

UNDERBAR **ALPINE A110**



ALLT OM
BILEN

Prov-
körd!



**SÅ BRA ÄR NYA MITSUBISHI
OUTLANDER LADHYBRID**

Nr 14 • 21 juni 2018, årg. 71 • www.teknikensvarld.se

SPIONBILDER!



**Avslöjad!
Volvo V60 R**

+5%
Vi ökar igen!

STORT KOMBITEST

**8
BILAR**

Audi A4 • BMW 3-serie
• BMW 5-serie •
Opel Insignia • Renault
Megane • Skoda
Octavia • Volkswagen
Passat • Volvo V90

TEST



EXKLUSIVT!

Mer läsning!

VOLKSWAGEN TOUAREG • FORD
FIESTA ST • TUFFARE KRAV PÅ
GASBILAR • BEGAGNAT: TOYOTA
AURIS • LÄSARRESA: MILLE MIGLIA



Vi kör nya **Kia Ceed**

Teknikens Värld är först i världen att köra privatköparens
favoritbil Kia Ceed i helt nytt utförande.

Pris 79 kr
Norge 89 nkr
Finland €8,90

14
TIDSAM 0486-14
7 388048 607904
RETURVECKA 27

Sveriges bästa kombi

Suvarna får vara hur höga, tuffa och framkomliga de vill – det är fortfarande en kombi den svenska bilköparen vill ha. Men vilken ska man ha?

Vi tar ut **åtta av marknadens just nu bästa kombimodeller** och kör, mäter och lastar. Allt för att hitta Sveriges bästa kombi.

TEXT: ERIK WEDBERG OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG ◊ FOTO: PATRIK LINDGREN



Det är dags att inse det, vi är ett udda folk. Vi tänker inte som andra och vi gör annorlunda val. I alla fall när det handlar om att köpa bil. Suvar och crossovers må vara på stark frammarsch även här i Sverige, men det är fortfarande kombibilarna som dominerar nybilsförsäljningen.

I Sverige gillar vi kombi, och det är vi ganska ensamma om i världen. De renodlade kombibilarna utgör ett tynande segment runtom i världen och det gör förstås att biltillverkarna satsar mindre på den här typen av bilar. Titta bara på jätten Mercedes som i sitt jätteutbud på nära 30 modeller inte har mer än två kombibilar – C-klass och E-klass Kombi.

Eller titta på svenska Volvo som länge har

varit kombibilens beskyddare, herrgårdsvagnens hjärtevän. Volvos modellutbud har numera slagsida åt XC-hållet.

Men de finns förstås fortfarande, kombibilarna alltså. Och de är bra, riktigt bra bilval. Testlaget inleder sommaren med att ge sig ut med åtta av marknadens bästa kombibilar i två storleksklasser och i två prisklasser. I den stora klassen låter vi storsäljaren Volvo V90 göra upp med BMW:s storsäljare 520d Touring, en bil som har rabatterats hårt och kastats ut i stora mängder framför allt till tjänstebilsåkare. Volvon och BMW:n utmanas av de lite billigare Opel Insignia Sports Tourer och Volkswagen Passat Sportscombi. De är som sagt billigare, men innebär det att de också är sämre bilar? Det kommer vi att ta reda på!

I DEN LITE mindre klassen, ofta kallad mellanklassen, ställer vi Audi A4 Avant mot BMW 3-serie Touring. Två tyska tidigare storsäljare som på senare tid har tappat mark till sina större syskon A6 och 5-serie. Vi låter A4 Avant och 3-serie Touring utmanas av Renault Megane Sport Tourer och Skoda Octavia Combi som på pappret ser ut som självklara val med sina låga priser och stora utrymmen. Ska de lyckas övertyga lika mycket i verkligheten?

I den här uppställningen finns en kombibil för alla, oavsett krav på utrymmen och oavsett storlek på plånbok. Om du ska köpa en ny kombi i år är det helt enkelt bäst att du läser det här testet först! »

► Riktlinjerna för testet ritas upp analogt och digitalt. Oskar passar då på att ge stjärtmuskulaturen lite isometrisk träning.



I detta nummer kör vi till Årvidaberg





► Kraftigt avfasad ratt ser sportigt ut, men känns märkligt när det rattas mycket på parkeringarna.



► Audis virtuella instrumentkluster kan visa massvis av information.



Audi A4 Avant

Det är inte helt enkelt att hålla reda på alla fräcka namn. Sport Tourer, Sports Tourer och Sportscombi – vissa märken tycks göra allt för att hitta på namn som för tankarna bort från det praktiska och vettiga billivet till det sportiga och glamourösa. Den vägen har inte Audi slagit in på. Hos Audi heter kombi fortfarande Avant och man försöker inte göra kombilivet till något det inte är. Testbilen är förvisso S line-utrustad med RS-liknande detaljer och 19-tumsfälgar som har ett tunt lager av svart gummi runt sig. Visst låter det sportigt? Det låter också högt.

Senaste generationen A4 har tidigare fått beröm för sin höga komfort och tysta kupé, A4 har helt enkelt varit snäppet tystare än de närmaste konkurrenterna. Den här gången är det inte så och vi skyller på lågprofildäcken som ger det sportiga utseendet men också den bullriga och stötiga gången. Vi skylar också på testbilens sportchassi som ur komforthänseende är ett fullständigt onödigt tillval. Sportchassit kostar 4 100 kronor om man köper det "löst" men ingår också i S line-utrustningen som man köper till för 29 000 kronor. Sportchassit sänker markfrigången med två centimeter.

VI SKULLE helst ta en A4 Avant utan sportchassit, men måste också erkänna att det gör gott för köregenskaperna. Audin utmärker sig som en av de spänstigaste i gänget med härlig tyngd och precision i styrningen och ett chassi som är välavvägt för alla typer av vägar och hastigheter. A4 Avant klarar sig bra även i vårt sedvanliga älgtest. Till skillnad från några av konkurrenterna har Audin inga tendenser att sladda ut med baken. Lågprofildäcken biter sig fast i Björkvik Rings asfalt och håller greppet ända tills vi har åkt förbi den sista konen.

Här är det av vikt att påpeka vikten. Testbilen, som är en A4 Avant 2,0 TDI 190 med fyrhjulsdrift och automatlåda, har en maxlast på 400 kg, vilket inte ställer några större krav på chassit och däckgreppet. Vi fem som sitter i bilen i dag väger tillsammans 335 kg (föraren Oskar Krüger borträknad), vilket lämnar endast 65 kg till bagage. Det kan tänkas räcka för ett stort sälls kamps helgpackning, men är knappast nog för en fjällresa med fullt bagageutrymme och tung takbox på taket.

Någon i testlaget anmärker på att tvålitersdieseln i testbilen upplevs aningen trött. Visst känns det som att den får dra ett tyngre lass här än i Volkswagen Passat Sportscombi

(vilket den också gör, men bara 10 kg mer), men ingen kan klaga på gångkulturen. Volkswagen-koncernens 190 hk starka dieselfyra är en sällsynt len, tyst och behaglig dieselmotor. Dessutom arbetar den justegade automatlådan i A4 Avant väldigt bra.

Lasermätning och backlastning visar att A4 är en av de trängre kombibilarna i mellanklassen. Den är också en av de dyrare. De flesta A4:or säljs i Proline-utförande som bland annat innehåller LED-strålkastare, adaptiv farthållare, parkeringsvarnare och för 30 000 kronor extra får man Evolutionspaketet som ger en mängd tekniska system, framför allt kökörningsassistenten. Då har man en A4 Avant TDI 190 quattro som kostar omkring 400 000 kronor.



► Så här ska en rejäl lastögla i bagageutrymmet se ut. Stadig och vacker!



► Testbilen är påkostad inuti och framstolarna gör gott för trötta kroppar.



► 3-serie Touring har körhjälpmedel av den gamla sorten. Ingen riktig semiautonom funktion.

BMW 3-serie Touring

För fyra år sedan var 3-serie BMW:s mest sålda modell. Nu har 5-serien tagit över. I fjol såldes drygt 6 600 bilar i 5-serien medan 3-serien hamnade betydligt längre ner i statistiken med drygt 4 600 sålda bilar. Fyra år tidigare var förhållandet det omvända. Skiftet kan bero på att 5-serien nu är en betydligt nyare och modernare modell än det mindre syskonet, men också på att prisgapet inte är avgrundsdykt. För en 520d xDrive Touring får man betala minst 449 900 kronor medan en 3-serie med samma drivlina kostar från 401 000 kronor.

3-serie är som sagt en äldre modell, ny generation presenteras förmodligen i slutet av året. Ur de flesta aspekter känns den fortfarande modern och med i matchen, men den trånga kupén är ett tecken på att tiden har sprungit ifrån BMW 3-serie. I backlastningsmomentet ställer BMW:s trea till mest besvär av de åtta testbilarna och vi lyckas inte tvinga in mer än 26 backar bakom framstolarna. BMW förtjänar däremot beröm för den praktiska lastutrymmesavdelare som testbilen är extrautrustad med. Det är en anpassningsbar metallram som kan fästas i fyra hål i lastgolvet och den gör det enkelt att dela av utrymmet så

att saker inte far runt och stör under körning. När avdelaren inte behövs kan den gömmas under lastgolvet.

Under delar av testet, framför allt vid foto-grafering, kör vi en 340i eftersom det inte fanns tillgång till någon annan bil. I övrigt är det en 320d xDrive som gäller i testet. I förbifarten kan vi nämna att den sexcylindriga 40i-motorn med 326 hk är en varvillig smällkaramell som alla vill ha. 20d-motorn med 190 dieselhästar och 400 Nm är inte fy skam den heller. Mer än nog stark, hyfsat tyst och vibrationsfri och hyfsat snål med en testförbrukning på 0,63 l/mil.

3-SERIE ÄR fortfarande en av mellanklassens mest körglada bilar, med distinkt styrning och ett fast men välbalanserat chassi. Se bara upp med däck, vi har kört många 3-seriebilar med stenhårda Runflat-däck som inte bara förstör komforten utan även styrkänslan.

Bakom ratten känns det förvånansvärt fräscht för att vara i en sju år gammal modellserie. Kan det bero på att helt nya 5-serie inte ser så mycket nyare ut invändigt? Ratten som kommer med M Sport-paketet är både skön att greppa och för ögat att se på. Knapparna

på ratten kunde dock varit fler vilket även funktionerna i mätarklustret kunde varit. Ett ålderdomstecken är att 3-serie inte går att få med ett mer digitaliserat mätarkluster än en liten display i nedkant. Nålar och taylor är alltjämt analogt. Ett annat ålderstecken är att den 8,8 tum stora infotainmentskärmen inte är någon pekskärm. Förvirringen blir ofta total när vi hoppar från 5-serie (som har pekskärm) till 3-serie och börjar svära över att det inte händer något när vi petar på skärmen. De flesta förare uppskattar dock att iDrive-vredet finns och väljer hellre det än en pekskärm. »



► BMW:s lastrumsavdelare kan stuvas undan under golvet. Föredömligt praktiskt!

Renault Megane Sport Tourer

Megane? Är inte det en mycket mindre bil än BMW 3-serie? Nähä du, Megane Sport Tourer är faktiskt exakt lika lång och bred som 3-serie. 463 och 181 cm. Trots det upplevs den som en mindre bil och som att den snarare hör hemma i golfklassen, vilket beror på att axelavståndet är kort. Megane har tio centimeter mindre plåt mellan hjulaxlarna än 3-serie och det är en enorm skillnad i bilvärlden. Under körning märks det i form av sämre riktighetsstabilitet på motorväg och ett stötigare beteende på ojämn väg.

Märkligt nog har Renault, trots det korta axelavståndet, lyckats bygga ett rymligare baksäte än BMW. Benutrymmet är bättre, fötterna får plats under stolen framför och kardantunneln i mitten är försumbart stor och inkräktar inte mycket alls.

Renault har försökt maskera kombipåhänget genom att dra upp sidolinjen kraftigt i bakkant och skapa en coupéliknande profil, men faktum är att Megane Sport Tourer har en rejäl kombihäck som ger förhållandevis stort bagageutrymme. Vi lyckas pressa in 28 backar i

Megane och med fällda baksäten blir den totala lastlängden hela 183 cm – nästan en decimeter längre än i 3-serien.

Det går att "fjärrfälla" baksätesryggarna med handtag i bagageutrymmet men det fälls tyvärr bara i två sektioner om 40/60 och det finns ingen genomlastningslucka, inte ens som tillval. Testlaget, som mestadels består av stora starka män, anmärker dessutom på att Meganes baklucka är ovanligt tung, både att öppna och stänga. Det här är en bil som verkligen skulle behöva elbaklucka, men det finns inte. Positivt är dock att lasttröskeln är väldigt låg.

