



**Skoda Superb**  
Combi 1,5 TSI IV



**Peugeot 408**  
Plug-in Hybrid



**Volvo V60**  
T6 AWD Laddhybrid

**LADDHYBRIDERNAS**

**RÄCKVIDDS-**

# MÄSTARE





**Skoda**  
Superb Combi 1,5 TSI iV  
Systemeffekt 204 hk  
Elräckvidd, WLTP 127 km  
Grundpris 507 900:–

# Familjens bästa vän?

Laddhybrider är hetare än på länge. Vi ställer därför storsäljaren Volvo V60 mot efterlängtdade Skoda Superb och fräcka Peugeot 408. Alla tre har både laddkontakt och bränsletank.

TEXT: ELIAS MEDELBERG OCH AMS TESTLAG/// FOTO: PETER GUNNARS





**Volvo**  
V60 T6 AWD Laddhybrid  
Systemeffekt 350 hk  
Elräckvidd, WLTP 86 km  
Grundpris 635 000:–

**Peugeot**  
408 Plug-in Hybrid  
Systemeffekt 225 hk  
Elräckvidd, WLTP 62 km  
Grundpris 509 900:–

**S**änkt bensinpris, fimpad bonus för miljöbilar och en för många trängre ekonomi har fått flera att kika mot laddhybriderna. Att det samtidigt lanseras flera intressanta alternativ gör saken klar. Försäljningen tvärvänder.

Till och med juni i år har antalet krängda elbilar fallit med 23 procent. Totalt har privatbilsmarknaden minskat med fem procent. Laddhybriderna? De har ökat med nio.

Skoda Superb är en av de mest spännande nya laddhybriderna med en uppgiven elräckvidd som överträffar tolv mil. Volvo har, som de flesta av oss är bekanta med vid det här laget, sedan en tid tillbaka uppdaterat sina laddhybrider med bland annat klart längre räckvidd. Kring 86

kilometer är det som gäller idag. I sällskap med Superb låter det inte som så mycket men är faktiskt inte alls dåligt sett till övriga laddhybrider på marknaden. Peugeot till exempel, som inte ska ta sig längre än lite över sex mil utan bensinmotorns hjälp. Men ser vi till utvecklingen är inte heller det särskilt dumt.

För tre år sedan testade vi tre laddhybrider med kombikaross – bästa WLTP-elräckvidden var 54 km. Det är alltså inte konstigt att fler börjar snegla på modeller som kombinerar förbränning och eldrift. De har blivit väldigt mycket bättre. För övrigt var det ingen mindre än Volvo V60 T6 AWD som tog hem segern i det testet.

Det är dock mer än bara möjliga mil på el som avgör om en bil är en värdig kamrat. Volvo erbjuder en bil från klassens premiumhylla. Och visst är den mer av en

statussymbol än de två andra. Dessutom har den vunnit sina två senaste test.

Peugeot kommer med den mest slutande bakrutan och veck och kanter i överflöd – en fräck design helt enkelt. Den är ensam i testet med halvkombilucka. 508 är den "ordentliga" kombi från Peugeot och finns med samma drivlina som den vi kör idag. Den är däremot inte lika spännande att titta på och säljer inte heller lika bra.

Skoda anländer till testtrion med Bror Duktig stämplat i pannan. Erbjuder Superb något mer än bara sunt förnuft? Senast en laddbar Superb var med i test blev det en testseger. Tvåan? Givetvis en Volvo V60 T6 AWD.

Vem tar sig segrande ur striden denna gång? Åker de två tidigare testmästarna på stryk?





# Peugeot 408

**"SOM OM NÅGON** har tryckt ned en av Usain Bolts tävlings skor i en Foppatoffla", var det någon som sade om karossdesignen på nya Peugeot 408. Och visst, vi förstår vad som menas, även om det låter lite väl drastiskt. 408:an är en hyfsat slank bil som sedan råkar ha höjts en aning, och vill du se "Foppatofflan" syns den bäst bakifrån. Vad döljer sig under denna spännande, men lite udda, kostym?

**TEKNIKEN** Vi testar toppversionen Plug-in Hybrid som har en rak turbofyra på 1,6 liter och 180 hästar. Därtill finns en elmotor på 110 hk/320 Nm, och systemeffekten är 225 hk/400 Nm. Detta är ingen långsam bil, men hoppet upp till den seriöst snabba Volvon är stort.

408 Plug-in Hybrid har tre kör lägen: El, Hybrid och Sport. Föredömligt enkelt. I det förstnämnda kan man ge full gas utan att bensinmotorn hoppar igång, enkelt följa med i trafikrytmen och hålla motorvägs-tempo – inklusive omkörningar. Hybridläget innebär att elmotorn används i första hand, men bensinaren startar vid behov – och den kan också användas för att ladda upp batteriet under körning. Kilometrarna adderas i raskt tempo, men man får betala för detta vid bensinpumpen ...

Batteriet laddas med maximalt 7,4 kW växelström, rymmer 12,4 kWh (brutto), och ska ge bilen

en elräckvidd på 62 kilometer enligt Peugeot. En lite kul detalj var att när vi hade laddat batteriet fullt och skulle inleda vår elräckviddsmätning visades siffran 24 km i instrumenteringen! Klart kortare än 62, således. Den siffran baserades dock troligen på någon tidigare förars tunga höger fot, och vi kom klart längre än så. Exakt hur långt kan du läsa längre fram i testet.

**ATT KÖRA** Trots testbilens 20-tumshjul (19 är standard) rullar 408 hyfsat bekvämt över asfalten, det är först med kombinationen ojämnt underlag och hård kurvtagning som det ibland kan kännas lite gungigt och oprecist från hjulställen.

Drivlinan har gott om kraft och i sportläget är responsen lite vassare än annars, och det finns ett fejkat motorljud för den som vill lyssna på det. Den åttastegade automatlådan arbetar snyggt och kan även växlas manuellt med paddlar bakom ratten, även om bilen helst bestämmer växel själv.

Styrningen är relativt snabbtänkt, och drar säkert nytta av att ratten har förhållandevis liten omkrets. Att sitta med "ratten i knät" kräver dock viss tillvänjning, och justerbarheten hade kunnat vara bättre, både i längs-, men framför allt i höjdlid.

Förarstolen känns rejäl i formatet och har bra skälning även för bredare individer. Vi anser att den är

Nya 408 gör sig väldigt bra i den djupt blågröna karossfärgen Blå Obsession.

Dubbla USB-C-kontakter i baksätet. Mycket bra.

3D-funktionen i instrumenteringen syns bäst från sidan, den kan alltså förvirra dina passagerare ordentligt. Funktionen kan stängas av.



lite mjukare stoppad än i konkurrenterna här, därmed inte sagt att den är pösig. Kroppen hålls på plats och dessutom känns både läder och sömmar påkostade.

**ATT ÅKA** Den lågt monterade ratten med "instrumenteringen ovanpå" gör sig påmind redan vid insteget, man måste kasta in högerlåret under kringlan direkt i dörröppningen om man ska undvika senare gymnastiska övningar för att hamna rätt. Väl på plats sitter man dock bekvämt. Detsamma gäller baksätet, som har bra lårstöd och lagom rygglutning. Ett helt okej mellanklassbaksäte.

