

**auto
motor
& sport**

FÖR BÄTTRE BILISM

TEST



SVERIGES SMARTASTE

SKODA OCTAVIA | KIA CEED | SEAT LEON

LADDHYBRIDER

SVERIGES SMARTASTE BILAR?



KIA
EFFEKT 141 HK
ELRÄCKVIDD (WLTP) 57 KM
GRUNDPRISS 341 900,-

KIA CEED SW 1,6 GDI PLUG-IN HYBRID • SEAT LEON ST E-HYBRID • SKODA OCTAVIA COMBI IV

Det här är några av de vettigaste vagnarna på marknaden just nu. Vilken är det bästa och smartaste valet?

TEXT JOHN ERIKSSON & AMS TESTLAG /// FOTO PETER GUNNARS

Klyftigare kärror får man leta efter! I relation till pris är våra tre testbilar nämligen några av de mest intelligenta bilval man kan göra. Låt oss förklara: de är tillräckligt rymliga i både kupé och bagage för att agera familjevagnar som kan lösa de flesta transportbehov; komforten är hygglig eller till och med riktigt god; inköpspriserna är överkomliga, speciellt efter bonus; man kan köra mer klimatsmart tack vare de laddbara drivlinorna; driftkostnaderna är låga genom näst intill obefintlig fordonsskatt och blygsam bensinförbrukning, särskilt för den som är duktig på att ladda och kan köra mycket på el.

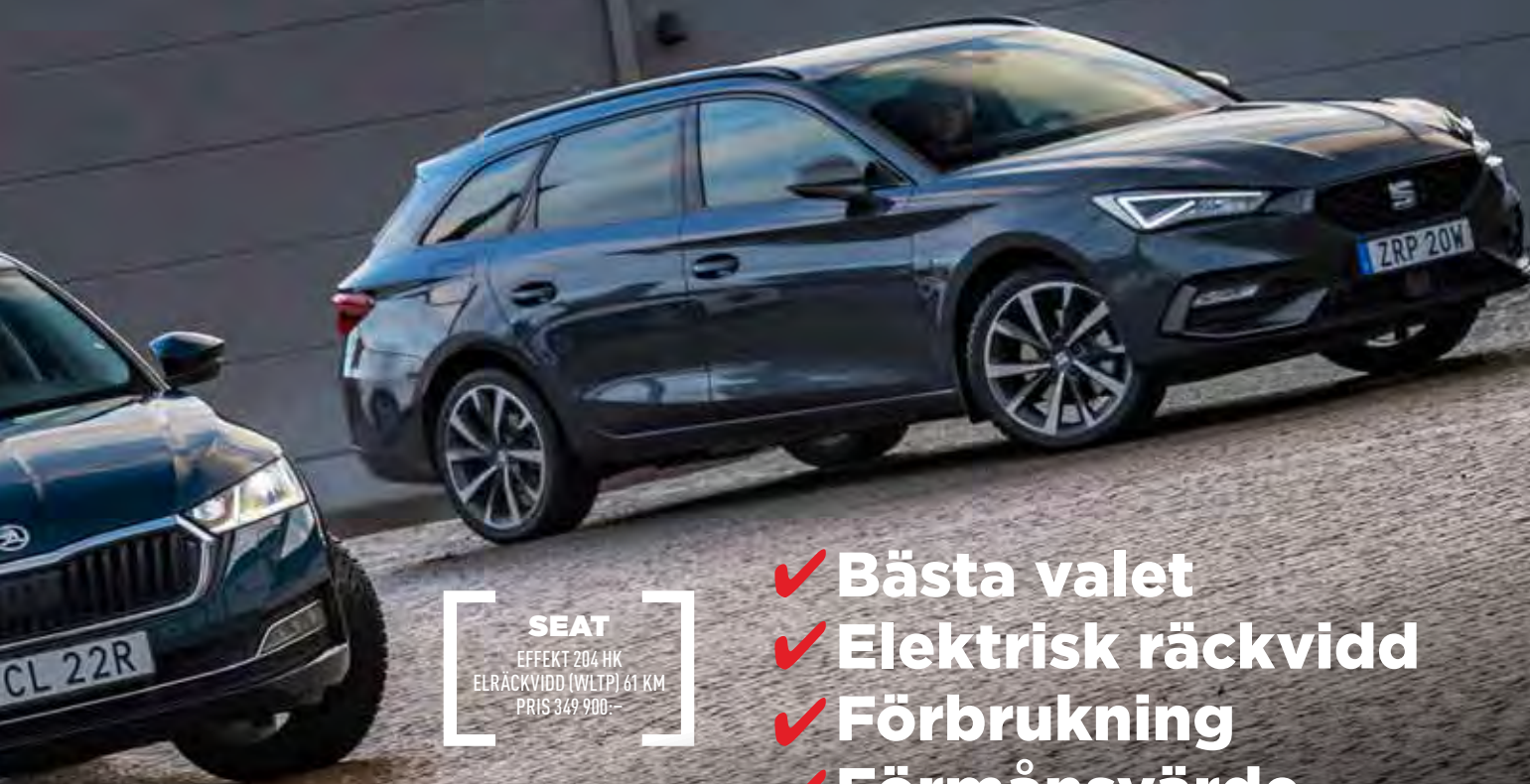
Alla tre har därför ett på pappret vinnande recept nu när marknaden med stora steg går mot en allt högre andel laddbara bilar.

▼ Koncernsystkonen Seat och Skoda delar drivlina, men modellerna bjuder trots allt på olika karaktär och upplevelse. Vilken passar dig?

Modellerna Ceed, Leon och Octavia är redan tidigare hyggligt populära. Samtliga ligger på topp 20-listan i registreringsstatistiken för 2020, med Kian klart först av de tre. Den har dock fördel av att ha funnits i laddhybridutförande längre tid och marknadsfördes även med hjälp av en mycket attraktiv privatleasingkampanj under en period förra året.

Frågan är huruvida Leon eller Octavia är tillräckligt bra för att köra om Ceed i antalet registreringar nu när de erbjuds som laddhybrider? Vilken av de tre vagnarna är det egentligen som har det bästa helhetspaketet – som helt enkelt är smartast i gänget?

Efter våra tester, mätningar, kalkyler och analyser kan vi konstatera att det borde vara dags att möblera om resultatordningen i registreringsstatistiken. Vi berättar vilken som är det bästa valet!



SEAT
EFFEKT 204 HK
ELRÄCKVIDD (WLTP) 61 KM
PRIS 349 900:-

SKODA
EFFEKT 204 HK
ELRÄCKVIDD (WLTP) 64 KM
GRUNDPRISS 414 900:-

- ✓ Bästa valet
- ✓ Elektrisk räckvidd
- ✓ Förbrukning
- ✓ Förmånsvärde
- ✓ Körglädje
- ✓ Utrymmen
- ✓ Ägandekostnader

Detta "överförmyndarbeteende" verkar dock ha en positiv effekt på förbrukningen ...

KIA CEED SW PLUG-IN HYBRID

STORSÄLJAREN Kia Ceed fick till slut ett efterlängtat laddhybridutförande med kombikaross i början av 2020. Den kom snabbt att bli årets fjärde mest sålda laddhybrid, sett utifrån antalet nyregistreringar. 4 361 bilar blev det, vilket förvisso inkluderar skogsmullehalvkombin XCeed. Storebror Optimas PHEV-variant är det flera i testlaget som gillar sedan tidigare – trots att den inte är tillräckligt bra för att vinna i test. Kan Kia komma längre med den mindre Ceed?

TEKNIKEN Kians drivlina kombinerar en 1,6-liters bensinmotor på 105 hk och 147 Nm med en elmotor på 61 hk och 170 Nm. Den 90-talsaktiga effekten i bensinmotorn beror på att den arbetar enligt den, enkelt uttryckt, mer bränslesnåla men effektsvaga Atkinsoncykeln. Båda motorerna driver framhjulen via en sexväxlad dubbelkopplingslåda. Systemeffekten ligger på 141 hk och 265 Nm.

Batteripaketets nettokapacitet är 7,1 kWh och det kan endast AC-laddas med som mest 3,3 kW från en hemmaladdbox. Då ska det ta ungefär två timmar och en kvart att ladda fullt. Räckvidden på el är 50 km enligt Kias marknadsföring även om WLTP-siffran egentligen är högre – 57 km är Transportstyrelsens siffra för testbilen. I vårt test blev det 54 km – dock med bensinmotorn påslagen titt som tätt för att värma kupén.

Kia har nämligen ännu inte börjat utrusta någon av sina laddhybrider med en elektrisk värmepump. I somras gick man däremot ut med att man har ett sådant system på gång – fast till sina elbilar.