MEGANE SPORT Tourer byggs på samma tekniska grund som syskonet Talisman och det innebär bland annat att tekniken på förarplats är densamma. Här finns autobroms, adaptiv farthållare, döda vinkel-varning, lane assist, automatisk parkeringshjälp, skyltigenkänning, automatiskt helljus, head up-display och den 8,7 tum stora pekskärmen som står på högkant på instrumentpanelen. Den är snygg att titta på och jobbig att handskas med. Den stående skärmens

format blir obekvämt när vi kopplar in telefonen och speglar innehållet genom Apple Carplay. Carplay kan bara visas i liggande läge och det gör att det ser märkligt ut på den stående skärmen. Det inbyggda menysystemet lämnar en del övrigt att önska och vi saknar ett fysiskt volymvred i anslutning till skärmen. På rattstången finns Renaults klassiska klump med en massa knappar, däribland volymreglage, men vid skärmen finns bara touchknappar. Klimatvred finns dock, det tackar vi för.

Megane har ett i grunden spänstigt chassi och en fin styrkänsla som inte är alla bilar förunnad. I dyrgripsutförandet GT får den dessutom fyrhjulsstyrning som förhöjer körbarheten ytterligare. Testbilen är dock snålare utrustad och har bensinmotorn på 1,2 liter och 130 hk. Motorn upplevs rimligt tyst och stark men den trivs inte bra ihop med den sexväxlade dubbelkopplingslådan. I Skoda Octavia Combi finns en liknande, mycket bättre drivlina. I Megane Sport Tourer sitter vi ofta och väntar på att rätt växel ska hoppa i och körningen blir ryckig.



► De längre testförarna har svårt att hitta en bekväm körställning i Renault.



► Den stående pekskärmen störs ofta ut av solen. Men visst är den snygg att se på?



Skoda Octavia Combi

Ibland gnuggar vi oss i ögonen och undrar om det verkligen kan vara sant. Som nu, när Ruben kommer tillbaka från accelerationsmätningen. Att acc-mäta trecylindriga kombibilar låter kanske inte jättespännande, men här har vi i Renault Megane Sport Tourer och Skoda Octavia Combi två väldigt jämförbara bilar och drivlinor. Den ena – Skodan – upplevs vridstark och accelerationsnabb. Den andra – Renault – upplevs surrig och trött. När Ruben printar ut siffrorna ur sin Racelogic visar det sig dock att de är jämsnabba upp till 100 km/h. Skodan är bara ett par tiondelar före.

Vid verklig körning på vanlig väg upplevs skillnaden som betydligt större. Medan man i Renault suckar och stör sig på att motorn känns så klen och dåligt matchad mot dubbelkopplingslådan sitter man i Skodan och undrar varför man någonsin skulle behöva en större motor än så här. DSG-lådan är väldigt duktig på att hitta rätt växel bortsett från ryckig stadskörning då den kan ha svårt att välja. 1,0-litersmotorn med 115 hk och 200

Nm känns som så mycket mer och är tyst och snudd på vibrationsfri. Den är dessutom snål. Under kolonnkörningen drar Octavia 0,61 l/mil. Under exakt samma sträcka drar konkurrenten Megane 0,76 l/mil. Ska du köpa en Octavia – köp 1,0-litersmotorn.

Då blir Octavia Combi inte bara bra utan även billig. Med lägsta utrustningsnivån Ambition, 1,0 TSI-motorn och DSG-låda börjar priset på 221 900 kronor. Men snåla inte, lägg till 15 100 kronor för Style-nivån som bland annat ger den åtta tum stora pekskärmen, alla telefonanslutningsmöjligheter man vill ha, eluppvärmd ratt och i stort sett all utrustning man vill ha och kan kräva av en bil i den här prisklassen.

UTRYMMESMÄSSIGT ÄR Octavia Combi svårslagen. Med 37 lastade backar är den rymligare än de flesta storkombibilar och även baksätesutrymmet är uppe och nosar på storbilsteritoriet. De kompakta yttermått till trots rymmer Octavian helt enkelt mer än man kan tro. Det enda vi saknar är tredelad fällning

av baksätet. Genomlastningsluckan är förvisso ovanligt stor, men ett baksäte som fälls i tre sektioner är det bästa alternativet.

På förarplats finns inga frågetecken. Octavia ser ut och fungerar som de flesta andra VW- och Skoda-produkter men nog kan vi sakna möjligheten till samma digitala instrumentering som finns i Karoq. Pekskärmerna på instrumentpanelen är dock stor, blank, snygg och trevlig att använda. Vi saknar ett fysiskt volymvred, men tackar för att det finns riktiga klimatvred.

Så här långt tycks Octavian segla obehindrat genom testet. Seglatsen tar stopp i älgtestet. Redan i så låga hastigheter som 65-67 km/h sladdar Octavia brett och studsar i fjädringen. Däcken (Hankook Ventus S1 Evo₂) är en lättrullande och bränslesnål variant som nästan helt tycks sakna sidogrepp. Och bilens ESP-system gör inte mycket för att rädda situationen. Med lite ansträngning klarar Skodan godkänt resultat 70 km/h, men beteendet är inte bra och inget vi känner igen från tidigare tester. »

► Renault Megane Sport Tourer och Skoda Octavia Combi är två plånboksvänliga alternativ i mellanklassen.



► Traditionell tysktjeckisk atmosfär byggs av solida material, städade former och bra funktioner.



► Skoda bjuder på dubbla USB och 230-volts-uttag i baksätet. Det gillar laddningssugna baksätesåkare.



► 3-serie står för testets minsta bagageutrymme. Här finns dock alla funktioner man kan önska.



► Megane ST är inte den bästa lastaren, men bjussar på ovanligt låg lasttröskel.



► Octavia Combi sväljer betydligt mer bagage än man kan tro. Det enda som saknas är tredelad baksätesfällning.



► A4 Avant är något rymligare än värsta konkurrenten från Bayern. Bra ståhöjd under bakluckan.



► 174 cm långa Ruben Börjesson sitter inte gärna några längre stunder bak i 3-serie Touring.



► Ruben får synbart dåligt lårstöd av sittdynan som är 46 cm lång i Megane.



► Riktigt bra baksäteskomfort och generöst utrymme. Behövs verkligen den större Superben?



► Det ser mörkt och instängt ut i den mörkt inredda testbilen. A4 Avant ger dock bra sikt utåt.

EXTRA TESTMOMENT: Utrymmen

BMW 3-serie Touring

Bagageutrymme: Tredelat baksäte utan fjärrfällning från bagageutrymmet. Två rejäla lastöglor. Smart och lättanvänd avdelare som kan fästas i fyra olika punkter. Två små utfällbara påskrokar i sidoväggarna.

Antal backar: 26

VDA-liter: 495-1 500

Baksäte: Klart sämre benutrymme än storebror 5-serie. Här är det också lägre takhöjd, vilket till viss del beror på att testbilen är utrustad med panoramaglastak. Det går inte att få in fötterna under stolen framför på ett bekvämt sätt och lårstödet blir därför dåligt. Kardan-tunneln är stor och gör mittplatsen svår att använda fullt ut. Sittdynan är platt och Ruben sitter lågt. Höga men smala nackstöd som inte tar så mycket sikt framåt.

Renault Megane Sport Tourer

Bagageutrymme: Tvådelat baksäte utan genomlastningslucka. Låg lasttröskel men stötfångaren sticker ut långt bakåt och är repkänslig. Fjärrfällning på båda sidor. Fyra rejäla lastöglor. Två små påskrokar. Inget användbart utrymme under lastgolvet. Väldigt tung baklucka att öppna och stänga, borde kunna extrautrustas med elbaklucka.

Antal backar: 28

VDA-liter: 521-1 504

Baksäte: Bättre benutrymme än i BMW 3-serie. Kort sittdyna ger dåligt lårstöd och sänker komforten. Bra utrymme för fötterna under framstolen. Knappt någon kardan-tunnel att prata om, borde det ens finnas någon alls? Megane går ju inte att få med fyrhjulsdraft. Bra takhöjd, sämre fram där glastaket stjäl höjd.

Skoda Octavia Combi

Bagageutrymme: Tvådelat baksäte med fjärrfällning på båda sidor av bagageutrymmet. Stor genomlastningslucka. Fyra rejäla lastöglor och fyra riktiga påskrokar finns. Plus ficklampa som går att ta loss. Under lastgolvet finns ett cirka en decimeter djupt extrautrymme. 12-voltsuttag finns.

Antal backar: 37

VDA-liter: 610-1 740

Baksäte: Octavia Combi har utan tvekan längst benutrymme i den lilla klassen! Snudd på samma utrymme som de större bilarna. Även takhöjden är bäst av de mindre bilarna. Bra lårstöd och väldigt gott om plats för fötterna under framstolen. Det bästa baksätet i klassen, platsar nästan i stora klassen. Lite platt ryggstöd, men man sitter ändå bekvämt.

Audi A4 Avant

Bagageutrymme: Tredelat baksäte som kan fällas via knappar på båda sidor av bagageutrymmet. Fyra rejäla lastöglor i metall i golvet. Två små krokar i plast för kassar. Stort utrymme under lastgolvet men det tas upp av batteriet och tillhörande elektronik.

Antal backar: 29

VDA-liter: 505-1 510

Baksäte: Väldigt rymligt för fötterna under framstolen. Bra benutrymme och mycket bra lårstöd. Sammantaget bättre baksäte än BMW och Renault, näst bäst i lilla klassen efter Octavia. Skålat ryggstöd men ganska platt sittdyna. Låga och breda nackstöd stjäl en del sikt. Väldigt generös takhöjd i testbilen som inte har någon taklucka. Smal och hög kardan-tunnel.



► Volvos lastutrymme är inte mer än medelstort. Det är framförallt höjden som begränsar.



► Precis som 3-serie har 5-serie Touring en öppningsbar ruta i bakluckan. Bra med tredelat baksäte.



► Lasttröskeln är ett par centimeter högre än hos konkurrenterna. Utrymme i Insignia är dock bra.



► Passat Sportscombi har 192 cm ståhöjd under den öppnade bakluckan – bäst i test!



► V90 har lika snål takhöjd bak som 520d. Ruben sitter lågt och inte helt bekvämt.



► Ruben sitter bra och 5-serien är bredast i axelhöjd bak, men baksätet är ändå inte bäst i test.



► Ruben sitter bekvämt bak i Insignia Sports Tourer, men utrymmet är inte det bästa.



► Riktigt generös takhöjd, bra benutrymme och bra komfort ger testets bästa baksäte.

Volvo V90

Bagageutrymme: Tvådelat baksäte med endast en liten genomlastningslucka som är krånglig att öppna. Fjärrfällning finns på båda sidor av bagageutrymmet. 12-voltsuttag och fyra påskrokar finns. Stort men grunt utrymme under lastgolvet. Ingen smart avdelningsfunktion finns, inte heller att välja till.

Antal backar: 34

VDA-liter: 560-1526

Baksäte: Lika långt benutrymme som BMW 5-serie och lika bristande lårstöd eftersom man sitter för lågt, sämre än i Passat. Fotutrymmet under framstolen är aningen snålt, ungefär som i 5-serien. Lika bra takhöjd. Stor kardantunnel. De inbyggda bälteskuddarna gör att det känns som att man sitter på en upphöjd kudde, vilket sänker komforten.

BMW 5-serie Touring

Bagageutrymme: Tredelat baksäte med fjärrfällning på båda sidor av bagageutrymmet. Litet utrymme under främre delen av lastgolvet där småsaker kan gömmas. Inga kroker för påsar på sidoväggarna. 12-voltsuttag finns.

Antal backar: 36

VDA-liter: 570-1700

Baksäte: Veldig långt benutrymme men det blir trångt för fötterna under framstolen. Ruben sitter så lågt att lårstödet blir dåligt. Generös takhöjd. Skålad sittdyna som gör det svårt för en tredje passagerare att sitta i mitten, då måste de yttre glida ut åt sidorna och sitta på sniskan. Stor kardantunnel. Ruben sitter ganska lågt och den höga sidolinjen ger begränsad sikt utåt. Små nackstöd som inte skymmer sikten framåt.

Opel Insignia Sports Tourer

Bagageutrymme: Tredelat baksäte med fjärrfällning på båda sidor. 12-voltsuttag och fyra riktiga lastöglor. Simpla kroker för påsar som inte ser ut att tåla några tyngre påfrestningar. Inget utrymme under golvet. Märklig anordning för att flytta lastskyddet framåt. Den operationen gör man helst bara en gång under bilens livstid.

Antal backar: 38

VDA-liter: 560-1665

Baksäte: Bra skålning i ryggstödet. Veldig bra benutrymme, ungefär som i Volvo, BMW och Passat. Bättre lårstöd än BMW och Volvo men inte lika bra som Passat. Låg men bred kardantunnel. Smalare i axelhöjd än BMW, Volvo och VW, det blir trångt för mittpassageraren. Bekvämt för två passagerare.

Volkswagen Passat Sportscombi

Bagageutrymme: Tredelat baksäte med fjärrfällning och fyra riktiga lastöglor i golvet. 12-voltsuttag och påskrokar finns på sidorna. Stort utrymme under lastgolvet men den platsen är vigd åt reservhjulet eller lagningskitet.

Antal backar: 38

VDA-liter: 639-1716

Baksäte: Veldig bra benutrymme, lika långt som i 5-serien. Mer plats för fötterna under framstolen och bättre lårstöd ger hög komfort. Bredare nackstöd som skymmer mer sikt än i 5-serien. Något lägre sidolinje ger bättre sikt utåt. Smalare i bredd ger sämre komfort för mittpassageraren än i 5-serien. Hög men smal kardantunnel. Sammantaget bästa baksätet i stora klassen, och i hela testet.



