

TAR GOLF TÄTEN?



En helt ny generation Golf är här. Teknikspäckad med klassens första 48V-mildhybrid är den redo att föra Golf-namnet in i 2020-talet. Men först får den bekänna färg mot Toyota Corolla, Kia XCeed och Skoda Scala.

TEXT: NILS SVÄRD FOTO: NIKLAS CARLE



1. Klimatanläggningen i Golf har flera smarta funktioner. 2. Med adaptivt chassi får Corolla-föraren sex olika körprogram. Men vem tyckte att den miljöinriktade hybriden behöver två olika sportlägen? 3. Golf har klassens första 48V-mildhybridsystem. Besparingen mot Scala med identisk förbränningsmotor är dock väldigt liten. 4. I Kia har mobilen en egen hylla med trådlös laddning. 5. Föredömligt tydlig grafik över Skodas assistentsystem.

Världen är en ny plats när den åttonde generationen Golf rullar ut i den svenska trafikmiljön. Den står inför prövningar dess föregångare aldrig hört talas om.

Även bortom den globala viruspandemin, som slår hårt mot hälsa, anhöriga och hela samhällsekonomin, finns tuffa utmaningar som Golf VIII måste överkomma.

Att ha brottsbelastade föräldrar vars dieselfusk inte bara smutsat ned familjenamnet utan även dränerat hushållsskassan under utvecklingsarbetet.

Att tillhöra en bransch som står på tröskeln till en stor elektrifieringsomställning, påhejad av politiska skattehinder och marknadsomkastande subventioner.

Att locka en generation som fått höra starka samhällsröster om flygskam, klimatförändringar och bilismens ondo. En generation som gärna reser, men som inte ser ett bilköp som en nödvändighet.

Det är inget glatt festmottagande som nykomlingen möter.

INTE HELLER HAR Vi Bilägares testavdelning förberett någon pompa och ståt när segmentets

anfader kommer till redaktionsgaraget. Där står en tuff trio redo att utmana Golf från var sitt håll.

Kia XCeed representerar den växande crossovertrenden där höjd mankhöjd och kaxig design drar till sig köpare likt hand-sprit på apoteket.

Toyota Corolla är klassens folkliga miljöalternativ med avancerad hybridteknik som hushållar med de dyrbara bränsledropparna.

Skoda Scala slår underifrån med konkurrenskraftigt pris samtidigt som Skoda delar flera attribut med sin dyrare kusin. Visserligen bygger Scala på koncernens småbilsplattform som ger en smalare kaross och enklare bakvagn, fast släkten har en tendens att vara värst ...

LÅT OSS INLEDA med att ge debutanten egen tid i rampljus. Rent visuellt är det en blygsam karaktär. Som vanligt från Volkswagen är formgivningen återhållsam.

Visst har designteamet fått något friare tyglar när lamparrangemangen skulle formges men det visuella avtrycket är otvivelaktigt en Golf. Inte så konstigt kanske då den

»Rent visuellt är det en blygsam karaktär. Som vanligt från Volkswagen är formgivningen återhållsam.«

åttonde Golf-upplagan bygger på samma MQB-platta i grunden som tidigare. Ytermåtten är nästan identiska och även motorbeteckningarna känns igen.

Med hårdvaran oförändrad har VW istället fokuserat på att höja den tekniska kompetensen till vad som förväntas av en bil som ska leva långt in på 2020-talet. Testexemplaret heter 1,5 eTSI. Ett litet "e" i namnet indikerar att detta är den första mildhybriden med 48V-elsystem i kompaktklassen.

Detta är också den första bilen i Europa med så kallad Car2X-kommunikation där den snappar upp förändringar i trafikmiljön från

andra bilar eller annan infrastruktur. Den kan också dela med sig till andra bilar i närheten om potentiella trafikfaror eller halkvarningar. Vidare finns den delvis självkörande farthållaren, Travel Assist, från storebror Passat som tillval. Tillsammans med CAR2X-funktionen kan farthållaren sänka farten i förväg inför en stillastående kösituation strax framför.

8

Hittills under 2020 placerar sig Golf som 8:a i registreringsstatistiken. Corolla är 11:a, Ceed 14:e och Scala på plats 65.

INVÄNDIGT HAR Volkswagen osentimentalt rensat bort alla fysiska knappar på instrumentpanelen. Istället styrs allt via pekskärmen vars menysystem har en helt ny uppbyggnad mot vad vi tidigare sett från märket. Även instrumentklustret framför

>>>



Platt som en flundra rinner Corolla kvickt igenom undanmanöverprovet – bäst i gänget. Långsammast är Golf som niger djupt med kraftig understyrning. Dock med godkänt resultat.



Avskalad förmiljö. Insidan i Golf är luftig, ljus och har en fräschör som ingen annan i klassen. Men vissa plastmaterial känns oväntat billiga.

»Ett tryck på stolsvärmesymbolen startar inte rumphettan, bara en klimatmeny där man måste trycka en gång till.«

föraren är helt digitalt redan som standard.

Initialt upplevs den avskalade förmiljön som förvirrande. I takt med att man lär sig hitta bland skärmfunktionerna blir handhavandet logiskt. Fast inte allt.

Några enstaka berörings-känsliga "touchknappar" finns kvar, bland annat till klimatkontrollen, och dessa är svåra att komma överens med och skulle behöva bättre bakgrundsbelysning.

Ett tryck på stolsvärmesymbolen startar inte rumphettan, bara en klimatmeny där man måste trycka en gång till för att bli varm. Och varför hittar man inte rattvärmen (standard) i samma klimatmeny? Den har istället en separat knapp på ratten. Vindrutedefroster och bakruteuppvärmning återfinns något oväntat bland ljusinställningarna till vänster om ratten.

–Det är inte enkelt att köra Golf längre, konstaterade redaktionschef Tommy Wahlström med blicken försjunken i den digitala miljön.

