



ALLT OM
BILEN

Stort
Begagnat-
TEST



**Bästa begagnade
Golfklass-kombin**

Ford Focus, Opel Astra och VW Golf Variant

Nr 12 • 24 maj 2017, årg. 70

+16%
Vi ökar!

NYA BILSKATTEN

**SÅ DRABBAS
DU AV NYA
SKATTE-
FÖRSLAGET**

FÖRSTA PROVKÖRNINGEN

BMW 5-SERIE KOMBI

- Så bra är den!
- Så mycket kostar den privat och som tjänstebil!

**NYA SWIFT
TESTVINNARE
I SMÅBILSTESTET!**

PROVKÖRNINGEN I SEDAN • DUELL: BENTLEY VS. MERCEDES • RACER AERODYNAMICS

Fartvidunder

400 hk och 0-100 km/h på 4,1 sekunder!

Överklassvärstingar

Studiebesök i en värld som svämmar över av pengar. Och hästkrafter.

TEST

6 x småbilar

Imponerande utveckling i lilla klassen!
Småttingarna utmanar med modern teknik!



Citroën C3 • Hyundai i20 • Kia Rio • Toyota Yaris • Suzuki Swift • Seat Ibiza

Dessutom!

SKODA RAPID SPACEBACK •
MERCEDES GLA • SPIONBILDER:
AUDI Q8 • SÅ FUNKAR DET •
RENAULT OM ELBILENS FRAMTID

Pris 69 kr
Norge 85 nkr
Finland €8,50



TIDSAM 0486-12

TEST

Citroën C3 PureTech 110 S&S FEEL • Hyundai i20 1,0 120 hk Premium Plus • Kia Rio 1,25 MPI 84 hk Launch Edition



Småstjärnor

Vem behöver mer bil än en småbil? Vi testar sex bilar runt fyra meter och blir förbluffade och förförda. **Aldrig förr har småbilarna varit lika teknikpackade och bekväma som i dag.**

TEXT: MIKAEL STJERNA OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG • FOTO: PATRIK LINDGREN

Småbilar är traditionellt ingen stor del av bilkakan i Sverige. Men lyfter vi blicken så förstår vi att det här är den stora affären i Europa. Med drygt 2,7 miljoner bilar sålda förra året är småbilsklassen det största marknadssegmentet. Med bred marginal.

Konkurrensen är mördande, och kunderna kräver nästan det omöjliga. Småbilarna ska kännas som stora bilar, gå tyst och bekvämt. Att de ska



I detta nummer kör vi i Stockholm

na på slottet

rymma en familj tas för givet samtidigt som storleken inte får vara för stor. Många kunder köper småbilsklassen just för att den är liten.

De senaste årens trenw der handlar om styling och utrustning. Tillverkarna lägger allt mer fokus på design, i dag måste en småbil se läcker ut för att sälja bra. Det räcker inte med bara förnuft. Bra utrustning blir allt viktigare. Förr accepterade man att en småbil var enkelt utrustad. I dag erbjuder en småbil i princip

samma finesser som en stor bil. Farthållare, klimatanläggning, skinnklädsel, nyckellös start – allt finns att få.

På testmenyn står sex av de senaste småbilarna. Det här är bilar som har de modernaste säkerhetssystemen, med autobroms som detekterar fotgängare och framåtriktad kamera som filmar non-stop om du skulle råka ut för en olycka.

På startlinjen: Pinfärska Seat Ibiza,

Volkswagen-koncernens nya småbil som nu är byggd på MQB-plattformen. Den är så ny att handlarna ännu inte har fått den. Testbilen är en demonstrationsbil vi fick låna av importören. Nästan lika färsk är Suzuki Swift som kom till handlaren i förra månaden, precis som Kia Rio och face-liftade Toyota Yaris. Citroën C3 lanserades i vintras. Med det sällskapet känns Hyundai i20 nästan gammal, ändå debuterade den så sent som 2015. Startskottet har gått! »



► På väg till operan i Stockholm. Citroën C3 passar in överallt, utom på lastkajen.

Citroën C3 110 hk Feel

Tredje generationen Citroën C3 lanserades i vintras och innebär en smärre revolution för modellen. Citroën inympar nämligen en rejäl dos suvkaraktär i C3:an med en kaxig uppräkt front, gummiklädda dörrsidor och en personlig interiör som inte liknar något annat.

Men låt dig inte luras av alla egensinniga detaljer. Nya C3 är också en alldeles vanlig, väl fungerande småbil. Vi testar versionen med en trecylindrig motor på 110 hästkrafter. Listpriset är 169 800 kronor, men generalagenten hyvlar ner det med en gång till 149 800 kronor och kallar det lanseringspris.

PÅ DÖRRARNA sitter svarta, luftfyllda gummikuddar som Citroën kallar Airbumps. För tvätt- och vaxentusiasten bidrar de inte till bilnöjet, men de har en skyddande effekt, praktiskt på trånga parkeringsytor. Så varför inte?

Vi möts av en personlig inredning med breda och sköna framstolar. Den del av testlaget som gillar mjuk komfort ger tummen upp för sittkomforten, framstolarna ger lagom stöd och skulle platsa i betydligt dyrare och större bilmodeller. Men några i testlaget tycker att det blir för mjukt.

Instrumentpanelen har sin alldeles egna layout med vinyllädd framsida

och en sju tum stor bildskärm där du styr klimat- och audioinställningar. Precis som på Peugeot 308 har man gått "all in" och nästan helt befriat mittkonsolen från fysiska knappar. Visst ser det snyggt ut, men i praktiken tar det längre tid att välja rätt i menygardiner och kräver att du tar blicken från vägen.

Testbilen har automatlåda (tillval för 15 000 kronor). Lusten att rensa interiören från så mycket som möjligt har också lett till att automatlådans kuliss har fått ge med sig. Istället finns röda dioder på en display som göms framför växelspaken.

BAKSÄTET ÄR bilens sämsta sida.

Takhöjden är så dålig att en person som är 1,85 meter slår i taket. Dessutom är den effektiva kupélängden bara 161 centimeter, kortast av alla testbilar. Det blir alltså inte så mycket över till benutrymme. Kupéutrymmets begränsningar förvånar, C3 är prick fyra meter lång och tillhör därmed de största modellerna i sitt segment. Bagageutrymme är dock stort för klassen, men tyvärr blir golvet inte platt när ryggstödet fälls framåt.

På vägen är det mycket lätt att gilla C3. Den går mycket tyst på landsväg och har en sådan där klassisk fransk fjädringsavstämning, snudd på gungande



► Instrumenteringen domineras av en stor bildskärm som hantear både ljud och värme. Tyvärr. Fler direktvred hade förenklats.



► Framstolarna är väldigt breda och sköna men passagerarna i baksätet slår i taket. Glastaket är tillval.



► Instrumentpanelen är genomdesignad, till och med luftventilerna plockar upp det kantiga designspråket.



► Ett riktigt reservhjul är man inte bortskämd med och det gör Citroën C3 i det närmaste unik i klassen.

mjuk. Det här är en bil man kan åka långt i, framför allt om man slipper sitta i baksätet.

Det mjuka chassit märks när vi kör C3 i älgtest. Bilen gungar först till rejält, men antisladdsystemet räddar situationen genom att slå till bromsen hårt.

UTRUSTNINGEN ÄR uppdaterad till frontlinjen, och det gäller både säkerhetssystemen och infotainmentdelen. C3 varnar dig om du håller på att glida ur filen och den påminner om en kaffepaus om den noterar att du vinglar för mycket. I backspegeln sitter en orange dödvinkeln-varnare. Kameran framtill läser av hastighetsskyltar. Som tillval går det att få C3 utrustad med en kamera som filmar non-stop. Vid en olycka sparas det som är filmat precis före och efter olyckan.

SAMMANTAGET ÄR C3 en charmig bil som förför. Det är roligt med en design som sticker ut, med en personlig touch på inredningen. Dessutom är PSA-gruppens trecylindriga enlitorsmotor inte alls dålig, den är pigg och relativt väldämpad. Vi mäter upp hela 113 hästkrafter, så den är faktiskt starkare i verkligheten än på papperet. Automatlådan passar till motorn, den växlar mjukt om än inte lika distinkt som Volkswagens DSG-lådor.

En bil för vem? Citroën tror vi är valet för den designintresserade bilköparen som uppskattar komfort. C3 är tveklöst en av de tystare småbilarna och fjädringen har en skön släng av gammal-cittra. Baksidan av myntet är dåligt utrymme i baksätet, en bildskärm som har gått ett steg för långt i digitaliseringen och dålig bakåtsikt. »

En andra åsikt:



DANIEL FRODIN OM CITROËN C3

De tokroliga formerna utanpå hänger med på insidan. Det är kul att sätta sig i C3. Vål på plats går det att hitta en tillräckligt låg position för mig som är lite längre. Förarplatsen är dock den enda som duger. På passagerarplats fram trivs endast kortväxta, eftersom stolen inte går att sänka slår jag huvudet i taket. Baksätet är omöjligt att sitta i för långa personer. Synd med missarna på en i övrigt rolig bil.



► Citroën fortsätter med sina "airbumps" som introducerades på C4 Cactus.



► Hyundai i20 ser biffig ut, som om den hörde till Golfklassen.



► Förarmiljön är städad och lätt att förstå sig på. Extra plus för rattvärme som är standard.



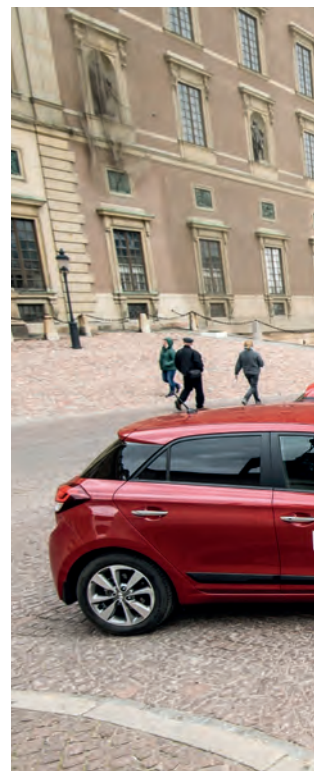
► Stolarna är rejält skålade och ger stora doser sidostöd. baksätet har bra benutrymme, kupélängden är bäst av de testade bilarna.



► Den sexväxlade låden har distinkta lägen och kompletterar den 120 hästkrafter starka trecylindriga motorn bra.



► Inte ens toppversionen med turbomotorn har bildskärm. Istället denna ytterst diskreta display. Men funktionen är det inget fel på.