► Förarstol i världsklass och många tekniska hjälpmedel är vad 520d har att locka med.



► BMW:s digitala instrumentering är ovanligt statisk. Det går inte att få upp någon kartbild här.



BMW 5-serie Touring

Den tidigare villkorslösa körglädje som BMW har stått för står inte längre i främsta rummet, nya 5-serie har lägre ljudnivå i kupén, bättre fjädringskomfort och är överlag en mer förfinad helhet än de flesta konkurrenter. Det är vad som kännetecknar nya 5-serie. Inte att den är den avgjort bästa körmaskinen i sin klass.

I testprotokollet som hör till 520d hittas få kommentarer om körkänslan, fokus ligger i stället på komforten. Testbilens komfortstolar ger fantastisk sittkomfort och går att justera på alla ledder så att de passar alla kroppstyper, lång som kort och bred som smal. BMW-stolarna skiljer sig mycket från Volvos stolar, hos BMW omsluts man av en fätölj medan man i Volvo sitter mer ovanpå en hård men ergonomiskt riktig stol.

Ljudnivån i kupén är låg, fjädringskomforten behaglig och 5-serien känns som en rejält mycket större bil än den mindre 3-serien. Den rör sig tyngre på vägen med mer karosserelser och är svårare att hålla koll på i trånga garage.

Varför ska man då välja 5 före 3? Jo, framför allt för att man får större innerutrymmen i den större bilen. Baksäteskomforten är markant bättre i femman och om vi tittar på individuella mått i bagageutrymmet hittar vi stora skillnader. Med baksätesryggarna nedfällda blir den maximala lastlängden 198 cm i 520d, 23 cm längre än i 320d. Med baksätet uppfällt är lastlängden 15 cm längre i den större bilen.

Dessutom kommer alla versioner av 5-serie Touring med luftfjädring på bakhjulen som standard. Luftfjädringen gör förstås gott för åkkomforten men innebär också att bilen klarar att bära mer last utan att säcka ihop. Den testade bilen har en max tillåten last på 500 kg vilket är mest i testet. Kanske är det ändå för mycket. I älgtestet lastar vi in 335 kg människor och 165 kg sandsäckar och det är på gränsen för vad bilen orkar bära genom konbanan. I 72 km/h är fjädringen nära att bottna och däckan orkar inte hålla greppet i sidled, varpå vi sladdar ur och slår en strike bland konerna.

BMW:S TVÅLITERSDIESEL 20d övertygar även i 5-serien. Ingen kan säga något annat än att det är imponerande hur en turboladdad fyrcylindrig motor kan vara så flexibel i kraftutvecklingen och att den kan samarbeta så bra med den åttaväxlade automatlådan. BMW:s motor är nästan lika tyst och len som en bensinmotor, snäppet bättre än motsvarigheten från Göteborg här bredvid.

Invändigt är det svårt att se att 520d är en nyare modell än 320d. Förarmiljön känns igen bortsett från en del detaljförändringar. Geststyrning och pekskärm för att nämna två. Geststyrningen är kanske mer en gimmick än något annat och det är ruggigt svårt att få precision i höjning eller sänkning av volymen genom att snurra med fingret i luften. Lättare att använda knapparna på ratten. Nya femman har ett digitalt mätarkluster framför ratten och vi tycker att det är synd att BMW inte har utnyttjat tekniken fullt ut. Det går till exempel inte att få upp en kartbild mellan mätartavlor på samma sätt som i konkurrenterna från Audi, Mercedes och Volvo.



► Volvo V90 har hunnit bli två år gammal som modell. Men fräschören är fortfarande på topp.



► Volvos moderna förarmiljö känns igen vid det här laget. Vi vill ha fler avläggningsytor!



► Volvo har tänkt till. Till kardantunneln i baksätet finns en gummimatta som skyddar tygmattan från smutsiga barnskor.

Volvo V90

V90 kan inte riktigt fylla skorna från sina ikoniska förfäder, i alla fall inte när det handlar om lastegenskaper. Hos det nya Volvo har funktion fått hamna lite i skymundan för form, vilket inte är helt ovanligt i premiumsegmentet som Volvo nu konkurrerar i. Det sluttande taket bak till ger mindre bagageutrymme. Att den lastar mindre än tidigare innebär dock inte att den lastar lite, 560-1 526 liter ryms med baksätesraden upp- respektive nedfälld och det är fullt jämförbart med snittet i segmentet. Vår största invändning mot V90, och alla nya Volvo-modeller för den delen, är att baksätet bara är tvådelat och att skidluckan för genomlastning är så liten att den knappast rymmer mer än ett par breda åka-fort-utförs-skidor. V90-familjen som ska ta med sig egna skidor upp till fjällen måste ha takbox.

I grenen avspänd landsvägskörning är V90 svårslagen. Medan BMW 520d kanske är den bil många i testlaget väljer om det ska köras fort på kurvig väg blir V90 förstahandsvalet på de lugna transportsträckorna. Då slipper man störa sig på den åttastegade automatlådan som

allt för ofta är sent ute med växlingarna. SPA-chassit som finns under V90-karossen har en sällsynt förmåga att röra sig lätt och avspänt på vägen och ännu bättre blir det när man inte behöver göra något själv. Volvos semiautonom körhjälpssystem Pilot Assist är standard på alla 90-bilar och är bättre än alla konkurrenters, inte minst BMW:s. Systemet som sitter i den V90 vi kör är dock inte det bästa Volvo kan prestera. I nya V60 är Pilot Assist vidareutvecklat och ännu duktigare på att hålla bilen stadigt mellan filmarkeringarna utan att vingla eller "studsa" mellan linjerna. Vi som har kört nya V60 vet, den är väldigt duktig på att köra själv.

INTERIÖRT SER V90 ut som övriga SPA-bilar, det är avskalat snyggt och håller hög upplevd detaljkvalitet. Det som saknas är avläggningsytor. Lilla XC40 framstår som Oppfinnar-Jocke i jämförelse med sina stora förvaringsfack i mittkonsolen och dörrsidorna. Här i V90 hamnar mobiltelefonen i mugghållaren och möjlighet till trådlös laddning finns inte.

Den nu några år gamla Volvo-interiören som domineras av Sensus-pekskärmen är vältestad vid det här laget, vi har kört många mil samtidigt som vi har petat på skärmen och åsikterna börjar utkristalliseras. Fler och fler förare börjar tröttna på att det inte finns några fysiska klimatvred och att man måste peta på skärmen för att slå på stolsvärmen. I övrigt gillas Sensus-systemet. Grafiken är skarp och responsen snabb.

Prismatchen är inte vidare svår vunnen för V90 D4, åtminstone inte i konkurrens med BMW 520d. Med grundutrustningsnivån Momentum och automatlåda kostar V90 D4 från 382 900 kronor. Kom ihåg att Pilot Assist ingår i det priset, men också att det 12,3 tum stora digitala mätarklustret framför ratten inte gör det. MEN, Volvo erbjuder något som heter Momentum Advanced SE och det är ett utrustningserbjudande som inte bara gör att priset sjunker till 379 900 kronor utan även gör att bilen får det digitala mätarklustret, elbaklucka, eluppvärmd ratt och nyckellöst system. »

■ Både Oskar och Sebastian vände sig till det äldre gardet för att få råd med sina kärleksbekymmer. Ruben passade då på att visa upp sitt första kärleksbrev som han alltid har med sig på testresorna för att det ska ge lite extra tur vid älgtestet. Vem som skrivit det vill han inte tala om.



Teknikens Världs

TEST-tema *Svensk industrihistoria*



Åtvidaberg

Teknikens Värld fortsätter att åka land och rike runt i jakt på det bästa Sverige har att erbjuda, nu vänder vi blickarna mot Sveriges industrihistoria och den här gången besöker vi Åtvidaberg.

Åtvidaberg i Östergötland må vara mest känt för Facit, räknemaskiner, diverse kontorsapparater och sitt fotbollslag, men en titt i historieböckerna visar att det även finns en koppling till fordonsindustrin. AB Åtvidabergs förenade industrier bildades år 1906 och blev en stor tillverkare av kontorsmöbler. År 1922 övertogs det Solnabaserade företaget av Facit som tillverkade räknemaskiner, men samtidigt hade man börjat vända sig mot bilindustrin. Åtvidaberg-Facit startade tillverkning av trähjul till Volvo men fick lägga ned den verksamheten när de betydligt mer hållbara metallfälgarna tog över marknaden. Under 1930-talet försökte man sig i stället på att tillverka träkarosser till Volvos lastbilar. Den här affären gick bättre. Åtvidabergshyttan blev ett begrepp och tillverkades i många tusen exemplar, inte bara till Volvos lastbilsschassin utan även åt Scania-Vabis, Ford och Chevrolet. Sedermera tog metallen över även på karossidan, och Åtvidaberg-Facit hängde inte med i utvecklingen. I dag finns inga spår av hyttillverkningen i Åtvidaberg. När testlaget rullar in i stan försöker vi fråga oss fram, men ingen av Åtvidabergarna vi stöter på tycks veta något om traktens hytt. Electrolux köpte upp Facit 1973, delade upp företaget och likviderade det sedan helt år 1998. På Bryggargatan mitt i stan finns dock minnet av Facit och lastbilshyttorna bevarat. Här finns Åssamuseet som ställer ut föremål med anknytning till Åtvidabergs industri, bland annat bilar, tändkulemotorer, småväxlar och skriv- och räknemaskiner.



Opel Insignia Sports Tourer

Insignia Sports Tourer är en billig bil. Det kan vi fastslå redan nu. Testbilen har motorn som kallas 2,0 CDTI med 170 dieselhästkrafter och åttaväxlad automatlåda. Den kostar från 279 900 kronor, det vill säga omkring 100 000 kronor mindre än motsvarande Volvo V90 och cirka 70 000 kronor mindre än en jämförbar Volkswagen Passat Sportscombi. Det är mycket pengar och det ska mycket till för att de dyrare konkurrenterna ska kunna göra skäl för sina prislappar. Så, låt oss reda ut om Insignia Sports Tourer är 100 000 kronor sämre än Volvo V90!

När vi radat upp alla kombibakdelar och jämför utrymmena ser det ljust ut för Opeln. Bagageutrymmet är djupast av alla i hela testupställningen med sina 205 cm från bakluckan till framstolarnas ryggstöd och även bredden är bra, om än inte bäst. I backlastningsmomentet tar Insignia 38 backar, vilket är ett par-tre backar mer än föregående generation Insignia Tourer.

Insignia ligger alltså i segmentets framkant när det kommer till lastegenskaper, när vi ger oss ut på vägarna blir det dock ombytta roller. Vi har kört nya Insignia i alla tänkbara konfigurationer, som Country Tourer, Grand Sport och med bensin- och dieselmotorer. Bilarna har oftast lämnat positiva intryck, men den här gången är det något som inte stämmer. I takt med att milen rullar på fylls testprotokollen i och när vi sammanställer alla kommentarer ser det mörkt ut för Insignia. Det anmärks på sikten framåt, de breda A-stolparna stjäl en hel del sikt snett framåt

och i vissa situationer kan det bli smått obehagligt att ge sig ut i en rondell då man inte ser vad som kommer bakom vänster A-stolpe.

Mest klagas det dock på motorbullret. 2,0-litersdieseln låter högre än konkurrenternas motorer och den vibrerar så pass att det känns i hela bilen. "Ovanligt att man känner motorvibrationer i en modern bil, både i ratt och stol", lyder en kommentar.

170-HÅSTARS DIESELN I Insignia har lika högt vridmoment, 400 Nm, som Audis, BMW:s, Volkswagens och Volvos likvärdiga motorer, men upplevs tröttare och Rubens accelerationsmätningar visar också att den är långsammare från 0 till 100 km/h. I branta uppförsbackar upplever vi att Opeln behöver anstränga sig mer än övriga, med mycket motorbuller som följd. Omkörningsegenskaperna är däremot goda. Accelerationen 70–13 km/h fixar Insignia på

9,1 sekunder, snabbare än BMW 520d och Volvo V90 D4.

Att gå från Passat till Insignia är som att kliva ned en våning, i Opeln går det att sänka förarstolen riktigt lågt och körställningen blir perfekt även för långa förare. Det anmärks dock en del på förarstolen som inte är lika genomarbetad som i V90 eller Passat.

Insignia är en modern bilmodell och som de flesta sådana har den en stor pekskärm på instrumentpanelen. Med den kan man styra de flesta av bilens funktioner. Ovanligt nog har Insignia även en mängd knappar här och där runt förarplatsen. Det finns knappar under skärmen, framför växelspaken, till vänster om rattstängan och självklart även på ratten. När testresan börjar närma sig sitt slut har vi fortfarande inte hittat rätt bland alla knappar.

Det här gör inte att Insignia är 100 000 kronor sämre än Volvo V90, men kanske 70 000 kronor sämre än Passat. Läs vidare!