Det heldigitala klustret ger dock en fräsch och modern touch till den avskalade inte-

riören. Men flera enkla materialval drar ned helhetsintrycket av interiören. Framför allt dörrsidorna av hårdplast.

– **HÄR BLIR VÄL BRA?** Calle Carlquists röst hörs skrapande i komradion medan vi letar en bucklig vägsträcka för att utvärdera fjädringskomforten, då vår tidigare fjädringsväg i området visade sig vara nyas-falterad.

–Nej, det är för små ojämnheter, ropar jag i tillbaka från Golfen.

Till min förvåning instämmer både Tommy och Anders Helgesson med Calles förslag.

När jag åker den första kon-kurrentbilen på samma väg-stump förstår jag plötsligt vad de andra känt. Medan Golf rör sig mjukt och storbilslikt sker färdens obekvämt i de andra bilarna. Framför allt i Kia vars höjda crossover har styvare krängningshämmare för att hålla karossen i schack. Det gör den nervös i den spåriga vägbanan och ger stramast rullkomfort. Det är först i större gupp som fjädringen börjar arbeta tillfredsställande.

Detta är ett typiskt beteende

för en högre, mer suvliknande modell. I testet mot andra suv-konkurrenter, VW T-Roc och Mazda CX30, var XCeed den bekvämare i trion men mot traditionella personbilar halkar den efter komfortmässigt.

COROLLA HAR DET adaptiva chassit som bara finns i toppnivån Executive. Karosskontrollen är hög och Corolla filtrerar också bort vägens småtjatter. Tyvärr går den hårt över större gupp och tjälskott.

Närmast att matcha åkkomforten i Golf är Scala men Skoda lyckas inte alls runda av stora gropar så fint som Volkswagen.

På bullersträckan står det klart att Golf inte bara har skö-

nast fjädring, den är också tystast med bred marginal. På grov asfalt i 110 km/tim är den två dB tystare än Scala – och hela fyra dB tystare än XCeed.

På mjuka, nordiska friktions-däck upplevde vi XCceeds bullernivå som god. Med 18-tums sommarsulor fylls kupén snabbt med en hög bullervolym.

Värs är Corolla vars 18-tumsdäck från Falken ger vassa frekvenser som är riktigt jobbiga för örat att lyssna på. Ljudmätaren anger en ljudvolym i nivå med Scala, men frekvenserna i Toyotan är betydligt jobbigare.

I komfortronderna rycker Golf åt sig solklar ledning. Dock var Golf den enda i kvartet-

»»

ÄGARNAS TRYCKER

Toyota kom på 1:a plats, Kia på 9:e, Skoda på 11:e och VW på 15:e plats bland 23 märken i Autolindex 2019 där privata bilägare tycker till om sitt bilinnehav.

I bilenkäten, kvalitet/egenskaper, rankades Toyota som 4:e, Kia som 9:e, VW som 11:e och Skoda som 12:e märke.

Lojalitetsenkäten gav Toyota 4:e, Kia 9:e, VW 10:e och Skoda 11:e plats. Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 1:a plats för Toyota, 11:e för Skoda, 15:e för Kia och 19:e för VW. I verkstadsenkäten kom Toyota på 2:a, Skoda på 9:e, Kia på 10:e och VW 20:e plats.

Undersökningen genomfördes januari–mars 2019 och gäller årsmodellerna 2012–2018.



KIA XCeed 1,4T DCT ADVANCE PLUS

GRUNDPRI:	291 400 kr
MILKOSTNAD:	37,55 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. I Plus-tillägget utöver grundnivån Advance ingår digital instrumentering med 12,3-tums-skärm. Få inställningsmöjligheter men föredömlig tydlighet.

2. Stort lastgolv gör XCeed till en av de rymligaste fraktbilarna i testet. Flack baklucka stjälar dock utrymme för hög, skrymmande last.

3. Gott om plats för både ben och huvud. Mjuk stoppning och ryggstöd med bekväm lutning. Lågt draget övre fönsterlinje i bakkant irriterar en smula.

4. Kias sjuväxlade dubbelkopplingslåda växlar naturligt och fint i alla situationer. Snygg aluminiumkulliss.



SKODA Scala 1,5 TSI DSG STYLE

GRUNDPRI:	234 800 kr
MILKOSTNAD:	33,11 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Med Premiumpaketet följer digitalt instrumentkluster som har en rörig utformning. Vi föredrar de analoga mätartavlor.

2. Bagaget i Skoda är rymligast av alla. Lättlastat med låg tröskel.

3. Testets bästa benutrymme, Hård sits men skön rygglutning och lång sittdyna som ger bra lårstöd och avlastande knäinkel. Med sportstolarna försvinner de fiffiga klaffborden som annars erbjuds i Scala. Rejält tilltaget glastak förhöjer mysfaktorn.

4. Skodas sjuväxlade DSG-låda är svår att köra mjukt med i stadstrafik och vid parkeringsmanövreringar.



TOYOTA Corolla 2,0 HYBRID EXECUTIVE

GRUNDPRI:	329 500 kr
MILKOSTNAD:	38,75 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. I Toyotas digitala instrument byts den blå bakgrundsfärgen till röd i körprogram "Sport". Plottrig och svåravläst färdator.

2. Kort bagagegolv. Här rymms inte resväskan med kortsidan utåt. Smalt mellan hjulhusen. Sväljer minst last i gänget.

3. Nej tack, här vill ingen vuxen sitta. Efter ett trångt insteg väntar en hård sits, onödigt rak sittposition, begränsat benutrymme och dålig sikt.

4. Alla Toyotas hybrider kommer standardutrustade med en steglös automatlåda. I den starkare 2,0-litersversionen finns växelpaddlar, men dessa verkar inte påverka varvtalet nämnvärt ...