Hyundai i20 120 hk Premium Plus

Hyundai i20 började säljas redan 2015 och är ett par år äldre som konstruktion jämfört med konkurrenterna. Den känns också en smula daterad, men det är mest på grund av att pressbilen som vi har fått låna av generalagenten inte har navigationssystem och den sju tum stora pekskärmen som hör till detta tillval. Istället har vår Hyundai i20 en ytterst anspråkslös radioenhet med en display stor som ett leende. Det ser förstås gammaldags ut, men funktionen är det inget fel på. Tvärtom, klimatanläggningen är lätthanterad och radioenheten kan ett barn förstå sig på. Samt en pensionär. Till och med vi journalister...

Interiördesignen saknar språng och krumbukter och får därmed ett vuxet anslag. Dessutom är kupén rymlig, och man tror lätt att man sitter i en större bil. Hyundai i20 är 4,04 meter lång och bjuder på bra utrymme både i fram- och baksäte. Den effektiva kupélängden är 168 centimeter, störst i detta test.

Framstolarna är relativt mycket skålade. Du får alltså stöd i sidan, är du däremot bred om rumpan kan det kännas trångt.

Lastgolvet i bagageutrymmet kan sättas i två nivåer, och vi inbillar oss att de flesta skjuter in golvet i övre spåret. Då får man ett dolt stuvutrymme under golvet och golvet blir relativt plant när man faller baksätets ryggstöd.

Storbilsintrycket består tills vi drar igång motorn. Vi har fått ut den turboladdade, trecylindriga enlitersmotorn på 120 hästkrafter. I i20-familjen är detta en "bad boy" och det är så den låter. Med ett välvilligt öra kan ljudet beskrivas som kraftfullt. Det kan

också definieras som genomträngande. Hur som helst, tonen är väldigt karaktäristiskt sprungen ur tre cylindrar. Tillsammans med en snärtig växellåda får plötsligt anrättningen en sportig touch. Effekten är på papperet 120 hästkrafter och vi mäter upp 110 hästkrafter i bromsbänken. Det betyder att i20 inte bara är störst, den är också näst starkast i dagens gäng. Bara Citroën C3 är starkare.

Men det sportiga "orret" kontrasterar mot chassissättningen. Den är ganska mjuk och lutar definitivt åt komforthållet, även om den inte är lika soft som Citroën C3. Skulle den klara av ett undanmanöverprov på testbanan i Björkvik? De senaste Hyundai-modellerna har inte klarat av älgtesterna särskilt nöjaktigt. Storebror i30 betedde sig som om den saknade antisladdsystem när vi testade den 2015.

Tydligen har de gjort sin läxa till i år. Nu noterar vi att i20 har ett reaktionssnabbt antisladdsystem som direkt slår till bromsen och drar ned hastigheten när bilen når gränsen för greppet. Resultatet 73 km/h blir godkänt, men den mjuka chassissättningen gör att bilen kränger mycket och får fjädringen att bottna.

MOTORVALET GÖR att Hyundai blir dyr. Den 120 hästkrafter starka motorn finns nämligen bara i den högsta utrustningsnivån, "Premium Plus". Då ingår filvarningssystem, nyckellös start, klimatanläggning och elvärmd ratt. Backkamera är standard. Eftersom det saknas bildskärm visas kamerabilden i en del av backspeglarna, en ovanlig lösning. Dessvärre saknas autobroms. Tydligare kan den lilla ålder-

skillnaden inte illustreras. Koncernsyskonet Kia Rio debuterar i år och har autobroms som standard i hela programmet.

Som alla Hyundai har även i20 fem års fabriksgaranti utan milbegränsning. Det håller nere reparationskostnaderna och hjälper upp andrahandsvärdet. Trots att i20 är näst dyrast av testbilarna – bara Toyota Yaris är dyrare – ligger värde-minskningen mitt i fältet. Vill man få en mer ekonomisk Hyundai i20 väljer man till exempel den fyrcylindriga motorn på 1,25 liter och 84 hästkrafter. Samma som i den Kia Rio som ingår i detta test. Utrymmena och komforten är densamma, ekonomin är bättre och prestanda sämre. »

En **andra** åsikt:



MARCUS ENGSTRÖM OM HYUNDAI i20

Imponerande långfärdsbil! Om man räknar 25 mil som långfärd och om man bortser från hårdplasten och bullernivån. Jag och Hyundai i20 var ute på en rejäl utflykt härom veckan, och jag tycker den uppför sig som en betydligt större bil på vägen. Men vad är det med koreaner och helljus? Halvljuset är riktigt bra, kanske det är därför helljuset inte märks...?



► Samling utanför slottet. Rättning i ledet, givakt, manöver!



► Hyundai i20 mäter 4,04 meter och är välpaketerad. Men räkna med att den lilla urgröpningen för att öppna bakluckan är snöfylld halva året...

Kia Rio 1,25 Launch Edition

Kia Rio kommer i år ut i en helt ny version, en aning bredare och längre men också något lägre. Rio säljs inledningsvis med en fyrcylindrig motor på 1,25 liter och 84 hästkrafter samt ett alternativ med 1,4 liter och automatlåda. Eventuellt kommer den trecylindriga motorn på 100 och 120 hästkrafter, samma som i Hyundai i20, senare i höst. Testbilen med 1,2 liters-motorn har ett i sammanhanget sympatiskt pris på 159 700 kronor. Vilket genererar en mycket låg värdeminskning, bara den basutrustade Seat Ibiza har lägre värdeminskning.

EN INSTEGSMOTOR i en småbil brukar inte vara något att skriva hem om men vi tycker att den lilla 1,2 liters-motorn gör ett bra jobb i Kia Rio. Den går relativt tyst, det är mest vägljudet som kan störa på grövre asfalt. Styrningen är direkt och vi noterar 75 km/h som maxfart i Teknikens Världs älgtest. Antisladdsystemet arbetar utmärkt, det hjälper till att styra in och tar ned farten när det behövs. Överlag är

körintrycken positiva, Kia Rio är tillsammans med Seat Ibiza och Suzuki Swift de körgladdaste bilarna i testupställningen. Men det är klart, lite fler hästkrafter skulle inte skada.

Att Rio är ny innebär att säkerhetsutrustningen har uppdaterats och nya generationen har bland annat autobroms som standard över hela linjen. Systemet detekterar både bilar och fotgängare, och kan bromsa ned till stillstående i hastigheter upp till 80 km/h.

SITTKOMFORTEN ÄR bra och utrymmet räcker till även för vuxna i baksätet. Utrymmena kan ungefär jämföras med de i Hyundai i20. Kia Rio är 4,07 meter lång och det är 23 centimeter mer än Suzuki Swift. Baksätet är rymligt, någonstans kommer storleken till nytta. Bagageutrymmet rymmer 325 liter och är normalt för klassen.

Mitt på instrumentpanelen sitter en stor – sju tum – bildskärm som hanterar infotainmentavdelningen. Bildskärmen sticker upp en aning från panelen, ungefär samma

design som på nyare Mercedes-modeller. Hanteringen är logisk och intuitiv. På förarmiljön finns inget att klaga, och vi uppskattar att klimatinställningarna görs på en separat panel med "riktiga" knappar och vred. Några i testlaget menar dock att de plastiga dörrsidorna skämmer anrättningen. Att klä delar av dörren med textil eller annat material höjer intrycket.

Launch Edition heter utförandet vi kör och det innebär en diger utrustningslista. Förutom autobromsen så noterar vi rattvärme, 17 tums aluminiumfälgar, farthållare och som kronan på verket navigationssystem med backkamera. Dagens småbilar håller en utrustningsnivå som är helt i klass med större och dyrare modeller.

SAMMANTAGET ÄR Kia Rio en nyhet som borde kunna utmana storsäljare som Skoda Fabia, Renault Clio och Volkswagen Polo. Utrustningen är svårslagen och sju års garanti ger trygga, låga milkostnader. »



► Kia Rio gapar över mycket. En småbil som duger som familjebil.

En **andra** åsikt:



RUBEN BÖRJES- SON OM KIA RIO

"Liten stadsbil" står det i Kias broschyrer och med den här motorn på 1,25 liter blir det segt att åka något annat än i stan. Landsväg är inte alls roligt. 0-100 på drygt 12 sekunder är långsamt. Kia har två bensinalternativ till, till nya Rio. Två varianter på en trecylindrig enliters turbo, 100 hästar och 120 hästar, men hittills har man valt att inte ta in dem. Det ryktas dock att de kommer senare i år.



► Kia Rio har en enkel instrumentering som en körskoleelev lär sig på ögonblick. Manuell luftkonditionering är standard.



► Bra kupéutrymmen och bra axelbredd i framstolarna. Men långfärden störs av mer vägljud än normalt.



► Bildskärmen sticker upp från panelen och är lätt att förstå sig på. Vi gillar att man har kvar en separat klimatpanel.



► Laddning och USB-kontakt är ett måste. Utvecklingen har gått snabbt och några år gamla bilar känns redan daterade.



► Testlaget har hittat fina parkeringsplatser utanför Nationalmuseum.



► Seat Ibiza är först ut med VW-koncernens nya småbilsplattform "A0". Chassiegenskaer i toppklass.

Seat Ibiza 1.0 95 hk Style

Den nya Ibiza-modellen bygger på plattformen MQB A0, och det spanska märket är därmed före Skoda Fabia, Volkswagen Polo och Audi A1. Plattformen innebär bland annat att alla nya uppkopplade finesser går att beställa till bilen. Den nya Ibiza-modellen är också rymligare än tidigare tack vare att hjulbasen är 95 millimeter längre.

I GRUNDEN KÄNNES den inte särskilt ny, men det gör inte särskilt mycket. Förra generationen Ibiza var nämligen en riktigt bra småbil. Det är för övrigt lika bra att du vänjer dig vid ordet "bra" för det kommer att upprepas åtskilliga gånger i den här texten. Det är nämligen just det Seat Ibiza är – bra.

Vi kör den minsta motorn, en trecylindrig enlitersmotor på 95 hästkrafter. Ibromsbänken noterar vi att den ger ifrån sig 103 hästkrafter och det måste man ju säga är... bra.

Växellådan är bra, slagen är korta och

lägena distinkta. Tillsammans med en skarp styrning känns Seat Ibiza sportigt vass på vägen. Fjädringen är relativt hårt satt och krängningen är liten även när bilen pressas. I älgtestet klarar den konbanan i 76 km/h. Högst hastighet av dagens sex testbilar, och det med standardmonterade 185/60-däck på 15 tums fälgar. Bra!