Vardagskörningen går som en dans med lättvevad styrning och ett vettigt B-läge för drivlinan. Kör man i läge D frirullar bilen istället. Bromspedalen är lätt och lite bättre tyngd hade varit önskvärt för att få till de där riktigt snygga stoppen. Detta går dock att träna in.

**FÖRNUFT** En bitvis överdesignad halvkombi är kanske inte den mest förnuftiga familjebilen, och om sanningen ska fram finns det bättre laddhybrider på marknaden. Två av dem i detta test.

**BILENS SJÄL** Bagagevolymsmässigt har denna halvkombi självklart svårt att hävda sig mot regelrätta stationsvagnar, men det faktum att 408 säljer bättre i Sverige än sitt kombisyskon 508 berättar att vi kombitokiga svenskar har hittat andra kvaliteter hos bilen. Vi anser att 408 är ganska medelmåttig totalt sett, vilket betygen återspeglar med all önskvärd tydlighet – samtliga ligger mellan 2,5 och 3,5. Men kanske finns de egentliga köpskälerna på de områden som är svårare, eller rentav omöjliga, att mäta?

John Argelander



## FRAMSÄTE

SMAL	.	.	.	.	.	●	.	.	.	.	BRED
HÄRD	.	.	.	.	.	●	.	.	.	.	MJUK

Justerbart svankstöd	Ja	Den lågt placerade ratten ger en lite udda körställning, och kortare personer måste höja stolen för att kunna se hela instrumenteringen.
Utdragbart lårstöd	Ja	
Tippbar sittedyna	Ja	
Generös rattjustering	Nej	



## FÖRARMILJÖ

**1** Instrumentering med mycket information på liten yta. Veldig simpelt färd dator.

**2** De fem snabbvals-knapparna under infotainmentskärmen kan konfigureras lite som man vill, vilket är bra. Det tråkiga är att här vill man helst vila handen när man fipplar med den övre skärmen, vilket resulterar i en massa irrklick.

**3** Plattan för trådlös laddning av mobilen ligger väl dold längst fram på mittkonsolen.

**4** Ratten är liten och har en lite underlig form, och "wobblar" betänkligt vid återgång från fullt styrutslag. Greppvänlig är den dock!





# Skoda Superb

**SKODA SUPERB I SIN** fjärde utgåva presenterades i november, började säljas i februari och börjar nu sommaren 2024 synas på vägarna. Först som kombi, men halvkombin följer lite senare.

Superb har alltid stått för utrymmen, men nu är den större och rymligare än någonsin. Kombi är 5 mm högre och 40 mm längre vilket bidragit till 30 liter större bagageutrymme. Dock är den också 15 mm smalare vilket tillsammans med en luftmotståndskoefficient på 0,25 (bäst hittills för en Skoda kombi) har gjort nykomlingen 15 % mer aerodynamisk.

**TEKNIKEN** Även i den andra generationens laddhybridrivlina handlar det om en liten turbofyra (numera på 1,5 liter) kopplat till en dubbelkopplingslåda med en elmotor där emellan, drivande framhjulen. Elmotorn höjer effekten från 150 till 204, vilket räcker till men är minst i detta test.

Mer intressant har hänt på laddhybridsidan. Batteriet har växt från 12,7 till 25,7 kWh! Nu talas det om elräckvidder upp till hela 13 mil – och det skulle visa sig i testet inte vara tomt skryt. AC-laddningen är på goda 11 kW. Men denna Skoda iV har nu dessutom fått DC-snabbladdning upp till 50 kW, precis som Mercedes. Att man menar allvar med DC-laddningen bevisas av att Superb faktiskt får elbilsfinessen Plug & Charge mot slutet av året (planerat vecka 48).

Är bilen laddad startar den som elbil och visar hur långt du kan köra innan det blir hybriddrift. Men det finns möjlighet att lägga sig i exempelvis "spara på strömmen till slutet av resan" istället.

**ATT KÖRA** Superb iV är smidigheten själv. Det är lätt att köra på bara el när man vill det och energiåtervinningen kan ställas i två lägen och ett automatiskt som tar hänsyn till trafik och geografi. Växelväljaren ger utrymme i mittkonsolen då den hoppat upp till rattstängens. Den fungerar smidigt. Tvärtom mot vad man kan tro verkar Skodas växellåda av dubbelkopplingstyp mer diskret, ryckfritt och oftast omärkbart (som V60) kontra automatlådan i Peugeot som kan bjuda på en del ryck och överraskas av ett gasuppsläpp tätt följt av gaspådrag.

Bromskänslan är också naturlig men det finns en punkt som överraskar negativt och gör att Volvo känns ännu smidigare att köra: styrningen. Den du ger, men i låga farter är den med marginal tyngst här, ja riktigt trög, och vi frågar oss varför.

När du ökar tempot börjar styrningen vakna till och ge okej vägkänsla samtidigt som du upptäcker att växellådan faktiskt har ett manuellt läge. Men även om det understyrda chassit är tryggt så går det inte att missa den nu mjuka bromspedalen och att Superb är minst rolig här att köra fort med.

Skoda är ett märke känt för sina praktiska finesser. Vi hittar exempelvis issskrapan i tanklocket, paraplyet i förardörren – och så denna "hängmatta" att förvara prylar i.

Rejåla vred gillar vi men här med dessa tryckbara diton har Skoda tänkt ett steg längre. Du kan välja själv om mittvredet ska styra radiovolym, körprogram, fläkthastighet med mera – eller bara en del av detta. De yttre vreden styr temperatur, stolsvärme och stolsfläkt för respektive sida.



**ATT ÅKA** Men njut istället av testets bästa komfort! Redan standardfjädringen utan DCC erbjuder en lite bättre rullkomfort än de andra oavsett underlag och har också hittat en vettig avstämning för såväl skarvar som riktiga gupp.

Ljudmatchen är jämn men även om en del väg ljud finns uppfattar våra öron bilen som tystast här. Lägg till detta bra stol och körställning fram samt ett bekvämt och jätterymligt baksäte och vi har vinnaren.

Pricken över i hade varit att inte bromsarna nöp så hårt mot stillastående när man lämnar över körningen till automatiken (Travel Assist) i köer.

**FÖRNUFT** Nya Superb har en av de mer användarvänliga förarmiljöerna vi stött på i år. En stor pekskärm är förstas inblandad men menyer och direktvalsknappar är ganska vettiga. Röststyrningen är dock långt från Googlenivå. Chatroboten ChatGPT är på G.

Oavsett om du köper själv eller nappar på Skodas erbjudanden på såväl billån som privatleasing så är ekonomin ett mycket starkt kort i denna match. Trots att bilen är störst och har den vassaste laddhybridtekniken. I dagarna tilldelades Superb fem stjärnor av säkerhetstesterna Euro NCAP.

**BILENS SJÄL** Skoda vill vara "förnuft" – och lyckas bra med det också. Har man aldrig kört märket tidigare så lär man upptäcka en rad nya, kluriga finesser under de första timmarna med bilen.

Viktigast för många är nog att den erbjuder Volvo V90-utrymmen till mindre än Volvo V60-pengar. Det gör den bättre än någonsin och tar samtidigt täten laddhybridmässigt. Starkt jobbat.