VOLKSWAGEN GOLF 1,5 eTSI DSG FIRST EDITION

GRUNDPRI:	309 300 kr
MILKOSTNAD:	38,24 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Golfs digitala instrument är standard och det går att anpassa vyer och färger i oändlighet. Rätt inställt är läsbarheten bättre än i förra generationens digitala kluster.

2. Hela 13 centimeter kortare lastgolv än i Skoda Scala. Vår resväska måste placeras på tvären för att bakluckan ska gå igen.

3. Bekvämast! Hög sittposition med skönt skälade sittgropar, mjuk stoppning och bra lårstöd. Därtill god sikt och flera praktiska fack på framstolarnas ryggstöd.

4. Diskret och platsbesparande växelväljare. Så varför så bred konsol?



»Färddatorn ger sedan diskreta körtips till föraren på tyskt manér. 'Ta foten från gaspedalen!', lyder ordern i textmeddelandet.«

ten som inte var skodd med 18-tumshjul utan mer beskedliga 17-tum. Och Golf lämnar inte komforttronden helt utan fläckar. Standardstolen upplevs som simplast i gänget. Dock hade Skoda och Toyota kryddat sina testexemplar med mer påkostade sportstolar.

VOLKSWAGENS mildhybridsystem adderar ytterligare förfining till körupplevelsen. En elmotor på 13 hk används till att tillvarata bromsenergi som sedan återanvänds som en extra knuff under acceleration. Elstöttningen bidrar till sömlösa växelbyten och tvättar bort föregångarens ryck från DSG-lådan.

Ihop med navigationssystemets kartdata vet drivlinan vad som stundar runt nästa böj. Färddatorn ger sedan diskreta körtips till föraren på tyskt manér. "Ta foten från gaspedalen!", lyder ordern i textmeddelandet, följt av en symbol som förklarar anledningen – rondell, två kurva eller hastighetsbe-

gränsning. Detta sjätte sinne gör att man lättare kan använda mildhybridteknikens fördelar och motorbromsa i lagom utsatt tid för att slippa omvandla rörelseenergin till värme via bromsklossarna. Istället vänder elmotorn och agerar generator.

Elmotorns ganska kraftiga motorbroms doseras efter behov och trafikrytm. Systemet växlar mellan frirullning och elektrisk motorbroms ifall man rullar ikapp fordonet framför.

Dock är det svårt att göra mjuka stopp. Bilen kan nypa åt till stillastående tidigare än man trott. Ett fenomen vi känner igen från andra hybridbilar.

UTE PÅ KURVIGA småvägar är det Scala som tar täten. Skodan är förbluffande alert och riktigt kul när kurvastigheten ökar. Men så är den 200 kilo lättare än de andra. Scala är också kvickast av alla i accelerationsproven.

Den 150 hk starka 1,5 TSI-maskinen skänker Scala ett

vuxnare intryck jämfört med den trecylindriga 1,0 TSI-motor vi testat tidigare. DSG-lådan är emellertid inte till bilens förmån. Framför allt i stadstrafik blir den ryckig och burdus i sina ingrepp. Här blir det tydligt vilken stor fördel i körbarhet Golf får av sitt mildhybridsystem och den stöttande elmotorn.

Undanmanöverprovet klarar Scala i hög hastighet fast betendet lämnar en del att önska när den studsar svårkontrollerat på ytterhjulets retur fjädring.

Desto tryggare går Kia XCeed i älgtestet. Antisladdsystemet bromsar resolut ned hastigheten redan i första sväng, vilket gör XCeed lättlotsad genom konbanan.

Att XCeed är höjd drygt fyra centimeter från vanliga Ceed märks mest på den stramare rullkomforten. Själva körbetendet är intakt och XCeed utmärker sig inte nämnvärt, varken positivt eller negativt. Motorkaraktären likaså. Lagom stark utan att glänsa. Samspelet med den justerade dubbelkopplingslådan är emellertid riktigt bra.

STORBILSKÄNSLAN I GOLF gör den inte till något ungdomligt buspill på småvägarna. Alla prövningar filtreras flegmatiskt bort. Oavsett hur dålig vägen är förblir Golf inom sin kompetenszon. Följsamheten visar sin baksida i undanmanövern där

Golf presterar sämst med kraftig karoskrängning och grav understyrning.

Bäst i undanmanöverprovet är Corolla med hjälp av sin adaptiva fjädring som håller bilen platt som en flundra och låter chassit utnyttja däckfästet optimalt. Den rinner mellan konerna i finna 78 km/tim utan märkbart ingrepp från ESP-systemet.

Vid vanlig körning utmärker sig Corolla med kvick styrning, som tyvärr saknar väggkänsla. Den riktiga kurvglädjen vill inte infinna sig. Vid acceleration bidrar den 109 hk starka elmotorn med rejäl vridstyrka från första millisekunden.

Tvålitersmotorn arbetar med lägre varvtal än instegshybriden på 1,8 liter. Det förändrar inte intrycket med mycket motorsurr under acceleration då den steglösa automatlådan "läser" motorn till att arbeta med samma motorvarv genom hela fartökningen. Det blir en väldigt enförmig ljudupplevelse vid längre fartökningar.

COROLLA TRIVS BÄST i stadsmiljö där hybriddrivlinan ger en överlägsen körsmidighet och den största miljövinsten. Ju mer stadskörning, desto snålare jämfört med konkurrenterna går Corolla.

På vår förbrukningsslinga med olika vägtyper över 30 mil blir dock skillnaden minimal

»»»





KIA



Tydlig och lättöver-skådlig instru-
mentering med
rejåla knappar. Väl
tilltagen förarstol
med skön skålning.
Det kostnadsfria
färgpaketet med
gula detaljer gör
Kia-livet soligare.



SKODA



De digitala mätarna
har sämre läsbarhet
än Golfs modernare
dito. Skodas sköna
sportstol (5 500 kr)
ger högre sitthöjd,
faktiskt i nivå med
XCeed.