KVALITETSKÄNSLAN I kupén är bra. Interiörmaterialet känns påkostade och interiörlayouten är enkel och sparsmakad. Det smakar tysk perfektion, men med ett spansk varumärke.

Förarmiljön är föredömligt enkel och lätt att förstå. Typisk Volkswagen-produkt, och ska man invända något är det att den kan uppfattas som tråkig. Men ta det som en högst subjektiv synpunkt. Testlaget kör bilar från Seat, Skoda, Volkswagen och Audi nästan varje vecka och kan bli något avtrubbade.



► Här gäller nit och redlighet. Har man någon gång kört en Volkswagen-produkt känner man igen sig.



► Sköna stolar och gott om utrymme i båda framstolar och baksäte. Den fasta fjädringen gör komforten en otjänst ibland.

En **andra** åsikt:



ERIK WEDBERG OM SEAT IBIZA

Är det här nya Ibiza? Spanjoren har definitivt inga breaking news att komma med, åtminstone inte på ytan. Ibiza behöver lite extrautrustning och färg för att det ska bli någon fest att tala om. Den nya MQB AO-plattformen som Ibiza bygger på gör dock den lilla bilen förhållandevis tyst och långfärdsbekvämlig. Ibiza ska köpas av den som vill ha en liten bil som känns större.

Det låga inköpspriset betyder att Seat Ibiza får lägst värdeminskning...

Kupén känns bred och intrycket ljuger inte. Axelbredden framtill är 139 centimeter, bredast i gänget.

Testlaget hinner också notera att man sitter bra i framstolarna. Baktill är knäutrymmet bra, men tunneln i mitten tar onödigt mycket plats. Mittpassageraren får sitta bredbent. Lastutrymmet tillhör de bästa i klassen, med 355 liter under hatthyllan är den rymligast i testet.

FINNS DET då något som inte är riktigt bra? Ja, faktiskt. Det är förhållandet pris och utrustning. Vi kör Ibiza i basversionen Style med minsta

basmotorn. I prislistan står det 148 700 kronor. Det låga inköpspriset betyder att Seat Ibiza får lägst värdeminskning av de sex testbilarna.

Men utrustningen är mager när vi talar om Style. Alla de nya, moderna uppkopplade funktionerna förutsätter att du kryssar för och betalar för tillval. Ibasversionen Style tar det slut med blåtandsuppkoppling.

Det känns nästan som att köra en instegs-Dacia från Rumänien. Å andra sidan är det nödvändiga standard. Luftkonditionering, autobroms och 15 tums aluminiumfälgar ingår i priset. Räcker det för dig? »



► Detta är den standard som bjuds när man köper basversionen Style för 148 700 kronor. Det är kanske i enklaste laget?



► Fotograf Patrik Lindgren fångar hela 355 lådliter på bild när han plåtar bagageutrymmet. Golvet kan sättas i två nivåer.

► Den uppåtsluttande midjan fördärvar runtom-sikten.



Suzuki Swift 1,2 90 hk

Den tredje och helt nya generationen Suzuki Swift håller stilen. Både utseendemässigt och genom att leverera ett sportigt alternativ i småbilsklassen. Swift är relativt kort, 3,84 meter lång – och väger med råge minst av de testade bilarna. När vi ställer den på vägen noterar vi 969 kilo, fulltankad och med förare. Den låga vikten märks. Framför allt när vägen blir kurvig. En i testlaget noterar att "låg vikt och kort hjulbas ger gokart-känsla vid inspirerad körning".

Då kan framstolarnas skålade ryggstöd komma väl till pass, man sitter som i ett skruvstäd. Men man ska kanske inte vara för stuvuxen för att trivas. De fina vägegenskaperna paras med ett bra kalibrerat antisladdsystem som håller Swift på rätt spår i 74 km/h när vi kör älgtestet – ett bra resultat.

MOTORN ÄR den gamla fyrcylindriga på 1,2 liter och 90 hästkrafter, samma som satt i förra Swift-generationen. Den kräver varv för att komma till sin rätt, men känns en smula roligare än konkurrenternas instegsmotorer. Motorn går tyst men Swift läcker in mycket vägljud. Det är förmodligen inget som du kommer att störs av i stadstrafik, men kör du mycket på landsväg med normalgrov svensk asfalt kommer du att lägga märke till det.

Kupéutrymmet är bra med tanke på karosslängden. Den effektiva kupélängden är 165 centimeter, vilket betyder att Swift erbjuder i princip samma knäutrymme som fyrametersbilarna i testet. Baksätet har också en fullt acceptabel takhöjd, betydligt bättre än i Citroën C3. Däremot märks karosslängdens begränsning i bagageutrymmet. Lastgolvet är 61 centimeter djupt, sju centimeter kortare än Seat Ibiza som har det djupaste bagageutrymmet. En annan notering vi gjorde är att lastöglor saknas i bagageutrymmet. Kanske inget som används dagligen, men ibland bra att ha.

ATT SWIFT är sprillans ny märks på utrustningen. Autobroms

är standard över hela linjen och med Inclusive-paketet, som är den version vi testar, ingår dessutom filvarningssystem och automatiskt helljus. Inclusive-paketet innehåller dessutom en hel del flärd och komfort, och vi tror nog att många Swiftkunder kommer att kryssa för paketet som förutom säkerhetsfinesser innehåller navigationssystem, aluminiumfälgar, klimatanläggning och en mild elhybridisering av drivlinan.

SHVS KALLAS systemet, Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. Vid inbromsningar laddas batteriet, och vid behov skjutur startmotorn/generatoren på. I EU-körcykeln ska systemet spara tre centiliter per mil, och där noteras Swift 1,2 Hybrid för 0,43 liter per mil i blandad körning. När vi kör bilarna i Teknikens Världs egen "Sverigecykel" är det Suzuki Swift som är snålast, 0,48 liter per mil. I övrigt märkte ingen av testförarna av systemet. Startmotorn driver alltså inte bilen själv, den bara hjälper förbränningsmotorn att göra jobbet.

En annan detalj som avslöjar att bilen är en ny konstruktion är infotainment-avdelningen. Bildskärmen har menyer på svenska och är lätt att komma överens med. Men ett riktigt ljudreglage, förutom det på ratten, hade varit bra. Vi ger dock tummen upp för att man har låtit klimatanläggningens reglage vara kvar som "riktiga" vred och knappar.

SAMMANTAGET ÄR Swift en trevlig bekant-skap i småbilsklassen. Om du uppskattar de kompakta yttermått och pigga vägegensaper har den definitivt något att tillföra. Dessutom är Swift den mest välutrustade bilen i testgänget, samtidigt som att den är billig att både äga och köpa. Suzuki Swift och Seat Ibiza är de enda modellerna i testet som landar under 30 kronor i milkostnad. Men medan Seat Ibiza är spartanskt utrustad, bjuder Swift på både navigationssystem, klimatanläggning, helljusautomatik och nyckellös start. »

En **andra** åsikt:



OSKAR KRÜGER OM SUZUKI SWIFT

Suzuki Swift imponerar i våra testmoment. Näst bäst i älgtest, broms och acceleration. Bara 0,1 sekunder långsammare än Hyundai i20 på 0-100 km/h trots att Hyundai har ett effektovertag på 30 hästar. Hur? Jo Swift har med stor marginal lägst vikt av samtliga bilar i testet. Vikten även är en av anledningarna till att Swift är rolig att köra.



► Förarmiljön innebär inga konstigheter. Framstolarna är relativt fasta och har bra sidostöd.



► Kupén är inte påtagligt mindre än övriga testbilar. Den korta karossen begränsar i stället bagageutrymmet.



► Bildskärm med backkamera och navigation ingår i köpet. Det hade varit bra med volymratt till radion.



► Fempetad lättspakad låda. Swift känns som en sportbil tack vare låg vikt. 0-100 km/h klockas på 10 sekunder.



► Suzuki Swift mäter 3,84 meter i längd och är en liten krabat jämfört med fyrametersbilarna.



► SHVS betyder Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. Snålt går den i alla fall, snålast av de sex testbilarna.



► Nytt på årets Swift är handtagen till bakhörrarna som sitter på takstolparna.



► Toyota Yaris har ett eget utseende. 1,51 meter hög, en centimeter högre än Swift.

Toyota Yaris Hybrid Active

Toyota Yaris Hybrid delar testlaget i två läger. De som inte står ut med den steglösa lådan, och de som tycker att den är fullt duglig i en småbil. Irritationsmomentet är att den inte klarar av snabba accelerationer. Om du trycker på gasen märks det visserligen direkt – men bara genom att varvtalet höjs. Farten är densamma. Först efter några sekunder har bilen och automatlådan pratat ihop sig och bestämt sig för att de facto köra om bilen du har framför dig.

Ett enerverande beteende som drivlinan har gemensamt med Auris Hybrid och Prius Hybrid. Men hur stort är problemet? I en småbil som Yaris tror vi att automatlådan skänker stor glädje i den stadstrafik som troligen blir dess habitat. Bilmodellen kanske inte så ofta utsätts för fullgasaccelerationer, och är man bara försiktig med gasen är accelerationen precis så steglös som automatlådans namn indikerar.

I ÖVRIGT KAN vi notera att Yaris är den mest högbyggda av testbilarna, 1,51 meter hög. Toyota har utnyttjat bygghöjden bra och låter förare och passagerare sitta högt, som

i en suv-crossover. Stolarna är fasta och sittkomforten är utomordentlig. Extra plus för att förarstolen har armstöd, en gammal japansk specialitet. Detta om sittkomforten sagt under förutsättning att man gillar att kunna kliva i och ur lätt, utan att behöva kröka rygg, och tycker om en hög position med en bra utsikt över trafikvimlet. Om man mer är av sportbilstypen, det vill säga om man gillar att sitta lågt, tror vi inte man går i gång på sittställningen i Yaris. Även i baksätet sitter man bra med överraskande stort benutrymme med tanke på att Yaris bara är 3,95 meter lång. Total effektiv kupélängd är 166 centimeter. Till baksäteskomforten bidrar ett nästan helt plant golv, som gör att mittpassageraren sitter bra.

FÖRARMILJÖN ÄR modern och i den testade versionen, Yaris Active, inkluderas en sju tum stor bildskärm för infotainment. Inställningarna är lätta och logiska, och skärmen ser inte eftermonterad ut.

Klimatinställningarna görs separat i en enhet under den stora bildskärmen. Att man inte blandar in värme och ventilation i en

bildskärmsbaserad lösning tycker vi är praktiskt, även om det förmodligen kostar några kronor extra i tillverkning.