Infotainmentsystemet i testbilen som är utrustad med paketet Advance Plus (17 900 kr) har en 10,25-

tums pekskärm (standard 8 tum). Den grafiska designen är inget särskilt men desto bättre är användarvänligheten. Menyerna är lättnavigerade och tydliga. Den inbyggda TomTom-navigationen som har den större skärmen funkar helt okej men vad som lär intressera fler är att både Apple CarPlay och Android Auto är standard.

Standard är också autobroms, adaptiv farthållare och filhållningsassistans – men inte dödavinkelvarning och varning för bakomvarande trafik. Det ingår istället i Advance Plus.

ATT KÖRA Ceed laddhybrid har ett oväntat hårt chassi för en familjekombi och är stundtals ganska kul att köra med en fin styrning. Desto mindre sportig är gasresponsen som är allt annat än linjär. Det går därför trögt att ta sig iväg om man inte verkligen tar i med gasfoten. Detta "överförmyndarbeteende" verkar dock ha en positiv effekt på förbrukningen.

Om man vill ha lite mer respons är det körläget Sport som gäller – men vi hade gärna haft något mitt emellan för vardagskörning. Det finns också ett EV-läge, men det kan inte förhindra att bensinmotorn startar när det är kallt ute och du har klimatanläggningen påslagen.

Elmotorns energiåtervinning är klen och går inte att ställa in. Någon epedalskörning är inte möjlig, vilket vi också tycker är ett minus för en laddhybrid.

ATT ÅKA Det strama, passiva chassit har stundtals lite svårt att svälja stötar från vägbanan vilket även leder till en del karossrörelser. Det är dock fortfarande långt ifrån så illa som det kan vara i en del



◀ Det här emblemet lär snart förpassas till historien. Kia lanserade en helt ny logga i januari.

▶ Reostat med fysisk knapp, det blir ett plus i protokollet.



◀ En vanlig syn på svenska vägar. Ceed har en relativt baktung design med en ganska aggressiv nos.

sportigare åk och betyget blir ändå godkänt. Väg ljudet är enligt våra mätningar mycket snarligt både Seatens och Skodans sett till antal decibel. Där emot upplevs bensinmotorn som ganska högljudd. Framtill är både utrymmen och komfort klart godkända men i baksätet önskar man sig mer i båda avseendena.

FÖRNUFT Som vi varit inne på följer Kia traditionen som en gång startades av de japanska bilmärkena, den att ha en hög standardutrustning. Det finns sedan endast två steg upp att ta – testbilens Advance Plus och den något mer ombonade Advance Plus 2 (389 700 kr). I det sistnämnda paketet tillkommer en elmanövrerad baklucka, ventilerade framstolar, panoramaglastak, 40/20/40-fällning av den bakre stolsraden, digital instrumentering, trådlös mobil-laddning och 17-tumsfälgar. Inget livsviktigt.

Även om Ceed inte har störst bagage i detta test sett utifrån VDA-måttet har den högre i tak än de båda VAG-bilarna. Med sina 1 470 kg har Kian däremot lägre dragvikt än både Leon (1 500 kg) och Octavia (1 600 kg).

BILENS SJÄL Kia Ceed är inget val för bilentusi-asten. Prestandan är knappast inspirerande och den sega gasresponsen lär irritera. För den mer förnuftigt lagda bilköparen är den ett desto bättre val. Mycket utrustning för pengarna, bra garantier och en låg ägarkostnad totalt sett.

Den som vill välja en laddhybrid för att bli mer klimatsmart kan hitta bättre alternativ än Ceed. Tekniken under skalet är några år gammal nu och det märks. Att inte kunna köra helt på el i sin laddhybrid på vintern utan halsduk, mössa och avstängd klimat-anläggning känns inte alls 2021.

Wiggo Björck



BETYG SITTA FRAM

SMAL									BRED
HÅRD									MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD									J
UTDRAGBART LÅRSTÖD									N
TIPPBAR SITTDYNA									N
GENERÖS RATTJUSTERING									J
BETYG SITTA FRAM									4

En helt okej stol med godkänd sittställning. Dynan är något hård och smal och hade gynnats av att ha mer lårstöd. Ingen eljustering förutom svankstödet. Det enda som kan tillkomma är stolsventilation (ingår i Advance Plus 2).



FÖRARMILJÖ

- 1 I Kian används fortfarande fysiska reglage för att styra det mesta. Det gäller exempelvis både infotainmentsystemet (förutom snabbvalen under skärmen) och klimatanläggningen. Det är bra för ergonomibetyget.
- 2 Analog instrument är standard men den som väljer utrustningspaketet Advance Plus 2 (47 800 kr utöver grundpriset) får en 12,3-tums digital instrumentskärm som är rätt snarlik VAG-bilarnas.
- 3 Förvaringsfacket framför växelväljaren funkar bra att lägga mobilen i och kan utrustas med trådlös laddning. Det ingår också i Advance Plus 2.
- 4 Kian är den enda bilen i testet som låter oss stänga av den automatiska avbländningen på innerbackspeglarna. Det görs med ett knapptryck.

Frågan är om Leon inte är klassens vettigaste köp samtidigt som den är bland de roligare att köra?

SEAT LEON ST E-HYBRID

DIESELGATE skakade VAG-gruppen och det är kanske därför Volkswagen klämmer ur sig sådana mängder laddbara bilar. Det gäller att visa att man visst tänker följa utvecklingen och rädda miljön. Framför allt vill man undvika utsläppsböterna. Det ger oss nya elbilar och laddhybrider från alla de stora tillverkarna inom koncernen. Hur bra är Seats familjefraktare med Typ 2-kontakt?

TEKNIKEN Laddhybridbatteriet är på 12,8 kWh, 10,2 av dem är användbara. Det ska räckta till 56 kilometers körning på el enligt WLTP-cykeln. Vi klarade med råge godkända 50,2 km. Ombordladdaren på 3,6 kW är dock inte särskilt imponerande. Mercedes A 250 e kan ta 7,4 kW vid AC-laddning och 24 kW vid en DC-snabbladdare. Men det kräver tillval för runt 12 000 kronor på en bil som redan har ett högre startpris. Då kom den över sex mil på enbart el när den testades.

Infotainmentsystemet i Seat är ett kapitel för sig. Det är ärligt talat rätt uselt, men mer om det finner du på testfaktasidorna. En app finns och ger tillgång till det man förväntar sig. Exempelvis kontroll över laddning och klimatanläggning.

ATT KÖRA Utrustningsnivån FR som är den lägsta som går att välja på sin e-Hybrid borde innebära fina köregenskaper. Formula Racing kan inte slå fel. Det gör den inte heller. Seaten är kul att ratta men det beror snarare på Dynamic och komfortpaketet än på FR-emblemen. Det kostar 7 500 kronor och ger adaptivt chassi med sportfjädrar, progressiv styrning och möjligheten att välja kör lägen. Antingen Eco, Normal, Komfort, Sport eller Individual.

Det enda som det klagades på vid aktiv körning var att för mycket av vägen filterades bort av både chassit och styrningen. Annars var det mest beröm i an-teckningsblocken. Snabb och precis styrning. Chassit är spänstigt och bilen går stadigt genom kurvorna. Dock upplevdes även motorn väl civiliserad vid ordentligt gaspådrag. Mer effektiv än karaktärsfull men ljudet var fräckare än i konkurrenterna. I klassen är det nog bara A 250 e Shooting Brake som kan utmana på skojskalan. Den normallånga A-klassladdhybriden gav testlaget GTI-vibbar förra året. Men den kostar som sagt klart mer. Utöver det kan möjligen VAG-kusinerna Golf och A3 vara ett hot men ingen av dem finns ännu i kombiutförande.

I vardagslunken presterar Seat fortsatt bra men styrningens sportiga läggning kanske inte passar alla. Det extra motståndet i ratten och kvickheten uppfattas som positiva av vissa. Motorn kommer däremot ännu mer till sin rätt nu. Den vid aktiv körning lite väl vardagsoptimerade drivlinan fungerar riktigt smidigt i Stockholmstrafiken med gott om kraft även utan bensinmotorns hjälp. Tyvärr kan lådan ge något enstaka ryck.

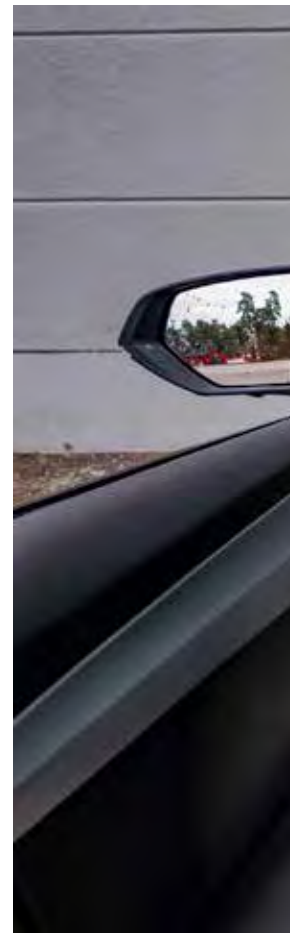
Pedalkänslan för både gas och broms är snäppet mer distinkt i spanjoren än i den tjeckiska släktingen. Gasresponsen uppfattas som något bättre i alla situationer.