► En trevlig förarmiljö, men det är många, små knappar att hålla reda på.



► Opels 1,7-litersdiesel är inte marknadens modernaste. Den är svagare och bullrigare än de bästa.



Volkswagen Passat Sportscombi

Trevlig men intetsägande. Egentligen behöver vi inte säga så mycket mer om Passat Sportscombi än den kommentar som står högst upp i Passatens testprotokoll. Passat är helt enkelt en trevlig och bra bil, men den är inte spännande. Ska vi ändå utveckla oss mer? Okej, kör i vind!

Vår testbil är försedd med den 190 hk och 400 Nm starka dieselfyrn på 2,0 liter som finns i en stor mängd Volkswagen-produkter. Den är som vanligt stark genom hela registret och jobbar bra tillsammans med den stjustegade dubbelkopplingslådan. Den är däremot inte bränslesnål i våra mätningar. Med 0,75 l/mil i Sverigecykeln och 0,65 i testförbrukning visar sig Passaten vara den törstigaste dieselbilen i testet, dock med liten marginal.

Eftersom de till ganska många procentandelar byggs på samma tekniska komponenter är det intressant att försöka bena ut vad som skiljer Octavia Combi och Passat Sportscombi åt. De är ju ungefär lika rymliga, trots att Volkswagen-bilen har större yttermått. När bilarna står parkerade är det svårt att peka på några särskilda punkter och man kan undra varför man ska betala så mycket mer för att få en Passat. När vi kommer på rull blir det dock tydligt, medan Passaten går klippstabil även i motorvägshastighet på E4:ans sämst underhållna avsnitt rör Skodan på sig mer och upplevs inte lika vuxen i chassirörelserna.

Passat kan dessutom fås med det helt

digitala mätarklustret som kostar 5 400 kronor extra och förhöjer känslan av modernitet väsentligt. Denna åttonde generation Passat är snart fyra år gammal som modell och en uppdatering väntas till nästa år. Då ser vi framför allt fram emot mer avancerade körhjälpssystem.

PASSAT SPORTSCOMBI har Lane Assist, som till funktionen påminner om Volvos Pilot Assist. Med hjälp av kameror och radar hålls bilen i sin fil och avståndet till bilen framför förblir detsamma utan att föraren behöver göra något. Volkswagens system är betydligt mer grovhugget än Volvos, när vi släpper ratten studsar bilen mellan filmarkeringarna och det behövs inga skarpa kurvor för att systemet ska falla och tvinga oss att ta över ratten. När Passat får sitt facelift nästa år kommer det sannolikt att hända mycket på det här området.



► Passat Sportscombi visar hur en tredelad baksätesfällning ska se ut.

På papperet, mätt i lådliter, är Passat Sportscombi testets mesta lastare som rymmer 639–1 716 liter i bagageutrymmet. Även när vi mäter bilarna själva placerar sig Passaten i toppen. Lasermätaren visar inte störst mått på alla ledder, Opeln har till exempel längre lastlängd och Volvon V90 är bredare mellan hjulhusen, men backlastningsmomentet avslöjar att Passatens bagageutrymme är välformat så till den grad att det sväljer lika många backar som Opel Insignia – 38 st.

PASSAT SPORTSCOMBI är inte riktigt lika billig som Opel Insignia Sports Tourer, men det betyder inte att den är dyr. Inom gränsen för 7,5 prisbasbelopp kan tjänstebilsåkaren utan problem få in en Passat Sportscombi TDI 190 både med dubbelkopplingslåda och fyrhjulsdraft, plus lite utrustning. Det är ett svårslaget kombipaket. »



► Nej, Passat är inget färgglatt tivoli inuti, men allt fungerar oklanderligt och kvalitetskänslan är hög.



► "Vem har nyckeln till Passaten?" Fred Calmerman, som gjort fyra volter på Sing Sing, kunde dock bryta upp familjekombin på 43 sekunder.



► Att tanka med öppen dörr är tydligen viktigt i testlaget. Ibland behöver kupéerna vädras ur...

Och den bästa kombin är...

Testbetygen visar att det är här bland kombibilarna vi hittar några av de mest kompetenta bilarna på marknaden. Det är genomgående höga betyg på alla de åtta kombibilarna som i de testade utförandena, med rimliga motoralternativ och utrustningsnivåer, klarar sig bra i alla testmoment.

I det här testet har vi delat upp de åtta bilarna i två storleksklasser: mellanstora och stora bilar. Respektive klass kan sedan delas upp i två dueller med två förhållandevis dyra bilar och två lite billigare. Vi har försökt få med en kombi för alla, stor som liten och dyr som billig.

I DEN mellanstora klassen är det ingen större kamp om testsegern. Vi har konstaterat det förr och gör det igen – Skoda Octavia Combi är en ruskigt välbyggd och genomtänkt kombi

Vi har konstaterat det förr och gör det igen – Skoda Octavia Combi är en ruskigt välbyggd och genomtänkt kombi för i stort sett alla typer av köpare.

för i stort sett alla typer av köpare. Den är kompakt på utsidan och smidig i stadstrafik men samtidigt lika stor invändigt som bilarna i den större klassen. Till råga på allt är den en av marknadens billigaste kombibilar. I det här testet kör vi Octavia Combi med den trecylindriga 1,0-litersmotorn som är en av de billigaste motorerna. Låt dig inte avskräckas av tanken på en trecylindrig motor med endast 115 hk i en stor familjekombi – kraften räcker och förbrukningen blir låg, Octavia behöver inte en större motor än så här. Den testade bilen har däck som inte gör Octavian rättvisa, framförallt inte i älgtestet. De lättrullande däckerna från Hankook är inte bra, se till att köpa din Octavia med andra däck.

Renault Megane Sport Tourer påminner på flera sätt om Octavia Combi, den är billig, har en liten motor och är förvånansvärt rymlig på utsidan. Men fransmannen levererar inte på samma höga nivå. Det finns flera missar att störa sig på och drivlinan är inte lika behaglig som Skodas.

De två dyrare alternativen i mellanstora klassen – Audi A4 Avant och BMW 3-serie Touring – är attraktiva bilar som på senare tid har halkat ned i pris genom förmånliga kampanjpriser. Trots det är de dyrare att äga utan att ge något mätbart mervärde.

I DEN större klassen charmas vi av 5-seriens höga komfort och avancerade teknik, samtidigt som snåljäparna i oss lockas av den låga prislappen på Opel Insignia Sports Tourer. Men ingen av dem kan rå på klassens starkaste kort Volkswagen Passat Sportscombi och Volvo V90. Passat har ingen uppenbar brist och innan vi har räknat på det ekonomiska

framstår den som en självklar segrare eftersom vi tror att V90 blir dyrare att äga på grund av ett högre inköpspris.

När vi efter testresans slut sätter oss och räknar på den ekonomiska biten visar det sig dock att den ”dyra” Volvon blir billigare än Passaten i det långa loppet. Ett beräknat starkt andrahandsvärde och lägre skatt gör att V90 får en lägre milkostnad än Passat. Med tanke på att alla som får tillfälle att köra V90 och Passat sätter Volvon som den bästa och mest åtråvärda av de två blir det svårt att göra annat än utse Volvo V90 till bästa storkombi. ♦



► Opels lastskydd är knepigt. Oskar och Ruben renoverar hellre varsitt kök än gör om monteringen.



► När polisen ser på försöker Sebastian se lite extra noggrann ut vid mätningen på fordonsvågen.

UPPTÄCK UPPKOPPLAD AVKOPPLING.

OCTAVIA är utrustad för livets små och stora uppdrag, oavsett om du ska lösa ett snabbt ärende eller ta familjen på upptäcktsfärd. Smarta säkerhetsdetaljer och avancerade assistanssystem gör upplevelsen bakom ratten till ett nöje. Se bilens status och styr kupéklimatet med din smartphone, värme på vintern och ventilation för heta sommardagar. Välkommen in på en provkörning!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA
CONNECT



APPLE
CARPLAY

ŠKODA OCTAVIA COMBI TSI 115hk fr. 199 900 kr (Ord. pris 211 300 kr)

• Drag- & Webstopaket 9 900 kr (Ord. pris 17 800 kr)

**PRIVATLEASING
FR. 2 695 KR / MÅN**

Inkl. Drag- & Webasto

Bränsleförbrukning blandad körning 4,8l/100 km, CO₂ 110g/km. Miljöklass EU6. Erbjudandet gäller t.o.m. 30 september 2018 och kan ej kombineras med andra rabatter och avtal. Vi reserverar oss för eventuella ändringar och avvikelser. Bilen på bilden kan vara extrautrustad.

skoda.se

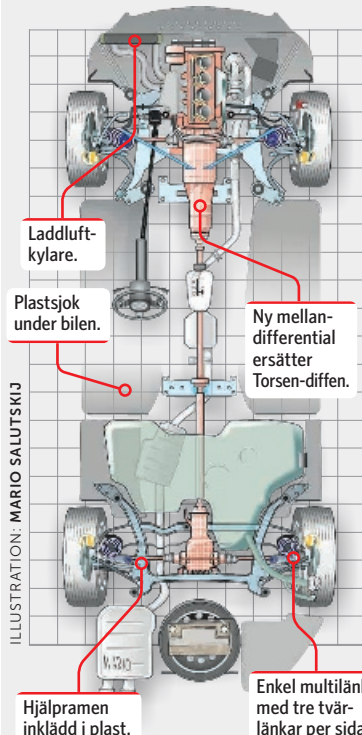
TEKNISKA DATA

Audi A4 Avant 2,0 TDI 190 hk quattro S tronic Proline Sport

Pris: 420 300 kr. **Kampanj:** Till sista december 2018 säljs A4 Avant TDI 190 quattro S tronic som Proline Sport Edition för 374 700 kr.



45% Viktfördelning 55%



Motor: Drivmedel: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag: 81,0/95,5 mm. Cylindervolym: 1968 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 3 800-4 200 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-3 000 r/min.
Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 1 570 r/min.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangel-länkar. Bak: Multilänkaxel med 3 tvärställda länkar per sida.
Styrning: Elmotordriven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 11,5 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/50 R17.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	11 900	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	15 800
Aut. parkeringshjälp	3 300	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/7	Metalliclack	10 000
Backkamera	9 900*	Nyckellöst system	5 700
Backstartsassistans	●	Navigation	18 000
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	9 500/○	sensor Bak och fram	●
Elbaklucka	5 900	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	4 900	Ratt, uppvärmd	2 300
Elvärm baksäte	4 100	Reservhjul	Rep.sats
Farthållare/adaptiv	●/●	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	40/20/40	Taklucka/panoramatak	17 600
Head-up display	11 900	WiFi uppkopplingsbar	●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon/aktiva	○
Luftkonditionering	○	LED/adaptiva	●/5 400

Utrustningspaket *Assistanspaket Advanced 9 900 kr, Alpinpaket 11 900 kr, S line Selection 29 000 kr, Evolutionspaket 29 900 kr.

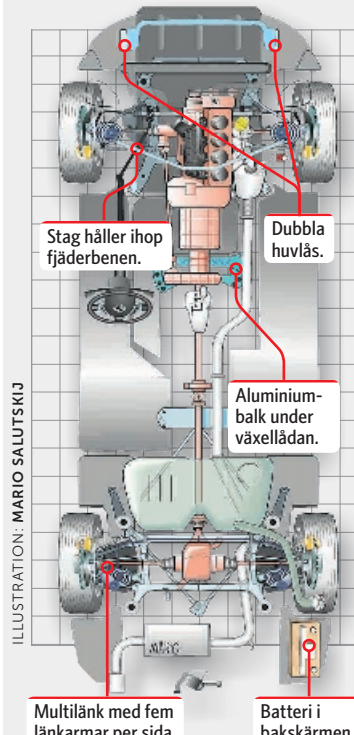
Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** Förnyas vid varje service hos auktoriserad märkesverkstad.

BMW 320d Touring xDrive Connected Edition

Pris: 401 000 kr. **Kampanj:** Till sista juni säljs 320d Touring xDrive som Connected Edition för 333 800 kr.



48% Viktfördelning 52%



Motor: Drivmedel: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag: 84,0/90,0 mm. Cylindervolym: 1 995 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-2 500 r/min.
Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 000 r/min.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel-länk. Bak: Multilänkaxel med 5 tvärställda länkar per sida.
Styrning: Elmotordriven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 11,3 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/50 R17.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	10 700	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	1 500	Läderklädsel	17 800
Aut. parkeringshjälp	5 600	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/8	Metalliclack	8 200
Backkamera	4 300	Nyckellöst system	5 800
Backstartsassistans	●	Navigation	●
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	10 800/○	sensor Bak och fram	2 000
Elbaklucka	5 800	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	10 700	Ratt, uppvärmd	1 900
Elvärm baksäte	3 600	Reservhjul	Runflat
Farthållare/adaptiv	●/7 700	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	3 800	Taklucka/panoramatak	14 700
Head-up display	9 600	WiFi uppkopplingsbar	●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon/aktiva	●
Luftkonditionering	○	LED/adaptiva	●/11 700

Utrustningspaket Model M-Sport 9 900 kr.

