	139	138	135
6. Höjd till lasttröskel	74	76	67	73	66
7. Höjd under baklucka	190	180	182	185	187
Antal läskbackar, upp/ndf. baksäte	11/25	9/24	9/32	6/21	12/28
Bagagevolym VDA, l	451–1450	358–1026	385–1310	361–1024	380–1270

KOMMENTAR: Kia e-Niro har på papperet det rymligaste bagageutrymmet, men vid verklig lastning har Golf bäst bagagekapacitet bakom baksätet, även om Impreza sväljer mer när baksätessyrgarna fälls.



Baksätet i **MAZDA** har bältespåminnare som visas i taket.



Bältespåminnare fram i **SUBARU** och varning för krockkudde.

BARN I BIL

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ja	ja	ja	ja	ja
Barnstolsöglor fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Bältespåminnare bak	ja	ja	nej	ja	pkt*
Bältessträckare bak	ja	ytterpl.	ja/ja	nej	pkt*
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja/ja	nej	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	nej	nej	nej	nej
Får liggvagn plats?	ja	ja	ja	ja	ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja	ja	ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej	nej	ja
Isofixfästen fr/b	nej/ja	nej/ja	nej/ja	nej/ja	nej/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej	nej	pkt*
Urkopplingsbar krockkudde	ja	ja	auto	ja	ja
VIB:s barnbetyg	★★★	★★★	★★	★★	★★★

KOMMENTAR: Passagerarkrockkudden i Subaru kopplas ur automatiskt när vikten i stolen understiger 30 kg. Det finns ingen möjlighet att mekaniskt koppla ur krockkudden, vilket är att föredra. Vågar man lita på automatiken? Subaru rekommenderar att barnen sitter bak.

*3700 kr kostar ett paket med bältespåminnare, bältessträckare och sidokrockkuddar bak, vilket höjer baksätessäkerheten i Golf.

KROCKTEST

	Kia*	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Vuxenskydd	91 %	ej testad	94 %	ej testad	94 %
Barnsäkerhet	80 %	–	89 %	–	89 %
Fotgängarskydd	70 %	–	82 %	–	65 %
Förarstödsystem	81 %	–	68 %	–	71 %
Pisksnärtskydd	bra	–	bra	–	bra
Aut. nödbroms (AEB)	ja	ja	ja	ja	ja
Betyg AEB city/landsväg	bra	–	bra	–	ej testad
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	–	★★★★★	–	★★★★★

KOMMENTAR: Kias säkerhetsbetyg gäller för Niro PHEV då e-Niro inte har testats av Euro NCAP. Mazda 3 och Toyota Corolla är ännu så nya att de inte har hunnit testas av Euro NCAP.

MÅTT & VIKT

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Längd, cm	438	446	446	437	426
Bredd, cm	181	180	178	179	180
Höjd, cm	156	144	148	144	149
Axelavstånd, cm	270	273	267	264	263
Spårvidd fr/b, cm	158/158	157/158	154/155	153/153	153/150
Markfrigång, cm	16	14	13	14	13
Tjänstevikt, kg	1860	1389	1379	1585	1338
Maxlast, kg	370	518	465	325	492
Taklast, kg	100	75	i.u.	75	75
Släpvt/B-kort, kg	0	1300	1200	750	1500

MEDIEFUNKTIONER

»En handhavandemässig mardröm.«



KIA
Kias pekskärm är liten och relativt läsuplöst. Menysystemet fungerar bra.



MAZDA
Mazda är ensamma om att hålla fast vid skärm som styrs med vred. Systemet fungerar enkelt och bra.