ATT ÅKA Fjädringen är fin men något fastare än i Skoda. Det måste vara sportfjädrarna som spökar. Det är dock inte illa. De flesta ojämheter tas upp galant. Att filtrera småsaker är den dessutom bäst på. Bullernivån är okej för Golfklassen men på en längre



◀ I framsätet finns det få fysiska knappar. Ljusinställningarna följer den trenden.

▶ Baksätes-folket får i alla fall ordentliga knappar för temperaturen.



◀ Man kan få sin Leon att se klart tuffare ut med andra fälgar och färggladare lack.

resa hade lite extra ljudisolering varit glatt mottaget. Man sitter skönt på alla platser fast det hade behövts lite mer lårstöd både fram och bak för högsta betyg. Allt som allt trivs både förare och passagerare men de sistnämnda har det bäst, de kan ta på sig hörlurar för att motverka ljudnivån.

FÖRNUFT Prisskillnaden jämfört med kusinen från Tjeckien kan anses vara obefogad innan man kört båda bilarna. De har en likadan drivlina och är byggda på samma bottenplatta. Men det skiljer en del i utrustning och Seaten känns inte riktigt lika premium. Som så ofta när det gäller välutrustade bilar får man dock en del man inte behöver. Hos Seat kan man få en vettigt utrustad Leon för en rimlig peng.

Att bensinförbrukningen är snäppet högre i Leon är olyckligt men använder man sin laddhybrid på rätt sätt och kör många mil på el blir inte bränslekostnaden hög.

Leon Sportstourer tappar hela 150 liter i bagageutrymme i sitt laddhybridutförande. Det dubbla lastgolvet som finns i vanliga Leon är borta för att göra plats åt det stora batteriet. Många klarar sig nog bra med det som erbjuds och ett fiffigt tillval är fullstort 230-voltsuttag i bagageutrymmet, som kostar 1 200 kronor extra.

BILENS SJÄL Seat försöker ha en sportig framtoning. Med DCC-chassit och den progressiva styrningen håller Leon vad spanjorerna lovar. Det är en frisk fläkt som både inspirerar på kurviga vägar och tar hand om resten av familjens behov utan besvär. Frågan är om Leon inte är klassens vettigaste köp samtidigt som den är bland de roligare att köra? En väl avvägd kompromiss helt enkelt, men familjens icke biltokiga föredrar Skodans komfort.

Elias Medelberg



BETYG SITTA FRAM

SMAL										BRED
HÅRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									
UTDRAGBART LÅRSTÖD	N									
TIPPBAR SITTDYNA	N									
GENERÖS RATTJUSTERING	J									
BETYG SITTA FRAM	4,5									

Sittpositionen är bekväm men vi önskar oss lite mer stöd för låren. Möjligen kan de skålade sportstolarna för 7 400 kr erbjuda just det. Med dem får man också elinställbar förarstol med minnesfunktion.



FÖRARMILJÖ

- 1 Interiört har Seat gjort det bra med många veck och kanter och smarta materialval. Snyggt! Sätenas ruttmönster är också en fin detalj. Däremot faller nog inte de orangefärgade styggen alla i smaken.
- 2 Fysiska knappar och reglage har på de flesta ställen fått lämna plats för andra mindre användarvänliga alternativ. Ratten har dock fått behålla dem. Tack för det.
- 3 Trådlös laddning är tillval och kostar 1 900 kronor. För tillgång till Apple CarPlay och Android Auto krävs Seat full link som kostar 1 700 kr. Båda två går att koppla trådlöst.
- 4 Under skärmen ser man de pek/svepytor som även kritiserats längre fram i tidningen. De används för reglering av temperatur och volym och är en ergonomisk och användarvänlig miss. De är svårhanterliga och kan vara i vägen när man ska använda skärmen.

Det gör att Skodan känns lyxig i sammanhanget.

SKODA OCTAVIA COMBI IV

SKODA HAR EN del att bevisa i det här testet med tanke på sin så kallade tagline "Simply Clever". Är Octavia tillräckligt smart för att ta hem segern?

TEKNIKEN Väldigt mycket under skalet är gemensamt med många andra modeller inom Volkswagen-koncernen. Den nu fjärde generationen av Octavia delar plattform (MQB Evo) med bland annat Audi A3, VW Golf och släktingen i det här testet, Seat Leon. Samma sak gäller drivlinan som numera går att hitta bland en mängd kusiner inom VW-gruppen. Den består av en 1,4-liters fyrcylindrig turbomotorad bensinmotor på 150 hästkrafter och en relativt kraftig elektrisk maskin på 116 hästar och 330 Nm i vrid.

Högspänningsbatteriet är av litumjontyp med en bruttokapacitet på 13 kWh och ska för den aktuella testbilen ge en elektrisk räckvidd på 64 kilometer enligt WLTP-normen. Att ladda fullt med hjälp av en laddbox tar ungefär tre och en halv timme.

Specifikationen är klart godkänd för att vara en helt ny laddhybrid. Genomsnittsbilisten ska på pappret kunna klara av sin dagliga körning helt och hållet på elektricitet. Men inte på något område höjer modellen ribban väsentligt för laddhybrider.

ATT KÖRA Octavia präglas av en smidig och avspänd lättkördhet. Den är trivsamt och gör sitt jobb väl utan att vara nämnvärt engagerande eller underhållande i sin upplevelse. Skodan är framför allt en angenäm vardagsbil och ett kompetent transportmedel, jämfört med Seat som har en mer inbjudande och spänstigare karaktär.

Styrningen i Octavia är lätt, linjär och naturlig på

ett mycket vardagsvänligt sätt, och den lockar inte med särskilt vass väggänsla.

Drivlinan imponerar, i huvudsak tack vare den starka elmotorn som känns pigg och klarar av att hänga med även i hetsigt trafiktempo. Man uppfattar det aldrig som en begränsning att köra bilen i elektriskt läge, till skillnad mot Kia Ceed som är seg när man använder eldrift (se och jämför accelerationstider på el bland testfakta på sidan 44).

Bilen sköter övergången mellan el och bensin snyggt. Dubbelkopplingsväxellådan kan vid enstaka tillfällen ge upphov till små ryck, men den jobbar vanligtvis snabbt och smidigt.

Det mest negativa i körupplevelsen gäller bromsarna. Pedalkänslan är mjuk och väldigt diffus. Räddningen är att Octavia har ställbar energiåtervinning, som i sitt mest aggressiva läge är så kraftigt att man inte behöver använda bromspedalen lika ofta.

ATT ÅKA Skodan briljerar i komforttronden. Man sitter skönt både i fram- och baksätet, och det adaptiva chassit på testbilen går mjukt och följsamt över ojämnheter. Vad den tappar i spänst på kurviga vägar tar den igen här. Kusinen Leon är visserligen inte långt efter vad gäller fjädring, men vi tycker att Octavians kalibrering är behagligare tack vare lite längre och långsammare rörelser som tillåter mer gung.

Vår bullermätare visar samma siffra för alla tre bilarna i 100 km/h, men testlagets öron tycker att ljudbilden är mildare, mer bomullsaktig och behagligare i Skodan. Vi noterar framför allt att motorljudet är bättre dämpat jämfört med i Seat. Därför ger vi Octavia en halv poäng bättre ljudbetyg.



◀ I förardörren hittar man en av Skoda omtänksamma detaljer – ett parapy!

▶ Uppfällbar tratt till spolavlätskan. Skoda har klurigt smarta lösningar!



◀ Skodan ser flott ut med kromlister runt sidofönstren. Faktum är att den känns klart mest lyxig och flärdfull av vagnarna i testet. Märket är inte längre vad det en gång har varit, utan har gjort en klassresa uppåt.

FÖRNUFT Skoda har verkligen gjort en grej av och försöker faktiskt leva upp till märkets tagline. Låt oss ta några exempel: locket till spolarvätskepåfyllningen blir en tratt så att man slipper spilla; invändigt finns en liten flyttbar papperskorg i plast som passar för montering i dörrsidorna; på insidan av tanklocket sitter det en iskrapa, utfall man inte har någon annan; sist men inte minst, inuti förardörren har man gömt ett fack som innehåller ett paraply.

Det är detaljerna som gör det. Ingen av dessa fineser ger någon extrapoäng i vårt protokoll, men det känns omtänksamt och smart.