Mikael Johnsson



## FRAMSÄTE

SMAL	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	BRED
HÄRD	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	MJUK

Justerbart svankstöd	Ja	Redan i grundutförandet
Utdragbart lärostöd	Ja	"Selection" ingår denna
Tippbar sittedyna	Ja	bekväma massagesetel:
Generös rattjustering	Ja	fullgoda inställningsmöjligheter, bred och bekväm.



## FÖRARMILJÖ

**1** Förardisplayen har mycket information att bjuda på men är ändå tydlig. Man kan också välja ett mer minimalistiskt utseende eller en kartvy. Head up-display finns också att köpa till.

**2** Förarmiljön visar prov på god ergonomi över lag. Till exempel är rattens kromade, tryckbara rullar smidiga att använda. Likaså den spakmanövrerade farthållaren på vänster sida.

**3** Den 13 tum stora skärmen har många direktvalsknappar framme konstant både i ovan- och nedkant – bra. Men avståndet till ikoner längst till höger på skärmen är inte bekvämast möjliga i längden för föraren.

**4** I armstödet göms flyttbara hyllor och glasögonfack. Skoda!





# Volvo V60

**VOLVO V60 HAR** varit med länge och har lyckats fånga redaktionens hjärtan tidigare. Nu ställs den inför en av sina svåraste uppgifter hittills. Hur står sig den gamla testlagsfavoriten mot två yngre förmågor?

**TEKNIKEN** Det nya tillskottet sedan vi senast körde V60 är infotainmentsystemet med Google-gener. Det är detsamma som vi sett i Volvo EX40. Det går inte att klaga på även om skärmstorleken känns lite futtig nuförtiden. Det borde också finnas bättre möjligheter till att ställa in genvägar. Googles röstassistent är som vanligt mycket bra. Den klarar förvånansvärt mycket. Är du på väg till affären och blir osäker på öppettiderna – säg bara "Hej Google" och ställ frågan.

V60 har förstås samma lite annorlunda lösning för hybridisering av bilen. Elmotorn är direktverkande på bakaxeln, och driver därmed bara där. Bensinmotorn tar hand om framhjulen. I kardantunneln och upp i mittkonsolen sitter högsämsningsbatteriet och tar alltså ingen plats i bagageutrymmet.

**ATT KÖRA** V60 startar i körläget Hybrid. Då kör bilen till stor del på el ifall det finns ström i batteriet. Vid lite kraftigare gaspådrag kliver bensinmotorn in sömlöst. Drivlinan arbetar alltid närapå kusligt smidigt och ryckfritt.

Väljer man Pure får man ren elkörning så länge

man inte trampar igenom stoppet i pedalen. Det fungerar perfekt och elmotorns kraft räcker gott. Ifall man väl skulle behöva skjuta iväg riktigt fort finns alla 350 hästkrafterna alltid nära till hands.

Styrningen är linjär, naturlig och lagom. Perfekt i staden. Bromskänslan är fin och med ett extra ryck i växelväljaren får man i B-läget. Då får man full enpedalskörning värdigt en batterielbil. Detta oberoende av batterinivån och körläge.

Den stora missen är att Volvo sedan en tid tillbaka flyttat valet av körläge in i skärmen. Det behövs tre petningar för att välja något av de tillgängliga alternativen. Synd, vill man köra i Pure (och det vill man) måste man in och klicka i skärmen varje gång man ska iväg. Dumt!

Laddhybrid-V60 är inte bara duktig i vardagslunken. Kombin tar sig kvickt och stabilt genom kurvor ifall andan faller på. 350 hästkrafter och 659 Newtonmeter gör att V60 verkligen rör på sig och bensinmotorn med sitt riviga ljud gör sitt för atmosfären. Samspelet i drivlinan funkar även nu riktigt bra, men växellådan hade gärna fått vara aggressivare. Där emot gör elmotorn att det alltid finns mycket effekt att tillgå oavsett vilken växel som är vald.

V60 är kompetent och kul. Men att den är tyngst i trion med en marginal på 212 kg känns, och att bensinmotorn inte kan hjälpa till att driva bakhju-

Klimatpaketet kostar 3 900 kronor och ger dig uppvärmda baksäten, torkarblad och ratt.

Vare sig du ska till Malmö eller något lite mer obskyrt, som exempelvis en blästringfirma, så räcker det med att prata med Googles röstassistent. Att den inte enbart hittar till Blästrix utan även lyckas tolka uttalet rätt känns som magi jämfört med andra röststyrda hjälpredor. Tittar på er, Peugeot ...





len gör att V60 inte kan bli lika busig som exempelvis en BMW 330e laddhybrid. Mot två framhjulsdrivna bilar innebär dock Volvons fyrhjulsdrift en stor fördel. Speciellt sedan elmotorn blivit mycket starkare jämfört med när laddhybrid-V60 lanserades.

**ATT ÅKA** När fokus flyttas från körglädje och till transport känns fjädringen för sportig. V60 är stram och snackig. Den rundar dock av ojämnheter och över de större svackorna fjädrar Volvo bra. Allt detta utan några ljud från hjulställ eller liknande. Chassit känns som det mest gedigna i trion men är inte det bekvämaste.

Bullernivån är klart godkänd och de mest störande frekvenserna har slipats bort. Så länge man sitter i framsätet är V60 en bekväm bil. Baksätet är inte mer än okej för klassen.

**FÖRNUFT** Bagageutrymmet är inte det största men rimligt för en mellanklasskombi. Att Superb utan laddkontakt är rymlig som en långtradare kan inte Volvoingenjörerna göra något åt. V60 är smidig att packa och har plats så det räcker för de flesta familjer.

Med ett grundpris som är sisådär 125 000 kronor högre än de två andra så blir V60 klart dyrast att äga. Värdeappgodarna har ingen nåd för dyra bilar. Ekonomin kan ni fördjupa er i längre fram.

**BILENS SJÄL** Visst, den är klart dyrast att äga i dagens trio men man får också en hel del för pengarna. V60 är ensam om att ha fyrhjulsdraft, den kommer med klart mest effekt, har roligast köregenskaper, visar upp världens mest välkalibrerade laddhybrid drivlina och erbjuder ordentlig premiumkänsla.

Elias Medelberg



## FRAMSÄTE

SMAL	•	•	•	•	•	•	•	•	•	BRED
HÄRD	•	•	•	•	•	•	•	•	•	MJUK

Justerbart svankstöd	Ja	I Volvo sitter framsätesspassagerarna riktigt bra, om än i säten som hade kunnat få vara lite mjukare och något mindre skålade.
Utdragbart lårstöd	Ja	
Tippbar sittdyna	Ja	
Generös rattjustering	Ja	



## FÖRARMILJÖ

**1** Instrumentklustret går knappt att ställa in överhuvudtaget. Karta eller bara navigationspilar? Trippmätare eller inte? Det är ungefär allt man har att välja på.

**2** Detta är första gången vi kör V60 med Googlesystem. Det funkar kanon men menyerna är inte lika smart upplagda som i Polestar 2. Synd.

**3** UIIklädseln tycker vi om. Synd då att Volvo valt att ta bort detta tillval från och med modellår 2025 av V60. Nu finns enbart läder, nappaläder och ventilerat nappaläder att välja på.

**4** Facket i mittkonsolen är nästan obefintligt då platsen är fylld till brädden av hybridbatteriet. Positivt i många andra fall. Mer om det senare.