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Systemets namn	i-AVN	Connect	Starlink	Touch 2	Disc. Media
Pris	std	std	std	std	10700 kr
Svenskspråkig	ja	ja	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	vred	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	7	8,8	6,3	8	8
Max ant. bluetooth-enheter i systemet	5	6	i.u.	i.u.	5
Max antal aktiva samtidigt	1	1	1	1	2
Röststyrning	ja	ja	nej	ja	2200 kr
Rattmanövrering	ja	ja	ja	ja	ja
Plats för minneskort	ja	ja	nej	ja	ja
Telefonspeglning (Carplay/Android Auto)	ja/förberett	ja/nej	ja/ja	nej/nej	ja/förberett
Inbyggd WiFi-uppkoppling	nej	nej	nej	nej	nej
SMS	ja	via carplay	nej	nej	ja
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/ja	ja/ja/nej	ja/ja/ja	ja/ja/ja	ja/ja/ja
Navigator	ja	ja	nej	8500	10700 kr



SUBARU
Starlink är en handhavandemässig mardröm. Systemet saknar logik och skärmen hänger sig för jäman.



TOYOTA
Toyotas infotainmentsystem är inte lätt att komma överens med. Knapparna runt skärmen hjälper inte till.



VW
Den dyraste varianten av mediasystem från VW har större skärm och är lätt att använda.

UTRUSTNING

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Aktiv farthållare	ja	ja	ja	ja	ja
Autobroms	ja	ja	ja	ja	ja
Automatlåda	ja	16500 kr	ja	ja	15500 kr
Automatisk p-hjäl	nej	nej	nej	nej	7700 kr
Backningskamera	ja	ja	ja	ja	ja
Backstartshjäl	ja	ja	ja	ja	ja
Eljusterbart förarsäte	pkt(1)	ja	nej	nej	pkt(3)
Fabriksmonterat drag	nej	9525 kr	4000 kr	9900 kr	9300 kr
Fabriksmonterat larm	ja	ja	ja	ja	4100 kr
Farthållare	ja	ja	ja	ja	ja
Färddator	ja	ja	ja	ja	ja
Klimatanläggning	ja	ja	ja	ja	ja
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja	ja	ja
Läderklädsel	pkt(1)	ja	nej	15900 kr	24500 kr
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja	ja	ja
Metalliclack	5900 kr	5900 kr	nej	6600 kr	7200 kr
Panoramaglastak	nej	nej	nej	13900 kr	11100 kr
P-sensorer fr/b	pkt(1)/ja	ja/ja	3125 kr/ 3125 kr	pkt(2)	5800 kr
Rattvärme	ja	ja	ja	ja	1300 kr
Reservhjul, typ	rep.sats	rep.sats	rep.sats	rep.sats	rep.sats
Strålkastarspolare	nej	ja	ja	ja	ja
Stopp/startsystem	nej	ja	ja	ja	ja
Ställbara stötdämpare	nej	nej	nej	pkt(2)	11000 kr
Taklucka	pkt(4)	nej	nej	nej	nej
LED-ljus	pkt(1)	ja	ja	ja	13300 kr

KOMMENTAR: Alla fem testbilar har relativt höga utrustningsnivåer som standard och bjuder bland annat på adaptiv farthållare och backkamera i utrustningen. Kia, Mazda, Subaru och Toyota paketerar utrustningen i nivåer och paket medan Golf kan köpas med en lång rad separata tillval.

(1) Den högsta utrustningsnivån Advance Plus till Kia e-Niro kostar 29 900 kronor extra.

(2) Utrustningsnivån Executive kostar 44 600 kronor extra.

(3) Eljusterbart förarsäte kostar 7800 kronor och finns endast i kombination med läderklädsel som kostar 24 500 kronor.

(4) Tech-paket kostar 14 900 kr.

EKONOMI

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Grundpris, kr	444900	281400	259900	277900	270400
Testbilens pris, kr	489700	281400	259900	336500	373800
Förmånsvärde, kr/år	25 077	43000	43953	39918	41101
Värdeminskning, kr/% (1)	165388/ 57	115374/ 59	118137/ 55	108938/ 61	130086/ 52
Bränslekostnad	4865/ 5936	16464/ 16170	19404/ 20874	15288/ 14994	19110/ 17346
Årskatt, kr/efter tre år	360/ 360	3066/ 734	6083/ 1416	360/ 360	2246/ 514
Försäkring, kr/år (2)	5976	4666	6396	4764	4488
Servicekostnad, kr (3)	6080	7708	5793	13330	9555
Serviceintervall, mil/år	1500/1	2000/1	1500/1	1500/1	1500/1
Garantier, år (4)	7/3/12/m	10/3/12/3	3/3/12/3	3/3/12/3	2/3/12/m
Milökostnad, kr (5)	34,17/ 34,71	32,61/ 32,46	36,59/ 37,33	30,58/ 30,43	36,20/ 35,31

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/vägassistans. (5) 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. EU-norm/testförbr, skatt, service försäkring.