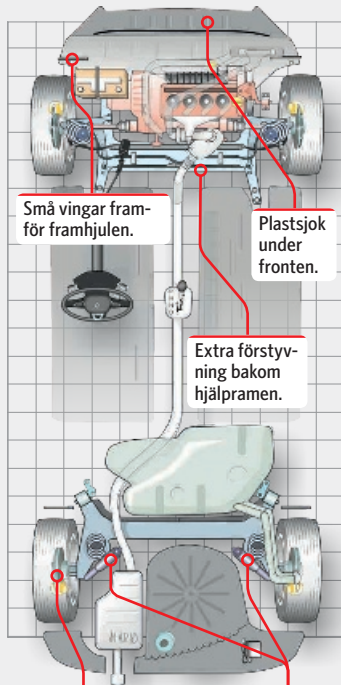
Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 5 år.

Renault Megane Sport Tourer 1,2 TCe 130 hk EDC ZEN

Pris: 223 900 kr. **Kampanj:** Till sista juni säljs Megane Sports Tourer TCe 130 hk EDC ZEN för 203 900 kr. I priset ingår även tre års fri service.



38% Viktfördelning 62%



Små vingar framför framhjulen.

Plastsök under fronten.

Extra förstärkning bakom hjälpramen.

Sköldar skyddar bromsskivorna.

Kraftigt inåtlutande stötdämpare.

Motor: Drivmedel: Bensen. Tvåställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 9,3:1. Borring/slag: 72,2/73,1 mm. Cylinder-volym: 1 198 cm³. Max effekt: 130 hk (97 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment: 205 Nm vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 380 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,9 rattvarv. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

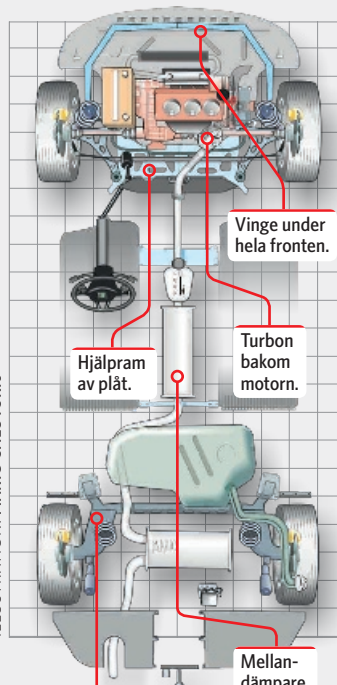
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/55 R16.

Skoda Octavia Combi TSI 115 DSG Ambition

Pris: 221 900 kr. **Övriga versioner:** TSI 150 227 900 kr, TDI 115: 233 400 kr, TDI 150 TSI 180 Style 250 100 kr, TDI 184 DSG 4x4 293 400 kr.



43% Viktfördelning 57%



Vinge under hela fronten.

Turbon bakom motorn.

Hjälpram av plåt.

Mellandämpare.

Halvstel torsionsaxel från VW Polo.

Motor: Drivmedel: Bensen. Tvåställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borring/slag: 74,5/76,4 mm. Cylinder-volym: 999 cm³. Max effekt: 115 hk (110 kW) vid 5 000-5 500 r/min. Max vridmoment: 200 Nm vid 2 000-3 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 450 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkar och 3 tvärlänkar per sida.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 10,4 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

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

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	○	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	9 900*
Aut. parkeringshjälp	6 900*	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/7	Metalliclack	6 500
Backkamera	25 000**	Nyckellöst system	1 900
Backstartsassistans	●	Navigation	●
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	○
Dragkrok/nivåreglering	○/○	sensor Bak och fram	4 500
Elbaklucka	○	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	○	Ratt, uppvärmd	25 000**
Elvärm baksäte	○	Reservhjul	1 500
Farthållare/adaptiv	●/6 900*	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	60/40	Taklucka/panoramatak	9 900*
Head-up display	6 900*	WiFi uppkopplingsbar	○
Höj/sänkbar passagerarstol	2 900	Xenon/aktiva	○/○
Luftkonditionering	○	LED	25 000**

Utrustningspaket **Bose 25 000 kr.

Garantier Nybil: 5 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 5 år.

*Utöver utrustningsnivån Bose 25 000 kr.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	8 900	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	2 000	Läderklädsel	6 900
Aut. parkeringshjälp	5 500*	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/7	Metalliclack	5 700
Backkamera	3 400	Nyckellöst system	3 700
Backstartsassistans	●	Navigation	13 500
Bluetooth	3 900	Parkerings- Bak	3 800
Dragkrok/nivåreglering	6 900/○	sensor Bak och fram	5 900
Elbaklucka	8 900**	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	4 900*	Ratt, uppvärmd	2 600
Elvärm baksäte	1 900	Reservhjul	900
Farthållare/adaptiv	2 900/5 100	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	●	Taklucka/panoramatak	9 500
Head-up display	○	WiFi uppkopplingsbar	15 300
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon/aktiva	○/○
Luftkonditionering	○	LED	9 500

Utrustningspaket Komfort-paket Media Plus 6 900 kr, **Dragpaket 8 900 kr, Style 15 100 kr.

Garantier Nybil: 3 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 5 år.

*Utöver utrustningsnivån Style 15 100 kr.

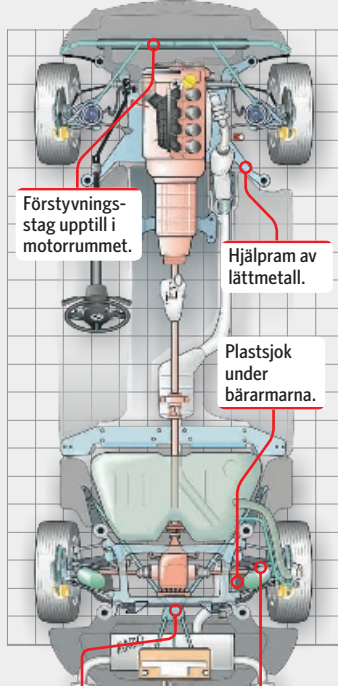
TEKNISKA DATA

BMW 520d Touring Connected Edition

Pris: 426 900 kr. **Kampanj:** Till sista juni säljs 520d Touring som Connected Edition för 415 500 kr.



50% Viktfördelning 50%



Förstyvningsstag upptill i motorrummet.

Hjälpram av lättmetall.

Plastsjok under bärarmarna.

Touring-förstyvningar i bakvagnen.

Multilänk med fem länkar per sida.

Motor: Drivmedel: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag: 84,0/90,0 mm. Cylindervolym: 1 995 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 1 660 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram, luftfjädring bak, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med två undre tvärlänkar och övre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 5 tvärställda länkar per sida.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,9 rattvarv. Vändcirkel 12,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/55 R17.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	11 900	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	1 300	Läderklädsel	14 300
Aut. parkeringshjälp	●	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/8	Metalliclack	12 400
Backkamera	●	Nyckellöst system	8 700
Backstartsassistans	●	Navigation	●
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	12 800/○	sensor Bak och fram	●
Elbaklucka	5 500	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	11 800	Ratt, uppvärmd	●
Elvärm baksäte	3 800	Reservhjul	Runflat
Farthållare/adaptiv	●/11 800	Ställbar ratt längs/höjdled	●
Genomlastningslucka	●	Taklucka/panoramatak	16 700
Head-up display	11 700	WiFi uppkopplingsbar	●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon	○
Luftkonditionering	○	LED/adaptiva	●/14 600

Utrustningspaket Winter 12 900 kr, Travel 14 900 kr, Innovation 33 900 kr.

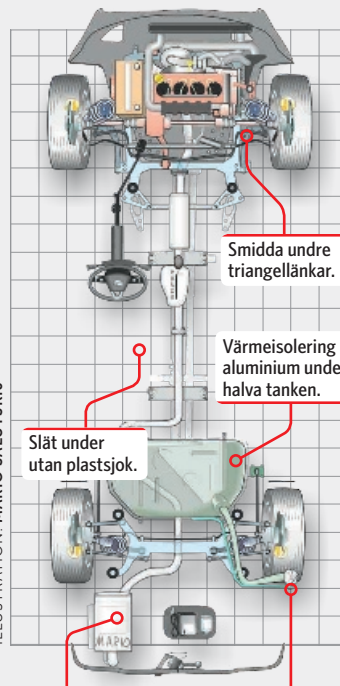
Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 5 år.

Opel Insignia Sports Tourer 2,0 CDTi 170 hk automat Enjoy

Pris: 272 900 kr. **Övriga versioner:** 1,5 Turbo 165 hk 237 900 kr, 1,6 CDTi 110 hk 237 900 kr, 2,0 CDTi 170 hk 257 900 kr, 2,0 CDTi BiTurbo 210 hk 327 900 kr.



41% Viktfördelning 59%



Smidda undre triangellänkar.

Värmeisolering av aluminium under halva tanken.

Slät under utan plastsjok.

Dolt avgasutsläpp.

Påfyllning av AdBlue.

Motor: Drivmedel: Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, Kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag: 83,0/90,0 mm. Cylindervolym: 1 956 cm³. Max effekt: 170 hk (125 kW) vid 3 750 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 8-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 340 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkarm och 2 tvärställda länkar per sida.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,7 rattvarv. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/55 R17.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	9 900	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	15 000*
Aut. parkeringshjälp	6 900*	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/8	Metalliclack	5 900
Backkamera	4 900	Nyckellöst system	2 900
Backstartsassistans	●	Navigation	31 000**
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	8 500/○	sensor Bak och fram	●
Elbaklucka	2 900*	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	15 000*	Ratt, uppvärmd	●
Elvärm baksäte	1 900	Reservhjul	900
Farthållare/adaptiv	●/6 900*	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	1 900	Taklucka/panoramatak	9 900*
Head-up display	6 900*	WiFi uppkopplingsbar	●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon	○
Luftkonditionering	○	Adaptiva LED	31 000**

Utrustningspaket Enjoy exteriör paket 2 000 kr, **Business 31 000 kr.

Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 2 år. **Assistans:** 1 år.

*Utöver utrustningsnivån Business 31 000 kr.

Volkswagen Passat Sportscombi TDI 190 4Motion

Pris: 341 000 kr. **Kampanj:** Till sista augusti säljs Passat Sportscombi TDI 190 4Motion som Executive R Edition utan extra kostnad.



45% Viktfördelning 55%

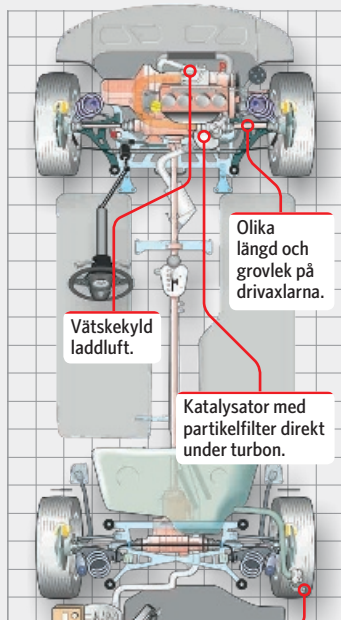


ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKIJ

Batteriet på 92 Ah har hamnat bak. Påfyllning av AdBlue.

Motor: Drivmedel: Diesel. Tvåställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borring/slag: 81,0/95,5 mm. Cylindervolym: 1968 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 3 500-4 000 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 900-3 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 1 980 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel med 1 längsgående länkar och 3 tvärställda länkar per sida.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,7 rattvarv. Vändcirkel 11,6 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 215/55 R17.

Olika längd och grovlek på drivaxlarna.

Vätskekyld laddluft.

Katalysator med partikelfilter direkt under turbo.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	●	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	●
Aut. parkeringshjälp	2 500	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/7	Metalliclack	7 900
Backkamera	3 700	Nyckellöst system	●
Backstartsassistans	●	Navigation	11 600
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	9 900/○	sensor Bak och fram	●
Elbaklucka	●	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	● (semi)	Ratt, uppvärmd	●
Elvärm baksäte	2 500	Reservhjul	2 700
Farthållare/adaptiv	●/●	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	●	Taklucka/panoramatak	11 200
Head-up display	5 500	WiFi uppkopplingsbar	4 500 + nav
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon	○
Luftkonditionering	○	LED/aktiva	●/5 300

Utrustningspaket Dragningspaket 11 900 kr, Easy park 13 900 kr.

Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 2 år. **Assistans:** Förnyas vid varje service hos auktoriserad märkesverkstad.

Volvo V90 D4 Momentum Advanced Special Edition Automat

Pris: 382 900 kr. **Övriga versioner:** Till 3 september säljs V90 D4 som Momentum Advanced Special Edition för 379 900 kr.



44% Viktfördelning 56%

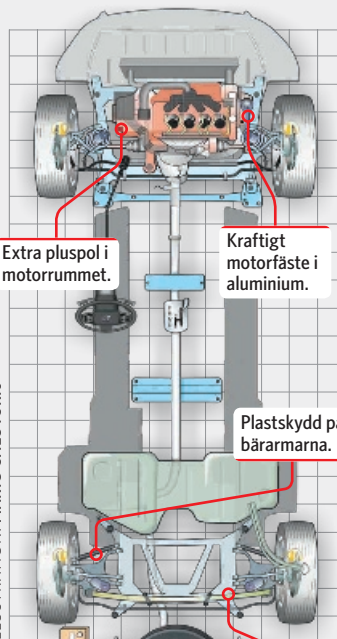


ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKIJ

Startbatteri på 80 Ah i bakskärm. Tvärgående blad fjäder av kompositmaterial.