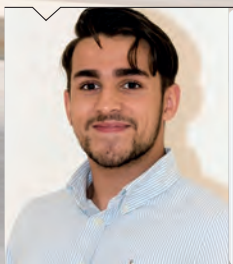
ATT DET är en familjebil märks bland annat på att checkpanelen som indikerar om barnen i baksätet är bältade sitter på bästa platsen, mitt på panelen.

Lastutrymmet har två nivåer på golvet, man kan alltså välja ett högläge som skapar ett dolt stuvutrymme under golvet och desutom ger en plan lastyta när baksätets ryggstöd fälls.

Utrustningsnivån är hög, men så har vi också valt bort instegsmodellen. Istället testar vi Yaris Active Hybrid som kostar 182 900 kronor, den dyraste modellen i detta test. Bland utrustningsdetaljerna kan nämnas automatisk klimatanläggning, vägskyltigenkänning och aluminiumfälgar. Så visst bjuds det komfort. Framför allt ingår automatlådans i hybridkonceptet. Med tanke på detta och på hybriddrivningens låga bränsleförbrukning så framstår inte Yaris Hybrid som dyr, tvärtom. För den som vill ha komfort och låga milkostnader är Yaris ett bra val. »



En **andra** åsikt:



SEBASTIAN FRÖBERG OM TOYOTA YARIS HYBRID

Liten i storlek och fräckt utseende gör Yaris till en ypperlig storstads-pendlare. Men hur är det med körglädje? Kanske är det irrelevant för en småbil som Yaris, men det går inte att komma ifrån att just körglädjen är den svaga länken i detta kompakta småbils-paket. Den lilla motorn i kombination med den steglösa växellådan ger endast ifrån sig ett surrande oljud vid gaspådrag.



► Toyota Yaris är kort med sina 3,95 meter. Lastar 286 liter, näst minst.



► Den sedvanliga mittkonsolen saknas. Man sitter högt i Toyota Yaris, vare sig man gillar det eller inte.



► Notera armstödet på framstolen och att mittbältet bak sitter i taket. En inte särskilt elegant lösning som ibland är i vägen.



► Enkel bildskärm som fungerar alldeles utmärkt. Notera bältesindikatorn i vänsterkanten.



► Den förhatliga automatlådan som får gasglada att krokna. Full gas betyder att det låter mer, inte att du accelererar.

► Grattis Swift! Den gamla testvinnaren gör det igen. Nya Swift vinner på utrustning, körglädje och säkerhet.



Mest valuta för pengarna vinner i småbilsklassen

Med sex nya småbilar i startfältet förstod vi att det skulle bli en jämn kamp. Ingen gör bort sig totalt, alla bilar har några starka sidor. Vad som är bästa köp beror som alltid på vilka egenskaper som är viktigast för dig.

CITROËN C3 är förmodligen den bil som charmar oss mest, och den som fick testförarna att utbrista "vilken trevlig bil". Den går tyst, är överraskande skön att resa långt i med bra fjädring och påkostad ljudisolering. Men den är definitivt ett nummer trängre i kupén än konkurrenterna. Det räcker med att vara 180 centimeter lång för att slå huvudet i taket. Därför går den bort från tättstriden.

HYUNDAI ÄR raka motsatsen. Kupén känns mellanklassor, med bra benutrymme i

baksätet. Men den är också raka motsatsen när det gäller ljudkomfort. Den hästkraftstinna lilla turbo-trepien knattrar och brummar och dessutom tar Hyundai alldeles för mycket betalt för sportigaste version i i20-familjen. Vi får därmed säga so long, Hyundai!

KIA RIO känns betydligt modernare och nu närmar vi oss tättstriden. Vill du ha bra utrustning, lång garanti och låga milkostnader är Rio med instegsmotorn utan turbo ett bra val. Enda plumparna i protokollet är vägljudet och prestandan. Visst räcker 84 hästkrafter till – oftast – men konkurrenterna är onekligen vassare.

TOYOTA YARIS lockar med komfort, automatlåda och en tyst hybriddrivlina som osar

framtid. Att dra iväg ljudlöst när man startar kan bli vanebildande. Tyvärr är automatlådan en tveksam historia. När man gasar snabbt rusar varvtalet men särskilt mycket verkstad är det inte. Våra klockade accelerationssiffror säger det mesta. Gillar man bilkörning vill man ha en tydligare koppling mellan motor, gaspedal och vad som de facto händer på vägen.

ÅTERSTÅR GÖR då Seat Ibiza och Suzuki Swift. Ibiza lockar med stora utrymmen, fina vägegenskaper, bra ljudkomfort och den senaste infotainmenttekniken. Men det mesta kostar extra. Suzuki Swift är en fröjd att köra den också, med vassare accelerationssiffror än Seat Ibiza tack vare den låga vikten. Nackdelen med Swift är mer vägljud och sämre lastutrymme, men så är den också betydligt mer kompakt i formatet.

Bästa köp? Som vi ser det avgör utrustningslistan valet. Suzuki Swift bjuder på extra allt i utrustningsväg med finesser som klimatanläggning, autobroms, farthållare och backkamera som standard. För småbilsklassen är det lyx som sätter en guldkant på milen och som avgör saken till Swifts fördel. ●

Swift bjuder på extra allt i utrustningsväg med klimatanläggning, autobroms, farthållare, backkamera som standard.

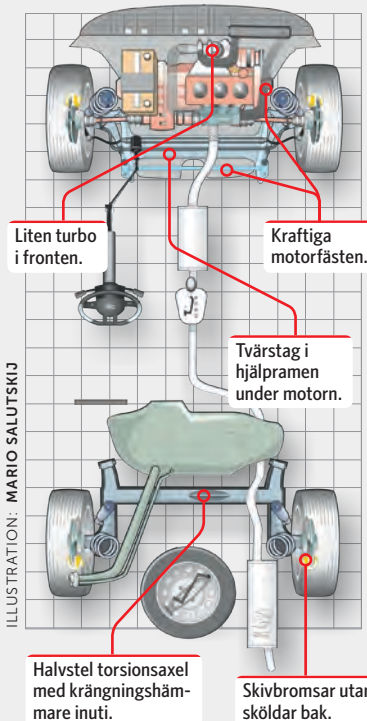
TEKNISKA DATA

Citroën C3 PureTech 110 S&S FEEL

Pris: 169 800 kr. **Övriga versioner:** PureTech 82 LIVE 137 900 kr, PureTech 110 S&S LIVE 152 900 kr, BlueHDi 100 S&S LIVE 172 900 kr.



36% Viktfördelning 64%



Motor: Drivmedel: Bensen. Tvårställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 11,0:1. Borrning/slag: 75,0/90,5 mm. Cylindervolym: 1199 cm³. Max effekt: 110 hk (81 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment: 205 Nm vid 1 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 5-växlad manuell låda, alt. 6-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 300 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,9 rattvarv. Vändcirkel 11,2 meter.

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

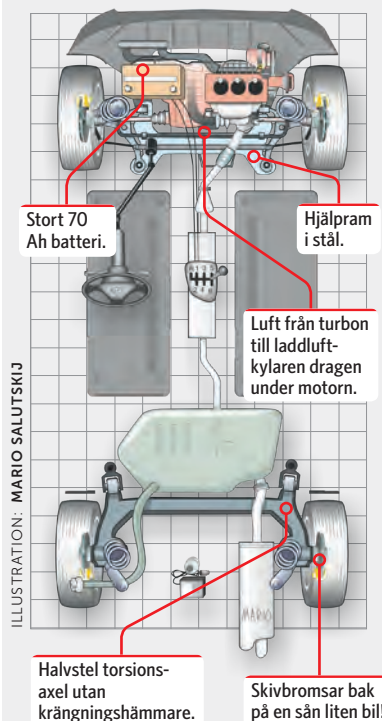
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck 205/55 R16.

Hyundai i20 1,0 120 hk Premium Plus

Pris: 179 900 kr. **Övriga versioner:** 1,2 84 hk Select 129 900 kr, 1,4 100 hk Automat Comfort 154 900 kr, 1,0t 100 hk Move! 159 900 kr.



37% Viktfördelning 63%



Motor: Drivmedel: Bensen. Tvårställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,8:1. Borrning/slag: 71,0/84,0 mm. Cylindervolym: 998 cm³. Max effekt: 120 hk (88 kW) vid 6 000 r/min. Max vridmoment: 172 Nm vid 1 500-4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 6-växlad manuell låda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 3 140 r/min.

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

Styrning: Elmotordriven servo. 2,7 rattvarv. Vändcirkel 10,2 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck 195/55 R16.

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

Adaptiv stötdämpning	○	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	○	Läderklädsel	○
Aut. parkeringshjälp	○	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	15 000/6	Metalliclack	5 900
Backkamera	9 900*	Nyckellöst system	9 900*
Backstartsassistans	●	Navigation	○
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	○/○	sensor Bak och fram	○
Elbaklucka	●	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	9 900*
Elmanövrerade stolar	○	Ratt, uppvärmd	○
Elvärm baksäte	○	Reservhjul	Rep.sats
Farthållare/adaptiv	●/○	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	60/40	Taklucka/panoramatak	○/9 900*
Head-up display	○	WiFi uppkopplingsbar	○
Höj/sänkbar passagerarstol	○	Xenon/aktiva	○/○
Luftkonditionering	○	LED	Varsel

Utrustningspaket *Shine 9 900 kr.

Garantier Nybil: 3 år/10 000 mil. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 3 år.

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

Adaptiv stötdämpning	○	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	○	Läderklädsel	Tillval
Aut. parkeringshjälp	○	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	○	Metalliclack	5 400
Backkamera	●	Nyckellöst system	●
Backstartsassistans	●	Navigation	Tillval
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	●
Dragkrok/nivåreglering	○/○	sensor Bak och fram	○
Elbaklucka	○	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	○	Ratt, uppvärmd	●
Elvärm baksäte	○	Reservhjul	Rep.sats
Farthållare/adaptiv	●/○	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	60/40	Taklucka/panoramatak	○/○
Head-up display	○	WiFi uppkopplingsbar	○
Höj/sänkbar passagerarstol	○	Xenon/aktiva	○
Luftkonditionering	○	LED	Varsel

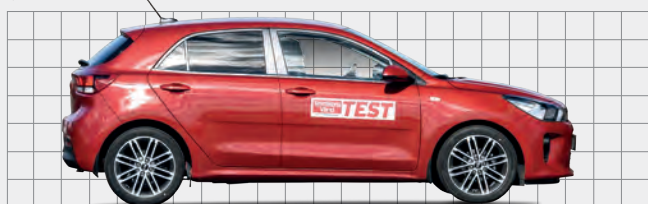
Utrustningspaket Finns ej.

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

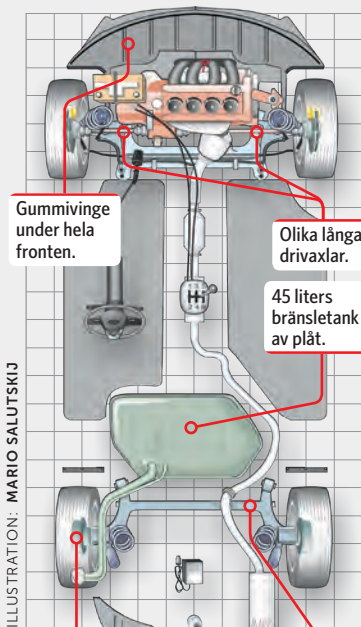
TEKNISKA DATA

Kia Rio 1,25 MPI 84 hk Launch Edition

Pris: 159 700 kr. **Övriga versioner:** 1,4 MPI 100 hk Automat Launch Edition 176 700 kr.



39% Viktfördelning 61%



Gummivinge under hela fronten.

Olika långa drivaxlar.

45 liters bränsletank av plåt.

Trumbromsar bak.

Specifikationerna påstår multilänk, verkligheten visar torsionsaxel.

Motor: Drivmedel: Bensin. Tvåställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Kompression 10,5:1. Borrning/slag: 71,0/78,8 mm. Cylindervolym: 1 248 cm³. Max effekt: 84 hk (62 kW) vid 6 000 r/min. Max vridmoment: 121 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 5-växlad manuell låda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 3 210 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram: Fjädrerben med undre triangellänk. Bak: Torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel 10,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.

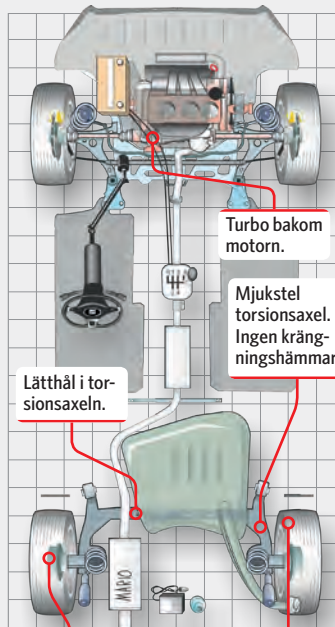
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/45 R17.

Seat Ibiza 1,0 TSI 95 Style

Pris: 148 700 kr. **Övriga versioner:** 1,0 TSI 115 Xcellence 167 700 kr.



39% Viktfördelning 61%



Turbo bakom motorn.

Mjukstel torsionsaxel. Ingen krängningshämmare.

Lätthål i torsionsaxeln.

Fembultsfälg, ovanligt på så här små bilar.

Trumbromsar bak.

Motor: Drivmedel: Bensin. Tvåställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag: 74,5/76,4 mm. Cylindervolym: 999 cm³. Max effekt: 95 hk (70 kW) vid 5 000-5 500 r/min. Max vridmoment: 160 Nm vid 1 500-3 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 5-växlad manuell låda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 600 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram: Fjädrerben med undre triangellänk. Bak: Torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel 10,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck 185/65 R15.

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

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

Utrustningspaket Finns ej.

Garantier Nybil: 7 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 5 år. **Assistans:** 3 år.

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

Adaptiv stötdämpning	○	Klimatanläggning	2 600
Aut. helljus	○	Läderklädsel	○
Aut. parkeringshjälp	○	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	○	Metalliclack	4 700
Backkamera	4 600	Nyckellöst system	2 600
Backstartsassistans	●	Navigation	8 100
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	2 200
Dragkrok/nivåreglering	5 700/○	sensor Bak och fram	3 500
Elbaklucka	○	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	2 600*
Elmanövrerade stolar	○	Ratt, uppvärmd	○
Elvärm baksäte	○	Reservhjul	500
Farthållare/adaptiv	●/1 900	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	○	Taklucka/panoramatak	7 100
Head-up display	○	WiFi uppkopplingsbar	○
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Xenon/aktiva	○/○
Luftkonditionering	●	LED	5 200

Utrustningspaket Förvaringspaket 1 100 kr, Förarpaket 1 400 kr, Bagageutrymmespaket 1 700 kr, *Elektronikpaket Style 2 600 kr, Xcellence 12 000 kr.

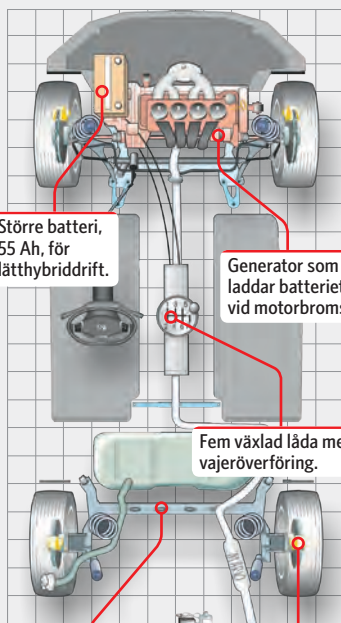
Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 2 år. **Assistans:** 2 år.

Suzuki Swift 1,2 90 hk SHVS Inclusivepaket

Pris: 156 900 kr. **Övriga versioner:** 1,2 90 hk 139 900 kr, 1,2 90 hk Allgrip 4x4 149 900 kr, 1,0 T 112 hk 149 900 kr.



38% Viktfördelning 62%



Större batteri, 55 Ah, för lätthybriddrift.

Generator som laddar batteriet vid motorbroms.

Fem växlad låda med vajeröverföring.

Halvstel torsionsaxel utan krängningshämmare.

Skivbromsar bak med bromsoket mitt över skivan.

Motor: Drivmedel: Bensin. Tvåställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Kompression 12,5:1. Borrning/slag: 73,0/74,2 mm. Cylindervolym: 1 242 cm³. Max effekt: 90 hk (66 kW) vid 6 000 r/min. Max vridmoment: 120 Nm vid 4 400 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 5-växlad manuell låda, alt. steglös automatlåda (CVT-låda). Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 2 970 r/min.

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

Styrning: Elmotordriven servo. 3,1 rattvarv. Vändcirkel 9,6 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck 185/55 R16.

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

Adaptiv stötdämpning	○	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	○
Aut. parkeringshjälp	○	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/-	Metalliclack	5 500
Backkamera	●	Nyckellöst system	○
Backstartsassistent	●	Navigation	●
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	○
Dragkrok/nivåreglering	○/○	sensor Bak och fram	○
Elbaklucka	○	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Regnsensor	○
Elmanövrerade stolar	○	Ratt, uppvärmd	○
Elvärm baksäte	○	Reservhjul	Rep.sats
Farthållare/adaptiv	●/●	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	60/40	Taklucka/panoramatak	○/○
Head-up display	○	WiFi uppkopplingsbar	○
Höj/sänkbar passagerarstol	○	Xenon/aktiva	○/○
Luftkonditionering	○	LED	●

Utrustningspaket Finns ej utöver Inclusivepaket.

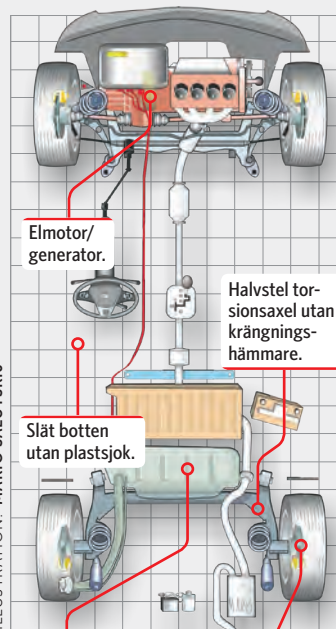
Garantier Nybil: 3 år/10 000 mil. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 3 år.

Toyota Yaris 1,5 HSD E-CVT Hybrid Active

Pris: 182 900 kr. **Övriga versioner:** 1,0 69 hk 3-dörrar 135 900 kr, 1,0 69 hk 5-dörrar 139 900 kr, 1,5 111 hk Life 144 900 kr, 1,5 HSD Life 169 900 kr.



38% Viktfördelning 62%



Elmotor/generator.

Halvstel torsionsaxel utan krängningshämmare.

Slät botten utan plastsjök.

Tank av plast.

Skivbromsar bak.

Motor: Drivmedel: Bensin-el.

Tvåställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja/kamrem. 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,4:1. Borrning/slag: 75,0/84,7 mm. Cylindervolym: 1 497 cm³. Max effekt: 73 hk (54 kW) vid 4 800 r/min. Max vridmoment: 111 Nm vid 3 600-4 800 r/min. Elmotor 61 hk (45 kW), total effekt 100 hk, batterityp NiMH.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. Steglös automatlåda (CVT-låda). Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 3 460 r/min.

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

Styrning: Elmotordriven servo. 2,3 rattvarv. Vändcirkel 9,6 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 5 tum, däck 175/65 R15.

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

Adaptiv stötdämpning	○	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	○
Aut. parkeringshjälp	○	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/-	Metalliclack	5 700
Backkamera	●	Nyckellöst system	4 900**
Backstartsassistent	●	Navigation	7 490
Bluetooth	●	Parkerings- Bak	○
Dragkrok/nivåreglering	○/○	sensor Bak och fram	○
Elbaklucka	○	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/17 000*	Regnsensor	●
Elmanövrerade stolar	○	Ratt, uppvärmd	○
Elvärm baksäte	○	Reservhjul	Rep.sats
Farthållare/adaptiv	●/○	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Genomlastningslucka	60/40	Taklucka/panoramatak	5 900***
Head-up display	○	WiFi uppkopplingsbar	○
Höj/sänkbar passagerarstol	17 000*	Xenon/aktiva	○/○
Luftkonditionering	○	LED	8 000****

Utrustningspaket Comfort Pack 3 900 kr, ****Style 8 000 kr, *Selection 17 000 kr, *Executive 17 000 kr.

Garantier Nybil: 3 år/10 000 mil. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 3 år. **Hybrid:** 5 år/10 000 mil.

**Kräver utrustningsnivå Executive

***Kräver utrustningsnivå Style eller högre.

UTRYMMEN Vi lasermäter och väger alla bilar själva!