RESERVDELAR

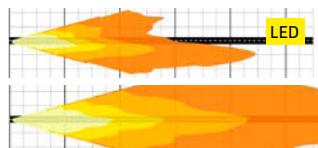
	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Strålkastare, kr	13543	13414	8885	18094	13526
Bakljus, kr	3374	4369	1984	3204	2926
Bromsbelägg fram, kr	1308	816	1448	1190	1348
Bromsskivor fram, kr	2601	1842	1806	1848	1908
Fälg, kr	2203	2351	3257	4050	3684
Komplett koppling, kr	aut	aut	aut	aut	aut
Avgassystem utan kat., kr	–	6003	5444	4804	9136
Katalysator, kr	–	9638	11869	13921	11826
Arb.kostnad koppling, kr	–	–	–	–	–
Arb.kostnad avgassystem, kr	–	563	2656	900	1050
Kamremsbyte, kr	–	kedja	kedja	kedja	kedja
Bytesintervall, mil/år	–	–	–	–	–
Totalt, kr	23029	38433	34693	47111	44354

LJUSTEST

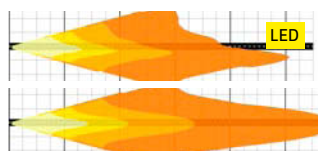
Läs mer på
viblagare.se



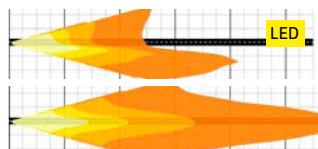
Kia	Halvjus	Helljus
Längd	147	184
Bredd	28	18
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Nej		



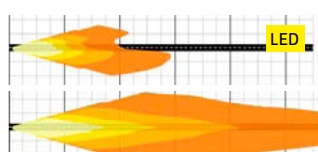
Mazda	Halvjus	Helljus
Längd	118	215
Bredd	26	33
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja		



Subaru	Halvjus	Helljus
Längd	141	168
Bredd	27	15
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja		



Toyota	Halvjus	Helljus
Längd	86	182
Bredd	27	26
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja		



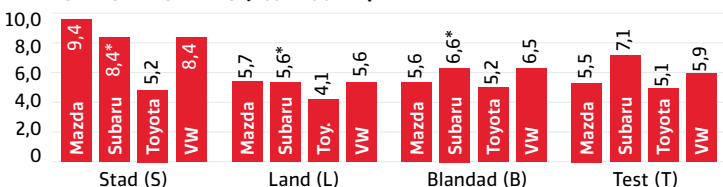
VW	Halvjus	Helljus
Längd	94	208
Bredd	26	21
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja		

KOMMENTAR: Alla fem testbilar har LED-teknik på både halv- och helljus och presterar bra resultat. Kias helljus är bara marginellt bättre än halvljustet.

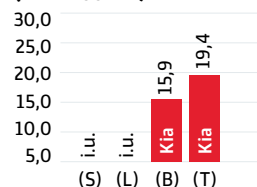
MEDELVÄRDE	Halvjus	Helljus
Längd, m	99	186
Bredd, m	25	18

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (liter/100 km)



(kWh/100 km)



MILJÖ

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
Bränsletank, l	64 kWh batteri	51	50	43	50
CO ₂ (g/km)	0	128	159	89	118
NOx labb/i trafik, mg/km	0	11,3/i.u.	15,5*/i.u.	4,3/126	31,8/126

KOMMENTAR: Cylinderavstängning i kombination med frirullning har uppenbarligen effekt. Titta bara på Mazda som visar låg förbrukning under testkörningen. Även Volkswagen, som också kan stänga av två cylindrar, går snålt, men inte lika snålt som Toyota. Elektriska Kia får en testförbrukning som är klart högre än den angivna WLTP-siffran. Subaru är med god marginal törstigast. *Förbrukning i NEDC-körcykeln.

ACCELERATION

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
0–100 km/tim	7,4 s – 114 m	10,4 s – 175 m	9,8 s – 158 m	9,5 s – 137 m	8,7 s – 139 m
0–400 m	15,5 s	17,3 s	17,2 s	17,2 s	16,5 s

SEGDRAKNING 70–110 KM/TIM

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
3:ans växel	4,1 s – 105 m	6,5 s – 167 m	5,7 s – 147 m	5,1 s – 129 m	5,2 s – 134 m
4:an	auto	auto	auto	auto	auto
5:an	auto	auto	auto	auto	auto
6:an	auto	auto	auto	auto	auto

KOMMENTAR: Elmotorns fördelar visar sig tydligt i accelerationssiffrorna. Kia hänger av konkurrenterna med lätthet i alla moment, men även Toyota har snabb omskrivningsacceleration.

BROMSAR

100–0 km/tim	37 m – 2,9 s	37 m – 2,9 s	37 m – 2,9 s	38 m – 2,9 s	37 m – 2,8 s
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

KOMMENTAR: Alla fem testbilar presterar mycket likvärdiga och fullt godkända bromsresultat. Toyota har bredast däck (225/40 R18) men är ändå lite sämre på att stanna än konkurrenterna.

KUPÉBULLER dB(A)

	Kia	Mazda	Subaru	Toyota	VW
50 km/tim (fin/grov asfalt)	60/65	62/64	62/67	62/66	60/64
70 km/tim	62/67	63/67	63/69	63/69	62/66
90 km/tim	64/69	64/69	66/72	67/72	63/69
110 km/tim	68/71	69/72	71/74	73/73	65/72

KOMMENTAR: Subaru och Toyota sticker ut som klart bullrigast i testet. Vi uppfattar Kia och Mazda som de två tystaste och att Mazdan har ett mjukare kupéljud som inte är lägre än i Kia, men behagligare för öronen.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Kia

► Motorhuv och baklucka av aluminium som ej tätats i skarvarna, övriga karosddelar av stålplåt. Dörrarna har dålig tätning av skarvhörn men är behandlade på insidan. Filtinnerskärmar bak, plast fram. Fuktsugande kuddar vid vindrutestolparna men bra, icke smutssamlade skärmkanter bak. Undertill har somliga balkar invändig vaxbehandling, andra saknar helt.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg: ●●●●● 12 år

Mazda

► Mazda-karossen är helt och hållet byggd av stål, så även avgassystemet. Innerskärmar är gjorda av plast och bakom dem finns ett filtmaterial. De flesta skarvar är tätade men de nedåtvända tröskelskarvarna är helt otätade. Stora plastsköldar undertill men slitskyddet är bristfälligt. I A-stolparna finns stora, fuktsamlade ljuddämpande kuddar. Dåligt tätade hörn på bakluckan. Motorhuv, baklucka och dörrar är behandlade, men alla balkar saknar invändig behandling.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg: ●●●●● 12 år

Subaru

► Nya Impreza har grundkaross, dörrar och baklucka av stålplåt. Motorhuv är av aluminium och tanken är av plast. Bakluckan och dörrarna har rostskyddande behandling men hörnen är dåligt tätade. Avgassystem i vanligt stål. Plastinnerskärmar fram, fuktsamlade filt bak. C-stolpen på höger och vänster sida är utsatt för blästerrisk och stänkskydd saknar bakom alla fyra hjul.

Underredet täcks av stora plastsydd. De flesta skarvar under bilen är tätade men slitskyddet är dåligt.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg: ●●●●● 12 år

Toyota

► Corolla är till största del en plåtkonstruktion bortsett från tvärbalkarna, kardantunneln och motorhuv som är av aluminium och bakluckan av plast. Filtinnerskärmar i hjulhus fram och bak. Den nedåtvända tröskelskarven är inte tätad. Avgassystem av stål. Rostskyddsbehandling i tröskeln men ingen annanstans bortsett från en gnutta vax i vissa hålrum. Blästringsrisk i motorhuvens framkant och på dörrarna som är dåligt inpassade.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg: ●●●●● 12 år

Volkswagen

► Även Golfens kaross är helt av stålplåt, men grundkonstruktionen är vettig. Dörrar, huv och baklucka är noggrant tätade, men bara dörrarna har invändig vaxbehandling. Underredet täcks till stora delar av plastsköldar och under dessa är de flesta skarvar väl tätade. Balkarna under bilen är invändigt behandlade med rostskyddsmedel och de delar av underredet som inte täcks av sköldarna har behandlats med ett PVC-baserat slitskydd. Stänklappar finns och både bakre ljuddämparen och ändrören är rostfria. Framför framdörren finns en framtida rostfälla i form av ljuddämpande skumgummi som kan suga åt sig fukt och vatten.

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg: ●●●●● 12 år

VI TYCKER



Förgyller vardagen

1 Den är inte rymligast, inte billigast och inte snålast. Nya **MAZDA 3** är däremot nästan bäst på det mesta och blir därmed svårslagen. Nya trean faller inte igenom på någon punkt, inte ens ljudnivån i kupén som under många år varit en akilleshäla för Mazda. Enligt våra mätningar och hörselintryck är nya Mazda 3 till och med den tystaste bilen i det här testet. Precis som Golf är Mazda 3 väldigt lätt att leva med, men den är också rolig att leva med tack vare köregenskaper som inte matchas av någon konkurrent.

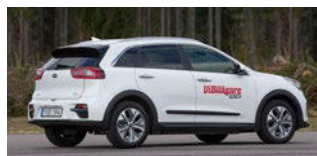


2 Eldrivna **KIA** e-Niro klarar sig bra mot bensinbilarna, så bra att den försilvermedaljen. Trots högt inköpspris blir ekonomin fördelaktig (om man inte snabbaddar dyrt) och med nästan 40 mils räckvidd är e-Niro ett intressant alternativ.



3 Golf från **VOLKSWAGEN** får se sig slagen till slut. Den erbjuder fortfarande en svårslagen mix av utrymmen, smidighet och köregenskaper likt en större bil. På minuskontot noteras betydligt högre milkostnad än Kia och Mazda.

MODELLFAKTA

**KIA e-NIRO**
64 KWH

TILLVERKNINGSLAND: Sydkorea.

MOTOR: Elektrisk synkronmotor.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 204 hk (150 kW). Max vridmoment 395 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Enväxlad automatlåda med reduceringsväxel.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring. Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänkaxel.

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

STYRNING: Elektrisk servo. Vändcirkel 10,6 meter. 2,6 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak.

PRESTANDA: Toppfart 167 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 7,8 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Hybrid 220 900 kronor, Plug-in Hybrid 304 900 kronor.

**MAZDA 3**
2,0 SKYACTIV-G COSMO

TILLVERKNINGSLAND: Japan.

MOTOR: Tvåställd fyrcylindrig bensin. Cylinderavstängning. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 13,0. Borr/slag 83,5/91,2, cylindervolym 1998 cm³. 48 V milhybridsystem.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 122 hk vid 6000 v/min. Max vridmoment 213 Nm vid 4000 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Sexväxlad manuell låda. Sexväxlad automatlåda tillval.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring. Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak halvstel axel.

HJUL: Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/60 R16.

STYRNING: Elservo. Vändcirkel 11,4 meter. 2,9 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak.

PRESTANDA: Toppfart 197 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 10,8 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: 2,0 Skyactiv-G Sky 229 900 kronor.

**SUBARU IMPREZA**
2,0I ACTIVE

TILLVERKNINGSLAND: Japan.

MOTOR: Bensin. Fyrcylindrig boxermotor. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 12,5. Borr/slag 84,0/90,0, cylindervolym 1995 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 156 hk vid 6000 v/min. Max vridmoment 196 Nm vid 4000 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Fyrhjulsdrift. Steglös automatlåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring. Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänkaxel.