Kraftigt motorfäste i aluminium.

Extra pluspol i motorrummet.

Plastskydd på bärarmarna.

Motor: Drivmedel: Diesel. Tvåställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,8:1. Borring/slag: 82,0/93,2 mm. Cylindervolym: 1969 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 4 250 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 8-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 1 450 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram, tvärgående blad fjäder bak. Krängningsdämpare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangel. Bak: Multilänkaxel med H-formad bärarm och 2 tvärställda länkar per sida.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 245/45 R18.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	18 900	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	17 900
Aut. parkeringshjälp	●	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/6	Metalliclack	●
Backkamera	4 900	Nyckellöst system	●
Backstartsassistans	●	Navigation	●
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	11 900/8 900	sensor Bak och fram	●
Elbaklucka	●	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	6 900	Ratt, uppvärmd	●
Elvärm baksäte	●	Reservhjul	1 900
Farthållare/adaptiv	●/●	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	60/40	Taklucka/panoramatak	15 900
Head-up display	9 900	WiFi uppkopplingsbar	●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon	○
Luftkonditionering	○	LED/Adaptiva	●/4 000

Utrustningspaket Lastpaket 3 900 kr, Klimatpaket 9 900 kr Loungepaket 11 900 kr, Klimatpaket Pro 18 900 kr.

Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 2 år. **Assistans:** Förnyas vid varje service hos auktoriserad märkesverkstad.

UTRYMMEN Vi lasermäter och väger alla bilar själva!

Audi A4

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 282. • Längd: 473. • Bredd: 184. • Höjd: 143. • Spårvidd fram/bak: 157/156. • Markfrigång: i.u. • Tjänstevikt: 1814. • Maxlast: 406. • Verklig vikt: 1800. • Verklig maxlast: 420. • Taklast: 90. • Släpvikt: 1800. • Tank: 58 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 505/1510 liter.

Renault Megane

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 271. • Längd: 463. • Bredd: 181. • Höjd: 145. • Spårvidd fram/bak: 159/159. • Markfrigång: 14. • Tjänstevikt: 1477. • Maxlast: 423. • Verklig vikt: 1480. • Verklig maxlast: 420. • Taklast: 80. • Släpvikt: 1700. • Tank: 47 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 521/1504 liter.

BMW 520d

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 298. • Längd: 494. • Bredd: 187. • Höjd: 150. • Spårvidd fram/bak: 161/163. • Markfrigång: 14. • Tjänstevikt: 1890. • Maxlast: 500. • Verklig vikt: 1890. • Verklig maxlast: 500. • Taklast: 100. • Släpvikt: 2000. • Tank: 66 liter. • VDA-liter uppfällt baksäte: 570/1700 liter.

Volkswagen Passat

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 279. • Längd: 477. • Bredd: 183. • Höjd: 152. • Spårvidd fram/bak: 158/157. • Markfrigång: 14. • Tjänstevikt: 1792. • Maxlast: 478. • Verklig vikt: 1780. • Verklig maxlast: 490. • Taklast: 100. • Släpvikt: 2200. • Tank: 66 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 639/1716 liter.

BMW 320d

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 281. • Längd: 463. • Bredd: 181. • Höjd: 143. • Spårvidd fram/bak: 154/158. • Markfrigång: 14. • Tjänstevikt: 1765. • Maxlast: 415. • Verklig vikt: 1790. • Verklig maxlast: 390. • Taklast: 75. • Släpvikt: 1800. • Tank: 60 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 495/1500 liter.

Skoda Octavia

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 268. • Längd: 467. • Bredd: 181. • Höjd: 147. • Spårvidd fram/bak: 154/154. • Markfrigång: 14. • Tjänstevikt: 1387. • Maxlast: 452. • Verklig vikt: 1380. • Verklig maxlast: 459. • Taklast: 75. • Släpvikt: 1300. • Tank: 50 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 610/1740 liter.

Opel Insignia

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 283. • Längd: 499. • Bredd: 183. • Höjd: 150. • Spårvidd fram/bak: 161/161. • Markfrigång: 12,3. • Tjänstevikt: 1772. • Maxlast: 498. • Verklig vikt: 1750. • Verklig maxlast: 520. • Taklast: 100. • Släpvikt: 1700. • Tank: 62 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 560/1665 liter.

Volvo V90

Mått och vikt (cm/kg) Axelavstånd: 294. • Längd: 494. • Bredd: 188. • Höjd: 144. • Spårvidd fram/bak: 163/163. • Markfrigång: 15. • Tjänstevikt: 1847. • Maxlast: 463. • Verklig vikt: 1850. • Verklig maxlast: 460. • Taklast: 100. • Släpvikt: 1800. • Tank: 55 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 560/1526 liter.

► **Kommentar:** De utvändiga måtten visar att A4 Avant och Passat Sportscombi svävar någonstans mellan de två storleksklasserna. A4 Avant

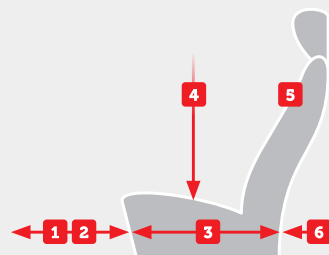
är en decimeter längre än 3-serie Touring. Den testade Skodans drivlina känns helgjuten, men man ska komma ihåg att släpvikten är begränsad.

KUPÉMÅTT

Mått	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
1 Längsta benutrymme fram	67	64	66	67	64	69	66	63
2 Kortaste benutrymme fram	43	41	42	43	39	42	41	38
3 Dynans längd fram	47-52	51-56	48	48	49-55	49-53	49-53	48-52
4 Takhöjd fram	103	100	96	102	101	104	102	99
5 Bredd axelhöjd	140	140	140	140	147	144	143	144
6 Kortaste benutrymme bak	9	6	12	12	10	17	16	17
7 Dynans längd bak	46	49	46	45	51	46	48	45
8 Takhöjd bak	95	95	93	96	93	98	99	93
9 Bredd axelhöjd bak	135	138	131	139	141	141	139	139

► **Kommentar:** Klasstillhörigheterna blir tydliga när vi mäter innerutrymmena. De mindre bilarna har kupélängder

på drygt 170 cm totalt, medan de större är omkring 180 cm långa invändigt, bagageutrymmena borträknade.

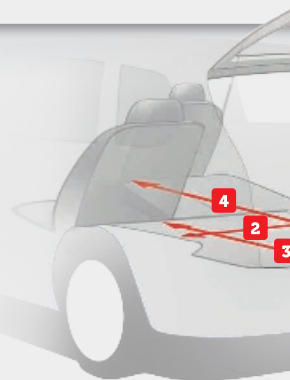


BAGAGEUTRYMME

Mått	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
1 Höjd	72	70	70	85	73	70	71	70
2 Bredd mellan hjulhus	100	97	111	100	110	103	100	110
3 Djup	105	97	101	112	112	117	114	114
4 Djup med nedfällt säte	179	175	183	189	198	205	198	201
5 Lasttröskel	63	63	58	63	61	65	62	62
6 Höjd under baklucka	188	180	181	190	187	188	192	185

► **Kommentar:** Skodas nyckel till framgång när det gäller lastförmåga är den effektiva lasthöjden som är en

dryg decimeter bättre än hos konkurrenterna. Insignia har imponerande lastlängd med nedfällida baksätessryggar.



EKONOMI

PRISER

	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
Listpris	374 700	333 800	203 900	221 900	415 500	272 900	341 000	379 900
Förmånsvärde per år, brutto	52 100	45 700	33 500	35 200	60 100	40 000	45 900	54 200
Pris efter ett år	251 700	250 300	152 900	145 900	287 700	189 900	203 800	269 300
Pris efter två år	220 400	217 300	118 500	123 700	247 300	161 400	179 000	239 300
Pris efter tre år	193 900	188 000	101 400	105 300	210 800	137 200	157 200	211 100

RESERVDELAR, ARBETE OCH SERVICE

Reservdelar och arbete	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
Bromsklossar Pris	1576	1685	732	1263	2 075	1575	1341	1377
fram (par) Arbetskostnad	1250	992	i.u	1200	1734	848	1350	1795
Bromsskivor Pris	3 326/2 936	2 630/2 290	1511	1762/1296	7 510	3 624/3 104	2 150/1 872	3 159/2 524
fram/bak Arbetskostnad	1250/1250	1504/3 027	i.u	1500/1 500	4 255	1130/1271	1 800/1 800	1346/1 570
Kamremsbyte Intervall (mil)	21 000 (kontroll)	Kedja	Kedja	Ej intervall	Kedja	12 000/6 år	21 000	24 000/10 år
Pris	8 700	-	-	i.u	-	4 469	7 032	8 173
Partikel-filter Intervall (mil)	Ej intervall	Ej intervall	Finns ej	Finns ej	Ej intervall	Ej intervall	Ej intervall	Ej intervall
Pris	16 631	13 675	-	-	14 995	24 781	20 065	i.u
Framskärm (komplett)	2 527	2 370	1 616	2 208	5 091	2 179	2 657	5 440
Fälgar för vinterdäck (kompl.)	16 124	4 740	3 220	6 000	15 440	2 942	2 600	i.u
Strålkastarinsats halogen	27 256 (LED)	8 345 (LED)	2 780	2 330	20 421 (LED)	14 415 (LED)	8 368 (LED)	13 750 (LED)
Stötdämpare fram (par)	3 062	6 520	847	2 436	i.u	4 244	3 152	5 180
Stötfångare fram	6 677	4 310	3 492	3 937	7 634	7 088	5 602	7 050
Torkarblad	573	725	545	538	763	347	503	495

Serviceintervaller (mil)/kostnader	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
1:a Intervall	3 000/2 år	Variabel	1 år	3 000/2 år	Variabel	3 000/1 år	3 000/2 år	3 000/1 år
Pris	1 200	0	0/3 681	2 932	0	2 529	2 990	4 464
2:a Intervall	4 500/3 år	Variabel	2 år	4 500/3 år	Variabel	6 000/2 år	4 500/3 år	6 000/2 år
Pris	1 200	0	0/3 681	2 200	0	4 453	3 900	6 984
3:e Intervall	6 000/4 år	Variabel	3 år	6 000/4 år	Variabel	9 000/3 år	6 000/4 år	9 000/3 år
Pris	1 200	0	0/7 067	4 424	0	2 529	5 230	4464

► **Kommentar:** Hälften av testbilarna har förmånliga serviceerbjudanden som i stort sett alla nybilsköpare tar, och därför räknar vi ekonomin på dem. Renault har nu dessutom en kampanj där det ingår fri service i tre

år. BMW har fri service i 3 år med max 8 000 mil. Audi har serviceavtal för 100 kr/månad de första tre åren upp till 6 000 mil.

SUMMERING – ÄGANDEKOSTNADER PER ÅR

! Beräknat på en årlig körsträcka av 2 000 mil. Fet stil anger belopp i kronor, inom parentes redovisas hur stor del av milkostnaden som just den kostnadsposten står för.

Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
Värdeinsparing	60 267 (59%)	48 600 (54%)	34 167 (48%)	38 867 (52%)	68 233 (59%)	45 233 (51%)	61 267 (57%)	56 267 (54%)
Kapitalkostnad	13 115 (13%)	11 683 (13%)	7 137 (10%)	7 767 (10%)	14 543 (13%)	9 552 (11%)	11 935 (11%)	13 297 (13%)
Service och underhåll	4 509 (4%)	3 309 (4%)	1 963 (3%)	5 156 (7%)	3 309 (3%)	6 479 (7%)	7 294 (7%)	9 544 (9%)
Fordonsskatt	1 728 (2%)	2 667 (3%)	602 (1%)	360 (0%)	1 520 (1%)	3 136 (4%)	2 458 (2%)	1 937 (2%)
Ny fordonsskatt från 1 juli*	3 900	5 811	2 574	1 262	5 429	7 398	5 715	4 378
Försäkring (beräknat på man 40 år boendes i villa. Folksam)	3 600 (4%)	4 806 (5%)	4 104 (6%)	3 771 (5%)	6 912 (6%)	4 846 (5%)	3 961 (4%)	4 103 (4%)
Bränsle (b 15,76, d 15,61 kr/l)	19 356 (19%)	19 669 (22%)	23 955 (33%)	19 227 (26%)	20 917 (18%)	20 293 (23%)	20 293 (19%)	19 044 (18%)
Totalkostnad per månad	8 548	7 561	5 994	6 262	9 620	7 462	8 934	8 683
Milkostnad de första tre åren	51,29 52,37*	45,37 46,94*	35,96 36,95*	37,57 38,03*	57,72 59,67*	44,77 46,90*	53,60 55,23*	52,10 53,32*

► **Kommentar:** Ekonomiuträkningens stora överraskning är att Passat Sportscombi blir den näst dyraste bilen att äga. Beräknat stor värdeinsparing och hög kostnad för service och underhåll gör att Passaten

tappar mot konkurrenterna som erbjuder billiga serviceavtal. Detsamma gäller Volvo där service blir en stor utgiftspost. Notera att bensinbilarna Renault och Skoda får sänkt skatt efter 1 juli.