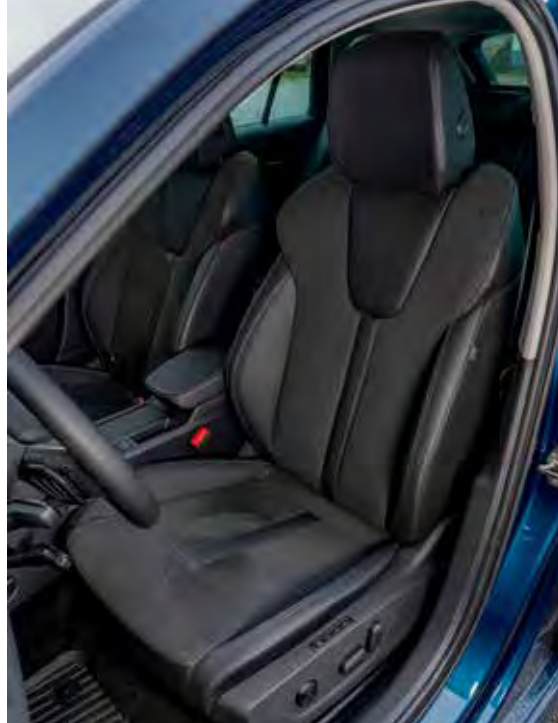
Faktiska förnufts-poäng plockar Octavia i säkerhetsronden, dels tack vare att den som enda bil i gänget har strålkastarspolning som standard, och dels för att den har en rad fysiska menyknappar på instrumentpanelen till vanliga funktioner. Det gör att vi ger den godkänt ergonomibetyg. Seaten har tyvärr bakat in funktionerna i pekskärmen istället.

Skodan är dessutom den bil av de tre som har störst bagageutrymme, även om volymen i laddhybriden har krympt väsentligt jämfört med den i en konventionell förbränningsvariant.

Elräckvidden i vårt test är nära nog 53 kilometer och är ett klart godkänt resultat. Förbrukningen är låg och något bättre än kusinen Seats, vilket tillsammans med den obefintliga fordonsskatten ger billiga driftkostnader.

BILENS SJÄL Trots de smarta och unika fineserna som Skoda bjuder på, säger det huvudsakliga intrycket att Octavia främst är en komfortabel och trivsamt lättkörd vardagsvagn. Priset är högre än för de andra två, men det märker man också i form av finare materialval som gör att Skodan även känns lite lyxig i sammanhanget.

John Eriksson



BETYG SITTA FRAM

SMAL									BRED
HÅRD									MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J								
UTDRAGBART LÅRSTÖD	N								
TIPPBAR SITTDYNA	J								
GENERÖS RATTJUSTERING	J								
BETYG SITTA FRAM	5								

FÖRARMILJÖ

- 1 Den blankpolerade listen i riktig metall är visserligen snygg och känns gedigen, men den speglar gatubelysningen rakt upp i ögonen på föraren.
- 2 I dörrsidan finns en löstagbar papperskorg. Riktigt fiffigt och praktiskt.
- 3 För de vanligaste funktionerna hittar vi en rad fysiska menyknappar. Det är bra att allt inte är inbakat i pekskärmen!
- 4 Här framför växelväljaren finns en yta med induktionsladdning till mobiltelefonen.



HUR GÖR VI RÄCKVIDDSTEST?

SKA MAN PÅ ETT RÄTTVIST SÅTT mäta förbrukning och elektrisk räckvidd för laddhybrider vill det till att vara så noggrann som möjligt. Så här gör vi:

Alla bilar i testet tillbringar natten före förbrukningsrundan i vårt cirka tjugogradiga garage. Laddsladdarna är självklart i så att bilarna garanterat startar rutten med både full bränsletank och fullt batteri. Eventuella förvärmningsfinesser av kupén används inte i någon bil.

På kommando rycks laddsladdarna ur och testbilarna ger sig ut i karavan på en identisk förbrukningsrunda. Klimatanläggningarna är redan från start inställda på samma temperatur (21 grader) och även andra strömförbrukare som stols- och rattvärme används – i den mån de används – enligt principen "lika för alla".

Vi tvingar bilarna att gå på ren eldrift så länge de förmår. Efter hand slår de själva över i hybridläge. Rutten inleds med långsam stadstrafik i drygt två

mil där farten sällan når över 50 km/h. Efter det följer cirka två mil med 90-begränsning, följt av 26 mil med ömsom 70- och 110-vägar.

Vi använder oss numera av Solna stad istället för Stockholm city för stadstrafik, för att sedan leta oss upp mot Roslagen, jämfört med tidigare Sörmland.

Ungefär var tredje mil byter förarna bil med varandra för att eliminera eventuella skillnader i körsätt. Totalt rullar vi cirka 30 mil.

För att få så jämförbara resultat som möjligt även mellan olika testtillfällen följs hastighetsbegränsningarna slaviskt. Men om man vill göra sådana jämförelser ska man komma ihåg att i synnerhet yttertemperaturen är en betydelsefull faktor när det kommer till batteribilars räckvidd. Vi kan inte påverka temperaturen – men vi kan visa vad termometern pekade på längs rutten.

Däckens rullmotstånd påverkar också och vilka däck testbilarna har syns på Testfaktasidorna.

Efter målgång räknar vi inte bara på tankade liter och körda elsträckor. Vi kompenserar också för eventuella ologiska avvikelser i bilarnas instrument, orsakade av exempelvis vinterdäck med annan rullomkrets.

Men att svara på hur mycket bensin respektive diesel och hur många kilowattimmar en laddhybrid drar är som att svara på hur långt ett snöre är. Mer så än för alla andra biltyper. Det beror nämligen mest på hur ofta föraren laddar sin bil.

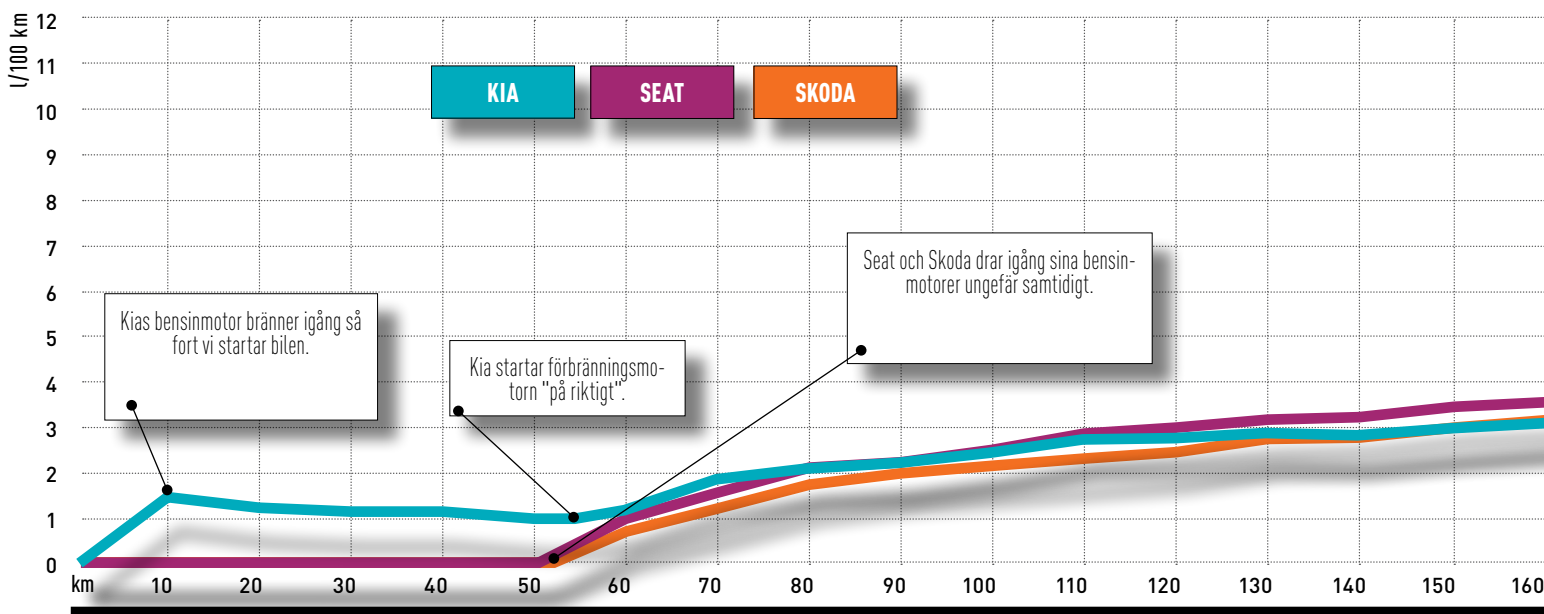
I vår begagnatdatabas har vi ett utmärkt underlag för hur mycket den genomsnittliga laddhybridägaren kör på el. Det är oftare än vår enda laddning på 30-milarundan här och därför sänker vi numera schablonmässigt bränsle- och elförbrukningen efter målgång med 40 procent, att använda i ekonomikalkylen. Detta görs i samtliga laddhybridtester.