TOYOTA



Det sportiga GR
S-paketet har en
bred sportstol som
dock stjäls utsikt för
baksätesspassage-
rarna. Pekskärm på
ett nära avstånd för
föraren. Skärmen
och färddatorn har
röriga menyvyer
och grafik med
sämre läsbarhet än
de övriga.



VOLKSWAGEN



Digitala skär-
mar dominerar
förarmiljön, vilket
kräver tillvänjning.
Standardstolen gav
sämst sittkom-
fort i testet. Flera
förare gav stolen
en anmärkning vid
längre resor.

»Suv-trenden gör att XCeed också håller värdet bättre.«

jämfört med de övriga.

Hybridtekniken ser dock till att fordonsskatten är på vet-tigare nivåer än för resten av gänget.

SENASTE UPPLAGAN har lyft Golf till nya nivåer. Även pris-mässigt. Grundpriset för 1,5 eTSI är mastiga 299 400 kro-

nor! Bara en metalliclack ifrån att kliva över 300 000-strecket. Det är knappt 70 000 kronor dyrare än Skoda Scala med samma motor. Låt vara att Golf har mer som standard – rattvärme, digitala mätare, 3-zonsklimatanläggning, bland annat – men Skodas prisför-språng förblir stort även efter

några kryss i tillvalslistan.

Den trendiga crossovern Kia XCeed, som har det mesta i utrustningsväg i topputfö-randet Advance Plus, är några tusenlappar billigare än Golf. Suv-trenden gör att XCeed också håller värdet bättre. Faktum är att andrahandsvärdet är allra lägst för Golf. Att den

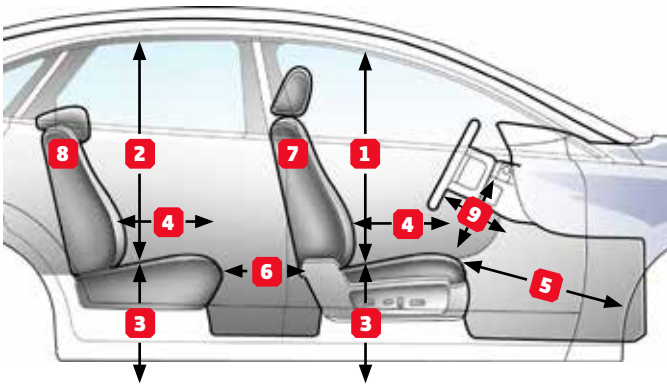
är en mildhybrid har minimal påverkan på restvärdet.

– Begagnadköparen ser den som en vanlig bensinbil, hävdar vår analytiker Johan Trus på konsultfirman Autovista.

HÖGST MILKOSTNAD får Corolla. Testexemplaret är toppver-sionen Executive som börjar på

»»

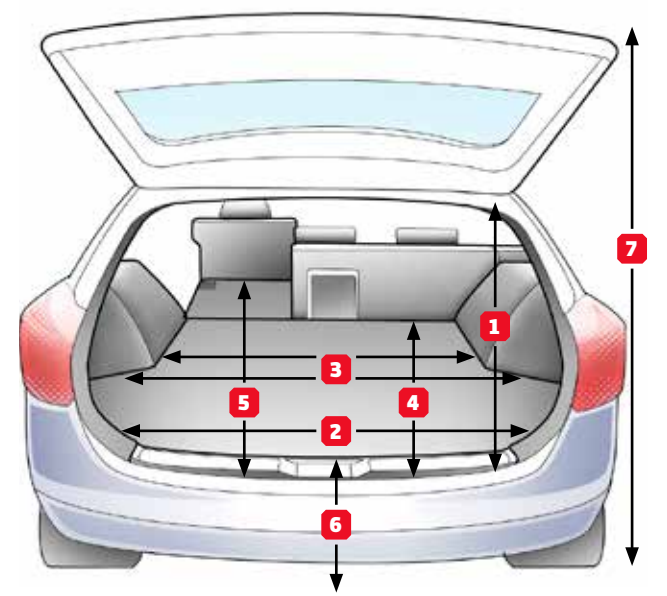
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Kia	Skoda	Toyota	VW
1. Takhöjd fram	91–98	96–102	93–99	92–100
2. Takhöjd bak	94	96	91	97
3. Sitthöjd fram/bak	45–51/51	44–50/46	41–48/50	42–48/46
4. Sittdynans längd fram/bak	51/49	51/48	49/48	49/48
5. Benutrymme fram	41–65	39–64	39–64	44–67
6. Benutrymme bak	7–32	10–36	6–33	9–34
7. Kupébredd fram	144	138	126	141
8. Kupébredd bak	136	134	137	133
9. Skjutmän ratt längd/höjd	69–64/4	64–69/5	62–67/3	65–70/5

KOMMENTAR: Skodas sportstol ger en högre sittposition, faktiskt i nivå med Kias crossover. Kia har bredast kupé och det är gott om plats även bak. Toyotas baksäte är en storlek mindre än de övriga.

LASTMÅTT



Mått, cm	Kia	Skoda	Toyota	VW
1. Höjd i lastöppning	77	68	77	71
2. Bredd i lastöppning	101	97	104	101
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	103/133	99/127	97/138	101/123
4. Lastgolv uppfällt baksäte	84	84	71	71
5. Lastgolv nedfällt baksäte	146	148	138	135
6. Höjd till lasttröskel	76	67	73	68
7. Höjd under baklucka	184	190	185	186
Antal läskbackar uppf./ nedf. baksäte	10/28	12/29	6/21	8/26
Bagagevolym VDA, liter	426–1 328	467–1 410	361–1 024	381–1 237

KOMMENTAR: Kia XCeed och Skoda Scala har bäst plats i skuffen. Kias flacka taklinje inkräktar på det maximala lastutrymmet. Istället är det Scala som sväljer fest drickabackar – faktiskt hela fyra fler än Golf, som har kortast lastgolv i gänget. Mest svårastad är Corolla.