Citroën

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 254. • Längd: 400. • Bredd: 175. • Höjd: 147. • Spårvidd fram/bak: 147/147. • Markfrigång: 13,4. • Tjänstevikt: 1 216. • Maxlast: 424. • Verklig vikt: 1 254. • Verklig maxlast: 386. • Taklast: 32. • Släpvt: 450. • Tank: 45 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 300/922 liter.

Kia

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 258. • Längd: 407. • Bredd: 173. • Höjd: 145. • Spårvidd fram/bak: 152/152. • Markfrigång: 14. • Tjänstevikt: 1 162. • Maxlast: 398. • Verklig vikt: 1 162. • Verklig maxlast: 398. • Taklast: 70. • Släpvt: 910. • Tank: 45 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 325/980 liter.

Suzuki

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 245. • Längd: 384. • Bredd: 174. • Höjd: 150. • Spårvidd fram/bak: 152/153. • Markfrigång: 12. • Tjänstevikt: 966. • Maxlast: 399. • Verklig vikt: 969. • Verklig maxlast: 396. • Taklast: 30. • Släpvt: 1 000. • Tank: 37 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 265/947 liter.

Hyundai

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 257. • Längd: 404. • Bredd: 173. • Höjd: 147. • Spårvidd fram/bak: 152/152. • Markfrigång: i.u. • Tjänstevikt: 1 248. • Maxlast: 392. • Verklig vikt: 1 225. • Verklig maxlast: 415. • Taklast: 70. • Släpvt: 1 110. • Tank: 50 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 326/1 042 liter.

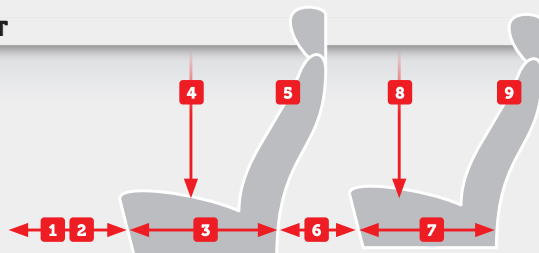
Seat

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 256. • Längd: 406. • Bredd: 178. • Höjd: 144. • Spårvidd fram/bak: 153/151. • Markfrigång: i.u. • Tjänstevikt: 1 155. • Maxlast: 405. • Verklig vikt: 1 149. • Verklig maxlast: 411. • Taklast: 75. • Släpvt: 1 000. • Tank: 40 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 355 liter.

Toyota

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 251. • Längd: 395. • Bredd: 170. • Höjd: 151. • Spårvidd fram/bak: 148/147. • Markfrigång: 13,5. • Tjänstevikt: 1 181. • Maxlast: 384. • Verklig vikt: 1 230. • Verklig maxlast: 335. • Taklast: i.u. • Släpvt: 0. • Tank: 36 liter. • VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 286/1 119 liter.

KUPÉMÅTT

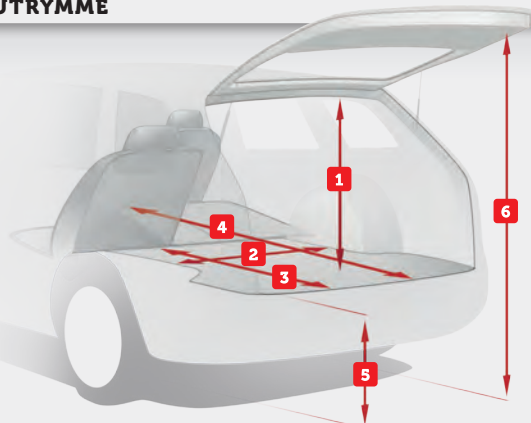


Mått	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
1 Längsta benutrymme fram	62	61	64	63	60	58
2 Kortaste benutrymme fram	40	38	41	40	38	36
3 Dynans längd fram	47	49	47	50	48	48
4 Takhöjd fram	99	102	100	100	102	99
5 Bredd axelhöjd	137	136	137	139	133	134
6 Kortaste benutrymme bak	6	9	8	5	13	12
7 Dynans längd bak	46	49	46	49	44	48
8 Takhöjd bak	87	95	94	94	93	92
9 Bredd axelhöjd bak	132	132	130	132	128	127

► **Kommentar:** Kupéutrymmena i småbilsklassen är överraskande bra. Det är egentligen bara Citroën C3 som avviker negativt. Citroën lider av ett kort kupéutrymme, vilket straffar sig i baksätet.

BAGAGEUTRYMME

ILLUSTRATION: ERIK ANDRÉN



Mått	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
1 Höjd	80	70-79	79	81	86	85
2 Bredd mellan hjulhus	104	105	105	101	101	100
3 Djup	67	61	65	68	61	64
4 Djup med nedfällt säte	133	137	139	142	130	133
5 Lasttröskel	78	74	76	73	80	69
6 Höjd under baklucka	187	186	184	190	187	182

► **Kommentar:** Skillnaderna i lastutrymme är relativt små. Suzuki Swift och Toyota Yaris avviker med mindre lastvolymer i VDA-liter.

EKONOMI

PRISER

	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
Listpris	169 800	179 900	159 700	148 700	156 900	182 900
Förmånsvärde per år, brutto	30 100	31 000	29 100	28 100	28 900	28 400
Pris efter ett år	105 600	116 300	109 800	91 600	96 000	133 400
Pris efter två år	86 900	103 300	92 300	78 600	77 500	113 900
Pris efter tre år	72 300	89 600	75 700	65 700	62 300	97 400

RESERVDELAR, ARBETE OCH SERVICE

Reservdelar och arbete	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
Bromsklossar Pris	997	984	1 081	796	1 199	430
fram (par) Arbetskostnad	1 200	625	813	i.u.	713	1 080
Bromsskivor Pris	1 343/2 550	2 625/2 195	1 023/Trummor	i.u.	1 969	4 193
fram/bak Arbetskostnad	1 650/1 950	937/781	813/Trummor	i.u.	1 188	3 240
Kamrems-byte Intervall (mil)	17 500/5 år	Kedja	Kedja	24 000 *	Kedja	Kedja
Pris	7 406	-	-	i.u.	-	-
Partikel-filter Intervall (mil)	Finns ej	Finns ej	Finns ej	Finns ej	Finns ej	Finns ej
Pris	-	-	-	-	-	-
Framskärm (komplett)	1 603	1 554	2 033	2 000	1 689	1 480
Fölgar för vinterdäck (kompl.)	1 835	2 835	3 848	2 150	6 255	3 925
Strålkastarinsats Halogen	1 566	8 805	2 897	4 941	3 114	5 222
Stötdämpare fram (par)	1 608	4 005	2 860	2 978	3 768	2 708
Stötfångare fram	2 795	2 314	3 892	3 850	4 400	3 300
Torkarblad	490	379	385	484	480	328

Serviceintervaller (mil)/kostnader	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
1:a Intervall	2 500/1 år	1 500/1 år	1 500/1 år	3 000/2 år	2 000	1 500
Pris	2 749	2 666	2 100	2 700	1 801	1 957
2:a Intervall	5 000/2 år	3 000/2 år	3 000/2 år	4 500/3 år	4 000	3 000
Pris	4 846	4 557	3 733	2 250	2 898	3 294
3:e Intervall	7 500/3 år	4 500/3 år	4 500/3 år	6 000/4 år	6 000	4 500
Pris	2 749	2 666	2 321	4 200	3 257	1 957

► **Kommentar:** Bilarna med längst garantier, Kia Rio och Hyundai i20, har också dyast service. Kan det finnas ett samband? Det man förlorar på gungorna vill man ta igen på karusellerna. Kom i håg att

det står bilägaren fritt att välja vilken verkstad han vill, så länge verkstaden följer generalagentens servicerekommendationer. *Endast kontroll av kamrem.

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	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
Värdeminskning	32 500 (49%)	30 100 (49%)	28 000 (45%)	27 667 (47%)	31 533 (53%)	28 500 (45%)
Kapitalkostnad	5 943 (9%)	6 297 (10%)	5 590 (9%)	5 205 (9%)	5 492 (9%)	6 402 (10%)
Service och underhåll	5 554 (8%)	6 671 (11%)	6 838 (11%)	5 162 (9%)	5 024 (8%)	5 589 (9%)
Fordonsskatt	360 (1%)	382 (1%)	360 (1%)	360 (1%)	360 (1%)	0 (0%)
Försäkring (beräknat på man 40 år boendes i villa. Folksam)	3 995 (6%)	3 508 (6%)	3 853 (6%)	3 989 (7%)	3 846 (6%)	3 771 (6%)
Bränsle (bensin 14,07 kr/l)	18 572 (28%)	14 351 (23%)	17 165 (28%)	16 040 (27%)	13 507 (23%)	19 135 (30%)
Totalkostnad per månad	5 577	5 109	5 151	4 869	4 980	5 283
Milkostnad de första tre åren	33,46	30,65	30,90	29,21	29,88	31,70

► **Kommentar:** Seat vinner ekonomironden tack vare att den har ett lågt pris på instegsmodellen och trots detta anständig utrustning med autobroms och aluminiumfälgar. Men skillnaderna är ovanligt

små i detta test. Det skiljer ören, inte kronor, till Suzuki Swift som är maxutrustad. Toyota Yaris straffas av hög bränsleförbrukning som beror på att hybriddrivningen inte riktigt trivs i vårt testlab.

Citroën



► Lasttröskeln är 78 centimeter för Citroën C3, ovanligt högt.

Hyundai



► Hyundai lastar 327 liter och har ett extra stuvfack under golvet.

Kia



► Kia Rio lider av ojämn golvyta när baksätet fälls.

Seat



► Stort bagageutrymme, 355 lådliter. Men golvet blir allt annat än plant när ryggstöden fälls.

Suzuki



► Suzuki är drygt 20 centimeter kortare och har ett kort lastgolv.

Toyota



► Yaris är 3,95 meter och har ett något kortare lastgolv. 286 liter.

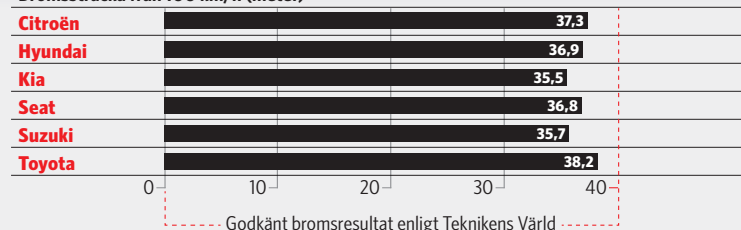
SÄKERHET Vi broms- och älgtestar alla bilar själva!

SÄKERHETSUTRUSTNING

	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
Adaptiv farthållare	○	○	○	1900	●	○
Aktiv bältespåminnare	●	●	●	●	●	●
Aktivt antisladdsystem (ESP)	●	●	●	●	●	●
Aktivt pisksnärtskydd	○	○	○	○	○	●
Auto broms	○	○	○	●	●	●
Bältesförsträckare	fram ● bak ●	fram ● bak ●	fram ● bak ○	fram ● bak ●	fram ● bak ●	fram ● bak ○
Bälteskraftsbe- gränsare	fram ● bak ●	fram ● bak ●	fram ● bak ○	fram ● bak ●	fram ● bak ●	fram ● bak ○
Döda vinkel varnare	9 900 (Paket)	○	○	○	○	○
Fotgängarkrockkudde	○	○	○	○	○	○
Fästen för barnstolar	●	●	●	●	●	●
Högre kudde urkopplingsbar	●	●	●	●	●	●
Integrerad barnstol	○	○	○	○	○	○
Krockgardiner (huvud)	●	●	●	●	●	●
Krockkudde fram vänster/höger	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Krockkudde sida fram/bak	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○
Knärockkudde	○	○	○	○	○	●
Lane assist	●	●	●	●	●	●
Mörkerkamera	○	○	○	○	○	○
Pre crash	○	○	○	○	○	●
Skyltigenkänning	●	○	●	○	●	●
Tröthetsvarnare	●	○	○	●	●	○
Krocktestresultat						
Euro NCAP krockskydd	★★★★☆	★★★★☆	Ej testad	Ej testad	Ej testad	Ej testad
Euro NCAP whiplashskydd	2,7 (Max 5,0)	2,2 (Max 5,0)	-	-	-	-

BROMSTEST

Bromssträcka från 100 km/h (meter)



► **Kommentar:** Småbilarna klarar av att bromsas till stillastående på relativt korta sträckor, undantaget Toyota Yaris som avviker med 38,2 meter.

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST

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



Citroën
Maxhastighet: 74 km/h.
► **Kommentar:** Fjädringen är egentligen för mjuk men tack vare hård inbromsning klarar sig C3.



Hyundai
Maxhastighet: 71 km/h.
► **Kommentar:** Hyundai har bättrat sig. Men det finns brister. Fjädringen bottenar, kränger för mycket.



Kia
Maxhastighet: 75 km/h.
► **Kommentar:** Tidigare har Kia inte gått bra i älgtest, men det här är med beröm godkänt.



Seat
Maxhastighet: 76 km/h.
► **Kommentar:** Mycket bra arbetande ESP-system som hjälper bilen att styra rätt. Bäst i test.



Suzuki
Maxhastighet: 74 km/h.
► **Kommentar:** Antisladdsystemet arbetar mycket bra, effektivt men ändå diskret.

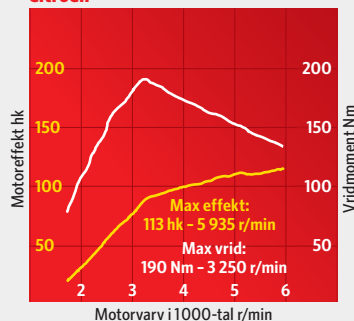


Toyota
Maxhastighet: 72 km/h.
► **Kommentar:** Trots att bilen svajar och kränger känns greppet tryggt och reaktionen förutsägbar.

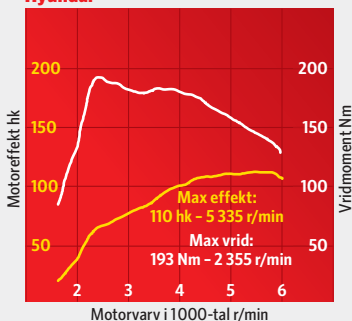
PRESTANDA Vi effekt- och bränslemåter, samt accelerationstestar alla bilar själva!

VERKLIG MOTOREFFEKT

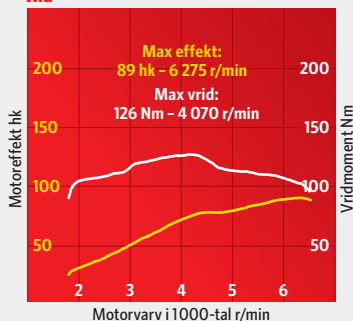
Citroën



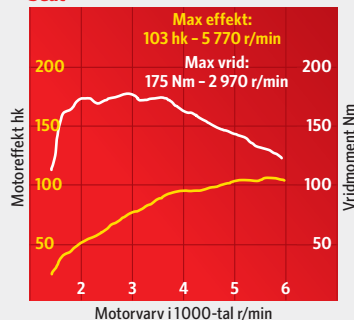
Hyundai



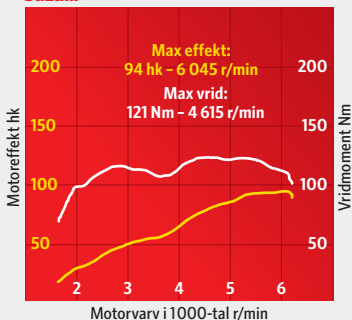
Kia



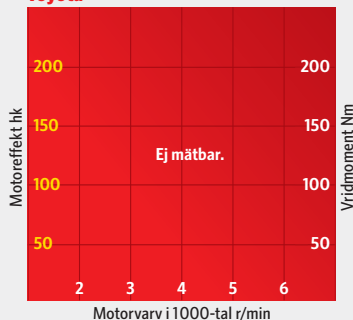
Seat



Suzuki



Toyota



► **Kommentar:** Toyota Yaris går inte att effektmäta på grund av hybriddrivningen. Seat Ibiza bjuder på mest effektoverskott, 103 hästkrafter jämfört med uppgivna 95 hästkrafter.

ACCELERATIONSTEST

Acceleration genom växlar (sek)

	Citroën	Hyundai	Kia	Seat	Suzuki	Toyota
0-50 km/h	3,4	3,1	3,6	3,3	3,4	3,9
0-70 km/h	5,6	5,5	6,2	5,7	5,5	6,5
0-100 km/h	10,5	9,9	12,3	10,2	10,0	12,9
0-130 km/h	18,5	16,2	22,0	18,0	16,6	25,2
0-160 km/h	36,2	28,4	-	37,3	32,0	-
0-200 km/h	-	-	-	-	-	-
0-201 meter	11,2	11,0	11,6	11,3	11,0	11,9
0-402 meter	17,4	17,0	18,2	17,5	17,1	18,7
Sluthastighet vid 402 m	127	133	120	128	132	117
Omkörningsegenskaper 70-130 km/h	12,9	10,7	15,8	12,3	11,1	18,7
Toppfart (km/h) enligt tillverkaren	188	190	170	182	180	165

► **Kommentar:** Motoreffekt är inte allt. Snabbast till 100 km/h är Hyundai i20 på 120 hästkrafter men Suzuki Swift, med motor på 90 hästkrafter kommer bara 1/10-del efter. Detta tack vare tjänstevikt på under 1 000 kilo.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

	EU-cykeln (Tillverkarens uppgifter)	Sverigecykeln	Testförbrukning	Differens mellan EU-cykeln och Sverigecykeln
Citroën	0,46 l/mil	0,66 l/mil	0,81 l/mil	+0,20 l/mil
Hyundai	0,48 l/mil	0,51 l/mil	0,73 l/mil	+0,03 l/mil
Kia	0,48 l/mil	0,61 l/mil	0,83 l/mil	+0,13 l/mil
Seat	0,47 l/mil	0,57 l/mil	0,72 l/mil	+0,10 l/mil
Suzuki	0,43 l/mil	0,48 l/mil	0,66 l/mil	+0,05 l/mil
Toyota	0,33 l/mil	0,68 l/mil	0,77 l/mil	+0,35 l/mil
		Teknikens Världs testvärde		



Sverigecykeln



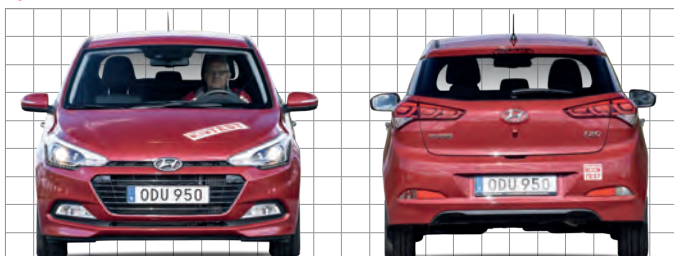
Teknikens Värld har sedan 2007 en egen testmetod för att mäta bränsleförbrukning, ett test vi kallar för Sverigecykeln som utförs på en så kallad rullande landsväg. På www.teknikensvarld.se/sverigecykeln hittar du allt du vill veta om testmetoden.

► **Kommentar:** Under testet kördes bilarna hårt vilket drog upp snittförbrukningen. Yaris Hybrid går snällt om man kör "normalt". På en separat landsvägstur med Yaris noterade vi 0,52 l/mil. Vi applåderar Suzuki Swift som går överraskande snällt.

Citroën



Hyundai



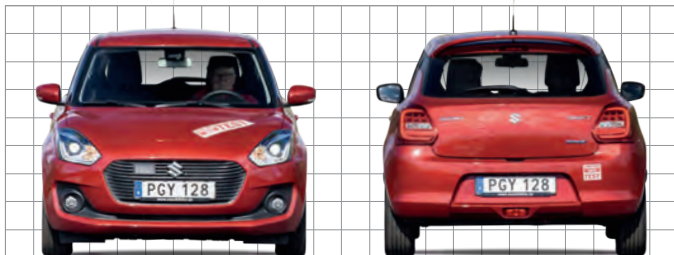
Kia



Seat



Suzuki



Toyota



BETYG



Citroën C3 PureTech 110 S&S FEEL

Pris/förmånsvärde	169 800/30 100
Motor	R3/1 199 cm ³
Koldioxidutsläpp	103 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	113 110
Tjänstevikt (kg)	1 254 1 216
0-100 km/h (s)	10,5 9,3
Bränsleförbr. (l/mil)	0,66 0,46
Milkostnad (kr)	33,46

Köregenskaper: Mjukt satt chassi med komforten i högsätet. Hyfsad styrning.

6

Körsmidighet: Ganska risig runtom-sikt och störst vänddiameter av testbilarna.

7

Motor/kraftöverföring: Den 110 hästkrafter starka motorn gav 113 i verkligheten.

8

Utrymmen: Mycket dålig takhöjd i baksätet. Dåligt benutrymme där bak.

5

Komfort: Förmodligen testets skönaste bil, i förarstolen. Låg ljudnivå, härlig fjädring.

7

Användarvänlighet: Modern bildskärm som skulle mätt bra av fler direktreglage.

6

Att köpa: Dyrare än Kia Rio och Suzuki Swift och sämre utrustad. Design kostar.

5

Att äga: Hög värdeinsparing. C3 är ingen dyr bil, men dyrare än konkurrenterna.

7

Säkerhet: Autobroms saknas. Fyra stjärnor i Euro NCAP-krocktest. Bra i allt.

7

Miljö: Ett koldioxidutsläpp på 103 gram ger sju poäng i miljöbetyg i Teknikens Världs testmall.

7

TOTALT 65/100

► **Kommentar:** Citroën levererar, men mest på charm, komfort och design. C3 är ingen dålig bil men ger inte riktigt samma fördelar som de mer prosaiska konkurrenterna. Framför allt kommer den till korta när det gäller utrymmen i baksätet. Vi tror C3-kunden värderar design mer än funktion.



Hyundai i20 1.0 120 hk Premium Plus

Pris/förmånsvärde	179 900/31 000
Motor	R3/998 cm ³
Koldioxidutsläpp	112 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	110 120
Tjänstevikt (kg)	1 225 1 248
0-100 km/h (s)	9,9 10,2
Bränsleförbr. (l/mil)	0,51 0,48
Milkostnad (kr)	30,65

Köregenskaper: Direkt styrning som matchar den sportigt ljud-satta turbo-trean.

6

Körsmidighet: Smidig som alla småbilar. Vändcirkeln är 10,2 meter. Backkamera är standard.

7

Motor/kraftöverföring: En stark trepp på uppmätta 110 hk, fin låda och mycket ljud. Snabbast!

8

Utrymmen: Bra kupéutrymme. Relativt kort bagageutrymme. Nästan plant golv vid fällning.

7

Komfort: Dålig ljudkomfort på grund för mycket motorljud. Bra fjädringskomfort.

5

Användarvänlighet: Enda bilen i testet utan stor bildskärm. Lätt att använda.

7

Att köpa: Den 120 hästkrafter starka motorn förstör ekonomin. För högt inköpspris helt enkelt.

5

Att äga: Trots hög prislapp blir milkostnaden anständig. Låg värdeinsparing är orsaken.

8

Säkerhet: Autobroms saknas. Fyra stjärnor i Euro NCAP-krocktest.

6

Miljö: Ett koldioxidutsläpp på 112 gram ger sju poäng i miljöbetyg i Teknikens Världs testmall.

7

TOTALT 66/100

► **Kommentar:** Hyundai i20 är en trevlig bil som är både rymlig och bekväm. Men den matchar inte konkurrenterna när det gäller ljudkomfort, den trecylindriga motorn låter het enkelt för mycket. Den testade versionen med 120 hästkrafter är dessutom för dyr för sitt eget bästa. Det slår på milkostnaden.



Kia Rio 1,25 MPI 84 hk Launch Edition

Pris/förmånsvärde	159 700/29 100
Motor	R4/1 248 cm ³
Koldioxidutsläpp	109 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	89 84
Tjänstevikt (kg)	1 162 1 162
0-100 km/h (s)	12,3 12,9
Bränsleförbr. (l/mil)	0,61 0,48
Milkostnad (kr)	30,90

Köregenskaper: Bra chassi, varken för mjukt eller för hårt. Fin, direkt styrning.

6

Körsmidighet: Backkamera är standard vilket underlättar. Bilen har 10,2 meter i vändiameter.

7

Motor/kraftöverföring: Den tysta, lilla fyran saknar turbovidret. Svaga prestanda.

6

Utrymmen: Bra bagageutrymme men tyvärr saknas dubbla golv. Bra utrymme i kupén.

7

Komfort: Skön fjädring men tyvärr dras komfortbetyget ner av vägsludet.

5

Användarvänlighet: Stor och tydlig bildskärm, och separat enhet för värmeinställning.

8

Att köpa: Kia Rio erbjuder "extra allt" i sin Launch Edition. Navigation, backkamera, farthållare etc.

8

Att äga: Ungefär samma milkostnad som Hyundai i20, men mer utrustning.

8

Säkerhet: Ej testad av Euro NCAP. Bra i älgtest. Autobroms är standard.

6

Miljö: Ett koldioxidutsläpp på 109 gram ger sju poäng i miljöbetyg i Teknikens Världs testmall.

7

TOTALT 68/100

► **Kommentar:** Kia Rio är egentligen bättre än vad poängen ger intryck av. På uppsidan noterar vi bra nivå på utrustningen, pris, autobroms och låga milkostnader. Men motorn är en aning vek för bilens vikt och storlek. Suzuki Swift ger lite mer för pengarna.



Seat Ibiza 1,0 TSI 95 Style

Pris/förmånsvärde	148 700/28 100
Motor	R3/999 cm ³
Koldioxidutsläpp	106 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	103 95
Tjänstevikt (kg)	1 149 1 155
0-100 km/h (s)	10,2 10,9
Bränsleförbr. (l/mil)	0,57 0,47
Milkostnad (kr)	29,21

Köregenskaper: Bästa vägegenskaperna tycker vi Seat Ibiza bjöd på. Skön mix av sport och komfort.

7

Körsmidighet: Efter Citroën C3 största vändradien. Backkamera är tillval. Bra runtom-sikt.

7

Motor/kraftöverföring: Växel-lådan har distinkta lägen, passar utmärkt till den rappa trepipen.

8

Utrymmen: Mycket bra lastutrymme, störst i testet, och även bra kupéutrymme.

7

Komfort: Sköna stolar och bra fjädring som bjuder på både komfort och sportighet.

6

Användarvänlighet: Volkswagen kan det här med instrument och reglage. Supertydligt och enkelt!

8

Att köpa: Bra pris och all väsentlig utrustning ingår i köpet. Men alla roliga finesser saknas.

7

Att äga: Lågst milkostnad av alla sex testbilar. Inestegsmodell och basutrustning är orsaken.

9

Säkerhet: Ej testad av Euro NCAP. Autobroms är standard. Bra resultat i älgtest.

6

Miljö: Ett koldioxidutsläpp på 106 gram ger sju poäng i miljöbetyg i Teknikens Världs testmall.

7

TOTALT 72/100

► **Kommentar:** Seat Ibiza har vinnarkvaliteter utan tvekan. Chassit håller toppklass, bilen är tyst och bekväm och utrustningen inkluderar det viktigaste - autobroms och luftkonditionering till exempel. Men i jämförelse med konkurrenterna framstår Ibiza trots allt som magert utrustad.



Suzuki Swift 1,2 90 hk SHVS

Pris/förmånsvärde	156 900/28 900
Motor	R4/1 242 cm ³
Koldioxidutsläpp	98 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	94 90
Tjänstevikt (kg)	969 966
0-100 km/h (s)	10,0 11,9
Bränsleförbr. (l/mil)	0,48 0,43
Milkostnad (kr)	29,88

Köregenskaper: Suzuki Swift har ett sportigt arv som den förvaltar med den äran.

7

Körsmidighet: Minst vänddiameter, 9,6 meter, och backkamera är standard.

8

Motor/kraftöverföring: Den lilla fyran saknar turbovidret men är pigg ändå. Trevlig växellåda.

7

Utrymmen: Smart förpackning men kortaste bilen har också vissa begränsningar i utrymmet.

6

Komfort: Fast fjädring, men mer vägglud än de bästa konkurrenterna.

5

Användarvänlighet: Modern svenskspråkig bildskärm men vi saknar volymratt.

7

Att köpa: Näst billigast i testet, ändå ingår farthållare, klimatanläggning, navigation m.m.

9

Att äga: Lågt inköpspris och mycket låg bränsleförbrukning gör att milkostnaden blir gynnsam.

9

Säkerhet: Ej testad av Euro NCAP. Omfattande säkerhetsutrustning av de testade bilarna. Bra broms.

7

Miljö: Ett koldioxidutsläpp på 98 gram ger åtta poäng i miljöbetyg i Teknikens Världs testmall.

8

TOTALT 73/100

► **Kommentar:** Swift är mindre än fyrameterskonkurrenterna, och väger mindre än 1 000 kilo. Den betyder bra prestanda, låg förbrukning och bra köregenskaper. Jämfört med tysta Seat Ibiza är det en strid på kniven. Men vi tycker att utrustningen avgör saken till Suzukis fördel.



Toyota Yaris 1,5 HSD E-CVT Active

Pris/förmånsvärde	182 900/28 400
Motor	R4-el/1 497 cm ³
Koldioxidutsläpp	75 g/km
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgift.
Effekt (hk)	i.u. 100
Tjänstevikt (kg)	1 230 1 181
0-100 km/h (s)	12,9 11,8
Bränsleförbr. (l/mil)	0,68 0,33
Milkostnad (kr)	31,70

Köregenskaper: Inte den mest spännande bilen att ratta. Svajar och kränger vid belastning.

5

Körsmidighet: Tillsammans med Suzuki minst vändradie. Dessutom är backkamera standard.

8

Motor/kraftöverföring: Hybriddrivlinan går tyst och har automat som standard. Men effektsvag.

7

Utrymmen: Yaris är relativt kort men har hyfsade kupéutrymmen. Höj, 1,51 meter. Mindre bagage.

6

Komfort: Yaris går tyst så länge du inte trycker ned gaspedalen för hastigt.

5

Användarvänlighet: Bra infotainmentskärmen som är lätt att förstå sig på.

8

Att köpa: Bra pris med tanke på att automatladda och hybriddrivlinan ingår i paketet.

7

Att äga: Trots att Yaris är testets dyraste bil blir ägandekostnaderna relativt låga.

8

Säkerhet: Ej testad av Euro NCAP. Knärockkudde och autobroms är standard.

6

Miljö: Ett koldioxidutsläpp på 75 gram ger nio poäng i miljöbetyg och dessutom miljöbilsstatus.

9

TOTALT 69/100

► **Kommentar:** Toyota Yaris Hybrid sticker ut bland testbilarna eftersom den har automatladdan som standard. Vi vet också att den kan köras riktigt snällt i verklig körning. Definitivt ett bra köp, men inte om man gillar bilkörning och en växellåda som svarar på gasen. Vad vill du ha ut av din bil?

Du vet väl att äldre tester finns att ladda ned gratis* på
*...och även nyare tester mot en mindre kostnad!

www.teknikensvarld.se