TESTFÖRBRUKNINGSRUNDAN

	Haga Norra, 23,1 km	Seat startar bensinmotorn, 50,2 km	Skoda startar bensinmotorn, 52,9 km	Kia startar bensinmotorn, 54,0 km	Före aktiv körning, 196,8 km	Efter aktiv körning, 233,0 km	Mål, 300,3 km
KIA l/100 km	1,7	1,0	0,9	1,0	3,6	4,4	4,6 (2,8*)
SEAT l/100 km	0,0	0,0	0,4	0,5	4,2	5,4	5,4 (3,2*)
SKODA l/100 km	0,0	0,0	0,0	0,1	3,7	4,7	4,8 (2,9*)
MEDELHASTIGHET, km/h	28	42	44	44	51	48	52
YTTERTEMPERATUR, °C	7	5	5	5	4	4	5

* Läs om vår jämkade testförbrukning ovan.





EN OMEDELBAR MOTORSTART FÖR ATT VÄRMA KUPÉN

Som vi berättat tidigare har vi bytt testslinga när vi kör laddhybrider. Den nya rundan använde vi första gången i testet med laddsuvar i ams nummer 25/2020. Slingan är nu snäppet snällare och räckvidderna ser därför ut att bli några kilometer bättre jämfört med tidigare. Ha det i åtanke om ni jämför räckvidder med tidigare tester.

Vi genomför testet i mitten av december. Temperaturen håller sig omkring fem grader och vägbanorna är fuktiga utan att vara så blöta att det påverkar förbrukningen.

Kia saknar värmepump och startar sin vana trogen bensinmotor första gången redan nere i garaget. Därefter växlar den mellan el och förbränning för att hålla värmen i kupén, varför Ceed alltså har bensinförbrukning redan från början. När batteriet så småningom tar slut har den därför längst "räckvidd" på el.

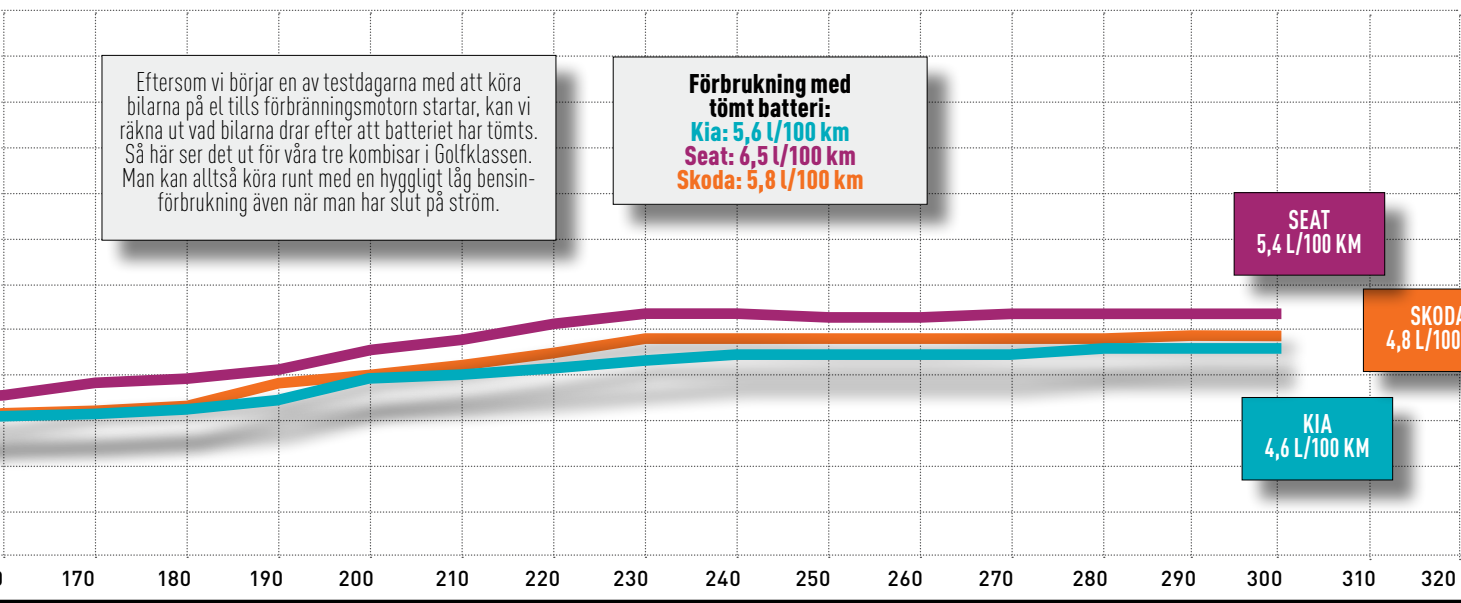
Även om det är omöjligt att tvinga Kia till att gå endast på el tills batteriet är tomt i låga temperaturer, är den duktig på att snabbt och effektivt skifta mellan el och bensin. Detta fortsätter den med också när man har tömt batteriet. Bilen är bland annat tack vare det väldigt snål på längre resor.

Seat och Skoda klarar däremot att värma kupéerna utan att starta förbränningsmotorerna och man kan tvinga dem till att gå helt på el så länge man har ström kvar. Den spanska kusinen har på pappret något högre elförbrukning än sin tjeckiska släkting, vilket visar sig stämna ute i verkligheten. Seat startar sin förbränningsmotor ett par kilometer tidigare än när Skoda tänder sin.

Räckvidderna innebär inte några nya rekord, men omkring 50 kilometer på el i milt vinterväder är trots allt klart godkänt.

Eftersom vi börjar en av testdagarna med att köra bilarna på el tills förbränningsmotorn startar, kan vi räkna ut vad bilarna drar efter att batteriet har tömts. Så här ser det ut för våra tre kombisar i Golfklassen. Man kan alltså köra runt med en hyggligt låg bensinförbrukning även när man har slut på ström.

Förbrukning med tömt batteri:
Kia: 5,6 l/100 km
Seat: 6,5 l/100 km
Skoda: 5,8 l/100 km



SEAT
5,4 L/100 KM

SKODA
4,8 L/100 KM

KIA
4,6 L/100 KM

TESTFAKTA

KIA

SEAT

SKODA

CEED SPORTSWAGON
1,6 GDi Plug-In HybridLEON SPORTSTOURER
1,4 e-Hybrid 204 DSG6OCTAVIA COMBI
TSI iV PHEV

PRESTANDA

0-40 km/h, sek hybrid el	- 4,9	- 3,0	- 3,1
0-80 km/h, sek hybrid el	- 14,5	- 8,1	- 8,3
0-100 km/h, sek [fabrikstyg] hybrid el	- [10,8] 22,9	- [7,7] 12,3 1	- [7,8] 12,4 1
0-120 km/h, sek hybrid el	- -	- 18,4	- 17,9
0-140 km/h, sek hybrid el	- -	- -	- -
0-160 km/h, sek hybrid el	- -	- -	- -
Toppfart, enl. tillverkare, km/h hybrid el	171 120	220 130	220 i.u.
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	Ej mätt på grund av väder	Ej mätt på grund av väder	Ej mätt på grund av väder

FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, l/100 km	1,3/ 2,8 +115% 2	1,3/ 3,2 +146%	1,1/ 2,9 +164%
CO ₂ WLTP/test, g/km	29/33	28/41	25/41
Förbr. vid tömt batteri, test, l/100 km	5,6	6,5	5,8
WLTP-räckvidd på el/test, km	57/54,0 3	61/50,2	64/52,9
Elförbrukning, WLTP/test, kWh/100 km	5/ 13,1 +162%	15,2/ 19,7 +30%	14,7/ 18,6 +27%

BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	60/66/69/71	62/67/69/72	62/67/69/72
---------------------------	-------------	-------------	-------------

EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	341 900:-	349 900:-	414 900:-
Grundpris efter eventuell bonus	302 606:-	314 176:-	377 034:-
Autobroms	Standard	Standard	Standard
Xenon/LED	-/Standard	-/Standard	-/Standard
18-tumsfälgar	- (17 tum: Paket 2) ¹⁾	6 300:-	Standard
Metallclack	6 000:-	6 900:-	6 500:-
Läderklädsel	47 800:- (Pkt 2) ¹⁾	15 500:- (Pkt) ²⁾	14 900:-
Parkeringshjälp bak/fram & bak	Standard/-	Standard/3 600:-	Std./14 900:- (Pkt) ³⁾
Navigation	17 900:- (Pkt 1) ¹⁾	6 900:-	i.u.
Sätessvärme bak	17 900:- (Pkt 1) ¹⁾	-	1 700:-
Adaptiva dämpare/luftfjädring	-/-	7 500:-/-	Standard/-
Elmanövrerad dragkrok/förberedelse	-/Standard	4 7 500:-/-	8 900:-/1 900:-
Fordonsskatt år 1-3/år 4	360:-/360:-	360:-/360:-	360:-/360:-
Försäkring	4 693:-	6 912:-	5 336:-
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	14 288:-	9 240:-	10 464:-
Bränslekostnad/år	10 509:-	12 890:-	11 597:-
Nybilsgaranti/vagnskada	7 år/3 år	3 år (9 000 mil)/3 år	3 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	33 302:- (11,0%)	35 094:- (11,2%)	45 009:- (11,9%)
Förmånsvärde, kr/mån	2 949:-	3 186:-	3 360:-

MILKOSTNAD, SEK ⁴⁾	32,30	34,99	39,48
MÅNADSKOSTNAD, SEK ⁴⁾	5 383:-	5 832:-	6 580:- 5

1 Både Seat och Skoda är riktigt pigga med eldrift. De når 100 km/h snabbare på et än exempelvis alla de laddbara X5, GLE och XC90 vi testade i 1/2021.

2 Kia ljuger minst jämfört med sin egen förbrukning och drog också minst bensin på testrundan.

3 Parentes? Ja, 54 kilometer må vara längst - men då har vevaxeln hjälpt till några kilometer av dessa. Detta för att ge värme i kupén. Ajaj.

4 Seat har ett riktigt överkomligt pris för elmanövrerad dragkrok. Känns betydligt modernare än att bara erbjuda en löstgabar krok.

5 Kostnaderna hör inte till Skodas förtjänster. Skoda är dyrast i trion både som privatköp och som tjänstebil. Även om skillnaden är mindre som tjänstebil.

1) Kia: Paket 1: 17 900 kr. Paket 2: 47 800 kr.
2) Seat: Läder i paket med sportstolar och elinställning på förarsidan.
3) Skoda: Paket "Business": 14 900 kr.
4) Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholm), bensin 95,16 kr/l, el 1,60 kr/kWh, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25% egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (0,10%). Resterande belopp lånat till ränta på 4,82%.



HÖGRE FÖRMÅNSVÄRDE SEDAN ÅRSSKIFTET!

De tidigare, tidsbegränsade reglerna som gav så kallade miljöbilar rabatt på förmånsvärdet med 40 procent eller max 10 000 kronor per år, upphörde att gälla vid årsskiftet. Regeringen och samarbetspartierna bestämde sig för att slopa rabatten och det innebär att alla laddbara och gasdrivna bilar har fått högre förmånsvärde från och med 1 januari 2021. En sak som är viktig att notera är att denna förändring omfattar både befintliga bilar och de som registreras efter årsskiftet. Har man haft en miljöbil som förmånsbil sedan tidigare, har man alltså fått högre förmånsvärde på den sedan årsskiftet. Vad innebär det här rent konkret för våra tre testbilar? De har alla 10 000 kronor högre förmånsvärde per år jämfört med tidigare. Nettokostnaden för plånboken är cirka 400 kronor i månaden vid 50 procent marginalskatt.



TESTFAKTA

KIA

SEAT

SKODA

CEED SPORTSWAGON
1,6 GDi Plug-In HybridLEON SPORTSTOURER
1,4 e-Hybrid 204 DSG6OCTAVIA COMBI
TSI iV PHEV

MOTOR

Typ/cylindervolym, cm ³	R4, bensin/1 580	R4, bensin, turbo/1 395	R4, bensin, turbo/1 395
Effekt, hk vid r/min	105 vid 5 700	150 vid 5 000–6 000	150 vid 5 000–6 000
Vridmoment, Nm vid r/min	147 vid 4 000	250 vid 1 550–3 500	250 vid 1 550–3 500
Elmotor, typ	Permanentmagnet synkron	Permanentmagnet synkron	Permanentmagnet synkron
Effekt, hk	61 1	116	116
Vridmoment, Nm	170	330	330
Systemeffekt, hk/Nm	141/265	204/350	204/350
Batteri, kWh, brutto/netto (V)	8,9/ca 7,1 (360)	12,8/10,2 (345)	13,0/10,0 (352)
Maximal laddeffekt, AC, kW	3,3	3,6	3,7

DRIVLINA & CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Dubbelkoppling	Dubbelkoppling	Dubbelkoppling
Antal växlar, man/aut	-/6	-/6	-/6
R/min, högsta vxl. vid 110 km/h	2 350	i.u.	2 200
Drivning	Fram	Fram	Fram

MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	1 676/354	1 741/349	1 620/499
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	1 620/410	1 709/371	1 743/376
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	1 300/1 300/1 300	1 420/1 500/1 500	1 381/1 500/1 500
Längd/axelavstånd, mm	4 605/2 650	4 642/2 682	4 689/2 680
Bredd/höjd, mm	1 800/1 465	1 799/1 456	1 829/1 475
Tankstorlek, l (kWh, brutto)	37 (8,9)	40 (12,8)	39,5 (13)
Bagagevolym, lVDA	437–1 506	470–1 450	490–1 555 2
Innerbredd, f/b, mm	1 450/1 400	1 450/1 390	1 440/1 430
Innerhöjd, f/b, mm	1 000/960	1 030/960	990/910
Däckdimension, standard	205/55 R16 91H	225/45 R17 91W	225/45 R18 91Y
Däckdimension, testbil	205/55 R16 94T	225/40 R18 92T	225/45 R18 95T
Däckfabrikat, testbil	Goodyear UltraGrip Ice 2	Nokian Hakkapeliitta R3	Nokian Hakkapeliitta R3

1 Visst saknar Kias förbränningsmotor turbo ("precis som 911 GT3" säger du i baren om ämnet kommer på tal), men faktum är att elmotorn är ännu svagare mot de andra.

2 Skoda Octavia tappar också bagageförmågan gentemot sin kusin utan laddhybridteknik, men den rymmer åtminstone mest här. Fälld som ofälld.

VAG:S USLA MJUKVARA

När VW visade den senaste generationen Golf introducerades också ett nytt infotainmentsystem. Varianter av det finner man i både Seat Leon och Skoda Octavia. Även ID-familjen tar del av det.

Testlagets uppfattning är att detta inte alls var någon bra nyhet. Vi har fått se krascher, omstarter, strulande Apple CarPlay, usel svarstid och andra konstigheter i de flesta testbilar. Mjukvaruproblemen har kommit på löpande band.

Utöver det är själva utformningen inte speciellt bra. Golf, ID.3 och Seat Leon har vi bedömt ha icke godkänd förarergonomi ur säkerhetssynpunkt. Få snabbvalsknappar och djupa och ofta ologiska menyer tar fokus från körningen. På den punkten är Seat sämst som helt saknar fysiska knappar för infotainment. Utvecklarna verkar ha lagt ner mer tid på att få det att se fränt ut än att göra det användarvän-



▲ Senast vi körde Golf var komfortljus fortfarande felstavat.

ligt. Skenan man sveper på för att ändra volym och temperatur är en sådan gimmick. Precisionen är dålig och den är lätt att råka peta på.

Menyn med en 3D-bild av bilen är ett annat exempel. Bläddrar man visas en ny

vinkel och andra alternativ, men frågan är var man finner den inställning man är ute efter? Vissa saker är givna men vilken sida på bilen är mest synonym med energiatervinning vid gasuppläpp eller hittar man det på den invändiga vyn? Snett bakifrån är svaret.

Som tur är kan mycket av det här lösas med uppdateringar. Vilket vi redan har sett. Tidigare krävdes minst fyra klick bara för att återställa färddatort. Detta är löst i ID.3 där man nu kan göra det direkt på sidan med all data. Den förbättringen kommer sannolikt till alla bilar i sinom tid.

Vi får hoppas att VAG får ordning på alla buggar så snart som möjligt och att fler menyer förenklas. Vi finner det dock både märkligt och förgelseväckande att VAG mer eller mindre utnyttjat kunderna som betatestare. Inte schyst!

KIA



▲ Luckan sitter på vänster framflygel. Innanför ser man osynligt exponerade skruvskallar. Max 3,3 kW laddeffekt.

SEAT



▲ Både Seat och Skoda har sina laddluckor på vänster framskärm och ...

SKODA



▲ ... klarar av enfasladdning med en maximal effekt på 3,6 respektive 3,7 kW.

IQ

BÄSTA BILEN ATT ÄGA OCH LEVA MED

DELMOMENT 1/3

KIA

SEAT

SKODA

EKONOMI		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Driftkostnad och värdefall	5	Lägst prislapp och värdeminskning i gänget gör mycket. Dyr service till trots är Kian klart billigast att äga.	4,5	Lägre pris än Skoda ger snabbare värdeminskning i kronor. Billigast service men dyrast på resten.	3,5	Låga driftkostnader, men det höga inköpspriset gör att Skodan är dyrast att äga totalt sett.
KVALITET & GARANTI		★★★★★	★★★	★★★★		
Driftsäkerhet	3,5	Omfattande garantier ger nöjda kunder, även om driftsäkerheten inte är perfekt.	3,5	Bättre driftsäkerhet än kusinen men tjeckerna vågar ändå ge ett extra års nybilsgaranti.	3	Medelmåttig driftsäkerhet och garantinöjdhet. De flesta problemen med Octavia gäller elektroniken.
Garantipaket	5		2,5		4	
Garantinöjdhet	4,5		3,5		3	
SÄKERHET		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Euro NCAP	5	Får full pott av Euro NCAP. Halkar något efter de andra två i alla ronder. Whiplashskyddet bak är "marginellt". Betyget hjälps upp av den bra ergonomin tack vare alla fysiska reglage.	5	Bra betyg av Euro NCAP, jämnt skägg med Skoda i alla fyra ronder. Tyvärr har infotainment-systemet djupa menyer och är helt utan fysiska snabbvalsknappar. Tar lätt uppmärksamhet från körningen.	5	Testad av Euro NCAP med mycket bra betyg. Vi uppskattar att strålkastarspolning är standard. Vissa fysiska menyknappar men inget reostatred ger bara godkänt ergonomibetyg.
Strålkastarrengöring std	N		N		J	
Godkänd sikt	J		J		J	
NCAP: Bra whiplashskydd f+b	N		J		J	
Bra förarergonomi	J		N		G	
MILJÖ & ENERGI		★★★	★★★	★★★		
Koldioxid/kilometer	4	Sugmotor med lägst testförbrukning.	4	Törstigast i testet men miljövänlig jämfört med rena förbränningsbilar.	4	Liten bensinturbo-motor och godkänd elräckvidd innebär bra effektivitet och låg förbrukning. Klen laddeffekt.
Energieffektivitet	4,5	Längst elräckvidd med bensinmotorn påslagen. Trög laddning.	4,5	Okej elräckvidd, litet seg laddning.	4,5	
Testad elräckvidd	3,5		3,5		3,5	
Laddeffekt	1		1		1	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
PLACERING	1	3	2			
SUMMA	16,5	14	14,5			

DÄRFÖR VINNER
KIA

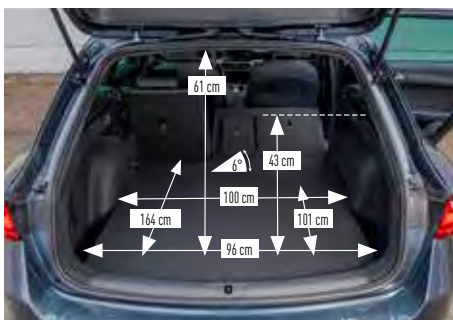
Kia dominerar IQ-ronden tack vare klart lägst ägandekostnader, samt väldigt omfattande garantier och hög garantinöjdhet bland kunderna.

KIA



▲ Kia Ceed får ett plant lastgolv när man faller baksätet. Det lönar sig med ett högt flexibilitetsbetyg i våra mallar. Baksätet är delbart med 60/40-fördelning, men 40/20/40-fällning finns om man väljer det dyraste utrustningspaketet Advance Plus 2. Laddsladdarna kan man antingen förvara under en lucka i golvet, eller i den påse eller väska som syns på bilden. De är utrustade med karborrband på undersidan för att de ska ligga stilla i bagaget – smart!

SEAT



▲ Leon är egentligen en ganska duktig lastäsa, men laddhybridversionen tappar rätt många liter i VDA-volym på grund av att högspänningsbatteriet ligger under golvet. Det finns dock fortfarande plats att förvara laddsladdarna i en balja längst bak under mattan.

TQ

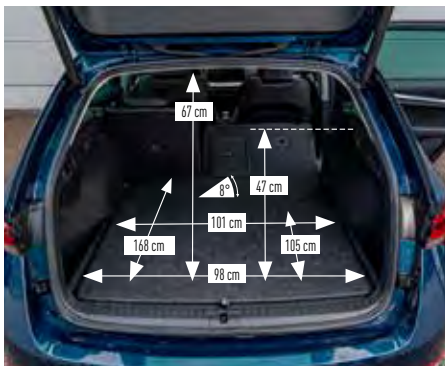
BÄSTA BILEN ATT ÅKA OCH TRIVAS I

DELMOMENT 2/3		KIA	SEAT	SKODA		
KOMFORT		★★★★☆	★★★★☆	★★★★★		
Sitta fram	4	Fram sitter man helt okej men bak är betyget lägre. Den hårda fjädringen försämrar komforten. Lite bullrig.	4,5	Något sportigare lagd än Skoda. Men ändå är komforten fin. Bullernivån är lite störande men normal för klassen.	5	Man sitter bra fram och bak. Den adaptiva fjädringen är mjuk och behaglig, och motorljudet är väldämpat.
Sitta bak	3,5		4,5		5	
Fjädring	3		4,5		5	
Ljud	3		3		3,5	
KUPÉUTRYMME		★★★★☆	★★★★☆	★★★★★		
Fram	4,5	Rymligt framsäte med visst undantag för knäna. Bak är det sämre och där är benutrymmet kortast i gänget.	4,5	Gott om plats för alla resande. Förutom att det är liten marginal mellan förarens knä och mittkonsolen.	4	Rymlig på alla ledder, men något sämre i höjled än Seat på grund av panoramatacklucka.
Bak	3		4,5		4	
BAGAGEUTRYMME		★★	★★☆	★★★		
Volym, min	0,5	Lastar 437-1 506 liter. Batteripaketet stjäl 163 liter. Plant lastutrymme med stolarna fällda (60/40).	1,5	Tar 470-1 450 liter. Laddhybridtekniken stjäl 150 liter. 60/40-fällning och skidlucka, likt kusinen.	2	Lastar 490-1 555 liter enligt VDA. Laddhybriden tappar mer än 100 liter mot vanliga Octavia. 60/40-fällning.
Volym, max	0,5		0,5		2	
Flexibilitet	5		3		3	
TEKNIK		★★★★☆	★★★★☆	★★★★★		
Självkörningsförmåga	4	Adaptiv farthållare och aktiv filhållning standard.	3	Adaptiv farthållare är tillval och kostar 2 400 kronor. Infotainment är mer häftigt design än användarvänligt.	4	Adaptiv farthållare och aktiv filhållning standard. Fler fysiska menyknappar än Seat ger högre infotainmentbetyg.
Infotainment	4,5	Flest fysiska menyknappar ger högst infotainmentbetyg.	3,5		4	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★☆	★★★★☆	★★★★★		
PLACERING		2	3	1		
SUMMA		14	13,5	15		

DÄRFÖR VINNER **SKODA**

Octavia håller jämna steg med de andra när det gäller utrymmen och teknik, men den briljerar genom att erbjuda klart bäst komfort i gänget.

SKODA



▲ Skoda har ett bagageutrymme som är marginellt större på alla ledder jämfört med kusinen Seat. Men även Octavia förlorar en hel del volym under bagagerumsgolvet i laddhybridutförande. Normalt sett är modellen annars en riktig storlastare. Det praktiskt användbara utrymmet ovan golvet är dock fullt tillräckligt. Laddsladdarna går att förvara i ett fack under golvet längst bak. Elektrisk baklucka är tillval genom diverse paket som kostar från 4 200 kronor. Vill man dessutom kunna öppna den genom att vifta med foten under stötfångaren får man lägga till ytterligare 1 700 kronor.



KIA



Betyg: 3,5

▲ Minst utrymme att sträcka ut benen på i gänget. Fast stoppning och relativt platt säte. Lagom lutning på ryggstödet. Godkänt.

SEAT



Betyg: 4,5

▲ Låg dyna, men rymligt under framstolarna och bra benutrymme. Hyfsat mjuk stoppning och det finns visst sidostöd.

SKODA



Betyg: 5

▲ Lite högre dyna än i Seat som gör att man får bekvämare ställning med något mer lårstöd. Ett totalt sett skönt baksäte.



▲ Kia använder en sugmotor i sin hybrid-drivlina, vilket förklarar varför den har lägre vridmoment än de andra två.



▲ Det är så lika under huven att man knappt kan skilja Seat och Skoda åt. Men så delar de drivlina med varandra och ...



▲ ... använder en bensinturbomotor tillsammans med en synkron elsnurra och dubbelkopplingslåda.