Isofixfäste fram ger fler säkra sitt-platser för barnstolar. Här **SKODA**.



Som enda testbil har **VW** sido-krockkudde bak – dock tillval.

BARN I BIL

	Kia	Skoda	Toyota	VW
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ytterplats	ytterplats bakom pass.	ytterplats	ytterplats
Barnstolsöglor fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	nej	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	nej	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	nej	nej	nej
Får liggvagn plats, längd/bredd?	nej/ja	nej/ja	nej/ja	nej/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhissar fr/b	ja/nej	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	nej/ja	ja/ja	nej/ja	ja/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej	5700 kr
Urkopplingsbar krockkudde	nyckel	nyckel	ja	ja
ViB:s barnbetyg	★★	★★★	★★	★★★

KOMMENTAR: I vissa situationer fungerar inte elhissens klämskydd bak i Kia! Ett liggvagnschassi kan bara huseras på bredden i alla fyra. Toyota har svårast för en bakåtvänd bilbarnstol i baksätet. Den måste placeras bakom passagerarstolen. Golf och Scala har Isofixfästen i framsätet. Bara Golf har sidokrockkuddar till baksätet för 5700 kr.

KROCKTEST

	Kia*	Skoda	Toyota	VW
Vuxenskydd	88 %	97 %	95 %	95 %
Barnsäkerhet	85 %	87 %	84 %	89 %
Oskyddade trafikanter	68 %	81 %	86 %	76 %
Förarstödsystem	73 %	71 %	77 %	78 %
Pisksnärtskydd, fram/bak bra/tveksamt	bra/bra	bra/bra	bra/bra	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	std	std	std	std
Betyg AEB city/landsväg	bra/bra	bra/bra	bra/bra	bra/bra
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★

KOMMENTAR: Samtliga har nyligen krocktestats av Euro NCAP med ett femstjärnigt säkerhetsbetyg. Kia är den enda i gänget som fått en anmärkning på whiplashskyddet för de åkande i baksätet. Skoda har bäst krock-skydd för vuxna åkande. Volkswagen får högst omdöme i hur de säkerhets-höjande assistanssystemen arbetar. För en fotgängare är det bekvämast att bli påkörd av Corolla. *Gäller vanliga Ceed 5d, ej XCeed.

MÅTT & VIKT

	Kia	Skoda	Toyota	VW
Längd, cm	440	436	437	428
Bredd, cm	183	179	179	179
Höjd, cm	148	147	144	144
Axelavstånd, cm	265	265	264	262
Spårvidd fr/b, cm	159/158	153/152	153/153	153/150
Markfrigång, cm	18,0	14,9	13,5	13,5
Tjänstevikt, kg	1450	1255	1540	1470
Maxlast, kg	410	466	325	410
Taklast, kg	80	75	75	75
Släpvikt/B-kort, kg	1410/1410	1250/1250	750/750	1500/1500

»Men vi vär-
derar på intet
sätt fördelar-
na till 70 000
skattade riks-
daler.«

»

329 500. Därtill hade testbilen sportkläder från Toyotas nya GR S-linje som ger ett spänstigt utseende. Totalt 351 000 kr!

Med det mer rimliga Style-utförandet och teknikpaketet hade Corolla behållit värdet allra bäst i kvartetten, vilket därmed hade kapat milkostna- den med ca 3 kronor/mil jäm- fört med påkostade Executive.

NÄR DESSA fyra exemplar ska summeras ligger ekonomin – och framför allt utrymmena – i fatet för Corolla som tar jum- boplatsen. Med sin körsmidiga hybridteknik är den dock en intressant kandidat för stads- trafikanten. I stadsmiljön klarar man sig lika bra med den billi- gare 1,8-litersmotorn.

Sedan blir det svårare att separera bilarna. Trea blir till slut Kia XCeed.

–En kanonbil i många avse- enden; snygg, välutrustad, bästa förarmiljön, publikvänligt tilltal med både lyxkänsla och ägarglädje, lyder ett proto- koll som åsyftar Kias sjuåriga nybilsgaranti. Därtill erbjuder XCeed en riktigt rymlig kupé.

Kampen om testsegern blir således en släktfejd.

Volkswagen har en teknisk höjd, modern skärmupplevelse och en komfortmässig förfining som Scala saknar. Skoda erbu- der å sin sida bättre kupéut- rymme och större bagage.

Frågan är om inte Golf tar i för mycket och ger mer godis än vad de flesta köpare i det här segmentet efterfrågar?

VISST BLIR VI förförda av den följsamma fjädringskomforten, uppskattar den lägre bullerni- vån, blir imponerade hur mild- hybridssystemets elmotor slätar ut ryckigheterna i DSG-lådans arbetssätt. Men vi värderar på intet sätt fördelarna till 70 000 skattade riksdaler.

Med alla fakta och siffror på bordet framför oss är omdömet kristallklart.

Golf är utan tvekan den bästa bilen. Men det bästa köpet heter Skoda Scala 1,5 TSI. 🍕

EKONOMI

	Kia	Skoda	Toyota	VW
Grundpris testad version, kr	291 400	234 800	329 500	309 300
Testbilens pris, kr	291 400	318 900	351 000	350 500
Förmånsvärde, kr/år	46 825	41 681	43 560	45 763
Värdeminskning, kr/% (1)	122 436/42	103 312/44	140 603/43	135 194/44
Bränslekostnad, dekl./test, kr/år	20 672/20 672	19 152/18 848	15 808/19 152	17 936/19 152
Årsskatt, kr/efter tre år	5 762/1 350	4 264/1 042	2 328/536	3 968/976
Försäkring, kr/år (2)	3 268	4 476	4 380	4 560
Servicekostnad, kr (3)	13 992	7 680	13 019	9 120
Serviceintervall, mil/år	1 500/1	3 000/1	1 500/1	3 000/1
Garantier, år (4)	7/3/12/3	3/3/12/3	3/3/12/3	2/3/12/mob*
Milkostnad, kr (5)	37,55	33,11	38,75	38,24

KOMMENTAR: (1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2 000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6 000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/vägassistans. (5) Vid 2 000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. EU-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10 000 kr för löpande underhåll. *Mobilitetsgaranti som förnyas vid service.

RESERVDELAR

	Kia	Skoda	Toyota	VW
Strålkastare, kr	11 486	3 127	12 289	11 585
Bakljus, kr	3 149	3 775	3 204	i.u.
Bromsbelägg fram, kr	1 678	931	1 190	i.u.
Bromsskivor fram, kr	2 076	1 922	739	1 958
Fälg, kr	4 607	2 294	1 575	2 000
Avgassystem utan kat., kr	17 510	6 020	4 804	i.u.
Arb.kostnad avgassystem, kr	2 100	1 400	900	i.u.
Katalysator, kr	11 486	20 377	13 921	i.u.
Partikelfilter, kr	i.u.	13 000	–	13 440
Kamremsbyte, kr	kedja	7 600	kedja	9 000
Bytesintervall, mil/år	–	24 000/–	–	24 000/–
Totalt, kr	54 092	52 846	37 983	(37 983)

SÄKERHETSFUNKTIONER

	Kia	Skoda	Toyota	VW
Autobroms	ja	ja	ja	std
Autobroms vid backning	–	ja	ja	kommer i sommar
Autobroms för fotgängare	ja	ja	ja	std
Autobroms för cykel	ja	–	ja	std
Bältesfäste justerbart höjdlöd	ja	ja	ja	std
Döda vinkel-varnare	ja	4 500 kr (pkt)	ja	6 600 kr
Filhållningssystem	ja	ja	ja	ja
Trötthetsvarnare	ja	ja	ja	ja

UTRUSTNING

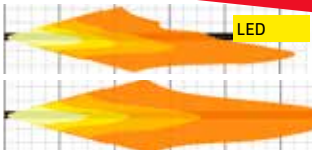
	Kia	Skoda	Toyota	VW
Adaptivt chassi	nej	6 500 kr (1)	ja	11 200 kr
Aktiv farthållare	ja	ja	ja	ja
Automatlåda	ja	ja	ja	ja
Backkamera	ja	2 800 kr	ja	3 400 kr
Dragkrok	ja	7 900 kr	9 900 kr	9 600 kr
Elektriskt inställbart förarsäte	–	5 900 kr	–	6 500 kr
Klimatanläggning	ja	ja	ja	ja, 3-zon
Läderklädsel	–	– (2)	– (3)	–
Metallclack	5 500	6 500 kr	6 600 kr	7 500 kr
Nyckellöst centrallås	ja	1 900 kr	ja	4 800 kr
Panoramaglastak	–	9 900 kr	13 900 kr (4)	– (5)
P-sensorer fr/b	ja/ja	2 600 kr/ja	ja	ja/ja
Rattvärme	ja	1 300 kr	ja	ja

(1) Kräver sportchassi. (2) Delläder 7 900 kr. (3) Delläder ingår i Executive. (4) Endast till 2,0 Executive. (5) Bara öppningsbar sollucka finns i tillvalslistan.

KOMMENTAR: Asiaterna har få lösa tillval utan erbjuder främst paketlösningar. I toppversionerna Advance Plus (Kia) och Executive (Toyota) ingår det mesta. Skoda och framför allt VW har mer tillgängligt à la carte.

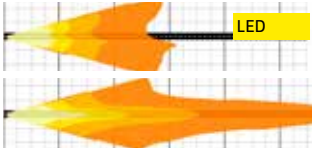
LJUSTEST

Fler ljustester på
vibilagare.se



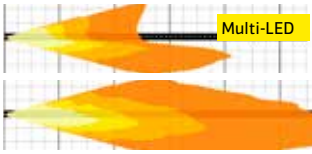
Kia	Halvljus	Helljus
Längd, m	137	177
Bredd, m	27	15
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.



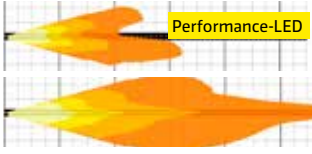
Skoda	Halvljus	Helljus
Längd, m	91	177
Bredd, m	27	12
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Ja.



Toyota	Halvljus	Helljus
Längd, m	86	182
Bredd, m	27	26
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Ja.



VW	Halvljus	Helljus
Längd, m	91	177
Bredd, m	27	9
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.

KOMMENTAR: Trots tillvalsalternativet Performance-LED ger inte nya Golf bättre räckvidd än Scalas standard-LED. Skoda har också lyktspolning, vilket VW har sparat in på. Dock har VW bredare spridning på helljuset än Scala, fast vid det redovisade värdet 3 lux vid 150 m är skillnaden marginell. Kia har klart bäst halvljus, medan Toyotas dyraste alternativ med adaptiva Multi-LED har bäst helljus med bra bredd, även om inte räckvidden imponerar.

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



TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



MILJÖ	Kia	Skoda	Toyota	VW
Bränsletank, l	50	50	43	50
CO ₂ (g/km)	156	142	119	139
NOx labb/i trafik	25,7/90	24,7/126	4,3/60	28,2/126

KOMMENTAR: Förutom en lätt förhöjd testförbrukning för den mer högbyggda Kia XCeed är det minimala skillnader mellan bilarna. På förbrukningsrundan, som främst går utanför städerna, lyckas inte Corolla dra nytta av hybrid-driften. Men ju mer stadstrafik desto snålare går Toyotan, som dessutom har lägst NOx-utsläpp.

ACCELERATION	Kia	Skoda	Toyota	VW
0–100 km/tim	8,9 s – 143 m	8,4 s – 133 m	8,7 s – 139 m	8,7 s – 140 m
0–400 m	16,5 s – 139 km/tim	16,2 s –145 km/tim	16,4 s – 142 km/tim	16,4 – 141 km/tim

SEGDRAKNING 70–110 KM/TIM

Kickdownm (automat)	5,4 s – 138 m	4,9 s – 123 m	5,1 s – 128 m	5,2 – 128 m
---------------------	---------------	---------------	---------------	-------------

KOMMENTAR: Lättviktaren från Tjeckien är raskast i alla accelerationsmätningar. Corolla ska vara snabbast enligt broschyrsiffran, men det välutrustade testexemplaret adderar 0,8 sekunder från fabrikstiden. Nu blev det jämt skägg mot Golf. Kia XCeed lyckas istället slå fabrikstiden med 0,6 sekunder.

BROMSAR	Kia	Skoda	Toyota	VW
100–0 km/tim	35,5 m	36,8 s	38,5 s	35,8 s

KOMMENTAR: Toyota behöver tre meter längre stoppsträcka än Kia XCeed. Med tanke på Corollas breda sulor är det ett underkänt resultat. Golf matchar Kia väl. Skoda har testets smalaste däck och stannar en meter senare, men under 37 meter är klart godkänt. Ingen testbil uppvisade mattningstendenser vid upprepade tvärnitar.

KUPÉBULLER dB(A)	Kia	Skoda	Toyota	VW
50 km/tim (fin/grov asfalt)	64/71	64/69	63/71	63/68
70 km/tim	67/74	68/72	66/74	65/70
90 km/tim	69/77	70/73	69/75	68/73
110 km/tim	72/79	71/77	72/77	71/75

KOMMENTAR: Kia och Toyota är känsliga för grov asfalt. XCeed har klart högst bullervolym men Corollas frekven- ser är jobbigast att lyssna på med ett tydligt lågfrekvent infraljud som har en ”vass” ton som trycker mot trumhin- norna. Nya Golf har bäst ljudisolering och behagligast frekvenser för örat.

MODELLFAKTA



KIA XCEED
1,4 T-GDI DCT
ADVANCE PLUS

TILLVERKNINGSLAND: Slovakien.

MOTOR: Fyrcylindrig direktinsprutad bensinmotor, turbo. Cylindervolym 1353 cm³. Borrninng/slag 71,6/84,0 mm. Kompression 10:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 140 hk (103 kW) vid 6000 v/min. Max vridmoment 242 Nm mellan 1500–3200 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Sjuväxlad automatlåda av dubbelkopplingstyp. 2150 v/min vid 110 km/tim.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. MacPherson fjäderben fram. Multilänk bak.

HJUL: Fälgbredd 7,5 tum. Däck 235/45 R 18.

STYRNING: Kuggstång, elservo. Vändcirkel 10,6 m. 2,6 rattvarv mellan fulla utslag.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 200 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9,5 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Laddhybrid 141 hk 369 900 kr (335 604 kr efter miljöbonus).



SKODA SCALA
1,5 TSI DSG
STYLE

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR: Fyrcylindrig direktinsprutad bensinturbo med cylinderafstängning. Cylindervolym 1 498 cm³. Borrninng/slaglängd 74,5/85,9 mm. Kompression 10,5:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: 150 hk (110 kW) vid 5000–6000 v/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1500–3500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift, Sjuväxlad dubbelkopplingsautomat. Varvtal vid 110 km/tim 2000 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak halvstel torsionsaxel.

HJUL: Fälgbredd 7,0 tum, däck 205/45 R18. Original 205/50 R 17 på 6,5 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstång, elservo. Vändcirkel 10,9 m. Rattvarv 2,7.

BROMSAR: Ventilerade skivor fram, skivor bak. Mekanisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 219 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 8,2 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin 1,0 TSI 115 hk från 201 900 kr. Gas 1,0 TGI 90 hk från 230 300 kr.



TOYOTA COROLLA
2,0 HYBRID
EXECUTIVE

TILLVERKNINGSLAND: Storbritannien.

MOTOR: Fyrcylindrig bensin med atkinsoncykel. Cylindervolym 1987 cm³. Borrninng/slaglängd 80,5/97,6 mm. Kompression 14,0. Elmotor, nickel-metalhydridbatteri.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Bensin: effekt 152 hk vid 6000 v/min. Vridmoment 190 Nm mellan 4400–5200 v/min. El: 109 hk/202 Nm. Maximalt systemeffekt 180 hk och 286 Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Steglös automatlåda.Varvtal vid 110 km/tim 1500 v/min.

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

HJUL: Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/40 R18. Original 225/45 R 17 på 7,0 tum bred fälg.

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

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

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

ÖVRIGA VERSIONER: 1,8 Hybrid 122 hk från 224 900 kronor.



VW GOLF
1,5 eTSI DSG
FIRST EDITION

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

MOTOR: Fyrcylindrig direktinsprutad bensinturbo, med cylinderafstängning. Cylindervolym 1 498 cm³. Borrninng/slaglängd 74,5/85,9 mm. Kompression 10,5:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: 150 hk (110 kW) vid 5000–6000 v/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1500–3500 v/min. Elmotor 13 hk (9,4 kW).

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift. Sjuväxlad dubbelkopplingsautomat. Varvtal vid 110 km/tim 2000 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak multilänk.

HJUL: Fälgbredd 7,5 tum. Däck 225/45 R 17. Original 205/55 R 16 på 7,0 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstång med elservo. Vändcirkel 10,9 m. Rattvarv 2,7.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 224 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 8,5 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: 2,0 TDI 115 hk 274 900 kr.

MEDIEFUNKTIONER

	Kia	Skoda	Toyota	VW
Systemets namn	I-AVN	Amundsen	Toyota Touch	DiscoverPro
Pris	std	13 900 kr	std	16 800 kr
Svenskspråkig	ja	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	10,25	9,2	8,0	10
DAB-radio	ja	1000 kr	nej	ja
Aktiva bluetooth-enheter samtidigt	2	i.u.	1	2
Röststyrning	ja	ja	ja	ja
Telefonspeglng	ja	ja	ja	ja
Trådlös telefonladdning	std	2900 kr	ja	ja
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/ja	ja/ja*/ja	ja/ja/nej	ja/ja*/nej
Navigatör	standard	ingär	8500 kr	16800 kr

KOMMENTAR: *Skoda och VW erbjuder bara den mindre, nyare USB-kontakten kallad USB-C som inte är kompatibel med äldre telefoner.

Störst meny-skärm hittar vi i Kia, men det ovanligt breda formatet är inte optimalt för navigationskarta. Man ser vad som finns vid sidan om vägen men inte vad som händer längre fram. Toyotas navigationssystem är inte värt 8500 kr, det hade inte ens varit värt 8,50 kr. Svårarvänt och väldigt begränsat med information på kartan. Nu när Corolla finns med CarPlay har telefonapparna bättre kartfunktioner – gratis.

»Hur mycket bil behöver du egentligen? Hur bra måste den vara? Svaret är nog tillräckligt.«

VI TYCKER



2 Med nya Golf har **VOLKSWAGEN** än en gång satt ribban för vad en kompaktbil är kapabel till. Bakom ratten kan man tro att man kör en påkostad mellanklassare. Mildhybrid är mer komfortfiness än miljöbesparing. Tyvärr faller prislappen kroken på upploppet.



3 **KIA** Xceed är en tilltalande crossover som dock får det svårt mot vanliga, lågbyggda bilar. Framför allt tappar den komfortpoäng med struttigare gång och högt vägbuller. Snart är laddhybriden här – den blir riktigt intressant med vettig prislapp.



KOMMENTAR: Golf har i sin åttonde generation blivit en större bil än tidigare, trots opåverkade ytermått. Kupén är rymlig och åkkomforten bäst bland bilarna i testet. Interiören känns extremt modern (om än inte alltid så lättjobbad) och nya Golf känns verkligen ny och förfinad. Trots sitt höga pris är det här bilen jag skulle välja nio dagar av tio. För nöjeskörning under den sista dagen blir det dock Skoda Scala! Vilket oväntat lyckopiller!



Tommy Wahlström, testförelse.



Calle Carlqvist, testförelse.

KOMMENTAR: Toyota i testutförandet är dyr, trång och svårt bullrig. Då hjälper inte undanmanöveregenskaperna. Sedan är det ytterst jämnt. Den tråkiga, törstiga motorn är Kias enda egentliga minus. Bäst förarmiljö, bra växellåda. Golf har högsta nivå i nästan allt men den svarta instrumentpanelplasten ser billig ut och fungerar sämre än förr. Skoda kombinerar prisvärdhet, underhållande körning och utrymme. Undanmanövern är en plump men Scala blir ändå mitt val.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)



Kia
►Karossen är av stålplåt men dörrar och baklucka har fått invändiga vaxbehandlingar, men inte huven. Huv och dörrar har bra tätade hörn, tätningen av bakluckan är numera riktigt bra. Underredet täcks till stora delar av plastsköldar men sparklädans skarv är inte tätad (bilden). Slitskyddet på delar som inte täcks av plastsköldarna är sparsamt. Invändig vaxbehandling finns i de mest utsatta balkarna. Motor- och bakvagnsvagga är behandlade. Bilen saknade stänkskydd, men plastskoningen av dörrtröskeln hindrar blåstring. Fuktssamlade ljudisoleringsmaterial i utrymmet framför dörrarna.



Skoda
►Scala har en relativt simpel konstruktion men den är väl utförd. Som vi tidigare noterat är Skoda snäppet noggrannare med invändig vaxbehandling än bilarna från Volkswagen. Kaross och underdel med chassi och avgassystem är i vanlig stålplåt. Inga plastlister på dörrar där smuts kan leta sig in. Dörrar, huv och baklucka har bra tätning av hörn och skarvar. Huven saknar dock invändig behandling. Bra utformade skärmkanter som också skyddar karossen. Undertill finns gott om slitskydd på utsatta delar (bilden). Balkar och skarvar är väl tätade och har välgjord vaxbehandling invändigt. Totalt blir det en stark 3:a i betyg.



Toyota
►Corolla är en plåtkonstruktion bortsett från tvärbalkarna, kardan-tunneln och motorhuven som är av aluminium och bakluckan av plast. Filtinnerskärmar i hjulhus fram och bak. De nedåtvända tröskelskarvarna är inte tätade. Avgassystem av stål, utom ändrören som är av rostfritt. Rostskyddsbehandling i trösklarna men ingen annanstans bortsett från en gnuttva i vissa hålrum. Tunt lackeringsskikt på bottenplåtarna under de plast- och filtskärmar som täcker stora delar av underredet. Blästringrisk i motorhuvens framkant och på dörrarna. Ingen skyddande plastskoning mot "hundbenen" framför bakre hjulhusen (bilden).



VW
►Kaross och chassi är i stålplåt. Dörrar, huv och baklucka saknar invändig behandling men har mycket bra tätade hörn. Innerskärmar (filt fram, plast bak) är utformade för att skydda mot stenscott men föregångarens stänklappar saknas. Undertill finns bra slitskydd och vältätade skarvar (bilden), men inte längre under de täckande plastsköldarna. Balkar och håligheter har god invändig vaxbehandling. Den fuktsugande ljudisoleringen bakom innerskärmen är nu borta. Bara den bakre ljuddämparen i rostfritt material. Mycket välbyggd bil men billiga material och vissa genvägar sänker betyget från 4 till en stark 3:a.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●