# Förbrukning och räckvidd

## OLIKA FÖRDELAR – EN MÄSTARE

För laddhybrider finns det närapå oändliga parametrar att ta i beaktning. Elräckvidd, förbrukning på el och bensintörst. Även hur långt man kan ta sig utan att varken tanka eller ladda kan skilja mycket då bränsletankarna ibland görs mindre för att ge plats åt drivbatteriet och annan teknik. Peugeot tappar exempelvis 12 liter när den blir "laddis", Skoda förlorar hela 21 liter och Volvo noll på grund av den smarta placeringen av högspänningsbatteriet. Det har Volvo tryckt in i kardantunneln.

Skillnaden i tankstorlek syns när man kikar på bensinräckvidderna. Skodan är snål med dropparna och tar sig trots mycket mindre tank längre än Volvon, som dock är lite väl törstig. Volvos tank rymmer 60 liter bensin, Skodas 45. Peugeot har bara plats för 40 liter flytande bränsle och näst högst förbrukning. Sträckan som går att ta sig på bensin blir kortast i trion.

Jaja, tänker kanske ni. Elräckvidden är det som är viktigast. Går det att köra på el till och från jobbet? Eller kanske rent av hela vägen till sommarstugan? I fallet Skoda kan svaret möjligen vara ja på båda punkterna. Superb sopade banan med allt och alla. Närapå 13 mil kom vi innan den turboladdade 1,5 liters bensinaren fick börja jobba. Peugeot klarade av fina 63,8 kilometer, sedan skuttade 1,6-litersmotorn igång. Volvo gjorde ett mer imponerande resultat. Bensinmotorn startade efter 8,8 mil. Förbränningsmotorn i V60 som har en cylindervolym på 2,0 liter är störst, starkast och törstigast. Skodan är klart snålast med dropparna.

Elias Medelberg

## SÅ GJORDE VI TESTET

Testförbrukningen mäts längs en rutt på 20 mil som påbörjas med motorvägskörning. Det följs av partier som rör sig i farterna 30–80 km/h med en övervägande andel landsvägskörning men även en del stadstrafik. Körsträckan och använda liter bränsle ger förbrukningen.

Bilarnas normala körprogram och däcktryck används. Klimatanläggningen ställer vi in på 21 grader Celsius. Bilarnas batterier har körts slut så att mätningen enbart görs på bensin, bortsett kortare sträckor där energiåtervinning, eventuell buffert i batteriet eller liknande kan användas för elstöttning.

Laddhybridernas räckvidd mäter vi på en sträckan som slingrar sig ett par mil genom centrala Stockholm och sedan följer E4/E20 med hastigheter som börjar kring 50-80 km/h och avslutas med 100 km/h och lite mer. I och med att vi kör till dess att bensinmotorerna startar får de bilar som kommer långt på el en lite större andel körning i högre hastighet. Det tror vi är rättvist då de tar sig så pass långt att man (om man inte redan är en bit ut i landet) hinner ta sig långt bort från storstadens myller innan elen är slut och de bilarna kommer således att köras på större vägar längre och oftare.

Långkörarna får i stället en fördel när vi, utifrån vårt "normhus-håll", räknar ut hur stor andel av körningen som görs på el. Den siffran används för att ta fram testförbrukningen som då blir en genomsnittlig bensinförbrukning sett över bilens liv. Lång elräckvidd ger fler mil på el och lägre total bensinförbrukning.

## FÖRBRUKNING BENSIN (TÖMT DRIVBATTERI)

MÄRKE	FÖRBRUKNING I TEST l/100 km	RÄCKVIDD BENSIN, km
Peugeot	7,4	539
Skoda	5,9	764
Volvo	8,3	725

## FÖRBRUKNING EL

MÄRKE	FÖRBRUKNING I TEST kWh/100 km	RÄCKVIDD EL, km
Peugeot	16,1	63,8
Skoda	14,8	128,7
Volvo	16,7*	88,0

Temperatur: 28° C, väglag: torrt



\* Volvo visar ingen elförbrukning i instrumenten. Siffran är därmed uppskattad utifrån batteriets energikapacitet och körd sträcka.



# Är det värt att snabb-ladda en laddhybrid?



**Så sakteliga börjar allt fler laddhybrider klara av DC-laddning för att likt en elbil kunna ladda batteriet kvickt. Bra för miljön men hur är det för plånboken? Vi gjorde ett test i verkligheten med Skoda Superb, samt lite uträkningar.**

VI HAR TESTAT att i praktiken köra från kust till kust på två sätt. Från Stockholm till västkusten avverkade vi dessa 49 mil genom att nyttja bilens fulladdade batteri två gånger. Under resan hem till Stockholm kördes bilen däremot helt "tom" hela vägen och alltså bara som den bensinhybrid den blir då.

Vi höll GPS-riktig skyltad hastighet förutom att denna storhelg bjöd på några mils köande – dock i bägge riktningar så mätningarna blev rättvisa.

En långsam start bidrog till att elen räckte ner till Nyköping (104 km). Resan fortsatte sedan tioalet mil till McDonald's i Linköping och den 50 kW-laddare som Recharge har där. Efter några misslyckade försök med EasyPark-appen blippade den allt hungriigare föraren Plugsurfingbrickan trots att detta gav ett elpris på 6,59 kr/kWh. Att laddningen tog 45 minuter förlängde inte detta matstopp. Men på kvittot ser man att vi betalade 21,96 kWh trots Skodas nettosiffra för batteriet på 19,7 kWh. Dessa laddförluster fick ingå i detta exempel ur verkligheten varpå vi räknade på den betalda, högre siffran. Elnotan här blev 144,60 kr.

Sedan är det motorväg 120 km/h varpå elräckvidden denna gång blev 79 km. Ska man se till de kWh vi just betalat för är det som att ha en elförbrukning på 27,8 kWh/100 km.

Första laddningen gjordes hemmavid med billigare växelström. Vi räknade på den taxa vi har som norm i testerna, 2,20 kr/kWh, och för enkelhetens skull att vi hade samma laddförluster på 11,5 %. Elnotan för att starta med ett fullt batteri blev då 48,31 kr.

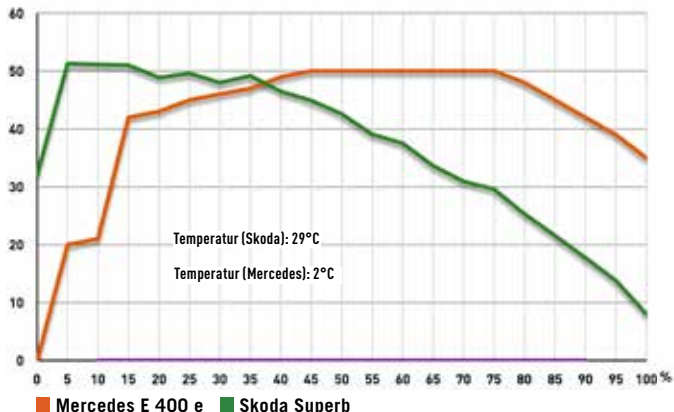
De övriga två etapperna om totalt 307 kilometer kördes på 16,24 liter bensin (och bromsättervunnen el!). Tomförbrukning 5,3 l/100 km. Med ett bensinpris på 18,32 kr/l blev det för ditsresan 297,52 kr.