EQ BÄSTA BILEN ATT KÖRA OCH ÄLSKA

DELMOMENT 3/3	KIA	SEAT	SKODA			
AKTIV KÖRNING	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆			
Styrning	4	Linjär, lagom tung styrning och smidigt chassi. Betyget dras ner av den sega drivlinan och dess ansträngda ljudbild.	4	Hyfsat snabb styrning med okej väggänsla. Spänstigt chassi som även det filtrerar vägbanan lite väl mycket. Bra skjuts från motorn som också låter rivig.	3,5	Avslappnad styrning med medelmåttig väggänsla. Mjukt chassi. Pigg motor och rapp dubbelkopplingslåda. Motorljudet är mer dämpat och diskret än i Seat.
Chassi	4		4,5		3	
Motor	3		4,5		4,5	
Växellåda	2,5		4,5		4,5	
Motor/avgasljud	3		4		3	
VARDAGSKÖRNING	★★★★☆	★★★★★	★★★★★			
Styrning	4	Trevlig styrning, men chassit är både "snackigt" och krångligt. Lite svampig gasrespons och svag energiåtervinning.	4,5	Styrningen är lite trögare än optimalt för stadstrafik. Motorn räcker gott både på el och i hybridläge.	5	Lätt, linjär och smidig vardagsstyrning. Elmotorn är rask och övergången till bensin sker mjukt. Lådan jobbar effektivt. Vag bromspedalskänsla.
Chassi	3		4,5		5	
Motor	3,5		5		5	
Växellåda	3		4		4	
Bromskänsla	4		3,5		3	
DESIGN	★★★★☆	★★★★★	★★★★★			
Exteriör	3,5	Inte så spännande att titta på varken ut- eller invändigt. En ganska anonym vardagsbil.	4	Exteriört är den lite intetsägande i standardutförande. Inuti är designen fräckare.	4,5	Väl designad med ett elegant och flott intryck. Vardagslyxig snarare än spännande.
Interiör	3,5		4,5		4	
VILL HA	★★★☆☆	★★★★★	★★★★★			
Kvalitetskänsla	3,5	Enkla materialval enligt märkestypisk manér. Känns lite gammalmodig som laddhybrid utan värmepump.	4	Bra materialval och känsla i det mesta. Men rätt mycket plast. Körglädje och komfort ger en del habegår.	4,5	Trevligare materialval än i kusinen Seat. Octavia tilltalar främst tack vare sina kvaliteter i komforttronden.
Karisma	2,5		4		4	
TOTALT STJÄRNOR	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆			
PLACERING	3	1	2			
SUMMA	13,5	17,5	17			

DÄRFÖR VINNER
SEAT

Underhållande på kurviga vägar, samtidigt som den presterar bra till vardags. Fräck interiör och ett tilltalande helhetspaket ger fina karismapoäng.

**SVERIGES
BÄSTA
BETYGSYSTEM**
STYRKAN LIGGER I DETALJERNA

SLUTBETYG		KIA	SEAT	SKODA
ROND FÖR ROND				
IQ	Att äga och leva med (20)	16,5	14	14,5
TQ	Att åka och trivas i (20)	14	13,5	15
EQ	Att köra och älska (20)	13,5	17,5	17
STJÄRNBETYG		★★★★★	★★★★★	★★★★★
TOTALSUMMA		44	45	46,5
TOTALPLACERING		3	2	1
BÄST: Låga ägandekostnader och lång garanti med hög kundnöjdhet.		BÄST: Sportiga köregenskaper, fin komfort, bra ekonomi och snygg design.	BÄST: Bra säkerhetsutrustning, god komfort och fin vid vardagskörning.	
SÄMST: Ingen värmepump, slö gasrespons, dåligt bagageutrymme.		SÄMST: Tappat många VDA-liter som laddhybrid. Vål snåla garantier.	SÄMST: Dyrast i gänget med högt inköpspris. Dålig bromspedalskänsla.	



MAN KAN VINNA IQ-MOMENTET UTAN ATT VINNA TESTET

Även om Kia hamnar sist i testet totalt sett, dominerar den ändå när det gäller rena "smartpoäng" i delmomentet IQ. Ceed har klart lägst ägandekostnader och är också billigast av de tre som förmånsbil. Sju års nybilsgaranti är generöst och tilltalar säkert många som bara vill ha en bil som fungerar. Enligt vår enkätundersökning är dessutom ägarna väldigt nöjda med hur Kia fixar garantiåtaganden. Säkerheten är god med en ergonomisk och lättanvänd förarmiljö, och bilen är snål med soppan. Allt väl så långt.

Däremot halkar den efter när det gäller komfort på grund av ett överraskande fast chassi. Drivlinan är inte alls lika pigg eller trevlig som den i VAG-bilarna, vilket även drar ner karismabetyget.


För det är just komfort och köregenskaper som gör att Seat och Skoda placerar sig framför Kia. Drivlinan som kusinerna delar är mycket mer sympatisk tack vare att den är starkare och mer vaken, speciellt på el. Körbarheten är helt enkelt mycket bättre och motorkombinationen upplevs modernare. De får betala för det med en gnutta högre förbrukning, men inget uppseendeväckande.

Seat lyckas sedan kombinera spänstiga och underhållande köregenskaper med god komfort. Faktum är att testlaget trodde att Leon låg bra till för segern just därför innan vi började summera alla betyg. Den har nämligen samtidigt en väldigt attraktiv prislapp.

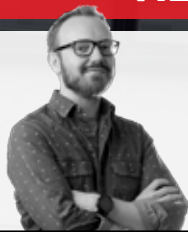
Men det finns skillnader de två emel-

lan som gör att Skodan till slut avgår med segern. Octavia har strålkastarspolning som standard och förarmiljön har bättre ergonomi tack vare lite fler fysiska knappar. Även om Skoda inte har ett lika underhållande chassi som Seat, tar den igen för det med ännu bättre komfort. Man sitter lite bättre, kupén upplevs något tystare för öronen och fjädringen har en mer avslappnat behaglig kalibrering.

Därtill är Skodan en aning rymligare i bagaget, har mer avancerad förarassistans-teknik som standard och bättre materialval med högre kvalitetskänsla.

Octavia kostar mer än de andra två, men det märks och totalt sett har den alltså det bästa helhetspaketet. 

VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR?



JOHN ERIKSSON,
TESTREDAKTÖR

Trots att Seat inte vinner testet skulle den ligga högt upp på min lista tack vare att den känns enormt prisvärd. Ur mitt perspektiv vore det absolut motiverat att lägga till de extra kronor den kostar jämfört med Kia Ceed för att få bättre komfort och en starkare, roligare och mer körbar drivlina. Där emot stör jag mig på infotainmentsystemet i Seat som har för många funktioner samlade direkt i pekskärmen utan fysiska snabbvalsknappar. Om jag kunde lägga till ännu lite mer pengar skulle jag utan tvekan välja Skodan. Jag uppskattar den avslappnade komforten och gillar dess finare materialval som gör att den känns trevligare att umgås med.



WIGGO BJÖRCK,
REPORTER

Badge engineering måste ändå vara Volkswagengruppens paradgren vid det här laget. Visst går det att hitta både stora och små skillnader mellan Seat Leon och Skoda Octavia men någonsans är det ändå samma fundament. Blir Kia Ceed därför mer intressant som den fristående aktören? Nja, även om den är förnuftig och syskonet Hyundai i30 ännu inte finns som laddhybrid. Seat Leon känns likt sitt Cupra-syskon som att den är kraftigt prispressad just nu – eller är det bara Skoda och Golf som skenat iväg? Leon är inte mycket dyrare att äga än Ceed som verkligen borde ha fått en värmepump vid det här laget. Trots det väljer jag till slut Skodan på grund av ergonomi och komforten.



ELIAS MEDELBERG,
REPORTER

Jag reagerade på Leon (icke kombi) redan vid en första provkörning i samband med testet av nya Golf. Spanjoren var minst lika bekväm men med bättre utrymme och ett lägre pris. Även den Leonen hade DCC-chassi och sportstyrning. För 7 500 är det ett givet tillval som gör bilen roligare att köra. Golfen saknade DCC men var mycket bekväm ändå. Det är nog Leon också. Seat känns som det mest logiska köpet och för en gång skull är det smarta valet även det jag skulle ta. Skodan känns lite mer premium men är dyrare och inte lika skojs att ratta. Kia förlorar på att den inte kan värma kupén utan bensinmotorns hjälp. Har jag en laddhybrid vill jag kunna köra helt på el till jobbet.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

VI SKÄNKER 200 KR TILL VALFRI HOCKEYKLUBB NÄR DU PROVKÖR EN ŠKODA.*

Upptäck ŠKODA OCTAVIA iV. En rymlig och säker laddhybrid, fylld av ny teknik. Med extra utrymme för vardagens äventyr och hela familjens intressen. **Just nu skänker vi 200 kr till ditt favorithockeylags juniorverksamhet för varje provkörning.*** Välkommen att provköra OCTAVIA iV redan idag.

RÄCKVIDD
55 KM
PÅ EL (WLTP)

iV skoda.se

Bränsleförbr. blandad körning från 11 l/100 km, CO₂-utsläpp från 24–25 g/km. Extrautrustning kan påverka räckvidd, förbrukning och CO₂. WLTP. Miljöklass EU6. *Gåva vid provkörning ges till barn- och ungdomsverksamheten hos klubbar anslutna till Svenska Ishockeyförbundet, gäller t.o.m. 2021-06-30. Bilen på bilden är extrautrustad.