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

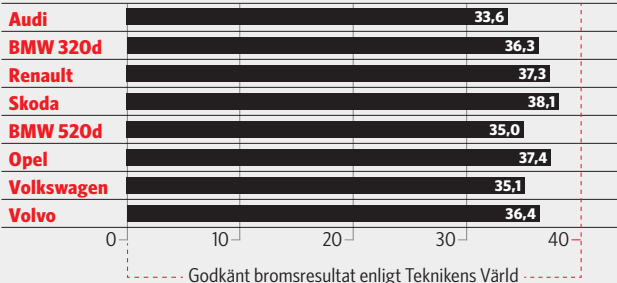
SÄKERHET Vi broms- och älgtestar alla bilar själva!

SÄKERHETSUTRUSTNING

	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
Adaptiv farthållare	●	7 700	31 900 (Paket)	5 100	11 800	37 900 (Paket)	●	●
Aktiv bältespåminnare	●	●	●	●	●	●	●	●
Aktivt antisladdsystem (ESP)	●	●	●	●	●	●	●	●
Aktivt pisksnärtskydd	●	○	○	●	●	○	○	●
Auto broms	●	5 300 (Paket)	4 900	●	●	●	●	●
Bältesförsträckare	fram bak	● ○	● ●	● ○	● ●	● ●	4 300 (Paket)	● ●
Bälteskraftsbe- gränsare	fram bak	● ○	● ●	● ○	● ●	● ●	● ●	● ○
Döda vinkel varnare	9 900	5 500	31 900 (Paket)	3 700	10 700 (Paket)	37 900 (Paket)	●	5 900 (Paket)
Fotgängarkrockkudde	Aktiv motorhuv	○	○	○	Aktiv motorhuv	Aktiv motorhuv	○	Aktiv motorhuv
Fästen för barnstolar	●	●	●	●	●	●	●	●
Höger kudde urkopplingsbar	●	●	●	●	●	●	●	●
Integrerad barnstol	○	○	○	○	○	○	5 200 (2 st)	2 900
Krockgardiner (huvud)	●	●	●	●	●	●	●	●
Krockkudde fram vänster/höger	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Krockkudde sida fram/bak	●/4 400	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/4 300	●/○
Knärockkudde	●	○	○	●	●	○	4 300 (Paket)	●
Lane assist	●	5 300 (Paket)	●	3 700	10 700 (Paket)	●	●	●
Mörkerkamera	○	○	○	○	19 600	○	○	○
Pre crash	3 000	3 400	○	●	●	○	●	●
Skyttigenkänning	Navigation	○	○	13 500 (Paket)	10 700 (Paket)	●	Navigation	●
Trötthetsvarnare	●	●	●	●	3 500	○	●	●
Krocktestresultat								
Euro NCAP krockskydd	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Euro NCAP whiplashskydd	2,4 (Max 5,0)	3,1 (Max 5,0)	2,5 (Max 5,0)	3,4 (Max 5,0)	2,7 (Max 5,0)	2,1 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	2,8 (Max 5,0)

BROMSTEST

Bromssträcka från 100 km/h (meter)



► **Kommentar:** Alla testbilar levererar godkända bromsresultat. Skoda Octavia är närmast gränsen för icke godkänt och det beror på de lätttrullande, så kallade energibesparande däckerna av fabrikatet Hankook Ventus S1 Evo2.



Skoda Octavia
Maxhastighet: 70 km/h.
► **Kommentar:** Imponerar inte med breda sladdar och studsande fjädring.



BMW 520d
Maxhastighet: 71 km/h.
► **Kommentar:** Mjuk i fjädringen men ytterhjulerna biter sig fast och ger ett tryggt beteende.



Opel Insignia
Maxhastighet: 77 km/h.
► **Kommentar:** Insignia är tryggheten själv med bra grepp. Toppenresultat!

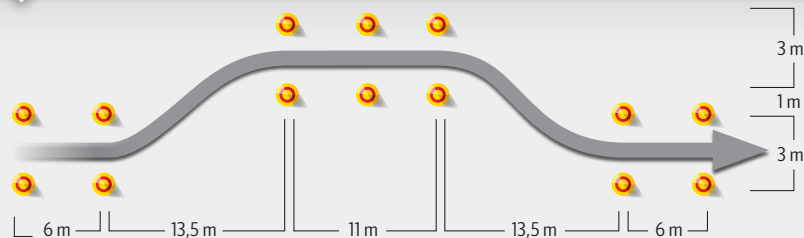


Volkswagen
Maxhastighet: 70 km/h.
► **Kommentar:** Fjädringen är så mjuk att stänkskydderna skrapar i. Sladdar brett.



Volvo V90
Maxhastighet: 75 km/h.
► **Kommentar:** Odramatiskt beteende. Inga märkbara ESP-ingrepp.

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST



! Älgtestet är en extrem form av undanmanövrer och vi hinner köra runt 80 bilar per år. På www.teknikensvarld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratals bilar!



Audi A4
Maxhastighet: 76 km/h.
► **Kommentar:** Trygg och stabil med massor av grepp i lågprofildäcken.



BMW 320d
Maxhastighet: 75 km/h.
► **Kommentar:** Sladdar lite med baken men bra styrning. Resultat från tidigare test.

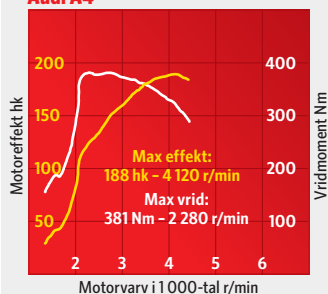


Renault Megane
Maxhastighet: 72 km/h.
► **Kommentar:** Sladdar brett med baken utan märkbara antisladdingrepp.

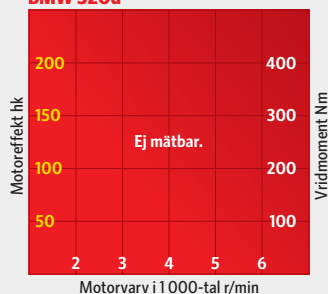
PRESTANDA Vi effekt- och bränslemåter, samt accelerationstestar alla bilar själva!

VERKLIG MOTOREFFEKT

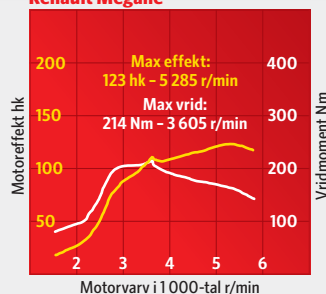
Audi A4



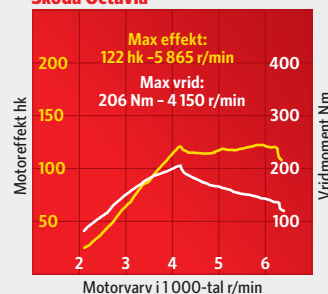
BMW 320d



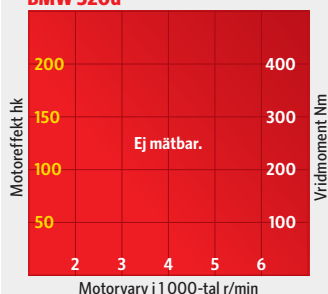
Renault Megane



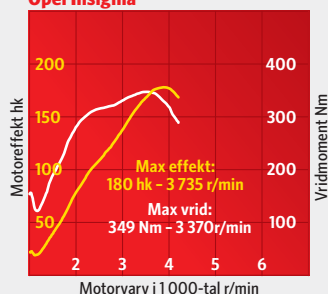
Skoda Octavia



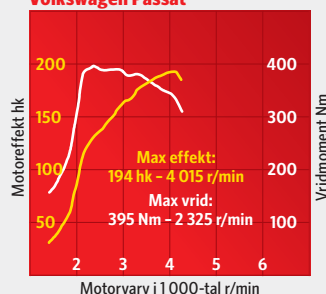
BMW 520d



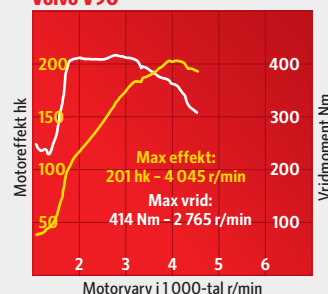
Opel Insignia



Volkswagen Passat



Volvo V90



► **Kommentar:** Samtliga bilar utom Audi A4 levererar något högre effekt än vad som utlovas. Bensinmotorerna i

Renault och Skoda överpresterar mest. De båda BMW-bilarna går inte att köra på vår rullande landsväg på grund av

elektroniken i fyrhjulsdraftsystemen som säger ifrån.

ACCELERATIONSTEST

Acceleration genom växlar (sek)	Audi	BMW 320d	Renault	Skoda	BMW 520d	Opel	Volkswagen	Volvo
0-50 km/h	3,1	2,7	3,4	3,9	2,9	3,4	3,0	3,2
0-70 km/h	4,9	4,6	5,6	6,0	4,8	5,3	4,9	5,1
0-100 km/h	8,5	8,2	10,1	10,8	8,6	9,1	8,6	8,9
0-130 km/h	13,6	13,6	16,7	18,5	14,1	14,4	13,5	14,4
0-160 km/h	20,8	21,8	27,0	30,9	22,6	22,3	21,5	22,4
0-200 km/h	-	-	-	-	-	-	-	-
0-201 meter	10,6	10,3	11,1	11,6	10,5	11,0	10,6	10,8
0-402 meter	16,2	16,0	17,2	17,9	16,3	17,7	16,2	16,5
Sluthastighet vid 402 m	142	140	132	128	139	140	141	140
Omkörningsegenskaper 70-130 km/h	8,7	9,0	11,1	12,5	9,3	9,1	8,6	9,3
Toppfart (km/h) enligt tillverkaren	230	222	197	200	225	220	222	220

► **Kommentar:** De små bensinmotorerna i Renault och Skoda ger inte oväntat sämst accelerationsprestanda. De hänger ändå med hyfsat i tempot som sätts av de vridstarka dieselbilarna.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

EU-cykeln (Tillverkarens uppgifter)		Differens mellan EU-cykeln och Sverigecykeln		
		Sverigecykeln	Testförbrukning	
Audi	0,45 l/mil	0,68 l/mil	0,62 l/mil	+0,23 l/mil
BMW 320d	0,51 l/mil	ej mätbar	0,63 l/mil	-
Renault	0,54 l/mil	0,72 l/mil	0,76 l/mil	+0,22 l/mil
Skoda	0,47 l/mil	0,60 l/mil	0,61 l/mil	+0,13 l/mil
BMW 520d	0,50 l/mil	0,71 l/mil	0,67 l/mil	+0,21 l/mil
Opel	0,57 l/mil	0,72 l/mil	0,65 l/mil	+0,15 l/mil
Volkswagen	0,51 l/mil	0,75 l/mil	0,65 l/mil	+0,24 l/mil
Volvo	0,46 l/mil	0,65 l/mil	0,61 l/mil	+0,19 l/mil
Teknikens Världs testvärde				



! Teknikens Värld har sedan 2007 en egen testmetod för att mäta bränsleförbrukning, ett test vi kallar för Sverigecykeln som utförs på en så kallad rullande landsväg. På www.teknikensvarld.se/sverigecykeln hittar du allt du vill veta om testmetoden.

► **Kommentar:** Under kolonnkörningen får vi fram mycket likvärdiga förbruknings-siffror. Den enda som sticker iväg oförklarligt är Renault som drar en dryg deciliter mer än jämnstarka Skodan.

BETYG



Audi A4 Avant TDI 190 quattro S tronic

Pris/förmånsvärde	374 700/52 100
Motor	R4D/1 968 cm ³
Koldioxidutsläpp	116 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	188 190
Tjänstevikt (kg)	1 800 1 814
0-100 km/h (s)	8,5 7,4
Bränsleförbr. (l/mil)	0,62 0,45
Milkostnad (kr)	51,29

Köregenskaper: Sportchassi och stora fälgar ger skarpa köregenskaper. **8**

Körsmidighet: Förhållandevis raka karosidor och stora rutor. Bra sikt. **8**

Motor/kraftöverföring: Råstark motor och smart automatlåda. Lämnar lite övrigt att önska. **8**

Utrymmen: En halv klass bättre baksäte och bagageutrymme än BMW 3-serie. **7**

Komfort: Stötig och bullrig med 19-tumsfälgar och sportchassi. Bra stolar fram. **7**

Användarvänlighet: A4 går fortfarande inte att få med pekskärm. Avskalad och tydlig interiör. **7**

Att köpa: Aningen högre prisläge än 3-serie, men även A4 reas ut med billiga tillvalspaket. **6**

Att äga: Kostar nästan lika mycket som bilarna i den större klassen. **6**

Säkerhet: Toppresultat i älgtestet och högsta krockbetyg. Inte lika bra semiautonomt som Volvo. **8**

Miljö: Snål på pappret och går snålt även under testet. Blir inte nämnvärt dyrare med malus-skatt. **6**

TOTALT 71/100

► **Kommentar:** A4 Avant är ett körglatt, statustungt och hyfsat rymligt val i skaran av de mellanstora kombibilarna. Den är också ett av de dyrare valen. Med sportchassi och 19-tumsfälgar blir komforten lidande. En jämförelse med konkurrentskonet Skoda Octavia blir inte nådig för den dyrare Audin.