## SNITTLADDEFFEKT, kW

	Mercedes E 400 e	Skoda Superb
10–50 %	49	52
50–90 %	45	29
10–80 %	48	41
10–90 %	47	37

Skoda toppar 51,5 kW och håller 41 kW i snitt vid 10–80 % (22 minuter) – som utlovat. Men nog vill man ladda en laddhybrid full och det tog 43 minuter. Det beror på den elbilslika kurvan som dalar fort. Till skillnad från Mercedes som höll ut förödligt (i kylan).

## LADDEFFEKT



## EL-, BENSINFÖRBRUKNING

Start	Mål
104 km, el	99 km, bensinh.
79 km, el	208 km, bensinhybrid
Dit 490 km (2 laddningar) 3,31 + 24,0 kWh/100 km	
<b>Bensinhybrid</b>	
Hem 490 km (0 laddningar) 5,31/100 km	

Lägg till laddningskostnaderna 48,31 + 144,60 kr och denna blandresa summeras till cirka 490 kr.

Hemresan är mycket enklare att förklara. Den oladdade bilen drog 25,90 liter, alltså återigen 5,3 l/100 km, vilket gav en bränslekostnad på cirka 474 kr. Det blev billigare att strunta helt i elen, men faktiskt bara med 16 kronor. Trots den lite onödigt dyra elen vid laddstoppet.

Med räknedosan till hjälp får vi fram följande:

Hade vi hittat en stolpe med vårt "testsnittpris, DC" på 5,50 kr/kWh hade laddresan redan gått ner till 467 kr och vunnit med sju kr.

Två snabbaddningar (5,50 kr/kWh) är bara att glömma: Summa 539 kr och bensinresevinst med 65 kr. Nej, för att just denna laddresa inte ska bli dyrare behöver man komma ner i ett snittelpris på 4,01 kr/kWh. Det görs lämpligen med en hemmaladdning för, säg, 2,20 kr/kWh varpå man måste hitta ström under lunchstoppet på upp till 5,85 kr/kWh innan man börjar förlora ekonomiskt på att åka miljövänligare el två gånger. Mot att inte ladda alls. Men självklart bör man starta med ett hemmaladdat (2,20 kr/kWh) batteri, det är ALLTID att föredra.

Fast som ni nog anat blir det sedan svårt att räkna hem en "lunchsnabbaddning" rent ekonomiskt. För det handlar om den bränslekostnad per mil man kan få till längs vägen. Skodans genomsnittliga bensinförbrukning denna tur ger en bränslekostnad på cirka 9,7 kr/mil. Med laddförluster och den elförbrukning som bilen har i 120 km/h hamnar man på hela 18,3 kr/mil. Man skulle behöva komma över el för låga 3,48 kr/kWh innan det börjar löna sig.

För bensin har vi denna gång endast en medelförbrukning för alla 49 mil att tillgå (snittfart 78 km/h), så vi jämför med var och en av elkörningarna som hade helt olika hastighetsprofiler. Och bensin vinner även om man jämför med den snålare elförbrukning som blev i partiet med den hälften så snabba snittfarten (59 km/h). På ett sådant vägavsnitt ger snabbaddningen en bränslekostnad på 13,9 kr/mil. Här skulle man behöva hitta el för 4,59 kr/kWh för att det ska gå på ett ut. Det är fortfarande inte lätt men nog inte helt omöjligt. Men minns då att kalkylen underskattar bensinbilen en smula då den också lär dra under 5,3 l/100 km i denna lägre fart.

Vad händer om bensinpriset ökar med 1 kr/l? Då ökar brytpunkterna till elpriser för 3,67 kr/kWh (motorväg) respektive 4,84 kr/kWh (59 km/h). Fortfarande svårt, men elalternativet börjar närma sig så sakteliga.

Slutsatsen efter denna resa är att det just nu inte lönar sig rent ekonomiskt att snabbadda längs vägen. Men att det med ett stigande bensinpris i framtiden kan gå ganska fort till att det gör det (beroende på elprisets utveckling). Inte så dumt då att redan ha en bil som är förberedd. ●

Mikael Johnsson



TESTFAKTA	PEUGEOT	SKODA	VOLVO
	408 Plug-in Hybrid	Superb Combi 1,5 TSI iV	V60 T6 AWD Laddhybrid

**MOTOR**

Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	R4, bensen, turbo/1 598	R4, bensen, turbo/1 498	R4, bensen, turbo/1 969
Effekt, hk vid r/min	180 vid 6 000	150 vid 5 500–6 000	253 vid 5 500
Vridmoment, Nm vid r/min	250 vid 1 750	250 vid 1 500–4 000	350 vid 1 700–5 000
Effekt elmotor, hk	110	116	Fram 46, bak 145
Vridmoment, elmotor, Nm	320	330	Fram 180, bak 309
Systemeffekt, hk/Nm	225/400	204/350	350/659
Batteri, kWh, brutto/netto	12,4/i.u.	25,7/19,7	18,8/14,7
Maximal laddeffekt, AC, kW	7,4	11	<b>1</b> 6,4
Maximal laddeffekt, DC, kW	–	50	–

**DRIVLINA & CHASSI**

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Automat	Dubbelkoppling	Automat
Antal växlar, man/aut	–/8	–/6	–/8
Drivning	Framhjulsdrift	Framhjulsdrift	Fyrhjulsdrift

**MÅTT**

Broschyrvikt/maxlast, kg	2 220/453	1 853–1 987/363–497	2 064/466
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	1 850/370	1 926/424	2 138/392
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	1 280/1 400/1 400	1 150/1 800/1 800	970/1 720/2 000
Längd/axelavstånd, mm	4 687/2 787	4 902/2 837	4 778/2 872
Bredd/höjd, mm	1 848/1 478	1 849/1 483	1 850/1 427
Markfrigång, mm	198	140	138
Tankstorlek	40	45	60
Bagagevolym, l VDA	471–1 545	510–1 770	481–1 393
Innerbredd, f/b, mm	1 430/1 440	1 490/1 470	1 480/1 460
Innerhöjd, f/b, mm	970/920	1 030/1 010	970/930
Däckdimension, standard	205/55 R19 i.u.V	235/45 R18 94W	235/45 R18 98W
Däckdimension, testbil	245/40 R20 99V	235/40 R19 96W	235/40 R19 96W
Däckfabrikat, testbil	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	Michelin Primacy 4

**1** Volvo har uppdaterat AC-laddeffekten från 3,6 kW och är nu nästan med i konkurrensen. Med tvåfasladdning och 16 A-säkring har laddtiden gått ner från 5 till 3 timmar.



**PEUGEOT** Efter lite bök får man ner laddsladden under golvet. Genomlastningsluckan är väl liten. 408 är till skillnad från de två andra en halvkombi. Volymen under insynsskyddet med baksätet uppfällt är likvärdigt Volvo. Maxvolymen är lägre, bland annat för att det inte går att lasta lika mycket upp vid taket på grund av det sluttande taket. Två krokar, fyra öglor och två topptetherfästen erbjuds. Väljer du en 408 utan elmotorstöttning får man ett 65 VDA-liter större bagageutrymme.



<b>TESTFAKTA</b>	<b>PEUGEOT</b>	<b>SKODA</b>	<b>VOLVO</b>
	408 Plug-in Hybrid	Superb Combi 1,5 TSI iV	V60 T6 AWD Laddhybrid
<b>PRESTANDA</b>			
0-100 km/h, sek (fabrikuppgift)	[7,8]	[8,1]	[5,4]
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	235	220	180
<b>FÖRBRUKNING</b>			
WLTP-norm/test ±%, l/100 km	1,2/2,0 +67 %	<b>1</b> 0,4/1,2 +200 %	0,8/1,9 +138 %
CO <sub>2</sub> WLTP/test, g/km	28/47	9/27	19/45
Förbrukning vid tömt batteri, test, l/100 km	<b>7,4</b>	<b>5,9</b>	<b>8,3</b>
WLTP-räckvidd på el/test, km	62/63,8	127/128,7	86/88,0
Elförbrukning, WLTP/test, kWh/100 km	14,6/16,1 +10 %	16,5/14,8 -10 %	17,8/16,7 -6,2 %
<b>BULLER I KUPÉN</b>			
50/80/100/120 km/h, dB(A)	62/66/69/71	<b>2</b> 61/65/68/70	61/65/68/71
<b>1</b>	Rött? Nej, inte åt Skoda som både är snål på bensin och går längst på el – bra! Men "200 %" tyder på att WLTP-normen belönar elräckvidd väl mycket. En ny norm är på gång!		
<b>2</b>	En tyst kupé är alltid trevligt. Det är jämnt men trots en aning väg ljud är Skoda angenämast för öronen totalt sett. Peugeot upplevs lite bullrigare än vad siffrorna visar.		



PEUGEOT



SKODA

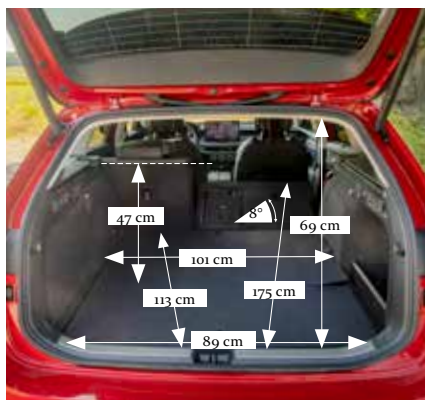


VOLVO

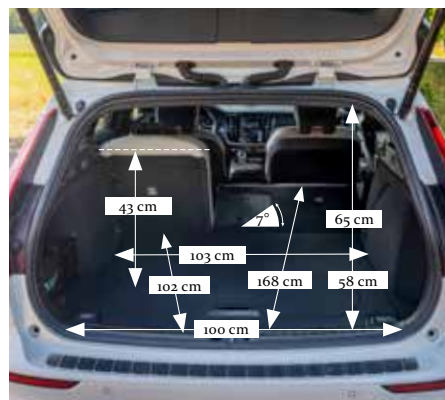
**BAKSÄTE** Skoda är klart rymligast men en lägre dyna gör att Peugeot kan utmana i baksätteskomfort så länge inte passageraren är för lång. Möjligheten att sträcka ut är bäst i Skoda. Volvo har en kort och låg dyna. Lärstödet och knävinkeln blir inget vidare. På de punkterna är de andra klart bättre. Baksätet i V60 är hyfsat bekvämt, men steget upp till de två andra är långt.



**SKODA** Klart mest plats både ovanför och under golvet. Skoda har fyra krokar, fyra öglor och tre top-tether-fästen. Elektrisk hatthylla känns lyxigt. Superb är lätt-packad. Dock har laddhybriden hela 150 VDA-liter lägre maxvolym jämfört med en Superb utan kontakt. Med baksätet uppfällt är skillnaden 180 liter. Måttet för öppningens bredd blir snål på grund av lång kurvning nere i hörnen. Mått ovanför kröken är den likvärdig de andra.



**VOLVO** Under golvet får man kämpa för att få in en sladd. Volymen är knappt godkänd i klassen och genomlastningsluckan är lite liten. Krokarna är hela sex till antalet varav två sitter på den fenomenala uppfällbara lasthällaren. Öglorna och top-tetherfästena är lika många som i Skoda. Fyra respektive tre stycken. På grund av den smarta placeringen av drivbatteriet är det bara 38 VDA-liter trängre här än i V60 utan laddkontakt.





# EKONOMI

TESTEKONOMI/ UTRUSTNING	PEUGEOT 408 Plug-in Hybrid	SKODA Superb Combi 1,5 TSI iV	VOLVO V60 T6 AWD Laddhybrid
Grundpris	509 900:–	507 900:–	635 000:–
Värmepump	Standard	Nej	Nej
Batterikonditionering inför snabbladdning	–	Nej	–
Dragkrok	9 900:–	<b>1</b> Standard	4 900:–
Fordonsskatt år 1–3 (år 4)	360:– (360:–)	360:– (360:–)	360:– (360:–)
Försäkring	6 720:–	6 828:–	8 568:–
Servicekostnad t.o.m. 4 500 mil	18 525:–	<b>14 220:–</b>	11 473:–
Bränslekostnad/år	9 354:–	7 203:–	9 444:–
Nybilsgaranti/vagnskada	3 år (10 000 mil)/ år	3 år/3 år	2 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	76 733:– <b>(15,1 %)</b>	74 467:– (14,7 %)	90 867:– (14,3 %)
Förmånsvärde, kr/mån	6 295:–	6 551:–	<b>2</b> 6 559:–
<b>MILKOSTNAD, SEK<sup>1)</sup></b>	<b>81,12</b>	<b>75,13</b>	<b>90,88</b>
<b>MÅNADSKOSTNAD, SEK<sup>1)</sup></b>	<b>10 140:–</b>	<b>9 391:–</b>	<b>11 360:–</b>
<b>1</b> Dragkrok ingår i standardutrustningen för Skoda Superb! <b>2</b> Här syns varför Volvo är en så vanlig förmånsbil – man är väldigt duktiga på att få ner förmånsvärdet. Priset gäller en "Core Edition" och då är man nere helt på Skodas nivå.			1) Kapitalkostnad beräknad på 20 % egen kontantinsats. Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.

PRIVATLEASING	PEUGEOT	SKODA	VOLVO
Månadskostnad, 3 år/3 000 mil	(PureTech AUT: 3 699 kr/mån)	7 625 kr/mån	9 990 kr/mån
Månadskostnad, 3 år/4 500 mil	<b>1</b> (PureTech AUT: 3 899 kr/mån)	7 929 kr/mån	10 265 kr/mån
Månadskostnad, 3 år/6 000 mil	(PureTech AUT: 4 099 kr/mån)	8 321 kr/mån	10 390 kr/mån
Ränta (rörlig/fast)	–	Rörlig	Fast
Kostnad övermil	–	11 kr/mil	10 kr/mil
Försäkring, ingår/kostnad	–	Individuell premie tillkommer.	<b>Ingår</b>
Service, ingår/kostnad	–	<b>Ingår</b>	<b>Ingår</b>
Skatt	–	360 kr/år	360 kr/år
Dragkrok	–	<b>Ingår</b>	200 kr/mån
Vinterdäck	–	499 kr/mån	<b>Ingår kr/mån</b>
<b>TOTALKOSTNAD</b>			
<b>3 år/3 000 mil</b>	–	<b>76,66 kr/mil, 9 583 kr/mån</b>	<b>92,55 kr/mil, 11 569 kr/mån</b>
<b>3 år/4 500 mil</b>	–	<b>81,41 kr/mil, 10 176 kr/mån</b>	<b>97,08 kr/mil, 12 135 kr/mån</b>
<b>3 år/6 000 mil</b>	–	<b>65,31 kr/mil 10 886 kr/mån</b>	<b>2</b> <b>75,21 kr/mil 12 535 kr/mån</b>
<b>1</b> Peugeot är ute ur privatleasingmatchen – då de bara erbjuder detta till bensinmodellen (som är 110 000 kr billigare än laddhybriden men även med hänsyn till det fått ett lågt privatleasingpris). <b>2</b> Kontra köp är Volvo i motsvarande grad dyrare än Skoda även vid privatleasing. Undantaget är om du kör 2 000 mil/år då Volvo närmar sig tack vare mindre pålägg för extra mil. Fast ränta är en trygghet.			Kapitalkostnad beräknad på månadskostnaden borträknat eventuella omkostnader som ingår som man hade haft även vid andra finansieringsalternativ.



BILLÅN	PEUGEOT	SKODA	VOLVO
Kontantinsats	20 %/30 %	20 %/30 %	20 %/30 %
Kontantinsats	101 980 kr/152 970 kr	101 580 kr/152 370 kr	– <b>2</b>
Restvärde <b>1</b>	254 950 kr/254 950 kr	284 424 kr/284 424 kr	–
Effektiv ränta (rörlig/fast)	8,07 %/8,10 % (rörlig)	<b>8,07 %/8,08 %</b> (rörlig)	–
Avbetalning, månadskostnad	6 352 kr/4 766 kr	5 614 kr/4 031 kr	–
Total räntekostnad, 30 % ränteavdrag	<b>12 941</b> kr/8 719 kr	10 056 kr/5 888 kr	–
TOTALKOSTNAD			
Milkostnad	<b>77,73/76,52</b> kr/mil	<b>70,51/69,30</b> kr/mil	–
Månadskostnad, sek	<b>9 716/9 565</b> kr/mån	<b>8 814/8 662</b> kr/mån	–
<p><b>1</b> Restvärdet har god marginal jämfört med det förväntade andrahandsvärdet från våra experter. Således ingen större risk för överbliven skuld som måste kompenseras när man sålt bilen. Den risken är istället lite hos Skoda som lagt sig väldigt nära förväntat andrahandsvärde. Fördelen med det är istället en lägre månadskostnad än för den jämndyra Peugeot, vilket förstås är positivt.</p> <p><b>2</b> Beträffande billån kan Volvo Car Sverige ej svara då "varje enskild Volvohandlare tar fram ett individuellt erbjudande till kunderna, tillsammans med Volvofinans och vår försäkringspartner Volvia".</p>			Kapitalkostnad beräknad på lånat belopp.

VÄRDEMINSKNING	PEUGEOT	SKODA	VOLVO
År 1, värdetapp, kr	192 200 kr (37,7 %)	133 500 kr (26,3 %)	189 200 kr (29,8 %)
År 2, värdetapp, kr	20 100 kr (3,9 %)	53 700 kr (10,6 %)	44 200 kr (7,0 %)
År 3, värdetapp, kr	17 900 kr (3,5 %)	36 200 kr (7,1 %)	39 200 kr (6,2 %)



Volvo V60 säljs numera endast i laddhybridutförande. Åldrande design och teknik kombinerat med högt pris och hård konkurrens gör att den halkat ned i nyförsäljningsstatistiken. Trots det indikeras procentuellt fint andrahandsvärde. Skodas flaggskeppsmodell Superb började levereras 2002 och det rullar drygt 20 000 exemplar på svenska vägar. Laddhybrid kan trots högre nypris ofta ge lägre total ägandekostnad tack vare låg skatt och billiga mil. Peugeot 408 marknadsförs med budskapet "oväntad från alla håll". Endast 150 bilar finns registrerade. Kanske är prislappen oväntat hög?



Karl Wahlin, analytiker vid bilvärderingsföretaget Bilpriser.

**bilpriser\_**

### Ekonomi i detalj

I alla mil- och månadskostnader ingår följande: skatt, försäkring, service, däck (testbilens dimension), bränsle\* (testförbrukning) och därtill även en kapitalkostnad. Den består av en utebliven avkastning om 2,2 procent och beräknas olika beroende på aktuell finansieringsform. Värdetappet kommer från förväntat andrahandsvärde framtaget av bilvärderingsföretaget Bilpriser. Om inget annat är utskrivet räknar vi på ett ägande över 3 år och med en körsträcka om 1 500 mil per år.

\*El (hemmaladdning, AC-laddning) 2,20 kr/kWh, el (snabbaddning, DC-laddning) 5,50 kr/kWh, bensin 95 18,20 kr/l, bensin 98 19,50 kr/l, E85 17,40 kr/l, diesel 20,30 kr/l. Försäkring (Folksam, man, 60 år, boende i bostadsrätt i Stockholm).





B E T Y G		PEUGEOT 408 Plug-In Hybrid 225	SKODA Superb Combi 1,5 TSI iV	VOLVO V60 T6 AWD Laddhybrid
EGENSKAPER	<b>AKTIV KÖRNING</b>	★★★★	★★★	★★★★★
	Med lite mindre vikt och en sportigare växellåda hade Volvo V60 varit en otroligt vass kombi. Men kompetent och kul är den. Peugeot presterar ojämnare men det är mer av en upplevelse än i Skoda som är väl intetsägande. Superb uppträder tryggt men är inte skoj.			
	<b>VARDA GSKÖRNING</b>	★★★	★★★★★	★★★★★
	En något bristfällig kalibrering av växellåda, gaspedal och bromsar gör att Peugeot faller efter de två andra. Skoda är riktigt bra på det mesta men har konstigt tung styrning. Volvon är närapå perfekt. Drivlinan är fantastisk men chassit är för hårt satt för stadskörning.			
	<b>KOMFORT</b>	★★★★	★★★★★	★★★★
	Volvo har lagt lite för mycket krut på den sportiga framtoningen och baksätet har alltid varit halvdant i V60. Peugeot har ett trevligt baksäte men i övrigt ingen egenskap som sticker ut. Skoda är bekväm på alla tänkbara sätt.			
	<b>KUPÉUTRYMME</b>	★★★★	★★★★★	★★★★
	Skoda är riktigt luftig fram som bak. Volvo och Peugeot är ganska jämna utrymmesmässigt men fram har 408 sämre plats för fötter och ben. Bak är det istället trångt för huvudet.			
	<b>BAGAGEUTRYMME</b>	★★★	★★★★	★★★
	Skoda är klart bäst att packa och sväljer mycket, men betyget blir relativt lågt då bland annat Superb utan laddkontakt drar upp klassens snitt rejält. Volvo har bättre flexibilitet än Peugeot men har tydligt lägre maxvolym.			
<b>MILJÖ &amp; ENERGI</b>	★★★	★★★★★	★★★★	
Skoda har mäktig elräckvidd, DC-snabbbladdning, lägst bensinförbrukning och högst AC-ladd-effekt. Volvo har fin elräckvidd men har väl hög bensintörst och, likt Peugeot, lite svag AC-ladd-effekt. Peugeots räckvidd är inte dum, men sett mot alla nya motståndare räcker det inte till.				
<b>SÄKERHET</b>	★★★	★★★★★	★★★★	
Peugeot har bara fått fyra stjärnor av Euro NCAP. Volvo landar "givetvis" på en femma. Nya Superb har just krocktestats (som en VW Passat då de båda har samma struktur) och fått fem stjärnor även den. Alla tre hade kunnat ha bättre förarergonomi.				
<b>TEKNIK</b>	★★★	★★★★	★★★★★	
Volvo tar hem infotainmentmatchen, mycket på grund av Googlesystemet. Sedan föredrar vi Skodas infotainment framför Peugeots. Volvo har Pilot Assist som standard, liknande självkörningsfunktionalitet är extrautrustning till Skoda och 408 har det inte alls.				
<b>SUMMA EGENSKAPER</b>		<b>24,5</b>	<b>33</b>	<b>31</b>
ÄGANDE	<b>KVALITET &amp; GARANTI</b>	★★★	★★★	★★★
	Peugeot har driftsäkerhet något över medel, Volvo något under snittet och Skoda är medelmåttiga. På garantier är Skoda med liten marginal bäst. Peugeotkunderna är tydligt missnöjda med eventuella garantiåtgärder. Volvo- och Skodaförarna är positivare men inte direkt överlyckliga.			
	<b>EKONOMI</b>	★★★★	★★★★★	★★
Skoda är billigast på alla rader i ekonomikalkylen förutom försäkring (Peugeot kostar 9 kr mindre per månad) och service. Volvos service är 916 kr/år billigare men dyrast inköpspris straffar sig, värdetappet i kronor är mycket högre för V60 än de två andra. Försäkringen kostar också en del.				
<b>SUMMA ÄGANDE</b>		<b>6</b>	<b>7,5</b>	<b>4,5</b>
<b>TOTALSUMMA</b>		<b>30,5</b>	<b>40,5</b>	<b>35,5</b>
<b>STJÄRNBETYG</b>		★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>PLACERING</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>





*”Superb har alltid stått för utrymmen, men nu är den större och rymligare än någonsin.”*



# TANKAR EFTER TESTET

MIKAEL JOHNSON

## Jag gillar att färddatorn visar ALLT

Peugeot 408 ser riktigt från ut, det måste man ge den. (Inte lika från OCH snygg som en 405 Mi16 dock, men det hör liksom inte hit.) Men så kliver man in och när man trycker på känns chassit mer konstigt än kul (om än någorlunda lätt). Jag brukar försvara körställningskonceptet men plötsligt har man slarvat här och satt ratten för högt i sitt lägsta läge. Skoda Superb är inte lika sprallig men annars en så in i bänken imponerande laddhybrid och kombi att man blir glad ändå. Jag gillar att färddatorn visar ALLT (se och lär Volvo) och med DC-laddning känns det ändå lite framtidssäkrat på något vis?



ELIAS MEDELBERG

## Drömmarna om elbil och bensinbil i ett

Skoda Superb är förbannat bra. De där tolv milen på el är fantastiska. Volvos över åtta mil är inte heller dumma. Äntligen börjar laddhybrider verkligen infria de där drömmarna om elbil och bensinbil i ett. Frågan är om Volvo eller Skoda lyckas bäst.

Volvos körupplevelse är närmast en ren elbil av de två. Skoda har sin mäktiga elräckvidd. Jag trivs bäst i V60, det har jag alltid gjort. Den är kanske inte det vettigaste valet men det härligaste. Det finns dock väldigt mycket kul som går att göra med pengarna man sparar på att köpa en Superb istället.





JOHN ARGELANDER

## Jag gillar verkligen 408, men jag vill ha en V60.

Peugeot ska ha en eloge för att man bygger bilar som sticker ut – och speciellt i denna mörkt blågröna lack är 408 en bil som folk lägger märke till. Kul!

Tyvärr (för Peugeot) är både Volvo V60 och Skoda Superb bättre bilar, speciellt när det gäller elräckvidd. En egenskap som inte är helt oviktig på en laddhybrid.

Skodas utrymmen och ofantliga räckvidd på el är svåra att bortse från, men mitt val blir ändå V60. Sportbil och familjebil i ett!



## SKODA SUPERB — VÄRLDENS BÄSTA FAMILJEBIL?

Det kanske är så att laddhybriden är familjens bästa vän. Man kan köra på el för att både spara pengar och vara snällare mot miljön, det borde barnen glädjas av. Dessutom går det att ta sig till sommarstugan under vilken långhelg som helst eller på fjällsemestern på sportlovets trafiktyngsta dag utan att behöva oroa sig för laddkö. Man slipper ha ett stort batteri i golvet som inkräktar på fotutrymmet i baksätet så som i vissa elbilar. Det man eventuellt förlorar är, beroende på bil, en del VDA-litrar i bagaget och ett gäng helt vanliga litrar i bränsletanken.

Frågan man nu ställer sig är hur någon konkurrent ska kunna mäta sig med Skoda Superb. Är man ute efter en bil för kärnfamiljen är det svårt att finna några fel. Bagageutrymmet sväljer mycket, komforten är riktigt fin för fyra åkande även om de som får sitta i baksätet är storväxta, framfarten är smidig vare sig man kör på el eller med stöttning från bensinmotorn och ... trumvirvel ... allt detta till ett rimligt pris. Juste,

nu kanske det kommer att krävas en fanfar. För inte ska vi väl glömma elräckvidden på långt över tio mil. Gudske lov, vad är hållhaken?

Möjligen priset, för även om Superb är vettigt prissatt så handlar det faktiskt om över en halv miljon kronor. Att den framför allt är bra och inte häftig är också en nackdel som bör tas i beaktande. Speciellt mot bilar som Peugeot 408 och Volvo V60.

Den senare har en premiumaura som de två andra saknar och V60 erbjuder förstås en klart mer potent drivlina. T6 räcker för övrigt gott och väl. De 50 000 kronor extra som den kraftfullare laddhybriden T8 kostar är svårt att motivera. Men visst, 105 extra hästkrafter från bensinmotorn är kul och att vara åtta tiondelar kvickare från 0 till 100 km/h är inte en nackdel direkt.

Peugeot är ett piggt tillskott i en ofta lite väl intetsägande bilflotta. Speciellt när den visar upp sig i den snygga utstyrsel, kallad Blå Obsession, som testbilen bar. Denna lack

är dessutom standard. Uppfriskande! Kan ni gissa vilken färg man får sin V60 i om man inte betalar något extra? Grå förstås. Skoda erbjuder två solida lackeringar gratis, vit eller blå. Kul med färg!

Okej, lacken är kanske inte det första du funderar över när du letar ny bil. Vi tycker dock att folk borde ha det högre upp på prioriteringslistan. Hur som helst, ser vi bortom 408:ans skinande kulör och vågat kantiga design finner vi en bil som får det tufft mot två finslipade diamanter som V60 och Superb. 408 sticker dock upp på sina ställen. Lastutrymmets maxvolym är större än det i V60, den är roligare att köra än Superb och märket har enligt vår begagnatdatabas haft bäst driftsäkerhet de senaste åren. Ägandekostnaderna är också klart mer sansade än de för Volvo V60.

Går man på laddhybridspåret är Skoda Superb det klart smartaste valet och Volvo V60 det roligare. Men alla tre kan förgylla livet på sina egna sätt. ●

SKODA



## Upptäck helt nya Škoda Superb.

Med ett uppgraderat designspråk, överraskande smarta funktioner och lika superbt utrymme som vanligt.