HJUL: Fälgbredd 7,5 tum, däck 205/50 R17.

STYRNING: Elservo. Vändcirkel 10,6 meter. 2,6 rattvarv.

BROMSAR: Ventilerade skivbromsar fram och bak.

PRESTANDA: Toppfart 205 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9,8 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: 1,6i Base 224 900 kronor, 1,6i Active 249 900 kronor.

**TOYOTA COROLLA**
2,0 ELHYBRID STYLE

TILLVERKNINGSLAND: Storbritannien.

MOTOR: Tvåställd fyrcylindrig bensin. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 14,0. Borr/slag 80,5/97,6, cylindervolym 1987 cm³. Elmotor, nickelmetallhydridbatteri.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 180 hk. Max vridmoment 190 Nm vid 4400 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Steglös automatlåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring. Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänkaxel.

HJUL: Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/40 R18.

STYRNING: Elservo. Vändcirkel 10,2 meter. 2,6 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak.

PRESTANDA: Toppfart 180 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 7,9 s (fabriksuppgifter).

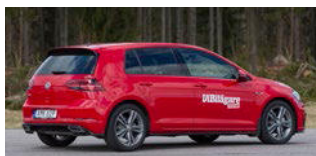
ÖVRIGA VERSIONER: 1,2 Turbo 184 900 kronor, 1,8 Elhybrid 219 900 kronor.



4 Nya **TOYOTA** Corolla erbjuder ett billigt och bensinsnålt biläggande, men det räcker inte för att väga upp nackdelarna. Corolla är för bullrig och trång i kupén för att ha något med slutstriden att göra. Men snål och lättkörd, det är den.



5 Nej **SUBARU**, nya Impreza lyckas inte charma våra biltestarhjärtan och presterar inga övertygande resultat i något moment. När ekonomiträkningen dessutom visar att Impreza får högst milkostnad säkras jumboplatsen.



VOLKSWAGEN GOLF GT 1,5 TSI ACT PF

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

MOTOR: Tvärställd fyrcylindrig bensen, turbo. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 12,5. Borr/slag 74,5/85,9, cylindervolym 1498 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 150 hk vid 5000 v/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1500–3500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdraft. Sexväxlad manuell. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda tillval.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring. Krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänkaxel.

HJUL: Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/55 R16.

STYRNING: Elservo. Vändcirkel 10,9 meter. 2,4 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak.

PRESTANDA: Toppfart 216 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 8,3 s (fabrikssuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Motorer från 110 till 310 hk. Grundpriser från 216 900 kronor (1,0 TSI) till 434 900 kronor (R).

KOMMENTAR: Det är inte det roligaste valet, inte heller det billigaste, men – i mitt tycke – håller Golf fortfarande en klassledande standard och är mitt val. Körglädjen når inte Mazdanivå, Golf är mer trivsamt allert än sportigt. Utrustningsnivå i förhållande till pris är inte orimlig och dessutom går det att i viss utsträckning skräddarsy Golf med tillval efter eget tycke. Innerutrymmena överglänser flertalet av de decimetern längre och modernare konkurrenterna. I höst kommer en ny Golf, med tanke på hur väl "gamlingen" står sig går det att ifrågasätta nödvändigheten av modellskiftet.



Anders Helgesson, testförare.

KOMMENTAR: Eftersom jag är lite för lång för att få plats i en MX-5 lockas jag av Mazda 3. Sportbils känslan är inte långt bort och den är dessutom den bekvämaste Mazda jag har kört på länge. Lika mycket som jag lockas av Mazdas köregenskaper sukter jag dock efter Kia e-Niro som är den första elbilen jag skulle vilja leva med. Priset är nästan överkomligt och räckvidden fullt tillräcklig för mina behov. Efter att ha upplevt körbarheten i den elektriska drivlinan är det svårt att vänja sig vid en vanlig bensinmotor igen. Kians största bekymmer är att framtida, billigare elbilar lurar i vassen och riskerar att sänka andrahandsvärdet i botten.



Erik Wedberg, testledare.



En polkagrisfärgad samling testbilar ställer upp sig för testlagets granskande blickar.