BMW 320d Touring xDrive Connected

Pris/förmånsvärde	333 800/45 700
Motor	R4D/1 995 cm ³
Koldioxidutsläpp	136 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	i.u. 190
Tjänstevikt (kg)	1 790 1 765
0-100 km/h (s)	8,2 7,6
Bränsleförbr. (l/mil)	0,63 0,51
Milkostnad (kr)	45,37

Köregenskaper: 320d har inte imponerat på vinterväg i tidigare test. Nu övertygar den på alla sätt. **8**

Körsmidighet: 320d är 463 cm kort och har stora rutor. Bra sikt åt alla håll. **8**

Motor/kraftöverföring: Två-litersdieseln med 190 hk är en pärla. Bra automatlåda. **8**

Utrymmen: 320d har testets minsta baksäte och bagageutrymme. **6**

Komfort: Mycket bra stolar. Bitvis bristande fjädringskomfort och hög ljudnivå. **7**

Användarvänlighet: Lätthanterat infotainment, men vissa inställningar är svåra att hitta. **7**

Att köpa: 3-serie har ett högt listpris men rabatteras hårt nu vid slutet av livscykeln. Köpläge! **7**

Att äga: Låg förbrukning och låga servicekostnader gör 320d relativt billig att äga. **7**

Säkerhet: Saknar de modernaste hjälpsystemen men har högsta betyg från Euro NCAP. **8**

Miljö: Går snålt på verklig väg och har låga utsläpp. Påverkas knappt av bonus/malus. **5**

TOTALT 71/100

► **Kommentar:** BMW 3-serie närmar sig slutet av sin livscykel och nästa generation måste vara rymligare och tekniskt mer avancerad för att kunna utmana i toppen av klassen. 320d Touring är ett körglatt alternativ, men har svårt att hävda sig mot rymligare och billigare konkurrenter.



Renault Megane Sport Tourer TCE 130

Pris/förmånsvärde	203 900/33 500
Motor	R4/1 198 cm ³
Koldioxidutsläpp	122 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	123 130
Tjänstevikt (kg)	1 480 1 477
0-100 km/h (s)	10,1 11,7
Bränsleförbr. (l/mil)	0,76 0,54
Milkostnad (kr)	35,96

Köregenskaper: Hyfsad styrning och kompetent chassi, men drivlinan förtar mycket av känslan. **6**

Körsmidighet: Klart begränsad sikt snett bakåt på grund av takstolparna. **7**

Motor/kraftöverföring: Samma upplägg som hos Skoda, men inte lika välkalibrerad drivlina. **5**

Utrymmen: Inte lika rymlig som Octavia Combi, men bra sett till de kompakta yttermåten. **7**

Komfort: Ljudnivån i kupén är långt över snittet. Sämre fjädringskomfort än övriga. **6**

Användarvänlighet: Menyssystemet och pekskärm ställer till det. Tungöppnad baklucka. **6**

Att köpa: Attraktivt lågt pris, men i standardutförandet är utrustningen sparsam. **9**

Att äga: Renault bjuder nu på fri service i tre år, vilket hjälper ekonomin stort. **8**

Säkerhet: Högsta betyg av Euro NCAP, men de flesta säkerhetssystem kostar extra. **7**

Miljö: Betydligt och omotiverat törstigare än Octavia med liknande drivlina. **6**

TOTALT 67/100

► **Kommentar:** Megane ST har blivit så stor att den vuxit ur golfklassen och hamnat i mellanklassen. Utrymmesmässigt hävdar den sig bra här och den ekonomiska kalkylen är lockande. Megane brister dock i den upplevda kvalitetskänslan och drivlinan som inte på samma nivå som Skodas motsvarighet.



Skoda Octavia Combi TSI 115 DSG

Pris/förmånsvärde	221 900/35 200
Motor	R3/999 cm ³
Koldioxidutsläpp	106 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	120 115
Tjänstevikt (kg)	1 380 1 387
0-100 km/h (s)	10,8 10,2
Bränsleförbr. (l/mil)	0,61 0,47
Milkostnad (kr)	37,57

Köregenskaper: Det vore fel att kalla den inspirerande. Däremot trygg, lättkörd och allround. **6**

Körsmidighet: Bra sikt runtom genom stora rutor. Inte beroende av backkamera. **8**

Motor/kraftöverföring: Liten bensinmotor och DSG-låda funkar förvånansvärt bra. **7**

Utrymmen: Imponerande rymlig både i kupén och bagageutrymme. **8**

Komfort: Varken stötig eller spårkänslig. Något högre ljudvolym än Passat. **7**

Användarvänlighet: Lättmanövrerat infotainment, men vissa fysiska knappar saknas. **8**

Att köpa: Octavia är en av de billigaste bilarna i klassen, och en av de bästa. **9**

Att äga: Näst lägst milkostnad i testet. Hyfsat ekonomisk i alla hänseenden. **8**

Säkerhet: Övertygar inte i älgtestet med de här däck. Saknar de modernaste hjälpsystemen. **6**

Miljö: Något så ovanligt som en bensinmotor med automatlåda som går att köra riktigt snålt. **7**

TOTALT 74/100

► **Kommentar:** Nej, vi vet att Octavia Combi inte är den mest spännande som går att hitta på marknaden, men den är svårslagen när man ser nyktern på bilvalet. Milkostnaden säger att det är en småbil vi har att göra med, men kupéutrymmena är likvärdiga en storbil.



BMW 520d Touring Connected Edition

Pris/förmånsvärde	415 500/60 100
Motor	R4D/1 995 cm ³
Koldioxidutsläpp	132 g/km

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	i.u 190
Tjänstevikt (kg)	1 890 1 890
0-100 km/h (s)	8,6 7,8
Bränsleförbr. (l/mil)	0,67 0,50
Milkostnad (kr)	57,72

Köregenskaper: Väl avstämd med tonvikt på komfort. Lätt styrservo. **8**

Körsmidighet: 5-serie Touring är en stor bil, men parkeringskameran är suverän. **6**

Motor/kraftöverföring: Precis som 320d en toppendrivlina. Behövs inte mer kraft. **8**

Utrymmen: Inte lika stort bagage som de bästa, men lättlastad. Bra baksäte. **8**

Komfort: 5-serien är ett under av komfort. Följsam och tyst på alla vägtyper. **9**

Användarvänlighet: Ser ut som en kommandobrygga invändigt, men är inte så krånglig ändå. **8**

Att köpa: Betydligt högre inköpspris än V90 och man bjuds inte på mycket standardutrustning. **5**

Att äga: Högst milkostnad i testet, främst på grund av hög värdeminskning. **5**

Säkerhet: 5-serien har fem stjärnor i Euro NCAP. Moderna hjälpsystem, bra pisksnärtskydd. **8**

Miljö: Knappst märkbart törstigare än 320d xDrive. Våldigt snål på pappret. **5**

TOTALT 70/100

► **Kommentar:** 520d Touring är en mycket komplett bil som lämnar lite övrigt att önska. Den är bekväm, rymlig och säker. Men också dyr. Den ekonomiska biten tynger 5-serien och gör att den får svårt att hävda sig mot Passat och V90. Lågstanivån är hög, tyvärr gäller det även prislappen.



Opel Insignia Sports Tourer CDTI 170 hk

Pris/förmånsvärde	272 900/40 000
Motor	R4D/1 956 cm ³
Koldioxidutsläpp	150 g/km

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	180 170
Tjänstevikt (kg)	1 750 1 772
0-100 km/h (s)	9,1 9,2
Bränsleförbr. (l/mil)	0,65 0,57
Milkostnad (kr)	44,77

Köregenskaper: Opel har tagit stora steg framåt. Bra styrning och chassi. Drivlinan drar ner. **7**

Körsmidighet: Runt-om-sikt är Insignias svaga sida. Backkamera är nödvändigt tillval. **6**

Motor/kraftöverföring: Bra automatlåda. Motorn låter och vibrerar för mycket. **6**

Utrymmen: Rejält lastutrymme med tredelat fällning. Dessutom bra baksäte. **8**

Komfort: Småstötig i låg fart, amerikanskt gungig och bekväm på motorväg. **8**

Användarvänlighet: Många knappar på olika platser i förarmiljön. **7**

Att köpa: Insignia ger nästan osannolikt mycket bil för pengarna. **9**

Att äga: Tack vare lågt pris blir värdeminskningen, och därmed milkostnaden låg. **7**

Säkerhet: Klarar älgtestet med stjärna i kanten. Inte lika många säkerhetssystem som V90. **8**

Miljö: Opeln släpper ut mycket på pappret och drabbas av hög skatt. Snål i våra mätningar. **3**

TOTALT 69/100

► **Kommentar:** Insignia är utan tvekan en av de bästa Oplarna på länge. Inte nog med att den är rymlig och behaglig att åka i, den är billig också. Trots det vinner den inte testet och det är främst körbarheten och den omoderna dieseldrivlinan som får ta på sig den smällen.



Volkswagen Passat TDI 190 4Motion

Pris/förmånsvärde	341 000/45 900
Motor	R4D/1 968 cm ³
Koldioxidutsläpp	135 g/km

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	194 190
Tjänstevikt (kg)	1 780 1 792
0-100 km/h (s)	8,6 7,7
Bränsleförbr. (l/mil)	0,65 0,51
Milkostnad (kr)	53,60

Köregenskaper: Bra avvägning av komfort och sport. Känns som en halv storlek mindre än V90. **7**

Körsmidighet: Tack vare något mindre yttermått är Passat mer lättmanövrerad än V90. **8**

Motor/kraftöverföring: Tyst motor med jämn gång. DSG-lådan är överlag bra. **8**

Utrymmen: Rymmer mer än V90 och 520d. Bästa baksätet i testet trots kompakta yttermått. **8**

Komfort: Fasta stolar och fast fjädring. Stötigare och bullrigare än V90 och 520d. **8**

Användarvänlighet: Avskalad förarmiljö med bra digital instrumentering. **8**

Att köpa: Passat är svårslagen, mycket bil för ett relativt lågt grundpris. **8**

Att äga: Trots lägre pris blir Passat dyrare än V90 att äga. Skyll värdeminskningen för det. **6**

Säkerhet: Inte lika bra på att köra själv som V90. Övertygar inte heller i älgtestet. **8**

Miljö: Högst koldioxidutsläpp på pappret. Går snällt i våra mätningar på riktig väg. **5**

TOTALT 74/100

► **Kommentar:** Passat Sportscombi är synonymt med sunt förnuft och lever upp till alla krav man kan ställa på en kombi och det är med minsta möjliga marginal den förlorar mot Volvo V90. Trots lägre pris blir Passat SC dyrare per mil än V90, med det i åtanke åker vi bättre och hellre i Volvon.



Volvo V90 D4 Momentum Automat

Pris/förmånsvärde	379 900/54 200
Motor	R4D/1 969 cm ³
Koldioxidutsläpp	121 g/km

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	201 190
Tjänstevikt (kg)	1 850 1 847
0-100 km/h (s)	8,9 8,5
Bränsleförbr. (l/mil)	0,61 0,46
Milkostnad (kr)	52,10

Köregenskaper: Avspänd utan att bli slapp. Följsamt chassi klarar alla vägar. **8**

Körsmidighet: Lång och bred, men hyfsat lättmanövrerad tack vare hjälpfunktionerna. **7**

Motor/kraftöverföring: Den bitvis tveakande automatlådan vägs upp av den starka motorn. **8**

Utrymmen: Fullt tillräckliga utrymmen, men långt ifrån bäst i klassen. **7**

Komfort: Låg ljudnivå i kupén, bekväma stolar och fast men bekväm fjädring. **9**

Användarvänlighet: Pekskärmen tilltalar inte alla. För de flesta är V90 dock busenkel. **8**

Att köpa: Konkurrenskraftigt grundpris med en hel del utrustning. **7**

Att äga: Blir, något överraskande, billigare än Passat tack vare bra andrahandsvärde. **6**

Säkerhet: Alla tänkbara säkerhetssystem är standard. Klarar älgtestet bra. **9**

Miljö: Ren och snål på pappret. Låg testförbrukning trots icke inkörd testbil. **6**

TOTALT 75/100

► **Kommentar:** Den har vunnit förut och den vinner igen. V90 imponerar med sin väl sammansatta framtoning och avspända köregenskaper. Det, i kombination med högsta möjliga säkerhetsnivå och en attraktiv helhetsekonomi, gör Volvo V90 till bästa kombi i den större storleksklassen.

**DU KAN SITTA
I TELEFON-
MÖTEN EFTER
ATT BARNEN
HAR LAGT SIG.**

**ELLER SÅ GÖR
DU INTE DET.**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER